

# สูงก่อนหน้า ไปกับรถไฟความเร็วสูง



รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน คือสายทางแห่งโอกาส  
ที่ตลอดแนวสายทางจะสร้างงาน สร้างอาชีพ และรายได้ให้กับประชาชน

## ประโยชน์ต่อเศรษฐกิจในภาพรวม

- เกิดการจ้างงานและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง **100,000 อัตรา** ใน 5 ปี
- มีการจ้างงานสำหรับภาคการก่อสร้าง **16,000 อัตรา**
- ใช้วัสดุก่อสร้างภายในประเทศ
- ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ช่วยพัฒนาวิศวกรรมภายในประเทศ
- มูลค่าเพิ่มในการพัฒนาเศรษฐกิจ (รัศมี 2 กิโลเมตร ตามแนวเส้นทางรถไฟ) **214,621 ล้านบาท**
- ภาษีเข้ามาภาครัฐเพิ่ม **30,905 ล้านบาท**
- ลดการใช้น้ำมัน ระยะเวลา ลดอุบัติเหตุ ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นมูลค่า **128,641 ล้านบาท**

## ประโยชน์ต่อการพัฒนาท้องถิ่น

เชื่อมต่อการเดินทาง  
ส่งนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจ  
เข้าสู่พื้นที่ EEC

SMEs & OTOP



ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์  
มีการขยายตัว  
และเจริญเติบโตมากขึ้น



ขยายโอกาสให้กับธุรกิจ SMEs  
ในท้องถิ่น ผ่านช่องทางที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ  
เช่น การจำหน่ายสินค้าท้องถิ่น  
ผลผลิตทางการเกษตร สินค้า OTOP

ส่งเสริมการท่องเที่ยว  
ในพื้นที่ EEC  
ให้ดึงดูดและเป็นที่ยุ้มนักท่องเที่ยว

## การมีส่วนร่วมคือหัวใจสำคัญ



**โครงการได้ดำเนินกิจกรรมด้านความร่วมมือของประชาชนในพื้นที่**  
เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ ชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากโครงการ ป้องกัน  
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นระหว่างดำเนินโครงการ รวมทั้งดำเนินกิจกรรม  
การมีส่วนร่วมเชิงสร้างสรรค์เพื่อสร้างคุณค่าร่วม (Corporate Shared Value) เพื่อเพิ่มมูลค่า  
ธุรกิจชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมการประกอบพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมที่ใช้  
เทคโนโลยีขั้นสูง ทันสมัย สร้างนวัตกรรม เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม กระตุ้นเศรษฐกิจ และส่งเสริม  
ให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนในพื้นที่



การรถไฟแห่งประเทศไทย

EEC

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก  
เชื่อมโลก ไทยสู่เส้น

### กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

- บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
- บริษัท เอเชียเอ็น เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
- บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- บริษัท วีระวงษ์, ซินฉิมบับ และพาร์ตเนอร์ส จำกัด
- YooShin Engineering Corporation
- KOREA RAIL NETWORK AUTHORITY

- Egis Rail S.A.
- บริษัท เคทีที คอนซัลแตนท์ จำกัด
- บริษัท ทีเอสที คอนซัลแตนท์ จำกัด
- บริษัท ทีเอ็ม เอสซี จำกัด
- บริษัท วิศวกรรมธรณีและฐานราก จำกัด
- บริษัท อิมทีกรัด เอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
- บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



โครงการรถไฟความเร็วสูง  
**เชื่อมสามสนามบิน**  
สร้างโอกาสให้ไทย ก้าวไกลสู่สากล



# รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สร้างโอกาสแห่งอนาคต



## ความเป็นมา โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบิน



โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เป็นโครงการพัฒนาระบบรางระดับชาติตาม ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ของไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)

เป็นโครงการที่รัฐบาลภายใต้การนำของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เร่งรัดผลักดันเพื่อพัฒนา เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor (EEC) ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจและการลงทุนหลักของประเทศ และก้าวไกลในเวทีโลก โดยโครงการ รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐาน หลักด้านคมนาคม ที่จะเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานหลักของประเทศ คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ส่งเสริมให้ไทยเป็น ศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก และนำความเจริญ เด็ดไต่ด้านต่างๆ เข้าสู่พื้นที่ EEC สร้าง New S-Curve ให้กับ เศรษฐกิจไทย

รัฐบาลได้มีการดำเนินโครงการรถไฟเชื่อมกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทนาออกมาก่อนหน้าแล้ว ได้แก่ การเปิดใช้บริการรถไฟ แอร์พอร์ต เรลลิ่ง (ARL) ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ (2553-ปัจจุบัน) และการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟ ความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ระยอง (2556) รัฐบาลจึงได้ปรับปรุงโครงการขึ้นใหม่เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ ประชาชนและประชาชน



## ร่วมทุนกับภาคเอกชน ลดภาระงบประมาณภาครัฐ สร้างประโยชน์สูงสุดให้กับประเทศ

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเป็น การร่วมลงทุนภาครัฐและเอกชน (PPP) ในรูปแบบ Net Cost โดยรัฐบาลจะเป็นผู้ได้ประโยชน์สูงสุด และจ่ายงบประมาณสนับสนุน ต่ำสุด โดยให้คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนเป็นระยะเวลา 50 ปี เมื่อสิ้นสุด ระยะเวลาโครงการแล้ว ทรัพย์สินทั้งหมดรวมมูลค่ากว่า 300,000 ล้านบาท จะเป็นของภาครัฐทั้งหมด นอกจากนี้ โครงการยังส่งเสริมให้การบริหารจัดการ โครงการโดยบุคลากรและวิศวกรชาวไทย พร้อมทั้งจัดให้มีกระบวนการถ่ายทอดองค์ความรู้ แก่เยาวชนไทยและสนับสนุนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต

# วิศวกรรมก้าวหน้า ขับเคลื่อนความเร็วสูงด้วยเทคโนโลยีชั้นนำ

โครงการใช้โครงสร้างและแนวเส้นทางการเดินรถเดิมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (Airport Rail Link: ARL) ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน โดยจะก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) ส่วนต่อขยาย 2 ช่วงจากสถานีพญาไทไปยังท่าอากาศยานดอนเมือง และจากสถานีลาดกระบังไปยังท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา พร้อมทางเชื่อมเข้าออกท่าอากาศยาน โดยใช้เขตทางเดิมของการบินไทย เป็นส่วนใหญ่ มีผู้เดินรถรายเดียวกัน



## รถไฟความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบิน มิติใหม่ของการเดินทาง โครงข่ายขับเคลื่อน EEC



- สัญลักษณ์
- ท่าอากาศยานตะวันออก
  - รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน
  - รถไฟทางคู่
  - สถานี-ตลาด (อนาคต)
  - ศูนย์ซ่อมบำรุง
  - ท่าเรือ
  - ท่าอากาศยาน
  - เขตเศรษฐกิจพิเศษ-ภาคพิเศษ
  - นิคมอุตสาหกรรม
  - จุดพักรถบรรทุก

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน มีระยะทาง 220 กิโลเมตร มีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เริ่มต้นจากท่าอากาศยานดอนเมืองที่สถานีคอนเมือง วิ่งตรงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อ ผ่านสถานีมักกะสัน แล้วเลี้ยวขวาเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่สถานีสุวรรณภูมิ มุ่งหน้าต่อไปตามแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออก เข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา ผ่านแม่น้ำบางปะกง ต่อเนื่องสู่สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา จากนั้นลอดอุโมงค์บริเวณช่วงเขาชีจรรย์ แล้วเลี้ยวขวาเข้าสู่ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาที่สถานีอู่ตะเภา ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายของโครงการ เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างระบบรางและทางอากาศอย่างไร้รอยต่อ





# โครงการ รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน



ระยะทาง  
**220** กิโลเมตร



ขนาดราง  
**1,435** เมตร  
(Standard Gauge)



รูปแบบการเดินรถ **2** ประเภท  
**1** รถไฟธรรมดา (City Line) ให้บริการตั้งแต่สถานีคอนเมืองถึงสถานีสุวรรณภูมิ ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ **160** กิโลเมตร/ชั่วโมง  
**2** รถไฟความเร็วสูง (HSR) ให้บริการตั้งแต่สถานีคอนเมืองถึงสถานีอุตะกา ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ **250** กิโลเมตร/ชั่วโมง



อัตราค่าโดยสาร  
**1** ค่าโดยสารรถไฟความเร็วสูง จากสถานีมีกะสันถึงสถานีพิทญา **379** บาท  
**2** ค่าโดยสารรถไฟความเร็วสูง จากสถานีมีกะสันถึงสถานีอุตะกา **446** บาท



**9** สถานี  
 สถานีคอนเมือง สถานีกลางบางซื่อ สถานีมีกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพิทญา และสถานีอุตะกา



โครงสร้างทางวิ่ง **3** ประเภท  
**1** ทางวิ่งยกระดับ ระยะทาง **211** กิโลเมตร  
**2** ทางวิ่งระดับดิน ระยะทาง **1** กิโลเมตร  
**3** ทางวิ่งใต้ดิน ระยะทาง **8** กิโลเมตร



ระยะเวลาการเดินทาง **1** ชั่วโมง **50** นาที  
 จากสถานีคอนเมืองถึงสถานีอุตะกา (หยุดทุกสถานี)  
**70** นาที จุด **3** สถานี (สถานีคอนเมือง สถานีสุวรรณภูมิ และสถานีอุตะกา)



ความเร็วในการเดินรถ  
**1** การเดินรถในเขตเมือง (Urban Area) จากสถานีคอนเมืองถึงสถานีสุวรรณภูมิ ด้วยความเร็วสูงสุด **160** กิโลเมตร/ชั่วโมง  
**2** การเดินรถระหว่างเมือง (Intercity Area) จากสถานีสุวรรณภูมิถึงสถานีอุตะกา ด้วยความเร็วสูงสุด **250** กิโลเมตร/ชั่วโมง

