

The M.R.T. Chalong Ratchadham Line

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
Mass Rapid Transit Authority of Thailand



The M.R.T. Chalong Ratchadham Line โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม



พระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

“...ความเดือดร้อนนี้ มีผู้ได้ให้ข้อสังเกต ไม่ใช่คนธรรมดา เป็นพวกที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ พูดถึงว่าถ้าเราไม่ได้แก้ไขปัญหาราชาธิปไตย ในห้วงเวลา ๖ ปีข้างหน้า หรือ ๕ ปีข้างหน้า ประเทศไทย ไม่เฉพาะกรุงเทพฯ ประเทศไทยทั้งประเทศจะมีความตดตอย อย่างหนักมาก และประเทศไทยจะไม่สามารถที่จะฟื้นจากวิกฤตการณ์นี้. จึงต้องจัดการ แม้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก หรือต้องวางโครงการที่ดูจะเป็นโครงการในฝัน. แต่ว่าต้องทำ. ถ้าท่านทั้งหลายสนใจก็คงตามผู้เชี่ยวชาญ ผู้เชี่ยวชาญจะตอบว่า จำเป็น...”

พระราชดำรัส พระราชทานแก่บุคคลต่าง ๆ ที่เข้าเฝ้าฯ ถวายชัยมงคล
ในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา ณ ศาลาดุสิดาลัย สวนจิตรลดา พระราชวังดุสิต
วันอาทิตย์ ที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๓๗

คำนำ

เป็นเวลากว่า ๑๒ ปี นับแต่วันที่ ๓ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๔๗ ที่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ และสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้มีพระมหากรุณาธิคุณอย่างหาที่สุดมิได้ต่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการเสด็จพระราชดำเนินมาทรงเปิดการเดินทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ณ สถานีหัวลำโพง ซึ่งเป็นการเปิดการเดินทางรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย

และในวันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ นี้ จึงเป็นอีกวาระหนึ่งที่ รฟม. ได้รับพระมหากรุณาธิคุณล้นเกล้าฯ ที่สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้เสด็จ มาทรงเปิดการเดินทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ณ สถานีเตาปูน และศูนย์ซ่อมบำรุงฯ คลองบางไผ่ ยิ่งความปลาบปลื้มมาสู่พนักงานและผู้ปฏิบัติงานในโครงการเป็นอย่างยิ่ง

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อเส้นทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ว่า “ฉลองรัชธรรม” อันมีความหมายว่า เฉลิมฉลองพระราชชาติปกครองโดยธรรม เพื่อให้เกิดความเป็นสิริมงคลแก่ รฟม. และประชาชนผู้ใช้บริการ โดยจุดเริ่มต้นของการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมนี้ ต้องย้อนกลับไปในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟม. เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครกับปริมณฑล (จังหวัดนนทบุรี) โดยเริ่มการก่อสร้างงานโยธาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ จนแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๕๔

ก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม อย่างเป็นทางการ รฟม. ได้จัดให้มีการทดลองเดินทางเสมือนจริง เพื่อให้การทำงานของระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยในระยะสุดท้ายได้เปิดให้ประชาชนเข้าร่วมในการทดลองด้วยการโดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ซึ่งในภาพรวมของการทดลองเดินทางเสมือนจริงเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประชาชนทั้งในจังหวัดนนทบุรีและพื้นที่ตามแนวสายทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ให้ความสนใจเข้าร่วมการทดลองการเดินทางเสมือนจริงเป็นจำนวนมาก และประชาชนส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมนี้ จะสามารถช่วยลดระยะเวลาการเดินทางได้ ทำให้มีเวลาสำหรับทำกิจกรรมอื่นๆ เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี

การเปิดให้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมนี้ จึงเป็นส่วนสำคัญยิ่งที่จะช่วยพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยในเขตกรุงเทพมหานครและประชาชนในจังหวัดนนทบุรี ทั้งในแง่ของการลดภาระค่าใช้จ่ายสำหรับยานพาหนะ และเป็นการประหยัดเวลาในการเดินทาง รวมถึงช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม

ด้วยความมุ่งมั่นของ รฟม. ในการผลักดันโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ให้สำเร็จตามแผนงานและสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล และด้วยความมุ่งมั่นที่ยึดถือมาตลอดนี้ จึงเกิดผลเป็นความสำเร็จของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม และอีกหลายๆ โครงการที่กำลังจะตามมาในอนาคต วันนี้ รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม จึงนับเป็นอีกหนึ่งโครงการตัวแทนของความมุ่งมั่นตั้งใจในการดำเนินงานของ รฟม. เพื่อผลักดันโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพและครบวงจรเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

Preface

It has been more than twelve years since July 3, 2004, when His Majesty King Bhumibol Adulyadej, Her Majesty the Queen and Her Royal Highness Princess Maha Chakri Sirindhorn graciously presided over the inauguration ceremony of the M.R.T. Chaloem Ratchamongkhon Line, Thailand's first underground line, at the Hua Lamphong Station, and brought an incommensurable blessing to the Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA).

August 6, 2016 is another day that MRTA was deeply grateful to Her Royal Highness Princess Maha Chakri Sirindhorn who graciously presided over the inauguration ceremony of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line at Tao Poon Station and the depot at Khlong Bang Phai, bringing great happiness to the MRTA employees and staff.

On May 28, 2016, His Majesty King Bhumibol Adulyadej bestowed the name "Chalong Ratchadham" to the MRT Purple Line Project: Bang Yai - Bang Sue Section. The name, which means celebrating the King who rules with justice, has brought an incommensurable blessing to MRTA and public users. The implementation of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line must be traced back to the cabinet's meeting on October 2, 2007 when MRTA was granted an approval to implement the construction of the MRT Purple Line Project: Bang Yai - Bang Sue Section, to accommodate the passengers commuting in the Greater Bangkok Areas and its vicinity (Nonthaburi Province). The civil works began in 2009 and the construction was completed in 2015.

Before the M.R.T. Chalong Ratchadham Line was officially opened for service, MRTA had launched trial runs to the general public to perform a readiness check of the Mechanical and Electrical (M&E) System and operation service. The trial run was overall a great success and received a huge attention from the general public, especially those residing in Nonthaburi Province and along the train route. Passengers who participated in the trial runs agreed that the M.R.T. Chalong Ratchadham Line would help reduce their travelling time, allowing them to have more time for other activities and improving their quality of life.

Therefore, the opening of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line service will help improve and upgrade the quality of life of the residents of Bangkok and Nonthaburi Province by saving their transportation costs and time as well as reducing carbon dioxide emission and preserving the environment.

With a full and continuous attempt to accomplish the MRT projects as planned and to be in correspondence with the government's policy, MRTA hereby then achieved the success of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line and will achieve the success of those coming future projects accordingly. Today, the M.R.T. Chalong Ratchadham Line is regarded as the result of heartfelt commitment from Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) in providing efficient and complete Mass Rapid Transit service in order to enhance the people's quality of life.

สารบัญ Contents



พระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช	๓
An Excerpt from His Majesty King Bhumibol Adulyadej's Speech	3
คำนำ	๔
Preface	4
วันประวัติศาสตร์:	๙
สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดา ฯ สยามบรมราชกุมารี	
เสด็จฯ ทรงเปิดการเดินทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	
Historic Day:	9
Her Royal Highness Princess Maha Chakri Sirindhorn	
Officially Inaugurated the M.R.T. Chalong Ratchadham Line	
ก่อร่างสร้างโครงการ	๒๑
The Initiation of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line	21
การก่อสร้างและการออกแบบโครงการ	๔๓
Construction and Design of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line	43
เส้นทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	๕๕
The M.R.T. Chalong Ratchadham Line Route Alignment	55
ระบบรถไฟฟ้า	๗๕
Mechanical and Electrical (M&E) System	75
อาคารจอดแล้วจร	๑๑๑
Park & Ride Buildings	111
โครงการรถไฟฟ้าในอนาคต และการเชื่อมต่อโครงข่าย	๑๑๘
MRTA's New and Extension Projects	118
ภาคผนวก	๑๓๓
Appendix	133





วันประวัติศาสตร์:

สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี
เสด็จฯ ทรงเปิดการเดินทางรถไฟฟ้ามหานคร
สายฉลองรัชธรรม

Historic Day:

Her Royal Highness Princess Maha Chakri
Sirindhorn Officially Inaugurated the M.R.T.
Chalong Ratchadham Line



วันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ พื้นที่โดยรอบของสถานีเตาปูนคลาคล่ำไปด้วยพลชนกรชาวไทยจำนวนมากที่มาคอยเฝ้าฯ รับเสด็จ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ซึ่งจะเสด็จฯ มาทรงเป็นประธานในพิธีเปิดการเดินทางรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม โดยเมื่อเวลา ๑๕.๐๔ น. เสียงเพลงร้อง “ทรงพระเจริญ” ของประชาชนได้ดังขึ้นโดยพร้อมเพรียงกัน เมื่อรถยนต์พระที่นั่งมาจอดเทียบหน้าทางขึ้น-ลง ๑ ของสถานีเตาปูน เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร และสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้เสด็จลงจากรถยนต์พระที่นั่ง โดยมีพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ศาสตราจารย์พิเศษพรเพชร วิชิตชลชัย ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ นายปิยะ ปะตังทา ประธานศาลปกครองสูงสุด นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ ประธานกรรมการการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (รฟม.) นายพีระยุทธ สิงห์พัฒนากุล ผู้ว่าการ รฟม. นายปลิว ตริวิศวะเวทย์ ประธานกรรมการบริหาร บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) พร้อมด้วยผู้บริหารและพนักงาน รฟม. เฝ้าฯ รับเสด็จ

ในโอกาสนี้ รองศาสตราจารย์นราพร จันทร์โอชา ภริยานายกรัฐมนตรี ได้ทูลเกล้าฯ ถวายพวงมาลัยแด่สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ก่อนทูลเชิญเสด็จขึ้นสู่ชั้นออกตัวโดยสารของสถานีเตาปูน (ทางบันไดเลื่อน) ซึ่งจัดไว้เป็นบริเวณมณฑลพิธี



On August 6, 2016, the Tao Poon Station was thronged with people who were waiting to receive Her Royal Highness Princess Maha Chakri Sirindhorn who presided over the inauguration ceremony of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line. About 02.04 p.m., the loud cheers of “Long Live Her Royal Highness” from the crowds overwhelmed the area on the arrival of the royal car at the entrance 1 of the Tao Poon Station, Bang Sue, Bangkok. Her Royal Highness was greeted by Prime Minister General Prayut Chan-o-cha, President of the National Legislative Assembly Prof. Pornpetch Wichitcholchai, President of the Supreme Administrative Court Mr. Piya Patangtha, Minister of Transport Mr. Arkhom Termpittayapaisith, Chairman of the Board of Directors of the Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) General Yodyuth Boonyatikarn, Governor of Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) Mr. Peerayudh Singpatanakul, Chairman of the Executive Board of Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited (BEM) Mr. Plew Trivisvavet, MRTA executives and staff.

Her Royal Highness was presented with a flower garland by Associate Professor Naraporn Chan-o-cha, the Prime Minister’s spouse, before proceeding (by escalator) to the royal ceremony area on the Concourse level of the Tao Poon Station.



เมื่อสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จเข้าสู่มณฑลพิธี ทรงเปิดกรวยกระทงดอกไม้ ถวายราชสักการะพระฉายาลักษณ์สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ เนื่องในโอกาสสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา ครบ ๗ รอบ ๘๔ พรรษา ๑๒ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ จากนั้น เสด็จขึ้นประทับพระราชอาสน์ พระราชทานพระราชนุญาตให้นายกรัฐมนตรีเข้าเฝ้าฯ ทูลเกล้าฯ ถวายแบบจำลองรถไฟฟ้า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เข้าเฝ้าฯ ทูลเกล้าฯ ถวายบัตรโดยสารที่ระลึกเนื่องในโอกาสเปิดการเดินทางรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม และประธานกรรมการ รฟม. เข้าเฝ้าฯ ทูลเกล้าฯ ถวายสูจิบัตร ตามลำดับ จากนั้นนายกรัฐมนตรีได้กราบบังคมทูลถวายรายงานความเป็นมาของโครงการรถไฟฟ้า

ลำดับต่อมา สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จขึ้นสู่ชั้นชานชาลา (โดยลิฟต์) โดยมีผู้ว่าการ รฟม. ในฐานะผู้อำนวยการการเดินทาง เป็นผู้ทูลเชิญเสด็จเข้าเยี่ยมชมภายในห้องควบคุมรถไฟฟ้าในตู้หัวขบวนเพื่อถวาคำอธิบายถึงปุ่มระบบคอมพิวเตอร์ต่างๆ ที่ใช้ในการควบคุมการเดินทางรถไฟฟ้า จากนั้นจึงเสด็จออกมาประทับยังที่นั่งผู้โดยสารปกติในตู้ที่ ๑ ของขบวนรถไฟฟ้าพระที่นั่ง โดยมีองคมนตรี นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ประธานกรรมการ รฟม. ผู้ว่าการ รฟม. ประธานกรรมการบริหารบริษัท BEM ข้าราชการบริวาร ทูตานุทูต ร่วมขบวนด้วย



Her Royal Highness entered into the area of the ceremony, opened the flower tray with candle and incense, and paid respect to the framed photo of Her Majesty the Queen to celebrate the auspicious occasion of Her Majesty's 7th cycle, or 84th birthday on August 12, 2016. Her Royal Highness proceeded to the royal seat. The Prime Minister presented a MRT train model to Her Royal Highness. The Minister of Transport presented to Her Royal Highness the souvenir tickets specially made for the inauguration of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line. The Chairman of the MRTA Board of Directors presented programs to Her Royal Highness respectively.

The Prime Minister then reported to Her Royal Highness the background of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line.

Her Royal Highness then proceeded to the platform level (by lift). The MRTA Governor accompanied Her Royal Highness to observe the Operation's Cab and explained about the train operation control system. Her Royal Highness then proceeded to seat in the first passenger carriage, together with the Privy Councilors, the Prime Minister, the Minister of Transport, the Chairman of the MRTA Board of Directors, the MRTA Governor, the BEM Chairman of the Executive Board, officers and members of the diplomatic corps.



เวลาประมาณ ๑๕.๐๐ น. ขบวนรถไฟฟ้าพระที่นั่งมาถึงจุดหมายปลายทางที่ศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี รวมระยะทาง ๒๓ กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ ๔๐ นาที โดยในช่วงก่อนที่ขบวนรถไฟฟ้าพระที่นั่งจะวิ่งเข้าเทียบจุดจอดของศูนย์ซ่อมบำรุงฯ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้ทอดพระเนตรเห็นขบวนรถไฟฟ้าที่จอดเรียงรายอยู่ จึงทรงยกกล้องส่วนพระองค์ขึ้นเพื่อถ่ายภาพไว้ ครั้นเมื่อรถไฟฟ้าพระที่นั่งจอดหน้าทางเข้าศูนย์ซ่อมบำรุงฯ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้เสด็จออกจากขบวนรถ โดยมีนายนิสิต จันทร์สมวงศ์ ผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรี และคณะข้าราชการจังหวัดนนทบุรี เฝ้าฯ รับเสด็จ ในการนี้ นางณัฏฐิ์ จันทร์สมวงศ์ นายกเหล่ากาชาดจังหวัดนนทบุรี พร้อมด้วย ผู้แทน รฟม. ได้ทูลเกล้าฯ ถวายพวงมาลัยแด่สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ก่อนทูลเชิญเสด็จเข้าภายในอาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า ซึ่งมีการจัดแสดงนิทรรศการโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ไว้ตลอดสองข้างทางที่เสด็จฯ ผ่าน เพื่อไปยังที่ประทับซึ่งจัดเตรียมไว้สำหรับสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้ทรงลงพระนามาภิไธยบนแผ่นศิลา



About 03.00 p.m., the train reached the depot at Khlong Bang Phai, Bang Bua Thong, Nonthaburi Province with a total distance of 23 kilometers and a total travelling time of 40 minutes. Upon arriving at the depot's platform, Her Royal Highness paid a keen interest and took photographs of rows of rolling stocks. When the train drew to a halt at the depot's entrance, Her Royal Highness proceeded to alight from the train and was welcomed by the Nonthaburi Governor Mr. Nisit Jansomwong and officials of Nonthaburi Province. President of Nonthaburi Red Cross Mrs. Nassaree Jansomwong and MRTA representatives presented flower garlands to Her Royal Highness. Her Royal Highness then entered into the Operation Control Center building and proceeded between two exhibition rows of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line to the royal seat. Her Royal Highness also signed on a stone plaque.



จากนั้นเสด็จขึ้นไปยังห้องควบคุมการเดินรถไฟฟ้า (โดยลิฟต์) เพื่อทอดพระเนตรระบบคอมพิวเตอร์ ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า โดยเมื่อเวลา ๑๕.๑๙ น. สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดา ฯ สยามบรมราชกุมารี ทรง กดปุ่มระบบคอมพิวเตอร์เปิดการเดินรถไฟฟ้า และที่นับว่าได้สร้างความตื่นตื้นใจแก่คณะผู้ติดตามยิ่งนัก ก็คือ วินาทีประวัติศาสตร์ซึ่งสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดา ฯ สยามบรมราชกุมารี ทรงยกกล้องส่วนพระองค์ ขึ้นส่องบนหน้าจอคอมพิวเตอร์ซึ่งแสดงภาพจากกล้องวงจรปิดภายในสถานี คลองบางไผ่ เพื่อถ่ายภาพของ รถไฟฟ้าขบวนปฐมฤกษ์ที่จะวิ่งออกจากสถานีรถไฟฟ้าแห่งนี้ ไปให้บริการแก่ประชาชนจำนวนมากที่ต่างก็ ยืนรออยู่บนชั้นชานชาลาด้วยใจจดจ่อ

สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดา ฯ สยามบรมราชกุมารี ได้ทอดพระเนตรประชาชนที่มารอใช้บริการรถไฟฟ้า มหานคร สายฉลองรัชธรรม ในวันแรก ตามสถานีรถไฟฟ้าต่างๆ ผ่านทางหน้าจอคอมพิวเตอร์อยู่ครู่หนึ่ง เมื่อได้ เวลาอันสมควร นายกรัฐมนตรี และภริยา พร้อมด้วยประธานกรรมการ รฟม. จึงส่งเสด็จสมเด็จพระเทพ- รัตนราชสุดา ฯ สยามบรมราชกุมารี กลับขึ้นรถยนต์พระที่นั่งเพื่อเสด็จฯ กลับ



Her Royal Highness then proceeded to the Operation Control Center (by lift) to observe the train operation control system. About 03.19 p.m., Her Royal Highness pushed the button to officially open the train operation. The historic moment that brought much happiness and grateful joy to the accompanying crews was when Her Royal Highness, with her own camera, took photographs of closed-circuit monitors showing the first train leaving the Khlong Bang Phai Station to serve passengers that were waiting patiently on the platform.

Her Royal Highness observed the passengers who were waiting on the platform of the stations along the M.R.T. Chalong Ratchadham Line via the closed-circuit monitors for a while. Accompanied by the Prime Minister, his spouse, and the Chairman of the MRTA Board of Directors, Her Royal Highness proceeded to enter into the royal car to depart.



รฟม. ในฐานะผู้บริหารโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม มีความรู้สึกสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณล้นเกล้าฯ ของสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เป็นอย่างยิ่ง และมีความมุ่งมั่นอย่างเต็มเปี่ยมที่จะเร่งรัดดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้สำเร็จลุล่วงโดยเร็วพลันและด้วยประสิทธิภาพสูงสุด เพื่ออำนวยความสะดวกในด้านการคมนาคมให้แก่ประชาชนชาวไทย

เพื่อเป็นการร่วมฉลองในความสำเร็จของการเปิดเดินรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ในวันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ นี้ รฟม. ได้เตรียมเหรียญกษาปณ์โลหะสีขาว (ทองแดงผสมนิกเกิล) มูลค่า ๕๐ บาท ที่ระลึกเนื่องในโอกาสที่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ทรงครองราชย์ครบ ๗๐ ปี จำนวน ๕,๐๐๐ เหรียญ เพื่อมอบแก่ประชาชนผู้ที่ซื้อบัตรโดยสาร MRT Plus จากห้องออกตั๋วโดยสาร ณ สถานีรถไฟฟ้าทั้ง ๑๖ สถานีของเส้นทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

นอกจากนี้ รฟม. จะนำรายได้จากค่าโดยสารของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม จำนวน ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ขึ้นทูลเกล้าฯ ถวายสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี โดยเสด็จพระราชกุศลตามพระราชอัธยาศัยต่อไป



MRTA, as an operator of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line, expressed our deep gratitude towards Her Royal Highness Princess Maha Chakri Sirindhorn. We commit to accelerate the implementation of other MRT lines as assigned by the government to provide Thai people with efficient and complete Mass Rapid Transit service.

To celebrate the inauguration of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line on August 6, 2016, MRTA also issued 5,000 white mixed metal coins (copper and nickel) with a value of 50 baht each as a souvenir to commemorate the 70th anniversary of His Majesty King Bhumibol Adulyadej's accession to the throne. The souvenir coins were given away to the passengers who purchased MRT Plus cards from the Ticket Office located at all 16 stations along the M.R.T. Chalong Ratchadham Line.

Additionally, MRTA will also present Her Royal Highness Princess Maha Chakri Sirindhorn with 10,000,000 baht from the fare revenue of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line for charity at the discretion of Her Royal Highness.





ก่อร่าง สร้างโครงการ

The Initiation of
the M.R.T. Chalong
Ratchadham Line

ประวัติความเป็นมาของ รฟม.

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครได้ทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับ จนกระทั่งในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ รัฐบาลไทยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลเยอรมนีส่งคณะผู้เชี่ยวชาญมาทำการศึกษา สำรวจ และวางแผนแม่บทสำหรับการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้เสนอแนะให้มีระบบรถขนส่งมวลชนแบบเร็ว เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและการจราจรในกรุงเทพมหานคร จึงได้มี “ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๐ ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พุทธศักราช ๒๕๑๕” จัดตั้ง “การทางพิเศษแห่งประเทศไทย” ขึ้น เพื่อจัดสร้าง “ทางพิเศษ” ซึ่งประกอบด้วยระบบทางด่วนและระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการมาโดยลำดับ

แต่ต่อมารัฐบาลพิจารณาเห็นว่า การจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานครติดขัดมาก สมควรเร่งรัดการดำเนินการในส่วน

ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ดังนั้น คณะรัฐมนตรีจึงมีมติเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๓๕ เห็นชอบให้จัดตั้งรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของนายกรัฐมนตรีเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงได้มีการตรา “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๕” (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๙ ตอนที่ ๙๐ วันที่ ๒๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๓๕) โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. ๒๔๙๖

โดยที่พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๕ มีบทบัญญัติที่ไม่เพียงพอต่อการจัดทำ จัดการ และการให้บริการขนส่งมวลชนด้วยระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งการดูแลรักษา



History of MRTA

The traffic congestion in Bangkok Metropolitan area has intensified as the city grows. In 1971, the Government of Thailand has been granted an assistance from the Government of Federal Republic of Germany with a team of experts to conduct a study to explore and draft a master plan for traffic and transportation in Bangkok. A mass rapid transit system was proposed as needed to resolve the travel and traffic issues in Bangkok. The Announcement of the National Executive Council No. 290, dated 27 November 1972, authorized setting up the Expressway and Rapid Transit Authority of Thailand to construct “special routes” consisting of expressways and mass rapid transit system.

As road traffic became worse in Bangkok, the government considered expediting to implement the mass rapid transit system, to facilitate travel within the metropolitan area with no need of personal car. The Cabinet then passed resolution on July 28, 1992 approved the establishment of a state enterprise under the auspices of the Prime Minister to oversee the implementation of a mass rapid transit system. Consequently, the Royal Decree establishing the Metropolitan Rapid Transit Authority B.E. 2535 (1992) was announced (published in the Government Gazette, Vol. 109, Part 90, on August 20, 1992) in accordance with the Act on the Establishment of the Government Organizations B.E. 2496 (1953).

As a matter that the Royal Decree establishing the Metropolitan Rapid Transit Authority B.E. 2535 has less provisions of comprehensive issues for the establishment, management and services of mass transit and the public



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
Mass Rapid Transit Authority of Thailand

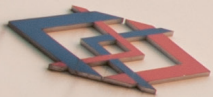


วิสัยทัศน์ รฟม. (พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙)

“เป็นองค์กรหลักในการจัดให้มีบริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
ที่มีประสิทธิภาพและครบวงจรเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน”

Vision of MRTA (2012 - 2016)

“To be a leading organization in providing efficient
and complete Mass Rapid Transit service in order to
enhance the people’s quality of life”



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ความปลอดภัยและสาธารณะ ทำให้องค์การรถไฟฟ้า
มหานครมีข้อจำกัดในการใช้อำนาจตามกฎหมายและ
ไม่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับ
การขนส่งมวลชนโดยระบบรถไฟฟ้าได้ทวีความจำเป็น
มากยิ่งขึ้นจึงได้มีการตรา “พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓”
(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๗ ตอนที่ ๑๑๔ก วันที่
๑ ธันวาคม ๒๕๔๓) จัดตั้ง “การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย” เรียกโดยย่อว่า “รฟม.” เพื่อปรับปรุง
อำนาจหน้าที่ขององค์การรถไฟฟ้ามหานครให้สามารถ
ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าให้เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ
มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งอำนาจหน้าที่ในการ
คุ้มครองความปลอดภัยของกิจการรถไฟฟ้าและ
คนโดยสารรถไฟฟ้า มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้
การกำกับของนายกรัฐมนตรี มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- ๑) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร
และปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่
กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่าง
จังหวัดดังกล่าว
- ๒) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและ
แผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าเพื่อปรับปรุง
และพัฒนาให้ทันสมัย
- ๓) ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและ
ธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชน
ในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า

ต่อมา เมื่อ พ.ศ. ๒๕๔๕ ได้มีการปรับปรุงอำนาจ
หน้าที่ของส่วนราชการ และได้โอนอำนาจหน้าที่ของ
นายกรัฐมนตรีในส่วนของการกำกับดูแล รฟม. มาเป็น
อำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

safety, the Metropolitan Rapid Transit Authority
then is restricted to use its power thereby affecting
its ability to provide efficient services. The Mass
Rapid Transit Authority of Thailand Act B.E. 2543
(2000) was therefore enacted and announced
(published in the Government Gazette, Vol. 117,
Part 114A on December 1, 2000) establishing
the Mass Rapid Transit Authority of Thailand,
with abbreviation “MRTA”, specifically improving
the authority and duties of MRTA to enable
the mass transit business to be operated more
systematically and efficiently, especially in terms
of safety and security. Its main objectives are
as follows:

- 1) Operate the mass rapid transit in
Bangkok and its vicinities including other
provinces in accordance with the Royal
Decree.
- 2) Study, analyze and formulate projects
and plans concerning the mass rapid
transit to improve and modernize
the system.
- 3) Perform business involving mass rapid
transit and other businesses for the
benefits of MRTA and the people using
the MRT service.

In 2002, after the functional reform of
the governmental agencies, the authority of
supervision of the MRTA was transferred from
the Prime Minister to the Minister of Transport.

ก่อสร้างสร้างโครงการ

การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและการขยายตัวเมือง ทำให้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครทวีความรุนแรงมากขึ้น เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชากร ทั้งยังสร้างพลังในการขับเคลื่อนภาพสังคมและธุรกิจ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจึงเป็นระบบขนส่งสาธารณะอีกทางเลือกหนึ่งที่ช่วยลดเวลาการเดินทางและลดปัญหาการจราจร

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร ทั้งยังส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล สร้างโอกาสในภาคเศรษฐกิจและสังคมผ่านการคมนาคมที่สะดวกและรวดเร็ว

วันที่ ๓ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๔๗ เป็นวันสำคัญของประวัติศาสตร์ รฟม. เมื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล สายแรก ได้เปิดให้บริการ ซึ่งเป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินตลอดสาย มีระยะทางประมาณ ๒๐ กิโลเมตร เส้นทางหัวลำโพง - บางซื่อ มีสถานีรถไฟฟ้ารวมจำนวน ๑๘ สถานี

แต่เนื่องจากรถไฟฟ้าสายดังกล่าวมีระยะทางค่อนข้างสั้น และมีแนวเส้นทางอยู่บริเวณใจกลางกรุงเทพฯ จึงยังไม่สามารถรองรับการเดินทางของประชาชนย่านชานเมืองจากทิศทางต่างๆ ได้ ดังนั้น รัฐบาลจึงได้มอบหมายให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่

เมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๔๙ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ตามลำดับความสำคัญจำเป็นเร่งด่วน รวม



๔ โครงการ (๕ เส้นทาง รวมระยะทาง ๑๑๘ กิโลเมตร) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคมรับไปศึกษารายละเอียด ปรับปรุง และออกแบบแต่ละโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยให้ใช้วิธีออกแบบรายละเอียดเป็นหลัก ส่วนวิธีออกแบบควบคุมกับการก่อสร้างให้ใช้น้อยที่สุดเฉพาะในส่วนที่จำเป็นเพื่อให้พร้อมสำหรับการดำเนินโครงการตามขั้นตอนในระยะต่อไป

ดังนั้น รฟม. ในฐานะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม การออกแบบรายละเอียด ตลอดจนการศึกษาและวิเคราะห์โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ และได้นำเสนอขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการ โดยได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ ดังนี้

The Initiation of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line

Population growth and urban expansion have drastically intensified Bangkok traffic problems. To enhance the quality of life of people and to drive social and economic development, mass rapid transit system is considered an appropriate alternative that helps reduce travelling time and relieve traffic problems.

As a result, the Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA), a state enterprise under supervision of the Minister of Transport, has been commissioned by the government to implement the construction of mass rapid transit projects in the Greater Bangkok Area to relieve traffic problems and to promote the extensive use of public transport instead of personal cars as well as creating social and economic opportunities through provision of a more convenient and quicker means of transportation.

The 3rd of July 2004 is regarded as an important historic day of MRTA as it is the first day that the first MRT line, the M.R.T. Chaloem Ratchamongkhon Line, was officially inaugurated. It is a wholly underground line from Hua Lumphong to Bang Sue with an alignment of 20 kilometers and a total of 18 stations.

However, as the certain route was considered rather short and running through central Bangkok areas only, it was thus unable to accommodate suburban commuters from the peripheries. The government, therefore, assigned MRTA to implement the construction of extensions and new lines.

On November 7, 2006, the development plan for mass rapid transit system in Bangkok was approved in principle by the cabinet. The plan, proposed by the Ministry of Transport, included four projects (covering five routes with a total alignment of 118 kilometers) which were arranged by the urgency of each project. The Ministry of Transport was assigned to conduct and complete a research on improvement plans and designs for each project, primarily using detailed design process, limiting the use of design & build process only to necessary parts and preparing for the next phases of the project.

As a related entity, MRTA therefore carried out a study on feasibility, detailed design as well as project analysis of the MRT Purple Line Project: Bang Yai - Bang Sue Section under the Private Participation in State Undertaking Act B.E. 2535 and submitted for the cabinet's approval. The cabinet then endorsed the project's implementation plan on October 2, 2007 with the details as follows:



๑. เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ในส่วนของการก่อสร้างงานโยธา โดยมอบหมายให้กระทรวงการคลังรับไปพิจารณาแหล่งเงินทุน โครงการที่เหมาะสมต่อไป

๒. เห็นชอบแนวทางการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในรูปแบบ Public Private Partnership (PPP) สำหรับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ โดยให้กระทรวงคมนาคมและ รฟม. นำความเห็นของคณะกรรมการพิจารณาโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีม่วงฯ และความเห็นเพิ่มเติมของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณา ดำเนินการ เพื่อให้สามารถพิจารณาทางเลือกรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนที่เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน ผู้ใช้บริการก่อนนำเสนอตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ อีกครั้งหนึ่ง โดยการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการ ควรดำเนินการให้สอดคล้องกับระยะเวลาการก่อสร้างงานโยธา และเป้าหมายการเปิดให้บริการ

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนสัลแต้นส์ จำกัด บริษัท พีบี เอเชีย จำกัด บริษัท แปซิฟิค คอนสัลแต้นส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริษัท ไทยเอนจิเนียริงคอนสัลแต้นท์ จำกัด บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด ดีอี-คอนสัลท์ ดอยซ์ ไอเซนบาห์น-คอนสัลตัง จีเอ็มบีเอช และบริษัท วิสัทธิ เอ็นจิเนียริง คอนสัลแต้นส์ จำกัด

โครงการดังกล่าวมีกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาบริหารโครงการ ประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนสัลแต้นส์ จำกัด บริษัท พีซีบีเค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริษัท โซติจินดา มูเชล คอนสัลแต้นท์ จำกัด บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนสัลแต้นท์ จำกัด โมห์ แอนด์ แอสโซซิเอตส์ อิงค์ บริษัท ดี ทู คอนสัลท์ เอเชีย จำกัด บริษัท ดี ทู คอนสัลท์ อินจิเนียริ่ง แอทที-จีเอ็มบีเอช บริษัท ไทยเอนจิเนียริงคอนสัลแต้นท์ จำกัด บริษัท วิซชากร จำกัด บริษัท ดีพี อินเตอร์เนชั่นแนล จีเอ็มบีเอช และบริษัท วิสัทธิ เอ็นจิเนียริง คอนสัลแต้นส์ จำกัด



1. The cabinet endorsed MRTA implementation plan of the civil works for the MRT Purple Line Project: Bang Yai - Bang Sue Section and assigned the Ministry of Finance to review appropriate sources of funding.

2. The cabinet endorsed a scheme on engagement of public private partnership (PPP) investment contract for the operation of the MRT Purple Line Project: Bang Yai - Bang Sue Section and advised the Ministry of Transport and MRTA to take comments from the MRT Purple Line Project Subcommittee and suggestions from the National Economic and Social Development Board into consideration for the selection of a public private partnership investment contract with the most suitability and profitability for the public users before resubmitting for an approval under the Private Participation in State Undertaking Act B.E. 2535. The selection of private investors should correspond with the construction period of civil works and the planned service opening date.

The survey and detailed design of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line were carried out by Asian Engineering Consultants Co., Ltd., PB Asia Co., Ltd., Pacific Consultants International Co., Ltd., Thai Engineering Consultants Co., Ltd., Design Concept Co., Ltd., DE-Consult Deutsch Eisenbahn Consulting GmbH, and Wisit Engineering Consultants Co., Ltd.

The project management consulting companies are inclusive of Asian Engineering Consultants Co., Ltd., PCBK International Co., Ltd., Chotichinda Mouchel Consultants Ltd., MAA Consultants Co., Ltd., Moh and Associates, Inc., D2 Consult Asia Co., Ltd., D2 Consult Ingenieure Zt-GmbH, Thai Engineering Consultants Co., Ltd., Wishakorn Co., Ltd., DB International GmbH, and Wisit Engineering Consultants Co., Ltd.



โดยแบ่งการดำเนินงานโครงการออกเป็น ๖ สัญญา ได้แก่ สัญญาการก่อสร้างงานโยธา ๔ สัญญา และสัญญางานระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถ โดยใช้รูปแบบให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน (PPP Gross Cost) จำนวน ๒ สัญญา ดังนี้

สัญญาที่ ๑ การก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงบางซื่อ - สะพานพระนั่งเกล้า ระยะทาง ๑๒ กิโลเมตร ๘ สถานี มีกิจการร่วมค้าซีเคทีซีเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างในวงเงินค่าจ้าง ๑๔,๕๕๖,๐๔๙,๕๔๓.๓๖ บาท เริ่มงานวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๒

สัญญาที่ ๒ การก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงสะพานพระนั่งเกล้า - บางใหญ่ ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร ๘ สถานี มีบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างในวงเงินค่าจ้าง ๑๓,๓๔๑,๕๗๙,๖๖๒.๖๐ บาท เริ่มงานวันที่ ๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๓

สัญญาที่ ๓ การก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงรักษาและอาคารจอดแล้วจร มีกิจการร่วมค้าพีไออาร์เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างในวงเงินค่าจ้าง ๕,๑๗๒,๖๓๒,๔๗๕.๓๑ บาท เริ่มงานวันที่ ๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๓

สัญญาที่ ๔ งานจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา ช่วงสถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน ดำเนินการภายใต้สัญญาสัมปทานระหว่าง รฟม. กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ในวงเงิน ๘๒,๖๒๔,๗๕๒,๗๑๙ บาท เริ่มงานวันที่ ๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๖

สัญญาที่ ๕ งานจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา ช่วงสถานีเตาปูน - สถานีบางซื่อ

สัญญาที่ ๖ งานระบบราง มีบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างในวงเงินค่าจ้าง ๓,๖๐๑,๐๒๕,๘๖๕.๗๓ บาท เริ่มงานวันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๕



โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๕๒ เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับตลอดสาย ใช้แนวทางวิ่งใหญ่อยู่กลางถนน มีระยะทางประมาณ ๒๓ กิโลเมตร ตลอดทั้งสายมีสถานีรถไฟฟ้าจำนวน ๑๖ สถานี และดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๘ โดยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ว่า “ฉลองรัชธรรม” ชื่อภาษาอังกฤษว่า “Chalong Ratchadham” ซึ่งมีความหมายว่า “เฉลิมฉลองพระราชชาติที่ปกครองโดยธรรม” เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

และเป็นโอกาสมงคลยิ่งเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดการเดินรถไฟฟ้าดังกล่าวอย่างเป็นทางการ นับเป็นสิริมงคลแก่ประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครอย่างหาที่สุดมิได้



The implementation of the project was divided into six contracts: four contracts covering the construction of civil works and two PPP Gross Cost contracts covering the Mechanical and Electrical (M&E) System and Operation and Maintenance (O&M) Service. The details of each contract are as follows:

Contract 1 - The construction of the elevated structure from Bang Sue Station to Phra Nang Klao Bridge Station with the alignment of 12 kilometers and 8 stations, MRTA engaged CKTC Joint Venture with a contract price of 14,556,049,543.36 baht. The construction started on November 10, 2009.

Contract 2 - The construction of the elevated structure from Phra Nang Klao Bridge Station to Bang Yai Station with the alignment of 11 kilometers and 8 stations, MRTA engaged Sino-Thai Engineering and Construction PLC. with a contract price of 13,341,579,662.60 baht. The construction started on March 1, 2010.

Contract 3 - The construction of the depot and Park & Ride buildings, MRTA engaged PAR Joint Venture with a contract price of 5,172,632,475.31 baht. The construction started on March 1, 2010.

Contract 4 - The commission of M&E System and O&M Service for the alignment from Khlong Bang Phai Station to Tao Poon Station, MRTA entered into the contract with Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited (BEM) with a contract price of 82,624,752,719 baht. The operation started on September 4, 2013.

Contract 5 - The commission of M&E system and O&M Service for the alignment from Tao Poon Station to Bang Sue Station.

Contract 6 - The trackwork, MRTA engaged Italian-Thai Development PLC. with a contract price of 3,601,025,865.73 baht. The operation started on November 1, 2012.

The construction of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line was started in 2009. It is an entirely elevated rail structure following the median of existing roads with a rail alignment of 23 kilometers and 16 stations. The construction was completed in 2015. His Majesty King Bhumibol Adulyadej graciously bestowed the name “Chalong Ratchadham” which means “celebrating the King who rules with justice” to the MRT Purple Line Project: Bang Yai - Bang Sue Section on May 28, 2016.

On the auspicious day, August 6, 2016, Her Royal Highness Princess Maha Chakri Sirindhorn graciously presided over the inauguration ceremony of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line, bringing immeasurable blessings to MRTA public users.



ลำดับเหตุการณ์ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

๗ กันยายน พ.ศ. ๒๕๔๗

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบในหลักการโครงการรถไฟฟ้าระบบการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงต้น ระยะที่ ๑ จำนวน ๗ เส้นทาง ระยะทางรวม ๒๙.๑ กิโลเมตร ซึ่งรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ด้วย

๒๓ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๐

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีมติเห็นชอบรายงาน EIA

๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๐

- คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ และอนุมัติกรอบวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธาและค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการสำหรับงานโยธาโดยมอบหมายให้กระทรวงการคลังรับไปพิจารณาแหล่งเงินทุนโครงการที่เหมาะสมต่อไป
- คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแนวทางให้เอกชนเข้าร่วมทุนในรูปแบบ PPP โดยให้กระทรวงคมนาคมและ รฟม. พิจารณาทางเลือกรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนที่เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการ ก่อนนำเสนอตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕



Chronological Events of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line

7 September 2004

The cabinet approved in principle of the urgent plan for network of Mass Rapid Transit System in the Greater Bangkok Area phase 1, covering seven routes with a total distance of 291 kilometers including the MRT Purple Line Project: Bang Yai - Bang Sue Section.

23 February 2007

The National Environment Board approved of EIA report.

2 October 2007

- The cabinet approved MRTA's request to implement the MRT Purple Line Project: Bang Yai - Bang Sue Section, and granted an approval of budget ceiling for the implementation of civil works and the remuneration for project management consultant for civil works. The cabinet also assigned the Ministry of Finance to consider appropriate sources of funding.
- The cabinet approved the PPP investment scheme and granted its approval for the Ministry of Transport and MRTA to select a public private partnership investment contract with the most suitability and profitability for the public users under the Private Participation in State Undertaking Act B.E. 2535.



๑๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๐	คณะรัฐมนตรีอนุมัติในหลักการกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ
๑๘ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๑	คณะรัฐมนตรีรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๑ เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชนตามที่รัฐบาลได้แถลงนโยบายไว้แล้ว โดยสรุปได้ว่า ให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดดำเนินการโครงการรถไฟฟ้า ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติแล้ว ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อด้วย
๒๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๒	รฟม. ลงนามในสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้าซีเคทีซีเป็นผู้รับจ้างงานโยธา สัญญาที่ ๑: โครงสร้างยกระดับส่วนตะวันออก (บางซื่อ - สะพานพระนั่งเกล้า) และเริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๒
๑๒ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๓	คณะรัฐมนตรีรับทราบและเห็นชอบตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๓ ที่ได้เห็นชอบในเรื่องรูปแบบการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ รูปแบบ PPP Gross Cost
๒๐ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๓	รฟม. ลงนามในสัญญาว่าจ้างบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างงานโยธา สัญญาที่ ๒: โครงสร้างยกระดับส่วนตะวันตก (สะพานพระนั่งเกล้า - บางใหญ่) และเริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๓
๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๓	รฟม. ลงนามในสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้าพีเออาร์เป็นผู้รับจ้างงานโยธา สัญญาที่ ๓: ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร และเริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๓
๑๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๓	คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้แก้ไขเพิ่มเติมมติเมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๓ ให้สามารถดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ สำหรับช่วงบางใหญ่ - เตาปูน ๑ ราย ส่วนการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ ช่วงเตาปูน - บางซื่อ เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการศึกษาให้ได้ข้อยุติในประเด็นต่างๆ เช่น ประเด็นกฎหมาย และข้อดี-ข้อเสียในการดำเนินการตามแนวทางต่างๆ และนำเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป

18 December 2007	The cabinet approved in principle of the budget ceiling for land acquisition for the MRT Purple Line Project: Bang Yai - Bang Sue Section.
18 March 2008	The cabinet acknowledged the resolution of the meeting No. 1/2008 of the Commission for Development of Mass Rapid Transit System on March 12, 2008 for the implementation plan of mass rapid transit system in accordance with the government's policy announcement. It was conclusive that the Ministry of Transport urgently proceeded with the implementation of the projects approved by the cabinet, including the MRT Purple Line Project: Bang Yai - Bang Sue Section.
26 August 2009	MRTA entered into contract with CKTC Joint Venture, the contractor for civil works under Contract 1, covering the elevated structure of the East Section (Bang Sue - Phra Nang Klao Bridge). The construction started on November 10, 2009.
12 January 2010	The cabinet acknowledged and endorsed the resolution of the meeting No. 1/2010 of the Economic Ministers Committee on January 6, 2010 in approval of the PPP Gross Cost investment scheme for M&E System and O&M Service of the MRT Purple Line Project.
20 January 2010	MRTA entered into contract with Sino-Thai Engineering and Construction PLC. for the implementation of the civil works under Contract 2, covering the elevated structure of the West Section (Phra Nang Klao Bridge - Bang Yai). The construction started on March 1, 2010.
26 January 2010	MRTA engaged PAR Joint Venture into contract for the civil works under Contract 3, covering the depot and Park & Ride buildings. The construction started on March 1, 2010.
16 November 2010	The cabinet approved an amendment to be made to the resolution of the cabinet meeting on January 12, 2010, allowing a selection of one private investor for Bang Yai - Tao Poon Section. For Tao Poon - Bang Sue Section, the cabinet granted MRTA to conduct a study to find solution on the relevant issues including legal issues, benefits and disadvantages of each implementation plan and to submit to the cabinet for further consideration.

๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๕

รฟม. ลงนามในสัญญาว่าจ้างบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างงานโยธา สัญญาที่ ๖: งานระบบราง และเริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๕

๓ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๖

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) [ปัจจุบันคือ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)] งานสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน)

๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๖

รฟม. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้าการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูนกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

๓ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ดำเนินการเดินรถช่วงเตาปูน - บางซื่อ รวมอยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ โดยให้ รฟม. เร่งรัดดำเนินการเพื่อให้เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนต่อไป



4 October 2012

MRTA entered into contract with Italian-Thai Development PLC. for the trackwork system under Contract 6. The construction started on November 1, 2012.

3 September 2013

The cabinet approved the result of negotiation between MRTA and Bangkok Metro PLC. (presently Bangkok Expressway and Metro PLC. - BEM) in regards to supply of M&E System and O&M Service of the MRT Purple Line Project: Bang Yai - Bang Sue Section (Khlong Bang Phai Station - Tao Poon Station)

4 September 2013

MRTA entered into contract with Bangkok Metro PLC. for the M&E System and O&M Service for Khlong Bang Phai Station - Tao Poon Station section.

3 May 2016

The cabinet granted its approval for the train operation between Tao Poon Station - Bang Sue Station to be included in the extension section of the MRT Blue Line Extension Project: Hua Lamphong - Bang Khae and Bang Sue - Tha Phra Sections. The cabinet resolved that MRTA urgently proceeded to implement the linkage with the MRT Purple Line Project: Bang Yai - Tao Poon Section, in order to accommodate the general public.



การทดลองเดินรถเสมือนจริงของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

การก่อสร้างรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เป็นที่จับตาของประชาชนและองค์กรภาคธุรกิจต่างๆ ที่ตั้งอยู่ในแนวสายทางรถไฟฟ้า เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ทุกภาคส่วนเฝ้ารอการเปิดให้บริการจริง ก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ร่วมกับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ได้มีการตรวจสอบความพร้อมของระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการ ด้วยการจัดการทดลองเดินรถเสมือนจริง และเปิดให้ประชาชนเข้าร่วมในการทดลองโดยสารด้วย ซึ่งได้รับความสนใจจากประชาชน องค์กรธุรกิจ ภาครัฐ ภาคเอกชน และกลุ่มธุรกิจท่องเที่ยว รวมทั้งสื่อมวลชนต่างๆ นอกจากนี้ รฟม. ยังมีการจัดกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการและแสดงความขอบคุณแก่ประชาชนที่อาศัยในพื้นที่ตามแนวสายทางอีกด้วย

ขั้นตอนการเดินรถเสมือนจริงของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม นับเป็นขั้นตอนสำคัญยิ่งที่ผู้บริหารและบุคลากรของ รฟม. และ BEM ทุกคนให้ความใส่ใจ เพราะถือเป็นบททดสอบการทำงานในขั้นแรก เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถของบุคลากรผู้ให้บริการและความพร้อมของระบบรถไฟฟ้า

การฝึกซ้อมผู้ปฏิบัติงานตามคู่มือการปฏิบัติงานต่างๆ ทั้งในภาวะปกติ ภาวะการให้บริการไม่เต็มรูปแบบ และภาวะฉุกเฉิน เพื่อสร้างประสบการณ์ให้กับบุคลากรผู้ให้บริการแก่ประชาชน รวมถึงสามารถประสานความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก และหน่วยบริการฉุกเฉินต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างดี ทั้งยังสร้างความคุ้นเคยกับระบบ สถานที่ และขั้นตอนการปฏิบัติงานของงานให้บริการเดินรถไฟฟ้า นอกจากนี้ยังเป็นการทดสอบความน่าเชื่อถือ และประสิทธิภาพของระบบรถไฟฟ้า รวมถึงติดตามตรวจสอบความสามารถในการให้บริการอย่างต่อเนื่องอีกด้วย



The M.R.T. Chalong Ratchadham Line Trial Run

The construction of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line attracted great attention from the general public and businesses located along the train route. Once the construction of the project was completed, all parties eagerly awaited its service. Before the M.R.T. Chalong Ratchadham Line was officially opened for service, Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA), together with Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited (BEM) had launched trial run to the general public to perform a readiness check of the mechanical and electrical system and operation service. The trial run received much attention from the general public, business owners, government and private agencies, tourism companies as well as the media. In addition, MRTA organized activities to disseminate information about the project and to express gratitude to people who reside along the route.

The M.R.T. Chalong Ratchadham Line trial run is considered a milestone for the MRTA executives and employees as it is regarded as the first operational test intended to enhance the capability of the service staff as well as the readiness of the mechanical and electrical system.

Operation procedures under regular condition, under partial service condition and during an emergency were rehearsed in accordance with the operational handbook in order to equip the service staff with experiences. The rehearsal was aimed to test an ability to cooperate with external agencies and related emergency units and to build the staff's familiarity with the system, the premise, and train operating procedures. Additionally, the trial service was supposed to test the credibility and efficiency of the mechanical and electrical system as well as to monitor the continuous service availability.



การทดลองเดินรถเสมือนจริงใช้ระยะเวลาประมาณ ๙๐ วัน
ในระหว่างเดือนพฤษภาคม - กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ โดยแบ่งการ
ดำเนินงานเป็น ๔ ระยะ ได้แก่

- ระยะที่ ๑ การทำความคุ้นเคยกับระบบ
- ระยะที่ ๒ การเดินรถในสภาวะปกติ
- ระยะที่ ๓ การรองรับสภาวะฉุกเฉิน
และการเดินรถไม่เต็มรูปแบบ
- ระยะที่ ๔ การทดสอบสมรรถนะของระบบรถไฟฟ้า

ทั้งนี้ ตั้งแต่เดือนมิถุนายนจนถึงกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ ซึ่งเป็น
ช่วงสองเดือนสุดท้ายของการทดลองเดินรถเสมือนจริงนี้ ได้มีการ
จัดให้ประชาชนได้เข้าร่วมทดลองใช้บริการด้วย

สำหรับประชาชนที่เข้าร่วมทดลองการใช้งานเสมือนจริงนั้น รฟม.
ร่วมกับ BEM เปิดให้มาลงทะเบียนรับบัตรทดลองโดยสารรถไฟฟ้า
มหานคร สายฉลองรัชธรรม ฟรี ณ สถานีรถไฟฟ้าซึ่งกำหนดไว้ ๓ สถานี
ได้แก่ สถานีคลองบางไผ่ สถานีแยกถนนพหลโยธิน ๑ และสถานีเตาปูน ซึ่ง
บัตรทดลองโดยสารนี้ใช้สำหรับการเดินทางรอบแรกตั้งแต่วันที่ ๑๓
มิถุนายน จนถึงรอบสุดท้ายวันที่ ๒๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ (เฉพาะ
วันจันทร์ พุธ และศุกร์) โดยในช่วงเดือนมิถุนายน รถไฟฟ้าเปิดให้
ประชาชนร่วมทดลองโดยสารรอบเช้า เวลา ๐๗.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. เพียง
รอบเดียว แต่ต่อมาในเดือนกรกฎาคมจึงเพิ่มรอบเย็น เวลา ๑๖.๐๐ -
๑๘.๐๐ น. ด้วย ซึ่งได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นจำนวนมาก
โดยเฉพาะประชาชนที่อาศัยอยู่ตามแนวสายทางที่มีโอกาสได้ทดสอบ
ระยะเวลาซึ่งใช้ในการเดินทางจริงโดยรถไฟฟ้า

การทดลองเดินรถดังกล่าวเริ่มจากใช้รถไฟฟ้า ๔ ขบวน
ไปจนถึง ๑๘ ขบวน ซึ่งเป็นจำนวนรถไฟฟ้าสูงสุดที่วิ่งตามตาราง
การเดินรถ ประชาชนที่รอใช้บริการจึงมั่นใจได้ว่า รถไฟฟ้ามหานคร
สายฉลองรัชธรรม มีความปลอดภัยและพร้อมสำหรับการให้บริการ
อย่างเต็มประสิทธิภาพ





The trial run period, lasting for approximately 90 days from May - July 2016, was divided into four operational phases as follows:

- Phase 1 - Building familiarity with the system
- Phase 2 - Train operation under regular condition
- Phase 3 - Preparation for an emergency and partial service condition
- Phase 4 - M&E System performance test

During the period from June - July 2016, the last two months of the trial run, MRTA also invited the general public to participate in the service trial.

MRTA, together with BEM, allowed the interested people to register and get free tickets for the M.R.T. Chalong Ratchadham Line trial run from three designated stations including Khlong Bang Phai Station, Yeak Nonthaburi 1 Station, and Tao Poon Station. The tickets were valid for the period starting from the first trial run starting on June 13, 2016 until the last one on July 22, 2016 (only on Mondays, Wednesdays, and Fridays). In June, the public users were allowed to commute only on the morning trial run during 7 - 9 a.m. However, in July the evening trial run during 4 - 6 p.m. were also available for the public users. The trial run received huge attention from the general public, especially those residing along the train route that would have an ample opportunity to track their real travelling time.

MRTA initially utilized only four trains set for the trial run, the train number was gradually increased to 18 trains set which is the maximum number of train available during regular service. Therefore, the public users are assured that the M.R.T. Chalong Ratchadham Line is well-equipped with security and ready to serve the general public with full efficiency.





The background image shows a modern M.R.T. station platform. A purple train is stopped at the platform, which has glass safety barriers. The ceiling is white with a grid pattern and features long, curved blue light fixtures. The floor is made of grey tiles. A purple text overlay is positioned on the right side of the image.

การก่อสร้างและ
การออกแบบโครงการ

Construction and Design
of the M.R.T. Chalong
Ratchadham Line

การออกแบบสถานีรถไฟฟ้า

สถานีรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม ได้รับการออกแบบตามมาตรฐาน National Fire Protection Association (NFPA) ซึ่งประกอบด้วย NFPA 101 (Life Safety Code) และ NFPA 130 (Standard for Fixed Guideway Transit and Passenger Rail Systems) ที่เน้นในเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินตามมาตรฐานสากล ความสะดวกสบายของผู้โดยสาร ผู้สัญจรไปมา และผู้อยู่อาศัยบริเวณสถานี รวมถึงการคำนึงถึงสภาพแวดล้อมของพื้นที่นั้นๆ

สถานีรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม เป็นสถานีประเภทยกระดับ สถานีมีขนาดกว้างประมาณ ๒๐ เมตร ความยาวชั้นออกตัวโดยสารประมาณ ๒๔๘ เมตร ความยาวชั้นชานชาลาประมาณ ๑๕๐ เมตร ความสูงถึงหลังคาประมาณ ๒๕ เมตร มีขนาด ๓ ชั้น ดังนี้

๑. **ชั้นระดับถนน** เป็นทางขึ้น-ลง ออกแบบให้เหมาะสมกับพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าจากทางเท้าทั้งสองฝั่งถนน รวมจำนวน ๔ แห่งในแต่ละสถานี การออกแบบมี ๒ รูปแบบให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่ของแต่ละสถานี ดังนี้

๑) **แบบขนาน** สำหรับพื้นที่ไม่หนาแน่น เช่น พื้นที่ว่างต่างๆ ออกแบบทางขึ้น-ลงขนานกับถนน

๒) **แบบกล่อง** สำหรับพื้นที่หนาแน่น เช่น บริเวณอาคารพาณิชย์ต่างๆ ออกแบบทางขึ้น-ลงเป็นแนวลึกตั้งฉากกับถนน

ทั้งนี้ รูปแบบทางขึ้น-ลงต้องรองรับการเข้าถึงของผู้โดยสารโดยบันได บันไดเลื่อน ทางลาด รวมทั้งลิฟต์โดยสาร ออกแบบให้ไม่กีดขวางการสัญจรของคนเดินเท้า และมีพื้นที่เพียงพอสำหรับพักผ่อน มีโครงสร้างที่กันแดดกันฝนได้ มีระบบป้องกันน้ำท่วม อีกทั้งผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นระดับผิวถนนได้อย่างคล่องตัว

๒. **ชั้นออกตัวโดยสาร** เป็นชั้นบริการผู้โดยสาร มีลักษณะแบบเปิดโล่ง ประกอบด้วยห้องออกตัวโดยสาร เครื่องจำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ และเครื่องตรวจตั๋วอัตโนมัติ ตลอดจนพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ รวมถึงห้องเครื่อง ห้องควบคุม ฯลฯ ในชั้นนี้ยังมีส่วนที่เป็นสะพานลอยข้ามถนน หรือบางสถานีสามารถเชื่อมต่อไปยังอาคารข้างเคียงหรืออาคารจอดแล้วจรได้อีกด้วย



Station Design

Station design of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line complies with the National Fire Protection Association (NFPA) standards consisting of NFPA 101 (Life Safety Code) and NFPA 130 (Standard for Fixed Guideway Transit and Passenger Rail Systems). The standard criteria put emphasis on internationally-recognized standard, personal and property safety as well as accommodating passengers, pedestrians and nearby residents by taking station environments into account.

The stations in the M.R.T. Chalong Ratchadham Line are elevated and are approximately 20 meters wide.



The concourse level is about 288 meters long and the platform length is about 150 meters. The total height from the road level to the station roof is about 25 meters. The 3-storey stations feature the following:

1. **Road Level** - The road level features 4 entrances designed to suit the station location and the sidewalks. Two station designs were chosen to suit specific location requirements:

1) **Parallel design** - The parallel style is chosen for stations located in low-density areas such as empty land plots. The design features entrances that are parallel with the road.

2) **Box design** - The box design is suitable for stations located in high-density areas such as commercial buildings. This design features entrances located diagonally with the road.

Both designs provide passenger accessibility through stairways, escalators, ramps and elevators which do not obstruct the sidewalks and provide sufficient waiting areas for passengers with sun and rain shield structure as well as flood prevention system and allow the passengers to connect to public road transport with ease.

2. **Concourse Level** - The concourse provides passenger service. It is an open hall consisting of ticket offices, Ticket Vending Machines (TVM) and Automatic Fare Collection Gate (AFC). The concourse level also features pedestrian overcrossings or access to nearby buildings or Park & Ride buildings.

๓. **ชั้นชานชาลา** เป็นชั้นสำหรับรถไฟฟ้ามหานครรับ-ส่งผู้โดยสาร มีพื้นที่กว้างขวาง เหมาะสมกับการใช้งาน โดยใช้รูปแบบชานชาลากลางซึ่งมีชานชาลาอยู่ตรงกลาง และมีแนวรางของรถไฟฟ้ามหานครอยู่ทั้ง 2 ด้าน ทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกในการปรับเปลี่ยนเส้นทาง อีกทั้งพื้นที่ชานชาลาสามารถรองรับการให้บริการในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนได้ดี มีประตูกั้นชานชาลาที่สูงขึ้นมาจากพื้นระดับหนึ่ง มีบันไดสำหรับผู้โดยสารขึ้น-ลงที่ปลายชานชาลาทั้งสองด้าน และมีบันไดสำหรับหนีภัยในกรณีฉุกเฉิน

๔. **การออกแบบสถานีเปลี่ยนถ่าย** ที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารระหว่างเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครตั้งแต่ ๒ สายขึ้นไป แตกต่างจากสถานีรถไฟฟ้ามหานครทั่วไป เพราะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายของการให้บริการรถไฟฟ้ามหานครหลายสาย ดังเช่น สถานีเตาปูน ได้ออกแบบให้มีขนาด ๔ ชั้น ประกอบด้วยชั้นระดับถนน ชั้นออกตัวโดยสาร ชั้นชานชาลาสายสีน้ำเงินซึ่งมีลักษณะเป็นชานชาลาข้าง และชั้นชานชาลาสายสีม่วงซึ่งมีลักษณะเป็นชานชาลากลาง สถานีมีขนาดกว้างประมาณ ๒๐ เมตร ความยาวชั้นออกตัวโดยสารประมาณ ๑๗๕ เมตร และ ๑๙๐ เมตร ความยาวชั้นชานชาลาสายสีน้ำเงินประมาณ ๑๗๕ เมตร ความยาวชั้นชานชาลาสายสีม่วงประมาณ ๑๕๐ เมตร ความสูงถึงหลังคาประมาณ ๓๓ เมตร

3. **Platforms** - The platform is where the passengers board and alight from the train. It is a large central platform located between two rail alignments to accommodate passengers who need to transfer to another route. The platform provides sufficient space for passengers during rush hours. The platform is equipped with half-height platform screen doors, stairs at both ends, and emergency fire exits.

4. **Interchange Station Design** - An interchange station supports transfer of passengers between two lines or more. The design of some stations along the M.R.T. Chalong Ratchadham Line may be different as they are used as an interchange station for several MRT routes, for example, Tao Poon Station is a four-storey structure consisting of Road level, Concourse level, the MRT Blue Line level with side platforms and the MRT Purple Line level with central platforms. The station is around 20 meters wide, the concourse level is 175 - 190 meters long, the Blue Line platforms are around 175 meters long while the Purple Line platforms are around 150 meters long and the total height from the road level to the roof is around 33 meters.



ศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า Depot and Operation Control Center

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม มีศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า ตั้งอยู่บนถนนกาญจนาภิเษก (ขาเข้า) มีพื้นที่ขนาด ๒๗๒,๓๓๐ ตารางเมตร และมีพื้นที่ใช้สอยของโครงสร้างยกระดับศูนย์ซ่อมบำรุงทั้งสิ้น ๑๕๐,๕๖๐ ตารางเมตร ประกอบด้วยกลุ่มอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงรักษา ดังนี้

- (๑) อาคารโรงซ่อมบำรุงรักษาหลัก
- (๒) อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า
- (๓) พื้นที่จอดรถไฟฟ้า
- (๔) อาคารล้างรถไฟฟ้า
- (๕) อาคารเก็บวัสดุมีพิษ
- (๖) อาคารเก็บวัสดุเหลือใช้ ขยะ
- (๗) พื้นที่สำหรับรางทดสอบรถไฟฟ้า
- (๘) อาคารสำนักงานบริหาร
- (๙) อาคารสถานีไฟฟ้า
- (๑๐) อาคารจอดแล้วจร

The depot and operation control center of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line located on Kanchanaphisek Road (inbound) covers a total area of 272,330 square meters. The elevated-structure depot complex covering a total area of 150,560 square meters consists of the following:

- (1) Main Workshop
- (2) Operation Control Center Building (OCC)
- (3) Stabling Yard
- (4) Train Wash
- (5) Hazardous Storage
- (6) Waste Storage
- (7) Test Track
- (8) Administration Office
- (9) Power Substation
- (10) Park & Ride Building



สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีรถไฟฟ้า

จุดเด่นอีกประการของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม คือ การออกแบบโดยคำนึงถึงผู้ใช้งานทุกคนทั้งประชาชนทั่วไป ผู้ด้อยโอกาสและมีความบกพร่องต่างๆ เรียกว่า การออกแบบภายใต้แนวความคิด Universal Design (อารยสถาปัตย์) เน้นออกแบบให้สามารถใช้งานได้ง่าย ปราศจากอุปสรรคสำหรับคนทุกประเภท ทุกวัย โดยมีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ดังนี้

- ที่จอดรถสำหรับผู้พิการ – อยู่บริเวณอาคารจอดรถและพื้นที่จอดรถต่างๆ
- ทางลาด – เพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมต่อสำหรับรถเข็นผู้พิการไปยังพื้นที่ต่างระดับต่างๆ
- ลิฟต์โดยสาร – สำหรับผู้โดยสารทุกประเภท ให้บริการทั้งสองฝั่งถนน และครอบคลุมทุกชั้นของสถานี รวมถึงปุ่มกดอักษรเบรลล์สำหรับผู้บกพร่องทางการมองเห็น

- พื้นผิวต่างสัมผัส – สำหรับผู้บกพร่องทางการมองเห็น
- ห้องน้ำสำหรับผู้พิการ – ติดตั้งอุปกรณ์แจ้งเตือนเหตุฉุกเฉินทุกสถานี
- โทรศัพท์สำหรับผู้พิการ – มีความสูงเหมาะสมสำหรับรถเข็นผู้พิการ
- ป้ายบอกทางต่างๆ สำหรับผู้พิการ
- ประตูกั้นชานชาลา – เพื่อช่วยเพิ่มความปลอดภัยของชั้นชานชาลา
- อื่นๆ เช่น บันไดเลื่อน จุดยึดรถเข็นผู้พิการในรถไฟฟ้า เครื่องจำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ

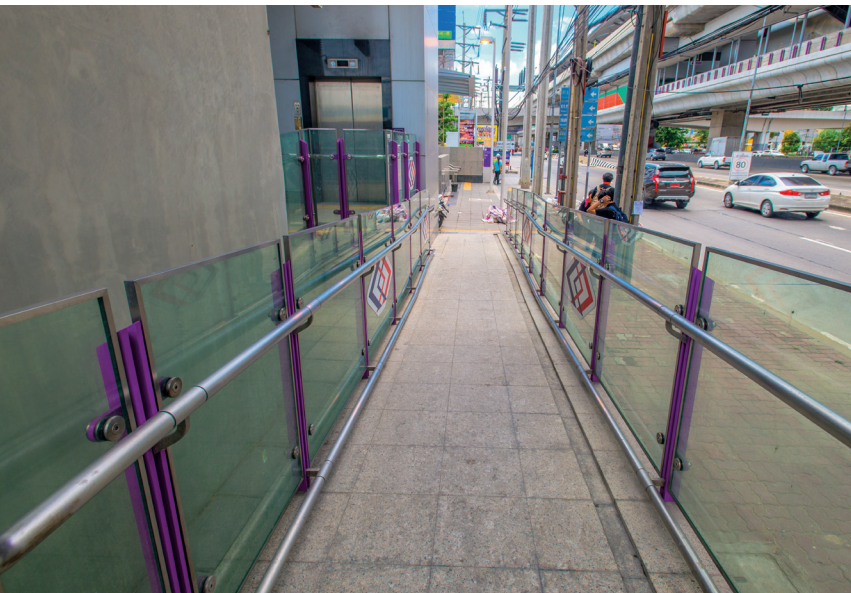


Station Facilities

A remarkable feature of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line stations is its universal design idea that supports the needs of all passengers including the disabled. The universal design puts emphasis on ease of use of facilities for passengers of all ages. The station facilities are as follows:

- Disabled parkings – Parking space for the disabled is located in car park buildings and parking lots.
- Ramps – The ramps support wheelchair users to access area levels.
- Passenger elevators – The passenger elevators are located at the entrance on both sides of the road and on all station levels and also include buttons with writings in Braille for visually impaired people.

- Detectable warning tiles for visually impaired people
- Disabled toilets – The disabled toilets in every station are equipped with emergency alert system.
- Public telephones – The public telephones are installed at a suitable height to allow wheelchair access.
- Disabled direction signs
- Platform screen doors – The platform screen doors aim to increase safety on the platforms.
- Other facilities – such as escalators, wheelchair securement devices, TVM, etc.



รูปแบบการก่อสร้าง Construction Works

การก่อสร้างทางวิ่งยกระดับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ให้ความสำคัญกับทุกรายละเอียด จึงพิจารณาการออกแบบเพื่อลดผลกระทบต่างๆ ดังนี้

๑. ลดผลกระทบต่ออาคารและสถานที่ริมถนน โดยจัดตำแหน่งเสาให้อยู่ที่กึ่งกลางถนนหรือที่เกาะกลางถนนให้มากที่สุด
๒. ลดผลกระทบต่อการจราจร โดยที่ชิ้นส่วนต่างๆ ของโครงสร้าง อาทิ ทางวิ่งจะหล่อสำเร็จมาจากโรงงาน และในช่วงที่ติดตั้งชิ้นส่วนต่างๆ ของโครงสร้างนั้นจะกระทบกับการสัญจรที่ระดับพื้นดินน้อยที่สุด
๓. ออกแบบให้มีระยะห่างระหว่างเสามากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ตามเทคนิคการก่อสร้างปัจจุบันในราคาที่เหมาะสม เพื่อให้จะให้การก่อสร้างเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว
๔. ชิ้นส่วนสำคัญต่างๆ ของโครงสร้างสามารถตรวจสอบความสมบูรณ์ได้โดยสะดวกและซ่อมแซมได้ เมื่อพบว่าเสียหายหรือสิ้นอายุในการใช้งาน

MRTA attended to details of the construction works of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line and chose a suitable design to reduce impacts as follows:

1. To reduce an impact on nearby buildings and places, the viaduct was located along the road median or road isle.
2. To reduce impact on traffic, parts of the structure such as the segments were precast and the installation of all parts had the least effects on the ground traffic.
3. The distance between each column of the viaduct structure is kept as wide as possible in accordance with current construction techniques and at a suitable price in order that the construction may proceed quickly.
4. All major parts of the structure can be conveniently checked for fault and can be repaired and replaced in case of damage or expiry.



รากฐานคือความมั่นคง

Foundation is Stabilization

งานฐานรากของโครงสร้างมีการออกแบบและก่อสร้างเพื่อลดการทรุดตัวของโครงสร้างจากการใช้งาน ส่วนบนของฐานรากจะมีโครงสร้างที่ทำหน้าที่ปรับความแตกต่างการทรุดตัวระหว่างดินรอบๆ ฐานราก กับดินที่ถมบนฐานรากให้ทรุดตัวต่างกันน้อยที่สุด

ในช่วงการก่อสร้างฐานรากนั้น จะมีการปิดช่องทางจราจรเพื่อก่อสร้างเสาเข็ม ฐานราก และเสา จากนั้นก็สามารถที่จะคืนผิวจราจรให้กลับไปใช้งานได้โดยถนนที่มีเกาะกลางถนนอยู่ก่อนแล้ว พื้นที่ผิวการจราจรอาจไม่แตกต่างไปจากก่อนการก่อสร้าง ส่วนถนนที่เดิมไม่มีเกาะกลางถนน ผิวจราจรจะลดลงประมาณ ๑ ถึง ๒ ช่องจราจร ขึ้นอยู่กับโครงสร้างทางรถไฟฝ่ายระดับ ณ จุดนั้น เสาที่ใช้เป็นเสาคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในพื้นที่ก่อสร้าง ขนาดหน้ากว้างประมาณ ๒.๕๐ ถึง ๓.๕๐ เมตร โดยเสาก่อสร้างขึ้นไปในแนวดิ่งจนถึงระดับที่จะติดตั้งโครงสร้างทางวิ่งยกระดับต่อไป

The design and construction on foundation of viaduct structure is aimed to minimize desettlement thereafter. The top structure of the foundation will function to adjust and balance soil settlement between ground level and above ground level to be differentiated at minimum level.

During the construction of piles, foundations and columns, traffic lanes in the area were temporary closed. Roads with median strip were not much affected by the construction while those without median were deprived of 1 - 2 traffic lanes, depending on the viaduct in that area. The reinforced concrete columns are around 2.50 - 3.50 meters wide and were built vertically to a certain height before fitting with the viaduct.



งานทางวิ่งยกระดับ

Construction of Viaduct

เพื่อความสะดวกและลดผลกระทบในระหว่างการก่อสร้างให้มากที่สุด ทางวิ่งยกระดับจึงใช้โครงสร้างแบบกล่องหล่อสำเร็จรูปจากโรงงาน แต่ละชิ้นจะมีความกว้างประมาณ ๑๐ เมตร ยาวประมาณ ๓.๕๐ เมตร ความยาวของโครงสร้างทางวิ่งในแต่ละช่องเสายาว ๒๕ ถึง ๔๐ เมตร ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของแต่ละสถานที่ เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจรทั้งในระหว่างก่อสร้างและเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ เสามีลักษณะโปร่งบาง สวยงาม ไม่ทื่อทะและ ไม่ปิดบังอาคารบริเวณริมถนน โครงสร้างทางวิ่ง เป็นแบบยกยกระดับ สูงประมาณ ๑๗ - ๑๙ เมตรจากผิวถนน เพื่อให้สามารถข้ามผ่านสะพานลอยคนข้ามถนน สะพานลอยรถยนต์ และ สะพานลอยกลับรถได้

ทั้งนี้ โครงสร้างโดยรวมจะมีความแข็งแรง มีอายุการใช้งานตามที่ออกแบบไว้ โดยชิ้นส่วนหลักๆ ของโครงสร้างออกแบบให้มีอายุใช้งานได้ถึง ๑๐๐ ปี ชิ้นส่วนปลั๊กย่อยของโครงสร้าง เช่น ยางที่รอยต่อเพื่อการขยายตัว ยางรองคานสะพาน และอื่นๆ สามารถตรวจสอบและถอดเปลี่ยนได้ตามระยะเวลา โดยชิ้นส่วนปลั๊กย่อยต่างๆ จะมีอายุใช้งานไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี

For convenience and reduction of construction impact to a minimum level, the viaduct uses precast segmental box girders which are 10 meters wide and 3.50 meters long. Each viaduct column is about 25 - 40 meters apart depending on the location. The columns have a slender and pleasant-looking shape and do not block the view of nearby buildings. The viaduct is about 17 - 19 meters high from the road surface, allowing it to cross over pedestrian bridges, overpasses and u-turn bridges.

The overall structure is robust. Major parts of the structure have been designed for about 100 years of usage.



Minor parts such as joint sealants, bearing pads and others are to be inspected and replaced at the expiry of their expected lifetime which is about 15 years.



งานทางวิ่งยกระดับ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา Viaduct across the Chao Phraya River

จุดสำคัญอีกจุดคือ ช่วงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งตั้งอยู่บริเวณทางทิศใต้ของสะพานพระนั่งเกล้า เป็นการก่อสร้างในรูปแบบ Balanced Cantilever โดยมีการก่อสร้างต่อม่ออยู่ในแม่น้ำจำนวน ๔ ต้น มีระยะห่างระหว่างตอม่อมากที่สุด ๘๔ เมตร และต้องใช้เสาเข็มขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ๒ เมตร ยาว ๖๐ เมตร

The viaduct across the Chao Phraya River, located in the Southside of the Phra Nang Klao Bridge, is considered an important section. It is a balanced cantilever construction with 4 viaduct columns built in the river. Each viaduct column is 84 meters apart. The foundation pile diameter is 2 meters and the pile length is 60 meters.

ในส่วนของรถไฟฟ้าเป็นระบบรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ ขนาดราง ๑.๔๓๕ เมตร โดยมีรางที่ ๓ ขนานไปกับรางวิ่งสำหรับจ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับตัวรถ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า ๕๐,๐๐๐ คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง

The MRT Purple Line Project: Bang Yai - Bang Sue Section is heavy rail transit system with 1.435 meter standard gauges. The operation supply is conveyed via a conductor rail (third rail). The train line can carry more than 50,000 passengers per hour per direction.





เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

The M.R.T. Chalong Ratchadham Line Route Alignment

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับตลอดสาย มีระยะทางรวมประมาณ ๒๓ กิโลเมตร เส้นทางเริ่มจากบริเวณคลองบางไผ่ จังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า วิ่งไปตามถนนวงแหวนรอบนอก (ฝั่งตะวันตก) กาญจนภิเษก เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัตนภิเบศร์ ตรงไปข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระนั่งเกล้า ก่อนถึงสี่แยกแครายจะเลี้ยวขวาเข้าถนนติวานนท์ จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าถนนกรุงเทพ - นนทบุรี แล้วไปสิ้นสุดที่บริเวณแยกเตาปูน กรุงเทพมหานคร

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม มีสถานียกระดับทั้งหมด ๑๖ สถานี ได้แก่

๑. สถานีคลองบางไผ่ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกาญจนภิเษก ช่วงบริเวณคลองบางไผ่ ซึ่งมีทางเชื่อมต่อไปยังอาคารจอดแล้วจร และศูนย์ซ่อมบำรุง และศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า สถานีเริ่มต้นนี้นับเป็นจุดสำคัญของการท่องเที่ยวที่มีความสำคัญเป็นแหล่งพักผ่อนของคนกรุง ได้แก่ ตลาดน้ำไทรน้อย เป็นศูนย์รวมของอาหารคาวหวานที่ชาวบ้านนำมาจำหน่ายริมฝั่งคลอง และหมู่บ้านบอนสีเฉลิมพระเกียรติฯ ซึ่งเป็นแหล่งปลูกบอนสี (ราชินีแห่งใบไม้) อันเป็นต้นไม้ชนิดหนึ่งที่สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถโปรดและพระราชทานพระราชเสาวนีย์ให้อนุรักษ์โดยทางกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้กำหนดจัดงานเฉลิมพระเกียรติฯ ในช่วงกลางเดือนสิงหาคมของทุกปี

The M.R.T. Chalong Ratchadham Line is an entirely elevated structure with a total route length of 23 kilometers. The route starts at Khlong Bang Phai in Nonthaburi Province where the depot is located and runs along the alignment of Kanchanaphisek Road (West Outer Ring Road) before it turns left onto Rattanathibet Road and continues across the Chao Phraya River near Phra Nang Klao Bridge, then turns right to Tiwanon Road and turns left onto Krung Thep - Nonthaburi Road, and terminates at the Tao Poon Intersection in Bangkok.

The M.R.T. Chalong Ratchadham Line includes 16 elevated stations as follows:

1. Khlong Bang Phai Station - The station is located on Kanchanaphisek Road near Khlong Bang Phai and is connected to a Park & Ride building and depot. This station is located near the main tourist attractions providing Bangkokians a hideaway such as the Sai Noi Floating Market where sweet and savoury treats are sold by villagers along the canal banks and Chalerm Phrakiat Caladium Village where is a main farming area of caladium that is regarded as the Queen of the Leafy Plants. Caladium is one of Her Majesty the Queen's favourites and she graciously asked for a preservation of this plant, and the Ministry of Agriculture and Cooperatives holds an annual event in mid-August as a commemoration to the Queen.

๒. สถานีตลาดบางใหญ่ แหล่งศูนย์การค้าและธุรกิจ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกาญจนาภิเษก บริเวณย่านธุรกิจ สถานประกอบการและที่อยู่อาศัยใกล้เคียง อาทิ ศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซา เวสต์เกต โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนานิเบศร์ ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี หมู่บ้านรัตนานิเบศร์ หมู่บ้านบางใหญ่ซีที เป็นต้น

๓. สถานีสามแยกบางใหญ่ แหล่งพักอาศัยและศิลปวัฒนธรรมตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนานิเบศร์ มีทางเชื่อมต่อไปยังอาคารจอดแล้วจร บริเวณโดยรอบเป็นที่อยู่อาศัยที่หนาแน่น อาทิ หมู่บ้านกฤษดานคร โครงการ ๑๐ หมู่บ้านธนกาญจน์ เป็นต้น มีสถานที่ใกล้เคียงที่สำคัญ ได้แก่ วัดอัมพวันหรือวัดบางม่วง สิ่งที่น่าสนใจของวัดนี้คือ หอไตรกลางน้ำ เป็นสถาปัตยกรรมไทยที่สมบูรณ์ที่สุด เป็นเรือนไม้ตั้งอยู่ในสระน้ำขนาดเล็ก ภายในมีพระพุทธรูปจำลองทำด้วยโลหะประดิษฐานอยู่ และวัดปรางค์หลวง สันนิษฐานว่าสร้างในสมัยของพระเจ้าอู่ทอง ภายในประดิษฐาน “หลวงพ่่อู่ทอง” เป็นพระพุทธรูปปูนปั้นปิดทองปางมารวิชัย หน้าตัก ๙ ศืบ

๔. สถานีบางพลู แหล่งสัมผัสสรรพพระธรรม ตั้งอยู่กลางสี่แยกบางพลู บนถนนรัตนานิเบศร์ ตัดถนนบางกรวย - ไทรน้อย มีสถานที่ใกล้เคียงที่สำคัญ ได้แก่ วัดเล่งเน่ยยี่ ๒ หรือวัดบรมราชากาญจนาภิเษกอนุสรณ์ หรือวัดมังกรกมลาวาส ๒ สร้างขึ้นเพื่อเฉลิมฉลองการครองราชย์ครบ ๕๐ ปีของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช และวัดสวนแก้ว เป็นสถานที่เผยแผ่ธรรมโดยพระพิศาลธรรมพาที (พระพยอม กัลยาโณ)





2. Talad Bang Yai Station - The station is located in a commercial and business area on Kanchanaphisek Road. Nearby business and housing include Central Plaza WestGate, Kasemrad Hospital Rattana Tibeth, Big C Supercenter, Rattana Tibet Village, Bang Yai City Village, etc.

3. Sam Yeak Bang Yai Station - The station is located in a residential area and an art and culture hub on Rattana Tibet Road and is connected to a Park & Ride building. Nearby the station is a highly populated area including Krisada Nakhon Project 10 and Thanakan Village, etc. Nearby places of interest include Wat Amphawan or Wat Bang Muang with the Tripitaka Hall surrounded by water as its main attraction. The hall, an epitome of Thai architecture, is built from wood and is located in the middle of a small pond. Inside there is a model of Buddha's footprint made of metal. Another attraction is Wat Prang Luang, where believed to be built during the reign of King U-Thong. The temple's main hall houses "Luang Pho U-Thong", a Buddha image in the attitude of subduing Mara made of plaster and gold with 9-inch lap length.

4. Bang Phlu Station - The station is located above the Bang Phlu Intersection between Rattana Tibet Road and Bang Kruai - Sai Noi Road. Nearby places of interest include Wat Leng Noei Yi 2 or Wat Boromracha Kanchanapisek Anusorn or Wat Mangkon Kamalawat 2. It was built to celebrate the 50th anniversary of His Majesty King Bhumibol Adulyadej's accession to the throne. Also nearby is Wat Suan Kaew, a place of dhamma teaching by Phra Payom Kanlayano.

๕. สถานีบางรักใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนวิเบศร์ บริเวณแยกตัดกับถนนราชพฤกษ์ มีสถานที่ใกล้เคียงที่สำคัญ ได้แก่ วัดบางรักใหญ่

๖. สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ จุดขายต้นไม้และแหล่งวัฒนธรรม ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนวิเบศร์ ใกล้สำนักงานการเดินรถที่ ๗ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีทางเชื่อมไปยังอาคารจอดแล้วจร มีสถานที่ใกล้เคียงที่สำคัญ ได้แก่ ตลาดท่าอิฐ ตลาดน้ำวัดแสงสิริธรรม หรือชื่อเดิมว่า วัดขวิด และซอยช้าง ซึ่งเป็นแหล่งรวมไม้ดอกไม้ประดับขนาดเล็ก

๗. สถานีไทรมา สถานีสุดท้ายในฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งอยู่บริเวณเยื้องลงมาทางทิศใต้ของถนนรัตนวิเบศร์ บริเวณซอยตาหรั่ง รถไฟฟ้าจะวิ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในแนวคูขนานกับสะพานพระนั่งเกล้า ซึ่งในขณะที่รถไฟฟ้ากำลังวิ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยานั้น หากสังเกตทางด้านซ้ายมือ (จากสถานีเตาปูน - สถานีคลองบางไผ่) จะเห็นสะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์ในแนวคูขนานกับรถไฟฟ้า

๘. สถานีสะพานพระนั่งเกล้า ตั้งอยู่บริเวณสะพานพระนั่งเกล้า ฝั่งตะวันออก มีสถานที่ใกล้เคียงที่สำคัญ ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ





5. Bang Rak Yai Station - The station is located above the intersection between Rattathibet Road and Ratchapruet Road. Nearby place of interest is Wat Bang Rak Yai.

6. Bang Rak Noi Tha It Station - The station is located near plant markets and a cultural hub on Rattathibet Road, near the Bangkok Mass Transit Authority Traffic Control Office Zone 7. The station is connected to a Park & Ride building. Nearby places of interest include Tha It Market, Wat Saeng Siritham Floating Market or formerly known as Wat Quid, and Soi Chang which is a market for small flowering plants.

7. Sai Ma Station - This is the last station on the west side of the Chao Phraya River located in the south of Rattathibet Road near Soi Ta Rang. The train crosses the river via the elevated structure running in parallel to the Phra Nang Klao Bridge. On the left-hand side of the track (when heading outbound from Tao Poon Station to Khlong Bang Phai Station) is the Maha Chesadabodindranusorn Bridge.

8. Phra Nang Klao Bridge Station - The station is located on the east side of the Phra Nang Klao Bridge. Nearby places of interest include the Ministry of Commerce, Phra Nang Klao Hospital and Rajamangala University of Technology Suvarnabhumi.



โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม
The M.R.T. Chalongsak Ratchadham Line

๙. สถานีแยกถนนพยุหี ๑ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนธิเบศร์ บริเวณ ศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า รัตนธิเบศร์ มีทางเชื่อมไปยังอาคาร จอดแล้วจร มีสถานที่ใกล้เคียงที่สำคัญ ได้แก่ พิพิธภัณฑ์จังหวัด นนทบุรี วัดเขมาภิรตาราม วัดโบราณที่สร้างในสมัยอยุธยาหรือก่อน สมัยอยุธยา วัดปราสาท ซึ่งเป็นโบราณสถานแห่งชาติ สันนิษฐาน ว่าสร้างขึ้นในสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนปลาย วัดชมภูเวก ซึ่งเป็น วัดมอญ สร้างในสมัยอยุธยาตอนปลาย และศูนย์การค้าเซ็นทรัล พลาซ่า รัตนธิเบศร์

๑๐. สถานีบางกระสอ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนธิเบศร์ บริเวณซอยรัตนธิเบศร์ ๒๒ พื้นที่บริเวณโดยรอบในย่านนี้ ริมถนนรัตนธิเบศร์ส่วนมากจะเป็นอาคารตึกแถว ร้านค้า และ ย่านที่อยู่อาศัย

๑๑. สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลาง ถนนรัตนธิเบศร์ บริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี มีสถานที่ ใกล้เคียงที่สำคัญ ได้แก่ สถานีดาวเทียมไทยคม ศาลหลักเมือง นนทบุรี สถาบันโรคทรวงอก และอุทยานมกุฏมรยมสราญ

๑๒. สถานีกระทรวงสาธารณสุข ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลาง ถนนติวานนท์ บริเวณกระทรวงสาธารณสุข มีสถานที่ใกล้เคียง ที่สำคัญ ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สถาบันแพทย์แผนไทย และ สถาบันบำราศนราดูร ซึ่งเป็นโรงพยาบาลในสังกัดกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

๑๓. สถานีแยกติวานนท์ แหล่งประวัติศาสตร์และ วัฒนธรรม ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกรุงเทพ - นนทบุรี ระหว่าง ซอยกรุงเทพ - นนทบุรี ๑๒ - ๑๔ สถานีสุดท้ายก่อนสิ้นสุด เขตจังหวัดนนทบุรี โดยมีสถานที่ใกล้เคียงที่สำคัญ ได้แก่ วัดเฉลิมพระเกียรติวรวิหาร ดำเนินการก่อสร้างในสมัยรัชกาล ที่ ๓ แต่ยังไม่แล้วเสร็จสมบูรณ์รัชกาลที่ ๔ จึงทรงรับภารกิจดำ เนิน การสร้างจนสำเร็จเรียบร้อย ภายในประดิษฐานพระประธาน ปางมารวิชัย ซึ่งรัชกาลที่ ๔ พระราชทานนามว่า “พระพุทธรูปมหา โลกภินันท์ปฎิมา”

9. Yeak Nonthaburi 1 Station - The station is located on Rattanathibet Road in front of Central Plaza Rattanathibet near some historical and cultural tourist attractions. The station provides a link to a Park & Ride building. Nearby places of interest include the Museum of Nonthaburi, Wat Khemaphiratarom which is an ancient temple built during the Ayutthaya or Pre-Ayutthaya period, Wat Prasat which is a national historic site presumably built during the late Ayutthaya period, and Central Plaza Rattanathibet.

10. Bang Krasor Station - The station is located above Rattanathibet Road near the entrance of Rattanathibet Soi 22. The station surroundings are mostly commercial buildings and residential areas.

11. Nonthaburi Civic Center Station - The station is located above Rattanathibet Road in front of the Nonthaburi Civic Center. Nearby places of interest include the Thaicom Earth Station, Nonthaburi City Pillar Shrine, Chest Disease Institute, and Makutromsaran Park

12. Ministry of Public Health Station - The station is located above Tiwanon Road in front of the Ministry of Public Health. Nearby places of interest include the Ministry of Public Health, Thai Traditional Medicine Research Center, and Bamrasnaradura Infectious Diseases Institute under the Department of Disease Control, Ministry of Public Health.

13. Yeak Tiwanon Station - The station is located above Krung Thep - Nonthaburi Road between Krung Thep - Nonthaburi Soi 12 and Soi 14. It is the last station located on the perimeter of Nonthaburi Province. Nearby places of interest include Wat Chaloem Phra Kiat Worawihan. The construction first started during the reign of King Rama III but was completed during the reign of King Rama IV who auspiciously gave the name “Phra Phutthamaha Lokaphinanthapatima” to the Buddha statue in the attitude of subduing Mara.



๑๔. สถานีวงศ์สว่าง จุดเชื่อมสถาบันการศึกษา ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกรุงเทพ - นนทบุรี บริเวณสถานีดับเพลิง และก๊วยบางซ่งนก่อนถึงทางแยกวงศ์สว่าง เป็นสถานีแรกในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีสถานที่ใกล้เคียงที่สำคัญ ประกอบด้วย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร

๑๕. สถานีบางซ่ง จุดพักตลาดนัดแนวใหม่ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกรุงเทพ - นนทบุรี บริเวณชุมชนตลาดบางซ่ง มีสถานที่ใกล้เคียงที่สำคัญ ประกอบด้วยชุมชนทางสยามยิปซี ตลาดนัดกลางคืนขนาดใหญ่

๑๖. สถานีเตาปูน อนาคตจุดต่อเชื่อมสู่การเดินทางที่กว้างไกล ตั้งอยู่บริเวณจุดตัดระหว่างถนนประชากราษฎรสาย ๒ กับถนนกรุงเทพ - นนทบุรีที่แยกเตาปูน เป็นสถานีที่มีความสำคัญในด้านการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟฟ้าอีก ๓ โครงการ คือ รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงบางซ่ง - ท่าพระ (อยู่ระหว่างก่อสร้าง) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (อยู่ระหว่างขออนุมัติคณะรัฐมนตรี) ทำให้เส้นทางระบบคมนาคมระบบรางเชื่อมต่อไปยังจุดหมายอื่นๆ อย่างกว้างขวางมากขึ้น

14. Wong Sawang Station - The station located above Krung Thep - Nonthaburi Road near the Bang Son Fire Station and Wong Sawang Intersection. The station is the first station on the perimeter of Bangkok Metropolitan, linking to places of interest include King Mongkut's University of Technology North Bangkok and Rajamangala University of Technology Phra Nakhon.

15. Bang Son Station - The station is located above Krung Thep - Nonthaburi Road near Bang Son Market Community. Nearby place of interest is the Siam Gypsy Junction Night Market.

16. Tao Poon Station - The station is located above the Tao Poon intersection between Pracharat 2 Road and Krung Thep - Nonthaburi Road. It is an important station that provides connection to other three MRT lines including the M.R.T. Chaloe Ratchamongkhon Line, the MRT Blue Line Extension Project: Bang Sue - Tha Phra Section (under construction), and the MRT Purple Line Project: Tao Poon - Rat Burana Section (awaiting cabinet's approval) extending rail transit system to more destinations.







คุณภาพชีวิตที่ดีเริ่มต้นจากสิ่งแวดล้อมที่ดี Good Living Created by Good Environment

การดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม นอกจากจะคำนึงถึงวัตถุประสงค์หลักที่จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้ประชาชนทุกคนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางจากชานเมืองสู่ใจกลางเมืองด้วยความรวดเร็วปลอดภัย และลดปริมาณการใช้รถยนต์ ช่วยลดปัญหาจราจรติดขัด รวมไปถึงช่วยประหยัดพลังงาน รักษาสิ่งแวดล้อม ลดมลภาวะบนท้องถนนแล้ว ตลอดระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้าง รฟม. ยังตระหนักถึงการทำงานภายใต้หลักคุณธรรม จริยธรรม ทั้งยังเล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมที่ดี

The main objective on project implementation of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line is to enhance the quality of life for all people and to accommodate those who travel from the suburbs to the central metropolitan areas via a quick and safe mean of transportation while also reducing the use of personal cars, relieving traffic problems, saving energy, conserving the environment and reducing road pollution. In addition, throughout the construction period, MRT also demonstrated a strong commitment to a project implementation with moral and ethical codes of conduct as well as environmental responsibility.

เนื่องจากในการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าต้องใช้ระยะเวลาที่ต่อเนื่องยาวนานจึงเป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงได้ยากกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนและสิ่งแวดล้อม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จึงกำหนดแผนการดำเนินงานให้ผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการทุกรายต้องปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรฐานและประกาศของทางราชการ กฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่นๆ รวมทั้งปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) อย่างเคร่งครัด เพื่อให้ประชาชนและสิ่งแวดล้อมได้รับผลกระทบน้อยที่สุด



MRT project implementation usually takes a long period of time to complete; therefore, impacts on people and environment are unavoidable. The Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) thus requires all contractors to follow operation plans in according with the National Environment Quality Act B.E. 2535, the government's announcements and standard policies, and other related laws. Moreover, the contractors are required to strictly follow prevention and solution measures for environmental impacts as well as environmental impacts monitoring measures as written on the Environmental Impact Assessment (EIA) reports in order to limit the impacts on people and environment to a minimum level.





การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและการจัดการผลกระทบจากการก่อสร้างภายใต้ “แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม”

Operations on Environment and Management to the Impacts of Construction under the “Environmental Management Plan”

แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม เป็นแผนปฏิบัติการที่กำหนดขึ้นเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ประกอบไปด้วย ๑๒ แผนงานหลัก

เริ่มต้นจากแผนงานการจัดตั้งคณะทำงานติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับจ้างด้านการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะก่อสร้าง โดย รฟม. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการควบคุม กำกับ และดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ซึ่งคณะกรรมการฯ ดังกล่าวมีหน้าที่กำกับและตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามที่กำหนด รวมทั้งปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ก่อสร้าง รับฟังความคิดเห็น เรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมพร้อมเสนอแนวทางในการแก้ไข

ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ ต้องกำหนดมาตรการลงโทษในกรณีที่ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการไม่ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสร้างมาตรการจูงใจหรือส่งเสริมในกรณีที่ผู้รับเหมาก่อสร้างฯ มีการดำเนินการตามมาตรการดังกล่าว และรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการฯ ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมและคณะกรรมการ รฟม. ทราบหรือพิจารณา

นอกจากนี้ยังมีแผนงานที่กำหนดขึ้นเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอื่นๆ ประกอบด้วยแผนปฏิบัติการควบคุมคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้องกับเรื่องฝุ่นละออง นั่นคือการพรมน้ำบริเวณพื้นที่โล่ง พร้อมปิดคลุมกองวัสดุ การล้างตัวรถ ล้อรถ ให้ปราศจากดินก่อนนำรถออกมาภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง

The environmental management plan as action plan to prevent and resolve the environmental impacts consists of 12 measures as follows:

The first measure is an appointment of the working committee to monitor the contractors' environmental impacts mitigating procedure during the construction. For the MRT Purple Line Project: Bang Yai - Bang Sue Section, MRTA appointed a Committee of which its main duty was to control and monitor the contractors' operation in accordance with the regulations, to identify and adjust the environmental impact prevention and mitigation measures for each construction site, to take comments and complaints about environmental impacts, and to suggest relevant solutions.

The committee was also in charge of punishment enforcement in case the contractors failed to comply with the environmental impact prevention and mitigation measures as well as implementing incentives program for contractors who worked in compliance with the regulations and submitting operation reports to the Subcommittee on Environment and the MRTA Board of Directors.

In addition, there were other environmental impact prevention and solution measures. For instance, the air quality control measure to reduce construction dust by water spraying in open space, wrapping piles of equipment, washing car body and wheels before leaving construction sites, installing a solid wall with at least 2-meter height and



มีการติดตั้งรั้วที่บสูงอย่างน้อย ๒ เมตร และการควบคุมความเร็วยานพาหนะในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมกันนี้ยังใช้แผนปฏิบัติการป้องกันระดับเสียง เช่น การควบคุมระยะเวลาการทำงาน การห้ามก่อสร้างกิจกรรมที่มีเสียงดังหลังเวลา ๒๒.๐๐ น. หมั่นตรวจสอบเครื่องจักรเครื่องยนต์อย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการก่อให้เกิดเสียงดัง รวมทั้งจัดให้มีแผนปฏิบัติการป้องกันและลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน โดยกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนต้องดำเนินการในเวลากลางวันตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. และบริเวณที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ เช่น โรงพยาบาล โรงเรียน วัด ฯลฯ ต้องลดพลังงานในกิจกรรมการเจาะ การกระแทก การตอกเสาเข็ม ให้เป็นไปตามเงื่อนไขข้อกำหนด

ขณะเดียวกัน รฟม. ยังให้ความสำคัญกับแผนการควบคุมและรักษาคุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองในแนวสายทาง ด้วยการติดตั้งบ่อดักตะกอน การติดตั้งสุขาเคลื่อนที่มีมาตรการป้องกันสารปนเปื้อน น้ำมันตกลงสู่แหล่งน้ำ ติดป้ายห้ามทิ้งขยะลงสู่แหล่งน้ำ รวมถึงแผนการรักษาประสิทธิภาพการระบายน้ำ เช่น จัดให้มีระบบระบายน้ำชั่วคราว ดูแลความสะอาดในพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ผู้รับจ้างตรวจสอบ ดูแล และป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดตันช่องระบายน้ำ ควบคู่กับแผนการจัดการขยะมูลฝอย อาทิ การคัดแยกขยะมูลฝอย การจัดหาถังรองรับขยะมูลฝอยไว้อย่างเพียงพอ แผนการจัดการน้ำเสีย ตรวจสอบบ่อดักตะกอน ห้องสุขาของคณงานก่อสร้างให้มีประสิทธิภาพและถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ

ทั้งยังมีแผนการจัดการด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย ด้วยการจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เพียงพออุปกรณ์ปฐมพยาบาลอุปกรณ์ดับเพลิงพร้อมทั้งมีการอบรมให้ความรู้ผู้ปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งมีความสอดคล้องกับแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อสร้างความเข้าใจของประชาชนในการพัฒนาโครงการ เช่น การประชาสัมพันธ์ความคืบหน้าของโครงการผ่านสื่อต่างๆ จัดให้มีอาคารสำนักงานภาคสนามเพื่อปฏิบัติงานด้านการประชาสัมพันธ์ในลักษณะการให้บริการอย่างเบ็ดเสร็จ และแผนงานการปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ตามแนวสายทางและบริเวณสถานีเป็นสำคัญ ควบคู่กับแผน



ปฏิบัติการป้องกันและลดผลกระทบด้านการจราจร เช่น การจัดทำแผนการจราจร จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรการประชาสัมพันธ์ให้ใช้ทางเลี่ยง กำหนดทางเบี่ยงและติดตั้งสัญญาณป้ายไฟแสงสว่าง สัญญาณจราจรให้ชัดเจน

ด้านการจัดการจราจร กำหนดให้ผู้รับเหมาใช้พื้นที่ผิวจราจรน้อยที่สุด ใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด ให้ใช้วิธีการและการปิดกั้นพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงควบคุมให้เกิดความเสียหายต่อผิวจราจรข้างเคียงน้อยที่สุด ในขณะที่ก่อสร้างโครงการ การปิดกั้นพื้นที่ก่อสร้างจะต้องทำให้ถูกต้องตามมาตรฐาน มีการจัดทำแผนการก่อสร้างและต้องเสนอแผนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้างอย่างน้อย ๓๐ วัน การดำเนินงานต้องมีการจัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์ เพื่ออำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ก่อสร้างและโครงข่ายถนนข้างเคียงที่ใช้เป็นทางเลี่ยงการจราจร โดยมี

controlling speed of vehicles in the construction site. Additionally, MRTA also implemented noise control measures including a control of working hours, noise restriction after 10 p.m., regular check-ups of machinery / mechanic parts to restrict noise. There was also vibration hazard impact control and mitigation measures including restriction of construction activities to 6 a.m. - 6 p.m. only and reduction of drilling, pounding and piles driving force to comply with regulations especially in impact-sensitive areas such as hospitals, schools, and temples, etc.

MRTA also paid attention to water quality control measures for the Chao Phraya River and other canals along the project alignment. Sedimentation tanks and mobile toilets were installed. There was also an implementation of oil and other contamination prevention measures and provision of no littering signs. There were drainage system maintenance measures including provision of temporary drainage system, and maintenance of cleanliness in construction sites. The contractors were also required to monitor and prevent soil sediments and construction debris from blocking

water drainage system. The solid waste management measures included solid waste sorting, provision of garbage bins, waste water management, regular monitoring of sedimentation tanks and toilets to ensure functionality and hygienic practice.

Moreover, MRTA also implemented healthcare, safety and occupational health measures with preparation on supply of personal risk prevention toolkits, first-aid kits, and fire extinguishers as well as provision of regular training sessions for operation staff in compliance with the public engagement plan with an aim to build the general public's understanding on the project development. The public relation plan includes reports on the project's progress through various media channels, a PR field office setup to provide one-stop service point, and landscape adjustment plans for the areas along the project alignment and around the stations. The traffic impact prevention and mitigation measures include a preparation of traffic plans, traffic control staff arrangement, notices of detours and provision of clear traffic signs and signals.

Under the traffic management measures, the contractors were required to use the fewest traffic lanes possible within the shortest time possible. The contractors were advised to zone their construction site and control the damage on nearby road surfaces to a minimum level. During the construction, road closures should follow standard practices with a preparation of construction planning which was submitted for approval from related authorities at least 30 days before the construction started. An information center must be set up to accommodate the construction site and the nearby roads which were to be used as bypasses.



การประชุมและเสนอแผนการจัดการจราจรต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร ทุกๆ สัปดาห์ เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจร หรือในกรณีที่จำเป็นต้องเพิ่มช่องจราจรจะทำการก่อสร้างก่อนที่จะดำเนินการปิดกั้นพื้นที่ที่ก่อสร้าง เพื่อเพิ่มช่องจราจรและลดผลกระทบต่อการจราจร

ทั้งนี้ เพื่อให้แผนงานทุกอย่างเป็นไปตามที่กำหนด รฟม. จึงได้กำหนด “แผนงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม” ควบคู่ไปพร้อมกันด้วย เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นโดยผู้รับจ้างต้องตรวจวัดค่าดัชนีด้านสิ่งแวดล้อมก่อนเริ่มงานก่อสร้าง เพื่อถือเป็นค่าฐานสำหรับการเปรียบเทียบกับค่าที่วัดได้ในระหว่างการก่อสร้างโครงการ (การตรวจวัดต้องดำเนินการโดยบุคคลที่สาม) ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง) โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. แผนงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ โดยดัชนีที่ทำการตรวจวัดในระยะก่อสร้าง ได้แก่ ฝุ่นละอองรวม และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๑๐ ไมครอน แผนงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง โดยดัชนีที่ทำการตรวจวัดในระยะก่อสร้างคือ ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงรบกวน และระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน

๒. แผนงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน โดยดัชนีที่ทำการตรวจวัดในระยะก่อสร้าง ได้แก่ ความเร็วสูงสุดของอนุภาคพื้นดิน และความถี่ รวมถึงแผนงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน โดยดัชนีที่ทำการตรวจวัดในระยะก่อสร้างคือ ความลึก ความเป็นกรดต่าง อุณหภูมิ ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ ความสกปรกในรูปบีโอดี ปริมาณของแข็งแขวนลอย น้ำมันและไขมัน ปริมาณโคลิฟอร์ม แบคทีเรียทั้งหมด ในเตรทและฟอสฟอรัส

๓. แผนงานการติดตามตรวจสอบตะกอนจากการสร้างตอม่อสะพานคู่ขนานสะพานพระนั่งเกล้า โดยดัชนีที่ทำการตรวจวัดในระยะก่อสร้างเป็นปริมาณสารแขวนลอยและทิศทางกระแสน้ำ ส่วนแผนงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการจราจร ดัชนีที่ทำการตรวจวัดในระยะก่อสร้าง จะยึดจากปริมาณการจราจรต่อวัน



และปริมาณอุบัติเหตุจากการจราจรของโครงการ และแผนงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ - สังคม ได้มีการสำรวจภาคสนามโดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ

There were weekly meetings and submission of proposals of traffic management plans to related agency such as traffic police to mitigate traffic impacts. In case more traffic lanes were to be added, the construction was required to start before the road closure to provide more traffic lanes and mitigate impacts on road network.

To ensure that all operations were in accordance with the plans, MRTA also regulated the “Environmental Impact Monitoring Plan” to be on alert for possible impacts. Before the construction started, the contractors were required to check environmental index which became baseline indicators during the construction (the indicator measurement must be processed by a third party which is a government or private agency authorized by related government entity) with the details as follows:

1. In regards to the air quality impacts monitoring plan, the indicators being monitored during the construction include total suspended particles (TSP) and PM10. For noise impact monitoring measures, the indicators being

monitored during the construction are Leq 1 hr., Leq 24 hr., Lmax, L90, and Ldn.

2. For the vibration impacts monitoring plan, the indicators include Peak Particle Velocity (PPV) and frequency. For surface water quality impacts monitoring plan, the indicators are water’s depth, pH, temperature, Dissolved Oxygen (DO), Biological Oxygen Demand (BOD), suspended solids, oil and fat, amount of coliform bacteria, and nitrate and phosphorus.

3. The sediments monitoring plan was implemented during the construction of the viaduct across the Chao Phraya River nearby the Phra Nang Klao Bridge. The indicators include quantity of suspended solids and river currents. For traffic impacts monitoring plan, the indicators include average daily traffic counts and road accident counts caused by the project. For economic and social impacts monitoring plan, a field survey on affected people was conducted using a set of questionnaires and interviews.





ไปคลองบางไผ่
To Khlong Bang Phai

ไปเตาปูน
To Tao Poon



1027



ระบบรถไฟฟ้า:
ตอบโจทย์ชีวิตทันสมัย
เน้นย้ำความปลอดภัย
อย่างสูงสุด

Mechanical and
Electrical (M & E) System:
A Key to Modern Life
with High Safety

ระบบรถไฟฟ้า: ตอบโจทย์ชีวิตทันสมัย เน้นย้ำความปลอดภัยอย่างสูงสุด

เพื่อสร้างแรงบันดาลใจในการใช้ชีวิต รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม จึงมีแนวคิดในการออกแบบให้มีความทันสมัย โดยลดรายละเอียดการออกแบบมีลักษณะลายเส้นสี สี่เหลี่ยมผืนผ้า ภายในรถไฟฟ้ายังได้รับการออกแบบมาเป็นพิเศษ เพื่อสร้างความ สะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร ด้วยที่นั่งแสนสบาย รวบรวมกระชับมือ พร้อมรองรับทุกการใช้งาน รวมทั้งหน้าจอแสดงแนวเส้นทางแบบ เคลื่อนไหว เสียงประกาศสำหรับแจ้งข้อมูลให้แก่ผู้โดยสาร อีกทั้ง ยังได้ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ๔ ตำแหน่งต่อรถ ๑ คัน เพื่อ ความปลอดภัยภายในขบวนรถไฟฟ้า และมีการจัดพื้นที่ไว้สำหรับ รถขึ้นผู้พิการ ๒ ตำแหน่งต่อรถ ๑ คันที่ตอบโจทย์ทุกการเดินทาง ได้อย่างลงตัว

สำหรับตัวรถไฟฟ้าผลิตจากเหล็กกล้าไร้สนิม ได้รับการ ออกแบบและผลิตโดยบริษัท เจแปน ทรานสปอร์ต เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด (J-TREC) (โรงงานโยโกฮาม่า) ประเทศญี่ปุ่น ให้เหมาะสม กับการใช้งานในระบบขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพมหานคร

และปริมาตร มีอายุการใช้งาน ๓๐ ปี รถไฟฟ้าที่ใช้ใน โครงการเป็นรถไฟฟ้าขนาด ๓ คันต่อขบวน ประกอบด้วย รถมอเตอร์ขับเคลื่อนแบบมีห้องควบคุม (Mc-car) ๒ คัน และรถพ่วง (T-car) ๑ คัน โดยสามารถปรับเปลี่ยนเป็น ขนาด ๔ คันต่อขบวนและ ๖ คันต่อขบวนได้ตามลำดับ เพื่อ รองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น โดยการเพิ่มมอเตอร์ ขับเคลื่อน (M-car) และรถพ่วง (T-car) ตามรูปแบบขบวน รถไฟฟ้าที่ได้มีการออกแบบไว้และรถไฟฟ้าสามารถวิ่ง ให้ บริการที่ความเร็วสูงสุด ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีความเร็ว เฉลี่ยในการให้บริการที่ ๓๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในกรณีเกิดเหตุ อุบัติเหตุสามารถนำรถไฟฟ้ามาจอดหรือลากรถไฟฟ้าที่เสียซึ่งมี ผู้โดยสารอยู่เต็มขบวนด้วยความเร็วสูงสุดที่ ๒๕ กิโลเมตร ต่อชั่วโมง จึงช่วยขับเคลื่อนทุกการเดินทางและการใช้ชีวิต ในเมืองใหญ่ให้ได้รับทั้งความเร็วและปลอดภัยไปพร้อมๆ กัน



Mechanical and Electrical (M&E) System: A Key to Modern Life with High Safety



The M.R.T. Chalong Ratchadham Line has a modern design with colored line patterns that imply high speed and modern living. The train interior is specially designed to provide extra comfort to the passengers; each car is equipped with comfortable seats, handy rails, interactive on-screen route map, public announcement system, four closed-circuit television cameras and two wheelchair assisting points.

The train body made from stainless steel is designed and manufactured by Japan Transport Engineering Co., Ltd. (J-TREC) (Yogohama Plant), Japan. The trains are suitable for mass transit system in the Greater Bangkok areas. With 30-year service life, they are three car trains with two MC-cars (Motor car with driver's cab) and one T-car (Trailer car). By adding more M-cars (Motor car) and T-cars, they can be customized as four car or six car trains to accommodate more passengers. The maximum train speed is 80 km/hour with a 35 km/hour average speed. In case of emergency, the trains can be used for pushing or pulling broke-down cars with full passenger carriage with a maximum speed of 25 km/hour. This aims to accommodate the passenger travel experience and their urban life as well as providing them with a fast and safe service.



ระบบอัตโนมัติสัญญาณและควบคุมการเดินรถ: มั่นใจทุกการเดินทางด้วยระบบการเดินรถมาตรฐานสากล

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ได้นำเทคโนโลยี Communication Based Train Control (CBTC) มาใช้ในการรับ-ส่งข้อมูลระหว่างศูนย์ควบคุมกับขบวนรถไฟฟ้าผ่านการสื่อสารไร้สายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบ โดยระบบอัตโนมัติสัญญาณและควบคุมการเดินรถเป็นระบบที่ใช้ในการจัดการการเดินรถ เพื่อให้การบริการเกิดประสิทธิภาพและความปลอดภัยสูงสุด ประกอบด้วย ๓ ระบบย่อยเปี่ยมคุณภาพ

ระบบเดินรถแบบอัตโนมัติ

ทำหน้าที่ควบคุมการทำงานต่างๆ ของขบวนรถไฟฟ้า เช่น ควบคุมการเคลื่อนที่ของรถไฟฟ้า ควบคุมความเร็วของรถไฟฟ้า และควบคุมการจอดรถที่สถานีรถไฟฟ้า

ระบบป้องกันความผิดพลาดของการเดินรถแบบอัตโนมัติ

เป็นระบบที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย อาทิ ควบคุมความเร็วของรถไม่ให้เกินความเร็วที่อนุญาต กำหนดระยะทางที่อนุญาตให้รถไฟฟ้าเคลื่อนที่ผ่านได้ สั่งการห้ามล้ออัตโนมัติ ซึ่งทำงานร่วมกับระบบบังคับห้ามล้อที่ควบคุมอุปกรณ์ตามแนวทาง เช่น อุปกรณ์สับรางและเสาสัญญาณไฟ



ระบบติดตามการเดินรถอัตโนมัติ

ทำหน้าที่ควบคุมและจัดการการเดินรถ ให้มีความเที่ยงตรงตามตารางเวลาการเดินรถ และแสดงตำแหน่งการเคลื่อนที่ของขบวนรถไฟฟ้าและสถานะของอุปกรณ์ตามแนวทาง โดยสามารถควบคุมได้จากศูนย์ควบคุมการเดินรถ

Signaling and Train Control System: All Journeys Guaranteed by an Internationally Recognized Standard System

The M.R.T. Chalong Ratchadham Line chose to implement Communication Based Train Control (CBTC) technology for the wireless data transmission between the Operation Control Center and the trains to increase the system's performance. To achieve the highest level of efficiency and safety, the Signaling and Train Control System consists of three quality subsystems as follows:

Automatic Train Operation (ATO) provides automatic control of train operations such as train movement, train speed, and stopping at the station.

Automatic Train Protection (ATP) is a safety subsystem controlling the train within the speed limit, the safe distance between trains, an automatic halt with an interlocking system that controls equipment such as rail switches and signal posts.

Automatic Train Supervision (ATS) controls the train schedule and monitors the location of each train as well as a working status of equipment along the train line. The system is supervised by the Operation Control Center.



ระบบสื่อสารโทรคมนาคม:

ต่อชีวิตคุณภาพ ด้วยการสื่อสารที่จับใจ

เพราะทุกการเดินทาง ความปลอดภัยเกิดขึ้นได้จากระบบการสื่อสารที่ดีเยี่ยม ระบบสื่อสารโทรคมนาคมสำหรับงานระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ด้วยระบบสำหรับการรับ-ส่งข้อมูลภาพและเสียง การแจ้งข้อมูลการเดินทาง รวมถึงข้อมูลข่าวสารที่สำคัญ นับเป็นสิ่งที่ช่วยสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับผู้โดยสารทั้งภายในสถานีและบนรถไฟฟ้ายได้อย่างสูงสุด

ระบบสื่อสารโทรคมนาคมที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมใช้ มีด้วยกัน ๙ ระบบ ที่รับรองได้ถึงความปลอดภัย ได้แก่

๑. **ระบบเครือข่ายส่งผ่านข้อมูลหลัก** อันเป็นสื่อกลางสำหรับการรับ-ส่งข้อมูลการเดินทางผ่านสายใยแก้วนำแสงขนาดใหญ่ เพื่อเชื่อมต่อระบบสัญญาณนาฬิกาหลัก ระบบโทรศัพท์วงจรปิด และระบบวิทยุสื่อสาร
๒. **ระบบสัญญาณนาฬิกาหลัก** ที่ใช้อ้างอิงจากดาวเทียมที่โคจรรอบโลก เพื่อให้ได้เวลาที่มีความแม่นยำสูงสำหรับนำไปใช้ในการให้บริการรถไฟฟ้าม รวมถึงใช้ในการบอกเวลาแก่ผู้โดยสาร
๓. **ระบบวิทยุสื่อสาร** คือระบบวิทยุสื่อสารแบบดิจิทัลที่ใช้ในการสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมการเดินทาง เจ้าหน้าที่สถานีรถไฟฟ้าม เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุง และเจ้าหน้าที่ภายในศูนย์ซ่อมบำรุง

๔. **ระบบประกาศสาธารณะ** ใช้เผยแพร่ข้อมูลเสียง รวมทั้งแจ้งเหตุในกรณีฉุกเฉินให้แก่ผู้โดยสารตลอดเส้นทาง
๕. **ระบบแสดงข้อมูล** ใช้ประกาศเผยแพร่ข้อมูลภาพ รวมทั้งแจ้งเหตุในกรณีฉุกเฉินให้แก่ผู้โดยสารตลอดเส้นทางเช่นกัน
๖. **ระบบโทรศัพท์** ใช้ติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ภายในโครงการกับเจ้าหน้าที่หน่วยงานภายนอก เช่น ตำรวจ ตำรวจดับเพลิง ในกรณีฉุกเฉินได้ รวมถึงการติดต่อระหว่างผู้โดยสารกับเจ้าหน้าที่ควบคุมการขบวนรถไฟขณะอยู่บนรถไฟฟ้ามหานครในกรณีฉุกเฉิน
๗. **ระบบโทรศัพท์วงจรปิด** เป็นระบบรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการเฝ้าระวังเหตุและบันทึกภาพบริเวณสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง ทำให้ผู้ดูแลระบบทราบถึงวัน เวลา และสถานที่ที่เกิดเหตุการณ์
๘. **ระบบเครื่องตรวจจับโลหะชนิดประตู่** เป็นระบบรักษาความปลอดภัยสำหรับตรวจสอบโลหะที่มีความแม่นยำสูง ติดตั้งอยู่บริเวณทางเข้าพื้นที่ให้บริการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด
๙. **ระบบควบคุมและเก็บข้อมูล** ใช้ติดตามและควบคุมอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้ามและอุปกรณ์งานระบบภายในสถานีผ่านเครือข่ายสื่อสารข้อมูลใยแก้วนำแสง เพื่อช่วยสนับสนุนการเดินทางให้เกิดความปลอดภัย และยังสามารถตรวจสอบค่าใช้จ่ายในการให้บริการเดินทางรถไฟฟ้ามได้อย่างดีด้วย



Communication Systems:

A Quality of Life with High-Speed Communication

The safety of every trip is made possible by an exceptional communication system. The complete communication systems for mass rapid transit – be they visual and audio information, train schedules, and other important news and information contribute to high safety for the passengers within the stations and on trains.

The communication systems of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line include nine safety-guaranteed subsystems as follows:

1. **Backbone Transmission Network (BTN):** To provide for the data transmission of the train operation through gigantic optical fiber cables between the master clock systems, the close circuit television system and the digital radio system.
2. **Master Clock System (MCS):** Use GPS satellite-transmitted data for highly accurate time to provide for the train service and passenger information.
3. **Digital Radio System (DRS):** To provide communication between the staff at the Operation Control Center, station staff, maintenance technicians and depot staff.
4. **Public Address System (PA):** To provide for the dissemination of information and announcement in case of emergency to passengers throughout the length of the rail network.
5. **Passenger Information Display System (PIDS):** To provide for the broadcasting of visual information and announcement in case of emergency to passengers throughout the length of the rail network.
6. **Telephone System (TEL):** To provide a communication means between staff within the rail network and external agencies such as police and firefighting forces as well as providing a communication means between passengers and train drivers in case of emergency.
7. **Closed Circuit Television System (CCTV):** To provide for a security system using a surveillance and recording facility in the stations and the depot. The system administrator will receive the information with location and time stamps.
8. **Walkthrough Metal Detector (WMD):** To provide for a security system with high performance metal detectors located at the station entrance to offer the highest security level.
9. **Supervisory Control and Data Acquisition (SCADA):** To provide monitoring and control of the Mechanical and Electrical System and other equipment through a network of optical fiber cable to equip the train operations with safety and cost monitoring.



ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้า:

เชื่อมั่นทุกการขับเคลื่อนด้วยระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าคุณภาพ

ให้ผู้โดยสารมั่นใจในทุกการเดินทาง และถึงจุดหมายในเวลาที่กำหนด ด้วยระบบรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ซึ่งใช้ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าที่รับกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงผ่านสถานีไฟฟ้าประธาน จำนวน ๒ แห่ง แห่งแรกตั้งอยู่ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงฯ บริเวณสถานีคลองบางโพง โดยรับกระแสไฟฟ้าที่แรงดัน ๑๑๕ กิโลโวลต์ แห่งที่สองตั้งอยู่บริเวณสถานีเตาปูน โดยรับกระแสไฟฟ้าที่แรงดัน ๖๙ กิโลโวลต์ สถานีไฟฟ้าประธานทั้งสองแห่งจะทำการปรับระดับแรงดันไฟฟ้าเป็น ๒๔ กิโลโวลต์ เพื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับสถานีไฟฟ้าย่อยและสถานีไฟฟ้าย่อยขับเคลื่อนตามแนวทางวิ่งรถไฟฟ้า ในสภาวะปกติสถานีไฟฟ้าประธานแต่ละแห่งจะแบ่งการรับภาระโหลดเท่าๆ กัน และในกรณีที่สถานีไฟฟ้าประธานแห่งใดแห่งหนึ่งสูญเสียการจ่ายกระแสไฟฟ้า อีกแห่งที่เหลือจะยังคงจ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับระบบทั้งหมดในโครงการได้ โดยไม่กระทบกับการให้บริการแก่ประชาชน

นอกจากนี้ โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ยังเตรียมพร้อมรับมือเหตุการณ์เหนือความคาดหมาย ด้วยสถานีไฟฟ้าย่อยที่ติดตั้งอยู่ในสถานีรถไฟฟ้า สถานีละ ๒ ชุด ทำหน้าที่ปรับระดับแรงดันไฟฟ้าจาก ๒๔ กิโลโวลต์ เป็น ๔๐๐/๒๓๐ โวลต์ เพื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้แก่อุปกรณ์ต่างๆ ภายในสถานีรถไฟฟ้า แบ่งภาระในการจ่ายกระแสไฟฟ้าชุดละครึ่งสถานี โดยแต่ละชุดสามารถรับภาระในการจ่ายกระแสไฟฟ้าให้แก่อุปกรณ์ที่สำคัญได้ทั้งสถานีในกรณีที่เกิดการสูญเสียการจ่ายกระแสไฟฟ้าจากสถานีไฟฟ้าย่อยชุดใดชุดหนึ่ง

อีกทั้งยังมีแหล่งจ่ายกระแสไฟฟ้าสำรองแบบต่อเนื่องและเครื่องกำเนิดไฟฟ้าฉุกเฉิน จัดไว้ตามสถานีต่างๆ รวมทั้งที่ศูนย์ซ่อมบำรุงสำหรับจ่ายกระแสไฟฟ้าสำรองแก่อุปกรณ์ที่สำคัญมาก ไม่ว่าจะเป็นไฟแสงสว่างฉุกเฉิน ระบบประกาศสาธารณะ ระบบป้องกันและระงับอัคคีภัย ป้ายแปลงแสงฉุกเฉินต่างๆ ในกรณีที่เกิดการสูญเสียการจ่ายกระแสไฟฟ้าจากสถานีไฟฟ้าประธาน

ส่วนสถานีไฟฟ้าย่อยขับเคลื่อน ทำหน้าที่แปลงไฟฟ้ากระแสสลับแรงดัน ๒๔ กิโลโวลต์ เป็นไฟฟ้ากระแสตรงแรงดัน ๗๕๐ โวลต์ เพื่อจ่ายให้กับรถไฟฟ้าผ่านรางที่ ๓ และกระแสจะไหลกลับมาจากสถานีไฟฟ้าย่อยขับเคลื่อนผ่านทางรางวิ่ง โดยสถานีไฟฟ้าย่อยขับเคลื่อนได้ถูกติดตั้งที่สถานีรถไฟฟ้าตามแนวทางวิ่ง จำนวน ๑๐ สถานี สำหรับขับเคลื่อนรถไฟฟ้าเพื่อให้บริการแก่ประชาชน และติดตั้งที่ศูนย์ซ่อมบำรุง จำนวน ๒ สถานี เพื่อช่วยขับเคลื่อนรถไฟฟ้าในบริเวณลานจอดรถไฟฟ้าทางวิ่งในศูนย์ซ่อมบำรุงและภายในโรงซ่อมบำรุงหลัก



Power Supply Systems:

Building Trust with Quality Power Supply Systems

To build passengers' confidence and trust, the M.R.T. Chalong Ratchadham Line implements the Power Supply Systems which are connected to two feeders from the Metropolitan Electricity Authority. There are two Bulk Sub-Station (BSS): one is located at the depot at Khlong Bang Phai Station and is connected to a feeder of 115 kV while another is located at Tao Poon Station and is connected to a feeder of 69 kV. Both BSS will convert and supply 24 kV power to the Service Sub-Station (SSS) and the Traction Sub-Station (TSS) along the train line. Under normal circumstances, each BSS will share equal loads. In case of power loss from one BSS, the remaining BSS will take over the loads and ensure an uninterruptible power supply to the systems and an uninterruptible train service.

In addition, for unforeseen circumstances, the M.R.T. Chalong Ratchadham Line also has two SSS located in each train station. The two SSS convert the 24 kV power to 400/230 V. The power supply of each SSS covers only half of each station, but each can take over the full loads for the whole station in case of power loss from another SSS.

In case of power loss from BSS, MRT stations and depot are also equipped with Uninterruptible Power Supply (UPS) and emergency generators for important equipment systems including the emergency lighting, PA system, Fire Suppression System and Emergency signs.

The TSS will convert 24 kV AC and supply 750 V DC via the third rail and the power will return to the SSS by running rails. There are ten TSS located throughout the main line to supply power to the train service and two at the depot to supply power for the stabling area, approaching tracks and stinger in the workshop.



ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ:

สะดวกและรวดเร็วด้วยระบบจัดเก็บค่าโดยสารแบบ All in One

เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร โครงการรถไฟฟ้า
มหานคร สายฉลองรัชธรรม จึงเลือกใช้เทคโนโลยีบัตรโดยสาร
อัจฉริยะแบบไร้สัมผัสในการจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ โดยมี
ระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเพื่อรองรับระบบตั๋วโดยสารร่วม
ระหว่างรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม กับรถไฟฟ้ามหานคร
สายเฉลิมรัชมงคล ทั้งนี้ ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ
ดังกล่าวยังเชื่อมต่อกับระบบจัดเก็บค่าใช้บริการอาคารจอดแล้วจร
ทั้ง ๔ แห่งคืออาคารจอดแล้วจร สถานีคลองบางไผ่ อาคารจอดแล้วจร
สถานีสามแยกบางใหญ่ อาคารจอดแล้วจร สถานีบางรักน้อย
ท่าอิฐ และอาคารจอดแล้วจร สถานีแยกถนนทวี ๑ จึงเป็นการรวม
ทุกบริการไว้ในบัตรโดยสารรถไฟฟ้าเพียงใบเดียว เพื่อความรวดเร็ว
และสะดวกสบายของผู้ใช้บริการทุกท่าน

นอกจากนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม
ยังติดตั้งประตูอัตโนมัติแบบกว้าง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่
ผู้โดยสารที่นั่งรถเข็นผู้พิการให้เข้า-ออก ระหว่างพื้นที่สำหรับ
ผู้โดยสารที่ชำระค่าโดยสารแล้วกับพื้นที่สำหรับผู้โดยสารที่
ยังไม่ชำระค่าโดยสารได้ด้วยตนเอง โดยไม่ต้องร้องขอความ
ช่วยเหลือจากพนักงานประจำสถานีหรือผู้โดยสารท่านอื่น



Automatic Fare Collection Systems: Quick and Convenient Service with an All-in-One Fare System



To facilitate passengers, the M.R.T. Chalong Ratchadham Line opts for an Automatic Fare Collection System using Contactless Smart Card. A central revenue management system is set up to support the implementation of the central system for the M.R.T. Chalong Ratchadham Line and the M.R.T. Chaloem Ratchamongkhon Line. The main Automatic Fare Collection System is also connected to the Fare Collection System of the four Park & Ride buildings located at Khlong Bang Phai, Sam Yeak Bang Yai, Bang Rak Noi Tha It, and Yeak Nonthaburi 1 Stations. This is to provide passengers a quick and comfortable service via an all-in-one travel card.

Additionally, the M.R.T. Chalong Ratchadham Line is also equipped with wide-gate automatic door for wheelchair users to travel between the paid area and the unpaid area on their own without the need for assistance from station staff or other passengers.



อุปกรณ์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า: หัวใจหลัก สร้างความปลอดภัย

ถึงแม้ว่ารถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม จะได้รับการออกแบบและผลิตโดยบริษัทชั้นนำระดับโลกให้มีความเหมาะสมกับการใช้งานในระบบขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่มีอายุการใช้งานที่ยาวนานก็ตาม แต่การตรวจตราซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ระบบ อุปกรณ์ ยังเป็นสิ่งที่ รฟม. ตระหนักถึงและให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง โดยจัดให้มีอุปกรณ์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าที่ติดตั้งภายในโรงซ่อมบำรุงหลัก ชั้น ๓ อาคารศูนย์ซ่อมบำรุงคลองบางไผ่

อุปกรณ์ส่วนใหญ่จะถูกติดตั้งในพื้นที่ซ่อมบำรุงหนัก อาทิ อุปกรณ์สำหรับยกขบวนรถไฟฟ้า ได้แก่ บ่อแม่แรงยกขบวนรถไฟฟ้า และแม่แรงยกขบวนรถไฟฟ้าแบบเคลื่อนที่ได้ ทำหน้าที่ยกขบวนรถไฟฟ้าเพื่อทำการตรวจสอบอุปกรณ์ที่ติดตั้งใต้ขบวนรถไฟฟ้า รวมถึงถอดและติดตั้งแคร่ที่จะนำไปทำการซ่อมบำรุง รวมถึงบ่อเครื่องกลึงล้อรถไฟฟ้า มีหน้าที่กลึงล้อไฟฟ้าที่มีการสึกหรอจากการใช้งานให้มีรูปร่างตามมาตรฐานที่กำหนด พร้อมด้วยโรงล้างรถไฟฟ้า มีหน้าที่ทำความสะอาดขบวนรถไฟฟ้าตามเวลาที่กำหนด เพื่อความสะอาดตาและสุขอนามัยที่ดี

นอกจากนี้ อุปกรณ์ซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้ายังช่วยซ่อมบำรุงรางรถไฟฟ้าและสนับสนุนการซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าต่างๆภายในสถานีรถไฟฟ้า รวมถึงช่วยเหลือกู้ภัยในกรณีที่เกิดไฟฟ้าตกค้าง ซึ่งอุปกรณ์ดังกล่าวจะถูกจัดเก็บในบริเวณโรงซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐาน อย่างรถเจียรรางรถไฟฟ้า ทำหน้าที่เจียรรางไฟฟ้าที่มีการสึกหรอจากการใช้งานให้มีรูปร่างตามมาตรฐานที่กำหนด รถซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐาน ช่วยสนับสนุนงานซ่อมบำรุงต่างๆทั้งภายในศูนย์ซ่อมบำรุงและในทางหลัก อุปกรณ์กู้ภัยและช่วยเหลือในกรณีที่เกิดไฟฟ้าตกค้าง ทำหน้าที่ช่วยเหลือในกรณีที่เกิดไฟฟ้าตกค้าง ซึ่งพร้อมรับกับทุกสถานการณ์ไม่คาดคิดที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างทัน่วงที



Depot and Workshop Equipment: The Heart of the Safety Systems

The rolling stock equipment of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line is designed and manufactured by a leading world-class company to support a long duration of usage in the mass rapid transit system in the Greater Bangkok areas. Nonetheless, Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) also acknowledges an importance of regular inspection and maintenance of the systems and equipment. For this purpose, the depot and Workshop Equipment is installed in the Main Workshop located on the third floor of the depot building at Khlong Bang Phai.

Most equipment are installed in the heavy maintenance area including lifting equipment such as underfloor trainset lifting line system and movable jacking system to assist inspection of equipment under the cars as well as removing and installing bogies. In addition, the Underfloor Wheel Lathe and the Trainwash Plant are also located in the depot building.

Moreover, M&E system maintenance will be performed on the rails and within the stations as well as providing rescue in case of derailment. The M&E system maintenance equipment such as the Rail Mounted Rail Grinding and Reprofilling Machine Vehicle, the Infrastructure Maintenance Vehicle and the Re-railing and Rescue Equipment will be stored at the Infrastructure Workshop to supply assistance in all unforeseen circumstances.



ระบบประตูกันชานชาลา: เทคโนโลยีที่ช่วยลดความเสี่ยง

รฟม. ตระหนักถึงการป้องกันเหตุร้ายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ จึงใช้ระบบประตูกันชานชาลาที่ถูกออกแบบขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารโดยการปิดกั้นชานชาลาออกจากบริเวณรางของรถไฟฟ้าเพื่อป้องกันผู้โดยสารพลัดตกจากชานชาลา

ในแต่ละฝั่งของชานชาลาจะติดตั้งประตูกันชานชาลาจำนวน ๒๔ ชุด รองรับบริการสำหรับรถไฟฟ้าขนาด ๖ คันต่อขบวนได้ โดยการทำงานของประตูกันชานชาลาจะทำงานประสานกับประตูของรถไฟฟ้าผ่านระบบอัตโนมัติสัญญาณประตูกันชานชาลา ๑ ชุด จะประกอบด้วยประตูบานเลื่อนจำนวน ๒ บานสามารถเปิดเป็นช่องทางสำหรับขึ้น/ลงรถไฟฟ้าได้กว้างถึง ๒.๐ เมตร และมีความสูง ๑.๕ เมตร นอกจากนี้ ประตูกันชานชาลายังถูกออกแบบให้มีประตูฉุกเฉินสำหรับอพยพผู้โดยสารในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินต้องอพยพผู้โดยสารออกจากรถไฟฟ้าลงบนรางและเดินไปขึ้นสถานีที่ใกล้ที่สุดได้



Platform Screen Door: Advanced Technology for Risk Reduction



MRTA, being aware of possible unforeseen dangers, has installed the Platform Screen Doors that are designed for the safety of the passengers to enclose the platform from the tracks, preventing the passengers from falling onto the tracks.

The 24 door sets are installed on each side of the platform and are able to support passengers commuting on six-car trains. The operation of the platform screen doors synchronize with the train doors through the Signalling System. Each door set consists of two parting sliding screen door with a clear opening width of 2.0 meters and a clear opening height of 1.5 meters. In case of emergency, the passengers can be evacuated from trains and walk to the nearby station via the tracks.



การดำเนินงานและการบริหารการเดินรถ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มอบหมายให้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เป็นผู้ดำเนินการและบริหารการเดินรถเป็นระยะเวลา ๓๐ ปี นับจากเริ่มเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า โดยได้ลงนามในสัญญาที่ ๔ สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายฉลองรัชธรรม ร่วมกัน เมื่อวันที่ ๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งมีรายละเอียดการบริหารจัดการการเดินรถ ดังนี้

เวลาเปิดให้บริการ

สถานี

- วันธรรมดา เวลา ๐๕.๓๐ น. - ๒๔.๐๐ น.
- วันหยุด (เสาร์ - อาทิตย์ วันหยุดนักขัตฤกษ์)
เวลา ๐๖.๐๐ น. - ๒๔.๐๐ น.

รถไฟฟ้า

- วันธรรมดา เริ่มวิ่งให้บริการ เวลา ๐๕.๓๐ น.
- วันหยุด (เสาร์ - อาทิตย์ วันหยุดนักขัตฤกษ์)
เริ่มวิ่งให้บริการ เวลา ๐๖.๐๐ น.

ระยะห่างระหว่างขบวน

- ในช่วงเวลาเร่งด่วน ระยะห่างระหว่างขบวน
ไม่เกิน ๔ นาที
 - ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (๐๖.๐๐ น. - ๐๘.๓๐ น.)
 - ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (๑๗.๐๐ น. - ๑๙.๓๐ น.)
- นอกเวลาเร่งด่วน ระยะห่างระหว่างขบวน
ไม่เกิน ๘ นาที
 - ระหว่างเวลา ๐๘.๓๐ น. - ๑๗.๐๐ น.ระยะห่างระหว่างขบวน ไม่เกิน ๖ นาที



- หลังช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (๑๙.๓๐ น. เป็นต้นไป)
ระยะห่างระหว่างขบวน ไม่เกิน ๗ นาที

จำนวนสถานีที่ให้บริการ

สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน จำนวน ๑๖ สถานี

ระยะทางที่ให้บริการ

สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน ระยะทาง ๒๓ กิโลเมตร

จำนวนรถไฟฟ้าให้บริการ

- ให้บริการในเส้นทางหลักมากที่สุด ๑๙ ขบวน
- มีรถไฟฟ้าสำรองพร้อมบริการ ๒ ขบวน



โครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายฉลองรัชธรรม
The M.R.T. Chalong Ratchadham Line

Train Operation and Management

Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) has engaged Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited (BEM) in the operation and management for the duration of 30 years and signed Contract 4 on September 4, 2013 for an investment in the commission of Mechanical and Electrical (M&E) System and Operation and Maintenance (O&M) Service of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line with the details of the train operation and management as follows:

Operating Hours

Station Service

- Workdays from 05.30 a.m. - 00.00 a.m.
- Weekends and Public Holidays from 06.00 a.m. - 00.00 a.m.

Train Service

- Weekday service starts at 05.30 a.m.
- Weekend and Public Holiday service starts at 06.00 a.m.

Headway

- **Rush hours: less than 4 minutes/train**
 - Morning rush hours (06.00 a.m. - 08.30 a.m.)
 - Evening rush hours (05.00 p.m. - 07.30 p.m.)
- **Normal hours: less than 8 minutes/train**
 - Between morning-evening rush hours: less than 6 minutes/train (08.30 a.m. - 05.00 p.m.)
 - After evening rush hours: less than 7 minutes/train (07.30 p.m. onwards)



Stations

16 stations along the rail alignment from Khlong Bang Phai Station - Tao Poon Station.

Rail Alignment Length

The rail alignment from Khlong Bang Phai Station - Tao Poon Station is 23 kilometers.

Trains

- A maximum of 19 service trains in the main line
- 2 trains for replacement service



มาตรการความปลอดภัย คือหัวใจของ MRT MRT Security Measures

เพราะการเดินทางถึงจุดหมาย ภายใต้ความปลอดภัยอย่างสูงสุดของผู้โดยสาร เป็นหัวใจหลักสำคัญของการให้บริการที่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ยึดถือ จึงได้มีการจัดวางอัตรากำลัง พนักงานรักษาความปลอดภัย จำนวน ๔ ชุด ปฏิบัติการออกตรวจตรา ฝ้าระวังตลอด ๒๔ ชั่วโมง โดยมีพื้นที่รับผิดชอบภายในเขต ระบบรถไฟฟ้าภายในสถานีทางเข้า-ออก สถานี พื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้ารอบสถานี อาคารจอดแล้วจร ลานจอดรถ ทางเชื่อมต่อบรรยากาศ ระบบไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ฯลฯ ในแต่ละชุดปฏิบัติการประกอบด้วย เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่สื่อสาร เจ้าหน้าที่ผู้บังคับบัญชาตรวจค้น พัสตูลักษณะระเบิด (K-9) เจ้าหน้าที่พิสูจน์ทราบ (EOD) พนักงานรักษาเขตทาง พนักงานสื่อสาร ที่พร้อมทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

Passengers' successful journey with a high-level security is the heart of service. Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) has assigned four teams of security officer for 24-hour patrol and surveillance duty. The security areas include the station levels, entrances, surrounding areas, Park & Ride buildings, parking areas, connecting walkways, the depot, etc. Each operation team consists of security guards, communication staff, K-9 officers, Explosive Ordnance Disposal (EOD) technicians and right of way officers who systematically work together to achieve maximum efficiency.



เชื่อมั่นในความปลอดภัย ด้วยบุคลากรและผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน

- **พนักงานรักษาความปลอดภัย** ดูแลความปลอดภัย ความสงบเรียบร้อย ป้องปรามและป้องกันอาชญากรรม ในเขตรบบรถไฟฟ้า
- **พนักงานกู้ภัย** ทำหน้าที่ตอบโต้เหตุฉุกเฉินทั้งด้านการดับเพลิง กู้ภัย กู้ชีพ สารเคมี และวัตถุอันตราย รวมถึงให้การช่วยเหลือผู้โดยสารหรือประชาชนในเขตรบบรถไฟฟ้าและพื้นที่ใกล้เคียง
- **พนักงานพิสูจน์ทราบ** ทำหน้าที่ตรวจสอบและพิสูจน์ทราบวัตถุต้องสงสัยในเหตุพบวัตถุระเบิด เหตุชว้างระเบิด หรือเหตุระเบิดในเขตรบบรถไฟฟ้า และหาแนวทางป้องกันไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการให้บริการ หรือเป็นอันตรายต่อผู้โดยสาร
- **พนักงานผู้บังคับบัญชาตรวจค้นพัสดุภัณฑ์ระเบิด** ทำงานร่วมกับพนักงานพิสูจน์ทราบ โดยใช้สุนัขเข้าตรวจสอบตรวจค้นกรณีเหตุวัตถุต้องสงสัย
- **พนักงานรักษาเขตทาง** ดูแลรักษาพื้นที่เขตรบบรถไฟฟ้า เพื่อไม่ให้เกิดการรुकล้ำหรือดำเนินกิจกรรมใดๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของรถไฟฟ้า โดยไม่ได้รับอนุญาต
- **พนักงานสื่อสาร** เป็นผู้ประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในกับภายนอก เพื่อแจ้งเหตุขอความช่วยเหลือหรือสนับสนุนจากหน่วยงานในพื้นที่ เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่บรรเทาสาธารณภัย ทั้งในกรณีปกติ และมีเหตุฉุกเฉิน รวมถึงเฝ้าสังเกตเหตุการณ์จากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อป้องกันเหตุอาชญากรรมในเขตรบบรถไฟฟ้า



Building Confidence in Security Measures with Well-trained Staff and Specialists

- **Security guards** are assigned to protect and prevent criminal activities from occurring in the train stations and their perimeter.
- **Rescue staff** provide emergency supports including fire suppression, property and life rescue, dangerous chemical substance and object handling, and provision of support for passengers and nearby residents.
- **EOD technicians** inspect and identify suspicious items in case there is a detection of explosive devices, bomb threats, or explosions in the train stations. The technicians are also responsible for implementing preventive measures to avoid service disruption or a threat to passengers.
- **K-9 officers** work with EOD technicians and partners with police dogs for an inspection and search in case a suspicious item is detected.
- **Right of way officers** are in charge of monitoring the areas in the perimeter of the train stations to prevent trespassing or other unauthorized activities that may cause disruption.
- **Communication officers** work as coordinators between internal and external units in case of emergency, seeking support from local agency such as police and rescue forces in normal and emergency situations and monitoring the stations via CCTV cameras for crime prevention.



ยกระดับความปลอดภัย ด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์คุณภาพ มาตรฐานสากล

ด้วยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทุกท่าน รฟม. จึงจัดเตรียมเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยไว้อย่างครบครันในทุกสถานีของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เช่น ผ้าห่มคลุมระเบิด เครื่องเอกซเรย์วัตถุต้องสงสัย ชุดนิรภัยสำหรับเก็บกู้วัตถุระเบิด เครื่องรบกวนสัญญาณโทรศัพท์ ชุดป้องกันส่วนบุคคลสำหรับตรวจสอบเก็บกู้ระเบิดเบื้องต้น (เสื้อเกราะอ่อน) รวมถึงเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการกู้ภัย ทั้งอุปกรณ์ตรวจวัดสารเคมีและวัตถุอันตราย อุปกรณ์ตัดถ่างไฟฟ้า รถยนต์กู้ภัย รถยนต์บรรทุกน้ำดับเพลิง รถกู้ภัยสำหรับเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย ชุดหมอนลมยกน้ำหนัก กล้องตรวจจับความร้อน อุปกรณ์ปฐมพยาบาลและกู้ชีพ อุปกรณ์กระตุกคลื่นไฟฟ้าหัวใจชนิดอัตโนมัติ ตลอดจนอุปกรณ์เคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย

นอกจากนี้ยังติดตั้งอุปกรณ์หลักในการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย อาทิ กล้องโทรทัศน์วงจรปิด บริเวณประตูทางเข้า-ออกชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสารรวมทั้งภายในตัวอาคารสถานีรถไฟฟ้าและบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี ติดตั้งเครื่องตรวจจับโลหะทุกทางเข้า-ออก เพื่อตรวจสอบสัมภาระของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าก่อนเข้าสู่ระบบ เฝ้าระวังและอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า อาคารและลานจอดรถ ติดตั้งระบบความปลอดภัยด้านอัคคีภัย เช่น ระบบตรวจจับความร้อนและควัน ระบบดับเพลิงระบบระบายอากาศ เป็นต้น



Security Level Upgrade with Internationally Recognized Standard Equipment

For the safety of all passengers, MRTA has equipped all stations along the M.R.T. Chalong Ratchadham Line with security equipment such as bomb blankets, x-ray scanners for suspicious items, bomb suits, jammers, soft ballistic vests, rescue tools and equipment including chemical substance and hazardous item detector, electric cutter, rescue car, fire fighting car, emergency vehicle, rescue air cushion, heat detecting camera, first-aid and rescue kits, Automated External Defibrillator (AED), and patient transport equipment.

In addition, the main security and rescue equipment installed within the station areas include CCTV cameras at the gates on the concourse level, within the station building, and around all station buildings. There are walk-through metal detectors installed at all entry points to check the passengers' carrying bags. The parking buildings and parking lots are equipped with fire security systems including heat and smoke detectors, fire extinguishing system, ventilation system, etc.



มาตรการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

มาตรการรักษาความปลอดภัยภายในโครงการ เริ่มตั้งแต่บุคลากรชุดปฏิบัติการกู้ภัยจะดำเนินการตรวจตราเครื่องมืออุปกรณ์ด้านการป้องกันและระงับอัคคีภัยในอาคารรวมถึงสถานที่รับผิดชอบระบบรถไฟฟ้าให้มีความพร้อมในการใช้งานเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ โดยทุกสถานีใช้ถังขยะและถุงบรรจุขยะแบบพลาสติกใส เพื่อให้สามารถเห็นวัตถุต่างๆ ภายในถังได้

ก่อนเปิดให้บริการเดินรถ พนักงานประจำสถานีของบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) (บริษัทผู้รับผิดชอบด้านการเดินรถ) จะเดินตรวจและสังเกตการณ์สภาพแวดล้อมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า กรณีที่อาจเกิดสถานการณ์ผิดปกติ จะปิดลิฟต์พร้อมทั้งติดป้ายประกาศงดให้บริการทุกสถานี ยกเว้นกรณีผู้ใช้บริการเป็นคนพิการ เจ้าหน้าที่สถานีจะเปิดให้บริการเป็นกรณีพิเศษ พร้อมกำหนดจุดให้พนักงานรักษาความปลอดภัยของ BEM ประจำตำแหน่งบริเวณประตูเครื่องตรวจจับโลหะ ใกล้เคียงขึ้น-ลงสถานี ติดตั้งป้ายประกาศขอความร่วมมือ (ชั่วคราว) กรณีผู้ใช้บริการพบวัตถุต้องสงสัย ให้แจ้งพนักงานประจำสถานีหรือพนักงานรักษาความปลอดภัย

ในกรณีพบวัตถุต้องสงสัยหรือบุคคลต้องสงสัย พนักงานประจำสถานีจะใช้วิทยุสื่อสารติดต่อพนักงานรักษาความปลอดภัยรพม. เพื่อเข้าตรวจสอบและพิสูจน์ทราบ และเพิ่มความถี่ในการประชาสัมพันธ์เสียงตามสาย เพื่อให้ผู้ใช้บริการรับทราบขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อพบวัตถุต้องสงสัยหรือเหตุอาชญากรรมอื่นๆ และเข้มงวดในการตรวจสอบการเข้าทำงานของคนงานที่เข้าปฏิบัติงานบริเวณชั้นร้านค้า โดยจะมีการตรวจบัตรประจำตัวประชาชนของผู้เข้าปฏิบัติงาน หากไม่ตรงกับที่แจ้งรายชื่อไว้ จะไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าปฏิบัติงาน



Security and Rescue Measures

The security and rescue measures include an inspection of safety and fire suppression equipment by the rescue staff within the stations and in their responsible area to ensure the readiness and usability of equipment in case of unusual circumstances. All stations use transparent bins and transparent plastic garbage bags to allow a clear vision of inside objects.

Before the service starts, the Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited (BEM) station officers will patrol and monitor the perimeter of station. In case of unusual circumstances, the elevators will be closed with a provision of signs announcing about service cancellation in all stations. Only disabled passengers will be allowed to continue their journey. BEM security staff will be assigned to resume their position at the walk-through metal detectors near the entrances. Temporary signs will be posted asking for cooperation from passengers. In case a suspicious item is detected, the passengers are advised to inform the station staff or security guards.

In case a suspicious item or person is detected, the station officer will communicate via a two-way radio with MRTA security staff who will proceed to inspect and identify the item or person. The station officer will increase the frequency of announcement via the PA system to inform the passengers about the safety procedures in case of emergency. The officers will perform a strict inspection of employees who work on the shop level by checking their ID cards. Those whose names are not on the authorized list will not be allowed to enter the area.





โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม
The M.R.T. Chalongsatien Line

กรณีผู้ให้บริการลืมทรัพย์สินหรือสิ่งของในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า BEM จะรวบรวมทรัพย์สินและสิ่งของดังกล่าวเพื่อตรวจสอบหาเจ้าของ ในกรณีที่ทรัพย์สินหรือสิ่งของเป็นวัตถุต้องสงสัย BEM จะรายงานตามขั้นตอนและส่งมอบให้ รฟม. เข้าทำการตรวจสอบและพิสูจน์ทราบ ทั้งยังมีการฝึกซ้อมเผชิญเหตุร่วมกับ BEM และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องในการรักษาความปลอดภัย ดับเพลิง-กู้ภัย ส่วนในกรณีผู้โดยสารประสบอุบัติเหตุหรือเจ็บป่วยในสถานี ชุดปฏิบัติการกู้ภัยพร้อมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและกู้ชีพ จะให้การช่วยเหลือเบื้องต้น จนกว่าหน่วยบริการทางการแพทย์เดินทางมารับช่วงต่อ

พร้อมกับการจัดการจราจรภายในบริเวณพื้นที่ของ รฟม. เช่น ในบริเวณอาคารจอดแล้วจร และจัดการจราจรในถนนสาธารณะบริเวณหน้าสถานีรถไฟฟ้า ประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในท้องที่เข้าดำเนินการ โดยมีศูนย์วิทยุสื่อสาร (ศูนย์วิทยุพสุธา) เป็นศูนย์ติดต่อประสานความร่วมมือด้านการข่าวกับหน่วยงานความมั่นคงและผู้บังคับบัญชา เพื่อทราบแนวโน้มสถานการณ์ในปัจจุบัน และนำไปเป็นแนวทางในการจัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยให้รัดกุมยิ่งขึ้น ซึ่งทีมงานพร้อมปฏิบัติงานอย่างฉับไวตลอด ๒๔ ชั่วโมง

ที่สำคัญทาง รฟม. ยังมีการจัดวางอัตรากำลังพนักงานรักษาเขตทาง จัดชุดปฏิบัติการรักษาเขตทาง ตรวจสอบพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้า เพื่อป้องกันการบุกรุกและรุกล้ำพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดการตั้งหาบเร่แผงลอยในเขตระบบรถไฟฟ้า เพื่อความปลอดภัยและเป็นระเบียบอย่างสูงสุด

In case the passengers leave their property within the station, BEM will collect the item and search for the owner. In case of a suspicious item, BEM will submit a report accordingly and deliver the item to MRTA to inspect and identify. BEM has also rehearsed emergency plans with related external security units including fire and rescue force. In case of accidents or passengers with health conditions, the rescue team will provide the person with primary medical support using first-aid and rescue kits before the ambulance's arrival.

In addition, traffic management within the Park & Ride buildings and public roads in front of the MRT stations is implemented. For more effective security and rescue measures, MRTA works with local traffic police and engages the Pasutha Radio Communication Center to act as a news correspondent to keep security-related agencies and superintendents informed. The security team is 24-hour responsive.

More importantly, MRTA also assigns right of way officers and right of way operation team to monitor the perimeter of the train system to prevent trespassing and street vending for a high level of safety and to keep order.





ระบบบัตรโดยสารร่วม Common Ticket System

เพื่อรองรับการให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จึงได้ออกแบบ และพัฒนาระบบบัตรโดยสารร่วมขึ้น เพื่อให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ทั้งรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม สามารถเดินทางได้อย่างต่อเนื่องด้วยบัตร MRT Plus

To support the service of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line, Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) has designed and developed the Common Ticket System to facilitate a continuous journey of the passengers between the M.R.T. Chaloe Ratchamongkhon Line and the M.R.T. Chalong Ratchadham Line by using MRT Plus Card.



บัตร MRT Plus

- ใช้สำหรับเดินทางหลายเที่ยว โดยสะสมมูลค่าไว้เพื่อใช้สำหรับเดินทางหลายเที่ยวในระบบรถไฟฟ้า MRT สายฉลองรัชธรรมและเฉลิมรัชมงคล
- ใช้ชำระค่าบริการจอดรถ ณ อาคารจอดแล้วจร ของสายฉลองรัชธรรมและสายเฉลิมรัชมงคล
- การออกบัตรขึ้นต่ำครั้งแรก ๑๔๐ บาท (มูลค่าการเดินทาง ๑๐๐ บาท ค่ามัดจำบัตร ๕๐ บาท และค่าธรรมเนียมการออกบัตร ๓๐ บาท)
- ออกบัตรได้ที่ห้องออกตั๋วโดยสาร
- สามารถเติมมูลค่าบัตรได้ที่ **เครื่องออกตั๋วโดยสาร** และที่ห้องออกตั๋วโดยสาร
- เติมมูลค่าได้ครั้งละเป็นจำนวนเท่าของ ๑๐๐ บาท
- สามารถสะสมมูลค่าภายในบัตรได้สูงสุด ๒,๐๐๐ บาท
- บัตรจะถูกระงับการใช้งานชั่วคราวเมื่อพ้นกำหนด ๒ ปี นับจากวันที่ใช้เดินทางครั้งสุดท้าย ซึ่งผู้โดยสารสามารถติดต่อเจ้าหน้าที่ ณ **ห้องออกตั๋วโดยสาร** เพื่อเปิดการใช้งานบัตรได้ (รฟม. และ/หรือ BEM ขอสงวนสิทธิ์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในกรณีที่ผู้โดยสารต้องการขอคืนบัตร)
- เดินทางเชื่อมต่อระหว่างสายฉลองรัชธรรมกับเฉลิมรัชมงคล ภายใน ๖๐ นาที จะได้รับการยกเว้นค่าแรกเข้าระบบที่ ๒

๑. บัตรบุคคลทั่วไป

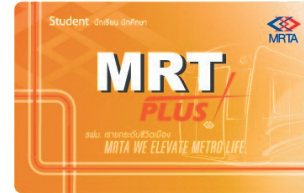
- สำหรับบุคคลทั่วไป
- อัตราค่าโดยสารปกติ

๒. บัตรเด็ก/ผู้สูงอายุ

- บัตรโดยสารเด็ก สำหรับเด็กอายุไม่เกิน ๑๔ ปีบริบูรณ์ และมีความสูง ๙๑ - ๑๒๐ เซนติเมตร
- บัตรโดยสารผู้สูงอายุ สำหรับบุคคลซึ่งมีอายุ ๖๐ ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
- ผู้ถือบัตรโดยสารต้องแสดงบัตรประชาชนหรือบัตรอื่นที่ทางราชการออกให้เมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่
- ค่าโดยสารลดหย่อนร้อยละ ๕๐ จากอัตราค่าโดยสารปกติ

๓. บัตรนักเรียน นักศึกษา

- บัตรโดยสารสำหรับนักเรียน นักศึกษา ที่มีอายุไม่เกิน ๒๓ ปี และ/หรือไม่เกินวันเกิดอายุครบ ๒๓ ปี ในสังกัดสถาบันการศึกษา ทั้งนี้ ผู้ถือบัตรโดยสารต้องแสดงบัตรนักเรียน นักศึกษา ควบคู่กับบัตรประชาชน เมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่
- ค่าโดยสารลดหย่อนร้อยละ ๑๐ จากอัตราค่าโดยสารปกติ



เหรียญโดยสาร

เหรียญโดยสารเป็นเหรียญอัลจิวริยะไร้สัมผัส ใช้สำหรับเดินทางเที่ยวเดียวในวันที่ออกเหรียญโดยสาร และมีมูลค่าเท่ากับอัตราค่าโดยสารตามระยะทางและสถานีที่เลือก ผู้โดยสารต้องหยอดเหรียญโดยสารคืนลงในที่รับเหรียญก่อนออกจากระบบ

ทั้งนี้ หากไม่ใช้เดินทางภายในวันที่ออกเหรียญโดยสาร ถือว่าเหรียญโดยสารนั้นหมดอายุ และสามารถนำมาคืนเป็นเงินได้ที่ห้องออกตั๋วโดยสารในช่วงเวลาให้บริการ

- **เหรียญบุคคลทั่วไป** สามารถออกเหรียญได้ที่เครื่องออกเหรียญโดยสารและห้องออกตั๋วโดยสาร อัตราค่าโดยสารปกติ
- **เหรียญเด็ก/ผู้สูงอายุ** สามารถออกเหรียญได้ที่ห้องออกตั๋วโดยสารเท่านั้น อัตราค่าโดยสารลดหย่อนร้อยละ ๕๐ จากอัตราค่าโดยสารปกติ



MRT Plus Card

- The card can store up value for multiple journeys on the M.R.T. Chalong Ratchadham Line and the M.R.T. Chaloen Ratchamongkhon Line.
- The card can be used for paying the parking fee of the Park & Ride buildings at the M.R.T. Chalong Ratchadham Line and the M.R.T. Chaloen Ratchamongkhon Line.
- Minimum value for first-time card issue is 180 baht (100 baht card value with 50 baht deposit and 30 baht card issuing fee)
- The card can be purchased from the ticket office.
- The card can be top up at [the ticket vending machines](#) and the ticket office.
- For each top-up, no fragment of a hundred is possible.
- The maximum card store-up value is 2,000 baht.
- The card will be temporarily suspended after two years from the day of last usage. To revalidate the card, passengers can contact the officers at [the ticket office](#). (MRTA and/or BEM reserves the right to collect fee in case of card return.)
- The first multi-line connection fee will be waived for passengers who transfer between the M.R.T. Chalong Ratchadham Line and the M.R.T. Chaloen Ratchamongkhon Line within 60 minutes.

1. MRT Plus Card for Adults

- For adults
- Regular fares

2. MRT Plus Card for Children/Elderly

- For children whose age is not over 14 years and whose height is between 91-120 centimeters.
- For elderly whose age is more than 60 years.
- The ticket holder must present an ID card or other official ID card upon the officer's request.
- 50% discount from a regular fare.

3. MRT Plus Card for Students

- For students whose age is not over 23 years and/or valid before their 23rd birthday. The cardholder must be a student in an educational institution and must present a valid student card and ID card upon the officer's request.
- 10% discount from a regular fare.



Single Journey Token

The single journey token is a smart contactless token used for any single journey on the day of purchase. The token contains an equal value as the distance-based fare. The passengers have to return the token to its slot before leaving the train system.

The token will expire after the day of purchase and can be refunded at the ticket office during the service hours.

- [Token for adults](#) can be purchased at a regular fare rate from the ticket vending machine and the ticket office.
- [Token for children/elderly](#) can be purchased at a 50% discount of a regular fare rate from the ticket office only.



ระยะเวลาที่กำหนดให้อยู่ในระบบ
รถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมในพื้นที่
ชำระเงินแล้ว

ระยะทาง จากสถานีต้นทาง ถึงปลายทาง	ระยะเวลา ที่อยู่ในพื้นที่ ชำระเงินแล้ว	ค่าธรรมเนียม กรณีอยู่ในพื้นที่ เกินระยะเวลาที่กำหนด
สถานีเดียวกัน หรือทุกสถานี	๙๐ นาที	อัตราค่าโดยสารสูงสุดที่ รฟม. และ/หรือ BEM เรียกเก็บ ณ ขณะนั้น

- ผู้มีสิทธิได้รับการยกเว้นค่าโดยสาร
- เด็กที่มีอายุไม่เกิน ๑๔ ปี และมีความสูงไม่เกิน ๙๐ เซนติเมตร
 - คนพิการ โดยต้องแสดงบัตรประจำตัวคนพิการที่ทางราชการ
ออกให้ก่อนใช้บริการ
- ห้องออกตั๋วโดยสาร
- ตั้งอยู่ใกล้ประตูทางเข้าอัตโนมัติ
 - มีพนักงานประจำสถานีให้บริการ สำหรับให้บริการออก
บัตรโดยสารและเหรียญโดยสาร และเติมมูลค่า
 - เป็นพื้นที่ให้การประชาสัมพันธ์ข้อมูล เป็นจุดสอบถามและ
รับฟังความคิดเห็นจากผู้ใช้บริการ





Time Limit for Passengers to Remain in the Paid Area of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line

Distance from the first station to the destination station	Time limit for passengers to remain in the paid area	Fee of exceeding the time limit to remain in the paid area
Same station or every station	90 minutes	The maximum fare charge by MRTA and/or BEM at that specific time

Privileged program:

1. Children whose age is not over 14 years and whose height is less than 90 centimeters.
2. Disabled passengers with an official disability ID card.

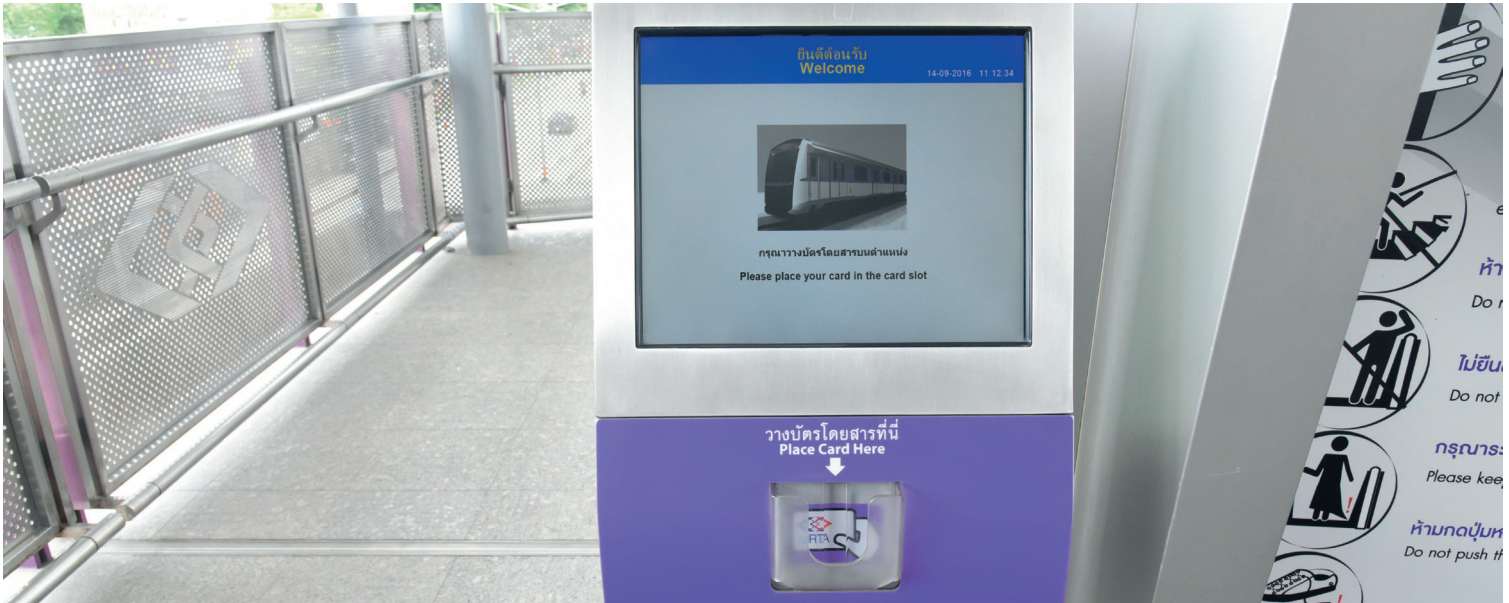
Ticket Office

- Located near the Automatic Fare Collection (AFC) Gate
- The ticket officers provide ticket purchasing and top-up service.
- The ticket office also disseminates useful information as well as taking inquiries and comments from passengers.





โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม
The M.T. Chalong Ratchadham Line



เครื่องออกตั๋วโดยสาร

ให้บริการจำหน่ายเหรียญโดยสารบุคคลทั่วไปแบบเที่ยวเดียว และมีการให้บริการตรวจสอบชนิดและสถานะบัตรโดยสาร ตรวจสอบข้อมูลการเดินทางย้อนหลัง เติมมูลค่าในบัตร โดยผู้โดยสารสามารถใช้งานได้ ดังนี้

- การออกเหรียญโดยสาร** ผู้โดยสารสามารถเลือกจุดหมายปลายทางและระบุจำนวนผู้โดยสารได้สูงสุด ๑๐ คนต่อการทำรายการ ๑ ครั้ง โดยเครื่องจะคำนวณราคาให้อัตโนมัติ สามารถชำระค่าโดยสารด้วยธนบัตรฉบับละ ๑๐๐, ๕๐ และ ๒๐ บาท และเหรียญกษาปณ์ราคา ๑๐, ๕, ๒ และ ๑ บาท เมื่อชำระเงินเรียบร้อยแล้ว เครื่องจะออกเหรียญโดยสารพร้อมทั้งทอนเงินให้ (ถ้ามี)
- การทำรายการบัตรโดยสาร** ผู้โดยสารต้องนำบัตรโดยสารวางลงในช่องวางบัตรด้านล่างขวามือของเครื่อง หน้าจอจะแสดงชนิดและสถานะบัตรโดยสารโดยสามารถตรวจสอบข้อมูลการโดยสารและเติมมูลค่าในบัตร ทั้งนี้สามารถรับชำระได้ด้วยธนบัตรไทยทุกชนิด และจะไม่มีทอนเงิน

Ticket Vending Machine

The ticket vending machine (TVM) provides service to adult passengers travelling on single journey. The machine allows passengers to check the type and status of their travel card as well as viewing their journey history, and topping up their travel card. TVM offers the following functions:

- 1. Issue of Token:** The passengers can choose a destination station and add a maximum of 10 people to the trip within one purchase. The machine will calculate the total price and the passengers can pay for the fare with 100, 50, and 20 baht notes and 10, 5, 2, and 1 baht coins. After the payment, the token and the change (if any) will be dispensed.
- 2. Travel Card Management:** Passengers must place the MRT card above the card panel on the lower right of the machine. The screen will display the type and the status of the card. The passengers can also view their journey history and top up the card value. The fare shall be paid with Thai baht notes. No change will be given.





อาคารจอดแล้วจร:
เดินทางสะดวก เปลี่ยนจาก
รถยนต์สู่รถไฟฟ้ามหานคร
ได้อย่างรวดเร็ว

Park & Ride Buildings:
Transfer from Car
to MRT Train with Ease
and Convenience

อาคารจอดแล้วจร

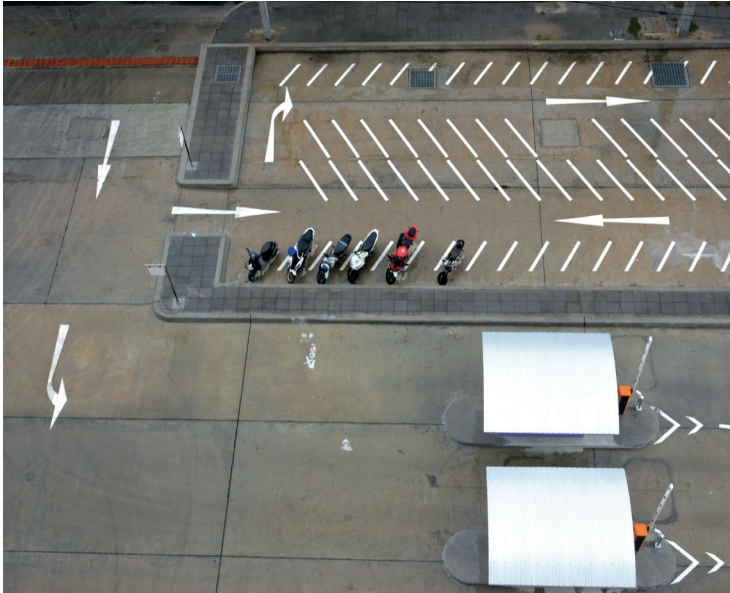
ทุกวันนี้ผู้ที่สัญจรเข้าสู่เขตกรุงเทพมหานครรู้ดีว่า จะต้องเผื่อเวลาในการเดินทางมากกว่าปกติ เพราะปัจจุบันกรุงเทพฯ ถูกจัดอันดับให้เป็นเมืองหลวงที่มีการจราจรติดขัดมากที่สุดในโลก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งก่อนเช้างานและหลังเลิกงาน ฉะนั้น การใช้ทางเลือกใหม่ๆ ในการเดินทางที่รวดเร็ว ว่องไว ปลอดภัย และประหยัดเวลาได้ดีย่างรถไฟฟ้ามหานคร จึงเป็นคำตอบที่ใช้ในการช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้งในเขตปริมณฑลและกรุงเทพมหานคร

ด้วยเหตุนี้การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) จึงได้คำนึงถึงการเชื่อมต่อวิธีการเดินทางระหว่างท้องถนนกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ให้สะดวกและง่ายดายยิ่งขึ้น ด้วยการสร้างอาคารจอดแล้วจรเพื่อให้บริการพื้นที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคลจำนวน ๔ แห่ง ตามแนวสายทางของโครงการ ประกอบด้วย

๑. **อาคารจอดแล้วจร สถานีคลองบางไผ่** เป็นอาคาร ๓ ชั้น มีพื้นที่จอดรถยนต์ได้จำนวน ๑,๙๘๖ คัน ตั้งอยู่ใต้โครงสร้างยกระดับของศูนย์ซ่อมบำรุงฯ คลองบางไผ่
๒. **อาคารจอดแล้วจร สถานีสามแยกบางใหญ่** เป็นอาคาร ๑๐ ชั้นสามารถจอดรถยนต์ได้จำนวน ๑,๒๙๖ คัน ตั้งอยู่บริเวณสามแยกบางใหญ่ บนถนนรัตนาธิเบศร์ (ขาเข้า)
๓. **อาคารจอดแล้วจร สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ** เป็นอาคาร ๑๐ ชั้นสามารถจอดรถยนต์ได้จำนวน ๑,๐๗๖ คัน ตั้งอยู่บริเวณแยกท่าอิฐ บนถนนรัตนาธิเบศร์ (ขาเข้า)
๔. **อาคารจอดแล้วจร สถานีแยกถนนทวี** ๑ ตั้งอยู่บริเวณแยกถนนทวี บนถนนรัตนาธิเบศร์ (ขาเข้า) ในระยะแรกสร้างเป็นอาคาร ๔ ชั้น สามารถจอดรถยนต์ได้จำนวน ๕๖๕ คัน ต่อมาได้มีการปรับปรุงให้เป็นอาคารขนาด ๑๐ ชั้น สามารถจอดรถยนต์ได้จำนวน ๑,๑๐๐ คัน



Park & Ride Buildings



Nowadays, passengers who commute to Bangkok Metropolitan areas realize the need to spare more travelling time than usual. Bangkok has been ranked as one of the most congested capitals of the world, especially during morning and evening rush hours. Therefore, mass rapid transit which is a new travel option that provides a fast, safe, and time-saving service has become an answer to elevate the quality of life of the Greater Bangkok residents.

Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) has thus committed to provide passengers with a more convenient and easier way to connect road transport system and the M.R.T. Chalong Ratchadham Line by supplying four Park & Ride buildings along the alignment including:

1. **Khlong Bang Phai Park & Ride Building** A three-storey building with 1,986 parking lots located below the elevated structure of the depot at Khlong Bang Phai.
2. **Sam Yeak Bang Yai Park & Ride Building** A ten-storey building with 1,296 parking lots located at the Bang Yai Intersection on the Rattanaithibet Road (inbound).
3. **Bang Rak Noi Tha It Park & Ride Building** A ten-storey building with 1,076 parking lots located at the Tha It Intersection on the Rattanaithibet Road (inbound).
4. **Yeak Nonthaburi 1 Park & Ride Building** Located at the Nonthaburi Intersection on the Rattanaithibet Road (inbound), the Park & Ride building was initially built as a four-storey building with 565 parking lots. It has been later rebuilt as a ten-storey building with 1,100 parking lots.





ทั้งนี้ อาคารจอดแล้วจรของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เปิดให้บริการระหว่างเวลา ๐๕.๐๐ - ๐๑.๐๐ น. โดยคิดอัตราค่าบริการจอดรถยนต์เป็นรายชั่วโมงและมีราคาพิเศษสำหรับผู้ที่ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครร่วมด้วย สามารถชำระค่าบริการได้ ๒ ช่องทาง คือ ชำระผ่านบัตร MRT Plus ซึ่งเลือกชำระได้ทั้งแบบรายครั้งและรายเดือน ในกรณีที่ผู้ถือบัตรต้องการชำระค่าบริการจอดรถยนต์แบบรายเดือน สามารถชำระเงินได้ด้วยเงินสดและบัตรเครดิต โดยติดต่อเจ้าหน้าที่ประจำอาคารจอดแล้วจร เพื่อลงทะเบียนและชำระเงินได้ทันที

อีกหนึ่งช่องทางคือการชำระเงินสด โดยเมื่อผู้ใช้บริการนำรถเข้าสู่อาคารจอดแล้วจร เจ้าหน้าที่จะออกบัตร Park & Ride (MRT Plus) ให้ ซึ่งบัตรนี้สามารถใช้ร่วมกับการโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ได้ในวงเงิน ๒๐๐ บาท เมื่อใช้บริการเรียบร้อยแล้วจะต้องคืนบัตรแก่เจ้าหน้าที่ พร้อมชำระค่าบริการจอดรถและค่าโดยสารรถไฟฟ้า (ถ้ามี) เป็นเงินสด ก่อนนำรถออกจากอาคารจอดแล้วจร

The service hours of the Park & Ride buildings of the M.R.T. Chalong Ratchadham Line are between 05.00 a.m. - 01.00 a.m. The parking fee is charged hourly with a special fare for MRT passengers. The fare can be paid via two channels. The first channel for one-time or monthly parking is via the MRT Plus card. In case MRT Plus cardholders wish to pay for monthly parking, they can contact the Park & Ride officer for registering and paying by cash or credit card.

Another payment channel is by cash. The officer will issue Park & Ride (MRT Plus) card to the service users. This card can be used for travelling on the M.R.T. Chalong Ratchadham Line with 200 baht card value. The card must be returned upon a cash payment of parking fee and MRT fare (if any) before the car is allowed to leave the building.



เชื่อมต่อทุกการเดินทาง ระหว่างโครงการรถไฟฟ้ามหานคร กับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ

เพื่อให้ประชาชนในกรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรีเดินทางไปในพื้นที่ที่ต้องการได้สะดวกและง่ายดายขึ้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จึงได้ออกแบบให้รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าและระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ถึง ๕ จุดหลัก คือ

๑. **สถานีคลองบางไผ่** เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถยนต์รับจ้างส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคล
๒. **สถานีสะพานพระนั่งเกล้า** เชื่อมต่อกับโครงการท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่งตะวันออก และระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ

๓. **สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี** เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี
๔. **สถานีบางซื่อ** เชื่อมต่อกับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน
๕. **สถานีเตาปูน** เชื่อมต่อกับสถานีบางซื่อของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และในอนาคตจะเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ใต้) ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ

ดังนั้น ผู้ใช้บริการจึงมั่นใจได้ว่า การใช้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม จะช่วยย่นระยะเวลาในการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ



Connect Your MRT and Public Transport Journey Experiences

To provide Bangkok and Nonthaburi residents with a more convenient and easier way of commuting, Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) has implemented five main interchange stations along the M.R.T. Chalong Ratchadham Line as follows:

1. **Khlong Bang Phai Station** is connected to a network of public transport including buses, hired cars, motorcycles, and personal cars.
2. **Phra Nang Klao Bridge Station** is connected to waterbus services and other public transport on the east side of the Chao Phraya River.
3. **Nonthaburi Civic Center Station** is connected to the MRT Pink Line Project: Khae Rai - Min Buri Section.
4. **Bang Son Station** is connected to the SRT Red Line Project: Bang Sue - Taling Chan Section.
5. **Tao Poon Station** is connected to the M.R.T. Chaloem Ratchamongkhon Line and will be connected to the MRT Blue Line Extension Project: Bang Sue - Tha Phra Section, and the MRT Purple Line Project: Tao Poon - Rat Burana Section.

The passengers can therefore rest assured that the M.R.T. Chalong Ratchadham Line will efficiently help shorten their travelling time.

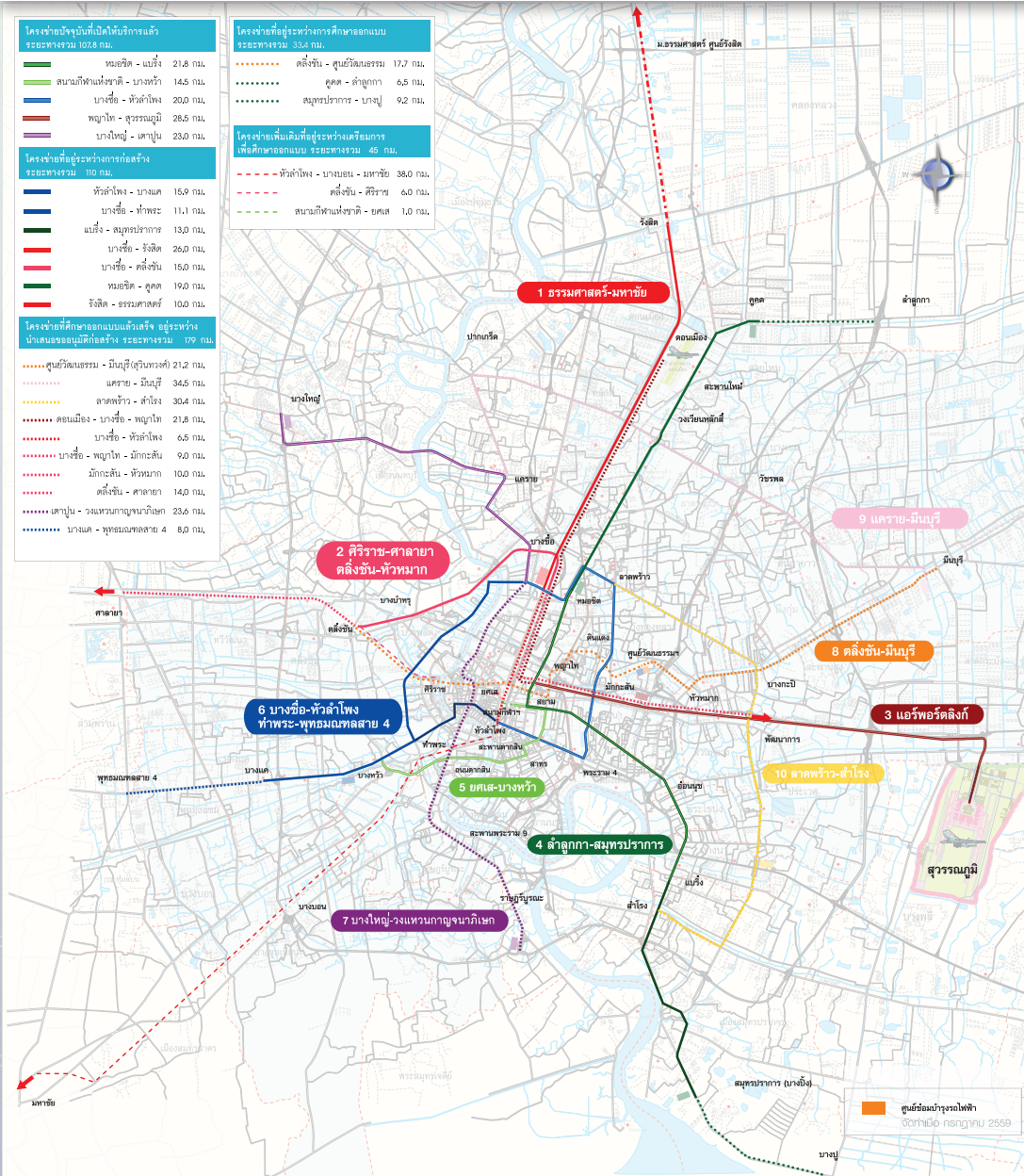




โครงการรถไฟฟ้าในอนาคต และการเชื่อมต่อโครงข่าย

MRTA's New and
Extension Projects

เพื่ออนาคต



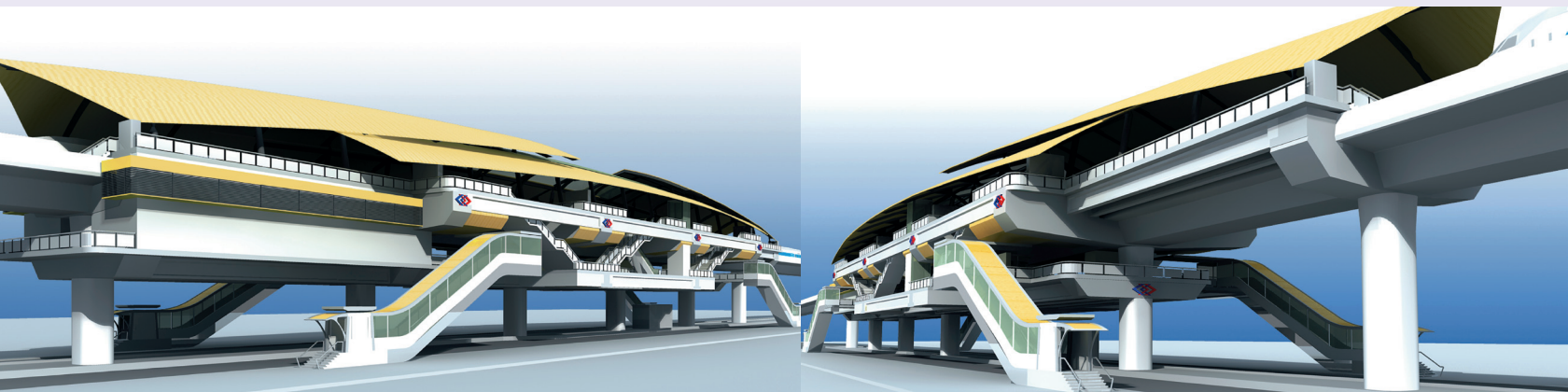
โครงการรถไฟฟ้าในอนาคตและการเชื่อมต่อโครงข่าย

นับตั้งแต่ก่อตั้งจนผ่านมากว่า ๒๔ ปี การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มุ่งมั่นดำเนินการก่อสร้างและผลักดันโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ให้สำเร็จลุล่วงมาอย่างต่อเนื่อง นอกจากโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ที่เพิ่งเปิดให้บริการไปเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ และโครงการอื่นๆ ที่ผ่านมาในอนาคต ยังมีอีกหลายโครงการที่จะตามมา โดยมี **โครงการที่กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ ๓ โครงการ** ดังนี้

๑. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย

- **ช่วงหัวลำโพง - บางแค** รวมระยะทาง ๑๔ กิโลเมตร เริ่มต้นเชื่อมต่อกับสถานีหัวลำโพงของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เป็นเส้นทางใต้ดินตามแนวถนนพระรามที่ ๔ เข้าสู่ถนนเจริญกรุง ผ่านวัดมังกรกมลาวาส วังบูรพา ก่อนจะเลี้ยวซ้ายเข้าถนนสนามไชย ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณปากคลองตลาด ลอดใต้คลองบางกอกใหญ่เข้าสู่ถนนอิสรภาพ แล้วเปลี่ยนเป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับเข้าสู่สี่แยกท่าพระ ซึ่งเป็นสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ แล้ววิ่งไปตามแนวถนนเพชรเกษม ผ่านบางไผ่ บางหว้า ภาษีเจริญ บางแค สิ้นสุดที่ถนนกาญจนาภิเษก โดยช่วง ๕ กิโลเมตรแรก ระหว่างหัวลำโพง - ท่าพระ เป็นโครงสร้างทางวิ่งใต้ดิน อุโมงค์คู่ทางเดียว มีสถานีใต้ดิน ๔ สถานี ส่วนช่วงท่าพระ - บางแค เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ ๙ กิโลเมตร มีสถานียกระดับ ๗ สถานี
- **ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ** ระยะทางรวม ๑๓ กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับทั้งหมด โดยมีลักษณะเป็นทางวิ่งทางคู่ บนเสาตอม่อบริเวณเกาะกลางถนน เริ่มต้นจากสถานีบางซื่อของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ผ่านแยกเตาปูน ซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เข้าสู่ถนนประชาราชวรร์ สาย ๒ ผ่านสี่แยกบางโพข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าถนนจรัญสนิทวงศ์ บริเวณวิทยาลัยเทคโนโลยีพระราม ๖ ก่อนจะวิ่งผ่านแยกบางพลัด แยกบรมราชชนนี แยกไฟฉาย และไปสิ้นสุดที่แยกท่าพระ โดยเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง - บางแค มีสถานีให้บริการทั้งหมด ๘ สถานี

ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ทั้งสองช่วงได้เริ่มก่อสร้างไปแล้วตั้งแต่ต้นปี พ.ศ. ๒๕๕๔ โดยช่วงหัวลำโพง - บางแค มีกำหนดเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ คาดว่าจะแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๓



MRTA's New and Extension Projects

Ever since its establishment 24 years ago, Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) has committed to an implementation of various MRT projects and has seen a continual success throughout. In addition to the M.R.T. Chalong Ratchadham Line which was inaugurated on August 6, 2016, there are yet three new projects in progress including:

1. The MRT Blue Line Extension Projects:

- **Hua Lamphong - Bang Khae Section** has a total route length of 14 kilometers. It starts at Hua Lamphong Station providing a connection to the M.R.T. Chaloem Ratchamongkhon Line. It is an underground route running along the alignment of the Rama IV Road. The route turns onto Charoen Krung Road, passes Wat Mangkon Kamalawat and Wang Burapha, and turns left onto Sanam Chai Road. It continues through the tunnel under the Chao Phraya River and passes Pak Khlong Talat (Bangkok Flower Market) and Khlong Bangkok Yai to Itsaraphap Road before elevating at the Tha Phra Intersection which is an interchange station with the MRT Blue Line Extension Project: Bang Sue - Tha Phra Section. The route continues along the alignment of Phetkasem Road, passes Bang Phai, Bang Wa, Phasi Charoen, Bang Khae, and ends at Kanchanaphisek Road. The first five kilometers between Hua Lamphong - Tha Phra is an underground structure with twin tubes and single track. There are 4 underground stations in total. The Tha Phra - Bang Khae Section is a 9 kilometer elevated structure with 7 stations.
- **Bang Sue - Tha Phra Section** is a throughout elevated structure with a total route length of 13 kilometers. It is double-track elevated structure on the median strip, starting at the Bang Sue Station of the M.R.T. Chaloem Ratchamongkhon Line. The route passes Tao Poon Intersection where the M.R.T. Chalong Ratchadham Line interchange station is located, continues onto Pracharat 2 Road, passes Bang Pho Intersection, crosses the Chao Phraya River, turns left onto Charan Sanit Wong Road in front of Phraramhok Technological College and continues towards Bang Phlat Intersection, Baromrajchonnee Intersection, Fai Chai Junction, and ends at Tha Phra Intersection where the line will be connected with the MRT Blue Line Extension Project: Hua Lamphong - Bang Khae Section. There are 8 stations in total.

The constructions of both sections have already started since early 2011. The Hua Lamphong - Bang Khae Section is scheduled to open its service in 2019 and the Bang Sue - Tha Phra Section is expected to open its service in 2020.

๒. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ใต้) ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ระยะทาง ๑๓ กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับตลอดเส้นทาง โดยเริ่มต้นบริเวณซอยสุขุมวิท ๑๐๗ (ซอยแบริ่ง) ต่อเนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) ส่วนต่อขยาย สายสุขุมวิท ตอนที่ ๑ ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง แล้ววิ่งไปตามแนวถนนสุขุมวิท ผ่านคลองสำโรง แยกเทพารักษ์ แยกปู่เจ้าสมิงพราย เมื่อถึงบริเวณจุดตัดกับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ แนวเส้นทางเดินรถจะเบี่ยงเลี้ยวซ้ายที่แยกศาลากลาง ผ่านแยกการไฟฟ้า จนถึงแยกสายลวด แล้วเลี้ยวซ้ายออกไปทางบางปู จนถึงสิ้นสุดโครงการที่ซอยเทศบาล ๕๕ ตลอดโครงการมีสถานีให้บริการรวม ๙ สถานี และมีศูนย์ซ่อมบำรุงที่จุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณซอยเทศบาล ๕๕

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ใต้) ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการนี้ เริ่มการก่อสร้างเมื่อต้นปี พ.ศ. ๒๕๕๕ และคาดว่าจะแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๑

๓. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ระยะทาง ๑๙ กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งโครงการ โดยแนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) ที่สถานีหมอชิต ข้ามทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์บริเวณห้าแยกลาดพร้าว ผ่านแยกรัชโยธิน แยกเกษตรไปจนถึงซอยพหลโยธิน ๕๕ จากนั้นจะเบี่ยงออกไปเลียบกับแนวถนนผังขวาจนถึงอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญหรือวงเวียนหลักสี่ ก่อนจะเบี่ยงกลับมาที่แนวเกาะกลางถนนบริเวณซอยหมู่บ้านราชตฤณมัย วิ่งตรงไปจนถึงบริเวณสะพานใหม่ หน้าตลาดยิ่งเจริญ และเมื่อถึงประมาณกิโลเมตรที่ ๒๕ ของถนนพหลโยธิน แนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางด้านทิศตะวันออก (ด้านเหนือของพื้นที่ประตูกรุงเทพ) ข้ามคลองสองผ่านข้างสถานีตำรวจภูธรคูคต แล้วเข้าสู่เกาะกลางของถนนลำลูกกา จนถึงสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง ทั้งโครงการมีสถานีให้บริการทั้งหมด ๑๖ สถานี ทั้งนี้ งานก่อสร้างได้เริ่มไปแล้วเมื่อช่วงกลางปี พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๓

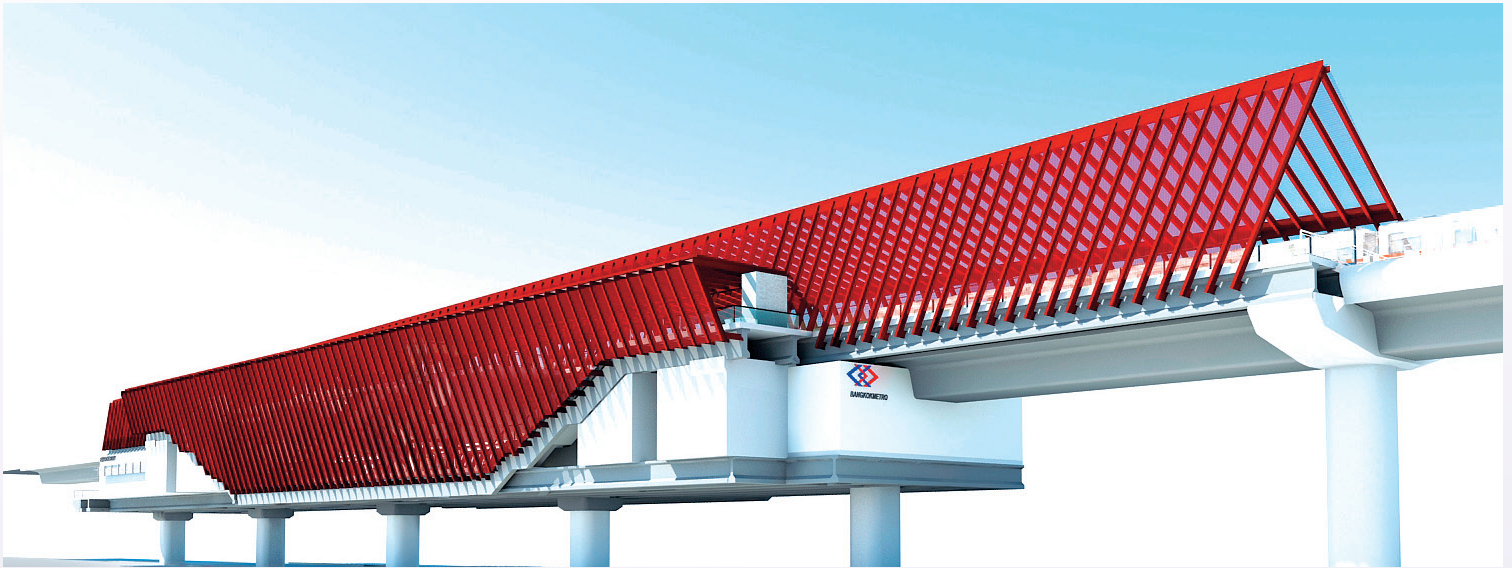




2. The MRT Green Line (South) Project: Bearing - Samut Prakarn Section is a throughout elevated structure with a total route length of 13 kilometers. The route starts at Soi Sukhumvit 107 (Bearing) in connection with the On Nut - Bearing Section of the Bangkok Mass Transit System (BTS) Line, continues along the Sukhumvit Road, passes Khlong Samrong, Tepharak Junction and Pu Chao Samingphrai Intersection. Passing the South Outer Ring Road, the route turns left at the Salaklang intersection, continues to Kanfaifa Intersection and Sai Luat Intersection, turns left towards Bang Pu, and ends at Soi Thesaban 55. There are 9 stations along the route and the depot is located at the terminal station near Soi Thesaban 55.

The construction of the MRT Green Line (South) Project: Bearing - Samut Prakarn Section has started since early 2012 and is expected to open its service in 2018.

3. The MRT Green Line (North) Project: Mo Chit - Saphan Mai - Khu Khot Section is a throughout elevated structure with a total route length of 19 kilometers. The route starts at the Mo Chit Station of the BTS Line, continues on the elevated structure crossing over the Don Muang Tollway at the Lat Phrao Intersection and passes Ratchayothin Intersection, Kaset Intersection towards Soi Phahonyothin 55. The route is diverted onto the right lane towards the Phithak Ratthathammanun Monument or the Lak Si Roundabout and is diverted back to the median strip at Soi Ratchatrinnamai Village. It passes Saphan Mai and Ying Charoen Market before being diverted to the east (the Bangkok Northgate) at KM 25 of Phahonyothin Road. The route continues across Khlong Song, passes Khu Khot Police Station, continues towards the median strip of Lam Luk Ka Road and ends at Khlong Song. There are 16 stations along the route. The construction started in mid-2015 and is expected to finish and open for service in 2020.



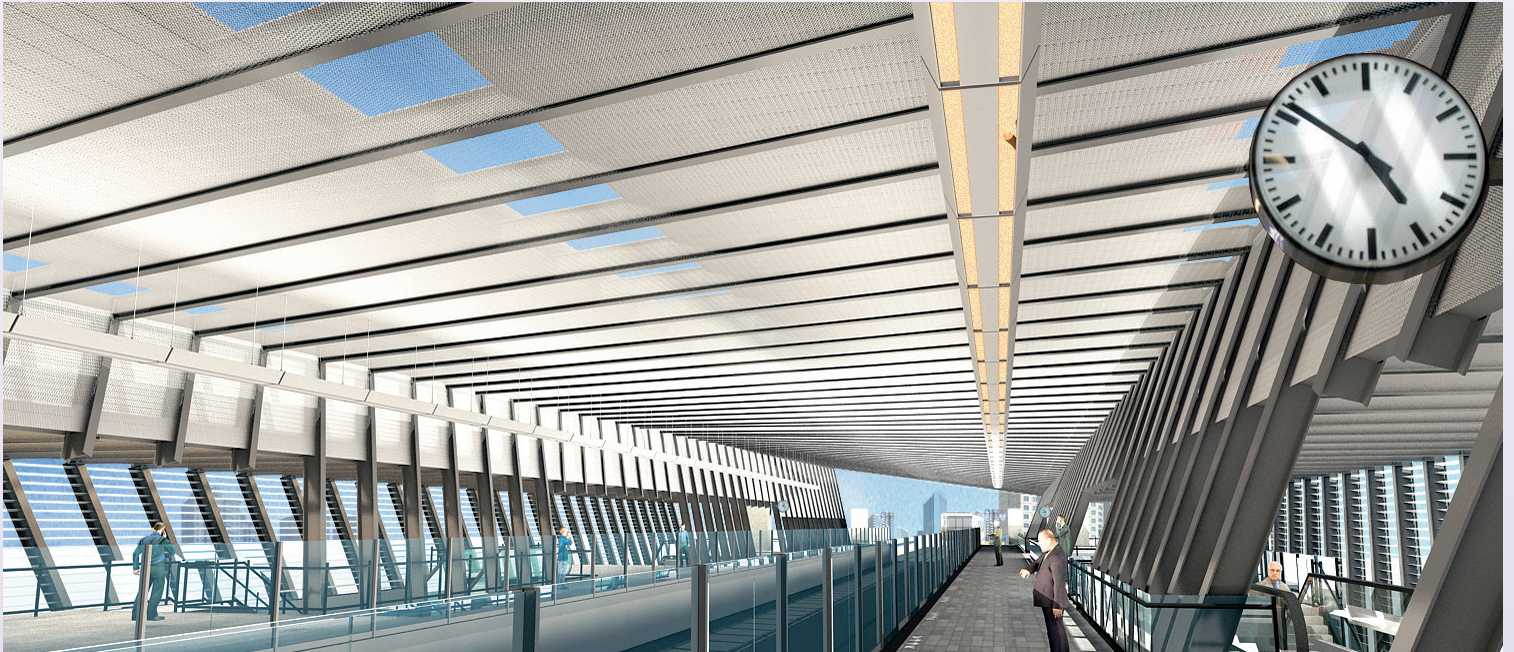
โครงการที่ผ่านการเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี The MRT Projects Approved by the Cabinet

ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ รฟม. ยังมี **โครงการที่ผ่านการเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว** รอดำเนินการก่อสร้างอีก ๓ โครงการ ได้แก่

๑. **โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันออก) ช่วง ศูนย์วัฒนธรรมฯ - มินบุรี** ระยะทาง ๒๓ กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งใต้ดินและยกระดับ เส้นทางเริ่มต้นจากสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย แล้วเบี่ยงเข้าถนนพระราม ๙ ตัดผ่านถนนประดิษฐ์มนูธรรม เลี้ยวซ้ายเข้ารามคำแหง ผ่านแยกลำสาตี ก่อนจะตัดผ่านถนนกาญจนาภิเษก ไปสิ้นสุดที่จุดตัดกับถนนสุวินทวงศ์ บริเวณมีนบุรี มีสถานีให้บริการรวมทั้งสิ้น ๑๗ สถานี แบ่งเป็นสถานีใต้ดิน ๑๐ สถานี และสถานียกระดับ ๗ สถานี โดยปัจจุบันงานศึกษาและออกแบบทั้งหมดเสร็จเรียบร้อยแล้ว คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ และจะมีกำหนดแล้วเสร็จประมาณเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕

In addition, in 2016 there are **three MRT projects that have been approved by the Cabinet and are waiting for implementation** including:

1. **The MRT Orange Line Project: Thailand Cultural Centre - Min Buri Section** is an underground and elevated structure with a total route length of 23 kilometers. The route starts from the Thailand Cultural Centre Station and is diverted towards Rama IX Road. It passes Pradit Manutham Road, turns left onto Ram Khamhaeng at the Lam Sali Intersection, passes Kanchanaphisek Road, and ends at Suwinthawong Road in Min Buri. There are 17 stations in total, including 10 underground and 7 elevated stations. Currently, the research and design phases have already been completed and the construction is expected to start in May 2017 and complete in December 2022.



๒. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี

ระยะทางรวม ๓๔.๕ กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับตลอดเส้นทาง เริ่มต้นจากข้างศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ไปตามถนนติวานนท์ ผ่านห้าแยกปากเกร็ด เลี้ยวเข้าถนนแจ้งวัฒนะ ผ่านเมืองทองธานี ศูนย์ราชการแห่งใหม่ ไปเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต ที่แยกหลักสี่ และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ บริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ ก่อนจะวิ่งไปบนถนนรามอินทรา เข้าสู่มีนบุรี สิ้นสุดปลายทางที่บริเวณใกล้แยกร่มเกล้า ซึ่งสามารถเปลี่ยนเส้นทางไปโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - มีนบุรีได้ โดยมีสถานีให้บริการทั้งหมด ๓๐ สถานี

๓. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง

ระยะทางรวม ๒๙.๑ กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับตลอดเส้นทาง เริ่มต้นจากจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลที่แยกรัชดา - ลาดพร้าว ไปตามถนนลาดพร้าวจนถึงทางแยกบางกะปิ จากนั้นจะเบี่ยงออกไปทางทิศใต้ตามถนนศรีนครินทร์ เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่แยกลำสาลี แล้ววิ่งผ่านทางแยกต่างระดับพระราม ๙ ไปเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ ผ่านแยกพัฒนาการ แยกศรีนุช จนถึงแยกศรีเทพา แล้วเบนออกไปตามแนวถนนเทพารักษ์ ผ่านจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ที่สถานีสำโรง ก่อนจะไปสิ้นสุดเส้นทางบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย มีสถานีให้บริการทั้งหมด ๒๓ สถานี

ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง มีแผนจะเปิดให้บริการทั้ง ๒ โครงการในปี พ.ศ. ๒๕๖๓



2. The MRT Pink Line Project: Khae Rai - Min Buri Section is a throughout elevated structure with a total route length of 34.5 kilometers. The route starts from Nonthaburi Civic Center where it is connected to the M.R.T. Chalong Ratchadham Line, continues along Tiwanon Road, passes through Pak Kret Intersection, turns onto Chaeng Watthana Road towards Mueang Thong Thani and the Government Complex, and connects to the ARL Red Line Project: Bang Sue - Rangsit Section, at the Lak Si Intersection. The route is also connected to the MRT Green Line Project: Mo Chit - Saphan Mai Section, at the Phithak Rattathammanun Monument. It continues along Ram Inthra Road towards Min Buri and ends at Romklao Intersection where the passengers can connect to the MRT Orange Line Project: Bang Kapi - Min Buri Section. There are 30 stations in total.

3. The MRT Yellow Line Project: Lat Phrao - Samrong Section is a throughout elevated structure with a total route length of 29.1 kilometers. The route starts at the Ratchada - Lat Phrao Intersection where it provides connection to the M.R.T. Chaloem Ratchamongkhon Line, continues along Lat Phrao Road towards Bang Kapi Intersection before being diverted southward onto Srinagarindra Road, and connects to the MRT Orange Line Project at Lam Sali Intersection. The route passes through the Rama IX Interchange to connect with the Airport Rail Link, continues through Phattanakan Intersection, Si Nut Intersection, Si Thepha Intersection, and is diverted towards Thepharak Road to connect with the MRT Green Line Project: Bearing - Samut Prakarn Section at Samrong Station. The route ends at Pu Chao Samingphrai Road. There are 23 stations in total.

The MRT Pink Line Project: Khae Rai - Min Buri Section, and the MRT Yellow Line Project: Lat Phrao - Samrong Section, are planned to open for service in 2020.



โครงการที่เตรียมนำเสนอคณะรัฐมนตรี

เพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด รวมถึงบริเวณทล รฟม. จึงได้จัดเตรียม **โครงการที่มีความพร้อมจะดำเนินการ** ซึ่งอยู่ในระหว่างขั้นตอนการนำเสนอคณะรัฐมนตรี จำนวน ๒ โครงการ คือ

๑. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ใต้) ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ ระยะทางรวมประมาณ ๒๓.๖ กิโลเมตร แบ่งเป็นโครงสร้างทางวิ่งใต้ดินและโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ โดยจะเริ่มต้นจากจุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม บริเวณเตาปูน แล้วเปลี่ยนเป็นเส้นทางใต้ดิน เข้าสู่ถนนสามเสนบริเวณคลองบางซื่อผ่านรัฐสภาแห่งใหม่ โรงเรียนราชินีบน กรมชลประทาน วชิรพยาบาล หอสมุดแห่งชาติ คลองบางลำพู เลี้ยวซ้ายเข้าถนนพระสุเมรุ ผ่านวัดบวรนิเวศวิหาร ราชวรวิหาร แยกผ่านฟ้าลีลาศ ถนนราชดำเนินกลาง เข้าสู่ถนนมหาไชย ผ่านวัดราชนัสดารามวรวิหาร ก่อนจะเข้าสู่ถนนจักรเพชร แล้วลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระปกเกล้า เข้าสู่ถนนประชาธิปไตย ผ่านสี่แยกบ้านแขก แล้วลอดใต้วงเวียนใหญ่ เข้าสู่ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ลอดแยกมไหสวรรย์ เข้าสู่ถนนสุขสวัสดิ์ จากนั้นเปลี่ยนเป็นเส้นทางยกระดับ ผ่านแยกจอมทองข้ามทางด่วนเฉลิมมหานคร เข้าสู่ราษฎร์บูรณะ และไปสิ้นสุดเส้นทางบริเวณพระประแดง โดยจะมีสถานีให้บริการทั้งหมด ๑๖ สถานี แบ่งเป็นสถานีใต้ดิน ๑๐ สถานี และสถานียกระดับ ๖ สถานี ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๖

๒. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย ๔ ระยะทางรวม ๘ กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับตลอดเส้นทาง โดยมีแนวเส้นทางต่อเนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง - บางแค บริเวณถนนวงแหวนรอบนอก (ตะวันตก) หรือถนนกาญจนาภิเษก วิ่งตรงไปตามถนนเพชรเกษม และตัดผ่านถนนพุทธมณฑล สาย ๒ ถนนทวีวัฒนา ถนนพุทธมณฑล สาย ๓ ถนนมาเจริญ และไปสิ้นสุดบริเวณจุดตัดกับถนนพุทธมณฑล สาย ๔ มีสถานีให้บริการ ๔ สถานี ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๔

The MRT Projects Under Consideration by the Cabinet

To provide full service coverage for MRT passengers in Greater Bangkok areas, MRTA has submitted two projects for the Cabinet's consideration as follows:

1. The MRT Purple Line (South) Project: Tao Poon - Rat Burana Section has a total route length of 23.6 kilometers long elevated structures. The route starts at Tao Poon in connection with the M.R.T. Chalong Ratchadham Line, continues via an underground tunnel towards Sam Sen Road at Khlong Bang Sue, passes the New Parliament House, Rajini Bon School, Royal Irrigation Department, Vajira Hospital, National Library of Thailand, Khlong Bang Lamphu and turns left onto Phra Sumen Road via Wat Bowonniwet Vihara Rajavaravihara, Phan Fa Lilat Square, Ratchadamnoen Klang Road and continues onto Mahachai Road, Wat Ratchanatdaram Woravihara, and Chak Phet Road. The route continues via a tunnel under the Chao Phraya River at the Phra Pok Klao Bridge towards Prachathipok Road, passes Ban Khaek Intersection and Wong Wian Yai Roundabout towards Somdet Phra Chao Tak Sin Road and Mahaisawan Intersection. It continues along Suksawat Road before being elevated at Chom Thong Junction and crossing over the Chaloen Maha Nakhon Expressway towards Rat Burana Road and ends at Phra Pradaeng. There are 16 stations including 10 underground and 6 elevated stations which are expected to open for service in 2023.

2. The MRT Blue Line Extension Project: Bang Khae - Phutthamonthon Sai 4 Section is a throughout elevated structure with a total route length of 8 kilometers. The route is connected to the MRT Blue Line Extension Project: Hua Lamphong - Bang Khae Section, at Outer Ring Road (West) or Kanchanaphisek Road, continues along Phetkasem Road, passes Phutthamonthon Sai 2 Road, Thawi Watthana Road, Phutthamonthon Sai 3 Road, Macharoen Road, and ends at the intersection with Phutthamonthon Sai 4 Road. There are 4 stations in total and the line is expected to open for service in 2021.

โครงการรถไฟฟ้าที่กำลังศึกษา ออกแบบ

ไม่เพียงแค่นั้น ยังมี โครงการรถไฟฟ้าที่กำลังศึกษา ออกแบบ เพื่อเสนอขออนุมัติดำเนินการต่อ คณะรัฐมนตรีอีก ๓ โครงการ ได้แก่

๑. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันตก) ช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรมฯ ระยะทาง ๑๖.๔ กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งใต้ดินทั้งหมด เริ่มต้นจากสถานีตลิ่งชัน จากนั้นจะวิ่งไปตามแนวเขตรถไฟสายบางกอกน้อย ผ่านโรงพยาบาลศิริราช ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณเชิงสะพานพระปิ่นเกล้า ผ่านใต้ถนนราชดำเนิน ก่อนจะเบี่ยงเข้าถนนหลานหลวง ผ่านยมราช แล้วเข้าสู่แนวถนนเพชรบุรี เลี้ยวเข้าถนนราชปรารภ ต่อยังดินแดง เลี้ยวไปตามถนนวิภาวดีรังสิต แล้วเลี้ยวขวาผ่านศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ๒ เชื่อมกับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย มีสถานีให้บริการทั้งหมด ๑๒ สถานี

๒. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงคูคต - ลำลูกกา ระยะทางรวม ๖.๕ กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับตลอดเส้นทาง โดยแนวเส้นทางจะต่อเนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ที่สถานีคูคต แล้วต่อเนื่องไปตามแนวถนนลำลูกกา มีสถานีให้บริการ ๔ สถานี คือ สถานีคลองสาม สถานีคลองสี่ สถานีคลองห้า และสถานีวงแหวนตะวันออก

๓. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู ระยะทางรวม ๙.๒ กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับตลอดเส้นทาง โดยแนวเส้นทางจะต่อเนื่องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ใต้) ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ บริเวณสถานีไฟฟ้าอ้อยบางปิ้ง แล้วออกไปตามแนวถนนสุขุมวิท มีสถานีให้บริการ ๕ สถานี ได้แก่ สถานีสวางคนิवास สถานีเมืองโบราณ สถานีศรีจันทร์ประดิษฐ์ สถานีบางปู และสถานีตำหรุ

ทั้งนี้ ทุกโครงการที่ รฟม. ได้ดำเนินการมาแล้วและกำลังจะดำเนินการต่อไปในอนาคต ล้วนแล้วแต่อยู่ภายใต้จุดมุ่งหมายที่จะอำนวยความสะดวกในด้านการเดินทางให้ประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ตลอดจนผลักดันให้การคมนาคมไทยก้าวหน้าอย่างไม่หยุดยั้ง ซึ่งจะส่งผลต่อความเจริญอย่างรุดหน้าของประเทศชาติต่อไป

The MRT Projects in Progress

There are three projects in progress that are undergoing research and design phases and will be submitted for the cabinet's approval. The details are as follows:

1. **The MRT Orange Line (West) Project: Taling Chan - Thailand Cultural Centre Section** is a throughout underground structure with a total route length of 16.4 kilometers. The route starts from Taling Chan Station, continues along the perimeter of Bangkok Noi Train Station, passes Siriraj Hospital, continues via a tunnel under the Chao Phraya River at the Phra Pinklao Bridge, passes under Ratchadamnoen Road before being diverted onto Lan Luang Road. The route passes Yommarat and Phetchaburi Road, turns onto Ratchaprarop Road, continues to Din Daeng, turns onto Vibhavadi Rangsit Road and turns right at the Bangkok City Hall 2 to connect to the M.R.T. Chaloem Ratchamongkhon Line at Thailand Cultural Centre Station. There are 12 stations in total.

2. **The MRT Green Line Project: Khu Khot - Lam Luk Ka Section** is a throughout elevated structure with a total route length of 6.5 kilometers. The route connects to the MRT Green Line (North) Project: Mo Chit - Saphan Mai - Khu Khot at the Khu Khot Station and continues along Lam Luk Ka Road. There are four stations in total including Khlong Sam Station, Khlong Si Station, Khlong Ha Station, and East Outer Ring Road Station.

3. **The MRT Green Line Project: Samut Prakarn - Bang Pu** is a throughout elevated structure with a total route length of 9.2 kilometers. The route is connected with the MRT Green Line (South) Project: Bearing - Samut Prakarn Section, at the Bang Ping Electrical Substation and continues along the alignment of Sukhumvit Road. There are five stations including Sawang Khaniwat Station, Ancient City Station, Srirachapradit Station, Bang Pu Station and Tamru Station.

All ongoing and future MRTA projects aim to accommodate the passengers in the Greater Bangkok Areas to elevate their quality of life and to continually drive Thailand's transport system towards progress for the prosperity of the country.

ກາດຟນວກ



Appendix

ที่ คค ๐๒๐๑/๖๕/๗/

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑ กันยายน ๒๕๕๘

เรื่อง ขอพระราชทานชื่อเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ข้อมูลสรุปโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ บางซื่อ ภาพแบบจำลองรถไฟฟ้า และตำแหน่งติดตั้งป้าย จำนวน ๔ ชุด

๑. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๕๐ เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเชื่อมต่อ กับระบบรถไฟฟ้าสายต่างๆ ได้อย่างสมบูรณ์

๒. การดำเนินการ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ มูลค่าโครงการรวม ๖๑,๐๘๘.๖๔ ล้านบาท ตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ ซึ่งปัจจุบันมีผลงาน ในภาพรวม ร้อยละ ๙๙.๔๗ และการจัดการระบบรถไฟฟ้า ร้อยละ ๖๒.๗๖ ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ ในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ โดยโครงการมีสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๑ แนวเส้นทางรถไฟฟ้า

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ มีระยะทางประมาณ ๒๓ กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด โดยเริ่มจากบริเวณคลองบางไผ่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุง รถไฟฟ้า ถนนวงแหวนรอบนอก (ตะวันออก) กาญจนาบิกเซก เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนรัตนโกสินทร์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้สะพานพระนั่งเกล้า ก่อนถึงแยกแครายจะเลี้ยวขวาไปตามถนนติวานนท์ เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนกรุงเทพฯ นนทบุรี ถึงบริเวณแยกเตาปูน

๒.๒ สถานีรถไฟฟ้า

๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ มีสถานีทั้งหมด ๑๖ สถานี ได้แก่ สถานีคลองบางไผ่ สถานีตลาดบางใหญ่ สถานีสามแยกบางใหญ่ สถานีบางพลุ สถานีบางรักใหญ่ สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ สถานีโพธิ์มา สถานีสะพานพระนั่งเกล้า สถานีแยกถนนพหลโยธิน ๑ สถานีบางกระสอ สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี สถานีกระทรวงสาธารณสุข สถานีแยกติวานนท์ สถานีวงศ์สว่าง สถานีบางซื่อ และ สถานีเตาปูน โดยสถานีเตาปูนจะเชื่อมต่อกับสถานีบางซื่อของรถไฟฟ้าฟาร์มานทรสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT) และในอนาคตจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ และรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราชบุรีบูรณะ

๖) ทางขึ้น – ลง สถานี
ทางขึ้น – ลงในแต่ละสถานีมี ๔ แห่ง ยกส่งจากระดับพื้นดินประมาณ ๓.๒๐ เมตร เพื่อป้องกันน้ำท่วม โดยทางขึ้น – ลง ดังกล่าวอยู่บนทางเท้าทั้งสองฝั่งถนน พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ลิฟต์ บันไดเลื่อน และทางลาดสำหรับคนพิการ

๒.๓ ระบบรถไฟฟ้า
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ใช้ระบบรถไฟฟ้าขนาดไทย (Heavy Rail Transit System) ที่มีความจุสูง สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากกว่า ๕๐,๐๐๐ คนต่อชั่วโมงต่อทิศทางเช่นเดียวกับการฟ้ามานครสายเฉลิมรัชมงคล

๒.๔ โครงสร้างทางวิ่ง และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ โครงสร้างทางวิ่งยกระดับ ออกแบบเป็นคานารูปกล่องรองรับรางคู่ทางบนเสาเดี่ยวตามเกาะกลางถนนและใช้เสาอุ้งที่รองรับทางวิ่งช่วงโค้ง สำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าตั้งอยู่บริเวณริมถนนกาญจนาภิเษกติดกับสถานีคลองบางไฟ พื้นที่ขนาด ๑๕๕ ไร่ เป็นโครงสร้างยกระดับ ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงประกอบด้วย ศูนย์ควบคุมการเดินรถ กลุ่มอาคารซ่อมบำรุง สำนักงานบริหารและจัดการ รางทดสอบ และโรงจอดรถรถไฟฟ้า

๒.๕ อาคารจอดรถในแนวสายทาง
มีอาคารจอดรถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ อาคารจอดรถสถานีคลองบางไฟ สถานีสามแยกบางใหญ่ สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ และ สถานีแยกนนทบุรี ๑

๓. เรื่องที่เสนอ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ จะดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ ดังนั้น เพื่อเฉลิมพระเกียรติในโอกาสฉลองสิริราชสมบัติครบ ๗๐ ปี ในปีที่ทรงครองราชย์ ๒๕๕๙ และเนื่องในโอกาสที่สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ทรงเจริญพระชนมพรรษาครบ ๗ รอบ ในวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ และเพื่อความเป็นสิริมงคลแก่การรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในการดำเนินงานโครงการ รวมถึงประชาชนผู้ใช้บริการ กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นสมควรขอพระราชทานชื่อเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ โดยได้เสนอชื่อเพื่อประกอบการเสนอขอพระราชทาน จำนวน ๓ ชื่อ ดังนี้

ชื่อภาษาไทย	ชื่อภาษาอังกฤษ
๑) ฉลองรัชธรรม	CHALONG RATCHADHAM
๒) ภูมิรัตนบพิตร	BHUMINARTBORPIT
๓) เฉลิมศรีภักตรา	CHALOEMSRIKASATTRA

หรือชื่ออื่นใดสุดแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ทั้งนี้ การรถไฟฟ้านสีม่วงขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะติดตั้งป้ายชื่อดังกล่าวบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จำนวน ๒ แห่ง คือ

๑) สถานีคลองบางไฟ สถานีต้นทางของโครงการ โดยจะทำการติดตั้งป้ายชื่อ ณ บริเวณหน้าชองจำหน่ายบัตรโดยสารทั้ง ๒ ฟัง

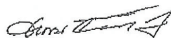
(๖) สถานี...

๒) สถานีเตาปูน สถานีปลายทางของโครงการฯ โดยจะทำการติดตั้งป้ายชื่อ ณ บริเวณโถงกลางของชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร โดยป้ายชื่อเป็นลักษณะป้ายสแตนเลส ยาว ๓.๕๐ เมตร สูง ๖๐ เซนติเมตร ติดตั้งแขวนกับโครงใต้ฝ้าโดยป้ายที่สถานีเตาปูน เป็นลักษณะเห็นได้ ๒ ด้าน และป้ายที่สถานีคลองบางไผ่เป็นลักษณะป้ายด้านเดียว

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
กองกลาง
โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๖๔
โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๓๑๑๐



สำนักเลขาธิการคณะกรรมการ
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๔

เรื่อง ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ายานสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ
เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

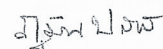
อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๒๐๑/๖๙๗๔ ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๔

ตามที่ขอให้นำความกราบบังคมทูลพระกรุณาขอพระราชทานชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ายานสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ เพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในโอกาสการจัดงานฉลองสิริราชสมบัติครบ ๗๐ ปี เสด็จพระราชพิธีทรงครองราชย์มา ๗๐ ปี ในโอกาสสมโภชสิริราชสมบัติครบ ๗๐ ปี ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๔ และเพื่อความเป็นสิริมงคลแก่การรถไฟฟ้ายานสีม่วงขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและประชาชนผู้ใช้บริการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักเลขาธิการคณะกรรมการได้ขอให้สำนักราชเลขาธิการนำความกราบบังคมทูลพระกรุณาทราบฝ่าละอองธุลีพระบาทแล้ว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ายานสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ว่า “ฉลองรัชธรรม” ชื่อภาษาอังกฤษว่า “CHALONG RATCHADHAM” ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๕๔

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายภูมินทร ปลั่งสมบัติ)

ผู้อำนวยการสำนักอาลักษณ์และเครื่องราชอิสริยาภรณ์ ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะกรรมการ

สำนักอาลักษณ์และเครื่องราชอิสริยาภรณ์

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๔๑๗

โทรสาร ๐ ๒๒๘๒ ๘๒๒๔

www.soc.go.th

ภาคผนวก Appendix

ที่ คค ๐๒๐๑/๒๙๔/๒๖



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑๑ เมษายน ๒๕๕๙

เรื่อง ขอพระราชนิพนธ์การบังคับควบคุมเชิงสถิติของพระราชนิพนธ์การเดินรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง
ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ณ (สถานีคลองบางไผ่ - เตาปูน)

เรียน ราชเลขานุการในพระองค์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๑๘๘๗๓
ลงวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๐
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๒๐๑/๖๙๗๙ ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘
๓. ร่างกำหนดการสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนิน
ทรงเปิดการเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ
(สถานีคลองบางไผ่ - เตาปูน) อย่างเป็นทางการ ณ สถานีรถไฟฟ้าเตาปูน

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๕๐ เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม
โดยการรถไฟฟ้ามหานครส่วนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง
ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ มูลค่าโครงการรวม ๖๑,๐๘๘.๖๔ ล้านบาท เป็นทางวิ่งระยะระดับตลอดสาย ระยะทาง
ประมาณ ๒๓ กิโลเมตร โดยเริ่มจากบริเวณคลองบางไผ่ถึงบริเวณแยกเตาปูน มีสถานีรถไฟฟ้ามหานคร
๑๖ สถานี การเดินรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วงที่มีความจุสูงสามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากกว่า ๕๐,๐๐๐ คน
ต่อชั่วโมงต่อทิศทาง เช่นเดียวกับรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล มีศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง
บริเวณริมถนนกาญจนาภิเษกติดกับสถานีคลองบางไผ่ พื้นที่ขนาด ๑๕๕ ไร่ มีอาคารจอดรถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร
จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ อาคารจอดรถสถานีคลองบางไผ่ สถานีสามแยกบางใหญ่ สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ
และสถานีแยกถนนพหลโยธิน ๑ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ จนถึงปัจจุบันแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ

กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและ
นำเสนอสำนักเลขาธิการเพื่อขอพระราชทานชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ
เพื่อเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิม
พระชนมพรรษา ๗ รอบ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒ ซึ่งขณะนี้เรื่องอยู่
ระหว่างการพิจารณาของสำนักเลขาธิการเพื่อนำความกราบบังคมทูลขอพระราชทานชื่อ ในกรณี กระทรวง
คมนาคมพิจารณาแล้วเห็นสมควรขอพระราชทานการบังคับควบคุมเชิงสถิติของพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรม
ราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดการเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ โดยเสด็จ
เปิดพระกรุณายกโครงการ “รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง” ณ สถานีรถไฟฟ้าเตาปูน และเสด็จประทับรถไฟฟ้ามหานครที่
ไปยังศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ ณ สถานีคลองบางไผ่ เพื่อทรงเปิดการเดินรถไฟฟ้ามหานคร
สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ อย่างเป็นทางการ ในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ เป็นต้นไป หรือวันเวลาใดสุดแต่
จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ รายละเอียดร่างกำหนดการตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความกราบบังคมทูลทูลเกล้าฯ ถวายของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
การจะควรประการใดสุดแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

ขอแสดงความนับถือ

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง
กองกลาง
โทร ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๖๙
โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๓๑๑๐

ที่ รล ๐๐๑๐/๒๐๑๕

สำนักราชเลขาธิการ

สวนจิตรลดา กทม. ๑๐๓๐๓

๒๐ เมษายน ๒๕๕๙

เรื่อง เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

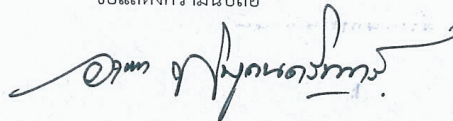
อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๒๐๑/๒๙๘๓ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๙

ตามที่มีหนังสือขอให้นำความกราบบังคมทูล สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดา ฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ณ สถานีรถไฟฟ้าเตาปูน และประทับรถไฟฟ้ามหานครที่ไปยังศูนย์ซ่อมบำรุง และศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ ณ สถานีคลองบางไผ่ เพื่อทรงเปิดการเดินรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ อย่างเป็นทางการ ในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ เป็นต้นไป วันและเวลาใดสุดแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ความแจ้งอยู่แล้ว นั้น

ได้นำความกราบบังคมทูลทราบฝ่าละอองพระบาทแล้ว ทรงรับเชิญเสด็จ ฯ ในวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ เวลา ๑๔.๐๐ น. ทั้งนี้ ขอได้ติดต่อกับเจ้าหน้าที่กองพระราชพิธี สำนักพระราชวัง (โทร. ๐๒ ๒๒๑๘๐๖๒) และเจ้าหน้าที่กรมราชองครักษ์ (โทร. ๐๒ ๒๘๓๒๓๔๕) เพื่อร่วมกันพิจารณาจัดทำกำหนดการโดยตรงต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบ ทั้งนี้ ขอให้จัดส่งคำกราบบังคมทูลไปยังกองราชเลขาธิการในพระองค์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดา ฯ สยามบรมราชกุมารี สวนจิตรลดา ก่อนวันเสด็จพระราชดำเนินอย่างน้อย ๗ วัน

ขอแสดงความนับถือ



(คุณหญิงอารยา พิบูลนครินทร์)

ราชเลขาธิการในพระองค์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดา ฯ สยามบรมราชกุมารี

กองราชเลขาธิการในพระองค์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดา ฯ สยามบรมราชกุมารี

โทร. ๐๒ ๒๘๐-๑๖๔๐ - ๑ โทรสาร. ๐๒ ๒๘๐-๑๖๓๙

เว็บไซต์ : www.ohm.go.th

ภาคผนวก Appendix

คำกราบบังคมทูลรายงานของ
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี
ในโอกาสที่สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี
เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดการเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม
วันเสาร์ที่ 6 สิงหาคม พุทธศักราช 2559 เวลา 14.00 น.
ณ สถานีรถไฟฟ้าเตาปูน เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร
และศูนย์ซ่อมบำรุงฯ ณ คลองบางไผ่ อ.บางบัวทอง จ.นนทบุรี

ขอพระราชทานกราบบังคมทูลทราบบ้างละของพระบาท

ข้าพระพุทธเจ้า พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี พร้อมด้วยรัฐมนตรี ข้าราชการ คณะผู้บริหาร และพนักงานการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวมทั้งประชาชนชาว กรุงเทพมหานคร และชาวจังหวัดนนทบุรี ที่มาเฝ้าทูลละอองพระบาทอยู่ ณ สถานที่แห่งนี้ ต่างสำนึกใน พระมหากรุณาธิคุณล้นเกล้าล้นกระหม่อมอย่างหาที่สุดมิได้ ที่ได้ฝ่าละอองพระบาทเสด็จพระราชดำเนิน มาทรงเปิดการเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ในวันที่

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ภายใต้การกำกับของรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ตั้งแต่ปีพุทธศักราช 2552 จนแล้วเสร็จในปีพุทธศักราช 2558 โดยโครงการนี้เป็นหนึ่งในสิบโครงการ ของโครงข่ายรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเป็นโครงการรถไฟฟ้าลำดับที่ 2 ในความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต่อจากรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม พุทธศักราช 2547 โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ และ ได้ฝ่าละอองพระบาท ได้เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดการเดินรถ นับว่าเป็นพระมหากรุณาธิคุณ ล้นเกล้าล้นกระหม่อมอย่างหาที่สุดมิได้ของปวงชนชาวไทย

สำหรับเส้นทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร “สายฉลองรัชธรรม” พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณา โปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทานชื่อเส้นทางรถไฟฟ้าสายดังกล่าว นับเป็นพระมหากรุณาธิคุณยิ่ง แก่ปวงข้าพระพุทธเจ้าทั้งหลาย ตลอดจนผู้บริหาร พนักงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยทั่วกัน

ทั้งนี้ รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม มีระยะทางตลอดโครงการรวม 23 กิโลเมตร ประกอบด้วยสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 16 สถานี ได้แก่ 1. สถานีคลองบางไผ่ 2. สถานีตลาดบางใหญ่ 3. สถานีสามแยกบางใหญ่ 4. สถานีบางพลู 5. สถานีบางรักใหญ่ 6. สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ 7. สถานีไทรมา 8. สถานีสะพานพระนั่งเกล้า 9. สถานีแยกนนทบุรี 1 10. สถานีบางกระสอ 11. สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

12. สถานีกระหวางสาธารณสุข 13. สถานีแยกติวานนท์ 14. สถานีวงศ์สว่าง 15. สถานีบางซ่อน และ 16. สถานีเตาปูน รวมถึงมีอาคารจอดแล้วจร 4 แห่ง คือ อาคารจอดแล้วจรสถานีคลองบางไผ่ อาคารจอดแล้วจรสถานีสามแยกบางใหญ่ อาคารจอดแล้วจรสถานีบางรักน้อยท่าอิฐ และอาคารจอดแล้วจร สถานีแยกถนนบุรี 1 พร้อมทั้งมีอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณริมถนนกาญจนาภิเษก ติดกับสถานีคลองบางไผ่

นอกจากนี้ ยังจัดให้มีการเชื่อมต่อการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ากับระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นๆ ได้โดยสะดวกตลอดเส้นทาง เช่น รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้างส่วนบุคคล และเรือโดยสารสาธารณะ เป็นต้น ซึ่งโครงการนี้นับเป็นรถไฟฟ้าสายแรกที่เชื่อมโยงการขนส่งสาธารณะแก่ประชาชนระหว่างกรุงเทพมหานคร และจังหวัดนนทบุรี โดยช่วยให้ประชาชนมีความสะดวกในการเดินทาง และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ตลอดจนเป็นการลดปัญหาการจราจรติดขัด ลดเวลาการเดินทาง และลดค่าใช้จ่ายที่ต้องสูญเสียไปกับการใช้พลังงานเชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บัดนี้ ได้เวลาอันเป็นมหาอุดมฤกษ์แล้ว ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานกราบบังคมทูลเชิญใต้ฝ่าละอองพระบาท เสด็จขึ้นขึ้นขานชาลาประทับรถไฟฟ้าพระที่นั่งไปยังศูนย์ซ่อมบำรุงฯ และศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี เพื่อเป็นการเปิดการเดินทางรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เพื่อเป็นสิริสวัสดิ์พัฒนามงคล สืบไป

ด้วยเกล้าด้วยกระหม่อม

ภาคผนวก Appendix

สาร

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

เนื่องในโอกาสจัดทำหนังสือที่ระลึกโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

.....

สืบเนื่องจากคำแถลงนโยบายของรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคมทางรางในระยะยาว โดยการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครกับเมืองบริวารเพิ่มเติม เพื่ออำนวยความสะดวก เกิดความรวดเร็ว และความปลอดภัยแก่ประชาชนในการคมนาคม กระทรวงคมนาคมซึ่งมีภารกิจหลักต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง จึงถือเป็นภารกิจเร่งด่วนในการเร่งรัดผลักดันให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนภายในประเทศในทุกด้านอย่างบูรณาการ

โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม หรือโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จนี้ เป็นอีกผลงานสำคัญของรัฐบาลที่ช่วยให้โครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น สามารถบรรเทาปัญหาการจราจรและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางระหว่างพื้นที่ปริมณฑลจังหวัดนนทบุรีกับกรุงเทพมหานคร ช่วยลดมลภาวะ ปริมาณการใช้พลังงาน เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ได้ดียิ่งขึ้น โดยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน ว่า “ฉลองรัชธรรม” และได้รับพระมหากรุณาธิคุณจากสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดการเดินทางรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรมอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๙

ในนามของกระทรวงคมนาคม ผมขอแสดงความชื่นชมและขอขอบคุณผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และทุกภาคส่วน ที่ได้ร่วมแรงร่วมใจกันทุ่มเท เสียสละ ผลักดัน ขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม เกิดผลสำเร็จเป็นรูปธรรม ทำให้เกิดประสิทธิผลสูงสุดต่อความเป็นอยู่ของประชาชน สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล โดยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ทุกท่านจะเป็นกำลังสำคัญของกระทรวงคมนาคมในการร่วมกันสร้างสรรค์และพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อความมั่นคง มั่งคั่งอย่างยั่งยืนของประเทศไทยสืบไป.



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ภาคผนวก Appendix

สารจากประธานกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ภายใต้วิสัยทัศน์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่มุ่งจะเป็นองค์กรหลักในการจัดให้มีบริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพและครบวงจร เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ผมในฐานะประธานกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จึงมีความมุ่งมั่นที่จะผลักดันโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้สำเร็จลุล่วงตามนโยบายของรัฐบาล ด้วยเล็งเห็นว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพและมีโครงข่ายครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่นั้น เป็นปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศให้หลุดพ้นไปได้อย่างรวดเร็ว

จากความมุ่งมั่นและใส่ใจในการดำเนินงานตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ส่งผลให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สามารถดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมจนประสบความสำเร็จและสามารถเปิดให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรีได้อย่างสมบูรณ์ โดยได้รับพระมหากรุณาธิคุณล้นเกล้าล้นกระหม่อมอย่างหาที่สุดมิได้จากสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินมาทรงเปิดการเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ ที่ผ่านมา

นอกจากนี้ในอนาคต การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยยังมีโครงการที่กำลังดำเนินการอีกหลายโครงการ ทั้งโครงการรถไฟฟ้า ส่วนต่อขยาย และโครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง - บางแค และบางซื่อ - ท่าพระ ซึ่งจะเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ และ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามลำดับ รวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ใต้) ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ที่จะแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ซึ่งจะแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อให้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายครอบคลุมทุกพื้นที่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

และเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครให้ครอบคลุมยิ่งขึ้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจึงได้เสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการก่อสร้างอีก ๓ โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันออก) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ทั้งยังจัดเตรียมโครงการที่มีความพร้อมจะดำเนินการ ซึ่งอยู่ในระหว่างขั้นตอนการนำเสนอคณะรัฐมนตรีจำนวน ๒ โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ใต้) ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย ๔

ในนามของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ผมมีความตั้งใจเป็นอย่างยิ่งที่จะผลักดันโครงการรถไฟฟ้ามหานครให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ เพื่อให้ประชาชนเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น และต้องขอขอบคุณผู้บริหาร รวมถึงพนักงานทุกท่าน ตลอดจน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งให้การสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทยด้วยดีตลอดมา ทั้งนี้ผมขอให้คำมั่นว่าจะมุ่งมั่น ตั้งใจ ที่จะดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า
ทุกโครงการให้แล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนดไว้ เพื่อประโยชน์สูงสุดของประชาชนและความก้าวหน้า
ของประเทศชาติในอนาคต

พลเอก



(ยอद्यุทธ บุญญาธิการ)

ประธานกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ภาคผนวก Appendix

สารจากผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้รับผิดชอบโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนได้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่มีโครงข่ายครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล อันจะช่วยลดปัญหาการจราจร พัฒนาคุณภาพชีวิต และกระตุ้นการเติบโตด้านเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งที่ผ่านมา รฟม. ได้ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าที่มีความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรมอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ที่สำเร็จลุล่วงจนสามารถเปิดให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรีไปแล้ว เมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ ที่ผ่านมา

โดยก่อนการเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ รฟม. ได้จัดให้มีการทดลองเดินรถเสมือนจริง รวมถึงเปิดให้ประชาชนทดลองโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เพื่อเตรียมความพร้อมให้การทำงานของระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการทุกส่วนมีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมนี้จะสามารถช่วยลดระยะเวลาการเดินทางได้ ทำให้สามารถจัดสรรเวลาสำหรับกิจกรรมต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะส่งผลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

ผมในฐานะผู้ว่าการ รฟม. รู้สึกภูมิใจเป็นอย่างยิ่ง ที่การเปิดให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมนี้ จะช่วยพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ที่อยู่อาศัยในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรี ทั้งในด้านของการลดภาระค่าใช้จ่ายสำหรับยานพาหนะ ประหยัดเวลาในการเดินทาง โดยเฉพาะประชาชนในจังหวัดนนทบุรีที่จะสามารถเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานครได้สะดวกรวดเร็วขึ้น และยังช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศ เพื่อรักษาสภาพแวดล้อม ซึ่งนับเป็นอีกหนึ่งความสำเร็จที่เกิดจากความตั้งใจในการดำเนินงานของ รฟม. ตามที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ว่า จะผลักดันโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ให้สำเร็จลุล่วงตามแผนงานและสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล

ทั้งนี้ในปัจจุบัน รฟม. มีโครงการรถไฟฟ้าอีกหลายโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ รวมถึงโครงการที่จะเริ่มดำเนินการในระยะเวลาอันใกล้นี้ ซึ่งในที่สุดหากทุกโครงการแล้วเสร็จเป็นรูปธรรม คาดว่าจะส่งผลประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างสูงสุด ทั้งนี้ ในฐานะผู้ว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ผมขอให้คำมั่นว่า รฟม. จะดำเนินงานด้วยความมุ่งมั่นและใส่ใจ เพื่ออนาคตที่ดีของประชาชนและการคมนาคมของไทยต่อไป



(นายพิระยุทธ สิงห์พัฒนากุล)

ผู้ว่าการ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ภาคผนวก Appendix

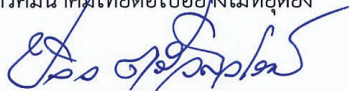
สารจากประธานกรรมการบริหาร บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ นับเป็นปีที่สำคัญปีหนึ่งของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เมื่อบริษัทฯ ได้มีโอกาสร่วมเป็นส่วนหนึ่งในความสำเร็จของโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ของประเทศคือ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน โดยเป็นโครงการที่มีระยะทางรวม ๒๓ กิโลเมตร และมีสถานีให้บริการทั้งหมด ๑๖ สถานี โดยได้เปิดให้บริการแก่ประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรีไปเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ ที่ผ่านมา

โดยสิ่งที่สร้างความภูมิใจแก่ BEM ไม่เพียงเพราะการได้ดำเนินงานตามวิสัยทัศน์ในการมุ่งมั่นเป็นผู้นำการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน แต่ที่สำคัญยิ่งไปกว่านั้น คือการได้เป็นส่วนหนึ่งของการร่วมก่อประโยชน์ให้แก่ประชาชนในด้านการคมนาคม อันจะช่วยให้เกิดการพัฒนาทั้งในเรื่องคุณภาพชีวิตของผู้ใช้บริการ และความเจริญก้าวหน้าของประเทศไทย ทั้งนี้เพราะ BEM ยึดมั่นให้บริการด้านการเดินรถไฟฟ้าด้วยความมุ่งมั่นและใส่ใจ ดูแลผู้ให้บริการทุกท่านด้วยมาตรฐานและหัวใจแห่งการบริการ เพื่อให้รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมเป็นทางเลือกแรกของประชาชนในพื้นที่ที่ต้องการจะเดินทางด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม นับเป็นรถไฟฟ้าสายที่สองที่ BEM ได้รับความไว้วางใจจาก รฟม. ให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถ ต่อเนื่องจากสายแรกคือ รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าทุกการทำงานและการให้บริการของ BEM จะสร้างความพึงพอใจและประทับใจแก่ผู้ให้บริการ อันจะนำมาซึ่งขวัญและกำลังใจให้พนักงานทุกภาคส่วนของ BEM ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มที่และเต็มความสามารถ

ทั้งนี้ ผมในนามของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ขอขอบคุณผู้เกี่ยวข้องที่คอยสนับสนุนการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมจนประสบความสำเร็จ ตลอดจนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่ไว้วางใจให้บริษัทได้อยู่เคียงข้างคอยส่งมอบบริการที่ดีมาอย่างต่อเนื่อง ผม ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนของ BEM ขอให้เชื่อมั่นว่า เราจะมุ่งมั่นทุ่มเทปฏิบัติงาน ช่วยกันพัฒนาและสร้างความยั่งยืนให้การคมนาคมไทยต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง



(นายปลิว เตรีวเวทย์)

ประธานกรรมการบริหาร

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



รายชื่อคณะทำงานฝ่ายประชาสัมพันธ์ สุจิตร์ และของที่ระลึก
พิธีเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ

Name List of Working Group on Public Relations,
Programme and Souvenir
The Opening Ceremony of the MRT Purple Line
Project: Bang Yai - Bang Sue Section







คณะกรรมการฝ่ายประชาสัมพันธ์ สุจิตร์ และของที่ระลึก พิธีเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ

- | | |
|---|-------------------------------|
| ๑. นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ
ผู้ช่วยผู้ว่าการ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | คณะกรรมการ |
| ๓. นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข
ผู้ช่วยผู้ว่าการ และรักษาการผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง ๒
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | คณะกรรมการ |
| ๔. นายกาจผจญ อุดมธรรมภักดี
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | คณะกรรมการ |
| ๕. นายพัฒนพงษ์ พงศ์ศุภสมิทธิ์
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง ๑
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | คณะกรรมการ |
| ๖. นายสมคิด ลีลิตธรรม
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | คณะกรรมการ |
| ๗. นางกมลทิพย์ ดวงส้ม
พนักงานบริหารอาวุโส ๑๑ ฝ่ายกฎหมาย
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | คณะกรรมการ |
| ๘. นางสาวกันตา ชิวภักดี
พนักงานบริหารอาวุโส ๑๑ สำนักธุรกิจบัตรโดยสาร
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | คณะกรรมการ |
| ๙. นายสมพล อรุณเลิศ
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ (สายสีม่วง)
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) | คณะกรรมการ |
| ๑๐. นางสาวสิริธิดา ธรรมกุล
ผู้อำนวยการสำนักผู้ว่าการ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | คณะกรรมการและเลขานุการ |
| ๑๑. นางสาวจิรฐา วัฒนประดิษฐ์
ผู้อำนวยการกองสื่อสารองค์กร สำนักผู้ว่าการ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๑๒. นายชนะชัย ช้องสว่าง
พนักงานบริหารอาวุโส ๑๑ สำนักผู้ว่าการ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

Working Group on Public Relations, Programme and Souvenir

The Opening Ceremony of the MRT Purple Line Project: Bang Yai – Bang Sue Section

1.	Mr. Theeraphan Tachasirinugune Deputy Governor (Strategy and Planning) Mass Rapid Transit Authority of Thailand	Chairman
2.	Mr. Sarot T.Suwan Assistant Governor Mass Rapid Transit Authority of Thailand	Member
3.	Mr. Surachet Laophulsuk Assistant Governor, Acting Director of Construction Management Department 2 Mass Rapid Transit Authority of Thailand	Member
4.	Mr. Gardphajon Udomdhammakdi Director of MRT Project Development Department Mass Rapid Transit Authority of Thailand	Member
5.	Mr. Pattanaphong Phongsupatsamit Director of Construction Management Department 1 Mass Rapid Transit Authority of Thailand	Member
6.	Mr. Somkid Leelittam Director of Information Technology Department Mass Rapid Transit Authority of Thailand	Member
7.	Mrs. Kamoltip Duang-som Senior Administration Officer 11, Legal Affairs Department Mass Rapid Transit Authority of Thailand	Member
8.	Miss Kanta Chiwapakdee Senior Administration Officer 11, Office of Fare Media Business Mass Rapid Transit Authority of Thailand	Member
9.	Mr. Sompon Aroonloes Train Operations Department PPL Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited	Member
10.	Miss Sirithida Thammakul Director of Office of the Governor Mass Rapid Transit Authority of Thailand	Member and Secretary
11.	Miss Jirata Wattanapradit Director of Public Affairs & Communication Division, Office of the Governor Mass Rapid Transit Authority of Thailand	Member and Assistant Secretary
12.	Mr. Chnachai Chongsavange Senior Administration Officer 11, Office of the Governor Mass Rapid Transit Authority of Thailand	Member and Assistant Secretary











การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
Mass Rapid Transit Authority of Thailand

๑๗๕ ถนนพระราม ๙ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร ๑๐๓๒๐
โทรศัพท์ ๐-๒๗๑๖-๔๐๐๐ โทรสาร ๐-๒๗๑๖-๔๐๑๙

175 Rama IX Rd., Huai Khwang, Bangkok 10320, Thailand
Tel. 0-2716-4000 Fax 0-2716-4019
MRTA Website: www.mrta.co.th E-mail: pr@mrta.co.th

