

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 กรอบนโยบาย	1-2
1.2.1 ความสอดคล้องของโครงการต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)	1-2
1.2.2 ความสอดคล้องของโครงการต่อแผนพัฒนาอื่นๆ	1-3
1.3 สภาพเศรษฐกิจและสังคม	1-4
1.3.1 ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม	1-4
1.3.2 ประชากร	1-5
1.3.3 ครีวเรือน	1-5
1.3.4 การจ้างงาน	1-6
1.3.5 การท่องเที่ยว	1-6
1.4 ความสอดคล้องจากโครงการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับรถไฟความเร็วสูงที่ผ่านมา	1-9
1.5 ขอบเขตการศึกษาและออกแบบ	1-12
1.6 สรุปข้อมูลโครงการ	1-14
บทที่ 2 ผลการศึกษาทางวิศวกรรมและการออกแบบ	
2.1 สถานที่ตั้งโครงการ	2-1
2.1.1 แนวเส้นทางโครงการ	2-1
2.1.2 สรุปแนวเส้นทางและตำแหน่งสถานีที่เหมาะสม	2-11
2.2 ความเหมาะสมทางเทคนิค	2-18
2.2.1 การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า	2-18
2.2.2 แผนการเดินทาง การบำรุงรักษา และจำนวนขบวนรถ	2-25
2.3 ขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินโครงการ	2-33
2.4 ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม	2-37
2.4.1 ด้านสถาปัตยกรรมสถานีและย่านสถานี	2-37
2.4.2 ด้านโครงสร้างรองรับทางรถไฟ (Track Structure)	2-58
2.4.3 ด้านโครงสร้างคันทางรถไฟ (Permanent Way Structure)	2-61
2.4.4 ด้านระบบรถไฟ	2-63
2.4.5 ด้านศูนย์ซ่อมบำรุงระบบล้อเลื่อน (Rolling Stock Maintenance Depot)	2-71
2.4.6 ด้านการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	2-72
2.4.7 ด้านระบบระบายน้ำ	2-75
2.4.8 การออกแบบระบบไฟฟ้าและเครื่องกลในสถานี	2-87

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.5 การประมาณราคาค่าลงทุนโครงการเบื้องต้น	2-91
2.5.1 ประมาณราคาค่าก่อสร้างงานโยธา สถาปัตยกรรมและระบบไฟฟ้าเครื่องกลของทางวิ่งและสถานี	2-91
2.5.2 ประมาณราคางานระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับรถไฟความเร็วสูง	2-91
2.5.3 การประเมินราคาค่าทดแทนที่ดินและอาคารสิ่งปลูกสร้าง	2-92
2.5.4 ผลสรุปการประมาณราคาและระยะเวลาดำเนินโครงการ	2-92
บทที่ 3 ผลการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน และการบริหารจัดการองค์กร	
3.1 การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ	3-1
3.1.1 แนวคิดการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ	3-1
3.1.2 การประเมินค่าใช้จ่ายในการลงทุนด้านเศรษฐกิจของโครงการ	3-1
3.1.3 ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของโครงการ	3-3
3.1.4 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการ	3-4
3.1.5 การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการทางเศรษฐกิจ	3-5
3.2 ความเหมาะสมทางการเงิน	3-7
3.2.1 การประเมินรายได้ของโครงการ	3-8
3.2.2 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงินของโครงการ	3-10
3.2.3 การวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางการเงินของโครงการ	3-11
3.3 การบริหารจัดการองค์กร	3-16
3.3.1 การทบทวนรูปแบบการบริหารจัดการในต่างประเทศ	3-16
3.3.2 แนวทางที่เป็นข้อเสนอเบื้องต้นเพื่อการจัดตั้งองค์กรเพื่อการพัฒนา ระบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หัวหิน	3-17
3.3.3 รูปแบบการบริหารจัดการที่มีความเหมาะสม	3-20
บทที่ 4 ผลการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
4.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในเส้นทาง	4-1
4.1.1 ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	4-1
4.1.2 ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี	4-6
4.1.3 ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์	4-8
4.2 การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	4-10
4.2.1 พื้นที่ศึกษาโครงการ	4-10
4.2.2 กลุ่มเป้าหมาย	4-10
4.2.3 ผลการดำเนินงาน	4-10
4.2.4 สรุปประเด็นสำคัญ	4-20

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาและออกแบบ	
5.1 ผลการศึกษาทางวิศวกรรมและการออกแบบ	5-1
5.1.1 สถานีและการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟไทย	5-2
5.1.2 งานออกแบบรถไฟความเร็วสูง	5-2
5.1.3 การศึกษาด้านการจราจรและการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร รูปแบบการเดินทาง แผนการเดินทาง ในรูปแบบเบื้องต้น	5-3
5.1.4 งานศึกษาค่าลงทุนการก่อสร้างโครงการ	5-4
5.2 งานศึกษา วิเคราะห์ความเหมาะสมและผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการบริหารจัดการองค์กร	5-5
5.3 งานศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	5-7
5.4 บทสรุป	5-8

สารบัญรูป

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	
รูปที่ 1.1-1 รูปโครงข่ายระบบรถไฟความเร็วสูงในปัจจุบัน	1-2
รูปที่ 1.3.5-1 สัดส่วนนักท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2554	1-7
รูปที่ 1.4-1 แผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง (พ.ศ. 2553)	1-11
บทที่ 2 ผลการศึกษาทางวิศวกรรมและการออกแบบ	
รูปที่ 2.1.1-1 แสดงแนวเส้นทางเลือกทั้ง 5 เส้นทาง	2-2
รูปที่ 2.1.1-2 แสดงแนวเส้นทางเลือกช่วงที่ 2 ช่วงบริเวณจังหวัดเพชรบุรี	2-5
รูปที่ 2.1.2-1 ผังแสดงระดับความสูงของบริเวณต่าง ๆ ตามแนวเส้นทาง ระยะที่ 1 ช่วงจากกรุงเทพฯ (สถานีบางซื่อ) ถึง สถานีหัวหิน	2-12
รูปที่ 2.1.2-2 แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงจากกรุงเทพฯ (สถานีบางซื่อ) ถึง สถานีหัวหิน	2-13
รูปที่ 2.1.2-3 ผังแสดงรูปแบบโครงสร้างและตำแหน่งจุดตัด ตามแนวเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน ช่วง สถานีบางซื่อ ถึง สถานีนครปฐม	2-14
รูปที่ 2.1.2-4 ผังแสดงรูปแบบโครงสร้างและตำแหน่งจุดตัด ตามแนวเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน ช่วง สถานีนครปฐม ถึง สถานีราชบุรี	2-15
รูปที่ 2.1.2-5 ผังแสดงรูปแบบโครงสร้างและตำแหน่งจุดตัด ตามแนวเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน ช่วง สถานีราชบุรี ถึง สถานีเพชรบุรี	2-16

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 2.1.2-6 ผังแสดงรูปแบบโครงสร้างและตำแหน่งจุดตัด ตามแนวเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน ช่วง สถานีเพชรบุรี ถึง สถานีหัวหิน	2-17
รูปที่ 2.2.1-1 เปรียบเทียบสัดส่วนรูปแบบการเดินทางในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด	2-20
รูปที่ 2.2.1-2 เปรียบเทียบสัดส่วนรูปแบบการเดินทางจังหวัดตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง	2-20
รูปที่ 2.2.1-3 แนวทางศึกษาการคาดการณ์ปริมาณสินค้า	2-24
รูปที่ 2.2.2-1 กราฟแสดงเวลาเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-หัวหิน	2-26
รูปที่ 2.2.2-2 กราฟแสดงเวลาเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์	2-26
รูปที่ 2.2.2-3 กราฟการเดินทาง (TIME-SPACE GRAPH) ระหว่างกรุงเทพฯ-หัวหิน พ.ศ. 2567	2-31
รูปที่ 2.2.2-4 กราฟการเดินทาง (TIME-SPACE GRAPH) ของรถขาขึ้นและขาล่อง ระหว่างกรุงเทพฯ-หัวหิน พ.ศ. 2597	2-32
รูปที่ 2.4.1-1 แสดงการพัฒนาย่านสถานีนครปฐม	2-37
รูปที่ 2.4.1-2 แสดงการพัฒนาย่านสถานีราชบุรี (คูบัว)	2-38
รูปที่ 2.4.1-3 แสดงการพัฒนาย่านสถานีเพชรบุรี	2-39
รูปที่ 2.4.1-4 แสดงการพัฒนาย่านสถานีหัวหิน (บ่อฝ้าย)	2-40
รูปที่ 2.4.1-5 แสดงผังพื้นที่สถานีนครปฐม	2-43
รูปที่ 2.4.1-6 แสดงรูปแบบสถานีนครปฐม	2-44
รูปที่ 2.4.1-7 แสดงผังพื้นที่สถานีราชบุรี (บ้านคูบัว)	2-44
รูปที่ 2.4.1-8 แสดงรูปแบบสถานีราชบุรี (บ้านคูบัว)	2-45
รูปที่ 2.4.1-9 แสดงผังพื้นที่สถานีเพชรบุรี	2-45
รูปที่ 2.4.1-10 แสดงรูปแบบสถานีเพชรบุรี	2-46
รูปที่ 2.4.1-11 แสดงผังพื้นที่สถานีหัวหิน (บ่อฝ้าย)	2-46
รูปที่ 2.4.1-12 แสดงรูปแบบสถานีหัวหิน (บ่อฝ้าย)	2-47
รูปที่ 2.4.1-13 แสดงรูปทัศนียภาพภายนอกสถานีนครปฐม	2-48
รูปที่ 2.4.1-14 แสดงรูปทัศนียภาพภายในสถานีนครปฐม	2-48
รูปที่ 2.4.1-15 แสดงรูปทัศนียภาพภายนอกสถานีราชบุรี (บ้านคูบัว)	2-49
รูปที่ 2.4.1-16 แสดงรูปทัศนียภาพภายในสถานีราชบุรี (บ้านคูบัว)	2-50
รูปที่ 2.4.1-17 แสดงรูปทัศนียภาพภายนอกสถานีเพชรบุรี	2-51
รูปที่ 2.4.1-18 แสดงรูปทัศนียภาพภายในสถานีเพชรบุรี	2-51
รูปที่ 2.4.1-19 แสดงรูปทัศนียภาพภายนอกสถานีหัวหิน (บ่อฝ้าย)	2-52
รูปที่ 2.4.1-20 แสดงรูปทัศนียภาพภายในสถานีหัวหิน (บ่อฝ้าย)	2-53
รูปที่ 2.4.2-1 รูปตัดทั่วไปของทางรถไฟระดับดินในช่วงดินอ่อน	2-59
รูปที่ 2.4.2-2 รูปตัดทั่วไปของทางรถไฟยกระดับความยาวช่วง 15 เมตร และ 40 เมตร	2-60
รูปที่ 2.4.3-2 แสดงภาพตัดขวางทางวิ่ง	2-63
รูปที่ 2.4.4-1 ภาพแสดงระบบควบคุม สัญญาณ และอาณัติสัญญาณ ด้วย ETCS LEVEL 1	2-65

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 2.4.4-2 ภาพแสดงระบบควบคุม สัญญาณ และอาณัติสัญญาณ ด้วย ERTMS LEVEL 2	2-65
รูปที่ 2.4.4-3 ตำแหน่งฐานช่อมบำรุงทางขนาดหนัก (ประมาณกิโลเมตรที่ 152)	2-69
รูปที่ 2.4.4-4 แสดง MASTER LAYOUT และ TRACK DIAGRAM ฐานช่อมบำรุงทางขนาดหนัก	2-69
รูปที่ 2.4.4-5 ตำแหน่งฐานช่อมบำรุงทางขนาดเบา (ประมาณกิโลเมตรที่ 69)	2-70
รูปที่ 2.4.4-6 แสดง MASTER LAYOUT และ TRACK DIAGRAM ฐานช่อมบำรุงทางขนาดเบา	2-70
รูปที่ 2.4.5-1 ภาพแสดงศูนย์ช่อมบำรุงในแต่ละระยะ	2-72
รูปที่ 2.4.6-1 แสดงจุดตัดกรณีรถไฟความเร็วสูงเป็นทางยกระดับ (กรณีนี้ ไม่ต้องแก้ไขถนนหรือสะพานเดิม)	2-73
รูปที่ 2.4.6-2 แสดงจุดตัดกรณีรถไฟความเร็วสูงอยู่ระดับพื้นดิน (กรณีนี้ ต้องก่อสร้างสะพานสำหรับรถยนต์ใหม่)	2-74
รูปที่ 2.4.6-3 รูปตัดขวางของสะพานสำหรับรถยนต์ที่จะก่อสร้างใหม่	2-74
รูปที่ 2.4.6-4 รูปตัดขวางของทางลอดสำหรับรถยนต์ที่จะก่อสร้างใหม่	2-75
รูปที่ 2.4.7-2 กราฟความสัมพันธ์ระหว่างความเข้ม ความถี่และ รอบปีการเกิดซ้ำของฝน (IDF CURVE)	2-81

บทที่ 3 ผลการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน และการบริหารจัดการองค์กร

รูปที่ 3.2.1-1 เปรียบเทียบรายได้และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการโครงการ	3-9
รูปที่ 3.3.2-1 ผังโครงสร้างกรรมขนส่งทางราง	3-17

สารบัญตาราง

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	
ตารางที่ 1.3.5-1 แหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมในเมืองไทย 10 อันดับแรก ปี 2554	1-8
ตารางที่ 1.4-1 ตารางสรุปผลการวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์ โครงการรถไฟด่วน/รถไฟความเร็วสูง	1-10
ตารางที่ 1.4-2 ตารางสรุปผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการเงินกรณีรัฐบาลลงทุนทั้งหมด ของระบบรถไฟด่วน/รถไฟความเร็วสูงทั่วประเทศ	1-12
บทที่ 2 ผลการศึกษาทางวิศวกรรมและการออกแบบ	
ตารางที่ 2.2.1-1 พารามิเตอร์ที่ใช้ในแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง	2-18
ตารางที่ 2.2.1-2 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง	2-21
ตารางที่ 2.2.1-3 ปริมาณผู้โดยสารขึ้น-ลงสถานี กรณีเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน	2-21
ตารางที่ 2.2.1-4 ปริมาณผู้โดยสารขึ้น-ลงสถานี กรณีเส้นทางกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี	2-22

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 2.2.1-5 ปริมาณผู้โดยสารขึ้น-ลงสถานี กรณีกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์	2-23
ตารางที่ 2.2.1-6 คาดการณ์ปริมาณสินค้าที่จะปรับเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่ง โดยรถไฟฟ้าความเร็วสูงในแต่ละพื้นที่	2-25
ตารางที่ 2.2.2-1 ตารางแสดงการเดินรถ/วัน/ทิศทาง	2-27
ตารางที่ 2.2.2-2 แสดงความต้องการจำนวนขบวนรถ	2-30
ตารางที่ 2.2.2-3 แสดงจำนวนกิโลเมตรทำการของรถไฟฟ้าความเร็วสูง	2-30
ตารางที่ 2.4.1-1 สรุปรูปแบบสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง	2-39
ตารางที่ 2.4.3-1 ข้อกำหนดที่ใช้ในการออกแบบคันทางรถไฟ	2-59
ตารางที่ 2.4.6-1 สรุปงานการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	2-70
ตารางที่ 2.4.7-1 คุณสมบัติของกลุ่มน้ำย่อยและปริมาณน้ำหลากที่เกิดขึ้น ในรอบปีการเกิดซ้ำที่พิจารณา	2-76
ตารางที่ 2.4.7-2 เกณฑ์การกำหนดรอบปีการเกิดซ้ำ สำหรับการออกแบบอาคารระบายน้ำ แต่ละประเภท ตามแนวเส้นทางรถไฟ	2-77
ตารางที่ 2.4.7-3 ค่าสัมประสิทธิ์อัตราการใช้ของน้ำ (C) บนพื้นวัสดุชนิดต่างๆ	2-79
ตารางที่ 2.4.7-4 ค่าสัมประสิทธิ์ความขรุขระของพื้นทางน้ำและท่อ (Manning's n)	2-80
ตารางที่ 2.4.7-5 ขนาดพื้นที่ช่องเปิดที่ต้องการสำหรับการระบายปริมาณน้ำหลาก ในรอบปีการเกิดซ้ำที่พิจารณา	2-83
บทที่ 3 ผลการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน และการบริหารจัดการองค์กร	
ตารางที่ 3.1.2-1 มูลค่าทางเศรษฐกิจของค่าลงทุนโครงการ	3-2
ตารางที่ 3.1.3-1 มูลค่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของโครงการ	3-3
ตารางที่ 3.1.4-1 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการ	3-4
ตารางที่ 3.1.5-1 ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางด้านเศรษฐกิจของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หัวหิน	3-5
ตารางที่ 3.1.5-2 ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางด้านเศรษฐกิจของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี (หัวหิน-สุราษฎร์ธานี เปิดให้บริการ พ.ศ. 2567)	3-6
ตารางที่ 3.1.5-3 ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางด้านเศรษฐกิจของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี (หัวหิน-สุราษฎร์ธานี เปิดให้บริการ พ.ศ. 2570)	3-6
ตารางที่ 3.1.5-4 ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางด้านเศรษฐกิจของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์	3-7
ตารางที่ 3.2.1-1 รายได้จากค่าโดยสารของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง	3-8
ตารางที่ 3.2.1-2 รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	3-8
ตารางที่ 3.2.2-1 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงินของโครงการ	3-10

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 3.2.2-2 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงินของโครงการ กรณีรัฐเป็นผู้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน	3-11
ตารางที่ 3.2.3-1 ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางการเงินของ กรณีรัฐเป็นผู้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน	3-12
ตารางที่ 3.2.3-2 ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางการเงินของโครงการ - 1 เส้นทางกรุงเทพ-สุราษฎร์ธานี (หัวหิน-สุราษฎร์ธานี เปิดให้บริการ พ.ศ. 2567)	3-13
ตารางที่ 3.2.3-3 ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางการเงินของโครงการ เส้นทางกรุงเทพ-สุราษฎร์ธานี (หัวหิน-สุราษฎร์ธานี เปิดให้บริการ พ.ศ. 2570)-2	3-14
ตารางที่ 3.2-1 ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางการเงินของโครงการ เส้นทางกรุงเทพ-ปาดังเบซาร์	3-15
ตารางที่ 3.3.1-1 เปรียบเทียบรูปแบบของโครงการดำเนินการ	3-16
บทที่ 4 ผลการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
ตารางที่ 4.2.3-1 กำหนดการประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 1	4-13
ตารางที่ 4.2.3-2 กำหนดการประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 2	4-14
ตารางที่ 4.2.3-3 กำหนดการประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 3	4-15
ตารางกำหนดการประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง	4-17
ตารางที่ 4.2.3-4 กำหนดการและพื้นที่เป้าหมายของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	4-18
ตารางที่ 4.2.4-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ และการนำไปพัฒนา ประกอบการออกแบบและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟ ความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน	4-20
ตารางที่ 4.2.4-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ และการนำไปพัฒนา ประกอบการออกแบบและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟ ความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน	4-21
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาและออกแบบ	
ตารางที่ 5.2.1-1 แนวทางการลงทุนที่เหมาะสมสำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน	5-3