

## กระทู้ถามที่ ๕๘๓ ร.

สภาผู้แทนราษฎร

๑ ธันวาคม ๒๕๔๕

เรื่อง การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในโครงการไฮสปีดเทรน  
กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ตามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ดังต่อไปนี้

กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นพื้นที่ตั้งสถานประกอบการ สำนักงาน และเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเป็นศูนย์รวมปัญหาหลายด้าน เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งนำไปสู่ความสูญเสียทางเศรษฐกิจและความสูญเสียทางด้านคุณภาพชีวิตที่ไม่สามารถประเมินตัวเลขได้อย่างแน่ชัด ส่วนหนึ่งก็เนื่องจากการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลจำนวนมาก เนื่องจากคนจำนวนมากที่เดินทางเข้ามาทำงานหรือติดต่อทางธุรกิจในเขตพื้นที่ชั้นในกรุงเทพมหานคร จะต้องเดินทางมาจากเขตชานเมืองและหัวเมืองรอบนอก จึงจำเป็นต้องใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนไม่สามารถตอบสนองได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการขยายตัวออกไปสู่เขตชานเมืองและหัวเมืองรอบนอกจึงเป็นสิ่งที่รัฐบาลจะต้องเตรียมการรองรับในอนาคต จึงขอเรียนถามว่า

๑. รัฐบาลมีนโยบายที่จะให้มีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรูปแบบใหม่เพื่อเชื่อมต่อระหว่างเมืองหลวงกับหัวเมืองต่าง ๆ หรือไม่ อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๒. รัฐบาลมีนโยบายที่จะให้มีการลงทุนก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนในรูปแบบไฮสปีดเทรนเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลวงกับหัวเมือง เช่น กรุงเทพฯ - ราชบุรี กรุงเทพฯ - ชลบุรี กรุงเทพฯ - สุพรรณบุรี หรือกรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง และลดการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเข้าเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพฯ หรือไม่ อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

ขอให้ตอบในราชกิจจานุเบกษา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

เปรมศักดิ์ เพียยุระ

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคไทยรักไทย

จังหวัดขอนแก่น

## คำตอบกระทู้ถามที่ ๕๘๓ ร.

ของ นายเปรมศักดิ์ เพียยุระ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดขอนแก่น  
เรื่อง การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในโครงการไฮสปีดเทรน

ข้าพเจ้า นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ขอตอบกระทู้ถามของท่านสมาชิกผู้มีเกียรติ ดังนี้

### คำถาม

๑. รัฐบาลมีนโยบายที่จะให้มีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรูปแบบใหม่เพื่อเชื่อมต่อระหว่างเมืองหลวงกับหัวเมืองต่างๆ หรือไม่ อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

คำตอบ รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานคร และหัวเมืองต่างๆ เป็นอย่างมาก โดยมีแนวคิดว่าต้องมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพ ให้สามารถรองรับการเดินทางเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในเมืองควบคู่กับการพัฒนาเมือง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งด้วยการพัฒนาระบบราง รวมถึงการเชื่อมต่อกับระบบอื่นๆ โดยได้ศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาโครงการขนส่งด้วยระบบรางในช่วงระยะ ๒๐ ปี และได้มีการศึกษาอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ดังนี้

๑. แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องเพื่อกำหนดแนวทางการขนส่งระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องในช่วงระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๔๕ - ๒๕๖๔) ซึ่งการศึกษาดังกล่าวดำเนินการเสร็จแล้ว อยู่ระหว่างการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา โดยการศึกษาดังกล่าวได้แสดงแนวทางพัฒนาโครงการขนส่งมวลชนระบบรางให้มีความครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น สืบเนื่องจากความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ในกรุงเทพมหานครค่อนข้างสูง จึงทำให้ต้องมีการกระจายความเจริญไปยังศูนย์ระดับรอง ๑๑ แห่ง ได้แก่ ศูนย์บางปะอิน ศูนย์บางไทร ศูนย์ลาดหลุมแก้วใหม่ ศูนย์ตลิ่งชัน ศูนย์บางขุนเทียน ศูนย์บางพลีใหม่ ศูนย์ลาดกระบัง ศูนย์มีนบุรี ศูนย์มีนบุรีใหม่ (ลำลูกกา) ศูนย์รามอินทรา (ธัญบุรี) และศูนย์คลองหลวง นอกจากนี้ยังเสนอให้กรุงเทพ ฯ มีศูนย์คมนาคม ๓ แห่ง ทางด้านทิศเหนือ ทิศตะวันออกเฉียงใต้ และทิศตะวันออก เพื่อทำหน้าที่เชื่อมต่อและกระจายการเดินทางต่างระบบอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีเป้าหมายที่จะก่อสร้างโครงการขนส่งมวลชนในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ระยะทางรวม ๒๕๕.๘๕ กิโลเมตร โดยแบ่งการดำเนินการเป็น ๒ ระยะดังนี้

๑.๑ การพัฒนาระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘) : ระยะปรับตัวการพัฒนา ระยะทางรวม ๑๑๑.๕๓ กม. ประกอบด้วยโครงการดังต่อไปนี้

๑.๑.๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระยะทางรวม ๗๕.๔๔ กม. ประกอบด้วย

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทาง ๒๘.๔๗ กม.

- โครงการรถไฟฟ้าสายบางซื่อ - พญาไท ระยะทาง ๖.๐๕ กม.

- โครงการรถไฟฟ้าสายหัวลำโพง - บางซื่อ ระยะทาง ๗.๔๕ กม.

- โครงการรถไฟฟ้าสายบางซื่อ - รังสิต และโครงการรถไฟฟ้ายกระดับเดินรถทางไกลและรถสินค้าสายบางซื่อ - ดอนเมือง ระยะทาง ๓๗.๓๕ กม.

๑.๑.๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ระยะทางรวม ๑๓.๘ กม. ประกอบด้วย

- โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายหัวลำโพง - ท่าพระ - บางหว้า ระยะทาง ๕.๑๐ กม.

- โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายบางหว้า - บางแค ระยะทาง ๔.๗๐ กม.

๑.๑.๓ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวของกรุงเทพมหานคร (กทม.) ระยะทางรวม ๑๘.๖๕ กม. ประกอบด้วย

- โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายอ่อนนุช - สำโรง ระยะทาง ๕ กม.

- โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสะพานตากสิน - จุดเชื่อมแม่กลอง - ถนนเพชรเกษม ระยะทาง ๖.๘๐ กม.

- โครงการส่วนต่อขยายหมอชิต - รัชโยธิน ระยะทาง ๒.๘๕ กม.

๑.๒ การพัฒนาระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๖๔) : ระยะพัฒนาใหม่ที่ยั่งยืน ระยะทางรวม ๑๔๓.๕๖ กม. ประกอบด้วยโครงการดังต่อไปนี้

๑.๒.๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงของ รฟท. ระยะทางรวม ๔๕.๗๓ กม. ประกอบด้วย

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง - ศูนย์การขนส่งกรุงเทพด้านใต้ บริเวณบางหว้า ระยะทาง ๖.๕๔ กม.

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง - ศูนย์การขนส่งกรุงเทพด้านใต้ - มหาชัย ระยะทาง ๒๘.๒๖ กม.

- โครงการรถไฟฟ้าสายบางซื่อ - ดลิ่งชัน ระยะทาง ๑๔.๕๓ กม.

๑.๒.๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินของ รฟม. ระยะทางรวม ๔๒.๒ กม.

ประกอบด้วย

- โครงการรถไฟฟ้าสายวงแหวนด้านทิศเหนือ (บางซื่อ - ท่าพระ)

ระยะทาง ๑๓.๑๒ กม.

- โครงการรถไฟฟ้าสายวงแหวนด้านทิศใต้ (ท่าพระ - คลองเตย) ระยะทาง

๑๗.๕๐ กม.

- โครงการส่วนต่อขยายไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ บางซื่อ - สะพาน

พระนั่งเกล้า ระยะทาง ๑๑.๕๘ กม.

๑.๒.๓ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวของกรุงเทพมหานคร ระยะทางรวม

๒๐.๒๘ กม. ประกอบด้วย

- โครงการส่วนต่อขยายทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ สำโรง - สมุทรปราการ

ระยะทาง ๗.๕๑ กม.

- โครงการส่วนต่อขยายทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ พระราม ๑ - สะพาน

พระปิ่นเกล้า ระยะทาง ๔.๕๘ กม.

- โครงการส่วนต่อขยายทางทิศเหนือ รัชโยธิน - ดอนเมือง ระยะทาง

๗.๗๕ กม.

๑.๒.๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มของ รฟม. ระยะทาง ๓๑.๗๕ กม. ประกอบด้วย

- โครงการรถไฟฟ้าสายมีนบุรี - บริเวณโรงซ่อมบำรุงห้วยขวาง ระยะทาง

๑๕.๕๐ กม.

- โครงการรถไฟฟ้าสายโรงซ่อมบำรุงห้วยขวาง - วังบูรพา ระยะทาง

๑๑.๘๕ กม.

๑.๓ การศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่  
ต่อเนื่อง ได้กำหนดให้โครงข่ายของ รฟท. เป็นแกนหลักในการเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพ ฯ กับหัวเมือง  
ทั้ง ๔ ทิศ ได้แก่ เชื่อมต่อกับหัวเมืองทางด้านเหนือที่รังสิต เชื่อมต่อกับหัวเมืองด้านตะวันออกที่ลาดกระบัง  
เชื่อมต่อกับหัวเมืองด้านใต้ที่บางขุนเทียน/มหาชัย เชื่อมต่อกับหัวเมืองด้านตะวันตกที่ดลิ่งชัน ดังนั้น  
เพื่อให้การเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับหัวเมืองต่าง ๆ ทั้ง ๔ ทิศ สามารถพัฒนาไปได้ตามแผน  
แม่บทดังกล่าว รัฐบาลจึงได้เร่งรัดให้มีการดำเนินการ ดังนี้

๑.๓.๑ การศึกษาการพัฒนาศูนย์กลางคมนาคมขนส่งตากสินและโครงการรถไฟสายแม่กลองและส่วนต่อเนื่อง ซึ่งขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมทางรถไฟสายแม่กลองกับทางรถไฟสายใต้เพื่อช่วยร่นระยะทางจากเส้นทางนครปฐม (เส้นเดิม) ได้ประมาณ ๓๐ กิโลเมตร และเป็นโครงข่ายในการเชื่อมโยงกับหัวเมืองด้านใต้ รวมทั้งการเดินรถไฟฟ้าชานเมืองระหว่างกรุงเทพฯ - สมุทรสาคร - สมุทรปราการ หากผลการศึกษาแสดงให้เห็นโอกาสและความเป็นไปได้ของโครงการแล้ว รัฐบาลจะได้ดำเนินการตามขั้นตอนเพื่อนำไปสู่การก่อสร้าง ซึ่งจะเป็นการเริ่มต้นของการเชื่อมโยงโดยระบบรถไฟฟ้าชานเมืองที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพระหว่างกรุงเทพฯ - กับจังหวัดหัวเมือง และเป็นการเริ่มต้นของศูนย์กลางคมนาคมตามแนวคิดของแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง

๑.๓.๒ โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นโครงการทดแทนโครงการทางรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร (โครงการโฮปเวลล์) เดิมที่ได้มีการบอกเลิกสัญญากับบริษัท Hopewell ไป ในโครงการนี้ รฟท. ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้เพื่อทดแทนโครงการโฮปเวลล์ดังกล่าวแล้ว รัฐบาลจึงเร่งรัดให้มีการศึกษาในระดับออกแบบรายละเอียด

(๑) โครงการ ๑ สายเหนือ (ช่วงบางซื่อ - รังสิต) และย่านสถานีรถไฟบางซื่อ รัฐบาลมอบหมายให้ สนข. เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินโครงการ ซึ่งเป็นโครงข่ายในการเชื่อมโยงกับหัวเมืองด้านเหนือ และจะไปต่อเชื่อมกับโครงข่ายทางรถไฟรางคู่ที่ รฟท. ได้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จถึงบริเวณรังสิตเพื่อส่งเสริมโครงข่ายการเชื่อมโยงโดยทางรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ - กับหัวเมืองทางด้านเหนือให้ดียิ่งขึ้น รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับโครงการนี้เป็นอย่างมากเพราะนอกจากจะเป็นเส้นทางหลักในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟในการเชื่อมต่อกับหัวเมืองแล้ว ยังจะเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัดเนื่องจากจุดตัดกับทางรถไฟตามแยกที่สำคัญอีกหลายแห่ง เช่น สีแยกหลักสี่ สีแยกงามวงศ์วาน โครงการนี้สามารถใช้โครงสร้างเดิมที่มีการสร้างไว้แล้วจากโครงการโฮปเวลล์เดิมได้ถึงร้อยละ ๘๐ ซึ่งจะแก้ปัญหาทัศนียภาพของกรุงเทพมหานครจากโครงสร้างที่ถูกทิ้งร้างไว้ นอกจากนี้ยังเป็นการออกแบบการพัฒนาบางซื่อให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมด้านเหนือ โดยจะเป็นสถานีกลางการเดินรถไฟแทนสถานีหัวลำโพงตามแนวคิดของแผนแม่บท ๑ ซึ่งรัฐบาลจะสามารถนำผลจากการศึกษาออกแบบนี้ไปดำเนินการก่อสร้างโดยเน้นนโยบายใช้วัสดุในประเทศให้มากที่สุด ในส่วนที่จำเป็นต้องใช้วัสดุนำเข้า รัฐบาลจะพยายามทำในรูปแบบการค้าต่างตอบแทน (Barter Trade) ต่อไป

(๒) โครงการ ฯ สายตะวันออก (ช่วงพญาไท - หัวหมาก และส่วนต่อขยายเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ) และการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (อโศก) ซึ่งเป็นแนวสายทางหนึ่งที่แผนแม่บท ฯ ได้กำหนดไว้ และจะไปต่อเชื่อมกับโครงข่ายทางรถไฟรางคู่ที่ รฟท. ได้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จถึงบริเวณลาดกระบัง ผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดในส่วนนี้รัฐบาลจะนำไปดำเนินการก่อสร้างต่อไปในส่วนของการสร้างพื้นฐาน นอกจากนี้การศึกษานี้จะมีข้อเสนอแนะการเดินทางรถไฟว่าควรมีระบบใด เช่น การเดินรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อรัฐบาลจะได้นำไปประกอบการตัดสินใจต่อไป ส่วนผลการศึกษาในส่วนของการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (อโศก) นั้น จะเป็นการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่บริเวณอโศกให้เป็นศูนย์คมนาคมด้านตะวันออก ซึ่งรวมถึงการพัฒนาให้ศูนย์ดังกล่าวให้เป็นสถานีในเมืองสำหรับสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งหากมีความเหมาะสม รัฐบาลจะได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดเพื่อนำไปสู่การก่อสร้างต่อไป

๑.๓.๓ โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร สายตะวันตก (บางซื่อ - ดลิ่งชัน) เป็นการปรับปรุงเส้นทางตามแนวเส้นทางเดิมของ รฟท. ส่วนใหญ่อยู่ในระดับบนพื้นดินทางด้านตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ทางรถไฟสายนี้นอกจากจะพัฒนาการเชื่อมต่อกับหัวเมืองด้านตะวันตกแล้ว ยังจะช่วยรองรับการพัฒนาในเขตดลิ่งชันในอนาคตด้วย โครงการนี้รัฐบาลมอบ สนข. ทำการศึกษาความเป็นไปได้ ซึ่งเป็นส่วนประกอบส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาและออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนโครงการทางด่วนสายพญาไท - พุทธมณฑลบนเขตทางรถไฟของ รฟท. สายบางซื่อ - พระราม ๖ เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี

๒. แผนสนธิการพัฒนาการจราจรและขนส่งและการพัฒนาเมือง : ภาคมหานคร การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบขนส่งและจราจรควบคู่ไปกับการพัฒนาเมืองและการพัฒนาระดับภาค รวมถึงแผนการลงทุนทางด้านการคมนาคมขนส่งต่างๆ โดยเฉพาะศูนย์คมนาคมที่จะเป็นศูนย์ในการเชื่อมต่อระหว่างระบบต่างๆ และการกำหนดโครงข่ายด้านการจราจรในพื้นที่ศึกษาซึ่งครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและ ๑๘ จังหวัด โดยรอบ ได้แก่ สมุทรสาคร สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรสงคราม เพชรบุรี ราชบุรี กาญจนบุรี สุพรรณบุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา สระบุรี นครนายก ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ซึ่งรัฐบาลคาดว่าผลการศึกษาจะช่วยกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระหว่างหัวเมืองต่างๆ กับกรุงเทพมหานคร ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพ ฯ รวมถึงการกระจายผู้โดยสารจากต่างระบบอย่างมีประสิทธิภาพและการพัฒนาเมืองที่เหมาะสมในแต่ละจังหวัด

ซึ่งจะนำไปสู่การลดอัตราการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ การศึกษาดังกล่าวอยู่ระหว่างดำเนินการคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณไตรมาสแรกของปี พ.ศ. ๒๕๔๗

#### คำถาม

๒. รัฐบาลมีนโยบายที่จะให้มีการลงทุนก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนในรูปแบบไฮสปีดเทรนเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลวงกับหัวเมือง เช่น กรุงเทพฯ - ราชบุรี กรุงเทพฯ - ชลบุรี กรุงเทพฯ - สุพรรณบุรี หรือกรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง และลดการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเข้าเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพฯ หรือไม่ อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

คำตอบ รัฐบาลโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้เคยทำการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูงสำหรับประเทศไทยไว้เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๓๗ และได้เสนอแนวโครงข่ายไว้ ๖ โครงข่ายด้วยกัน คือ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ กรุงเทพฯ - หนองคาย กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี กรุงเทพฯ - มาบตาพุด - ระยอง กรุงเทพฯ - อรัญประเทศ และกรุงเทพฯ - ปาดังเบซาร์ - สุโขทัย โดยผลการศึกษาดังกล่าวแสดงให้เห็นว่ารถไฟความเร็วสูงจะช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศ แต่ต้องใช้งบลงทุนที่สูงมากจึงยังไม่มีควมคุ้มค่าทางการลงทุน ทั้งนี้ความคุ้มค่าจะมีสูงขึ้นหากประชากรในพื้นที่จังหวัดต่างๆ มีมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การศึกษาได้แสดงว่าแนวโครงข่ายด้านทิศตะวันออกจะมีความคุ้มค่าและความเป็นไปได้มากที่สุด โดยมีรายละเอียดเส้นทางและสถานี ได้แก่ กรุงเทพฯ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - บางปะกง - ชลบุรี - ศรีราชา - พัทยา - สัตหีบ - มาบตาพุด - ระยอง

ถึงแม้ว่าการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงจะมีมูลค่ามหาศาล แต่รัฐบาลก็ให้ความสำคัญอย่างมาก ในระยะแรกนี้ รฟท. กำลังดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการระบบการขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครสายตะวันออก (บางซื่อ - หัวหมาก และส่วนต่อขยายเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ) โดยหวังว่าผลการศึกษาดังกล่าวจะช่วยในการตัดสินใจของรัฐบาลได้ นอกจากนี้ สนข. ยังได้ทำการศึกษาโครงการศึกษาการพัฒนาศูนย์คมนาคมขนส่งตากสินและโครงการรถไฟสายแม่กลองและส่วนต่อเนื่อง ซึ่งจะมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้การดำเนินการรถไฟฟ้าชานเมืองระหว่างกรุงเทพฯ - สมุทรสาคร - สมุทรสงคราม - ราชบุรี (อำเภอปากท่อ) รวมอยู่ด้วย และหากการดำเนินกิจการรถไฟฟ้าชานเมืองมีความเป็นไปได้สูงแล้ว รัฐบาลอาจจะพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนารถไฟความเร็วสูงตามแนวสายทางนี้ ซึ่งสามารถปรับให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงสายใต้ตามที่ สศช. ได้เคยเสนอไว้