



# เปิดหุบไฮสปีด‘กทม.-โคราช’ ‘วีไอพี’เหมือนเครื่องบิน?!



**หมายเหตุ** - การประชุมความร่วมมือด้านรถไฟไทย-จีน ครั้งที่ 18 ที่มีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานฝ่ายไทยประชุมร่วมกับฝ่ายทางการจีน เพื่อเดินหน้าก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) เส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะแรกช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 252.5 กิโลเมตร(กม.) วงเงิน 179,412.21 ล้านบาท ได้ข้อสรุปเกี่ยวกับรายละเอียดการก่อสร้าง โดยจะนำเข้าสู่ที่ประชุมคณะกรรมการ(บอร์ด) รฟท. ในวันที่ 29 พฤษภาคม 2560 และเตรียมเสนอให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาในเดือนมิถุนายนนี้

**ที่** ประชุมมีข้อสรุปหลายเรื่อง ประกอบด้วย 1.จะนำเสนอโครงการก่อสร้างระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติเดือนมิถุนายน 2560

2.การออกแบบการก่อสร้างระยะที่ 1 มีความคืบหน้าไปมากแล้ว จะแล้วเสร็จและลงนามในสัญญาจ้างออกแบบได้ในเดือนกรกฎาคม 2560

3.ร่างเงื่อนไขการประกวดราคา (ทีโออาร์) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดทำไว้แล้ว โดยจะเปิดให้ผู้รับเหมาที่เป็นบริษัทของคนไทยเข้าประมูลงานก่อสร้าง และสามารถจับคู่กับบริษัทต่างชาติได้

4.รฟท.ในฐานะเจ้าของโครงการจะทำการเปิดประกวดราคาก่อสร้าง ตอนที่ 1 สถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. ในเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม 2560

5.เดือนสิงหาคม 2560 จะได้ตัวผู้รับเหมาและเริ่มงานก่อสร้างได้

6.การก่อสร้างตอนแรกจะใช้เงินประมาณ 200 ล้านบาท อาจจะใช้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ หรือใช้งบประมาณจากรัฐบาล และ

6.ตอนที่ 2 จากปากช่อง-คลองขนานจิตร ระยะทาง 11 กม. ตอนที่ 3 แก่งคอย-โคราช ระยะทาง 119 กม. และตอนที่ 4 กรุงเทพฯ-แก่งคอย ระยะทาง 119 จะเร่งรัดก่อสร้างต่อทันที

ทั้งนี้ รฟท.ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการดังกล่าว ได้เตรียมความพร้อมเพื่อเดินหน้าโครงการตามนโยบายรัฐบาลเช่นเดียวกันที่ผ่านมาได้จัดทำรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมเพิ่มเติม ภายหลังกระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า ยังไม่สมบูรณ์ 100% ล่าสุด รฟท.แจ้งว่าปรับปรุงเสร็จเรียบร้อยแล้ว จะนำเข้าสู่ที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. ในวันที่ 29 พฤษภาคม 2560

เนื้อหาหลักที่พิจารณาเพิ่มเติม คือ รายละเอียดแผนพัฒนาพื้นที่ตามแนวรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา กำหนดไว้ 3 สถานี คือ 1.สถานีสระบุรี มีพื้นที่ในอาคาร 1,200 ตารางเมตร (ตร.ม.) พื้นที่



ย่านสถานี 141.07 ไร่ และพื้นที่ใกล้เคียง 97 ไร่ 2.สถานีปากช่อง มีพื้นที่ในสถานี 1,200 ตร.ม. พื้นที่ย่านสถานี 396.57 ไร่ และพื้นที่ใกล้เคียงของกองทัพบก 541 ไร่ และ 3.สถานี นครราชสีมา มีพื้นที่ในสถานี 1,400 ตร.ม. และพื้นที่ย่านสถานี 63.94 ไร่ และหากรวมพื้นที่ภายในทุกสถานีทั้ง 3 แห่งจะมีพื้นที่ 3,800 ตร.ม. พื้นที่ย่านสถานี 601.59 ไร่ และพื้นที่ใกล้เคียง 638 ไร่เบื้องต้นกำหนดรูปแบบการพัฒนาโดยให้เอกชนเช่าระยะสั้น 5 ปี ในพื้นที่อาคารสถานี ส่วนที่ดินย่านสถานี ให้เอกชนเช่าระยะยาว 30 ปี ดังนั้น จะมีรายได้จากค่าเช่าพื้นที่และค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ประมาณการรายได้ 31,695 ล้านบาท ประมาณการรายได้ดังกล่าว คิดจากอัตราค่าเช่าพื้นที่ที่เทียบเคียงกับพื้นที่บริเวณสถานีของจังหวัดนั้นๆ โดยคิดอัตราเพิ่มร้อยละ 15 ทุก 5 ปี และค่าธรรมเนียม คิดร้อยละ 2 ของราคาประเมินที่ดิน

นอกจากนี้ ยังประเมินจำนวนผู้โดยสารหรือรายได้ต่ำกว่าเป้าหมายจะส่งผลกระทบต่ออย่างไรต่อการดำเนินโครงการ เช่น ผู้โดยสารหรือรายได้ต่ำกว่า 10% จะส่งผลกระทบต่ออย่างไร หรือถ้าต่ำกว่าเป้าหมาย 20% จะส่งผลกระทบต่ออย่างไร ขณะเดียวกันก็ได้เสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละกรณีด้วย

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้โครงการดังกล่าวจะมีการศึกษาเพิ่มเติม แต่บางส่วนก็นำผลการศึกษาดูแลที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เคยศึกษาไว้มาประกอบการพิจารณาด้วย ผลการศึกษาเดิมกำหนดไว้ว่า ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีระยะทาง 256 กม. วงเงินลงทุน 170,450 ล้านบาท จะใช้แนวเส้นทางรถไฟเดิมในการก่อสร้างให้บริการด้วยความเร็ว 250 กม./ชั่วโมง(ชม.) เป็นรางแบบมาตรฐาน(สแตนดาร์ด เกจ) ขนาด 1.435 เมตร และวางระบบอาณัติสัญญาณใช้ระบบป้องกันรถไฟอัตโนมัติ (เอทีพี) เติมรูปแบบ

เริ่มต้นจากสถานีรถไฟชุมทางบางซื่อ กรุงเทพฯ ไปที่ชุมทางภาชี บริเวณอำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จากนั้นจะมีทางแยกไปยังสายภาคเหนือ เข้าสู่จังหวัดสระบุรี ผ่านอำเภอหนองแขง เมืองสระบุรี แก่งคอย มวกเหล็ก และอำเภอวิหารแดง โดยเฉพาะช่วงที่

เข้าสู่ชุมทางมวกเหล็กจะผ่านเขตประจวบคีรีขันธ์ การทำเหมืองปูน 3 แห่ง คือ โรงปูนอินทรี ปูนซิเมนต์ไทย และปูนที่ฟิโ จากนั้นเข้าสู่จังหวัด นครราชสีมา ผ่านพื้นที่อำเภอสีคิ้ว

ช่วงลำตะคอง ระยะทางประมาณ 10 กม. ที่มีความลาดชันสูง

การศึกษาและออกแบบจะมี 3 ทางเลือก คือ 1.จะเป็นอุโมงค์ 2.สร้างทางยกระดับ และ 3.ยึดตามแนวเส้นทางเดิม โดยลดความเร็ลงประมาณ 120 กม./ชม. รวมทั้งปรับระดับความลาดเอียงของตัวรางให้น้อยที่สุด ก่อนเข้าสู่อำเภอปากช่อง สูงเนิน อำเภอเมือง นครราชสีมา ที่สถานีรถไฟนครราชสีมา และชุมทางจิระ จะมีสถานีจอดรับ-ส่งผู้โดยสารที่ สถานีรถไฟพระนครศรีอยุธยา สระบุรี อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา และสถานีรถไฟ นครราชสีมา คิดค่าโดยสารเฉลี่ย 2.5-3 บาท ต่อกิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมงครึ่ง สำหรับค่าก่อสร้างอยู่ที่ประมาณ 2 แสนล้านบาท

การศึกษายังได้สมมุติฐานสำหรับการคิดค่าโดยสารแบบเก็บค่าเดินทางแรกเข้า 55 บาท หลังจากนั้น คิดในอัตรา 2.10 บาท/กม.ด้วย ยังถือว่าถูกกว่าค่าใช้จ่ายการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวจะอยู่ที่ กม.ละ 3-4 บาท

ขณะที่การออกแบบสถานีจะใช้มาตรฐาน ยูนิเวอร์ซัล ดีไซน์ เน้นความทันสมัย ผสานอัตลักษณ์ท้องถิ่น สำหรับขบวนรถไฟจะมีความยาว 8 ตู้ต่อขบวน สามารถจุผู้โดยสารได้ประมาณ 500-700 ที่นั่ง แบ่งการบริการเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ชั้นวีไอพี ชั้น 1 และชั้นธรรมดา มีบริการคล้ายเครื่องบิน ทั้งอาหาร เครื่องดื่ม มีสัญญาณไว-ไฟ ครอบคลุมทั้งขบวน มีที่นั่งสำหรับคนพิการ ห้องน้ำและที่เก็บสัมภาระ และจากการศึกษาเบื้องต้น หากขนส่งตลอดสายทุกวันทั้งปีจะใช้พลังงานไฟฟ้าเท่ากับห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ 1 ห้าง ใน 1 ปี สามารถลดต้นทุนค่าไฟฟ้าและพลังงานไม่น้อยกว่า 6,000 ล้านบาทต่อปี

ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 355 กม. แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสถานีรถไฟ นครราชสีมา สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีรถไฟ หนองคาย ผ่านพื้นที่ 4 จังหวัด คือ นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย กำหนดให้เป็น

ทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร วางขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ขนาด 1 เมตร ก่อสร้างเป็นทางอิสระอยู่ภายในเขตทางรถไฟปัจจุบันให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน

รูปแบบการเดินรถขนาดทางมาตรฐานมี 2 ทางเลือก ประกอบด้วย 1.การเดินรถร่วมกันระหว่างรถไฟโดยสารกับขบวนรถสินค้า ออกแบบให้รองรับรถไฟความเร็วสูงสุด 200 กม./ชม. และขบวนรถสินค้าความเร็วสูงสุด 120 กม./ชม. ใช้ระยะเวลาเดินทางจากกรุงเทพฯ-หนองคาย รวม 4 ชม. มูลค่าโครงการประมาณ 239,285 ล้านบาท และ 2.การเดินเฉพาะรถไฟความเร็วสูง ออกแบบให้รองรับรถไฟความเร็วสูงสุด 300 กม./ชม. โดยไม่มีขบวนรถสินค้าวิ่งร่วมด้วย ใช้ระยะเวลาเดินทางจากกรุงเทพฯ-หนองคาย รวม 3 ชม. มูลค่าโครงการประมาณ 235,325 ล้านบาท

ในการออกแบบได้พิจารณาข้อจำกัดต่างๆ ให้สามารถรองรับได้ทั้ง 2 แบบ ได้แก่ รัศมีโค้งราบ ความลาดชัน กำหนดมีสถานี 5 สถานี ได้แก่ สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย โดยเป็นสถานียกระดับทั้งหมด

กรณีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเงิน เมื่อรวมผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจในเชิงกว้างแล้ว กรณีพัฒนาโครงการแบบเดินรถร่วมกัน และมีโครงข่ายทางรถไฟจากจีนมาเชื่อมโยง จะมีความคุ้มค่าและมีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจมากที่สุด จะลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถจากการเดินทางและการขนส่งสินค้า เฉลี่ยปีละ 12,800 ล้านบาท ลดเวลาเดินทางเฉลี่ยปีละ 9,900 ล้านบาท ลดอุบัติเหตุในภาคการขนส่งเฉลี่ยปีละ 200 ล้านบาท ลดมลพิษจากภาคการขนส่งเฉลี่ยปีละ 10,900 ล้านบาท สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวและค่าโดยสารเฉลี่ยปีละ 8,300 ล้านบาท และสร้างรายได้จากการขนส่งสินค้า เฉลี่ยปีละ 2,200 ล้านบาท

สำหรับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญๆ ไว้ เช่น ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน จะเลือกใช้เข็มเจาะที่เหมาะสม และติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณ



พื้นที่อ่อนไหว ด้านการแบ่งแยกชุมชน จะจัดให้มีทางลอดและสะพานลอยคนข้ามในบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่น และด้านการโยกย้ายเวนคืนจะมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ถูกเวนคืนทราบขั้นตอนการเวนคืน

นอกจากนี้ ยังมีผลศึกษาตลอดเส้นทาง กรุงเทพฯ-หนองคาย ประเมินว่าปริมาณผู้โดยสารไว้ที่ 31,917 คน/วัน มีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ (อีไออาร์อาร์) ร้อยละ 14.99