

ไฮสปีดโคราช-หนองคาย' เร่งชิง'กรม.'อนุมัติปีหน้า

คาดเริ่มก่อสร้างปี 65
มูลค่า 2.5 แสนล้านบาท

กรุงเทพธุรกิจ ● ร.ฟ.ท.ลุยไฮสปีด
ไทย-จีนระยะที่ 2 ช่วงโคราช-หนองคาย
เล็งชิง กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ
ปีหน้า ก่อนเปิดประกวดราคาและ
เริ่มงานก่อสร้างภายในปี 2565 ประเมิน
วงเงินลงทุน 2.5 แสนล้านบาท สร้าง
ทางเพิ่ม 356 กิโลเมตร

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยว่า
ขณะนี้ ร.ฟ.ท.วางแผนพัฒนาโครงการ
รถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) ช่วง
นครราชสีมา (โคราช)-หนองคาย
ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการความ
ร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักร
ไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐ
ประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบ
รถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค
ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย
โดยปัจจุบันได้ดำเนินการเปิดประชุม
รับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 22-25 ธ.ค.
2563

อย่างไรก็ดี ตามแผนดำเนิน
งาน ร.ฟ.ท.กำหนดภายหลังศึกษา
โครงการนี้แล้วเสร็จ จะเริ่มดำเนิน
การขออนุมัติดำเนินโครงการจาก
คณะรัฐมนตรี (ครม.) และออกร่าง
พระราชบัญญัติกำหนดเขตที่ดิน
ในปี 2564 หลังจากนั้นจะดำเนินการ
ประกวดราคา สรรวจรายละเอียด
อสังหาริมทรัพย์ และเริ่มดำเนินการ

ก่อสร้างงานโยธาในปี 2565 ใช้ระยะ
เวลาดำเนินการ 48 เดือน จากนั้น
เริ่มงานติดตั้งระบบในปี 2566 ใช้
ระยะเวลาการดำเนินการ 66 เดือน
คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ประมาณ
ปี 2572

สำหรับโครงการไฮสปีดเทรน
ช่วงโคราช-หนองคาย มีมูลค่าการ
ลงทุนประมาณ 2.5 แสนล้านบาท โดย
ขณะนี้ได้ข้อสรุปส่วนของแนวก่อสร้าง
ที่กำหนดเป็นทางรถไฟระดับพื้น
ระยะทาง 185 กิโลเมตร และเป็นทาง
รถไฟยกระดับระยะทาง 171 กิโลเมตร
รวมระยะทางประมาณ 356 กิโลเมตร
อีกทั้งจะมีการก่อสร้างสถานีรถไฟ
5 สถานี ประกอบด้วยสถานีบัวใหญ่
สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานี
อุดรธานี สถานีหนองคาย และมีสถานี
ขนถ่ายสินค้า 1 แห่งบริเวณสถานีรถไฟ
นาทา จ.หนองคาย มีศูนย์ซ่อมบำรุง
ที่เชียงรากน้อย จ.พระนครศรีอยุธยา
และที่นาทา จ.หนองคาย

อีกทั้งยังมีหน่วยซ่อมบำรุงทาง 4
แห่งที่สถานีบ้านมะค่า จ.นครราชสีมา
สถานีหนองเม็ก จ.ขอนแก่น สถานี
โนนสะอาด จ.อุดรธานี และสถานี
นาทา จ.หนองคาย มีจุดย่านกองเก็บ
ตู้สินค้า (Container Yard) และย่าน
เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment
Yard) 1 แห่ง ที่นาทา จ.หนองคาย
โดยไฮสปีดเทรนสายนี้จะใช้ความเร็ว
สูงสุดในการเดินทาง 250 กิโลเมตร
ต่อชั่วโมง

รายงานข่าวยังระบุว่าจาก
การศึกษาเบื้องต้น ผลการศึกษา

วิเคราะห์ความเหมาะสมการพัฒนา
เฉพาะช่วงนครราชสีมา-หนองคาย
พบว่ามีเหมาะสมคุ้มค่าโดย
คิดเป็นผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ
(EIRR) 11.24% ส่วนผลวิเคราะห์
ความเหมาะสมการพัฒนาทั้ง 2 ระยะ
(กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย)
คิดเป็นผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ
(EIRR) 12.10% โดยประโยชน์ที่
คาดว่าจะได้รับ นอกจากจะช่วย
กระตุ้นให้เกิดการเดินทางในพื้นที่
อย่างสะดวกแล้ว ยังลดระยะเวลา
การเดินทางจากกรุงเทพมหานครถึง
หนองคายใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง
15 นาที ผลักดันภาคการขนส่งและ
การส่งออกอีกด้วย

สำหรับแนวทางในการแก้ไขปัญหา
จุดตัดทางรถไฟ ขณะนี้ ร.ฟ.ท.ได้
กำหนด 5 รูปแบบ ประกอบไปด้วย
1.สะพานรถไฟ จำนวน 120 แห่ง
2.สะพานรถยนต์ จำนวน 25 แห่ง
ใช้ในกรณีที่จุดตัดถนนสายหลัก
มีปริมาณการจราจรค่อนข้างมาก
3.สะพานกลับรถรูปตัวยู จำนวน
23 แห่ง 4.ทางลอดรถไฟ จำนวน
84 แห่ง และ 5.ทางบริการ จำนวน
3 แห่ง

ทั้งนี้ ขอบเขตการดำเนินงาน
โครงการในเบื้องต้นได้กำหนดไว้
6 ช่วงเช่น เริ่มงานออกแบบรายละเอียด
งานโยธา งานระบบรถไฟฟ้าและ
เครื่องกลฯ งานจัดการประกวดราคา
งานสำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์
หลังการออกพระราชบัญญัติเวนคืน
ที่ดิน