



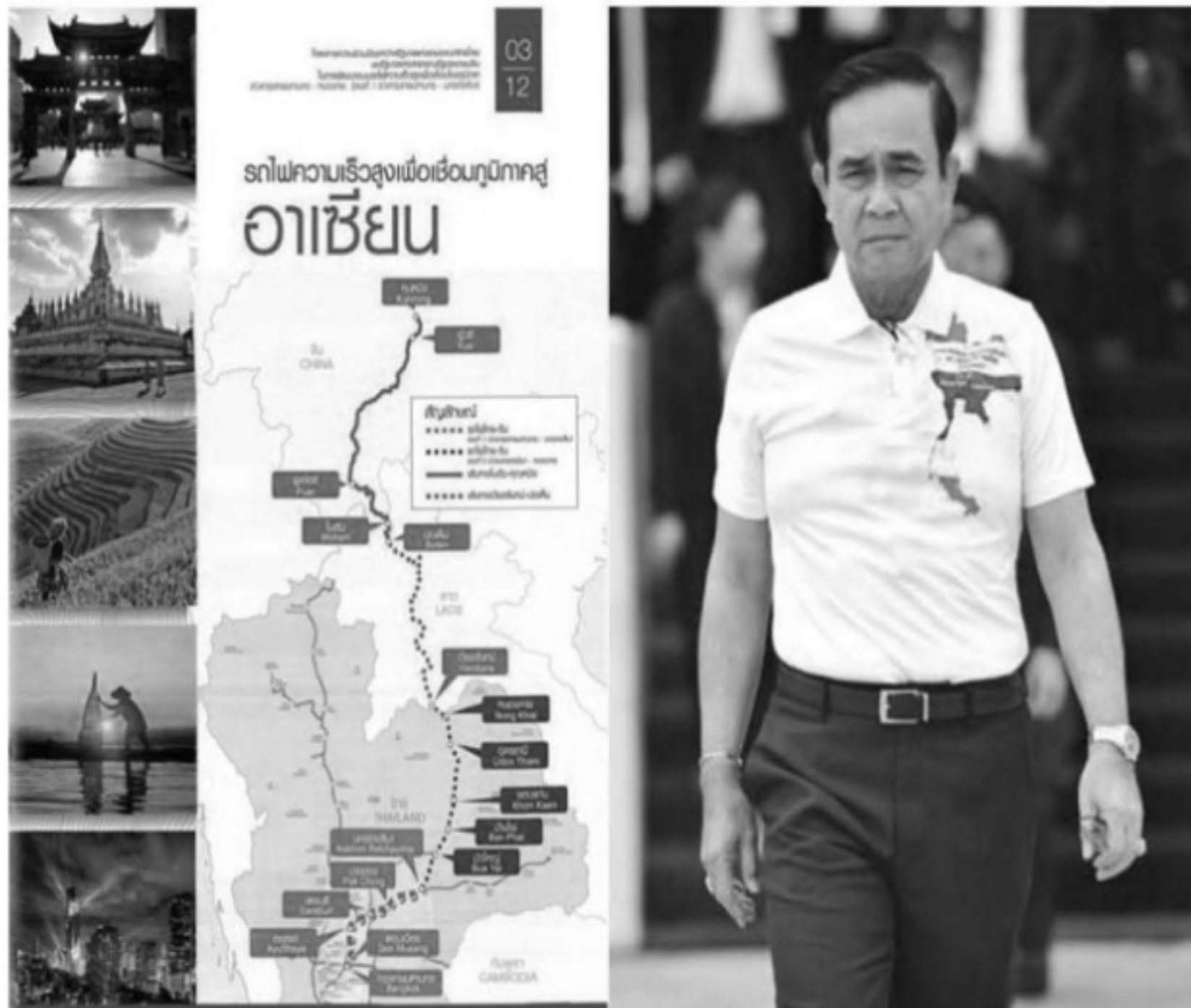
คืบหน้ารถไฟความเร็วสูง ไปต่อไม่รอแล้วนะ

โครงการประวัติศาสตร์ “รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-โคราช-หนองคาย” เฟส 1 ช่วงกทม.-โคราช ยังเดินหน้า

บางคนก่อนขอคว่า กงทำได้แค่ถมดิน 3.5 กิโลเมตร

แต่ในความจริง หากติดตามข้อมูลจะทราบว่า มีความคืบหน้าไปมาก ลงมือก่อสร้างเพิ่มเติม และเซ็นสัญญาก่อสร้างเพิ่มไปอีกแล้ว ขณะเดียวกัน ที่เหลืออยู่ คือ การแก้ปัญหา EIA บางจุดเท่านั้น

วันนี้ อัปเดตความคืบหน้า โดยแฟนเพจ “โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure” ได้ให้ข้อมูลรายละเอียดที่หลายคน อาจจะยังไม่รู้ บางส่วน ดังนี้



1. การอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-โคราช วันที่ 11 กรกฎาคม 2560

รัฐบาลได้อนุมัติงบประมาณไว้ 179,421 ล้านบาท ในเฟสที่ 1 กรุงเทพฯ-โคราช

จากแผนเดิม กรุงเทพฯ-หนองคาย เชื่อมต่อกับทางรถไฟของลาว ที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาวใหม่ (รถไฟ) โดยจะอยู่ห่างจากสะพานมิตรภาพแห่งที่ 1 ประมาณ 50-30 เมตร

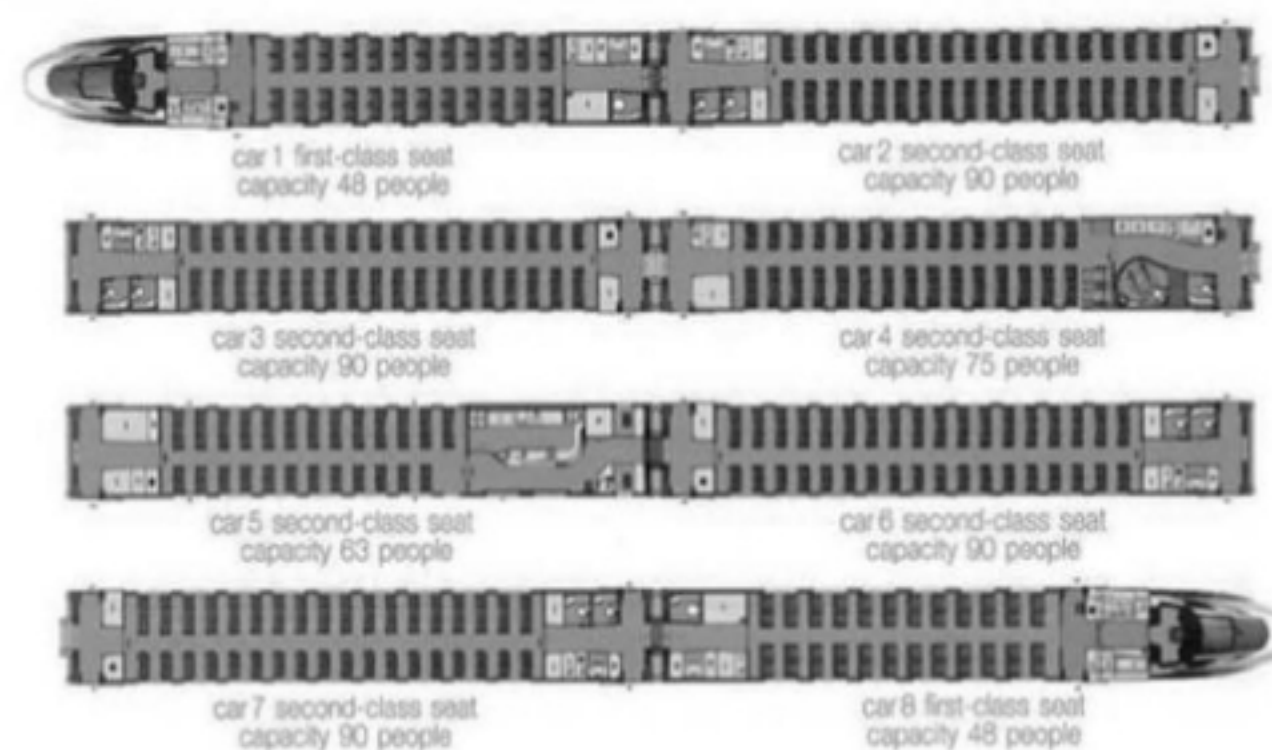
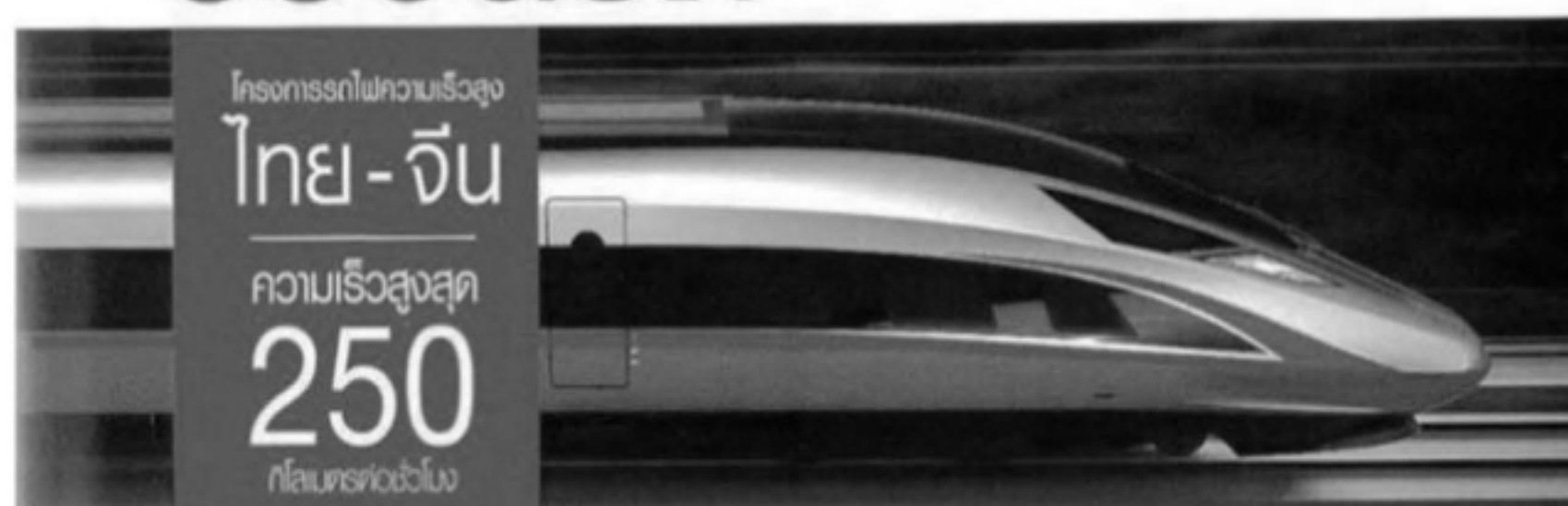
2. ขบวนรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-โคราช จะใช้ขบวนรถไฟ Series Fuxing hao รุ่น CR300 ที่จีนพัฒนาเอง 100% ซึ่งเปลี่ยนจากรุ่น CRH380 ซึ่งเป็นรุ่นเก่าที่ใช้เทคโนโลยีจากต่างประเทศ (ของ Siemens เยอรมนี)

ในขบวนรถไฟความเร็วสูง 1 ขบวน มีทั้งหมด 8 ตู้ แบ่งเป็น 2 ชั้น ก็คือ

- First Class (ชั้น 1) อยู่บริเวณหัวขบวนทั้ง 2 ด้าน มี 96 ที่นั่ง
- Second Class (ชั้น 2) ในพื้นที่ 6 ตู้ที่เหลือ มีทั้งหมด 498 ที่นั่ง รวมผู้โดยสารทั้งหมด 594 ที่นั่ง

และมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น พื้นที่ขายอาหาร สำนักงานเจ้าหน้าที่ พื้นที่เก็บกระเป๋าขนาดใหญ่ และมีห้องน้ำในทุกตู้โดยสาร

รูปแบบขบวนรถ



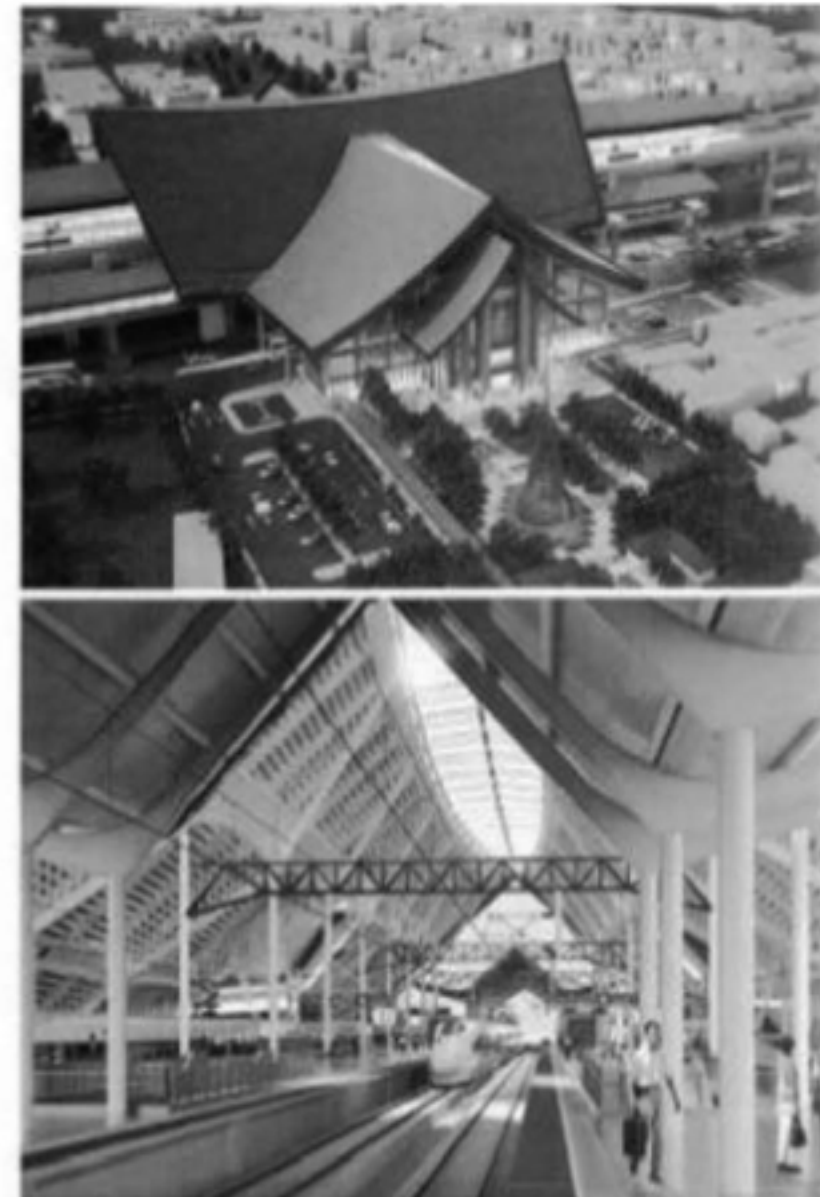
3. รูปแบบทางวิ่งโครงการ ภายในโครงการแบ่งทางวิ่งเป็น 3 รูปแบบ ก็คือ

- ทางวิ่งระดับดิน มีระยะทางรวม 54.09 กิโลเมตร
- ทางวิ่งยกระดับ มีระยะทางรวม 188.68 กิโลเมตร
- อุโมงค์ มีระยะทางรวม 8 กิโลเมตร

รวมระยะทางในโครงการทั้งหมด 250.77 กิโลเมตร จะใช้เวลาเดินทาง 90 นาที

4. โครงการมีสถานีทั้งหมด 6 สถานี ได้แก่ - สถานีกลางบางซื่อ - สถานีดอนเมือง - สถานีอยุธยา - สถานีสระบุรี - สถานีปากช่อง - สถานีนครราชสีมา (โคราช)

มีศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟ และบำรุงทาง ทั้งหมด 3 แห่ง



5. รูปแบบการเดินรถไฟ ค่าโดยสาร และการคาดการณ์ประมาณผู้โดยสาร

รูปแบบการเดินรถไฟความเร็วสูง ในช่วงแรก จะเดินรถไฟที่ความถี่ 90 นาที/ขบวน (1:30 ชั่วโมง)

ค่าโดยสารในโครงการ จะคิดตามระยะทาง 1.8 บาท/กิโลเมตร และมีค่าแรกเข้าระบบ 80 บาท

จากต้นทางกรุงเทพฯ ไปยังสถานีต่างๆ ดังนี้ **ไปดอนเมือง 105 บาท, อยุธยา 195 บาท, สระบุรี 278 บาท, ปากช่อง 393 บาท, นครราชสีมา 536 บาท**

ในปีแรกที่เปิดให้บริการ คาดการณ์จำนวนผู้โดยสารไว้ 5,315 คน/วัน

6. รูปแบบสัญญาก่อสร้าง แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

งานโยธา ฝั่งไทยรับผิดชอบเองทั้งหมด ประมูลตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้างของไทย แบ่งเป็น 14 สัญญาเริ่มก่อสร้างไปแล้ว 2 สัญญา คือ

- กลางดง-ปางอโศก กรมทางหลวงเป็นผู้ก่อสร้าง เพื่อเทียบมาตรฐานการก่อสร้าง และทำวิธีการก่อสร้างทางวิ่งรถไฟความเร็วสูง

- สีคิ้ว-กุฉินท 11 กิโลเมตร

งานก่อสร้างอีก 12 สัญญา อยู่ระหว่างการอนุมัติ EIA เพื่อเซ็นสัญญา ซึ่งมีบางประเด็นที่คณะกรรมการ EIA ยังไม่อนุมัติ เช่น รูปแบบสถานีอยุธยา ซึ่งโครงสร้างใหญ่ อาจมีผลกระทบต่อทัศนวิสัย ของเมืองอยุธยา ซึ่งเป็นมรดกโลก และอีกส่วนหนึ่งที่สำคัญ ก็ระบบราง อาณัติสัญญาณ และตัวรถไฟไฟฟ้า ซึ่งเราเจรจาจ้างจีนโดยตรง ในสัญญาที่ 2.3

โดยล่าสุด รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมได้เจรจากับจีน ซึ่งรอสรุปรายละเอียด ค่าเงินที่กู้จากจีนในสัญญานี้

ตอนนี้ โครงการยังติดที่ EIA แต่คงเคลียร์เสร็จพร้อมเซ็นสัญญาทุกสัญญา ภายในปีนี้ จะได้เริ่มเต็มที่

เราคงจะได้นั่งรถไฟความเร็วสูงสายนี้ ในปี 2568

สารสัมพันธ์