

สรุป! ไฮสปีดเทรนโคราช-หนองคาย ก่อสร้างปี'65เปิดให้บริการปี'72เร็วจัด250กม./ชม.



ศูนย์ข่าวนครราชสีมา - รฟท. สรุปผลการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงโคราช-หนองคาย มูลค่าก่อสร้าง 2.5 แสนล้านบาท ระยะทาง 356 กม. เป็นทางรถไฟระดับพื้น 185 กม. ยกยกระดับ 171 กม. มี 5 สถานี ความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม. เดินทางกรุงเทพฯ-หนองคายแค่ 3.15 ชม. คาดก่อสร้างปี 2565 เปิดให้บริการปี 2572

วานนี้ (22 ธ.ค.) ณ ห้องสุรนารีบอลรูม โรงแรม ดิ อิมพีเรียล ไฮเทล แอนด์คอนเวนชัน เซ็นเตอร์ โคราช จังหวัดนครราชสีมา นายวิเชียร จันทรโณทัย ผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา เป็นประธานเปิดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วง นครราชสีมา-หนองคาย)

ทั้งนี้ เพื่อนำเสนอผลการศึกษาของโครงการ ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ

ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วน โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรธุรกิจเอกชน และภาคประชาชน เข้าร่วมการประชุม

การประชุมครั้งนี้ ได้นำเสนอผลสรุปการศึกษาของโครงการ ตั้งแต่การก่อสร้างที่กำหนดเป็นทางรถไฟระดับพื้น ระยะทาง 185 กิโลเมตร และเป็นทางรถไฟยกยกระดับระยะทาง 171 กิโลเมตร รวมระยะทางประมาณ 356 กิโลเมตร มีมูลค่าการลงทุนประมาณ 250,000 ล้านบาท มีสถานีรถไฟทั้งสิ้น 5 สถานี ประกอบด้วย สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี สถานีหนองคาย และมี สถานีขนถ่ายสินค้า 1 แห่ง บริเวณสถานีรถไฟนาทา จ.หนองคาย มีศูนย์ซ่อมบำรุงที่เชียงรากน้อย จ.พระนครศรีอยุธยา และที่นาทา จ.หนองคาย

พร้อมด้วยหน่วยซ่อมบำรุงทาง 4 แห่ง ที่สถานีบ้านเมะค่า จ.นครราชสีมา สถานีหนองเม็ก จ.ขอนแก่น สถานีโนนสะอาด จ.อุดรธานี และสถานีนาทา จ.หนองคาย มีจุดย่านกองเก็บตู้สินค้า

(Container Yard) และย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) 1 แห่ง ที่นาทา จ.หนองคาย ใช้ความเร็วสูงสุดในการเดินทาง 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่งผลให้การเดินทางจากกรุงเทพมหานคร ถึงหนองคายใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง 15 นาที

สำหรับรูปแบบการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ ได้กำหนดให้มีการแก้ไขปัญหาจุดตัดเสมอระดับทางรถไฟ เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง โดยมี 5 รูปแบบ ดังนี้ สะพานรถไฟ จำนวน 120 แห่ง ใช้ในกรณีตัดกับทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่มีปริมาณการจราจรบริเวณจุดตัดค่อนข้างสูง เพื่อแก้ปัญหาจุดตัดในเขตเมืองที่มีถนนสายหลักและสายรองตัดผ่านในระยะห่างใกล้กันหลายแห่ง

สะพานรถยนต์ จำนวน 25 แห่ง ใช้ในกรณีที่จุดตัดถนนสายหลักที่มีปริมาณการจราจรค่อนข้างมาก และมีเขตทางเพียงพอ สะพานกั้นรูปตัวยู จำนวน 23 แห่ง ใช้ในกรณีตัดกับถนนที่มีปริมาณจราจรน้อย มีอุปสรรคสิ่งกีดขวางทั้งสองด้าน เขตทางไม่พอให้สามารถออกแบบมาตรฐานในลักษณะทางตรงได้ ทางลอดรถไฟ จำนวน 84 แห่ง ใช้ในกรณีที่

จุดตัดทางรถไฟกับถนนลำลองที่มีปริมาณการจราจรต่ำ บริเวณพื้นที่เกษตรกรรมสองข้างทางรถไฟ และ ทางบริการ จำนวน 3 แห่ง ใช้บริเวณที่แนวเส้นทางรถไฟตัดผ่านถนนท้องถิ่นหลายๆ สาย โดยเชื่อมถนนท้องถิ่นเข้าด้วยกัน แล้วก่อสร้างทางลอดหรือทางข้ามเพียงจุดเดียว

ด้านผลการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมการพัฒนาเฉพาะช่วงนครราชสีมา-หนองคาย พบว่ามีความเหมาะสมคุ้มค่า โดยคิดเป็นผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) 11.24% ส่วนผลวิเคราะห์ความเหมาะสมการพัฒนาทั้ง 2 ระยะ (กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา-หนองคาย) คิดเป็นผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) 12.10 %

สำหรับแผนการดำเนินงานโครงการในระยะถัดไปภายหลังศึกษาโครงการนี้แล้วเสร็จ รฟท.จะเริ่มดำเนินการขออนุมัติดำเนินโครงการ และออกร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน ในปี 2564 จากนั้นจะดำเนินการประกวดราคาสำรวจรายละเอียดก่อสร้างโยธา ในปี 2565 โดยจะใช้ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน

จากนั้นจึงเป็นงานติดตั้งระบบ โดยจะเริ่มดำเนินการในปี 2566 ใช้ระยะเวลาดำเนินการ 66 เดือน คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ประมาณปี 2572.