

กทม.-หนองคาย11ชม.เหลือ3

● โสปีด356กม.งบ2.5แสนล.

● เริ่มสร้างปี65ได้ใช้บริการปี72

เมื่อวันที่ 22 ธ.ค. ที่โรงแรม ดิ อิมพีเรียล ไฮเทล แอนด์ คอนเวนชัน เซ็นเตอร์ โคราช จ.นครราชสีมา ผู้สื่อข่าวรายงานว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย) โดยนำเสนอผลสรุปการศึกษาของโครงการ ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยมีผู้แทนจากหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรธุรกิจเอกชน และภาคประชาชน เข้าร่วมจำนวนมาก

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า สำหรับแผนการดำเนินงานภายหลังศึกษาโครงการนี้แล้วเสร็จ รฟท.จะเริ่มขออนุมัติดำเนินโครงการ และออกร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในปี 64 จากนั้นจะประกวดราคาสั่งจ้างรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์ และเริ่มก่อสร้างงานโยธาปี 65 ใช้เวลา 48 เดือน



จากนั้นจึงเป็นงานติดตั้งระบบจะเริ่มดำเนินการในปี 66 ใช้เวลา 66 เดือน คาดว่าจะเปิดบริการได้ประมาณปี 72

โครงการรถไฟไฮสปีด ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย) มีระยะทาง 356 กม. แบ่งเป็น ทางรถไฟระดับพื้น 185 กม. และทางรถไฟยกระดับ 171 กม. วงเงินลงทุนรวม 2.5 แสนล้านบาท มีสถานีรถไฟ 5 สถานี ประกอบด้วย สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานี

ขอนแก่น สถานีอุดรธานี สถานีหนองคาย นอกจากนี้ยังมีสถานีขนถ่ายสินค้า 1 แห่ง บริเวณสถานีรถไฟนาทา จ.หนองคาย มีศูนย์ซ่อมบำรุงที่เชียงรากน้อย จ.พระนครศรีอยุธยา และที่นาทา จ.หนองคาย พร้อมหน่วยซ่อมบำรุงทาง 4 แห่ง ที่สถานีบ้านมะค่า จ.นครราชสีมา สถานีหนองเม็ก จ.ขอนแก่น สถานีโนนสะอาด จ.อุดรธานี และสถานีนาทา จ.หนองคาย มีจุดย่านกองเก็บตู้สินค้า(Container Yard) และย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) 1 แห่ง ที่นาทา จ.หนองคาย ทั้งนี้การเดินรถจะใช้ความเร็วสูงสุดที่ 250 กม.ต่อชม. ส่งผลให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงหนองคาย ใช้เวลาประมาณ 3 ชม. 15 นาที จากปัจจุบันที่ใช้รางเดี่ยวเดินทางประมาณ 9 ชม. 25 นาที-10 ชม. 45 นาที

ผู้สื่อข่าวรายงานด้วยว่า องค์กรที่ตามในส่วนของการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมการพัฒนาเฉพาะช่วงนครราชสีมา-หนองคาย พบว่า มีความเหมาะสมคุ้มค่าโดยคิดเป็นผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) 11.24% ส่วนผลวิเคราะห์ความเหมาะสมการพัฒนาทั้ง 2 ระยะ(กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย) คิดเป็นผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) 12.10% กำหนดให้มีการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทางรถไฟ เพื่อความปลอดภัยในการเดินรถ โดยมี 5 รูปแบบ ดังนี้ สะพานรถไฟ 120 แห่ง สะพานรถยนต์ 25 แห่ง สะพานกลับรถรูปตัวยู 23 แห่ง ทางลอดรถไฟ 84 แห่ง และทางบริการ 3 แห่ง.