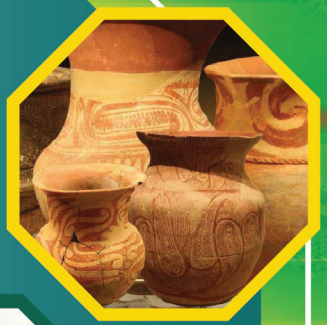
กระทรวงคมนาคม

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เอกสารข้อเท็จจริงโครงการ (Fact sheet)

โครงการออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)



กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

ความเป็นมาของโครงการ

สืบเนื่องจากเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2557 รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างทั้งสองรัฐบาล ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2569 เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร เส้นทางกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย และเส้นทางแก่งคอย - ท่าเรือมาบตาพุด ระยะทางรวมประมาณ 867 กิโลเมตร และฝ่ายรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยได้ตกลงให้รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ขั้นตอนเตรียมโครงการ ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการ และดำเนินการก่อสร้างงานโยธา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายรถไฟสอดคล้องกับแนวทางการแก้ไขปัญหาตามนโยบายของรัฐบาลไทยที่ส่งเสริมการลงทุนในโครงการสำคัญของประเทศ ทั้งโครงการต่อเนื่องและโครงการที่มีความพร้อม ดังนั้น การดำเนินโครงการระบบรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร จึงเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งและเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศ

ต่อมาเมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2559 นายกรัฐมนตรีของราชอาณาจักรไทยได้หารือทวิภาคีกับนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาชนจีน ณ เมืองไหหนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งที่ประชุมได้สรุปการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร โดยฝ่ายไทยจะเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด และกำหนดนโยบายเริ่มก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และส่วนต่อขยายเมื่อมีความพร้อม ซึ่งได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ที่ออกแบบและก่อสร้างตามมาตรฐานรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาชนจีน

โครงการระบบรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จะต้องออกแบบและก่อสร้างตามมาตรฐานระบบรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาชนจีนให้สอดคล้องกับระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟไทย - จีน ครั้งที่ 23 เมื่อวันที่ 7-9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 โดยฝ่ายไทยได้รับทราบรายงานความเห็นต่อผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ระยะที่ 2 (ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ที่ฝ่ายจีนนำส่งให้ฝ่ายไทยแล้ว เมื่อวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2561 และฝ่ายจีนอยู่ระหว่างจัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมช่วงหนองคาย - เวียงจันทน์ ทั้งนี้ โครงการในเส้นทางดังกล่าวเกี่ยวข้องกับไทย - ลาว - จีน เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ซึ่งฝ่ายไทยจะใช้ข้อมูลดังกล่าวข้างต้นประกอบการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้รับทราบต่อไป

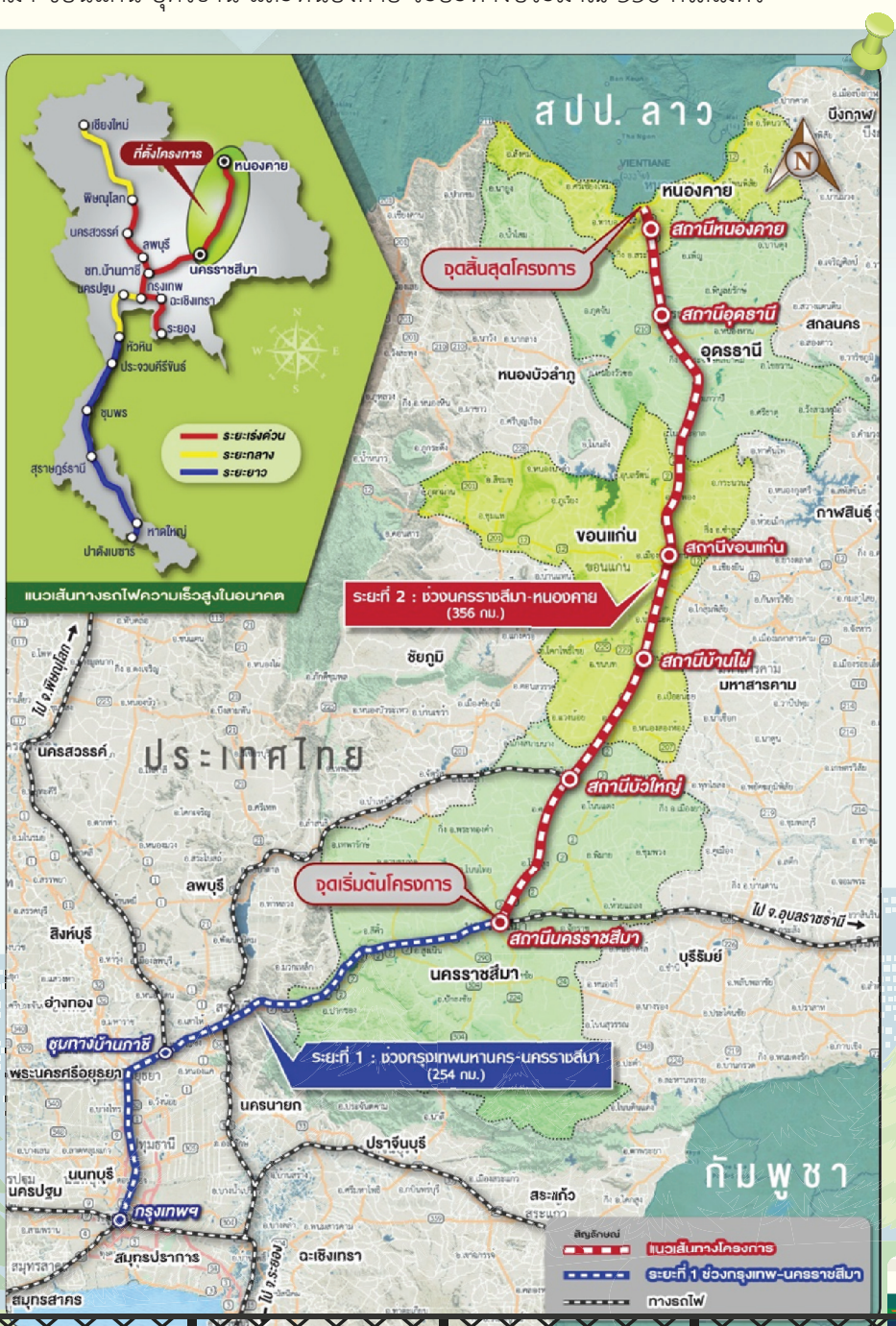
วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อออกแบบรายละเอียดงานโยธาให้สอดคล้องกับมาตรฐานระบบรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาชนจีน

เพื่อประมาณราคาค่าก่อสร้าง จัดทำเอกสารประกวดราคางานโยธา จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม สำรวจและจัดทำร่าง พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดิน

พื้นที่โครงการ

โครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณหลังจากสถานีรถไฟนครราชสีมา และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณกึ่งกลางสะพานข้ามแม่น้ำโขง ผ่านพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย ระยะทางประมาณ 356 กิโลเมตร



รายละเอียดโครงการ

ประเด็น	ข้อมูลด้านวิศวกรรม
รูปแบบโครงการ	เป็นระบบรถไฟความเร็วสูงให้บริการเฉพาะผู้โดยสาร และมีเดินรถร่วมกับรถสินค้าจากจีน/ลาว เฉพาะเส้นทางช่วงสะพานข้ามแม่น้ำโขง - นาทา
งานโยธา	
จุดเริ่มต้นโครงการ	กม. 253+031.075 บริเวณหลังสถานีรถไฟนครราชสีมา
จุดสิ้นสุดโครงการ	กม. 609+043.259 (จุดกึ่งกลางสะพานข้ามแม่น้ำโขง)
ระยะทาง	356.01 กิโลเมตร (ทางวิ่งยกระดับ 102.90 กิโลเมตร ทางวิ่งระดับพื้น 253.11 กิโลเมตร)
ขนาดทาง	1.435 เมตร
สถานี	5 สถานี ได้แก่ สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย
สถานีขนถ่ายสินค้า	บริเวณสถานีรถไฟนาทา
ศูนย์ซ่อมบำรุง	โรงซ่อมบำรุงเบาและที่จอดรถไฟที่นาทา
การแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ	236 แห่ง - ทางรถไฟข้ามถนน (Elevated Railway) - สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ (Overpass) - สะพานรูปตัวยู (U-bridge) - สะพานรถไฟ (Railway Bridge) - ทางลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) - ถนนเลียบทางรถไฟ (Service Road) - แนะนำให้ใช้จุดตัดอื่น (Closed)
งานระบบรถไฟฟ้า	
ระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling)	ETCS Level 2 ขึ้นไป (หรือสอดคล้องกับระยะที่ 1)
ระบบล้อเลื่อน (Rolling Stock)	EMU 8 ตู้/ขบวน
ระบบไฟฟ้า (Power supply system)	Overhead Catenary System; OCS
การเดินรถ	
ความยาวขบวนรถ	200 เมตร
ความจุสูงสุด	600 คน/ขบวน
ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ	250 กิโลเมตร/ชั่วโมง

หมายเหตุ : ข้อมูลดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลงในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด

รายละเอียดโครงการที่เปลี่ยนแปลง

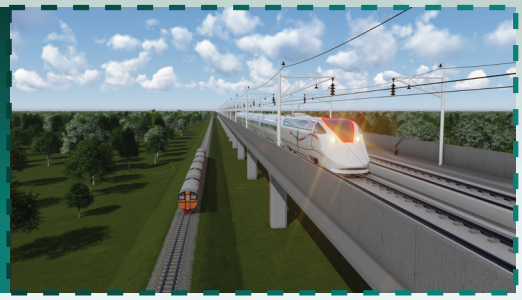
รายละเอียดโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากรายงานการศึกษาความเหมาะสม โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - หนองคาย ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ศึกษาไว้เมื่อปี พ.ศ. 2558 มีดังนี้

รูปแบบการให้บริการ

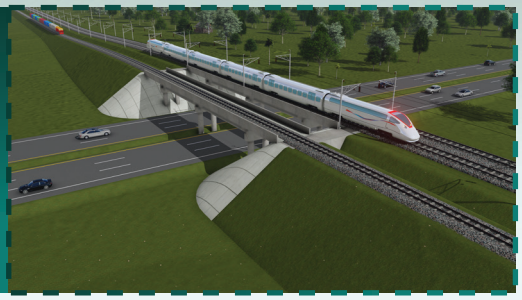
ปรับรูปแบบการให้บริการ จากเดิมเป็นระบบรถไฟโดยสารความเร็วปานกลางที่เดินรถร่วมกับรถสินค้า เป็นระบบรถไฟความเร็วสูงให้บริการเฉพาะการขนส่งผู้โดยสาร โดยมีการเดินรถร่วมกับรถสินค้าจากจีน/ลาวเฉพาะช่วงสะพานข้ามแม่น้ำโขง - นาทา

แนวเส้นทางรถไฟ

ทางยกระดับ



ทางยกระดับ *



ปรับลดความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ จาก 300 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อให้สอดคล้องกับการออกแบบโครงการระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา ทำให้สามารถปรับลดรัศมีโค้งราบในบางตำแหน่งเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนและลดค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดิน โดยมีตำแหน่งที่มีการปรับลดรัศมีโค้งจำนวน 14 แห่ง

ปรับเปลี่ยนความลาดชันที่ใช้ในการไต่ระดับจากทางรถไฟระดับดินเป็นโครงสร้างสะพานยกระดับ จาก 1% เป็น 2.5% เนื่องจากมีการปรับรูปแบบการให้บริการเป็นการขนส่งเฉพาะผู้โดยสารเท่านั้น ซึ่งการปรับความลาดชันดังกล่าวจะทำให้ความยาวของโครงสร้างสะพานที่เป็นทางลาดลดลง จากเดิม 30.36 กิโลเมตร เหลือ 12.23 กิโลเมตร และความยาวคันทางรถไฟระดับดินเพิ่มขึ้น จากเดิม 234.98 กิโลเมตร เป็น 253.11 กิโลเมตร

(หมายเหตุ : * เป็นข้อมูลเบื้องต้น อาจมีการเปลี่ยนแปลงในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด)

การออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่

ออกแบบสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ทางด้านท้ายน้ำหรือทางใต้ของสะพานข้ามแม่น้ำโขงปัจจุบัน ห่างประมาณ 30 เมตร

การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ

- ลดจำนวนจุดตัดทางรถไฟที่ซ้ำซ้อนกับโครงการรถไฟทางคู่ ซึ่งมี 2 ช่วง ดังนี้
  - ช่วงชุมทางจิระ - ขอนแก่น มีจุดตัดซ้ำซ้อนกัน 36 แห่ง (สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ (Overpass) 14 แห่ง และสะพานกลับรถ (U-Bridge) 22 แห่ง)*
  - ช่วงขอนแก่น - หนองคาย มีจุดตัดซ้ำซ้อนกัน 5 แห่ง (สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ (Overpass) 2 แห่ง และสะพานกลับรถ (U-Bridge) 3 แห่ง) *

  (หมายเหตุ : * เป็นข้อมูลเบื้องต้น อาจมีการเปลี่ยนแปลงในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด)

สิ่งอำนวยความสะดวกในงานซ่อมบำรุง

จัดเตรียมพื้นที่สำหรับสถานีขนถ่ายสินค้าและลานกองเก็บ (บริเวณสถานีรถไฟนาทา) พร้อมทั้งกำหนดให้มีหน่วยซ่อมบำรุงทาง จำนวน 4 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณสถานีบ้านมะค่า สถานีบ้านไผ่ สถานีโนนสะอาด และสถานีหนองคาย

- ปรับแก้จุดตัดรูปแบบท่อลอดเหลี่ยม (Box Culvert) เป็นรูปแบบสะพานรถไฟข้ามถนน (Railway Bridge) และเพิ่มความสูงช่องลอดให้ได้ตามมาตรฐานของถนนแต่ละประเภท จำนวน 79 แห่ง เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับชุมชนที่ใช้ถนนที่ต้องตัดผ่านทางรถไฟความเร็วสูง

การศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

เนื่องจากการดำเนินโครงการระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จะต้องออกแบบให้สอดคล้องกับโครงการระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา ซึ่งออกแบบตามมาตรฐานระบบรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาชนจีน จึงอาจทำให้รายละเอียดของโครงการระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หนองคาย ระยะที่ 2 นครราชสีมา - หนองคาย (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หนองคาย ระยะที่ 2 นครราชสีมา - หนองคาย) ที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำไว้

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องทบทวนหรือประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป พร้อมทั้งทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสม จัดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินกิจกรรมในกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย และจัดทำเป็นรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ เพื่อนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณา และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ตามขั้นตอนต่อไป โดยมีขั้นตอนการศึกษาดังนี้

กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

รฟท. ตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เริ่มต้นการศึกษา เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชน หน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ได้มีโอกาสรับรู้ข้อมูลข่าวสารอย่างครบถ้วนและถูกต้อง รวมทั้งมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยดำเนินการตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562 ทั้งนี้ ทุกความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงใยจากประชาชนที่มีต่อโครงการนำไปพิจารณาประกอบการกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้โครงการนี้เป็นความร่วมมือของภาครัฐและภาคประชาชนอย่างแท้จริง

ระยะเวลาการศึกษาโครงการ

ระยะเวลาการศึกษาโครงการรวม 12 เดือน ระหว่าง เดือนธันวาคม 2562 - เดือนธันวาคม 2563

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง
เขตปทุมวัน กรุงเทพ 10330
โทรศัพท์ 0 2220 4764
โทรสาร 0 2221 5763
www.railway.co.th

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

- บริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
- บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนส์ จำกัด
- บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด
- บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
- บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- บริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด
- บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

ด้านวิศวกรรม
นางชนิกานต์ จันทร์อินทร์
โทรศัพท์ : 0 2636 7510 ต่อ 348
โทรสาร : 0 2636 7357
อีเมล : chanikarn.hsrne2@gmail.com

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
นางสาวอุไรรักษ์ แป้นโก๋
โทรศัพท์ : 0 2763 2828 ต่อ 4087
โทรสาร : 0 2763 2830
อีเมล : urairak.p@uaeconsultant.co.th

ด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวธัญพรรณพร พัฒนเจริญ
โทรศัพท์ : 0 2763 2828 ต่อ 4092
โทรสาร : 0 2763 2829
อีเมล : thunyapunporn.p@uaeconsultant.co.th