



กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย



โครงการออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการความร่วมมือระหว่าง
รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ในการพัฒนาระบบ รถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค
ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครคาย
(ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - นครคาย)



เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ

ชุดที่  ธันวาคม 2563

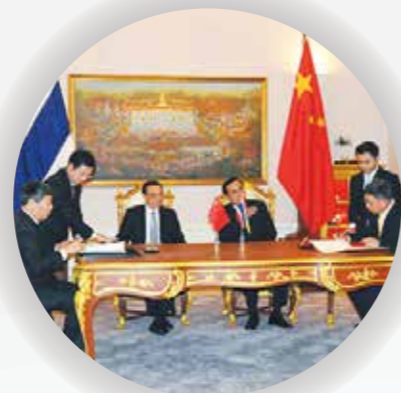
เดินทางรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - นครคาย

เชื่อมต่อไทย - ลาว - จีน สู่เส้นทางเศรษฐกิจโลก
สร้างความสูงและคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ชาวอีสาน



19
ธันวาคม
2557

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือ
ระหว่างทั้งสองรัฐบาล เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการ
รถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพมหานคร -
นครราชสีมา - หนองคาย

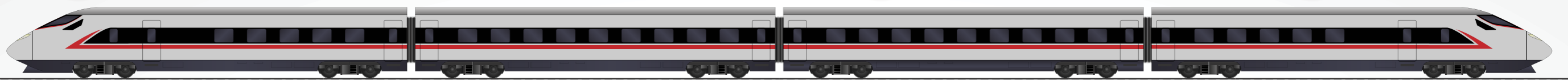


23
มีนาคม
2559

นายกรัฐมนตรีของราชอาณาจักรไทยได้หารือทวิภาคี
กับนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาชนจีน
ณ เมืองไห่หนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งที่ประชุม
ได้สรุปการลงนามโครงการรถไฟความเร็วสูง
ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร โดยฝ่ายไทยจะเป็น
ผู้ลงทุนเองทั้งหมดและกำหนดนโยบายเริ่มก่อสร้าง
เส้นทางกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา

พ.ศ.
2561

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม
ของโครงการ ที่ สนข. และฝ่ายจีน ศึกษา



○

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ได้ดำเนินการศึกษาโครงการรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน
เพื่อรองรับรถไฟความเร็วสูงในอนาคต
ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

พ.ศ.
2557-
2558



○

เริ่มการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง
ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา
ณ มอหลักหิน ต.กลางดง
อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา

21
ธันวาคม
2560



○

การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการศึกษา
และออกแบบโครงการออกแบบ
รายละเอียดงานโยธารถไฟความเร็วสูง
ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

พ.ศ.
2562 -
2564

**วัตถุประสงค์
ของโครงการ**

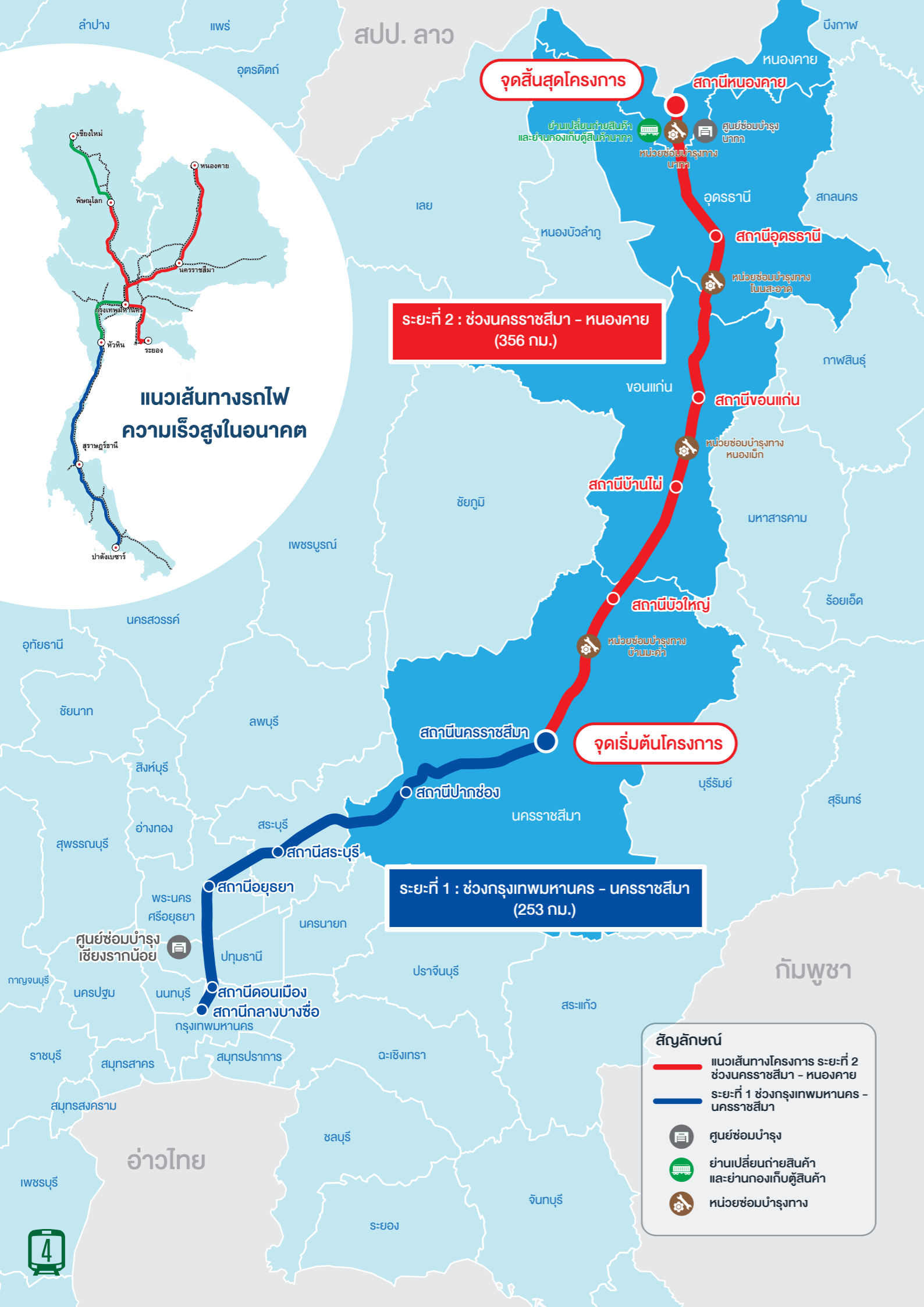
1  ออกแบบรายละเอียด
งานโยธา ให้สอดคล้องกับ
ช่วงกรุงเทพมหานคร -
นครราชสีมา

2  ประเมินการ
ค่าก่อสร้าง

3  จัดทำเอกสาร
ประกวดราคา

4  จัดทำรายงานประเมิน
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

5  ดำเนินการยื่นขอ
และจัดทำร่าง พ.ร.ฎ.
เวนคืนที่ดิน



แนวเส้นทาง และรายละเอียดโครงการ

ผ่าน

4 จังหวัด
ได้แก่

นครราชสีมา

ขอนแก่น

อุดรธานี

หนองคาย



ระยะทาง 356 กม.



ขนาดทาง
1.435 เมตร



มี 5 สถานี

ได้แก่ บัวใหญ่ บ้านไผ่ ขอนแก่น
อุดรธานี และหนองคาย



หน่วยซ่อมบำรุงทาง
(Maintenance Base)
4 แห่ง

ได้แก่ บ้านมะค่า หนองเม็ก โนนสะอาด และนาทา



ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)
2 แห่ง

ที่ นาทา และเชียงรากน้อย



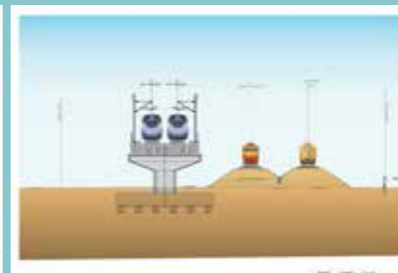
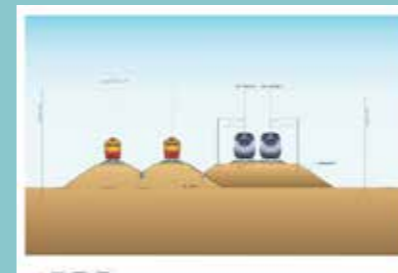
ย่านกองเก็บตู้สินค้า
(Container Yard)

และย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า
(Transshipment Yard)

1 แห่ง ที่ นาทา

ลักษณะทางของโครงการ

เป็นทางรถไฟระดับพื้น 185 กม.



เป็นทางรถไฟยกระดับ 171 กม.



รูปแบบรถไฟที่จะใช้ในโครงการ



ใช้รถไฟความเร็วสูงของจีน รุ่น **Fuxinghao CR-300 Series**

เดินรถด้วยความเร็วสูงสุด **250 กม./ชม.**

รองรับผู้โดยสารได้ **590 คน/ขบวน**



การออกแบบสถานีพัฒนาอัตลักษณ์ท้องถิ่น

ในการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ได้ออกแบบให้สอดคล้องกับช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา และรถไฟทางคู่ในปัจจุบัน โดยนำเอาอัตลักษณ์ท้องถิ่นของแต่ละพื้นที่มาออกแบบสถาปัตยกรรมทั้งภายนอกและภายใน

สถานีบัวใหญ่



นำลวดลายและรูปทรงดอกบัวดัดแปลงผสมผสานกับความเป็นอีสาน ให้มีความทันสมัย



สถานีบ้านไผ่



นำลวดลายเครื่องจักสานไม้ไผ่ ลายผ้าทออีสาน และรูปทรงของไม้ไผ่ มาออกแบบให้ทันสมัย



สถานีขอนแก่น



นำลวดลายผ้าทออีสาน เครื่องดนตรีแคน ลายตะเวิน และสิมอีสาน มาออกแบบให้มีความร่วมสมัย



สถานีอุดรธานี



นำลวดลายดินเผาบ้านเชียง ลายผ้าทออีสาน มาออกแบบให้ทันสมัย



สถานีหนองคาย



นำพญานาคและคลื่นน้ำ มาออกแบบในรูปแบบที่ทันสมัย เป็นประตูลู่ประเทศไทย และประตูสู่อีสาน



การออกแบบเพื่อคนทุกคน ตามหลักอารยสถาปัตย์ (Universal Design)

ทั้งนี้ในการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จะออกแบบให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้บริการสำหรับคนทุกคน ทั้งผู้พิการ ผู้สูงอายุ เด็ก และสตรีมีครรภ์ สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ทัวถึง และเท่าเทียม

แผ่นพื้นนำทาง
สำหรับผู้พิการทางสายตา



ทางลาด



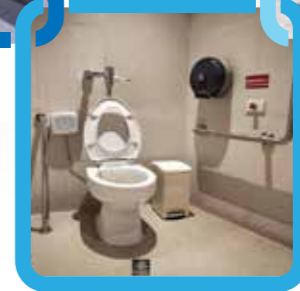
ลิฟต์โดยสาร



บันไดและบันไดเลื่อน



ห้องน้ำ
สำหรับผู้พิการ
และผู้สูงอายุ



รูปแบบการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้กำหนดให้มีการแก้ไขปัญหาคัดสมอระดับทางรถไฟ เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ทำให้สามารถใช้ความเร็วในการเดินทางได้อย่างสม่ำเสมอ และเป็นการแก้ไขปัญหาคัดสมอจราจรไปด้วย โดยมีรูปแบบดังนี้



สะพานรถไฟ มีจำนวน 120 แห่ง

- ใช้ในกรณีตัดกับทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่มีปริมาณการจราจรบริเวณจุดตัดค่อนข้างสูง
- ใช้สำหรับแก้ปัญหาจุดตัดในเขตเมืองที่มีถนนสายหลักและสายรองตัดผ่านในระยะห่างใกล้กันหลายแห่ง



สะพานรถยนต์ มีจำนวน 25 แห่ง

- ใช้ในกรณีจุดตัดถนนสายหลักที่มีปริมาณการจราจรค่อนข้างมาก และมีเขตทางเพียงพอ



สะพานกลับรถรูปตัว Y มีจำนวน 23 แห่ง

- ใช้ในกรณีตัดกับถนนที่มีปริมาณการจราจรน้อย มีอุปสรรคสิ่งกีดขวางทั้งสองด้าน เขตทางไม่พอให้สามารถออกแบบมาตรฐานในลักษณะทางตรงได้



ทางลอดทางรถไฟ มีจำนวน 84 แห่ง

- ใช้ในกรณีที่เป็นจุดตัดทางรถไฟกับถนนลำลองที่มีปริมาณการจราจรต่ำ บริเวณพื้นที่เกษตรกรรมสองข้างทางรถไฟ



ทางบริการ มีจำนวน 3 แห่ง

- ใช้ในบริเวณที่แนวเส้นทางรถไฟตัดผ่านถนนท้องถิ่นหลายสาย โดยเชื่อมถนนท้องถิ่นเข้าด้วยกัน แล้วก่อสร้างทางลอดหรือทางข้ามเพียงจุดเดียว

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

โครงการได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างและเปิดให้บริการครอบคลุมทั้งด้านกายภาพ ชีวภาพ การใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ โดยมีประเด็นผลกระทบและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ ดังนี้

การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ

- หากมีการปรับพื้นที่ซึ่งทำให้สภาพการระบายน้ำเปลี่ยนแปลงไป ให้สร้างระบบระบายน้ำใหม่ทดแทน
- หากมีปัญหาหน้าท่วมขังจากการก่อสร้าง ผู้รับจ้างต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำเพื่อสูบน้ำออกจากพื้นที่ และพิจารณาจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ได้รับความเดือดร้อน
- ออกแบบระบบระบายน้ำให้เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพการระบายน้ำในพื้นที่
- ตรวจสอบและทำความสะอาดระบบระบายน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมอ ไม่ให้มีการสะสมของดิน ตะกอนและวัชพืช

คุณภาพอากาศ

- สร้างรั้วกั้นชั่วคราวกั้นระหว่างพื้นที่ก่อสร้างที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองกับย่านชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหว
- ฉีดพรมน้ำในบริเวณที่อาจมีฝุ่นละอองฟุ้งกระจายอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง
- ล้างทำความสะอาดล้อยานพาหนะทุกคันที่วิ่งออกจากพื้นที่ก่อสร้าง
- จัดระบบการจราจรบริเวณสถานีให้มีความคล่องตัว และจัดเตรียมพื้นที่จอดรถให้เพียงพอ

การคมนาคมขนส่ง

- จัดทำทางเบี่ยงชั่วคราวเพื่อให้ประชาชนสามารถสัญจรไป-มาได้
- ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายแนะนำ เครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟตามมาตรฐานฯ
- ประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ เพื่อวางแผนการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และจัดทำแผนการจราจร

เสียงและความสั่นสะเทือน

- ก่อนเริ่มก่อสร้าง ให้สำรวจสภาพของอาคารสิ่งปลูกสร้างที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน พร้อมถ่ายรูปเป็นหลักฐาน
- การก่อสร้างฐานรากทางยกระดับหรือสะพานรถไฟในเขตเมือง หรือใกล้พื้นที่อ่อนไหวและย่านชุมชน ให้ใช้เสาเข็มเจาะ
- พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณที่มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง จากการก่อสร้างเกินค่ามาตรฐานฯ
- พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณที่มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง จากการเดินทางรถไฟของโครงการ เกินค่ามาตรฐานฯ

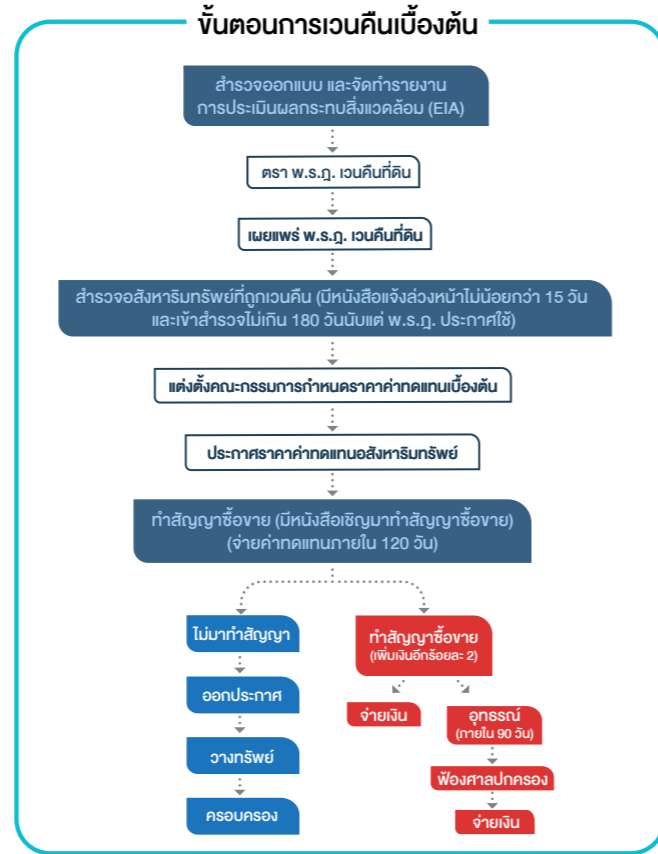
การแบ่งแยกชุมชน

- ออกแบบการปรับปรุงจุดตัดให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และการใช้งานในปัจจุบัน โดยนำความคิดเห็นของชุมชนมาประกอบการพิจารณา
- จัดให้มีสะพานลอยคนเดินข้ามในจุดที่เหมาะสม
- ประชาสัมพันธ์เส้นทางคมนาคมที่ตัดผ่านทางรถไฟให้ประชาชนในพื้นที่ทราบ

การรื้อย้ายและเวนคืนที่ดิน

ในการก่อสร้างโครงการ มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินของประชาชนบ้าง จากการปรับแนวเส้นทาง การก่อสร้างหน่วยซ่อมบำรุงทาง ศูนย์ซ่อมบำรุง และองค์ประกอบอื่นๆ ของโครงการ ซึ่ง สฟท. จะดำเนินการเวนคืนและจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562

นอกจากนี้ สฟท. จำเป็นต้องรื้อย้ายผู้ที่ใช้พื้นที่เขตทางรถไฟเพื่อดำเนินการก่อสร้าง **กรณีเป็นผู้มีสัญญาเช่า** สฟท. จะยกเลิกสัญญาเช่า โดยผู้เช่าจะต้องย้ายออกก่อนเริ่มการก่อสร้าง โดย สฟท. จะพิจารณาจ่ายค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้างตามแนวทางการดำเนินงานของ สฟท. **กรณีไม่มีสัญญาเช่า** ผู้อยู่อาศัยจะต้องรื้อถอนเมื่อได้รับแจ้งจาก สฟท. โดยไม่ได้รับค่าทดแทนตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม สฟท. จะพิจารณาช่วยเหลือค่ารื้อถอนและค่าขนย้ายตามแนวปฏิบัติที่ผ่านมา



ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่ผ่านมา โครงการได้ดำเนินการด้านมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่อง เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน โดยได้ดำเนินกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

 <p>1 การเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้น และปรึกษาหารือ ระหว่างวันที่ 3 - 6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563 จำนวน 4 จังหวัด 154 ราย</p>	 <p>2 การแพร่กระจายการประชุม ระหว่างวันที่ 24 กุมภาพันธ์ - 8 มิถุนายน พ.ศ. 2563 จำนวน 30 กลุ่ม 4,392 ราย</p>
 <p>3 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13 - 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 จำนวน 4 จังหวัด 1,361 ราย</p>	 <p>4 การประชุมกลุ่มย่อย ระหว่างวันที่ 1 กันยายน - 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 จำนวน 91 กลุ่ม 4,448 ราย</p>
 <p>5 การสัมภาษณ์เชิงลึก ระหว่างวันที่ 1 กันยายน - 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 จำนวน 71 ราย</p>	 <p>6 การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม ระหว่างวันที่ 16 ตุลาคม - 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 จำนวน 3,622 ราย</p>

ทางโครงการจะรวบรวมประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ไปประกอบการออกแบบโครงการและการจัดทำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและชุมชน เพื่อให้โครงการนี้ประสบความสำเร็จด้วยความร่วมมือของทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง

โครงการคุ้มค่า ช่วยพัฒนาเศรษฐกิจระดับคุณภาพชีวิตประชาชน

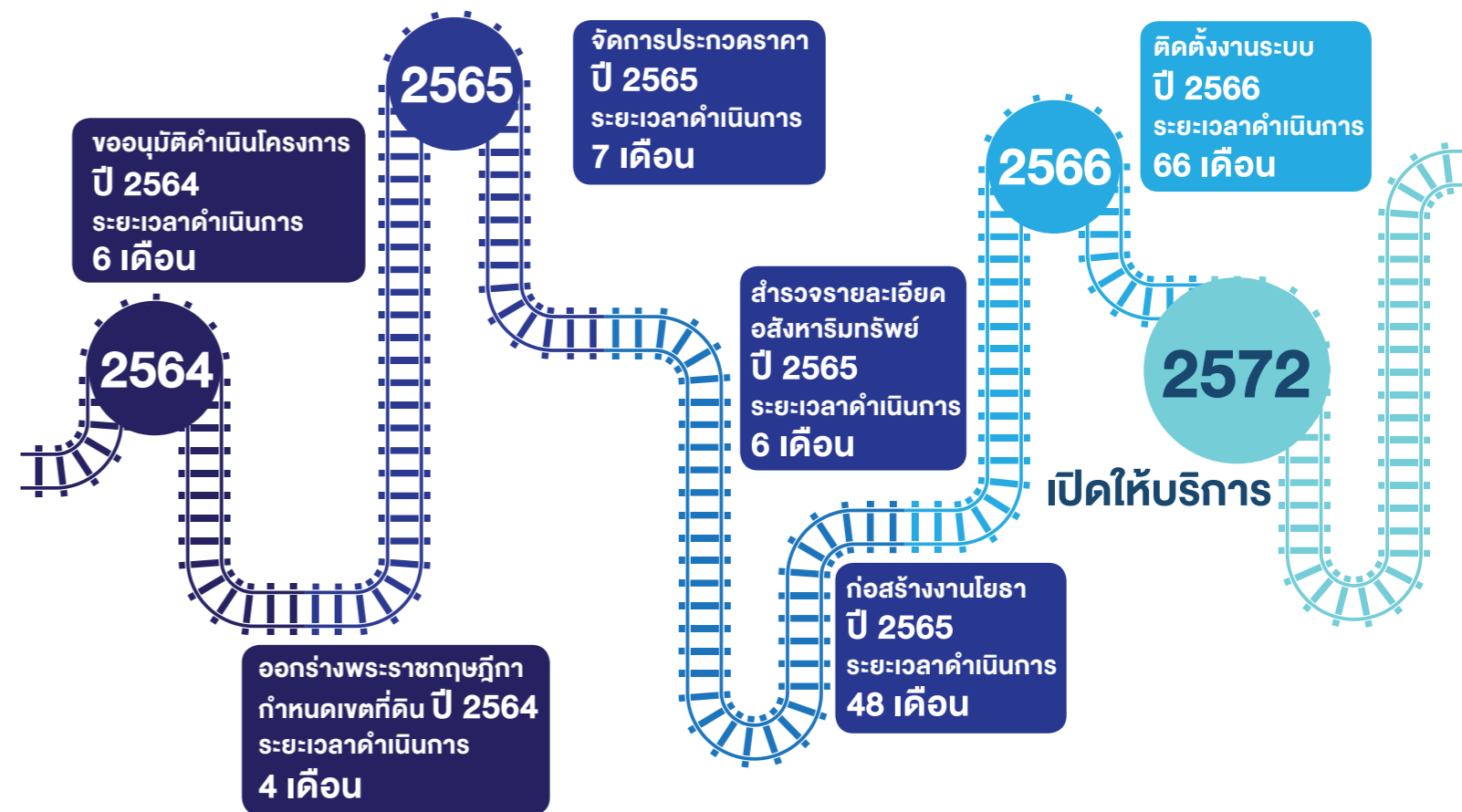
โครงการนี้มีมูลค่าการลงทุนประมาณ 250,000 ล้านบาท โดยมีผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจดังนี้

กรณีวิเคราะห์	อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ(EIRR)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C Ratio)
วิเคราะห์ความเหมาะสมการพัฒนาเฉพาะ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย	11.24%	12,402.32	0.92
วิเคราะห์ความเหมาะสมการพัฒนาทั้ง 2 ระยะ (กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย)	12.10%	3,289.70	1.01

ที่มา: งานบริการที่ปรึกษาเพื่อทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสม โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี 2561

พบว่าโครงการมีความคุ้มค่า นอกเหนือจากการลดการใช้รถยนต์ ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ซึ่งผลประโยชน์ทางตรงของโครงการแล้ว ยังช่วยให้เกิดการพัฒนาศักยภาพพื้นที่โดยรอบ สถานี เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค สร้างงานสร้างอาชีพให้แก่ชุมชน เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านอีกด้วย

แผนการดำเนินงานโครงการในระยะถัดไป



รถไฟความเร็วสูง เชื่อมไทยสู่โลก ส่งเสริมเศรษฐกิจ ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน



ทำให้การเดินทาง
ของประชาชน
สะดวกรวดเร็ว

ช่วยให้เกิดการสร้างงาน
ขณะดำเนินการก่อสร้าง

พัฒนาเมืองตามแนวเส้นทาง
ให้เป็นศูนย์กลางความเจริญ
ของภูมิภาค



เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์
เชื่อมต่อการค้าการลงทุน
กับประเทศเพื่อนบ้านอย่าง
สปป.ลาว และจีน

เกิดการพัฒนา
พื้นที่โดยรอบสถานี
ตามแนวเส้นทาง

ส่งเสริมการท่องเที่ยว
ทั้งภายในประเทศ
และระหว่างประเทศ



Website
www.hsrkorat-nongkhai.com



Facebook
www.facebook.com/hsrkoratnongkhai
โครงการรถไฟความเร็วสูง
ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย



การรถไฟแห่งประเทศไทย

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

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

- บริษัท เอซีเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนต์ จำกัด
- บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนต์ จำกัด
- บริษัท วิสิทธ์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนต์ จำกัด
- บริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด
- บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนต์ จำกัด
- บริษัท ยูโนติค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนต์ จำกัด
- บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

ด้านวิศวกรรม

นางชนิกานต์ จันทรอินทร์
โทรศัพท์ : 0 2636 7510
โทรสาร : 0 2636 7357
อีเมล : chanikarn.hsme2@gmail.com

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

นางสาวอุไรรัชต์ เปินโก
โทรศัพท์ : 0 2763 2828 ต่อ 4087
โทรสาร : 0 2763 2830
อีเมล : hsme2@gmail.com

ด้านสิ่งแวดล้อม

นางสาวธัญพรรณพร พัฒนเจริญ
โทรศัพท์ : 0 2763 2828 ต่อ 4090
โทรสาร : 0 2763 2829
อีเมล : hsme2@gmail.com