

เคาะEIAไฮสปีด 'ไทย-จีน' เฟสที่2 เร่งศึกษาออกแบบ

คชก.เคาะEIAไฮสปีด'ไทย-จีน'เฟส2 'นครราชสีมา-หนองคาย'

รฟท.ตั้งงบ150ล.ลุยออกแบบสร้างสะพานใหม่เชื่อมสปป.ลาว

ผู้จัดการรายวัน360° - EIA รถไฟไทย-จีนเฟส 2 (นครราชสีมา-หนองคาย) ผ่าน คชก.แล้ว รอสิ้น สผ.ชุดใหญ่ กรมรางเผย แบบมีแล้วคาดขง ครม.ในปีนี้ เดินหน้า ส่วนสะพานข้าม แม่น้ำโขงแห่งใหม่เชื่อม "ไทย-ลาว" รฟท.ตั้งงบ 150 ล้านบาท ศึกษาออกแบบรับรถไฟ 1 เมตรและไฮสปีด ประเมิน ค่าก่อสร้างกว่า 8.9 พันล้านบาท เริ่มสร้างปี70

อ่านต่อหน้า | 12

ผู้จัดการรายวัน360° - EIA รถไฟไทย-จีนเฟส 2 (นครราชสีมา-หนองคาย) ผ่าน คชก.แล้ว รอสิ้น สผ.ชุดใหญ่ กรมรางเผย แบบมีแล้วคาดขง ครม. ในปีนี้เดินหน้า ส่วนสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่เชื่อม "ไทย-ลาว" รฟท.ตั้งงบ 150 ล้านบาท ศึกษาออกแบบรับรถไฟ 1 เมตรและไฮสปีด ประเมินค่าก่อสร้างกว่า 8.9 พันล้านบาท เริ่มสร้างปี70

นายพีเชษฐ คุณาศธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ขร.) เปิดเผยถึงความคืบหน้า โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ว่า ในส่วนโครงการระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ระยะทางประมาณ 356.01 กิโลเมตร (กม.) ปัจจุบันการออกแบบงานโยธาเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยอยู่ระหว่างจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งล่าสุด เมื่อวันที่ 16 ก.พ. 2567 คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบก และทางอากาศ (คชก.) ได้ให้ความเห็นชอบ รายงาน EIA แล้ว เตรียมเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (สผ.) อนุมัติต่อไป ขณะที่คาดว่าจะเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณามติโครงการได้ในปี 2567

ส่วนการเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างไทย-สปป.ลาว ซึ่งจะมีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (หนองคาย-เวียงจันทน์)แห่งที่ 2 นั้น ที่ผ่านมารถทางหลวง(ทล.)ได้ศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นไว้แล้ว โดยจะเป็นการก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ข้ามแม่น้ำโขง ห่างจากสะพานเดิมไปทางด้านขวา ประมาณ 30 เมตร หรืออยู่ท้ายน้ำของสะพานเดิม แต่เนื่องจากสปป.ลาวได้มีการเปลี่ยนผู้นำรัฐบาลใหม่ จึงต้องประสานข้อมูลอย่างเป็นทางการอีกครั้ง โดยกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมทางหลวง (ทล.) จัดส่งข้อมูลผลการศึกษาไปยังรัฐบาลสปป.ลาวชุดใหม่แล้ว คาดว่า จะมีการหารือกันอย่างเป็นทางการต่อไป

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า จากผลการศึกษา ความเหมาะสมฯ โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (หนองคาย-เวียงจันทน์)แห่งที่ 2 นั้น จะเป็นสะพานรองรับรถไฟ ประกอบด้วย ขนาดทาง 1 เมตร เชื่อมจากสถานีหนองคาย-สถานีท่านาแล้ง และวางรถไฟขนาดมาตรฐาน(standard Gauge) จากสถานีหนองคาย-สถานีเวียงจันทน์, ปรับปรุงสะพานปัจจุบันให้เป็นสะพานรถยนต์อย่างเดียว ดำเนินการปี 2565-2572 และอนาคตก่อสร้างสะพานใหม่ รองรับรถยนต์ ขนาด 2 ช่องจราจร โดยประเมินวงเงินค่าก่อสร้างสะพานใหม่

รองรับรถไฟ ขนาดทาง 1 เมตร และวางรถไฟขนาดมาตรฐานประมาณ 8,950.503 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างจัดทำ TOR และกำหนดราคาาง เพื่อจัดจ้างที่ปรึกษาศึกษาออกแบบรายละเอียดประมาณการราคา จัดทำเอกสารประกวดราคา และจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษารวม 125 ล้านบาท(ตั้งงบประมาณปี 2567 จำนวน 25 ล้านบาท ปี 2568 จำนวน 100 ล้านบาท)

มีขอบเขตคือ ทบทวนการศึกษาและออกแบบที่มี, พิจารณาการเชื่อมโยงการเดินทางในพื้นที่ชุมชน ในรัศมี 2 กม., ออกแบบรายละเอียดสะพานข้ามแม่น้ำโขงให้สอดคล้องกับมาตรฐานระบบรถไฟความเร็วสูงของจีน ,ตรวจสอบและจัดทำรายละเอียดการปรับปรุงสะพานปัจจุบันให้เป็นสะพานรถยนต์อย่างเดียว, จัดทำรายงาน EIA, วิเคราะห์ผลตอบแทน EIRR และ FIRR รวมถึงประสานกับหน่วยงานของสปป.ลาว เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการออกแบบ

ตามแผนงานใช้เวลารออกแบบรายละเอียด 12 เดือน (พ.ค.67-เม.ย. 68) พิจารณารายงาน EIA 18 เดือน (พ.ค.68-ต.ค.69) ขออนุมัติโครงการ 6 เดือน(พ.ค.69-ต.ค.69) เวเนคืนที่ดิน 18 เดือน (พ.ย.69-พ.ค.70) ประกวดราคา 7 เดือน (พ.ย.69-พ.ค.70) ก่อสร้างงานโยธา 36 เดือน (มี.ย. 70-พ.ค. 73) ติดตั้งระบบ 36 เดือน (ธ.ค.70-พ.ย. 73)

รายงานข่าวแจ้งความคืบหน้า โครงการรถไฟไทย-จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 250.77 กม. (ทางยกระดับ 188.68 กม. ทางระดับดิน 54.09 กม. อุโมงค์ 8 กม.) วงเงินลงทุน 179,412.21 ล้านบาท มีศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) 1 แห่งที่ เชียงรากน้อย งาน

โยธามีความก้าวหน้าภาพรวม 30.96 % (ข้อมูล ณ 25 ม.ค. 67) คาดว่าก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2571 โดยมี 14 สัญญา ปัจจุบันก่อสร้างเสร็จแล้ว 2 สัญญา คือ สัญญา 1-1 กลางดง-ปางอโศก และสัญญา 2-1 สีคิ้ว-กุดจิก อยู่ระหว่างก่อสร้าง 10 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 3-1 ช่วงแก่งค้อย-กลางดงและช่วงปางอโศก-บ้านไผ่ (30.21 กม.) ผลงาน 00.00 % สัญญา 3-2 อุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง (12.23 กม.) ผลงาน 53.51%

สัญญา 3-3 บ้านไผ่-ลำตะคอง (21.60 กม.) ผลงาน 43.87% สัญญา 3-4 ลำตะคอง-สีคิ้ว และกุดจิก-โครกกรวด (37.45 กม.) ผลงาน 72.43% สัญญา 3-5 โครกกรวด-นครราชสีมา (12.38 กม.) ผลงาน 05.87% สัญญา 4-2 ดอนเมือง-นวนคร (21.80 กม.) ผลงาน 0.27% สัญญา 4-3 นวนคร-บ้านโปะ (23.00 กม.) ผลงาน 26.25% สัญญา 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุงเขียงรากน้อย ผลงาน 03.98% สัญญา 4-6 พระแก้ว-สระบุรี (31.60 กม.) ผลงาน 0.56% สัญญา 4-7 สระบุรี-แก่งค้อย (12.99 กม.) ผลงาน 50.40%

ยังไม่ได้ลงนามก่อสร้าง 2 สัญญา คือ สัญญาที่ 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง (15.21 กม.) ติดประเด็นการดำเนินการกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินปัจจุบัน รฟท. และ EEC อยู่ระหว่างการเร่งรัดการออกหนังสือให้เอกชนเริ่มงาน(NTP) และ สัญญาที่ 4-5 ช่วงบ้านโปะ-พระแก้ว (13.30 กม.) ติดประเด็นสถานีอยุธยา โดยเมื่อวันที่ 23 มี.ค. 66 คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (บอร์ดรฟท.) อนุมัติการสั่งจ้างบริษัท บุญชัยพาณิชย์ (1979) จำกัด ปัจจุบันอัยการสูงสุดได้พิจารณาตรวจสอบร่างเงื่อนไขสัญญา ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟท. พิจารณาเพื่อลงนามสัญญาโดยมีกำหนดยื่นราคาภายในเดือน ก.พ. 2567.