ด่วนที่สุด
ที่ สผ ๐๐๑๗.๐๔/๑๖๗๐

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
เลขที่รับ ๑๒๘๒๗/๒๕๖๔
วันที่ ๓๐ ส.ค. ๖๔
เวลา ๑๕.๕๕ น.

คณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร
ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง การศึกษา ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เรื่อง การศึกษา ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้ง ๒๓ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อศึกษา ตรวจสอบ และติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย (นายวินท์ สุธีรชัย และนายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญติดตามการดำเนินงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และนครราชสีมา - หนองคาย (นายประเสริฐ จันทรรวงทอง และนายอุบลศักดิ์ บัวหลวงงาม เป็นผู้เสนอ) และที่ประชุมลงมติให้คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เป็นผู้พิจารณา นั้น ซึ่งกรรมาธิการคณะนี้ ประกอบด้วย

(๑) นายโสภณ ซารัมย์	ประธานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
(๒) นายรังสรรค์ วันไชยธนวงศ์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
(๓) นายสุรศักดิ์ ชิงนวรรณ์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง
(๔) นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม
(๕) นายมนตรี ปาน้อยนนท์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สี่
(๖) นายนิกร จำนง	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่ห้า
(๗) นายกิตติศักดิ์ คณาสวัสดิ์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
(๘) นายคารม พลพรกลาง	โฆษกคณะกรรมาธิการ
(๙) นางสาวนภาพร เพ็ชร์จินดา	โฆษกคณะกรรมาธิการ
(๑๐) นายภูดิท อินสุวรรณ์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
(๑๑) นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา	เลขานุการคณะกรรมาธิการ
(๑๒) นายวัฒนา ช่างเหลา	ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการ
(๑๓) นายวิรัช รัตนเศรษฐ	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
(๑๔) นายสุรพงษ์ อึ้งอัมพรวิไล	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
(๑๕) พันตำรวจเอก ทวี สอดส่อง	กรรมาธิการ

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง การศึกษา ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อได้โปรดนำเสนอที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณารายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ ต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(นายโสภณ ซารัมย์)
ประธานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานพระราชบัญญัติและญัตติ ๒
รับที่ ๑๙๔ / ๖๕๖๔
วันที่ ๓๐ / ๘๑ / ๖๔ เวลา ๑๖.๒๕ น.

กลุ่มงานบริหารทั่วไป สำนักการประชุม
รับที่ ๓๕๘ / ๒๕๖๔
วันที่ ๓๐ / ๘๑ / ๖๔ เวลา ๑๖.๒๐ น.
ส่งกลุ่มงาน พรบ ๒

สำนักกรรมาธิการ ๑
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๖๑๔๑
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : transport1704@gmail.com

รายงาน
ผลการพิจารณาศึกษาญัตติ
เรื่อง การศึกษา ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการ
โครงการรถไฟความเร็วสูง
ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย
ของ
คณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
สำนักกรรมาธิการ ๑
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

รายงาน
ผลการพิจารณาศึกษาญัตติ
เรื่อง การศึกษา ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง
ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย

ของ
คณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม

สำนักกรรมาธิการ ๑

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

(สำเนา)

ด่วนที่สุด

ที่ สผ ๐๐๑๗.๐๔/๑๖๓๐

คณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร
ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง การศึกษา ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เรื่อง การศึกษา ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้ง ๒๓ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อศึกษา ตรวจสอบ และติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย (นายวินท์ สุธีรชัย และนายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญติดตามการดำเนินงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และนครราชสีมา - หนองคาย (นายประเสริฐ จันทรรวงทอง และนายอุบลศักดิ์ บัวหลวงงาม เป็นผู้เสนอ) และที่ประชุมลงมติให้คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เป็นผู้พิจารณา นั้น ซึ่งกรรมาธิการคณะนี้ ประกอบด้วย

(๑) นายโสภณ ซารัมย์	ประธานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
(๒) นายรังสรรค์ วันไชยธนวงศ์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
(๓) นายสุรศักดิ์ ชิงนวรรณ์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง
(๔) นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม
(๕) นายมนตรี ปาน้อยนนท์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สี่
(๖) นายนิกร จำนง	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่ห้า
(๗) นายกิตติศักดิ์ คณาสวัสดิ์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
(๘) นายคารม พลพรกลาง	โฆษกคณะกรรมาธิการ
(๙) นางสาวนภาพร เพ็ชร์จินดา	โฆษกคณะกรรมาธิการ
(๑๐) นายภูดิท อินสุวรรณ์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
(๑๑) นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา	เลขานุการคณะกรรมาธิการ
(๑๒) นายวัฒนา ช่างเหลา	ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการ
(๑๓) นายวิรัช รัตนเศรษฐ	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
(๑๔) นายสุรพงษ์ อึ้งอัมพรวิไล	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
(๑๕) พันตำรวจเอก ทวี สอดส่อง	กรรมาธิการ

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง การศึกษา ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อได้โปรดนำเสนอที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณารายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ ต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

โสภณ ซารัมย์

(นายโสภณ ซารัมย์)
ประธานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร

สำนักกรรมาธิการ ๑
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๖๑๔๑
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : transport1704@gmail.com

สำเนาถูกต้อง

(นางสาวปรียาภรณ์ แก้วโยน)
ผู้อำนวยการสำนักกรรมาธิการ ๑

ฤทธิชัย จันทา/ร่าง
พงศ์สันต์ แซ่ลิ้ม/พิมพ์
จันทิมา ทองชาติ/ตรวจ

ตรวจทาน
ครั้งที่ ๑ ฉัตรกนกวรรณ จันทา
ครั้งที่ ๒ ปวีณา ศรีสาทร

คำนำ

รายงานของคณะกรรมาธิการการคมนาคม เรื่อง การศึกษา ตรวจสอบ และติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ฉบับนี้ เป็นผลการพิจารณาศึกษาตามมติของสภาผู้แทนราษฎร ซึ่งได้ส่งญัตติ จำนวน ๒ เรื่อง ได้แก่ ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อศึกษา ตรวจสอบ และติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วง กรุงเทพ - นครราชสีมา และช่วง นครราชสีมา - หนองคาย (นายวินท์ สุธีรชัย และนายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญติดตามการดำเนินงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และนครราชสีมา - หนองคาย (นายประเสริฐ จันทรรวงทอง และนายอุบลศักดิ์ บัวหลวงงาม เป็นผู้เสนอ)

รายงานฉบับนี้ คณะกรรมาธิการการคมนาคม ได้พิจารณาศึกษาปรากฏผลการศึกษาในประเด็นต่าง ๆ ที่สำคัญเกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ได้แก่ ปัญหาการดำเนินการก่อสร้างโครงการ ปัญหาความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการ และปัญหาเกี่ยวกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการ ตลอดจนประเด็นอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

คณะกรรมาธิการการคมนาคม หวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย โดยนำข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการ ไปพิจารณาประกอบการดำเนินงานต่าง ๆ ของหน่วยงาน เพื่อให้การดำเนินโครงการสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์และเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยต่อไป

คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร
สิงหาคม ๒๕๖๔

รายนามคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

นายโสภณ ซารัมย์
ประธานคณะกรรมาธิการ

นายรังสรรค์ วันไชยธนวงศ์
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง

นายสุรศักดิ์ ชิงนวรรณ์
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง

นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม

นายมนตรี ปาน้อยนนท์
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สี่

นายนิกร จำนง
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่ห้า

นายวิรัช รัตนเศรษฐ
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ

นายสุรพงษ์ อึ้งอัมพรวิไล
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ

นายกิตติศักดิ์ คณาสวัสดิ์
โฆษกคณะกรรมาธิการ

นายคารม พลพรกลาง
โฆษกคณะกรรมาธิการ

นางสาวนภาพร เพ็ชร์จินดา
โฆษกคณะกรรมาธิการ

นายภูดิท อินสุวรรณ์
โฆษกคณะกรรมาธิการ

พันตำรวจเอก ทวี สอดส่อง
กรรมาธิการ

นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา
เลขานุการคณะกรรมาธิการ

นายวัฒนา ช่างเหลา
ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการ

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบการคมนาคมและขนส่งระบบรางของไทย โดยโครงการได้เริ่มดำเนินการระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา กรอบวงเงิน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการก่อสร้างในระยะแรกมีความล่าช้าและปัญหาผลกระทบต่อประชาชนที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ตลอดจนปัญหาในเชิงหลักการและนโยบายที่จำเป็นต้องทบทวน เพื่อนำมาปรับปรุงและแก้ไขในการดำเนินโครงการในระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ได้เสนอญัตติที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จำนวน ๒ ญัตติ เสนอที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ได้แก่ ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ เพื่อศึกษาตรวจสอบและติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย (นายวินท์ สุธีรชัย และนายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ ติดตามการดำเนินงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และนครราชสีมา - หนองคาย (นายประเสริฐ จันทรรวงทอง และนายอุบลศักดิ์ บัวหลวงงาม เป็นผู้เสนอ) และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมีมติให้คณะกรรมาธิการการคมนาคมเป็นผู้พิจารณาศึกษา และรายงานต่อสภาผู้แทนราษฎร

คณะกรรมาธิการการคมนาคม ได้พิจารณาศึกษาญัตติดังกล่าว โดยเชิญ ผู้เสนอญัตติ ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประชาชนที่ได้รับผลกระทบในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ผลการพิจารณาศึกษากำหนดประเด็นปัญหาหลัก ๓ ประเด็น ดังนี้

๑. ประเด็นปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ได้แก่ ปัญหาความล่าช้าของโครงการช่วงกลางดง - ปางอโศก ปัญหาการเวนคืนที่ดินและกระบวนการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ปัญหาการกำหนดและออกแบบทางข้ามทางรถไฟที่ไม่เหมาะสมกับบริบทการดำเนินชีวิตของประชาชนในท้องถิ่น ปัญหาการก่อสร้างที่มีผลกระทบกับระบบชลประทานในแต่ละท้องที่ตามแนวเส้นทางการก่อสร้างโครงการ

๒. ประเด็นความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ได้แก่ ปัญหาความซ้ำซ้อนการลงทุนเส้นกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ซึ่งมีการลงทุนหลายโหมดในเส้นทางเดียวกัน เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟทางคู่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ปัญหาความพร้อมของหน่วยงานในการบริหารความเสี่ยงของโครงการรถไฟความเร็วสูง

๓. ประเด็นการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ได้แก่ ปัญหาทิศทางที่ชัดเจนในการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ ปัญหาความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง

ผลการพิจารณาศึกษาตามประเด็นปัญหาหลัก ๓ ประเด็นดังกล่าว คณะกรรมาธิการได้มีข้อเสนอและข้อสังเกต โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๑. ประเด็นปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง

๑.๑ ปัญหาความล่าช้าการดำเนินโครงการ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการช่วงกลางดง - ปางอโศก และนำไปทบทวนปรับปรุงแผนดำเนินงานในสัญญาอื่น ๆ เพื่อป้องกันปัญหาความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้น

๑.๒ การสำรวจออกแบบและการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรให้ความสำคัญกับขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน กระบวนการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยผู้บริหารควรเข้าร่วมดำเนินการด้วย เพื่อลดผลกระทบกับประชาชนให้น้อยที่สุดจากการดำเนินโครงการ และสามารถดำเนินงานได้ตามแผนงานการก่อสร้าง

๑.๓ การแก้ไขปัญหาการก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟกับถนน แนวทางการแก้ไขปัญหาควรมีรูปแบบที่ชัดเจน เป็นไปตามหลักการและมาตรฐานทางวิศวกรรมที่ถูกต้องเหมาะสม ตลอดจนสอดคล้องวิถีชีวิตของประชาชนในแต่ละท้องที่ เพื่อใช้เป็นบรรทัดฐานในการแก้ไขปัญหาตลอดแนวเส้นทางของโครงการ

๑.๔ การแก้ไขปัญหาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเร่งเยียวยาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนจากการดำเนินโครงการอย่างรวดเร็วและชดเชยอย่างเพียงพอต่อความเสียหาย พร้อมทั้ง กำหนดมาตรการป้องกันการเกิดเหตุลักษณะเดียวกันอย่างชัดเจนในการดำเนินการก่อสร้างระยะต่อไป

๒. ประเด็นความคุ้มค่าและซ้ำซ้อนของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง

๒.๑ การลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นการลงทุนในเส้นทางเดียวกับโครงการรถไฟทางคู่ สามารถรองรับการคมนาคมและขนส่งของผู้โดยสารและสินค้าในลักษณะเดียวกัน แต่มูลค่าการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงมากกว่าโครงการรถไฟทางคู่ รัฐบาลอาจแก้ไขปัญหาในมิติการลงทุนด้วยวิธีการจ่ายค่าตอบแทนที่มิใช่เป็นเงิน เช่น การนำข้าวหรือผลผลิตทางการเกษตรอื่นของประเทศไทยแลกเปลี่ยนแทนการจ่ายค่าตอบแทนด้วยเงิน เพื่อลดภาระด้านงบประมาณและส่งเสริมผลผลิตทางการเกษตรภายในประเทศ เป็นต้น

๒.๒ ความซ้ำซ้อนการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงกับโครงการรถไฟทางคู่ การดำเนินการระยะต่อไป ควรเลือกดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ก่อน เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐประชาชนจีน และเมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ ๑ (กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) แล้วเสร็จ ควรประเมินเรื่องผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและทางการเงิน ที่ได้ประมาณการไว้ว่ามีความคลาดเคลื่อนไปมากน้อยเพียงใด

๒.๓ ความซ้ำซ้อนการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เส้นทางการคมนาคมจากกรุงเทพมหานคร - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาคอีสาน) มีลักษณะการใช้เส้นทางร่วมกันในช่วงแรก (กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) แต่ช่วงต่อไปตั้งแต่จังหวัดนครราชสีมาจะเป็นจุดแยกเส้นทางการคมนาคมได้อีก ๒ ทิศทาง คือ เส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (อีสานเหนือ) และเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (อีสานใต้) ดังนั้น การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา อาจถือเป็นข้อยกเว้นของหลักการลดความซ้ำซ้อนของการลงทุน และมีความจำเป็นต้องบรรเทาปัญหาความคับคั่งของปริมาณการจราจรที่มีการเดินทางไม่น้อยกว่า

๑๐ ล้านเที่ยวต่อวัน อย่างไรก็ตาม เพื่อแก้ปัญหาการลงทุนที่ซ้ำซ้อนในช่วงที่สอง และทำให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนมากที่สุด ตลอดจนการคำนึงถึงการใช้จ่ายงบประมาณตามความจำเป็น หากได้ดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา แล้ว ควรมีการพิจารณาทบทวนแผนการก่อสร้างในระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ในมิติของการลงทุนต่อไป

๒.๔ ปัญหาแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่และความพร้อมของหน่วยงาน แนวทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ ควรมีการกำหนดแผนพัฒนาเมืองที่เป็นทางผ่านของโครงการรถไฟความเร็วสูงรองรับอย่างชัดเจน รวมทั้ง ควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเร่งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการรถไฟความเร็วสูง ส่วนการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานควรจัดตั้งองค์กรพิเศษขึ้นมาเพื่อบริหารจัดการ เพื่อลดความเสี่ยงด้านการลงทุนของโครงการ

๓. ประเด็นการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง

๓.๑ ปัญหาความชัดเจนด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยี กระทรวงคมนาคมเตรียมจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางในรูปแบบขององค์การมหาชน โดยองค์กรดังกล่าวจะจัดทำแผนการถ่ายทอดเทคโนโลยี และดำเนินงาน จำนวน ๕ ด้าน ได้แก่ การถ่ายทอดเทคโนโลยีมาตรฐานระบบราง อุตสาหกรรมระบบราง การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การตรวจสอบ และการทดลอง อย่างไรก็ตาม แนวทางความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาควรกำหนดให้ชัดเจนว่า ต้องการพัฒนาบุคลากรในระดับอุดมศึกษาหรือระดับอาชีวะศึกษา เพื่อให้เกิดแนวทางการพัฒนาด้านบุคลากรที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม

๓.๒ ปัญหาความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรวิชาชีพ กระทรวงคมนาคมมีความร่วมมือกับสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบชิ้นส่วนผลิตภัณฑ์ (Laboratory & Testing) ในรายการ ๒๖ กลุ่มผลิตภัณฑ์ ตรวจสอบและรับรองเครื่องหมายรับรองสำหรับผลิตภัณฑ์ด้านระบบราง เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางของไทยในอนาคต ทั้งนี้ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ ได้มีการจัดทำแผนการฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยี จำนวน ๒๖ รายการ โดยแบ่งดำเนินการเป็น ๒ ระยะ ส่วนความร่วมมือกับองค์กรวิชาชีพ กระทรวงคมนาคมได้ประสานให้สภาวิศวกรและสภาสถาปนิกจัดหลักสูตรอบรมและทดสอบบุคลากรของฝ่ายจีนตามความเหมาะสม ได้แก่ การจัดฝึกอบรมวิศวกรจีน ด้านกฎหมายและจรรยาบรรณ ด้านเทคนิคเกี่ยวกับภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกิดในประเทศไทย และความปลอดภัยในการทำงานและการจัดการความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม การถ่ายทอดเทคโนโลยีควรเป็นแนวทางที่สามารถทำให้เกิดการผลิตในประเทศไทยจริง มิใช่เป็นเพียงการอบรมทั่วไป

สารบัญ

หน้า

คำนำ ..... ก
รายนามคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ..... ข
บทสรุปผู้บริหาร ..... ค
สารบัญ ..... ฉ
สารบัญรูปภาพ ..... ฌ
รายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติ ๑
๑. การดำเนินงาน ๒
๒. การพิจารณาศึกษา ๔
๓. ผลการพิจารณาศึกษา ๔
บทที่ ๑ บทนำ ๖
๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา ๖
๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ๗
๑.๓ ขอบเขตการศึกษา ๗
๑.๔ วิธีการศึกษา ๘
๑.๕ ระยะเวลาการศึกษา ๘
๑.๖ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ๙
บทที่ ๒ การรวบรวม และการทบทวนข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง ๑๐
๒.๑ ข้อมูลจากหน่วยงานหรือบุคคลต่าง ๆ นำเสนอต่อคณะกรรมาธิการ ๑๐
๒.๑.๑ ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ๑๐
๒.๑.๒ ความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ๑๔
๒.๑.๓ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ๑๙
๒.๒ การประชุมนอกสถานที่และการศึกษาดูงานของคณะกรรมาธิการ ๒๒
๒.๒.๑ การแก้ไขปัญหาการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง บริเวณจุดตัดบ้านนาดี อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา ๒๒
๒.๒.๒ การก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดรถไฟและสถานีปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ๒๙
๒.๓ ข้อมูลทางด้านนโยบายและแนวทางการกำกับติดตามโครงการรถไฟความเร็วสูง ๓๗
๒.๓.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ๓๗
๒.๓.๒ นโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภา ๓๘
๒.๓.๓ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ๓๘
๒.๓.๔ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ..... ๓๘

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

๒.๓.๕ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระยะ ๒๐ ปี ๓๙
๒.๓.๖ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ ๓๙
๒.๓.๗ ยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน และจีน ๔๐
๒.๓.๘ ข้อมูลด้านเทคนิค ๔๒
บทที่ ๓ สภาพปัญหาและอุปสรรค ๕๗
๓.๑ ปัญหาเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ๕๗
๓.๑.๑ ปัญหาความล่าช้าของการดำเนินการก่อสร้างโครงการ ๕๗
๓.๑.๒ ปัญหาการเวนคืนที่ดินและกระบวนการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ๕๗
๓.๑.๓ ปัญหางานก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟกับถนน ๕๘
๓.๒ ความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ๕๘
๓.๒.๑ ปัญหาความคุ้มค่าของโครงการ ๕๘
๓.๒.๒ ปัญหาความซ้ำซ้อนของการลงทุน ๕๘
๓.๒.๓ ปัญหาแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่และความพร้อมของหน่วยงาน ๕๙
๓.๓ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ๕๙
๓.๓.๑ ปัญหาทิศทางที่ชัดเจนการถ่ายทอดเทคโนโลยี ๕๙
๓.๓.๒ ปัญหาความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรวิชาชีพที่เกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูง ๕๙
๓.๔ ประเด็นอื่น ๆ ๖๐
บทที่ ๔ ผลการพิจารณาศึกษา ๖๑
๔.๑ ปัญหาเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ๖๑
๔.๑.๑ แนวทางการแก้ไขปัญหาความล่าช้าของการดำเนินการก่อสร้าง ๖๑
๔.๑.๒ ปัญหาการเวนคืนที่ดิน ๖๔
๔.๑.๓ ปัญหากระบวนการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ๖๔
๔.๑.๔ ปัญหางานก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟกับถนน ๖๕
๔.๒ ความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ๖๖
๔.๒.๑ ความคุ้มค่าของโครงการ ๖๖

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

๔.๒.๒ ความซ้ำซ้อนของการลงทุนโครงการ ๖๘
๔.๒.๓ ปัญหาแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่และความพร้อมของหน่วยงาน ๗๑
๔.๓ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ๗๒
๔.๓.๑ ปัญหาทิศทางที่ชัดเจนการถ่ายทอดเทคโนโลยี ๗๒
๔.๓.๒ ปัญหาความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรวิชาชีพ ๗๓
๔.๔ ประเด็นอื่น ๆ ๗๔
บทที่ ๕ บทสรุป ๗๖
๕.๑ ปัญหาและอุปสรรคการดำเนินก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ๗๖
๕.๒ ความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วง นครราชสีมา – หนองคาย ๗๖
๕.๓ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ๗๖
๕.๔ ประเด็นอื่น ๆ ๗๗
๔. ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ ๗๑
๔.๑ ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคการดำเนินก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ๗๘
๔.๒ ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการเกี่ยวกับความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วง นครราชสีมา – หนองคาย ๘๑
๔.๓ ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการเกี่ยวกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ๘๓
บรรณานุกรม ๘๔
ภาคผนวก

สารบัญภาพ

รูปภาพที่ ๑ คณะกรรมาธิการการคมนาคมประชุมรับฟังปัญหาการดำเนินโครงการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ๒๓
รูปภาพที่ ๒ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดนครราชสีมาเข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมาธิการการคมนาคม ๒๓
รูปภาพที่ ๓ ตัวแทนประชาชนอำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมานำเสนอปัญหาที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ๒๔
รูปภาพที่ ๔ การลงพื้นที่จริงรับฟังปัญหาจากประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ ณ บ้านถนนนาดี ๒๖
รูปภาพที่ ๕ การชี้แจง แลกเปลี่ยน และแสดงความคิดเห็น ของคณะกรรมาธิการการคมนาคม สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดนครราชสีมา ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย และประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ ณ พื้นที่โครงการบริเวณบ้านนาดี ๒๗
รูปภาพที่ ๖ คณะกรรมาธิการการคมนาคม รับข้อร้องเรียนของประชาชนผู้ได้รับผลกระทบการดำเนินโครงการ ณ พื้นที่อำเภอสูงเนิน ๒๘
รูปภาพที่ ๗ คณะกรรมาธิการการคมนาคมประชุมนอกสถานที่ พิจารณารับฟังปัญหาการดำเนินโครงการ ๒๙
รูปภาพที่ ๘ คณะกรรมาธิการการคมนาคม รับฟังการชี้แจงการแก้ไขปัญหาของการรถไฟแห่งประเทศไทย ๓๐
รูปภาพที่ ๙ ศึกษาดูงานข้อเท็จจริง ณ พื้นที่ดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด ๓๔
รูปภาพที่ ๑๐ การดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา ๓๖
รูปภาพที่ ๑๑ เส้นทางการเชื่อมโยงภูมิภาคและโลกโดยผ่านรถไฟความเร็วสูงไทย – จีน ๔๑
รูปภาพที่ ๑๒ แนวเส้นทางโครงการรถไฟไทยจีน ระยะที่ ๑ กรุงเทพ – นครราชสีมา ๔๒
รูปภาพที่ ๑๓ รูปขบวนรถไฟฟู่ซิง ๔๓
รูปภาพที่ ๑๔ รูปแนวเส้นทางและตำแหน่งของสถานีโครงการระยะที่ ๒ ๔๖
รูปภาพที่ ๑๕ รูปเส้นทางโครงการรถไฟลาว-จีน ๕๑

รายงานผลพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง การศึกษา ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ของคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

ตามที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้ง ๒๓ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๓ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ เพื่อศึกษา ตรวจสอบและติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย (นายวินท์ สุธีรชัย และนายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ ติดตามการดำเนินงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และนครราชสีมา – หนองคาย (นายประเสริฐ จันทรรวงทอง และนายอุบลศักดิ์ บัวหลวงงาม เป็นผู้เสนอ) และมีมติให้คณะกรรมาธิการการคมนาคม เป็นผู้พิจารณาศึกษา กำหนดระยะเวลา ๙๐ วัน นั้น ซึ่งกรรมาธิการคณะนี้ ประกอบด้วย

(๑)	นายโสภณ ซารัมย์	ประธานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
(๒)	นายรังสรรค์ วันไชยธนวงศ์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
(๓)	นายสุรศักดิ์ ชิงนวรรณ์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง
(๔)	นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม
(๕)	นายมนตรี ปาน้อยนนท์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สี่
(๖)	นายนิกร จำนง	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่ห้า
(๗)	นายวิรัช รัตนเศรษฐ	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
(๘)	นายสุรพงษ์ อึ้งอัมพรวิไล	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
(๙)	นายกิตติศักดิ์ คณาสวัสดิ์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
(๑๐)	นายคารม พลพรกลาง	โฆษกคณะกรรมาธิการ
(๑๑)	นางสาวนภาพร เพ็ชร์จินดา	โฆษกคณะกรรมาธิการ
(๑๒)	นายภูดิท อินสุวรรณ์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
(๑๓)	นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา	เลขานุการคณะกรรมาธิการ
(๑๔)	นายวัฒนา ช่างเหลา	ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการ
(๑๕)	พันตำรวจเอก ทวี สอดส่อง	กรรมาธิการ

อนึ่ง นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา ได้ลาออกจากการเป็นกรรมาธิการ ตั้งแต่วันศุกร์ที่ ๑๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๓ และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ได้มีมติตั้ง พันตำรวจเอก ทวี สอดส่อง เป็นกรรมาธิการแทนตำแหน่งที่ว่างลง

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง การศึกษา ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อสภาผู้แทนราษฎร ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ ดังนี้

๑. การดำเนินงาน

๑.๑ คณะกรรมาธิการได้มีมติแต่งตั้ง นางสาวจันทิมา ทองชาติ ตำแหน่งผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม สำนักกรรมาธิการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการการคมนาคม ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๓ วรรคสี่

๑.๒ คณะกรรมาธิการได้มีมติตั้งคณะทำงานจัดทำร่างรายงานผลพิจารณาศึกษา ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการ โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ประกอบด้วย

(๑) นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์	ประธานคณะทำงาน
(๒) นายสุรศักดิ์ ทวีศิลป์	คณะทำงาน
(๓) ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะทำงาน
(๔) ข้าราชการกลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม	เลขานุการคณะทำงาน

๒. ผู้ซึ่งคณะกรรมาธิการได้เชิญมาชี้แจงแสดงความคิดเห็น คือ

๒.๑ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรผู้เสนอญัตติ

(๑) นายประเสริฐ จันทรรวงทอง

(๒) นายวินท์ สุธีรชัย

๒.๒ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(๑) นางภาวิณา อัศวมณีกุล	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์การลงทุน
(๒) นายปุณณลักข์ สุรัสวดี	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
(๓) นางสาวสาลินี บุญตน	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
(๔) นายชานนท์ ลีลานุวัฒน์กุล	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

๒.๓ กรมชลประทาน

นายนิวัฒน์ โชติชื่น	ผู้อำนวยการส่วนแผนงาน

๒.๔ กรมทางหลวง

(๑) นายวรรณพงศ์ คล่องแคล่ว	รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ ๒
(๒) นายพรชัย ศิลารมย์	รองผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างสะพาน
(๓) นายไพรจิตร แสงทอง	นายช่างโครงการ

๒.๕ กรมทางหลวงชนบท

นายสนิท รัตนศฤงค์	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา

๒.๖ กรมการขนส่งทางราง

(๑) นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง
(๒) ว่าที่ร้อยเอก ณัฏฐพร บัวผุด	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน
(๓) นายพฤทธิพงศ์ สิงหติราช	วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ
(๔) นายพนา ศุภฐิติพวศ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

๒.๗ กรมป่าไม้

(๑) นางสาวรุ่งคทัน มณีวงศ์	นักวิชาการป่าไม้ปฏิบัติการ
(๒) นายภาคภูมิ มิติโก	นักวิชาการป่าไม้ปฏิบัติการ

๒.๘ จังหวัดนครราชสีมา

(๑) นายจรัสชัย โชคเรืองสกุล	รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา
(๒) นายสุรพันธ์ ศิลปะสุวรรณ	นายอำเภอปากช่อง
(๓) นายอาคม ขุนทิพย์	ผู้ใหญ่บ้านถนนนาดี หมู่ที่ ๙ ตำบลกุดน้อย อำเภอปากช่อง

๒.๙ องค์การบริหารส่วนตำบลกุดน้อย

นายแพง ขันจันทึก	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลกุดน้อย

๒.๑๐ การรถไฟแห่งประเทศไทย

(๑) นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย
(๒) นายนิรุฒ มณีพันธ์	ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
(๓) นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
(๔) นายจเร รุ่งฐานีย์	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
(๕) นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย กลุ่มธุรกิจการเดินรถ
(๖) นายกำพล บุญชม	รองวิศวกรใหญ่ด้านโครงการพิเศษ
(๗) นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง	ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย ด้านปฏิบัติการ
(๘) นายสมยุทธิ์ เรือนงาม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
(๙) นายสุรณเดช ธูปะวิโรจน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
(๑๐) นายอนันต์ เจนงามกุล	รองวิศวกรใหญ่ด้านก่อสร้าง
(๑๑) นายสุวัฒน์ ถันภูมิ	หัวหน้าแผนกบริหารงานทั่วไป
(๑๒) นายวัฒนา มณีโชติ	วิศวกรกำกับการกองปรับปรุงทางเขต ๒
(๑๓) นายกฤษดา มัชฌิมาภิโร	วิศวกรกำกับการก่อสร้างเขต ๒
(๑๔) นายศุภชัย เลือดนอกงบ	พนักงานเทคนิค ๘
(๑๕) นายศฏฐวุฒ ศรีสาคร	พนักงานเทคนิค ๕
(๑๖) นายโอภาส อมรชัยนนท์	รองผู้จัดการโครงการกลุ่มบริหารที่ปรึกษา AMWW

๒.๑๑ ประชาชนจังหวัดนครราชสีมา

(๑) นายพลพจน์ พลเจริญเกียรติ ผู้ประกอบการการท่องเที่ยว

(๒) นายสุรชัย กนกะปิณฑะ ผู้ประกอบการการท่องเที่ยว

(๓) นายปฐมพงษ์ ตันติปิยกุล

๒. การพิจารณาของคณะกรรมาธิการ

๒.๑ คณะกรรมาธิการได้ให้มีการประชุมพิจารณาศึกษา ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จำนวน ๘ ครั้ง ดังนี้

๒.๑.๑ การประชุม ครั้งที่ ๑ การประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๒๙ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๓ กันยายน พ.ศ .๒๕๖๓

๒.๑.๒ การประชุม ครั้งที่ ๒ การประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๓๐ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๐ กันยายน พ.ศ .๒๕๖๓

๒.๑.๓ การประชุม ครั้งที่ ๓ การประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๓๑ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๔ กันยายน พ.ศ .๒๕๖๓

๒.๑.๔ การประชุม ครั้งที่ ๔ การประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๓๒ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๘ ตุลาคม พ.ศ .๒๕๖๓

๒.๑.๕ การประชุม ครั้งที่ ๕ การประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๓๓ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๕ พฤศจิกายน พ.ศ .๒๕๖๓

๒.๑.๖ การประชุม ครั้งที่ ๖ การประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๓๕ เมื่อวันอังคารที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ .๒๕๖๓

๒.๑.๗ การประชุม ครั้งที่ ๗ การประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๔๐ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๔

๒.๑.๘ การประชุม ครั้งที่ ๘ การประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๔๔ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๔

๒.๒ คณะกรรมาธิการได้มีมติเดินทางไปศึกษาดูงาน จำนวน ๑ ครั้ง คือ การศึกษาดูงานเรื่อง “ปัญหาการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย” ณ พื้นที่การก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง อำเภอปากช่อง และอำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา วันจันทร์ที่ ๒๓ และวันอังคารที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๓

๓. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมาธิการได้จัดทำรายงานผลการศึกษาญัตติ เรื่อง การศึกษา ตรวจสอบการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ปรากฏผลดำเนินการ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

บทที่ ๑ บทนำ
บทที่ ๒ การรวบรวม และทบทวนข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง
บทที่ ๓ สภาพปัญหาและอุปสรรค
บทที่ ๔ ผลการพิจารณาศึกษา
บทที่ ๕ บทสรุป

บทที่ ๑
บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยเริ่มมีการศึกษามาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ และกระทรวงคมนาคมได้มีการดำเนินการศึกษามาอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งนายกรัฐมนตรี หารือกับนายกรัฐมนตรีสาธารณรัฐประชาชนจีน (นายหลี่ เค่อเฉียง) ในคราวการประชุมผู้นำเขตเศรษฐกิจเอเปค ครั้งที่ ๒๒ เมื่อวันที่ ๑๑-๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน เรื่อง การจัดทำร่างบันทึกความเข้าใจแบบทวิภาคีระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน เกี่ยวกับการซื้อขายผลผลิตทางการเกษตร และการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ โดยต่อมาได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ เพื่อพัฒนารถไฟขนาดทางมาตรฐานร่วมกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนในเส้นทางกรุงเทพมหานคร - หนองคาย

ภายหลังที่ได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจแล้ว ได้มีการเจรจาหารือร่วมระหว่างฝ่ายไทยและฝ่ายจีนถึงแนวทางและรูปแบบการลงทุนในการดำเนินโครงการดังกล่าว จนกระทั่งในการประชุมหารือทวิภาคีระหว่างนายกรัฐมนตรีประเทศไทยกับนายกรัฐมนตรีสาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๙ นั้น ได้ข้อยุติในหลักการว่าฝ่ายไทยจะเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งหมด รวมทั้งเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินงานจากรถไฟความเร็วปานกลางเป็นรถไฟความเร็วสูงที่สามารถทำความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยจะเริ่มก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา เป็นลำดับแรก

คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ในกรอบวงเงิน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ และสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีมติรับทราบผลการอนุมัติโครงการในการประชุมครั้งที่ ๔๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐ และเมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ นายกรัฐมนตรีและนายหวัง เสี่ยวเทา รองผู้อำนวยการคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน ได้ร่วมเป็นประธานเปิดพิธีเริ่มการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ณ มอหลักหิน จังหวัดนครราชสีมา โดยได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างโดยกรมทางหลวง ช่วงกลางดง - ปางอโศก ระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการก่อสร้างโครงการระยะแรก เนื่องจากเป็นการลงทุนขนาดใหญ่และใช้ระบบเทคโนโลยีชั้นสูงที่ประเทศไทยไม่เคยมีมาก่อน ในการดำเนินโครงการที่ผ่านมาจึงมีปัญหาและอุปสรรคหลายประการ เช่น ความล่าช้าในงานก่อสร้าง และข้อร้องเรียนจากประชาชนในพื้นที่ เป็นต้น

สภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาญัตติของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่เสนอตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๔๙ เพื่อขอให้สภาตั้งคณะกรรมาธิการพิจารณาสอบหาข้อเท็จจริงหรือศึกษาเรื่องใด ๆ อันอยู่ในหน้าที่และอำนาจของสภาตามมาตรา ๑๒๙ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ จำนวน ๒ ญัตติ ได้แก่ (๑) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ เพื่อศึกษา ตรวจสอบและติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย (นายวินท์ สุธีรชัย และนายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ เป็นผู้เสนอ) และ (๒) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ ติดตามการดำเนินงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และนครราชสีมา - หนองคาย (นายประเสริฐ จันทรรวงทอง และนายอุบลศักดิ์ บัวหลวงงาม เป็นผู้เสนอ)[1] โดยผู้เสนอญัตติได้นำเสนอเหตุผลความจำเป็นประกอบญัตติ และมีสมาชิกอภิปรายแล้ว ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เห็นว่า เป็นญัตติที่อยู่ในขอบเขตหน้าที่และอำนาจเกี่ยวกับการกระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า ระบบโลจิสติกส์ และการพาณิชย์นาวี ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ (๘) จึงได้มีมติมอบหมายให้คณะกรรมาธิการการคมนาคม ทำหน้าที่พิจารณาศึกษาญัตติทั้ง ๒ ญัตติดังกล่าว แล้วรายงานต่อสภาภายในระยะเวลา ๙๐ วัน ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๖

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑.๒.๑ เพื่อศึกษา ความจำเป็นของโครงการ ความคุ้มทุนของโครงการ ความซ้ำซ้อนของโครงการ ความพร้อมของหน่วยงาน และความโปร่งใส ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ

๑.๒.๒ เพื่อจัดทำข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เสนอให้สภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและจัดส่งข้อสังเกตไปยังคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติหรือแก้ไขปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานระบบรางได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

๑.๒.๓ เพื่อเป็นกลไกความร่วมมือของฝ่ายนิติบัญญัติในการเสนอแนะและติดตาม ทั้งนโยบายการดำเนินงานด้านการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ของรัฐบาล และกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

คณะกรรมาธิการได้กำหนดขอบเขตการศึกษา เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย แบ่งเป็น ๓ ด้าน ได้แก่

---

[1] รายละเอียดตามภาคผนวก

๑.๓.๑ ปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

๑.๓.๒ ความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

๑.๓.๓ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

๑.๔ วิธีการศึกษา

๑.๔.๑ ศึกษาข้อมูลปฐมภูมิ โดยการประชุมรับฟังความคิดเห็น ข้อสังเกต และข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย รวมทั้งศึกษาดูงานจากแหล่งข้อมูลเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและสอบถามปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว

๑.๔.๒ ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ โดยการศึกษาเอกสารทางวิชาการ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๕ ระยะเวลาในการศึกษา

การประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๓ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อศึกษา ตรวจสอบ และติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย (นายวินท์ สุธีรชัย และนายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญติดตาม การดำเนินงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และนครราชสีมา - หนองคาย (นายประเสริฐ จันทรรวงทอง และนายอุบลศักดิ์ บัวหลวงาม เป็นผู้เสนอ) และได้มีมติให้คณะกรรมาธิการการคมนาคมพิจารณาตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ โดยกำหนดระยะเวลาดำเนินการ ๙๐ วัน

คณะกรรมาธิการการคมนาคม ได้รับอนุญาตให้ขยายระยะเวลาพิจารณาศึกษาญัตติและสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาศึกษา จำนวน ๕ ครั้ง ดังนี้

๑.๕.๑ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ มีมติให้ขยายเวลาการพิจารณาศึกษาตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๖ วรรคสอง จำนวน ๔๕ วัน

๑.๕.๒ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๓ มีมติให้ขยายเวลาการพิจารณาศึกษา ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๖ วรรคสอง จำนวน ๖๐ วัน

๑.๕.๓ ประธานสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาอนุญาตให้ขยายเวลาพิจารณาศึกษาตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙ (๒) จำนวน ๓๐ วัน

๑.๕.๔ ประธานสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาอนุญาตให้ขยายเวลาพิจารณาศึกษาตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๖ วรรคสอง จำนวน ๖๐ วัน

๑.๕.๕ ประธานสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาอนุญาตให้ขยายเวลาพิจารณาศึกษาตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๖ วรรคสอง จำนวน ๙๐ วัน

๑.๖ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๖.๑ สภาผู้แทนราษฎรได้ทราบถึงสถานะ ปัญหาอุปสรรค ความคุ้มค่า และการถ่ายทอดเทคโนโลยี และองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

๑.๖.๒ สภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย และจัดส่งข้อสังเกตและข้อเสนอแนะไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำไปเป็นแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

๑.๖.๓ คณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบข้อสังเกตและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ที่เป็นไปตามแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนส่งระบบรางของประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนได้รับความช่วยเหลืออย่างเท่าเทียมกัน

๑.๖.๔ ฝ่ายนิติบัญญัติมีกลไกความร่วมมือในการดำเนินงานด้านการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนส่งระบบรางของรัฐบาล และสามารถทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

บทที่ ๒
การรวบรวม และการทบทวนข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ ข้อมูลจากหน่วยงานหรือบุคคลต่าง ๆ นำเสนอต่อคณะกรรมาธิการ

คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลข้อเท็จจริงจากการเชิญหน่วยงานและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ทำให้คณะกรรมาธิการได้รับทราบข้อมูลอันเป็นประโยชน์ และรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้องมาประกอบการในเนื้อหารายงานจึงทำให้การพิจารณาเป็นไปอย่างละเอียดรอบคอบในทุกมิติ โดยสรุปสาระสำคัญของข้อมูลที่เกี่ยวข้องตามกรอบการศึกษาของคณะกรรมาธิการใน ๓ ประเด็นหลัก ได้ดังนี้

๒.๑.๑ ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

๒.๑.๑.๑ ความล่าช้าของการดำเนินโครงการ

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรผู้เสนอญัตติ (นายวินท์ สุธีรชัย) นำเสนอวัตถุประสงค์การเสนอญัตติศึกษา ตรวจสอบ และติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย สำคัญประการหนึ่ง เพื่อต้องการทราบเหตุผลความล่าช้าของการดำเนินโครงการที่ไม่เป็นไปตามสัญญา[๒]

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรผู้เสนอญัตติ (นายประเสริฐ จันทรรวงทอง) นำเสนอวัตถุประสงค์การเสนอญัตติศึกษา ตรวจสอบ และติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เพื่อต้องการทราบเหตุผลการก่อสร้างโครงการที่มีความล่าช้า เช่น การก่อสร้างช่วงกลางดง - ปางอโศก[๓] รวมทั้ง ต้องการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแก้ไขปัญหาบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินการก่อสร้างโครงการ เช่น กรณีประชาชนบ้านถนนนาดี อำเภอสีคิ้ว ร้องเรียนกรณีการเปลี่ยนจุดตัดทางข้ามเส้นทางรถไฟความเร็วสูง เนื่องจาก การกำหนดจุดทางข้ามทางรถไฟมีระยะไกลจากทางเข้า - ออกหมู่บ้าน กระทบกับวิถีชีวิต และความปลอดภัยในการเดินทางสัญจรของประชาชนบริเวณดังกล่าวในเวลากลางคืน จึงขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทบทวนกำหนดจุดทางข้ามใหม่ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ประชาชน[๔]

การรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงและเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับรายละเอียด สถานะความก้าวหน้าของโครงการ ปัญหาและอุปสรรคการดำเนินโครงการ ดังนี้

---

[๒] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๐ (๑๐ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๓

[๓] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๐ (๑๐ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๕

[๔] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๗

๑) โครงการรถไฟความเร็วสูง แบ่งเป็น ๒ ช่วง ดังนี้

๑.๑) โครงการระยะที่หนึ่ง กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา กรอบวงเงินงบประมาณ ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท โครงสร้างทางวิ่งมี ๓ รูปแบบ ได้แก่ ทางวิ่งระดับดิน ระยะทาง ๕๔ กิโลเมตร ทางยกระดับ ระยะทาง ๑๘๙ กิโลเมตร และอุโมงค์ ๘ กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด จำนวน ๖ แห่ง ระยะทาง ๒๕๓ กิโลเมตร โดยใช้ความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งสามารถเดินทางจากสถานีกลางบางซื่อ - สถานีนครราชสีมา ใช้เวลาประมาณ ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที[๕]

๑.๒) โครงการระยะที่สอง นครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตร เพื่อเชื่อมประเทศไทยสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน อยู่ระหว่างขั้นตอนการออกแบบ โดยวิศวกรฝ่ายไทยจะเป็นผู้ดำเนินการเองทั้งหมด แต่ฝ่ายจีนมีข้อเรียกร้องให้ใช้มาตรฐานทางวิศวกรรมของสาธารณรัฐประชาชนจีน อย่างไรก็ตามมาตรฐานของสาธารณรัฐประชาชนจีนก็ไม่ใช่มาตรฐานสากล จึงได้มีการเจรจาต่อรองรายละเอียดในบางรายการ[๖] ปัจจุบันดำเนินการขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ส่วนจุดการเชื่อมต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวจะใช้บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แต่ต้องก่อสร้างสะพานใหม่เพิ่มเติม

๒) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่หนึ่ง กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา แบ่งสัญญาจ้าง จำนวน ๑๕ สัญญา โดยเป็นสัญญางานโยธา จำนวน ๑๔ สัญญา และสัญญางานระบบ จำนวน ๑ สัญญา ซึ่งสถานะแต่ละสัญญาเป็น ดังนี้

๒.๑) สัญญาจ้างงานโยธาที่ดำเนินการก่อสร้างแล้ว จำนวน ๒ สัญญา คือ สัญญาที่หนึ่ง (ช่วงกลางดง - ปางอโศก) กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างและก่อสร้างเสร็จแล้ว[๗] ส่วนสัญญาที่สอง (ช่วงสีคิ้ว - กุดจิก) บริษัท ซีวิลเอ็นจิเนียริง จำกัด (ผู้รับจ้าง) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓๖ ล่าช้ากว่าแผนงาน งานทางระดับดินดำเนินการถึงชั้นรองพื้นดิน ส่วนงานทางยกระดับถึงชั้นฐานรากและเสา[๘]

๒.๒) สัญญาจ้างงานโยธาที่อยู่ระหว่างรอลงนามสัญญาจ้าง มีจำนวน ๙ สัญญา โดยดำเนินการคัดเลือกได้ผู้ชนะการประกวดราคาเรียบร้อยแล้ว แต่อยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม[๙]

(๑) สัญญาที่ ๓ - ๒ งานอุโมงค์ - มวกเหล็ก และลำตะคอง

(๒) สัญญาที่ ๓ - ๓ ช่วงบันไดม้า - ลำตะคอง

(๓) สัญญาที่ ๓ - ๔ ช่วงลำตะคอง - สีคิ้ว และช่วงกุดจิก - โคกกรวด

---

[๕] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๓

[๖] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๘

[๗] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๓

[๘] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๔

[๙] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๔

(๔) สัญญาที่ ๔ - ๒ ช่วงดอนเมือง - นวนคร

(๕) สัญญาที่ ๔ - ๓ ช่วงนวนคร - บ้านโพ

(๖) สัญญาที่ ๔ - ๕ ช่วงบ้านโพ - พระแก้ว

(๗) สัญญาที่ ๔ - ๖ ช่วงพระแก้ว - สระบุรี

(๘) สัญญาที่ ๔ - ๗ ช่วงสระบุรี - แก่งคอย และช่วงปางอโศก - บันไดม้า

(๙) สัญญาที่ ๓ - ๕ ช่วงโคกกรวด - นครราชสีมา

๒.๓) สัญญาจ้างงานโยธาที่ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว รออนุมัติสั่งจ้าง จำนวน ๑ สัญญา คือ สัญญา ๓ - ๑ (ช่วงแก่งคอย - กลางดง)

๒.๔) สัญญาที่ ๔ - ๔ สัญญาจ้างงานโยธาศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย ได้ผู้รับจ้างเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างเสนอต่อคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่ออนุมัติจัดจ้างต่อไป

๒.๕) สัญญาจ้างงานโยธา (บางซื่อ - ดอนเมือง) อยู่ระหว่างการเจรจา เนื่องจาก ต้องมีการใช้โครงการรางร่วมกันกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

๒.๖) สัญญางานระบบ ผ่านการตรวจร่างสัญญาจากสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว อยู่ระหว่างรอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๓ โดยการติดตั้งระบบราง ระบบไฟฟ้าเครื่องกล จัดหาขบวนรถ และการฝึกอบรมบุคลากร มูลค่าสัญญาประมาณ ๕๐,๐๐๐ ล้านบาท จะดำเนินการโดยรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน[๑๐]

๓) ความล่าช้าการดำเนินโครงการก่อสร้าง (ช่วงกลางดง - ปางอโศก) เกิดจากการดำเนินก่อสร้างที่ใช้คุณลักษณะและข้อกำหนดทางวิศวกรรมของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยวิศวกรกรมทางหลวงไม่มีความคุ้นเคยจึงเกิดอุปสรรคในการดำเนินงานและส่งผลให้เกิดความล่าช้าของการก่อสร้าง ส่วนสาเหตุอีกประการหนึ่ง คือ ระบบการเบิกจ่ายเงิน กรมทางหลวงใช้ระบบเครดิต ทำให้กระแสเงินสดขาดสภาพคล่องในบางช่วงไม่อาจซื้อวัสดุมาเพื่อเตรียมการก่อสร้างได้[๑๑]

๒.๑.๑.๒ ปัญหาการเวนคืนที่ดินและกระบวนการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรผู้เสนอญัตติ (นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ) นำเสนอวัตถุประสงค์การเสนอญัตติศึกษา ตรวจสอบ และติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เพื่อศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการเวนคืนที่ดินของการดำเนินโครงการ รายละเอียดของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ และการชดเชยความเสียหายของผู้ได้รับผลกระทบ ตลอดจนการดำเนินโครงการที่ใช้อำนาจของหัวหน้าคณะรักษาความสงบ

---

[๑๐] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๔

[๑๑] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๘

แห่งชาติออกคำสั่งที่ ๓๐/๒๕๖๐ ยกเว้นขั้นตอนการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามกฎหมาย[๑๒]

การรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงและแสดงความคิดเห็น ดังนี้

๑) สถานะความก้าวหน้ารายงานศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเป็นดังนี้[๑๓]

๑.๑) ช่วงกรุงเทพ – ชุมทางบ้านภาชี การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำรายงานเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๒ ครั้ง อยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไขรายงานครั้งที่ ๒

๑.๒) ช่วงชุมทางบ้านภาชี - นครราชสีมา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำรายงานเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผ่านความเห็นชอบเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

๒) ความสัมพันธ์ของรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับความล่าช้าการดำเนินโครงการ การจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นเงื่อนไขของการลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง โดยรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจะต้องแล้วเสร็จจึงลงนามสัญญาก่อสร้างได้ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการเกิดความรวดเร็ว การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงดำเนินการประกวดราคาไปก่อน แต่กำหนดเงื่อนไขไว้ในประกาศ ให้ผู้ชนะการประกวดราคาจะลงนามในสัญญาได้ ก็ต่อเมื่อรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบเรียบร้อยแล้ว[๑๔]

๒.๑.๑.๓ ปัญหาการก่อสร้างทางข้ามจุดตัดทางรถไฟ และผลกระทบกับระบบชลประทาน

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรผู้เสนอญัตติ (นายประเสริฐ จันทรรวงทอง) นำเสนอวัตถุประสงค์การเสนอญัตติศึกษา ตรวจสอบ และติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เพื่อต้องการทราบปัญหา สถานะและรูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามหรืออุโมงค์ทางลอดเส้นทางรถไฟ รวมทั้ง กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำหนดรูปแบบก่อสร้างทางข้ามจุดตัดทางรถไฟ ตลอดจน การก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ที่มีผลกระทบกับระบบชลประทานในพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการ[๑๕]

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดนครราชสีมา (นายศิรสิทธิ์ เลิศด้วยลาภ) นำเสนอสภาพปัญหาและผลกระทบการดำเนินก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง โดยผู้รับจ้างนำดินไปวาง

---

[๑๒] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๐ (๑๐ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๔

[๑๓] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๔

[๑๔] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๙

[๑๕] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๐ (๑๐ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๔

กองปิดทางน้ำตามธรรมชาติ ทำให้ในช่วงฤดูฝนเกิดน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงตามแนวเส้นการก่อสร้าง ประชาชนได้รับความเดือดร้อนและเสียหายแก่ที่อยู่อาศัยและทรัพย์สินเป็นอย่างมาก ส่วนการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดมีบางแห่งในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา เกิดการพังทลายในช่วงการก่อสร้าง จึงขอให้มีการตรวจสอบข้อเท็จจริงในเรื่องมาตรฐานทางวิศวกรรมเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นต่อการดำเนินก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง[๑๖]

การรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงและแสดงความคิดเห็น ดังนี้

<u>กรณีการร้องเรียนของประชาชนบ้านถนนนาดี อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา</u>

ตามหลักการกำหนดจุดทางข้ามหรือทางลอดรางรถไฟ จะต้องกำหนดไม่ห่างจากจุดเดิมที่ประชาชนเคยใช้ แต่ทั้งนี้จะต้องพิจารณาความเหมาะสมทางกายภาพควบคู่กัน การแก้ไขปัญหาในเบื้องต้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจะเปิดให้ประชาชนใช้ทางข้ามเดิมระหว่างการก่อสร้าง หากโครงการรถไฟทางคู่เริ่มก่อสร้างถึงบริเวณดังกล่าว ต้องพิจารณากำหนดจุดร่วมกันอีกครั้งหนึ่ง โดยคำนึงถึงลักษณะทางกายภาพและความสะดวกปลอดภัยของประชาชนเป็นสำคัญ[๑๗]

๒.๑.๒ ความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรผู้เสนอญัตติ (นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ) นำเสนอวัตถุประสงค์การเสนอญัตติศึกษา ตรวจสอบ และติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ดังนี้

๑) เพื่อต้องการศึกษารายละเอียดการเจรจาระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบโครงการจากรถไฟความเร็วปานกลางเป็นรถไฟความเร็วสูง และรูปแบบการลงทุนจากการร่วมลงทุนเปลี่ยนแปลงเป็นรัฐบาลไทยลงทุนเองทั้งหมด รวมทั้ง ศึกษาความซ้ำซ้อนของโครงการและแนวทางการแก้ไขในอนาคต แผนงานและการคมนาคมทุกระบบ การจัดลำดับความจำเป็นเร่งด่วนของโครงการภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณที่จำกัด[๑๘]

๒) เพื่อต้องการศึกษา สถานะ และรายละเอียดของโครงการและกิจกรรมต่อเนื่อง ได้แก่ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ระบบขนส่งสาธารณะตามแนวเส้นทางที่จะเชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งแหล่งเงินลงทุนที่นำมาใช้ในการดำเนินโครงการ และการพัฒนาตามภูมิภาคต่าง ๆ[๑๙]

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นำเสนอข้อมูล ดังนี้

๑) <u>ที่มาของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง</u> การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางโดยโครงการรถไฟความเร็วสูง เป็นไปตามแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ที่กำหนด

---

[๑๖] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๐ (๑๐ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๕

[๑๗] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๙

[๑๘] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๐ (๑๐ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๔

[๑๙] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๐ (๑๐ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๔

ให้มีการเริ่มต้นโครงการรถไฟความเร็วสูงอย่างน้อยหนึ่งโครงการ ซึ่งการพิจารณาโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย มีประเด็นที่ควรพิจารณา ดังนี้[๒๐]

๑.๑) การขับเคลื่อนการพัฒนาในด้านอื่น ๆ ควบคู่กัน เช่น การจัดตั้งสถาบันวิจัย การพัฒนาชิ้นส่วนระบบราง เพื่อให้การขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในประเทศได้ประโยชน์จากโครงการรถไฟความเร็วสูง

๑.๒) การพัฒนาเมืองที่เป็นทางผ่านของโครงการรถไฟความเร็วสูง ต้องมีนโยบายการพัฒนาพื้นที่ตามสถานีต่าง ๆ ซึ่งต้องให้ความสำคัญ

๑.๓) การดำเนินการรูปแบบองค์กรพิเศษในการขับเคลื่อนโครงการ เพื่อประสิทธิภาพการบริหารงานโครงการ เนื่องจาก ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการค่อนข้างต่ำ

๒) <u>ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการลงทุนโครงการ</u>

โครงการนี้ได้มีการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินแล้ว พบว่า ไม่มีความคุ้มค่าทางการเงิน ทำให้คณะกรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีความเห็นเรื่องการจัดตั้งองค์กรพิเศษขึ้นเพื่อให้มีรูปแบบขององค์กรที่มีความคล่องตัว เนื่องจาก โครงการที่มีผลตอบแทนทางการเงินต่ำ หากมีรูปแบบองค์กรบริหารงานที่ไม่เหมาะสมจะไม่สามารถดำเนินโครงการได้ต่อไป ซึ่งคณะกรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ให้ความสำคัญในเรื่องดังกล่าว ส่วนประเด็นความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจตามข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการวิเคราะห์แล้วว่า โครงการนี้จะมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจต่อเมื่อมีการพัฒนาที่ดินพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานี คณะกรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงมีความเห็นให้มีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเข้ามาด้วย นอกจากนี้จะมีความเห็นเรื่องการพัฒนาระบบ Feeder เพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟความเร็วสูง

๓) <u>การบริหารความเสี่ยงของโครงการที่ควรระมัดระวัง</u>[๒๑]

๓.๑) โครงการนี้มีโอกาสที่จะเกิดปัญหาด้านต้นทุนของโครงการที่อาจสูงกว่าที่คาดการณ์ (Cost overruns) เนื่องจาก หากโครงการดำเนินการล่าช้าจะก่อให้เกิดต้นทุนที่จะมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มขึ้นทำให้มีความเสี่ยงมากขึ้น

๓.๒) การจัดตั้งองค์กรพิเศษบริหารโครงการภายหลังแล้วก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อโครงการมีการก่อสร้างแล้วเสร็จ แต่ขาดความชัดเจนในการจัดตั้งองค์กรเพื่อรองรับการบริหารโครงการล่าช้าไป จะส่งผลทำให้เกิดความเสี่ยงของโครงการเพิ่มขึ้นในมิติของการพัฒนาโครงการต่อเนื่องในระยะที่ ๒ ดังนั้น จึงควรมีการดำเนินการเรื่องระบบรถไฟทางคู่ให้สามารถรองรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้เป็นลำดับแรกก่อน ส่วนเรื่องของระยะที่ ๒ โครงการรถไฟความเร็วสูง จำเป็นต้องมาประเมินอีกครั้งภายหลังจากการเปิดให้บริการโครงการระยะที่ ๑

---

[๒๐] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๕

[๒๑] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๒ (๘ ตุลาคม ๒๕๖๓)**. หน้า ๙

โครงการรถไฟความเร็วสูงแล้ว โดยพิจารณาผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและความคุ้มค่าทางการเงินที่ได้มีการประมาณการไว้ว่ามีความคลาดเคลื่อนไปมากน้อยเพียงใด

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ชี้แจงและแสดงความคิดเห็นว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นการพัฒนาระบบราง สนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี เพื่อเชื่อมไทยเชื่อมโลก กระจายความเจริญทางเศรษฐกิจสู่ภูมิภาค สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวนโยบาย กำกับดูแล และการติดตามผลความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง[๒๒]

กรมการขนส่งทางราง ชี้แจงและแสดงความคิดเห็น ดังนี้

๑) <u>เป้าหมายโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย</u> เป็นการดำเนินงานตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการพื้นฐานของประเทศไทย เพื่อให้การขนส่งระบบรางเป็นการขนส่งหลักของประเทศ เชื่อมโยงกลุ่มประเทศภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและสาธารณรัฐประชาชนจีน และเป็นศูนย์กลางการขนส่ง ซึ่งจะเป็นการยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศไทย รวมทั้งกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจของภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ กระทรวงคมนาคม ได้เสนอต่อคณะรัฐมนตรีในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ เป็นโครงการรถไฟไทย - จีน ซึ่งเป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศ CLMV (ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศมาเลเซีย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม) และประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจอย่างสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐอินเดีย รวมทั้งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ “One Belt, One Road” (OBOR) หรือยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ที่นำโดยสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์

๒) <u>ความเป็นมาและรูปแบบการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์</u> โครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ความเป็นมาเริ่มตั้งแต่วันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศไทย ตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ เรียกว่า บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding : MOU) รถไฟ ซึ่งลงนามมาประมาณ ๕ ปีที่ผ่านมา และลงนามความร่วมมืออีกฉบับหนึ่งระหว่างกระทรวงพาณิชย์ของประเทศไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามข้อแนะนำของสภาผู้แทนราษฎรในอดีตที่ผ่านมา และนโยบายของรัฐบาลชุดปัจจุบันที่ต้องการให้มีการพัฒนารถไฟ ซึ่งประเทศไทยยังไม่มีเทคโนโลยีเพียงพอ จึงนำรูปแบบของการแลกเปลี่ยนบาร์เตอร์เทรด (BARTER TRADE) สินค้าการเกษตรระหว่างกัน แต่เนื่องจากการแลกเปลี่ยนสินค้าหรือบาร์เตอร์

---

[๒๒] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๕

เทรดมีการทดลองมาหลายปีแล้ว และไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากบาร์เตอร์เทรดเป็นลักษณะการแลกเปลี่ยนสินค้าที่แลกกันโดยตรง ทำให้เกิดอุปสรรคเพราะเป็นการค้ารูปแบบเก่า รัฐบาลไทยในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๗ จึงได้ใช้วิธีเคาน์เตอร์เทรด (COUNTER TRADE) เรียกว่า การค้าต่างตอบแทน ซึ่งประเทศไทยมีการซื้อเทคโนโลยีจากสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาชนจีนทำ MOU ให้ซื้อสินค้าการเกษตรของประเทศไทย จึงมีการลงนาม MOU จำนวน ๒ ฉบับ คือ MOU ระบบรถไฟ และ MOU เกี่ยวกับสินค้าการเกษตรอีกฉบับหนึ่ง เป็นการซื้อสินค้าระหว่างกันตามราคาตลาดณ ขณะนั้น ไม่ได้มีการนำสินค้ามาแลกกันโดยตรง[๒๓]

๓) <u>เหตุความจำเป็นการเลือกใช้ระบบรถไฟความเร็วสูง</u> กระทรวงคมนาคมได้มีการพิจารณามาโดยตลอดว่า เดิมมีทางขนาด Meter gauge การรถไฟแห่งประเทศไทยและนโยบายของรัฐบาลจะสร้างทางอีกเส้นทางหนึ่ง เรียกว่าทางคู่ ซึ่งเป็น Meter gauge เช่นกัน โดยมีวัตถุประสงค์ คือ เส้นทางรถไฟที่ออกจากรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่าง ๆ ซึ่งห่างไปประมาณ ๓๐๐ กิโลเมตร ในทางทฤษฎีรถไฟทางคู่ที่วิ่งบน Meter gauge จะวิ่งได้ ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงจริง แต่ในทางปฏิบัติทั่วโลกที่เคยวิ่งกันจริง ๆ วิ่งได้ประมาณ ๑๒๓ กิโลเมตรต่อชั่วโมงในราง Meter gauge แต่ประเทศไทยมีข้อจำกัดเนื่องจากการวิ่งในความเร็วเช่นนี้จะต้องมีระบบอาณัติสัญญาณที่ดีพอสมควร และต้องทดสอบในแบบจำลองแล้วและเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยทางอื่น เช่น รถตู้โดยสาร สายการบิน รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งมีการแข่งขันในการเดินทางจึงไม่สามารถแข่งขันกับการเดินทางประเภทอื่นได้ ดังนั้น จะเห็นได้ว่ามีความจำเป็นที่จะต้องสร้างเป็นโครงการรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากสามารถแข่งขันกับการเดินทางประเภทอื่นได้และตอบสนองต่อความต้องการในการเดินทางของประชาชนได้มากกว่าโดยมีการสำรวจทำแบบทดสอบ ตอบแบบสอบถามต่อประชาชนจำนวนหลายพันชุดเกี่ยวกับการเดินทาง อาทิ กรุงเทพฯ - นครราชสีมา กรุงเทพฯ - ขอนแก่น กรุงเทพฯ - หนองคาย ว่าในระยะทางและราคาที่กำหนดไว้จะเลือกการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงหรือไม่ รวมถึงประโยชน์อีกอย่างหนึ่งของรถไฟความเร็วสูง คือ เหตุผลเพราะการเดินทางที่เร็วขึ้น อันส่งผลให้เกิดธุรกิจใหม่ ๆ ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดสระบุรี เช่น ธุรกิจคอนโดมิเนียม รวมถึงประโยชน์ที่ได้จากการเติบโตธุรกิจที่ไม่ได้เกิดจากการเดินทางโดยตรง ไม่ว่าจะเป็นการจ้างงาน การเปิดบริษัทใหม่[๒๔]

๔) <u>ความซ้ำซ้อนของโครงการรถไฟความเร็วสูงกับรถไฟทางคู่</u> หากพิจารณาทั่วโลกจะเห็นได้ว่า (๑) ไม่มีรูปแบบการเดินทางเป็นแบบเดียว หรือโครงข่ายการเดินทางที่มีเฉพาะรถไฟความเร็วสูงอย่างเดียว เนื่องจากจำเป็นที่จะต้องมีการเดินทางที่เชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ หรือมายังสถานีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งรถไฟความเร็วสูงจะสามารถทำความเร็วได้หากระยะห่างจากสถานีไม่น้อยกว่า ๕๐ กิโลเมตร ซึ่งจำเป็นต้องมีรถไฟท้องถิ่น เพื่อนำคนที่อยู่ห่างในทุก ๆ ๑ กิโลเมตร ในการรวบรวมคนเพื่อนำมายังสถานีรถไฟความเร็วสูงที่ใกล้สุดแต่ละพื้นที่ และ (๒) รถไฟทางคู่ มีเป้าหมายสร้างเพื่อขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ ส่วนการรับส่งผู้โดยสารเป็นผลพลอยได้ เนื่องจากการขนส่งดังกล่าวนี้ราคาถูกมากไม่มีรูปแบบ

---

[๒๓] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๒ (๘ ตุลาคม ๒๕๖๓)**. หน้า ๓ – ๔

[๒๔] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๒ (๘ ตุลาคม ๒๕๖๓)**. หน้า ๗ – ๘

การขนส่งอื่นใดแข่งได้ เช่น ผลิตภัณฑ์น้ำตาลแปรรูป มันสำปะหลังที่แปรรูปแล้ว จึงทำให้รถไฟทางคู่วิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ยไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๕) ความซ้ำซ้อนของโครงการรถไฟความเร็วสูงกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบางปะอิน - นครราชสีมา ถือกรณีเป็นข้อยกเว้น เนื่องจาก ปริมาณการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังนครราชสีมาสามารถแยกออกไปได้อีก ๒ เส้นทาง กล่าวคือ เส้นทางแยกออกไปจังหวัดอุดรธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดหนองคาย และเส้นทางแยกไปยังจังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดอุบลราชธานี ทั้งทางอีสานใต้ อีสานเหนือ และอีสานกลาง ทำให้เส้นทางการเดินทางนี้ ถือเป็นข้อยกเว้น เพราะปริมาณการเดินทางต่อวันมีไม่น้อยกว่า ๑๐ ล้านเที่ยวต่อวัน และมีประชากรจำนวนมาก

การรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงและเสนอความคิดเห็น ดังนี้

๑) เป้าหมายการทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding : MOU) เพื่อการพัฒนาและส่งเสริมยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เพราะประเทศไทยมีทำเลที่ตั้งเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมของภูมิภาคอาเซียน[๒๕]

๒) กรณีความเป็นไปได้ในการเพิ่มตำแหน่งสถานีบริเวณอำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมาหลักการทางวิศวกรรมสามารถดำเนินการได้ เพราะระยะห่างระหว่างสถานี ๔๐ กิโลเมตร รถไฟสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ แต่จำเป็นต้องพิจารณาในด้านความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจด้วย[๒๖]

๓) การเตรียมความพร้อมขององค์กรรองรับโครงการรถไฟความเร็วสูง การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการมอบหมายให้ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการแล้ว และคณะกรรมการฯ จะอำนวยความสะดวกในการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการ ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนการบริหารจัดการทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งได้ดำเนินการโดยมีความคืบหน้าพอสมควรแล้ว ในส่วนของการบริหารโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการศึกษาเพื่อปรับปรุงให้สอดคล้องกับการบริหารจัดการ รวมถึงการขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารให้ได้หลากหลายรูปแบบ ตลอดจน รับนโยบายจากกระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการฯ เพื่อทำการศึกษาและหาแนวทางรูปแบบโครงสร้างการดำเนินงาน และการบริหารจัดการให้มีรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคตให้เกิดความคล่องตัวและประโยชน์สูงสุด[๒๗]

๔) แนวทางการแก้ไขปัญหาความซ้ำซ้อนของโครงการต่าง ๆ การดำเนินโครงการเส้นทางกรุงเทพ - นครราชสีมา - หนองคาย มีโครงการอยู่ในเส้นทาง จำนวน ๓ โครงการ ประกอบด้วยโครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟทางคู่ และโครงการมอเตอร์เวย์ โดยโครงการรถไฟทางคู่ที่รัฐบาลกำลังดำเนินการจะรองรับทั้งการขนส่งสินค้า และการโดยสารของประชาชนทั่วไป นอกจากนี้ยังรับหน้าที่เป็นผู้กระจายผู้โดยสารให้โครงการรถไฟความเร็วสูง ในขณะที่รถไฟความเร็วสูงเน้นการขนส่งผู้โดยสาร จึงเป็น

---

[๒๕] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๐ (๑๐ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๕

[๒๖] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๘

[๒๗] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๒ (๘ ตุลาคม ๒๕๖๓)**. หน้า ๘

การรองรับการให้บริการที่แตกต่างกัน โครงการทั้งสองจะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างมาก เนื่องจาก เศรษฐกิจไทยพึ่งพาภาคการผลิต การขนส่ง และการค้าสินค้า โดยโครงการรถไฟทางคู่สามารถขนส่งสินค้าในภาคอุตสาหกรรมและการเกษตร และประชาชนทั่วไป ส่วนรถไฟความเร็วสูงมุ่งเน้นความสะดวกรวดเร็ว การลดระยะเวลาเดินทางของผู้โดยสาร โดยเฉพาะการเดินทางของนักท่องเที่ยวในภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว จากการศึกษาโครงการเส้นทางรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพ - หนองคาย เมื่อมีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี ตลอดแนวเส้นทาง จะส่งผลดีต่อให้มีการเชื่อมโยงโครงข่ายกับชุมชนที่มาใช้บริการด้านคมนาคมขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์มากที่สุด และเพิ่มมูลค่าที่ดินตลอดเส้นทาง[๒๘]

๒.๑.๓ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย

๒.๑.๓.๑ ขอบเขตและข้อจำกัดการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรผู้เสนอญัตติ (นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ) นำเสนอวัตถุประสงค์การเสนอญัตติศึกษา ตรวจสอบ และติดตาม การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เพื่อต้องการศึกษาแนวทางการถ่ายทอดเทคโนโลยีของโครงการ ข้อเรียกร้องจากสมาคมวิชาชีพต่าง ๆ และการให้วิศวกรของสาธารณรัฐประชาชนจีนมาประกอบวิชาชีพภายในประเทศไทย เนื่องจากวิศวกรเป็นวิชาชีพควบคุม[๒๙]

การรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงและแสดงความคิดเห็น ดังนี้

๑) <u>ขอบเขตรับผิดชอบในส่วนงานของการถ่ายทอดเทคโนโลยี</u> การรถไฟแห่งประเทศไทย มีการจัดอบรมใน ๔ ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างทาง ด้านขบวนรถ ด้านอุปกรณ์อาณัติสัญญาณเดินรถ และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ส่วนสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) จะรับผิดชอบงานมาตรการประกอบชิ้นส่วน และในอนาคตจะมีการก่อตั้งสถาบันวิจัยเทคโนโลยีระบบราง ทั้งนี้ อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อจัดตั้งสถาบัน[๓๐]

๒) <u>การทำข้อตกลงกับสถาบันการศึกษาเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านระบบราง</u> การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีการทำข้อตกลงกับสถาบันการศึกษาใดในประเทศไทย เนื่องจากมหาวิทยาลัยของไทยไม่มีความพร้อมในเรื่องของการเปิดหลักสูตรการเรียนการสอนที่เกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูง ทั้งนี้ ทิศทางการพัฒนาควรกำหนดให้ชัดเจนว่า จะพัฒนาบุคลากรในระดับใด ไม่ว่าระดับอุดมศึกษาหรือระดับอาชีวะ[๓๑]

---

[๒๘] การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๒๑๐๓/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๓ **เรื่อง ขอนำส่งข้อมูลโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย**. สิ่งที่ส่งมาด้วย ๗ แนวทางการแก้ไขปัญหาความซ้ำซ้อนของโครงการต่าง ๆ

[๒๙] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๐ (๑๐ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๔

[๓๐] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๔

[๓๑] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๘

๓) ข้อจำกัดการถ่ายทอดเทคโนโลยี การดำเนินการด้านการขับรถ การควบคุมการเดินรถ และการซ่อมบำรุง การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการได้ แต่ด้านของเทคโนโลยีระบบการเดินรถไฟความเร็วสูง ยังมีข้อจำกัดการเข้าถึงเทคโนโลยี จึงจำเป็นต้องใช้เวลาในการศึกษาระยะหนึ่ง[๓๒]

๒.๑.๓.๒ การถ่ายทอดองค์ความรู้และการประกอบวิชาชีพ

กรมการขนส่งทางราง ชี้แจงและแสดงความคิดเห็น ดังนี้

๑) ประเด็นการไม่ใช้วิศวกร วัสดุ และผู้รับจ้างของไทย โครงการได้มีการใช้ผู้รับเหมาไทยอยู่แล้ว ทั้ง ๑๔ ตอน เว้นแต่ ผู้รับเหมาไทยร่วมธุรกิจกับต่างชาติ ส่วนผู้ออกแบบ ก็ได้รับการทดสอบจากสภาวิศวกรของสาธารณรัฐประชาชนจีนในระยะที่ ๑ โดยมีนายกสภาวิศวกร เลขาสภาวิศวกร ต่าง ๆ ซึ่งได้ไปทำการทดสอบที่เมืองปักกิ่ง เพื่อให้ทราบว่าผู้ที่มาออกแบบเข้าใจกฎหมายไทย และเข้าใจบริบทของประเทศไทย ซึ่งได้ผ่านการทดสอบทั้งหมดแล้ว ส่วนวัสดุและงานโยธา ค่อนข้างจะไม่มีวัสดุที่นำเข้ามาจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ไม่ว่าจะเป็นปูนซีเมนต์ คอนกรีต เหล็กเส้น เหล็กรูปพรรณต่าง ๆ ล้วนใช้วัสดุในประเทศไทยทั้ง ๑๔ สัญญา เว้นแต่วัสดุที่เป็นเมมเบรน (Membrane) ที่มีความพิเศษจริง ๆ อย่างไรก็ตาม กล่าวได้ว่าเป็นการใช้วัสดุในประเทศไทยเกือบ ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ยกเว้นสัญญาที่ ๒.๓ เป็นระบบรถไฟ ซึ่งประเทศไทยผลิตเองไม่ได้ จึงจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีจากสาธารณรัฐประชาชนจีน

๒) ประเด็นการถ่ายทอดองค์ความรู้ในการปฏิบัติงาน ตามบันทึกความเข้าใจ (MOU) และการประชุมร่วมกันนั้น เมื่อเปิดให้บริการครบ ๕ ปี พนักงานขับรถ พนักงานซ่อมบำรุง ทั้งหมดต้องเป็นคนไทย ดังนั้น ประเทศไทยจึงต้องส่งคนไทยไปเรียนรู้ด้านการขับ การเป็นนายสถานี รวมถึงการซ่อมบำรุงระบบทั้งหมดด้วย ซึ่งตัวรถประเทศไทยผลิตเองไม่ได้ และอาจต้องมีอะไหล่บางชิ้นที่ใช้ในการซ่อมบำรุงจำเป็นต้องให้ทางสาธารณรัฐประชาชนจีนถ่ายทอดเทคโนโลยีให้แก่ประเทศไทย ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้มีการเสนอให้มีการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง ตลอดจนจัดทำแผนการถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง

๓) ประเด็นการถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อลดการพึ่งพา แบ่งเป็น ๒๖ กลุ่มผลิตภัณฑ์ บางกลุ่มที่ประเทศไทยสามารถดำเนินการได้ เช่น ประแจ ยาง พลาสติก กระจก เป็นต้น และบางกลุ่มผลิตภัณฑ์ที่เป็นระบบไฟฟ้าซึ่งเป็นเทคโนโลยีระดับสูงจำเป็นต้องได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่วนสภาพแวดล้อมเนื่องจากรถไฟความเร็วสูงใช้ไฟฟ้าจึงมีอิเล็กโตรแมกเนติกกระจายออกมา ซึ่งมีการตรวจสอบจากโรงพยาบาลต่าง ๆ แล้วว่าไม่มีการรบกวนการใช้เครื่องมือทางการแพทย์หากมีการควบคุมที่ดี ประเด็นต่อไป คือ องค์กรที่จะมาทำการเดินรถในอนาคต ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้งบประมาณในปี ๒๕๖๔ เพื่อทำการศึกษาการจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อกำกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงซึ่งอยู่ในระหว่างการศึกษา

---

[๓๒] คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร, **บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๓๑ (๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)**. หน้า ๘

๔) <u>ประเด็นการจัดตั้งองค์กรเพื่อถ่ายทอดเทคโนโลยี</u> การลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศไทยของกระทรวงคมนาคม และบันทึกความเข้าใจด้านความร่วมมือด้านสินค้าการเกษตรของกระทรวงพาณิชย์ และมีการลงนามบันทึกความเข้าใจฯ อีกฉบับหนึ่งระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน คือ กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (เดิมเป็นกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี) ซึ่งได้มีการส่งบุคลากรไปฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีซึ่งยังมีการดำเนินการอยู่เป็นประจำทุกปี ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) ทั้งนี้ ได้มีการเสนอให้จัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) ในกระทรวงคมนาคม เพื่อรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีโดยตรง ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคมและสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) เนื่องจาก องค์การมหาชนที่จะจัดตั้งนี้มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวมถึงกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม เป็นกรรมการอยู่ในองค์การมหาชนนี้ด้วย

๒.๑.๓.๓ ข้อเรียกร้องและผลดำเนินการเกี่ยวกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้[๓๓]

๑) สภาวิศวกรและสภาสถาปนิก

<u>ข้อเรียกร้อง</u> ขอให้วิศวกรและสถาปนิกของสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งเป็นผู้ออกแบบรายละเอียดต้องเข้ารับการอบรมด้านกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบที่เกี่ยวข้องทางด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม และทดสอบโดยสภาวิศวกรของประเทศไทย โดยวิศวกรและสถาปนิกสาธารณรัฐประชาชนจีนผู้ผ่านการทดสอบเท่านั้น จึงสามารถออกแบบรายละเอียดของโครงการได้

<u>ผลการดำเนินการ</u> สภาวิศวกรและสถาปนิกได้มีการจัดอบรมให้แก่วิศวกรและสถาปนิกฝ่ายจีน จำนวน ๓๐๐ คน พร้อมทำการทดสอบและออกใบรับรองการผ่านการทดสอบให้แก่วิศกรและสถาปนิกฝ่ายจีนที่ออกแบบรายละเอียดของโครงการแล้ว

๒) สภาสถาปนิก

<u>ข้อเรียกร้อง</u> ขอให้ขึ้นทะเบียนสถานีรถไฟอยุธยาเป็นสถานีอนุรักษ์

<u>ผลการดำเนินการ</u> การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ขึ้นทะเบียนสถานีรถไฟอยุธยาเป็นสถานีอนุรักษ์ และออกแบบให้สถานีรถไฟความเร็วสูงสร้างครอบสถานีอยุธยา เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหาย สะดวกต่อการอนุรักษ์ และสามารถใช้เป็นพิพิธภัณฑ์ให้ประชาชนเข้าใช้บริการได้

๓) สมาคมอุตสาหกรรมเหล็กไทย

<u>ข้อเรียกร้อง</u> ขอให้พิจารณาใช้เหล็กชน PC Wired ในการก่อสร้างแทนเหล็กชนิด PC Bar ที่กำหนดอยู่ในรายละเอียดงาน

---

[๓๓] การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๒๑๐๓/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๓ **เรื่อง ขอนำส่งข้อมูลโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย**. สิ่งที่ส่งมาด้วย ๕ สรุปข้อเรียกร้องจากหน่วยงานต่าง ๆ

ผลการดำเนินการ การรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้ออกแบบพิจารณาแล้วไม่ขัดข้องหากคุณสมบัติต่าง ๆ และผลการทดสอบของเหล็กชนิด PC Wired มีคุณสมบัติและผลการทดสอบเทียบเท่าหรือดีกว่าเหล็กชนิด PC Bar โดยผู้รับจ้างสามารถยื่นขออนุมัติใช้วัสดุได้ตามขั้นตอนการขออนุมัติวัสดุก่อสร้าง

๔) สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)

ข้อเรียกร้อง ขอให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีใน ๒๖ ผลิตภัณฑ์ของรถไฟความเร็วสูง ที่ สวทช. พิจารณาแล้วเห็นว่า ประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาต่อยอดในอุตสาหกรรมระบบรางได้

ผลการดำเนินการ สวทช. ร่วมกับสาธารณรัฐประชาชนจีนพิจารณาดำเนินการถ่ายทอดเทคโนโลยีใน ๒๖ ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวและบรรจุไว้ในหลักสูตรการฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีในสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้ง จัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓)

๒.๒ การประชุมนอกสถานที่และการศึกษาดูงานของคณะกรรมาธิการ

คณะกรรมาธิการได้เดินทางไปศึกษาดูงาน เรื่อง *“ปัญหาการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย”* และเดินทางไปประชุมคณะกรรมาธิการ เรื่อง “การรับฟังปัญหาการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงและโครงการรถไฟทางคู่” ณ จังหวัดนครราชสีมา ในระหว่างวันจันทร์ที่ ๒๓ ถึงวันอังคารที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ โดยมีการดำเนินงานเป็นดังนี้

๒.๒.๑ การแก้ไขปัญหาการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง บริเวณจุดตัดรถไฟบ้านถนนนาดี อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา

คณะกรรมาธิการการคมนาคม ได้เดินทางไปศึกษาดูงาน เรื่อง *“ปัญหาการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย”* ในวันจันทร์ที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ เพื่อรับฟังสภาพปัญหาการดำเนินโครงการบริเวณจุดตัดทางรถไฟบ้านถนนนาดี อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา โดยเชิญ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดนครราชสีมา ผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา ผู้แทนกรมชลประทาน ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นและศึกษาดูงานพื้นที่จริงบริเวณบ้านถนนนาดี

คณะกรรมาธิการการคมนาคม
ประชุมรับฟังปัญหาการดำเนินโครงการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดนครราชสีมา
เข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมาธิการการคมนาคม

ตัวแทนประชาชนอำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา
นำเสนอปัญหาที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ

๒.๒.๑.๑ สภาพปัญหา

๑) ปัญหาจุดข้ามทางรถไฟบริเวณบ้านถนนนาดี การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา บริเวณจุดตัดทางรถไฟและทางถนนบ้านถนนนาดี ตามแบบการก่อสร้างทางข้ามยกระดับแบบเกือกม้า มีระยะทางห่างจากจุดตัดเดิมแบบเสมอระดับทาง ๒.๕ กิโลเมตร ไป - กลับ รวมระยะทาง ๕ กิโลเมตร เนื่องจาก ระหว่างทางของฝั่งถนนก่อนถึงจุดทางข้ามยกระดับเป็นบริเวณที่เปลี่ยว ประชาชนที่สัญจรในเวลากลางคืนจึงอาจเกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จึงขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาปรับปรุงแบบการก่อสร้างทางข้ามยกระดับให้อยู่ในระยะที่เหมาะสมและเกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนที่เดินทางในเวลากลางคืน

๒) ปัญหาการปิดเส้นทางเดินน้ำตามธรรมชาติ การดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟทางคู่ และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motor Way) การก่อสร้างในช่วงฤดูฝนมีการนำดินไปกองปิดทางน้ำ ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมบริเวณอำเภอปากช่อง ทำให้เกิดความเสียหายแก่บ้านเรือนและทรัพย์สินของประชาชนเป็นจำนวนมาก ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาเยียวยาแก้ไขปัญหาเพื่อบรรเทาความเดือดร้อน และกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท พิจารณาดำเนินการปรับปรุงแก้ไขการก่อสร้างที่มีผลกระทบกับเส้นทางเดินน้ำตามธรรมชาติ

๒.๒.๑.๒ ข้อเรียกร้องของประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ

๑) ประชาชนชาวบ้านถนนนาดี มีความประสงค์ขอให้แก้ไขรูปแบบการก่อสร้างทางข้ามทางรถไฟมีลักษณะเป็นการถาวร และการก่อสร้างทางข้ามแบบถาวรจะต้องดำเนินการ

ให้แล้วเสร็จก่อนที่จะมีการสร้างกำแพงกั้นแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางสัญจรได้ตามปกติไม่กระทบกับวิถีการดำเนินชีวิต

๒) การปิดเส้นทางน้ำตามทางธรรมชาติระหว่างการดำเนินก่อสร้างโครงการ ภายหลังการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ขอให้เปิดเส้นทางน้ำตามเส้นทางเดิมให้ประชาชนด้วย เนื่องจาก ประชาชนในพื้นที่ไม่มีน้ำประปาใช้ จำเป็นต้องใช้น้ำที่ไหลตามคลองชลประทานมากักเก็บไว้ในบ่อสาธารณะซึ่งมีเส้นทางน้ำลอดผ่านทางรถไฟ

๒.๒.๑.๓ แนวทางการแก้ไขของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๑) ปัญหาจุดข้ามทางรถไฟบริเวณบ้านถนนนาดี ระหว่างดำเนินการก่อสร้างเมื่อรับทราบสภาพปัญหาแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นของชาวบ้านถนนนาดี (ปี พ.ศ. ๒๕๖๒) แผนเริ่มแรกจะกำหนดจุดก่อสร้างทางข้าม ส่วนนักเรียนจะจัดสร้างสะพานลอยทางข้าม เพื่อให้สามารถเดินข้ามได้ แต่เนื่องจาก สะพานลอยเดินข้ามจะเกิดความไม่ปลอดภัย การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงใช้รถรับส่งนักเรียนเพื่ออำนวยความสะดวก แต่ประชาชนไม่ยอมรับ จึงไม่สามารถดำเนินการได้

การแก้ไขปัญหาในปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดสร้างทางข้ามเสมอระดับแบบชั่วคราวบริเวณจุดทางข้ามเดิม และมีเครื่องกั้นทางใช้คนเลื่อน ส่วนการเริ่มก่อสร้างทางข้ามยกระดับแบบเกือกม้า จะมีการกำหนดจุดก่อสร้างใหม่ให้อยู่ใกล้บริเวณหมู่บ้าน โดยขั้นตอนกระบวนการก่อสร้างอยู่ระหว่างการขออนุมัติจากกระทรวงคมนาคม กระบวนการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างและลงนามสัญญาจ้างได้ประมาณเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ ส่วนงานวางรางจะเริ่มดำเนินงานประมาณปี พ.ศ.๒๕๖๕ ทั้งนี้ การก่อสร้างสะพานข้ามยกระดับจะต้องแล้วเสร็จก่อนการปิดแนวเส้นทางรถไฟเพื่อก่อสร้างวางรางรถไฟ

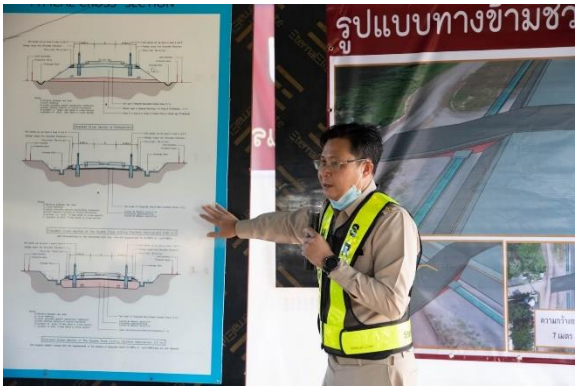
๒) ปัญหาการปิดเส้นทางเดินน้ำตามธรรมชาติ ช่วงระหว่างการก่อสร้างอาจมีผลกระทบกับแนวเส้นทางน้ำเดิม แต่ในแบบการก่อสร้างจะมีตำแหน่งการวางท่อน้ำเพื่อรองรับเส้นทางน้ำเดิมทุกแห่ง โดยมีขนาดใหญ่กว่า ๒ เมตร เมื่อโครงการก่อสร้างเสร็จสิ้นแล้ว ทั้งนี้ หากมีผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ การรถไฟแห่งประเทศไทยยินดีรับผิดชอบและเยียวยาผู้ได้รับความเสียหาย

๒.๒.๒.๔ การศึกษาดูงานข้อเท็จจริงพื้นที่บริเวณจุดตัดทางรถไฟบ้านถนนนาดี

คณะกรรมาธิการการคมนาคม ได้เดินทางไปศึกษาดูงานข้อเท็จจริงเพื่อรับฟังปัญหาจากประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

การลงพื้นจริงรับฟังปัญหาจากประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ ณ บ้านถนนนาดี

การชี้แจง แลกเปลี่ยน และแสดงความคิดเห็น
ของคณะกรรมาธิการการคมนาคม สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดนครราชสีมา
ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย และประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ ณ พื้นที่โครงการบริเวณบ้านถนนนาดี
ถนนนาดี



คณะกรรมาธิการการคมนาคม
รับข้อร้องเรียนของประชาชนผู้ได้รับผลกระทบการดำเนินโครงการ ณ พื้นที่อำเภอสูงเนิน

๒.๒.๒ การก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดรถไฟและสถานีปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

คณะกรรมาธิการการคมนาคม ได้เดินทางไปศึกษาดูงานและประชุมนอกสถานที่ เรื่อง *“การรับฟังปัญหาการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงและโครงการรถไฟทางคู่”* ในวันอังคารที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ณ สำนักงานสนามโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน (ปากช่อง) อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา โดยเชิญ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดนครราชสีมา ผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา ผู้แทนกรมชลประทาน ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้าร่วมประชุมรับฟังปัญหาการดำเนินโครงการ และศึกษาดูงานพื้นที่จริงแนวเส้นทางการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่

คณะกรรมาธิการการคมนาคมประชุมนอกสถานที่ พิจารณารับฟังปัญหาการดำเนินโครงการ

คณะกรรมาธิการการคมนาคม รับฟังการชี้แจงการแก้ไขปัญหาของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย คณะผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ เข้าร่วมประชุมชี้แจง และแสดงความคิดเห็น

๒.๒.๒.๑ สภาพปัญหา

๑) <u>กรณีการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด (Underpass) บริเวณอำเภอเมืองปากช่อง</u> การออกแบบก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดทางหลวง หมายเลข ๒๒๔๓ เป็นทางเข้า ๑ ช่อง และทางออก ๑ ช่อง เป็นการออกแบบที่ไม่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพการจราจรของประชาชนภายในเมืองอำเภอปากช่องและประชาชนที่ใช้เส้นทางนี้เดินทางระหว่างจังหวัด เนื่องจาก เส้นทางต้องรองรับรถของภาคการเกษตรและปศุสัตว์ของประชาชนในพื้นที่ รวมถึงรถบรรทุกขนาดใหญ่ ทั้งนี้ ได้มีการหารือระหว่างการออกแบบก่อสร้างเกี่ยวกับรัศมีความโค้งของอุโมงค์ซึ่งจะทำให้รถบรรทุกขนาดใหญ่ (รถเทเลอร์) จะไม่สามารถผ่านอุโมงค์ได้ และความสูงของทางลอดที่ไม่เพียงพอให้รถภาคการเกษตร (รถเกี่ยวข้าว) ผ่านได้ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยก็ได้รับว่าจะไปปรึกษาการออกแบบอุโมงค์ให้กว้างและสูงขึ้นเพื่อรองรับรถประเภทต่าง ๆ กับกรมทางหลวง แต่ตนเองและประชาชนได้สอบถามกรมทางหลวง ทราบว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้มีการหารือสอบถามกรมทางหลวงแต่ประการใด จึงเป็นข้อกังวลว่าหากการก่อสร้างแล้วเสร็จประชาชนจะไม่สามารถใช้อุโมงค์ได้อย่างเหมาะสมสอดคล้องกับวิถีการดำรงชีพปกติ

๒) <u>กรณีน้ำท่วมจากการดำเนินโครงการ</u> ผลกระทบการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่กรณีการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดทำให้ประชาชนภายในอำเภอปากช่อง ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วม เพราะวิศวกรของการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่รับฟังความเห็นของประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับเส้นทางน้ำ และขณะนี้การชดเชยค่าเสียหายแก่ประชาชนยังได้รับไม่ครบถ้วน

๓) <u>กรณีอุโมงค์ทางลอดถล่มระหว่างการก่อสร้างบริเวณสถานีรถไฟบันไดม้า</u> เหตุการณ์เกิดขึ้นเมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๓ การพังทลาย เกิดจากการประกอบติดตั้งและตรวจสอบโครงสร้างชั่วคราวไม่สมบูรณ์ถูกต้อง เพราะอาจไม่ได้ติดตั้งชิ้นส่วนครบถ้วน หรือยึดรอยต่อไม่ดีทำให้มีการคลายตัวของสลักยึด ส่งผลถึงโครงสร้างขาดความมั่นคงแข็งแรง ไม่สามารถรองรับน้ำหนักได้ จึงเกิดการพังทลาย

๒.๒.๒.๒ ข้อเรียกร้องของประชาชน

๑) <u>กรณีการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด (Underpass) บริเวณอำเภอเมืองปากช่อง</u> ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแก้ไขด้วยการขยายอุโมงค์ทางลอดให้มีความกว้าง ๔ ช่องทางจราจร และเพิ่มความสูงของอุโมงค์ เพื่อรองรับปริมาณจราจรคับคั่งและยานพาหนะที่มีความสูงสามารถใช้ทางลอดอุโมงค์ได้

๒) <u>กรณีอุโมงค์ทางลอดถล่มระหว่างการก่อสร้างบริเวณสถานีรถไฟบันไดม้า</u> ขอให้มีการตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงของอุโมงค์ทางลอดที่ถล่มระหว่างการก่อสร้างให้ได้มาตรฐานทางวิศวกรรม

๓) <u>กรณีน้ำท่วมจากการดำเนินโครงการ</u> ขอให้ชดเชยความเสียหายแก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง

๒.๒.๒.๓ แนวทางการแก้ไขปัญหาของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กรณีการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด (Underpass) บริเวณอำเภอเมืองปากช่อง

๑) สภาพเดิมก่อนการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด (Underpass) บริเวณอำเภอปากช่อง เป็นทางข้ามทางรถไฟเสมอระดับพร้อมเครื่องกั้นข้ามระหว่างทางหลวง หมายเลข ๒๔๒๒ กับทางหลวงหมายเลข ๒๒๔๓ และซอยเทศบาล ๙ การออกแบบดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ.๒๕๕๖ และมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยบริษัท เออีซี จำกัด เรียบร้อยแล้ว โดยรูปแบบการก่อสร้างตามสัญญาทางลอด มี ๒ ช่องจราจรไป - กลับ ความกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ทางเดินทั้งสองข้างกว้าง ๐.๙ เมตร ความสูงทางลอด ๕.๕ เมตร ซึ่งความสูงรองรับรถบัสสองชั้นที่มีความสูงไม่เกิน ๕ เมตร ได้ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

๒) ลำดับเหตุการณ์การแก้ไขเปลี่ยนแปลงแบบการก่อสร้างทางลอด มีดังนี้

๒.๑) มกราคม - ตุลาคม ๒๕๖๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับเรื่องร้องเรียนให้ยุติการก่อสร้างทางลอดบางส่วนและให้ปรับแบบทางลอดเป็น ๓ ช่องจราจร รวมทั้ง ก่อสร้างสะพาน Interchange ใหม่ ถึงหลายหน่วยงาน จำนวน ๑๓ ฉบับ

๒.๒) กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับฟังความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับการร้องเรียน ถึงเหตุผลความต้องการแก้ไขแบบการก่อสร้างทางลอดเป็นแบบ ๓ ช่องทางจราจร

๒.๓) เมษายน ๒๕๖๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยเข้าชี้แจงกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) ว่าการแก้ไขแบบทางลอดเป็น ๓ ช่องจราจร สามารถดำเนินการได้ ส่วนการก่อสร้างสะพาน Interchange ไม่สามารถดำเนินการได้เพราะอยู่นอกเหนือขอบเขตงานของสัญญา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงให้กรมทางหลวงศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสะพานและให้การรถไฟแห่งประเทศไทยก่อสร้างทางลอดตามสัญญา

๒.๔) สิงหาคม ๒๕๖๒ นายอำเภอปากช่อง ได้เชิญผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนเพื่อเจรจาหาข้อยุติ (จำนวนประมาณ ๓๐๐ คน) ที่ประชุมมีมติให้มีการแก้ไขแบบทางลอดเป็น ๔ ช่องจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงให้บริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษาออกแบบความเป็นไปได้ตามมติที่ประชุม

๒.๕) ธันวาคม ๒๕๖๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงผลการศึกษาความเป็นไปได้ของการแก้ไขแบบทางลอดเป็น ๔ ช่องจราจร ต่อผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา และนายอำเภอปากช่อง จะมีผลกระทบต่อกรอบวงเงินงบประมาณที่เพิ่มขึ้น ๑๘๕ ล้านบาท ต้องมีการรื้อโครงสร้างทางลอดเดิม สำรวจออกแบบและทำสัญญาใหม่ ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม ซึ่งจะใช้ระยะเวลา ทั้งสิ้น ๖ ปี แต่หากก่อสร้างทางลอด ๓ ช่องจราจรสามารถดำเนินการได้

๒.๖) กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการหารือ (ไม่เป็นทางการ) กับนายอำเภอปากช่องและผู้เกี่ยวข้อง แต่นายอำเภอและประธานสมาคมสว่างวิชชาธรรมสถานยืนยันรูปแบบการก่อสร้าง ๔ ช่องจราจร บริษัทที่ปรึกษาจึงได้มีการออกแบบการก่อสร้างทางลอดแบบ

๓ ช่องจราจร และก่อสร้างถนน ๒ ช่องจราจรเลียบทางรถไฟ เพื่อเป็นทางเลือกการใช้เส้นทางของประชาชน และระบายการจราจรในช่วงเวลาที่การจราจรหนาแน่นได้ ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการแจ้งให้รูปแบบการก่อสร้างนี้ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดและนายอำเภอปากช่องทราบแล้วเมื่อตุลาคม ๒๕๖๓

๓) <u>แนวทางการแก้ไขปัญหาตามข้อร้องเรียน</u> เนื่องจาก ความกว้างอุโมงค์ทางลอดโครงสร้างเดิมมีระยะ ๑๑ เมตร ออกแบบ ๒ ช่องทาง ๆ ละ ๕.๕ เมตร แต่เป็นทางจราจร ๓.๕ เมตร ส่วนที่เหลือเป็นไหล่ทาง ตามความต้องการข้อร้องเรียนของประชาชนชาวปากช่อง ที่ต้องการให้แก้ไขแบบเป็น ๔ ช่องทางจราจร ตามโครงสร้างเดิม จึงไม่อาจทำได้ หากจะทำต้องมีการรื้อโครงสร้างเดิมทั้งหมดที่ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อย มีผลกระทบกับงบประมาณและสัญญาจ้าง แนวทางการแก้ปัญหาโดยไม่ต้องรื้อโครงสร้างเดิม จึงทำได้เพียงเพิ่มช่องจราจรให้เป็น ๓ ช่องทาง และก่อสร้างทางเลียบทางรถไฟเพิ่มเติม

๔) <u>สถานะความก้าวหน้าของการดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดปัจจุบัน</u> แก้ไขแบบการก่อสร้างทางลอดเป็นแบบ ๔ ช่องจราจร และก่อสร้างถนนเลียบทางรถไฟ ๒ ช่องจราจร เชื่อมไปยังทางข้ามที่ ๔ อยู่ระหว่างรอการอนุมัติงบประมาณค่าเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม

<u>กรณีน้ำท่วมจากการดำเนินโครงการ</u> การรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะผู้ว่าจ้าง ติดตามให้ผู้รับจ้างดำเนินการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมแล้ว

<u>กรณีอุโมงค์ทางลอดถล่มระหว่างการก่อสร้างบริเวณสถานีรถไฟบันไดม้า</u> แนวทางการแก้ไขปัญหา การรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้รับจ้างได้มีการเสริมโครงสร้างชั่วคราวใหม่ เพิ่มเติมมากกว่าเดิม และมีการจัดตั้งคณะกรรมการตรวจสอบทางด้านวิศวกรรม (Engineering Patrol Committee) เพื่อสุ่มตรวจการเตรียมงานการปฏิบัติงานทางด้านเทคนิควิศวกรรม ตลอดจนอบรมผู้ปฏิบัติงานทุกระดับให้มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องของข้อบังคับกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติงานตามขั้นตอนวิธีการก่อสร้างตามหลักวิศวกรรมและความปลอดภัย

๒.๒.๒.๔ การศึกษาดูงานข้อเท็จจริงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดและทางข้ามยกระดับพื้นที่อำเภอปากช่อง

คณะกรรมาธิการการคมนาคม ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง และประชาชน ร่วมกันศึกษาดูงานข้อเท็จจริงการดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดและทางข้ามยกระดับ เพื่อรับทราบสภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไข

ศึกษาดูงานข้อเท็จจริง ณ พื้นที่ดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด

คณะกรรมาธิการการคมนาคมการรับฟังปัญหาผลกระทบจากการดำเนินโครงการ

การดำเนินการก่อสร้าง
โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา

๒.๓ ข้อมูลทางด้านนโยบายและแนวทางการกำกับติดตามโครงการรถไฟความเร็วสูง

๒.๓.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๒.๓.๑.๑ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

๒.๓.๑.๒ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ในกรอบวงเงิน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท และสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีมติรับทราบผลการอนุมัติโครงการฯ ในการประชุมครั้งที่ ๔๕/๒๕๖๐

๒.๓.๑.๓ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติเห็นชอบร่างสัญญา ๒.๑ การออกแบบรายละเอียด (Detailed Design Services Agreement) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ในวงเงินค่าจ้าง ๑,๗๐๖.๗๗๑ ล้านบาท

๒.๓.๑.๔ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) วงเงิน ๓,๕๐๐ ล้านบาท

๒.๓.๑.๕ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๒ ได้มีมติเห็นชอบอนุมัติการจัดทำและลงนามร่างบันทึกความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างหนองคาย -เวียงจันทน์ และอนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้ลงนามฝ่ายไทย รวมทั้ง ให้กระทรวงการต่างประเทศออกหนังสือมอบอำนาจเต็ม (Full Powers) ให้แก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายสำหรับการลงนามดังกล่าวที่จะมีขึ้นในระหว่างการประชุมหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศ (Belt and Road Forum for International Cooperation) ครั้งที่ ๒ ระหว่างวันที่ ๒๕ - ๒๗ เมษายน ๒๕๖๒ ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๒

๒.๓.๑.๖ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ได้มีมติเห็นชอบอนุมัติงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น เพื่อดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดงานโยธาโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

ในการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อการเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ระยะที่ ๒ (ช่วงนครราชสีมา -หนองคาย) ระยะเวลาดำเนินการ ๑๙ เดือน ในวงเงิน ๗๕๑,๖๒๔,๘๐๐ บาท

๒.๓.๑.๗ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๓ ได้มีมติเห็นชอบการปรับกรอบวงเงินและร่างสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร[The Trackwork, Electrical and Mechanical (E&M) System, EMU, and Training Contract] (สัญญา ๒.๓) ของโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) วงเงิน ๕๐,๖๓๓.๕๐ ล้านบาท

๒.๓.๒ นโยบายรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภา

นายกรัฐมนตรีได้มีการแถลงนโยบายรัฐบาลต่อรัฐสภา เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ซึ่งมีการระบุนโยบายการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานที่อยู่ในหมวดที่ ๕ เรื่อง การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถ ในการแข่งขันของไทย หัวข้อที่ ๕.๖.๑ ของนโยบายหลักทั้ง ๑๒ ด้าน โดยมีการระบุว่าจะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ สานต่อการพัฒนารถไฟความเร็วสูง และเริ่มต้นการปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าขนาดราง ๑ เมตร ให้เป็นระบบไฟฟ้าเพื่อสนับสนุนให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ และให้ความสำคัญกับการบูรณาการพัฒนาระบบขนส่งกับการพัฒนาพื้นที่และเมือง การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ให้บริการภาคขนส่งและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่อง การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดประสานระหว่างระบบการเตือนภัย การช่วยเหลือกู้ภัย และการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยที่มีประสิทธิภาพ

๒.๓.๓ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ได้กำหนดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ทั้งสิ้น ๒๓ แผนแม่บท โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติมี ๗ ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ข้อ ๓.๑ แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ กำหนดให้เร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด ๑ เมตร และรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อน ที่สอดรับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศที่สอดรับกับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า การพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทางราง

๒.๓.๔ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ในส่วนที่ ๔ ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ หัวข้อที่ ๓

แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ได้มีการกำหนดให้การพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง ขนาดรางมาตรฐาน เพื่อทำหน้าที่เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งผู้โดยสาร ในขณะที่โครงข่ายทางรถไฟขนาด ๑ เมตร จะทำหน้าที่ในการรวบรวมปริมาณผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายรถไฟขนาดมาตรฐาน โดยในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ควรเริ่มพัฒนาโครงข่ายรถไฟขนาดมาตรฐานอย่างน้อย ๑ เส้นทาง และเตรียมแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญจากกรุงเทพมหานครไปยังเมืองหลักในภูมิภาคช่วยยกระดับมาตรฐานการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของประเทศ และสร้างโอกาสในการเรียนรู้เทคโนโลยีการบริหารจัดการระบบรถไฟชั้นสูงให้แก่คนไทย ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ของประเทศในระยะต่อไป

๒.๓.๕ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระยะ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ทั้งหมด ๕ ด้าน ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาปรับปรุงกฎหมายกำกับดูแลและปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและการพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) และยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) โดยแผนพัฒนาแบ่งเป็น ๔ ช่วงเวลา ระยะละ ๕ ปี ซึ่งการพัฒนาทั้ง ๔ ระยะนั้น จะดำเนินการตามแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก ทั่วถึง (Inclusive Transport) และปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ตลอดจนการนำนวัตกรรมเทคโนโลยี และการบริหารจัดการมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทุกระยะของการพัฒนา โดยในปัจจุบันอยู่ในระยะการพัฒนา ที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) ซึ่งเป็นการมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่งและเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยจะมีการพัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทั้งระบบรางที่มีอยู่เดิมขนาด ๑ เมตร (Meter Gauge) และขนาด ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) โดยมีเป้าหมาย ในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง

๒.๓.๖ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕

เป็นยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมในระยะ ๘ ปี ประกอบด้วย ๕ แผนงาน โดยในแผนงานที่ ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ ๖ สายแรก และเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทางและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ

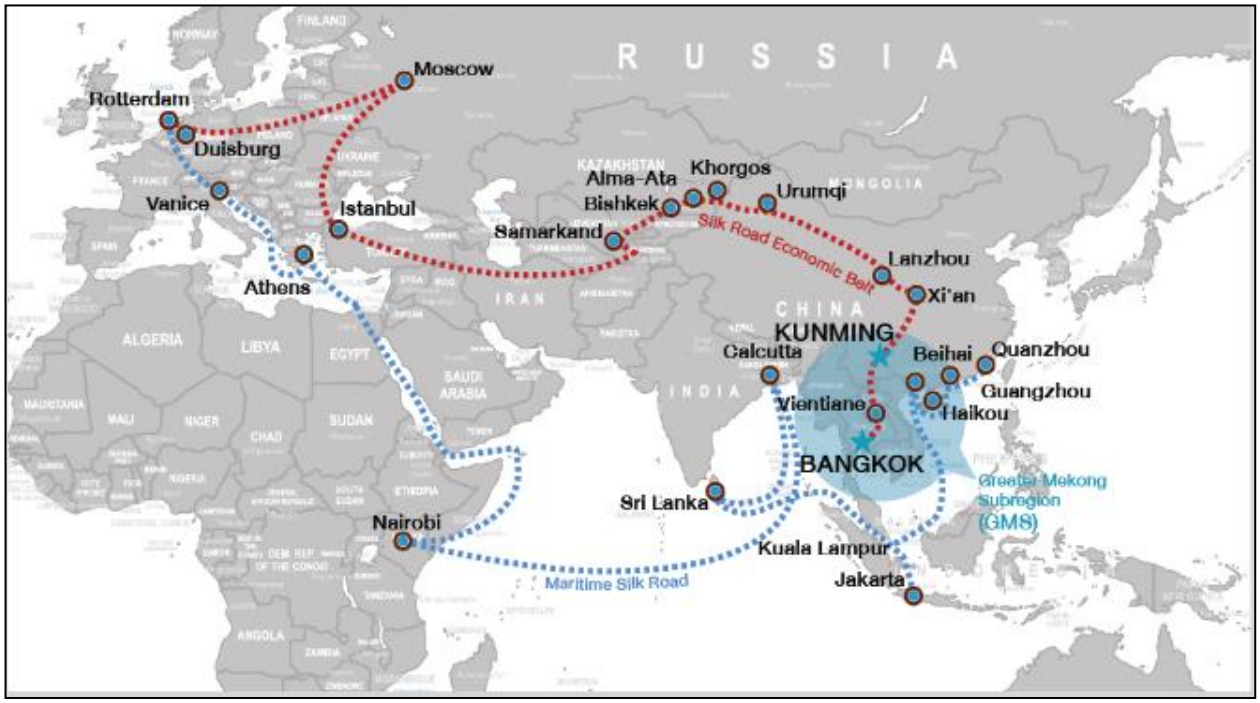
๒.๓.๗ ยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน และสาธารณรัฐประชาชนจีน

โครงการรถไฟไทย-จีน เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน เป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ ประเทศกัมพูชา (Cambodia) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (Lao PDR) เมียนมาร์ (Myanmar) และเวียดนาม (Vietnam) และประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจอย่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐอินเดีย ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) มีความสำคัญ เชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ปัจจุบันมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในภูมิภาค และมีมูลค่าการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวกับไทยสูงซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่จะสนับสนุนยุทธศาสตร์การสร้างประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ของภูมิภาค รวมทั้งสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนจะเชื่อมต่อเส้นทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหนองคาย โดยใช้เทคโนโลยีจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ผู้โดยสารสามารถข้ามชายแดนจากหนองคายไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และขึ้นรถไฟต่อจากนครหลวงเวียงจันทน์ผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวตอนเหนือไปยังเมืองคุนหมิง ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ ในการพัฒนาโครงการรัฐบาลได้มีการพิจารณาเรื่องการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างหนองคาย-เวียงจันทน์ โดยได้มีการตกลง สามฝ่าย คือ ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อวางแผนเชื่อมต่อ โดยใช้รางขนาด ๑.๔๓๕ เมตร ซึ่งจะมีการสร้างสะพานรถไฟระหว่างประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แห่งใหม่ อยู่ทางด้านท้ายน้ำของสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ ๑ (หนองคาย-เวียงจันทน์) เพื่อรองรับรถไฟความเร็วสูงบนรางขนาด ๑.๔๓๕ เมตร และรองรับรถไฟธรรมดาบนรางขนาด ๑ เมตร (โดยย้ายรางขนาด ๑ เมตร จากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๑ มาอยู่บนสะพานรถไฟแห่งใหม่) โดยช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จะเชื่อมต่อกับสะพานดังกล่าว เพื่อเชื่อมต่อเข้ากับโครงการรถไฟจีน - ลาว เส้นทางเส้นนี้จะดำเนินการเสร็จสิ้นมาถึงชายแดนที่ท่านาแล้งของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวในปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๔

การตัดสินใจดำเนินโครงการจึงถือเป็นการลงทุนในเชิงยุทธศาสตร์ประเทศ (Strategy Investment) ซึ่งรัฐบาลจำเป็นต้องคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศและการเสียโอกาสของประเทศไทยในกรณีที่ไม่ดำเนินโครงการดังกล่าว โดยหากประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคสามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ จะทำให้ศักยภาพของการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทางบกของภูมิภาคอาเซียน (Logistic Hub) เปลี่ยนแปลงจากประเทศไทยไปยังประเทศข้างเคียงได้ ดังนั้น โครงการนี้จึงมีความสำคัญต่อความเจริญของประเทศในระยะยาว

หากประเทศไทยสามารถเชื่อมโยงกับโครงการ One belt One road หรือ OBOR ของสาธารณรัฐประชาชนจีน แม้ว่าโอกาสที่สินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนจะเข้ามาแข่งขันมากขึ้น ซึ่งจะต้องเตรียมรองรับเพื่อการส่งเสริมความเข้มแข็งและพัฒนาศักยภาพของ SMEs ให้สามารถดำเนินธุรกิจ

ผ่านช่องทางการค้าต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ที่จะเชื่อมโยงกับ One belt One road โดยไทยพร้อมเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาค โดยมีเส้นทางรถไฟเชื่อมสาธารณรัฐประชาชนจีน – ประเทศไทย – ประเทศมาเลเซีย – สาธารณรัฐสิงคโปร์ และถนนเชื่อมโยงสาธารณรัฐประชาชนจีน - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - ประเทศไทย ตลอดจนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ที่เชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด-ดานัง ทางตะวันออกกับท่าเรือในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาทางตะวันตก สนามบินนานาชาติ และศูนย์ซ่อมบำรุง นอกจากนั้น EEC ยังเป็นศูนย์สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ตลอดจนมีแผนการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสำหรับการพัฒนานวัตกรรม Smart City ซึ่งการพัฒนาเหล่านี้เน้นการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชน นักวิชาการ มหาวิทยาลัย และชุมชนท้องถิ่น ทั้งหมดนี้จึงเป็นการเตรียมการรองรับการแข่งขันกับสินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนจากการเชื่อมโยงโครงการข่ายรถไฟเส้นทาง One belt One road



รูปเส้นทางการเชื่อมโยงภูมิภาคและโลกโดยผ่านรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

๒.๓.๘ ข้อมูลด้านเทคนิค

๒.๓.๘.๑ ข้อมูลโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน

๑) ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา

๑.๑) แนวเส้นทางของโครงการ

ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ -นครราชสีมา มีสถานีทั้งหมด ๖ สถานี ประกอบด้วย สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสถานีนครราชสีมา แบ่งสัญญางานโยธาออกเป็น ทั้งหมด ๑๔ ระยะทางประมาณ ๒๕๓ กิโลเมตร ประกอบด้วยทางยกระดับ ๑๙๐.๐ กิโลเมตร ทางระดับพื้น ๕๔.๕ กิโลเมตร อุโมงค์รวม ๗.๘ กิโลเมตร มีศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถตั้งอยู่ที่บริเวณเชียงรากน้อย ระบบรถไฟใช้ประเภทรถโดยสาร EMU (Electric Multiple Unit) กำลังขับเคลื่อนสูงสุด ๕,๒๐๐ กิโลวัตต์ มีความจุของขบวนรถ ๖๐๐ ที่นั่งต่อขบวน ที่ความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อการก่อสร้างเสร็จสิ้น และเปิดเดินรถ การเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงจะใช้เวลาในการเดินทางจากกรุงเทพถึงนครราชสีมา ๑ ชั่วโมง ๑๗ นาที ๒๑ วินาที การก่อสร้างจะใช้งบประมาณลงทุน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท ตามที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

รูปแนวเส้นทางโครงการรถไฟไทย-จีน ระยะที่ ๑ กรุงเทพ - นครราชสีมา

๑.๒) อัตราค่าโดยสาร

อัตราค่าโดยสารคิดค่าแรกเข้า ๘๐ บาท และเพิ่มในอัตรา ๑.๘ บาทต่อกิโลเมตร โดยค่าโดยสารจากกรุงเทพฯ-นครราชสีมา อยู่ที่ ๕๓๕ บาท และจะเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๑๕ ทุก ๆ ๕ ปี จากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารได้วางแผนการเดินรถโดยให้มีการบริการแบบจอดทุกสถานี

ด้วยความเร็วสูงสุดที่ ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน ๖ สถานี หยุดจอดสถานีละ ๒ นาที รวมระยะเวลาเดินทางประมาณ ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที ช่วงเวลาการให้บริการ คือ ๐๖.๐๐ - ๒๒.๐๐ น. หรือ ๑๖ ชั่วโมงต่อวัน โดยในปีแรกที่เปิดให้บริการ (ปี พ.ศ. ๒๕๖๘) มีรถไฟให้บริการจำนวน ๑๑ ขบวนต่อวันต่อทิศทาง ความถี่ในการให้บริการ ๙๐ นาที/ขบวน ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร (Ridership Forecast) ที่จะเดินทางโดยใช้รถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ซึ่งเปิดให้บริการ มีจำนวน ๕,๓๑๐ คนต่อวัน และจะเพิ่มเป็น ๑๖,๖๒๐ คนต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๗๔

๑.๓) รูปแบบขบวนรถไฟ

รถไฟที่จะใช้ในโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน คือ รถไฟรุ่น Fuxing ซึ่งเป็นรถไฟความเร็วสูงรุ่นล่าสุดของจีนที่ควบคุมการขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า (Electric Multiple Units: EMU) มีความเร็วสูงถึง ๓๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นนวัตกรรมที่พัฒนาโดยความร่วมมือของทั้งภาคอุตสาหกรรม สถาบันการศึกษา และสถาบันวิจัยชั้นนำของประเทศจีน รถไฟความเร็วสูงฟู่ซิงเป็นเทคโนโลยีที่ตอบโจทย์ความต้องการใช้งานภายในประเทศจีนได้เป็นอย่างดี ทั้งในแง่ของพื้นที่ที่กว้างใหญ่ มีลักษณะภูมิประเทศที่หลากหลาย และมีจำนวนผู้โดยสารสูง โดยได้รับการออกแบบมาให้มีอายุการใช้งานได้นานถึง ๓๐ ปี ผลิตจากวัสดุที่มีน้ำหนักเบา เป็นหลัก เช่น โลหะผสมแมกนีเซียมและคาร์บอนไฟเบอร์ ด้วยเหตุนี้ เมื่อเทียบกับรถไฟรุ่น CRH๓๘๐ รถไฟฟู่ซิง จึงใช้พลังงานต่อหัวต่อระยะทาง ๑๐๐ กิโลเมตร น้อยกว่าถึงร้อยละ ๑๗ เมื่อวิ่งด้วยความเร็ว ๓๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีระดับเสียงภายในตู้โดยสารต่ำกว่าประมาณ ๑-๓ เดซิเบล รถไฟฟู่ซิงจึงได้รับการจัดอันดับให้เป็นเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงที่มีประสิทธิภาพสูงสุดของโลก และยังสร้างสถิติใหม่ในการเดินรถด้วยระบบไฟฟ้าด้วยความเร็วสูงสุด ๔๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเส้นทางเจิ้งโจว-ซูโจว

รูปขบวนรถไฟฟู่ซิง

๑.๔) สถานะความก้าวหน้าของโครงการ

(๑) สัญญาที่ ๑ งานโยธา (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ประกอบด้วย ๑๔ สัญญา มีความก้าวหน้าของการดำเนินงานโดยสรุป ดังนี้

(๑.๑) ก่อสร้างแล้ว จำนวน ๑ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๑ - ๑ ช่วงกลางดง-ปางอโศก ดำเนินการโดยกรมทางหลวงตามบันทึกความร่วมมือ (MOU) ระหว่างกรมทางหลวงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างเป็นสัญญานำร่อง ประกอบด้วยงานหลัก ๆ ๕ งาน ได้แก่ งานย้ายรางรถไฟเดิม งานดินตัดและงานถมวัสดุในหน้าตัดคันทางรถไฟความเร็วสูง งานชั้นวัสดุ Top Layer หรืองานบดอัดวัสดุก่อนงานวางรางและหินโรยทาง งานคอนกรีตประกอบคันทางรถไฟความเร็วสูง และงานถนนบริการขนานกับคันทางรถไฟความเร็วสูง โดยงานที่จะส่งมอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย มี ๒ ส่วน คือ คันทางรถไฟความเร็วสูง กม.๑๕๐+๕๐๐ กม.๑๕๔+๐๐๐ ระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร และงานถนนคู่ขนานเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ระยะทาง ๔ กิโลเมตร ขนาด ๒ ช่องจราจรกว้าง ๖ เมตร ทั้งนี้ ทางกรมทางหลวงยังได้จัดทำคู่มือการก่อสร้างคันทางรถไฟความเร็วสูง ตามประสบการณ์การทำงานกับผู้ควบคุมงานก่อสร้างของสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเป็นองค์ความรู้ถ่ายทอดให้แก่ผู้รับเหมาก่อสร้างในสัญญาอื่น ๆ

(๑.๒) อยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน ๑ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๒ - ๑ ช่วงสีคิ้ว - กุดจิก ดำเนินการโดยบริษัท ซีวิล คอนสตรัคชั่น เซอร์วิสเซส แอนด์ โปรดักส์ จำกัด มีความก้าวหน้า ร้อยละ ๔๗.๒๙ ล่าช้ากว่าแผน เนื่องจากช่วงแรกใช้เวลาไปกับการเตรียมงานในรายละเอียดต่าง ๆ เพราะเป็นเรื่องใหม่สำหรับผู้รับเหมาไทย

(๑.๓) ลงนามก่อสร้างแล้ว จำนวน ๕ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๓ - ๒ งานอุโมงค์ - มวกเหล็กและลำตะคอง สัญญาที่ ๓ - ๓ ช่วงบันไดม้า - ลำตะคอง สัญญาที่ ๓ - ๔ ช่วงลำตะคอง - สีคิ้ว และช่วงกุดจิก - โคกกรวด สัญญาที่ ๓ - ๕ ช่วงโคกกรวด - นครราชสีมา และสัญญาที่ ๔ - ๗ ช่วงสระบุรี - แก่งคอย

(๑.๔) รอลงนามสัญญา จำนวน ๕ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๔ - ๒ ช่วงดอนเมือง - นวนคร สัญญาที่ ๔ - ๓ ช่วงนวนคร - บ้านโพ สัญญาที่ ๔ - ๔ ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย สัญญาที่ ๔ - ๕ ช่วงบ้านโพ - พระแก้ว และสัญญาที่ ๔ - ๖ ช่วงพระแก้ว - สระบุรี

(๑.๕) อยู่ระหว่างประกาศผู้ชนะ จำนวน ๑ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๓ - ๑ ช่วงแก่งคอย - กลางดง และช่วงปางอโศก - บันไดม้า

(๑.๖) อยู่ระหว่างการจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา จำนวน ๑ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๔ - ๑ ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง

(๒) สัญญาที่ ๒ การออกแบบรายละเอียด ควบคุมการก่อสร้าง และงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(๒.๑) สัญญา ๒.๑ การออกแบบรายละเอียด เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๐ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามสัญญา ๒.๑ กับรัฐวิสาหกิจสาธารณรัฐประชาชนจีน (China Railway Design Corporation หรือ CRDC และ China Railway International หรือ CRIC)

ในวงเงินงบประมาณ ๑,๗๐๖.๗๘ ล้านบาท การออกแบบรายละเอียดได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อย ตามที่ได้ออกแบบโดยบริษัทที่ปรึกษาของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง และตรวจสอบความสมบูรณ์เหมาะสมของการออกแบบโดยบริษัทที่ปรึกษาไทยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน และในด้านการก่อสร้างจะประยุกต์ใช้เทคนิคการก่อสร้างตามมาตรฐานและข้อกำหนดการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีบริษัทของสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างบริษัท ไชน่า เรลเวย์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (CRIC) และบริษัท ไชน่าเรลเวย์ ดีไซด์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (CRDC) ที่มีประสบการณ์ ในการควบคุมการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงควบคุมการก่อสร้างอย่างใกล้ชิด

(๒.๒) สัญญา ๒.๒ การควบคุมงานก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๐ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามในสัญญา ๒.๒ กับรัฐวิสาหกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีน (CRDC และ CRIC) ในวงเงินงบประมาณ ๓,๕๐๐ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการควบคุมงานก่อสร้างของสัญญา ๑ - ๑ และ ๒ - ๑ มีกำหนดสิ้นสุดสัญญาในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีระยะเวลาประกันผลงาน ๒ ปี ในสัญญา ๒.๒ การควบคุมงานก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทยจะทำการฝึกอบรมเกี่ยวกับการควบคุมงานก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ซึ่งในการฝึกอบรมได้แบ่งออกเป็น ๒ ส่วน คือ การอบรมในประเทศไทยและไปอบรมที่สาธารณรัฐประชาชนจีน มีแผนการฝึกอบรมเรียบร้อยแล้ว แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ จะต้องรอให้มีการลงนามในสัญญาครบทั้ง ๑๒ สัญญา ให้เรียบร้อยก่อน ถึงจะสามารถส่งบุคลากรที่เกี่ยวข้องไปอบรมการควบคุมงานก่อสร้าง

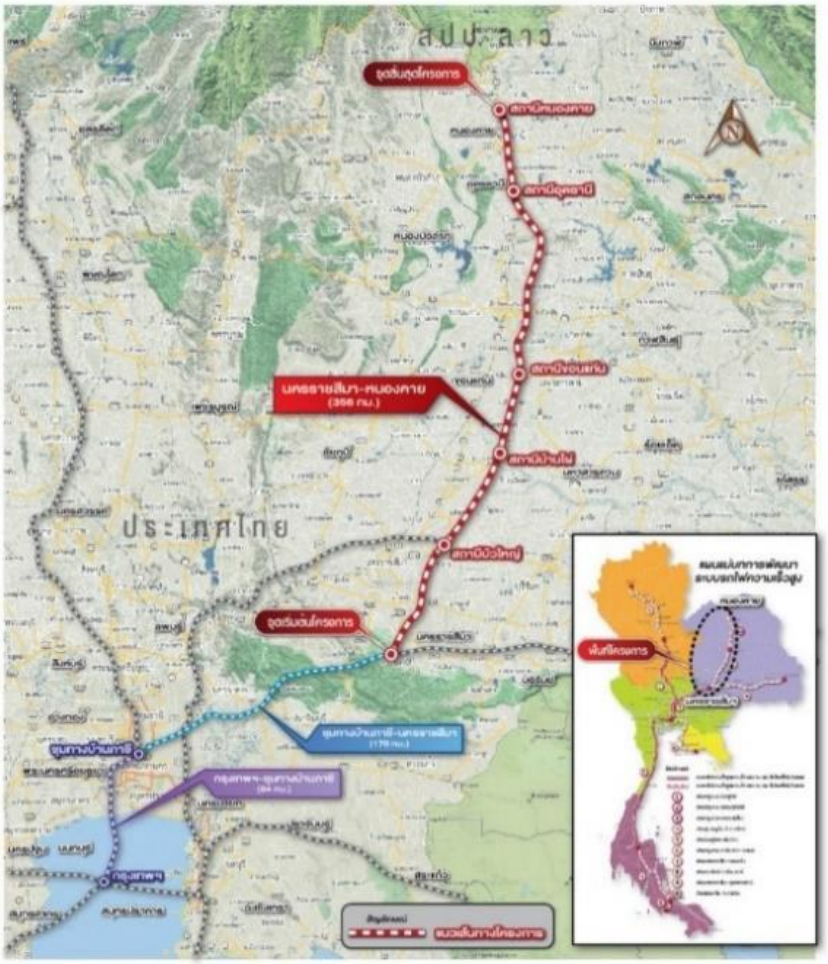
(๒.๓) สัญญา ๒.๓ งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร (Trackwork, Electrical and Mechanical Systems, EMU, and Training Services Agreement) คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบร่างสัญญาจ้างงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๓ และได้มีพิธีการ ลงนามสัญญา ๒.๓ ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ บริษัท ไชน่า เรลเวย์ อินเตอร์แนชันนัล (CHINA RAILWAY INTERNATIONAL CO., LTD.) และบริษัท ไชน่า เรลเวย์ ดีไซน์ คอร์เปอเรชัน (CHINA RAILWAY DESIGN CORPORATION) เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓ ณ ตึกภักดีบดินทร์ ทำเนียบรัฐบาล

๒) ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

๒.๑) แนวเส้นทาง

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ นครราชสีมา - หนองคาย เป็นส่วนต่อขยาย ของโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา รวมระยะทางโดยประมาณ ๓๕๖.๐๑ กิโลเมตร ขนาดทาง ๑.๔๓๕ เมตร มีสถานีทั้งหมด ๕ สถานี ได้แก่ สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย จุดเริ่มต้นโครงการระยะที่สองเริ่มที่สถานีบัวใหญ่ ถึงสถานีหนองคาย โดยแบ่งเป็นทางวิ่งยกระดับ ๑๐๒.๙๐ กิโลเมตร และทางวิ่งระดับพื้น ๒๕๓.๑๑ กิโลเมตร มีศูนย์ซ่อมบำรุงเบาและที่จอดรถไฟที่นาทา และศูนย์ซ่อมบำรุงหนักที่เชียงรากน้อย โรงซ่อมบำรุงทางอยู่ที่

สถานีบัวใหญ่และสถานีโนนสะอาดซึ่งโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ จะวิ่งผ่านย่านสินค้าบริเวณนาทา ซึ่งสามารถรองรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างระบบ Meter Gauge และ Standard Gauge



รูปแนวเส้นทางและตำแหน่งของสถานีโครงการระยะที่ ๒

๒.๒) แนวคิดการออกแบบ

รองรับรถไฟความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และให้บริการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น ซึ่งสามารถจุผู้โดยสารได้สูงสุด ๖๐๐ คนต่อขบวน ไม่มีการขนส่งสินค้า โดยมีความถี่ในการให้ บริการสูงสุดถึง ๔๓ ขบวนต่อทิศทาง และจะสามารถช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถเดินทางจากกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ภายใน ๑ ชั่วโมง ๒๖ นาที และถึงหนองคายในระยะเวลาเพียง ๓ ชั่วโมง ๑๖ นาที อัตราค่าโดยสารคิดค่าแรกเข้า ๘๐ บาท และเพิ่มในอัตรา ๑.๘ บาทต่อกิโลเมตร ปัจจุบันดำเนินโครงการศึกษาและออกแบบรายละเอียดงานโยธา คาดว่าจะออกแบบแล้วเสร็จประมาณปี ๒๕๖๔ และดำเนินการก่อสร้างในปี ๒๕๖๖ และเปิดใช้บริการได้ประมาณปี ๒๕๗๒

๒.๓) รูปแบบการให้บริการรถไฟความเร็วสูง

กำหนดให้เป็นระบบรถไฟความเร็วสูงให้บริการเฉพาะการขนส่งผู้โดยสาร ไม่ได้เดินรถร่วมกับรถสินค้า (Mixed Operation) ทั้งนี้ได้พิจารณาความเหมาะสมจากปัจจัยสำคัญ คือ แนวทาง การพัฒนาระบบรางของประเทศ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ของยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) มีประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก โดยมุ่งเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม ไร้รอยต่อ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกถึงเอเชียใต้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ที่ได้ถ่ายทอดนโยบายของยุทธศาสตร์ชาติ ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ซึ่งกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบรางในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายระบบรางขนาดทางมาตรฐาน ไว้ว่า “พัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน เพื่อทำหน้าที่เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งผู้โดยสาร ในขณะที่โครงข่ายทางรถไฟขนาด ๑ เมตร จะทำหน้าที่ในการรวบรวมปริมาณผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายรถไฟขนาดทางมาตรฐาน” โดยมีเหตุผลด้านเทคนิคและความคุ้มค่าในการลงทุนประกอบที่สำคัญ ดังนี้

(๑) การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟที่เดินรถร่วมกันจะลดประสิทธิภาพของการเดินรถไฟความเร็วสูงที่มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการเดินทางที่ต้องการความสะดวกรวดเร็ว และแตกต่างจากระบบรถไฟขนาดทาง ๑.๐๐ เมตรเดิม เนื่องจากการให้บริการรถโดยสารความเร็วสูงร่วมกับรถสินค้าซึ่งมีความเร็วต่ำ จะทำให้ความเร็วของรถโดยสารลดต่ำลง เนื่องจากต้องรอให้รถสินค้าที่วิ่งอยู่ข้างหน้าเข้าทางหลีกก่อน รถโดยสารจึงจะแซงรถสินค้าไปได้ นอกจากผลกระทบต่อความเร็วรถโดยสารที่ให้บริการ ยังมีผลกระทบต่อระยะห่างระหว่างขบวนที่ต้องเพิ่มขึ้น และการเดินรถโดยสารร่วมกับรถสินค้าจะทำให้ความจุของทางลดลง เนื่องจากความเร็วของรถโดยสารแตกต่างจากรถสินค้ามาก หากทำการเดินรถโดยสารเพียงอย่างเดียว (Passenger Only) จะสามารถเดินรถได้ด้วยความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่การเดินรถโดยสารร่วมกับรถสินค้า (Mixed Operation) รถโดยสารจะวิ่งได้ด้วยความเร็วสูงสุดเพียง ๒๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากถูกจำกัดด้วยความเร็วของรถสินค้าที่ใช้ทางร่วมกัน ในกรณีที่รถโดยสารต้องวิ่งตามหลังรถสินค้า รถสินค้าจะต้องเข้ารางหลีกเพื่อให้รถโดยสารแซงไปได้ ไม่เช่นนั้นความเร็วของรถโดยสารจะถูกจำกัดด้วยความเร็วรถสินค้าที่ ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง นั่นเอง

(๒) โครงการรถไฟเดิมมีการขนสินค้าอยู่แล้ว หากให้โครงการรถไฟขนาดทางมาตรฐานที่จะสร้างขึ้นใหม่มีการขนสินค้าร่วมด้วย จะเป็นการแย่งลูกค้ากัน เป็นการลงทุนที่ซ้ำซ้อน การลงทุนโครงการสำหรับการรองรับการเดินรถโดยสารและรถสินค้าร่วมกัน มีค่าลงทุนสูงกว่าการออกแบบเพื่อรองรับรถโดยสารอย่างเดียว เนื่องจากในการเดินรถสินค้าจะต้องมีอุปกรณ์เพิ่ม เช่น ทางหลีก (Siding Track) ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ศูนย์ซ่อมบำรุงสำหรับหัวรถจักรและแคร่ (Depot & Workshop) ที่จอดขบวนรถสินค้า (Stabling Yard)

(๓) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและซ่อมบำรุง (Operation & Maintenance Cost) ของรูปแบบที่เดินรถร่วมกันสูงกว่ารูปแบบที่เดินรถเฉพาะรถโดยสาร เนื่องจากรถโดยสารและรถสินค้าต้องการความเที่ยงตรงของทางแตกต่างกัน (Precision of Way) ซึ่งรถโดยสารจะต้องการความเที่ยงตรงของทางสูง ในขณะที่รถสินค้าต้องการความเที่ยงตรงของทางต่ำ การเดินรถสินค้าจะทำลายทางวิ่ง (Track) มากกว่ารถโดยสารเนื่องจากมีน้ำหนักที่มากกว่า แต่การซ่อมบำรุงทางวิ่งจะต้องดำเนินการซ่อมบำรุงให้ทางวิ่งอยู่ในวิสัยที่รถโดยสารสามารถวิ่งได้ด้วยความเร็วที่ออกแบบได้ ดังนั้น จึงต้องมีความถี่และค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้น ต้องมีเจ้าหน้าที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการเดินรถมีความซับซ้อนเพิ่มมากขึ้น

(๔) ข้อจำกัดด้านช่วงเวลาในการซ่อมบำรุง (Window Time) โดยระบบรถไฟความเร็วสูงจะต้องมีระยะเวลาในการซ่อมบำรุงทางไม่น้อยกว่า ๖ ชั่วโมง ซึ่งช่วงเวลาดังกล่าวจะใช้ในการเดินรถสินค้าไม่ได้

(๕) รูปแบบที่เดินรถโดยสารร่วมกับรถสินค้าไม่สอดคล้องกับโครงการพัฒนาอื่น ๆ ที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน โดยที่สำคัญ ได้แก่

(๕.๑) โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ไม่ได้ออกแบบสำหรับการเดินรถสินค้า รวมทั้งไม่มีการเตรียมพื้นที่สำหรับเป็นย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างทางถนนกับทางราง

(๕.๒) โครงการพัฒนาระบบรถไฟสายสีแดงและสถานีกลางบางซื่อไม่ได้เตรียมการสำหรับการรองรับขบวนรถสินค้าที่ใช้โครงข่ายขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge)

(๕.๓) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ซึ่งใช้เขตทางส่วนใหญ่ ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการพัฒนาเป็นระบบรถไฟความเร็วสูง ไม่รองรับขบวนรถขนส่งสินค้า ดังนั้น หากจะพัฒนาโครงการรถไฟขนาดทางมาตรฐานที่รองรับการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง และมาบตาพุด จำเป็นพัฒนาโครงสร้างทางขึ้นใหม่และต้องจัดหาที่ดินเขตทางใหม่

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าการพัฒนาโครงข่ายระบบทางขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) จึงรองรับเพียงผู้โดยสาร แนวทางที่เสนอแนะเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว คือ การขนส่งสินค้าในประเทศไทยจะใช้ระบบทางขนาด ๑.๐๐ เมตร ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเปลี่ยนถ่าย สู่ระบบทางขนาดมาตรฐานที่ใช้ขนส่งในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ชายแดนไทย-ลาว โดยจะต้องมีการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าระหว่างระบบทางขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) กับระบบทางขนาด ๑.๐๐ เมตร (Meter Gauge) บริเวณชายแดนไทย-ลาว ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้า เนื่องจากประเด็นทางเทคนิคและขนาดความกว้างทางที่ต่างกันนั้น มีตัวอย่างการดำเนินการอยู่แล้วในปัจจุบัน เช่น การขนส่งสินค้าระหว่างจีนกับยุโรปผ่าน ๕ ประเทศ คือ ต้นทางในประเทศจีน (จากนครเฉิงตูไปจนถึงพรมแดนของซินเจียง) เข้าสู่คาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส และโปแลนด์ ซึ่งต้องมีการเปลี่ยนขบวน ๒ ครั้ง ครั้งแรกที่บริเวณชายแดนจีน-คาซัคสถาน เนื่องจากในสาธารณรัฐ

ประชาชนจีนใช้ทางรถไฟขนาด ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) ในขณะที่ อีก ๓ ประเทศ คือ คาซัคสถาน รัสเซีย และ เบลารุส ใช้ทางรถไฟขนาด ๑.๕๒๐ เมตร (Broad Gauge) และอีกครั้งที่ชายแดนเบลารุส - โปแลนด์ เพื่อเปลี่ยนจากทาง Broad Gauge ในประเทศเบลารุสไปเป็น Standard Gauge ในประเทศโปแลนด์

๓) โครงการรถไฟช่วงหนองคาย - ท่านาแล้ง

โครงการรถไฟช่วงหนองคาย - ท่านาแล้ง มาจากผลการศึกษาในรายงานการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง หนองคาย - เวียงจันทน์ (The Newly-built Nong Khai - Vientiane Railway Project) ซึ่งเป็นรายงานศึกษาด้านเทคนิคและหลักการออกแบบ (Main Technical Scheme and Design Principles) ดำเนินการโดยฝ่ายจีน เมื่อเดือนเมษายน ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งมีผลการออกแบบและแนวทางการพัฒนาสรุปได้ ดังนี้

๓.๑) โครงการเส้นทางรถไฟสายใหม่ หนองคาย-เวียงจันทน์ มีระยะทางทั้งสิ้น ๑๖.๕๕ กิโลเมตร โดยมีระยะทางจากนาทา - หนองคาย ๗.๐๕๒ กิโลเมตร มีสถานีอยู่ในฝั่งไทย ๒ สถานี ได้แก่ ย่านสถานีนาทา ย่านสถานีหนองคาย และฝั่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อีก ๒ สถานี ได้แก่ ย่านสถานีท่านาแล้งตะวันออก และย่านสถานีเวียงจันทน์ใต้

๓.๒) รถโดยสารจากไทยจะวิ่งผ่านสถานีนาทา สถานีหนองคาย และเวียงจันทน์ใต้ไปยังสถานีเวียงจันทน์ หรือสถานีคุนหมิงในประเทศจีน และในทางกลับกันจะวิ่งจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและวิ่งเข้าสู่ประเทศไทย ในขณะที่รถสินค้าจะวิ่งเข้าสู่ย่านสินค้าสถานีนาทา เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างทางระบบ Standard Gauge และ Meter Gauge และกลับไปที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

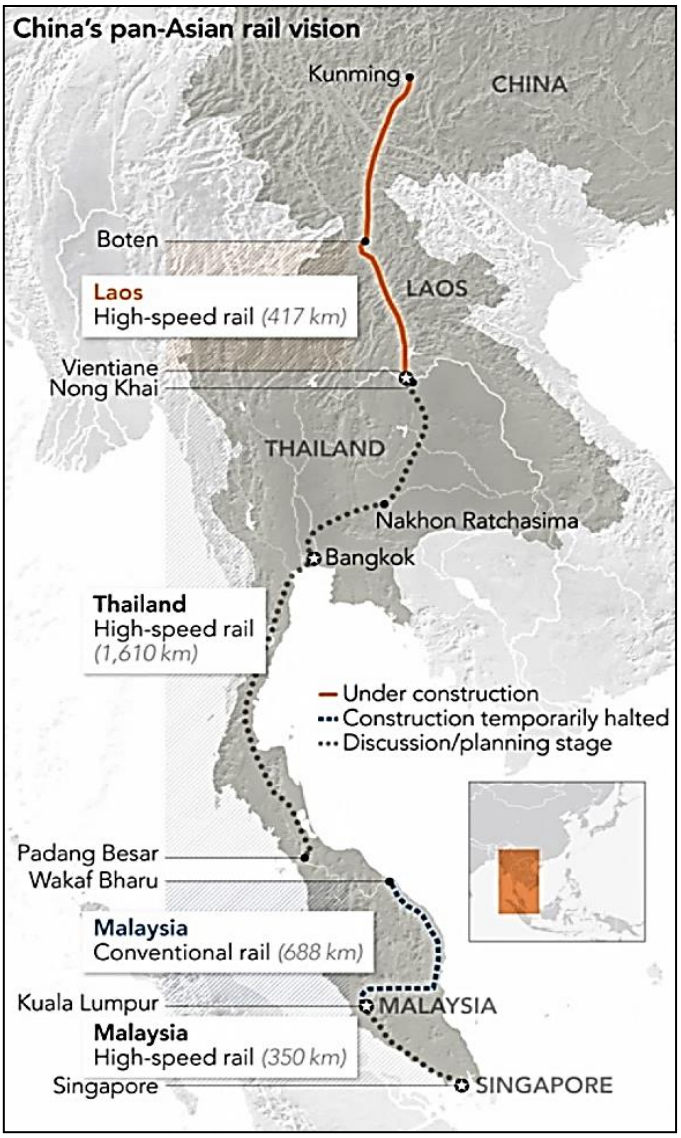
๓.๓) ตำแหน่งของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่อยู่ห่างจากสะพานเดิมประมาณ ๓๐ เมตร โครงสร้างสะพานจะเป็นรูปแบบสะพานคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง ก่อสร้างโดยวิธีคานยื่นสมดุล (Balanced Cantilever Bridge) ที่สถานีหนองคาย จะประกอบไปด้วย ด่านตรวจคนเข้าเมืองและสถานีโดยสาร โดยแบ่งพื้นที่เป็นชานชาลาสำหรับผู้โดยสารภายในประเทศและชานชาลาสำหรับผู้โดยสารขาเข้า-ออกระหว่างประเทศ และมีพื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Interchange-Loading Yard) โดยจะมีด่านตรวจชายแดน ทั้งที่สถานีหนองคายและสถานีท่านาแล้ง ส่วนศูนย์ซ่อมบำรุงของประเทศไทยจะตั้งอยู่ระหว่างสถานีนาทากับสถานีหนองคาย และศูนย์ซ่อมบำรุงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวจะตั้งอยู่ที่สถานีท่านาแล้ง

๔) โครงการรถไฟลาว - จีน

โครงการรถไฟลาว - จีน เป็นโครงการเชื่อมต่อเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างโครงการ“หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (BRI) ที่เสนอโดยจีนกับ “ยุทธศาสตร์ลาว” (Laos’ strategy) เพื่อเปลี่ยนประเทศที่ไร้ทางออกสู่ทะเลแห่งนี้ให้กลายเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อภาคพื้นดิน เริ่มสร้างตั้งแต่ช่วงพรมแดนของสองประเทศ คือ ด่านบ่อเต็นของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่ติดกับด่านโมฮันของสาธารณรัฐประชาชนจีน โครงการรถไฟลาว - จีน มีมานานตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๔ หลังจากเจรจากันลงตัวแล้ว

บริษัทร่วมทุนลาว-จีน ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากบ่อเต็นของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งอยู่ชายแดน ลาว-จีน เข้าสู่อุดมไชย หลวงพระบาง วังเวียง จนถึงเวียงจันทน์ เป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวกับสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวลงทุนร้อยละ ๓๐ จีนลงทุนร้อยละ ๗๐ มีมูลค่าการลงทุนประมาณ ๑๙๐,๐๐๐ ล้านบาท หรือกิโลเมตรละ ๔๕๙ ล้านบาท เริ่มก่อสร้างในปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๙ คาดว่าจะแล้วเสร็จเปิดให้บริการได้ในปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๔

การก่อสร้างทางรถไฟมีกำหนดเสร็จสมบูรณ์ภายใน ๕ ปี ด้วยจำนวนเงินลงทุน ๓๗,๔๐๐ ล้านหยวน (๕,๕๖๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เป็นโครงการเส้นทางรถไฟต่างประเทศสายแรกที่เชื่อมต่อกับระบบรถไฟในจีนที่ใช้เทคโนโลยีและอุปกรณ์ของจีนทั้งหมด โดยรถไฟลาว - จีน เป็นโครงการทางยุทธศาสตร์สำคัญซึ่งประสบผลสำเร็จและได้รับการส่งเสริมโดยผู้นำของทั้งสองประเทศ เป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อระหว่างสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวกับสาธารณรัฐประชาชนจีน และเป็นโครงการสำคัญในนโยบาย Belt and Road ของจีน รถไฟสายนี้จะเชื่อมโยงคุณหมิงของสาธารณรัฐประชาชนจีนกับกรุงเวียงจันทน์ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ใช้รางกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร เป็นทางเดี่ยว (มีเหล็กรางรถไฟ ๒ เส้น) ทำให้รถไฟไม่สามารถวิ่งสวนทางกันได้จึงวิ่งได้ด้วยความเร็วสูงไม่เกิน ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ด้วยเหตุนี้รถไฟลาว – จีน ไม่ถือเป็นรถไฟความเร็วสูงแต่เป็นรถไฟความเร็วปานกลาง หากในอนาคตมีการก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มอีก ๑ ทาง เป็นรถไฟทางคู่ (มีเหล็กรางรถไฟ ๔ เส้น) รถไฟสามารถวิ่งสวนทางกันได้ไม่ต้องรอหลีกทาง จึงสามารถวิ่งได้ด้วยความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถไฟลาว - จีน จะเปลี่ยนสถานะเป็นรถไฟความเร็วสูง



รูปเส้นทางโครงการรถไฟลาว-จีน

การเปิดให้บริการขนส่งผู้โดยสารของโครงการรถไฟลาว-จีน เตรียมให้บริการปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ในช่วงเริ่มต้นจะเปิดให้บริการจำนวน ๒๑ สถานี ได้แก่ รายชื่อสถานีรถไฟในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่กำลังจะเกิดขึ้นทั้ง ๒๑ สถานี จากจำนวนทั้งหมด ๓๓ สถานี ได้แก่ สถานีบ่อเต็น (Boten) ชายแดนลาว - จีน สถานี บ้านนาธง (Ban Na Thong) ไม่ผ่านเมืองหลวงน้ำทา ทางรถไฟจะลอดผ่านอุโมงค์ที่บ้านคอนหลวง ความยาว ๙,๒๖๐ เมตร ระหว่างบ้านนาธง-บ้านหัวน้ำ สถานีบ้านหัวน้ำ (Ban Hua Nam) สถานีเมืองไซ (Muong Xai) เมืองเอกของแขวงอุดมไซ ซึ่งจากแขวงอุดมไซสามารถเดินทางต่อไปยังเมืองปากแบ่ง แขวงพงสาลี แขวงหลวงน้ำทา และเมืองน้ำบาก ทางรถไฟจะลอดผ่านอุโมงค์ที่ภูงวด ความยาว ๗,๘๒๐ เมตร สถานีบ้านนาโคกใต้ (Ban Na Khok Tay) ทางรถไฟจะลอดผ่านอุโมงค์ที่บ้านพูเกือ

ความยาว ๘,๗๙๐ เมตร ระหว่างบ้านนาโคกใต้-ห้วยภูลาย สถานีห้วยภูลาย (Huoi Phou Lai) สถานีหลวงพระบาง (Luang Prabang) สถานีเชียงเงิน (Muong Xieng Ngeun) เมืองเชียงเงินตั้งอยู่ในแขวงหลวงพระบาง บนฝั่งแม่น้ำคาน จากเชียงเงินสามารถเดินทางไปเมืองภูคูนและแขวงไชยะบูลี ทางรถไฟจะลอดผ่านอุโมงค์ที่ภูยา ความยาว ๑๑,๒๙๕ เมตร (ระหว่างเมืองเชียงเงิน-บ้านแสน) สถานีบ้านแสน (Ban Sen) สถานีกาสี (Kasi) เมืองกาสีบนฝั่งแม่น้ำลิก แขวงเวียงจันทน์ สถานีบ้านบัวเผือก (Ban Bua Pheouk) สถานีบ้านผาตั้ง (Ban Pha Tang) สถานีวังเวียง (Vang Vieng) เมืองท่องเที่ยวใหญ่ริมน้ำซอง ในแขวงเวียงจันทน์ห่างจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปประมาณ ๑๖๐-๑๗๐ กิโลเมตร สถานีบ้านวังมน (Ban Vang Mon) สถานีบ้านมางขี (Ban Mang Khi) สถานีหินเหิบ (Ban Hin Heup) เมืองหินเหิบ แขวงเวียงจันทน์ สถานีโพนโฮง (Phonh Hong) เมืองโพนโฮง แขวงเวียงจันทน์ ห่างจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปประมาณ ๘๐ กิโลเมตร สถานีบ้านสกา (Ban Sakha) สถานีบ้านโพนสูง (Ban Phonh Sung) สถานีเวียงจันทน์เหนือ (Vientiane Neua) ในนครหลวงเวียงจันทน์ สถานีเวียงจันทน์ใต้ (Vientiane Tay) ในนครหลวงเวียงจันทน์ ทั้งนี้ มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร และสถานีขนส่งสินค้าเป็นสถานีเดียวกันอีกจำนวน ๑๑ สถานี และมีสถานีเฉพาะขนส่งสินค้าอีก ๑ สถานี ซึ่งตั้งอยู่ที่นครหลวงเวียงจันทน์ และมีจุดสับรางและจุดสับหลีกอีกจำนวน ๒๘๔ แห่ง ในเบื้องต้นสามารถรองรับการให้ บริการได้ ๒๓ เที่ยวต่อวัน และหากเปิดให้บริการได้ทุกสถานีจะสามารถรองรับการให้บริการเพิ่มเป็น ๓๙ เที่ยวต่อวัน โดยใช้รถไฟรุ่น CR๒๐๐J ยี่ห้อ FUXING ผลิตโดย CHINA RAILWAY GROUP และ CRRC จำนวนผู้โดยสารต่อขบวน มี ๒ แบบ คือ แบบสั้น ๙ ตู้ ยาว ๒๓๔ เมตร บรรจุผู้โดยสารได้ ๗๒๐ คน และแบบยาว ๑๑-๒๐ ตู้ยาว ๕๑๘ เมตร บรรจุผู้โดยสารได้ ๑,๑๐๒ คน ความเร็วสูงสุดในการให้บริการ ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง(ตามข้อมูลฝั่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) ระบบการจ่ายไฟฟ้า ๒๕ KV AC ระบบอาณัติสัญญาณ CTCS-๒ สำหรับอัตราค่าโดยสารจากนครหลวงเวียงจันทน์ถึงบ่อเต็น มีราคาประมาณ ๑๔๐,๐๐๐ กีบต่อคน (๕๑๘.๕๐ บาท) และค่าขนส่งสินค้าประมาณ ๖,๐๐๐ กีบต่ออัตราน้ำหนักสินค้าหนึ่งตัน (๒๒.๒๐ บาท) อ้างอิงตามอัตราแลกเปลี่ยน ๑ บาท = ๒๗๐ กีบ โดยจะแบ่งการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในเวลากลางวันและขนส่งสินค้าในเวลากลางคืน ในขณะที่ความเร็วของรถไฟสำหรับขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วสำรองอยู่ที่ ๒๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และให้ความเร็วของรถไฟสำหรับขนส่งสินค้าอยู่ที่ ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยทั้งหมดเป็นการใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนขบวนรถ

๒.๓.๘.๒ การจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง

ในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน กระทรวงคมนาคมได้เตรียมการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เพื่อทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยี โดยสถาบันดังกล่าวจะจัดทำแผนการถ่ายทอดเทคโนโลยี ดำเนินงานประสานงานในด้านต่าง ๆ จำนวน ๕ ด้าน ได้แก่ การถ่ายทอดเทคโนโลยีมาตรฐานระบบราง อุตสาหกรรมระบบราง การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การทดสอบ และการทดลอง โดยพิจารณาแนวทางจัดตั้งองค์กรเป็นรูปแบบองค์การมหาชน

สำหรับการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางนั้น สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาระบบราชการได้เห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง และข้อมูลตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายระยะ ๕ ปี ซึ่งคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ได้มีมติเห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง ปัจจุบันอยู่ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาร่างดังกล่าว

๒.๓.๘.๓ การฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี

๑) การถ่ายทอดเทคโนโลยีภายใต้โครงการรถไฟไทย - จีน ประกอบด้วย งานออกแบบ การควบคุมงาน การเดินรถและการซ่อมบำรุง และการทดสอบชิ้นส่วนผลิตภัณฑ์ (Lab Testing) โดยกระทรวงคมนาคมได้กำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและฝึกอบรม โดยกำหนดให้มีบุคลากรไทยปฏิบัติงานร่วมกับบุคลากรจีน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาการออกแบบรายละเอียด สัญญาการควบคุมงานก่อสร้าง และสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งได้มีการหารือร่วมกันอย่างต่อเนื่องในประเด็นการถ่ายทอดเทคโนโลยี ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สภาวิศวกร สภาสถาปนิก และสถาบันการศึกษาต่าง ๆ เป็นต้น

๒) การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการและรับผิดชอบการถ่ายทอดเทคโนโลยีงานออกแบบ การควบคุมงาน การเดินรถและการซ่อมบำรุง (ในระดับการซ่อมบำรุงหนัก) ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทย การฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี ในส่วนการถ่ายทอดเทคโนโลยี หลักสูตรที่เกี่ยวกับการออกแบบระบบราง การซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้า ฯลฯ (ซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่ของรถไฟและอาจารย์ที่สอนในมหาวิทยาลัยที่เกี่ยวกับระบบราง ๒๑ แห่งของประเทศไทย) เข้าร่วมฝึกอบรม การถ่ายทอดเทคโนโลยี/วิจัยและพัฒนา ตามข้อตกลงระหว่างไทย - จีน ครอบคลุม ๓ หัวข้อหลัก ๆ ประกอบด้วย Designing Planning และ Laboratory ซึ่งตามแผนคาดการณ์ในการเปิดการอบรมในเดือนมีนาคม ปี ๒๕๖๖ ถึงเดือนกรกฎาคม ปี ๒๕๖๙ และได้ดำเนินการจัดทำแผนฝึกอบรมเสร็จแล้ว ซึ่งมีรายละเอียดของหลักสูตรที่วางแผนจัดฝึกอบรม ดังนี้

ที่	หลักสูตร	รายละเอียด	จำนวน
๑	การออกแบบระบบ HSR	อบรมในเดือนตุลาคม ๒๕๖๖ ระยะเวลาอบรม ๑ เดือน โดยเป็นผู้มีประสบการณ์ระบบราง	๓๒๐ คน
๒	การปฏิบัติงานและซ่อมบำรุง	อบรมในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๖ ระยะเวลาอบรม ๑ เดือน โดยเป็นผู้มีประสบการณ์ระบบราง	๓๒๐ คน
๓	การเดินรถและการบำรุงรักษา		
	การฝึกอบรมให้แก่ผู้ฝึกอบรมรถไฟในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	อบรมเดือนตุลาคม ๒๕๖๗ จนถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๘ ระยะเวลา ๓๔ สัปดาห์ โดยเป็นผู้มีประสบการณ์ระบบราง ๑๑ คน และรับสมัครบุคคลภายนอก ๘ คน	๑๙ คน

ที่	หลักสูตร	รายละเอียด	จำนวน
	การฝึกอบรมพนักงานการจัดการขนส่งผู้โดยสารในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	อบรมเดือนตุลาคม ๒๕๖๗ จนถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๘ ระยะเวลา ๓๔ สัปดาห์ โดยเป็นผู้มีประสบการณ์ระบบราง ๑๐ คน	๑๐ คน
	การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่คลังสินค้าของ EMU ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	อบรมเดือนมีนาคม ๒๕๖๗ จนถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๘ ระยะเวลา ๓๖ สัปดาห์ โดยเป็นผู้มีประสบการณ์ระบบราง ๑๑ คน และรับสมัครคนภายนอก ๔๗ คน	๕๘ คน
	การฝึกอบรมผู้ขับขี่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	อบรมเดือนมกราคม ๒๕๖๗ จนถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๘ ระยะเวลา ๑๗ เดือน โดยเป็นผู้มีประสบการณ์ขับรถไฟ จำนวน ๒๖ คน	๒๖ คน
	การฝึกอบรมผู้สอนหลักในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	อบรมเดือนมีนาคม ๒๕๖๙ จนถึงเดือนกันยายน ๒๕๖๙ ระยะเวลา ๒๐ สัปดาห์ โดยเป็นผู้มีประสบการณ์ระบบราง จำนวน ๔๐ คน	๔๐ คน
	การบรรยายพิเศษในประเทศไทย	อบรมมิถุนายน ๒๕๖๖ ระยะเวลา ๒ สัปดาห์ เป็นผู้มีประสบการณ์ระบบราง จำนวน ๔๐ คน	๔๐ คน
	การฝึกอบรมผู้ฝึกอบรมการเดินรถในประเทศไทย	อบรมเดือนตุลาคม ๒๕๖๗ จนถึงเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๘ ระยะเวลา ๓๔ สัปดาห์ เป็นผู้มีประสบการณ์ระบบราง จำนวน ๒๖ คน	๒๖ คน
	การฝึกอบรมพนักงานประจำสถานีในประเทศไทย	อบรมเดือนตุลาคม ๒๕๖๗ จนถึงเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๘ ระยะเวลา ๓๒ สัปดาห์ เป็นผู้มีประสบการณ์ระบบราง ๑๘ คน และรับสมัครคนภายนอก ๑๐๘ คน	๑๒๖ คน
	การฝึกลูกเรือในประเทศไทย	อบรมเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๗ จนถึงเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๘ ระยะเวลา ๓๐ สัปดาห์ รับสมัครบุคคลภายนอก ๔๒ คน	๔๒ คน
	การฝึกอบรมพนักงานคลังสินค้าของ EMU ในประเทศไทย	อบรมเดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ จนถึงเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๘ ระยะเวลา ๓๖ สัปดาห์ รับสมัครบุคคลภายนอก ๕๘ คน	๕๘ คน
	การฝึกอบรมพนักงานบำรุงรักษาด้านการสื่อสารในประเทศไทย	อบรมเดือนเมษายน ๒๕๖๗ จนถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๘ ระยะเวลา ๓๔ สัปดาห์ รับสมัครบุคคลภายนอก ๓๖ คน	๓๖ คน

ที่	หลักสูตร	รายละเอียด	จำนวน
	การฝึกอบรมพนักงานดูแลสัญญาณในประเทศไทย	อบรมเดือนเมษายน ๒๕๖๗ จนถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๘ ระยะเวลา ๓๔ สัปดาห์ รับสมัครบุคคลภายนอก ๗๒ คน	๗๒ คน
	การฝึกอบรมพนักงานบำรุงรักษาเครื่องลากในประเทศไทย (ช่วงเวลาการอบรมอาจมีการเปลี่ยนแปลง)	อบรมเดือนตุลาคม ๒๕๖๗ จนถึงเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๘ ระยะเวลา ๓๔ สัปดาห์ รับสมัครบุคคลภายนอก ๗๒ คน	๗๒ คน
	การฝึกอบรมพนักงานซ่อมบำรุงรางในประเทศไทย (ช่วงเวลาการอบรมอาจมีการเปลี่ยนแปลง)	อบรมเดือนตุลาคม ๒๕๖๗ จนถึงเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๘ ระยะเวลา ๓๔ สัปดาห์ รับสมัครบุคคลภายนอก ๑๔๔ คน	๑๔๔ คน

โดยจะมีการเตรียมการจัดทำกฎระเบียบและข้อบังคับ ในช่วงเดือนมกราคม ๒๕๖๖ ถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๖ และจัดเตรียมอุปกรณ์การฝึกอบรมหลักสูตรที่จะเริ่มดำเนินการภายในต้นปี ๒๕๖๖ คือ หลักสูตรการอบรมเกี่ยวกับ Track ส่วนเกี่ยวกับอาณัติสัญญาณจะมีการอบรมภายหลัง และการที่จะส่งบุคลากรไปอบรมได้นั้นจำเป็นจะต้องมีการจัดตั้งองค์กรก่อน เพราะบุคคลที่จะไปอบรมได้นั้นเป็นสิทธิ์และอำนาจของผู้บริหารหน่วยงานใหม่ที่เข้ามารับผิดชอบและดูแล

๒.๓.๘.๔ การพัฒนาพื้นที่และเมืองตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง

หลักการสำคัญ คือ การใช้สถานีขนส่งสาธารณะเป็นศูนย์กลาง โดยอาศัยศักยภาพในการเข้าถึงที่มีประสิทธิภาพสูงของสถานีขนส่งสาธารณะมาเป็นปัจจัยสนับสนุนในการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของพื้นที่ข้างเคียง โดยพัฒนาให้มีกิจกรรมเพิ่มเติมเพื่อเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมที่มีความต้องการการเข้าถึงสูง เช่น พาณิชยกรรมหรือที่พักอาศัยหนาแน่นสูง กระทรวงคมนาคมมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรดำเนินการศึกษาโครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ในปี ๒๕๖๑-๒๕๖๓ โดยมีสถานีรถไฟความเร็วสูงเป็นพื้นที่เป้าหมาย ๓ สถานี

๑) สถานีกลางบางซื่อ

โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (Transit Oriented Development, TOD) บนที่ดินรวม ๒,๓๒๕ ไร่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยบนทำเลที่ดีที่สุดของกรุงเทพมหานครฝั่งเหนือ บางซื่อเป็นสถานีที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็น ASEAN Linkage and Business Hub ได้มีการแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินออกเป็นด้านต่าง ๆ โดยมีพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาเชิงธุรกิจถึง ๓๐๕.๕๐ ไร่ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของประเทศและระดับภูมิภาค เป็นศูนย์กลางการเดินทางของกรุงเทพมหานคร ทั้งจากโครงข่ายถนนและทางพิเศษ รวมถึงระบบรถไฟฟ้าพร้อมรองรับนักลงทุนและนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศด้วยรถไฟฟ้า Airport Rail Link นำคนเข้าสู่พื้นที่โครงการมากกว่า

๒,๐๐๐,๐๐๐ คนต่อวัน ในปี ๒๕๙๐ พื้นที่นี้จึงเป็นทั้งพื้นที่ธุรกิจและการอยู่อาศัยมีสถานที่สำคัญที่รองรับทุกการต้องการทั้งการทำงาน ธุรกิจ การใช้ชีวิตและการพักผ่อนที่สำคัญอยู่ใกล้กับจตุจักรแหล่งการค้าที่มีชื่อเสียงไปทั่วโลกเป็นแม่เหล็กดึงดูดนักท่องเที่ยวจากทั่วทุกมุมโลก โดยรัฐบาลไทยและการรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งเป้าให้ศูนย์คมนาคมแห่งนี้เป็นศูนย์กลางทางการเดินทางทางรางแห่งใหม่ของประเทศไทย และภูมิภาคอาเซียนตลอดจนเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจครบวงจรและสมาร์ทซิตี้ที่สมบูรณ์แบบที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศไทย

๒) สถานีอยุธยา

แนวคิดพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟอยุธยา ส่งเสริมเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อพัฒนาพื้นที่เมืองท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมระดับโลกใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานและสร้างสรรค์กิจกรรมภายในเมืองที่เป็นเอกลักษณ์ เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เกาะเมืองและฝั่งสถานีรถไฟด้วยสะพานทางเดินข้ามแม่น้ำ ท่าเรือข้ามฟาก และระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เชื่อมพื้นที่สาธารณะภายในเมืองด้วยโครงข่ายพื้นที่สีเขียว ทางจักรยาน ทางเท้า และทางยกระดับ วางแผนและบริหารจัดการด้วยความยืดหยุ่นและรองรับการพัฒนาในอนาคตสำหรับแนวคิดพัฒนาอสังหาริมทรัพย์พื้นที่รอบสถานีรถไฟอยุธยา

๓) สถานีขอนแก่น

สถานีขอนแก่นมีศักยภาพหลายด้าน เช่น การเป็นศูนย์กลางหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแผนการพัฒนาต่าง ๆ ในระดับนานาชาติ มีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์สามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภาคอีสาน อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (NSEC) มีโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายขอนแก่น (บ้านไผ่)-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น จากผลการศึกษาเบื้องต้นสามารถแบ่งการพัฒนา TOD ได้ ๘ โซน เพื่อยกระดับและเสริมสร้างศักยภาพอย่างแบบครบวงจร โดยการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีที่จะทำเป็นห้างสรรพสินค้า โรงแรม พื้นที่สีเขียวพร้อมสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนรวมทั้งปรับภูมิทัศน์และการจ่ายระบบขนส่งมวลชนระดับรอง หรือ Feeder รับส่งประชาชนเชื่อมต่อพื้นที่รอบสถานีอาจเป็นระบบรถโดยสาร รถบัส หรือรถอื่น ๆ ที่เหมาะสม

บทที่ ๓
สภาพปัญหาและอุปสรรค

คณะกรรมาธิการได้ศึกษาข้อมูลข้อเท็จจริงจากหน่วยงานและบุคคลต่าง ๆ ที่เข้าร่วมประชุมเรื่องโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย และพิจารณาสรุปสาระสำคัญสภาพปัญหาและอุปสรรค เป็นดังนี้

๓.๑ ปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

๓.๑.๑ ปัญหาความล่าช้าของการดำเนินการก่อสร้างโครงการ

๓.๑.๑.๑ ปัญหาความล่าช้าในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ระยะที่ ๑ กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ช่วงกลางดง - ปางอโศก ระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตรเพียงสัญญาเดียว ใช้เวลาก่อสร้างนานเกือบ ๓ ปี ซึ่งมีความล่าช้าในการดำเนินงานมาก

๓.๑.๑.๒ สัญญาการก่อสร้างงานโยธา ในสัญญา ๔-๑ ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง เป็นสัญญาที่ต้องมีการใช้โครงสร้างทางร่วมกันกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) จึงต้องมีการหารือในรายละเอียดร่วมกันระหว่างทั้ง ๒ โครงการ

๓.๑.๑.๓ การก่อสร้างในสัญญาที่ ๒-๑ ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ประชาชนร้องเรียนเรื่องปัญหาฝุ่นละออง เสียง และแรงสั่นสะเทือน

๓.๑.๑.๔ ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการนำดินไปถมปิดทางน้ำผ่าน ส่งผลให้เกิดน้ำท่วม ประชาชนได้รับความเดือดร้อน การชดเชยเยียวยาความเสียหายยังไม่ทั่วถึง รวมทั้งการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงและโครงการรถไฟทางคู่ ทำให้เกิดผลกระทบกับระบบชลประทาน

๓.๑.๑.๕ การรับฟังประชาพิจารณ์ช่วงการสำรวจออกแบบเกิดขึ้นในปี ๒๕๕๗ ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร การรับฟังความคิดเห็นจึงยังไม่ครอบคลุมเท่าที่ควร เมื่อเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการจึงทำให้ประชาชนได้รับผลกระทบอย่างมากจากโครงการ

๓.๑.๒ ปัญหาการเวนคืนที่ดินและกระบวนการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

๓.๑.๒.๑ ปัญหาการเวนคืนที่ดิน เกิดจากปัญหาที่ยังไม่มีการออกพระราชกฤษฎีกำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน รวมถึงปัญหาผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน และประชาชนร้องเรียนว่าอัตราค่าเวนคืนที่ไม่เหมาะสมและไม่สอดคล้องกับราคาตลาด เช่น บริเวณช่วงถนนธนะรัชต์ เป็นต้น

๓.๑.๒.๒ ปัญหากระบวนการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ อาจจะส่งผลต่อการดำเนินโครงการก่อสร้าง เนื่องจากรายงานดังกล่าวจะต้องผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนจึงจะลงนามสัญญาก่อสร้างได้

๓.๑.๓ ปัญหางานก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟกับถนน

การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงบริเวณพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ได้มีประชาชนบ้านถนนนาดี อำเภอสีคิ้ว ร้องเรียนการก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟกับถนน เนื่องจากจุดกลับรถข้ามทางรถไฟที่มีการก่อสร้างใหม่ ห่างจากทางเข้า-ออกของหมู่บ้านประมาณ ๕ กิโลเมตร ส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน หากเดินทางเวลากลางคืนเพราะเป็นพื้นที่ห่างจากชุมชน

๓.๒ ความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

๓.๒.๑ ปัญหาความคุ้มค่าของโครงการ

๓.๒.๑.๑ โครงการรถไฟความเร็วสูงนั้นเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณในการดำเนินโครงการสูงมาก และมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อระดับหนี้สาธารณะของประเทศ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการพิจารณาความคุ้มค่าในการลงทุนในโครงการ

๓.๒.๑.๒ การขนส่งระบบรางของไทยควรมีมาตรฐานและระบบเดียวกัน เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อของระบบการเดินรถได้ในแต่ละเส้นทาง แต่ในโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ใช้ระบบของประเทศจีน โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่ ใช้ระบบของประเทศญี่ปุ่น และโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง – สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) ยังไม่ได้กำหนดระบบไว้ จะเห็นได้ว่า แม้จะใช้รางขนาดเดียวกันแต่ใช้ระบบที่แตกต่างกันก็ไม่สามารถเดินรถเชื่อมต่อกันได้ ทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการลงทุนระบบรางได้อย่างคุ้มค่า

๓.๒.๒ ปัญหาความซ้ำซ้อนของการลงทุนโครงการ

แนวเส้นทางการคมนาคมที่อยู่ระหว่างดำเนินการจากกรุงเทพมหานคร - จังหวัดนครราชสีมา – จังหวัดหนองคาย มีหลากหลายรูปแบบ ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) สายบางปะอิน-นครราชสีมา โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น และช่วงขอนแก่น - หนองคาย และโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จะเห็นได้ว่า ในแนวเส้นทางเดียวกันมีโครงการคมนาคมอยู่เป็นจำนวนมาก จึงทำให้การใช้งบประมาณลงทุนด้านการคมนาคมเพื่อเชื่อมต่อเมืองเกิดความซ้ำซ้อนเกินความจำเป็น และไม่คุ้มค่า เนื่องจากมีพื้นที่ก่อสร้างพื้นที่เดียวกันมีความเกี่ยวข้องกัน โดยมีข้อพิจารณาดังนี้

๓.๒.๒.๑ <u>ความซ้ำซ้อนของโครงการระหว่างรถไฟทางคู่กับรถไฟความเร็วสูง</u>

การขนส่งจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวจะต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้า เพื่อปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบรถไฟทางคู่ขนาดราง ๑ เมตร (Meter Gauge) จะเห็นได้ว่า การขนส่งของประเทศไทยมุ่งเน้นการใช้รถไฟทางคู่เป็นหลัก หากพิจารณาในอีกด้าน รถไฟทางคู่ก็สามารถขนส่งผู้โดยสารได้เช่นเดียวกับรถไฟความเร็วสูง ดังนั้น การก่อสร้างรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางเดียวกันจึงเป็นการลงทุนที่ซ้ำซ้อนและไม่คุ้มค่า

๓.๒.๒.๒ <u>ความซ้ำซ้อนของโครงการรถไฟความเร็วสูงกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง</u> (Motorway) โดยหากทั้ง ๒ โครงการเกิดขึ้นพร้อมกันจะเป็นความซ้ำซ้อนในการดำเนินโครงการในแนวเส้นทางเดียวกัน และยังอาจเป็นการส่งเสริมให้คนใช้รถยนต์มากขึ้น

๓.๒.๓ ปัญหาแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่และความพร้อมของหน่วยงาน

๓.๒.๓.๑ <u>ปัญหาแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่</u> การพัฒนาเมืองที่เป็นทางผ่านของโครงการรถไฟความเร็วสูง ต้องมีนโยบายการพัฒนาพื้นที่ตามสถานีต่าง ๆ ปัจจุบันยังไม่มีแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่รองรับโครงการ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ จึงควรมีแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่รองรับอย่างชัดเจน และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบประโยชน์ที่จะได้รับ

๓.๒.๓.๒ <u>ปัญหาความพร้อมของหน่วยงาน</u> รถไฟความเร็วสูงยังไม่เคยมีในประเทศไทย และปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานใดในประเทศไทย ที่เคยดำเนินการมาก่อน จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานที่จะรับรองและดำเนินการสำหรับการใช้เทคโนโลยีดังกล่าวในประเทศ

๓.๓ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

๓.๓.๑ ปัญหาทิศทางที่ชัดเจนการถ่ายทอดเทคโนโลยี

การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการพัฒนาด้านบุคลากรของโครงการยังไม่มีความชัดเจนของนโยบายว่าจะมุ่งพัฒนาบุคลากรในระดับใด เช่น ระดับปริญญาตรีหรือระดับอาชีวศึกษา ตลอดจนแนวทางการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากโครงการได้มีแผนรองรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีอย่างไร และการถ่ายทอดเทคโนโลยีนั้นควรเป็นแนวทางที่สามารถทำให้เกิดการผลิตในประเทศได้จริง ไม่ใช่เป็นเพียงการอบรมทั่วไป

๓.๓.๒ ปัญหาความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรวิชาชีพที่เกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน

๓.๓.๒.๑ปัจจุบันยังไม่มีความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาในการพัฒนาบุคลากรอย่างชัดจน ตลอดจนได้มีข้อเรียกร้องจากสมาคมวิชาชีพต่าง ๆ ว่าโครงการได้ให้วิศวกรจีนและสถาปนิกจีนเข้ามาทำงานในโครงการได้โดยไม่ต้องขออนุญาตใบประกอบวิชาชีพจากสมาคมวิชาชีพต่าง ๆ ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับวิศวกรและสถาปนิกของประเทศไทยที่ได้รับใบประกอบวิชาชีพแล้ว

๓.๓.๒.๒ ปัญหาความร่วมมือและการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ไม่มีความชัดเจนอาจมีผลกระทบกับการออกแบบโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่สอง ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย โดยการออกแบบดำเนินการด้วยวิศวกรฝ่ายไทย ซึ่งในเชิงเทคนิคทางวิศวกรรม วิศวกรฝ่ายไทยอาจมีประสบการณ์และความชำนาญไม่เพียงพอ

๓.๔ ประเด็นอื่น ๆ

๓.๔.๑ การดำเนินการก่อสร้างที่ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การเวนคืนที่ดิน เนื่องจากพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๔ (๒) กำหนดให้ท้องที่ตำบลปากช่อง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา มีส่วนกว้าง ๔๐ เมตร ภายในแนวเขตตามแผนที่แนบท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ พ.ศ. ๒๕๖๐ แผนที่หมายเลข ๒/๑๖ มีวัตถุประสงค์ก่อสร้างทางและสะพานข้าม แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออกแบบก่อสร้างเป็นทางลอด ซึ่งไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย โดยอ้างว่า รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้ผ่านความเห็นชอบแล้ว แต่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๕๑/๖ กำหนดให้รายงานการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีแล้ว หากมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง จะต้องมีการขออนุมัติใหม่อีกครั้ง

๓.๔.๒ การออกแบบจุดตัดทางรถไฟกับถนนที่ไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของชุมชน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออกแบบอุโมงค์ทางลอดเส้นทางรถไฟบริเวณดังกล่าว โดยออกแบบเป็นทางเข้า ๑ ช่อง และทางออก ๑ ช่อง เป็นการออกแบบที่ไม่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพการจราจรภายในเมืองอำเภอปากช่อง หากเข้าอุโมงค์แล้วมุ่งหน้าสู่ทางหลวง หมายเลข ๒๔๒๒ เมื่อออกจากอุโมงค์แล้วจะถึงสามแยกเส้นทางตัดกับทางหลวงหมายเลข ๒๔๒๒ ทันที ทำให้มีปัญหาการจราจรคับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วน และประชาชนที่ใช้เส้นทางนี้เดินทางระหว่างจังหวัด เนื่องจาก เป็นเส้นทางที่ต้องรองรับรถของภาคการเกษตรและปศุสัตว์ของประชาชนในพื้นที่ รวมถึงรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยการออกแบบมีรัศมีความโค้ง ที่ไม่เพียงพอสำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ (รถเทรลเลอร์) และความสูงของทางลอดที่ไม่เพียงพอให้รถการเกษตร (รถเกี่ยวข้าว) ผ่านได้ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ได้มีแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างชัดเจน

๓.๔.๓ ตามแผนที่แนบท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ พ.ศ. ๒๕๖๐ แผนที่หมายเลข ๓/๑๖ กำหนดการเวนคืนเพื่อสร้างถนนและทางข้ามทางรถไฟ แต่ข้ามไปอีกฝั่งไม่มีถนน มีเพียงไร่มันสำปะหลัง จึงเป็นการลงทุนที่ไม่คุ้มค่า

๓.๔.๔ การก่อสร้างสถานีรถไฟปากช่อง การออกแบบทางเข้า-ออกแคบเกินไป รถบัสขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้า-ออกได้

๓.๔.๕ การก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดบริเวณพื้นที่อำเภอปากช่อง มีการทรุดตัวและดินถล่ม รวมทั้งมีปัญหาการจราจรในพื้นที่โดยรอบ

บทที่ ๔
ผลการพิจารณาศึกษา

ตามที่คณะกรรมาธิการได้กำหนดกรอบประเด็นการพิจารณาไว้ ๓ ประเด็น คณะกรรมาธิการได้รวบรวมข้อมูลจากผู้เสนอญัตติ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ เพื่อสรุปสาระสำคัญของข้อมูลด้านต่าง ๆ รวมทั้งศึกษาข้อมูล สถิติ เอกสารทางวิชาการ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มเติมความสมบูรณ์ของเนื้อหารายงานฉบับนี้ ซึ่งในบทนี้จะนำเสนอถึงผลการพิจารณาศึกษา อันประกอบด้วย สภาพปัญหาตามกรอบประเด็นการพิจารณาและข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ เพื่อให้คณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทราบเพื่อพิจารณาใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาต่อไป

๔.๑ ปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

๔.๑.๑ แนวทางการแก้ไขปัญหาความล่าช้าของการดำเนินการก่อสร้าง

๔.๑.๑.๑ ความล่าช้าในงานก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ในสัญญาที่ ๑-๑ ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร ใช้เวลาก่อสร้าง ๓ ปี ซึ่งมีความล่าช้าในการดำเนินงานมาก สัญญาที่ ๒-๑ ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก มีการร้องเรียนเรื่องปัญหาฝุ่นละออง เสียง และแรงสั่นสะเทือน และสัญญา ๔-๑ ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง เป็นสัญญาที่ต้องมีการใช้โครงสร้างทางร่วมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงานสถานะความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา มีสัญญาทั้งหมด ๑๔ สัญญา มีรายละเอียดและสถานะความก้าวหน้า ดังนี้

๑) ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๑ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๑ - ๑ ช่วงกลางดง - ปางอโศก ระยะทาง ๓.๕๐ กิโลเมตร ความล่าช้าเกิดจากการดำเนินการก่อสร้างใช้คุณลักษณะและข้อกำหนดทางวิศวกรรมของฝ่ายจีน วิศวกรของกรมทางหลวงไม่มีความคุ้นเคย จึงเกิดอุปสรรคในการดำเนินงาน และส่งผลให้เกิดความล่าช้าของการก่อสร้าง ประกอบกับการจ้างกรมทางหลวงใช้ระบบเครดิตทำให้กระแสเงินสดขาดสภาพคล่องในบางช่วง ไม่อาจจัดซื้อวัสดุสำหรับเตรียมการก่อสร้างได้

๒) อยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน ๑ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๒ - ๑ ส่วนช่วงสีคิ้ว - กุดจิก ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร มีความก้าวหน้าร้อยละ ๔๘.๖๒ (สถานะเดือนมกราคม ๒๕๖๔) สัญญาสิ้นสุดวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ แต่เนื่องจากมีการส่งมอบพื้นที่ล่าช้าจากการรื้อย้าย จึงมีการขยายสัญญาออกไปอีก ๒๑๗ วัน สัญญาจึงสิ้นสุดในวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๔ โดยการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง เสียง และแรงสั่นสะเทือน การรถไฟแห่งประเทศไทยได้กำหนดให้มีกำแพงกันเสียงซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานตามที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กำหนดไว้ ทำให้ปัจจุบันไม่มีการร้องเรียน

กรณีดังกล่าวแล้ว ส่วนกรณีปัญหาฝุ่นละอองและถนนชำรุดเสียหาย ได้มอบหมายให้บริษัทผู้รับจ้างทำข้อตกลงกับท้องถิ่นในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยแบ่งออกเป็น๒ ช่วง คือ ระหว่างการก่อสร้าง หากมีความเสียหายเกิดขึ้นจะแก้ปัญหาเฉพาะหน้าโดยทำถนนให้ใช้ชั่วคราว และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ บริษัทผู้รับจ้างจะดำเนินการซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิม

๓) ลงนามในสัญญาแล้ว จำนวน ๕ สัญญา ได้แก่

(๓.๑) สัญญาที่ ๓-๒ งานอุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง ระยะทาง ๑๒.๒๓ กิโลเมตร เริ่มงานเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔

(๓.๒) สัญญาที่ ๓-๓ ช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง ระยะทาง ๒๑.๖๐ กิโลเมตร เริ่มงานเมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

(๓.๓) สัญญาที่ ๓-๔ ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง ๓๗.๔๕ กิโลเมตร เริ่มงานเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๔

(๓.๔) สัญญาที่ ๓-๕ ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง ๑๒.๓๘ กิโลเมตร เริ่มงานเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๔

(๓.๕) สัญญาที่ ๔-๗ ช่วงสระบุรี-แก่งคอย ระยะทาง ๑๒.๙๙ กม.

๔) รอลงนามสัญญาจ้าง จำนวน ๕ สัญญา ได้แก่

(๔.๑) สัญญาที่ ๔-๒ ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง ๒๑.๘๐ กิโลเมตร

(๔.๒) สัญญาที่ ๔-๓ ช่วงนวนคร-บ้านโพ ระยะทาง ๒๓.๐๐ กิโลเมตร

(๔.๓) สัญญาที่ ๔-๔ ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย

(๔.๔) สัญญาที่ ๔-๕ ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง ๑๓.๓๐ กิโลเมตร

(๔.๕) สัญญาที่ ๔-๖ ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง ๓๑.๖๐ กิโลเมตร

๕) อยู่ระหว่างอุทธรณ์ผลการประกวดราคา ๑ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๓ - ๑ ช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า ระยะทาง ๓๐.๒๑ กิโลเมตร

๖) อยู่ระหว่างจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา จำนวน ๑ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๔ - ๑ ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง ระยะทาง ๑๕.๒๑ กิโลเมตร เป็นโครงสร้างร่วมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) โดยอยู่ระหว่างหารือร่วมกันเพื่อให้ได้ข้อยุติเรื่องโครงสร้างทับซ้อน

จากการดำเนินการที่ผ่านมา เพื่อให้การดำเนินโครงการมีความรวดเร็ว การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการประกวดราคาไปก่อนที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เนื่องจากตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๑๙ กำหนดไว้ว่า “กรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่งเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการด้านการคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัย ที่มีความจำเป็นเร่งด่วน เพื่อประโยชน์สาธารณะ ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงาน

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินกระบวนการหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้" ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้กำหนดเงื่อนไขไว้ในประกาศว่า ผู้ชนะการประกวดราคาจะลงนามในสัญญาได้ก็ต่อเมื่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับความเห็นชอบเรียบร้อยแล้ว

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้กำหนดการเปิดให้บริการในเดือนเมษายน ๒๕๖๙ ซึ่งงานโยธา ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๗ ทั้งนี้ การดำเนินโครงการยังอยู่ในระยะเวลาที่สามารถบริหารจัดการได้

๔.๑.๑.๒ ปัญหาน้ำท่วมที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร -นครราชสีมา และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ โดยผู้รับเหมาได้นำดินไปถมปิดทางน้ำผ่าน ทำให้เกิดผลกระทบต่อระบบชลประทาน จึงต้องมีการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหากับระบบชลประทาน และความเกี่ยวข้องกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ของกรมทางหลวง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการโดยพยายามลดผลกระทบในการดำเนินโครงการ เช่น หากโครงการมีแนวเส้นทางตรงกับคลองหรือลำน้ำ การก่อสร้างก็จะต้องมีการขยายแนวคลองหรือทางน้ำให้มีขนาดเท่าเดิมและให้เป็นแนวเดิมแล้ว

๔.๑.๑.๓ กระบวนการรับฟังประชาพิจารณ์ได้ดำเนินการมาตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ จึงอาจยังไม่ครอบคลุมต่อกลุ่มเป้าหมายและเมื่อเวลาเปลี่ยนไปข้อมูลที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนอาจไม่ทันสมัยและไม่เป็นปัจจุบัน ประกอบกับประชาชนอาจได้รับข้อมูลใหม่ อาจทำให้ข้อมูลที่เคยรับฟังมาไม่ตรงกับความต้องการ ในปัจจุบัน

การทบทวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน การรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งว่าจะรับไปดำเนินการ ส่วนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย งบประมาณ ๒๕๒,๓๔๗ ล้านบาท ระยะทาง ๓๕๖.๑ กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด จำนวน ๕ สถานี ได้แก่ บัวใหญ่ บ้านไผ่ ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย ระยะเวลาการก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๒ การก่อสร้างใช้แนวทางรถไฟเดิมเพื่อลดงบประมาณค่าเวนคืนและลดผลกระทบกับชุมชน ปัจจุบันอยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียด คาดว่าจะออกแบบเสร็จประมาณเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔ สำหรับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน บริษัทที่ปรึกษาได้ประชาสัมพันธ์ โครงการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ ๒ ในระหว่างวันที่ ๒๑-๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ เสร็จเรียบร้อยแล้ว

คณะกรรมาธิการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑) ปัญหาความล่าช้าจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ในระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร ใช้เวลานานเกือบ ๓ ปี ซึ่งมีความล่าช้าในการดำเนินงานมาก และจากจำนวน ๑๔ สัญญา มีเพียงไม่กี่สัญญาที่ดำเนินการแล้ว จึงขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลา

๒) เนื่องจากเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่มีผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องให้ความสำคัญกับขั้นตอนรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยควรมีระดับผู้บริหารเข้าร่วมด้วย เนื่องจากจะทำให้สามารถรับฟังปัญหาที่เกิดขึ้นและสามารถร่วมให้ข้อคิดเห็นและแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ ปัญหาการต่อต้านการก่อสร้างจากชุมชนจะลดลง และส่งผลให้การดำเนินโครงการไม่เกิดความล่าช้าเป็นไปตามระยะเวลาตามสัญญา ซึ่งการรับฟังปัญหาก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการถือเป็นหลักการที่เหมาะสม เพราะเป็นการแก้ไขในแบบการก่อสร้าง ซึ่งเป็นแนวทางที่ดีกว่าหากก่อสร้างแล้วเสร็จจะเกิดปัญหากระทบต่อประชาชนในภายหลัง นอกจากนี้ หากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนมีระยะผ่านไปพอสมควร เมื่อเวลาเปลี่ยนแปลงไปข้อมูลที่เคยรับฟังจากประชาชนที่ผ่านมาอาจไม่ทันสมัยและไม่เป็นปัจจุบัน ประกอบกับประชาชนอาจได้รับข้อมูลใหม่ ข้อมูลที่เคยรับฟังมาจึงอาจไม่ตรงกับความต้องการของประชาชนในปัจจุบัน ดังนั้น การทบทวนรับฟังข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนอีกครั้งจะทำให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องตรงกับความต้องการที่แท้จริงของประชาชน

๓) การแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงและโครงการรถไฟทางคู่ แนวทางการแก้ไขปัญหาควรมีรูปแบบที่ชัดเจนและเป็นไปตามหลักการและมาตรฐานทางวิศวกรรมที่ถูกต้อง เพราะจะเป็นบรรทัดฐานในการแก้ไขปัญหาตามแนวเส้นทางตลอดทั้งโครงการ อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทยควรพิจารณาผลกระทบต่อกรอบวงเงินงบประมาณการก่อสร้างด้วย

๔) กรณีระหว่างก่อสร้างมีการนำดินไปขวางทางน้ำหรือเปิดประตูระบายน้ำไม่ถูกต้องเป็นเรื่องความประมาทเลินเล่อของผู้รับจ้าง ซึ่งประชาชนผู้ได้รับความเสียหายก็ได้รับการชดเชยเยียวยาแล้ว ในการดำเนินงานต่อไปขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยควบคุมผู้รับจ้างให้ปฏิบัติงานตามขั้นตอนดำเนินงานอย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันไม่ให้ปัญหาเกิดขึ้นซ้ำอีก

๕) หลังจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเปิดให้บริการแล้ว หากมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นอาจมีความจำเป็นต้องเพิ่มสถานี เช่น สถานีบริเวณอำเภอสีคิ้ว รวมถึงสถานีอื่นที่เหมาะสม ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรมีการศึกษาและวางแผนการรองรับบนหลักการทางวิศวกรรมเป็นสำคัญ

๔.๑.๒ ปัญหาการเวนคืนที่ดิน

เนื่องจากการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินมีความล่าช้า จึงมีผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดิน โดยมีประชาชนร้องเรียนว่าอัตราเวนคืนไม่สอดคล้องกับราคาตลาด ซึ่งข้อมูลที่การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัทที่ปรึกษาได้แจ้งในกระบวนการรับฟังความเห็นของประชาชนของโครงการว่าการพิจารณาทดแทนค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาตามราคาตลาดวันที่มีการซื้อขาย รวมไปถึงการรื้อถอนจะมีการคำนวณค่าแรง ค่าวัสดุ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยจะมีการสืบราคา เทียบราคาจดจำนอง ภาษีท้องที่ ซึ่งจะมีคณะกรรมการพิจารณาให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๔.๑.๓ ปัญหากระบวนการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะต้องผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อน หน่วยงานจึงจะสามารถลงนามสัญญาก่อสร้างได้ โดยโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ได้ผ่านขั้นตอนการพิจารณาการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งได้เห็นชอบ ทั้งหมดแล้วก่อนดำเนินการทั้งหมด ช่วงกรุงเทพฯ-ภาชี ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ โดยคณะรัฐมนตรีรับทราบเมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๐ และช่วงภาชี-นครราชสีมา ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ โดยคณะรัฐมนตรีรับทราบเมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ รวมถึงมีขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนอย่างครบถ้วน ตามขั้นตอนตามกฎหมายแล้วทุกขั้นตอน อย่างไรก็ตาม เมื่อดำเนินการออกแบบจากสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการเพิ่มเติมรายละเอียดเล็กน้อยซึ่งเป็นรายละเอียดในการออกแบบซึ่งแตกต่างกันออกไป จึงมีความจำเป็นต้องขอปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ต้องเสนอรายงานเพิ่มเติมเท่านั้น

๔.๑.๔ ปัญหางานก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟกับถนน

จากข้อร้องเรียนของประชาชนบ้านถนนนาดี อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา กรณีการก่อสร้างจุดตัดหรือทางข้ามโครงการรถไฟความเร็วสูงและโครงการรถไฟทางคู่ บริเวณบ้านถนนนาดี เนื่องจากจุดก่อสร้างทางข้ามทางรถไฟห่างจากทางเข้า-ออกหมู่บ้าน ทำให้ประชาชนในพื้นที่ไม่ได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ชี้แจงว่า ตามหลักการกำหนดจุดทางข้ามหรือทางลอดจะต้องไม่ห่างจากจุดผ่านเดิมที่ประชาชนเคยใช้อยู่ แต่จะต้องพิจารณาความเหมาะสมทางกายภาพควบคู่กันด้วย การแก้ไขปัญหาในเบื้องต้น ควรเปิดให้ประชาชนใช้ทางข้ามเดิมในระหว่างการก่อสร้าง หากโครงการรถไฟทางคู่เริ่มก่อสร้างถึงบริเวณดังกล่าว จะต้องพิจารณากำหนดจุดตัดร่วมกันอีกครั้ง โดยคำนึงถึงลักษณะทางกายภาพและความสะดวกปลอดภัยของประชาชนเป็นสำคัญ ซึ่งจุดตัดทางข้ามทางรถไฟดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ในงานโยธา สัญญาที่ ๒ - ๑ ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก เป็นการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาจุดทางข้ามทางรถไฟเป็นการชั่วคราวระหว่างการก่อสร้าง โดยคำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อประชาชน บ้านถนนนาดีและในพื้นที่ใกล้เคียงให้ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด ซึ่งประชาชนในพื้นที่อาจจะไม่ได้รับความสะดวกบ้างระหว่างการก่อสร้าง ก่อนดำเนินการที่จะกำหนดจุดตัดและก่อสร้างจุดตัดทางข้ามทางรถไฟแห่งใหม่ดังกล่าวนั้น ได้มีการจัดรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อให้ราษฎรในพื้นที่มีส่วนร่วมแล้ว โดยการจัดประชุมประชาสัมพันธ์โครงการฯ และแจ้งต่อผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชนและประชาชนบ้านถนนนาดี ตลอดจนผู้อำนวยการโรงเรียนถนนนาดี ศรีสะอาด และองค์การบริหารส่วนตำบลกุดน้อย ตามแผนงานจุดตัดทางข้ามทางรถไฟแห่งใหม่ ซึ่งห่างจากจุดตัดทางข้ามทางรถไฟเดิมประมาณ ๒.๕ กิโลเมตร เป็นการชั่วคราวก่อนแผนการก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จประมาณ ๒ เดือน ทั้งนี้จนกว่าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงสถานีมาบกะเบา - สถานีชุมทางจิระ จะดำเนินการ ก่อสร้างสะพานยกระดับกลับรถ ณ บริเวณบ้านถนนนาดี และสะพานยกระดับข้ามทางรถไฟ ณ บริเวณถนนเลียบคลองชลประทานระหว่างสถานีโคกสะอาด-สถานีสูงเนิน อย่างใดอย่างหนึ่งแล้วเสร็จ ซึ่งอยู่ในงบประมาณการก่อสร้างของโครงการรถไฟทางคู่ (โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงสถานีมาบกะเบา-สถานีชุมทางจิระ ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผน เนื่องจากเกิดข้อพิพาทกรณีทุบสะพานยกระดับข้ามทางรถไฟหน้าโรงแรมสีมาธานี) สำหรับเด็ก

นักเรียนโรงเรียนถนนนาดีศรีสะอาด โครงการฯ ได้จัดรถบริการรับ-ส่งนักเรียน เพื่อความปลอดภัยและบรรเทาความเดือดร้อนด้านค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ปกครองซึ่งผู้ใหญ่บ้าน และผู้เข้าร่วมประชุมรับทราบและเข้าใจแล้ว

ต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับหนังสือจากผู้ใหญ่บ้านถนนนาดี ลงวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๓ ซึ่งขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาช่วยเหลือแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้แก่ราษฎรในการเดินทางข้ามทางรถไฟ โดยประสงค์ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยอนุญาตให้ราษฎรใช้จุดตัดทางข้ามทางรถไฟ ณ บริเวณหน้าวัดถนนนาดี ซึ่งเป็นจุดตัดทางข้ามทางรถไฟเดิมเป็นทางเข้า-ออกหมู่บ้านตามปกติ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการหารือกับผู้ใหญ่บ้านถนนนาดีและผู้นำชุมชน ซึ่งได้ข้อสรุปว่าเนื่องจากโครงการฯ ยังมิได้ก่อสร้างถนนทางข้ามทางรถไฟแห่งใหม่ ดังนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนให้กับประชาชนในพื้นที่ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการ ก่อสร้างทางข้ามเสมอระดับทางรถไฟความเร็วสูง ณ บริเวณหน้าวัดถนนนาดี ซึ่งเป็นจุดตัดทางข้ามทางรถไฟเดิม เพื่อใช้เป็นทางข้ามทางรถไฟเป็นการชั่วคราวตามที่ราษฎรร้องขอ ทั้งนี้ จนกว่าโครงการฯ จะได้ดำเนินการติดตั้งงานรางและงานระบบของโครงการรถไฟความเร็วสูงในบริเวณดังกล่าวประมาณปี ๒๕๖๕ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประสานและชี้แจงทำความเข้าใจในรายละเอียดกับราษฎรบ้านถนนนาดีและพื้นที่ใกล้เคียง โดยข้อสรุปจะแก้ไขเบื้องต้นโดยวิธีการก่อสร้างถมดินและวางท่อน้ำให้เป็นทางข้ามชั่วคราวแบบเสมอระดับทางรถไฟ ส่วนระบบเครื่องกั้นจะใช้พนักงานเลื่อนปิด-เปิด

คณะกรรมาธิการพิจารณาแล้วเห็นว่า ตามข้อร้องเรียนของประชาชนบ้านถนนนาดี อำเภอสีคิ้ว ให้มีการเปลี่ยนจุดตัดทางข้ามรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากมีระยะไกลจากทางเข้า-ออกหมู่บ้าน ทำให้กระทบกับวิถีชีวิต ความปลอดภัยในการเดินทางสัญจรของประชาชนในเวลากลางคืน การรถไฟแห่งประเทศไทยควรทบทวนกำหนดจุดทางข้ามใหม่ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ประชาชน โดยการแก้ไขปัญหาในระยะยาว ควรศึกษาจากแบบการก่อสร้างของโครงการทั้งหมดเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน สำหรับประเด็นปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ส่วนหนึ่งเกิดขึ้นจากการไม่เคารพกฎหมายของผู้ใช้ถนน เช่น การไม่หยุดรอเมื่อมีสัญญาณรถไฟผ่าน การสร้างจุดลักผ่าน เป็นต้น แนวทางการแก้ไขปัญหาควรเป็นความร่วมมือของหลายภาคส่วน ได้แก่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้ว่าราชการจังหวัด ปัญหาดังกล่าวไม่อาจแก้ได้จากการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่ฝ่ายเดียว

๔.๒ ความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

๔.๒.๑ ความคุ้มค่าของโครงการ

เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงใช้งบประมาณสูงมาก และจะส่งผลกระทบต่อระดับหนี้สาธารณะของประเทศ และในโครงการรถไฟความเร็วสูงที่อยู่ระหว่างเตรียมการและอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา สายกรุงเทพมหานคร - เชียงใหม่ และโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง – สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) แม้ว่าจะใช้ราง

ขนาดเดียวกันแต่ใช้ระบบที่แตกต่างกัน จึงไม่สามารถเดินรถเชื่อมต่อกันได้ ทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการลงทุนได้อย่างคุ้มค่า

จากความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศไทย ตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ เพื่อการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย และมีการลงนามความร่วมมืออีกฉบับหนึ่ง ระหว่างกระทรวงพาณิชย์ของประเทศไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อให้การพัฒนารถไฟควบคู่ไปตามข้อแนะนำของสภาผู้แทนราษฎรในอดีตที่ผ่านมา หรือกระทั่งรัฐบาลชุดปัจจุบันให้มีการพัฒนารถไฟ ซึ่งประเทศไทยยังไม่มีเทคโนโลยีจึงน่าจะใช้รูปแบบของการแลกเปลี่ยน บาร์เตอร์เทรดสินค้าการเกษตร แต่เนื่องจากบาร์เตอร์เทรดเป็นลักษณะการแลกเปลี่ยนสินค้าที่แลกกันโดยตรง ทำให้เกิดอุปสรรคเพราะเป็นเทคโนโลยีการค้าสมัยเก่าแล้ว ในรัฐบาลสมัยปี พ.ศ. ๒๕๕๗ นั้น จึงได้ใช้วิธีเคาน์เตอร์เทรดหรือที่เรียกว่าการค้าต่างตอบแทน ซึ่งประเทศไทยมีการซื้อเทคโนโลยีจากสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาชนจีนซื้อสินค้าการเกษตรของประเทศไทย จึงมีการลงนาม MOU จำนวน ๒ ฉบับ คือ MOU ของรถไฟ และ MOU เกี่ยวกับสินค้าการเกษตรอีกฉบับหนึ่ง เป็นการซื้อสินค้าระหว่างกันตามราคาตลาด ณ ขณะนั้น

ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศ CLMV (ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศเมียนมาร์ และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม) และประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจอย่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐอินเดีย ทั้งยังเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟลาว-จีน ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ “One Belt, One Road” (OBOR) หรือยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ที่นำโดยสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ ทั้งนี้ จากผลการศึกษาทางด้านผลตอบแทนของโครงการรถไฟไทย - จีน ระยะที่ ๑ (ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา) และระยะที่ ๒ (ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) จะเกิดขึ้นควบคู่การพัฒนาเมืองและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (Transit Oriented Development: TOD) ตลอดแนวเส้นทาง จากการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อมตลอดอายุโครงการ (พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๙๔) ได้แก่ มูลค่าของการประหยัดเวลาในการเดินทาง มูลค่าของการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ มูลค่าการประหยัดจากการกำจัดมลพิษ มูลค่าความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุที่ลดลงของโครงการ เป็นต้น พบว่ามีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในเชิงกว้าง (Wider Economic Benefit) รวมถึงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานี และการพัฒนาเมืองเฉพาะในกรณีจะได้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๒.๑๕ ค่า B/C เท่ากับ ๑.๐๒ ที่ได้จากโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเห็นว่า โครงการได้มีการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินก่อนแล้ว ซึ่งพบว่าไม่มีความคุ้มค่าทางการเงิน โดยคณะกรรมการ

สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงมีความเห็นเรื่องการจัดตั้งองค์กรพิเศษขึ้นมาเพื่อให้มีรูปแบบขององค์กรที่มีความคล่องตัว ส่วนประเด็นความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการวิเคราะห์แล้วว่าโครงการนี้จะมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจต่อเมื่อมีการพัฒนาที่ดินพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานี คณะกรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจึงมีความเห็นให้มีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเข้ามาด้วย รวมถึง การพัฒนาระบบ Feeder เพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟความเร็วสูง นอกจากนี้ได้มีการเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาต่อคณะรัฐมนตรีว่า โครงการนี้มีโอกาสที่จะเกิดปัญหาด้านต้นทุนการก่อสร้างโครงการที่สูงกว่าที่คาดการณ์ (Cost overruns) การควบคุมให้โครงการเปิดตามกำหนดระยะเวลา เนื่องจากหากโครงการดำเนินการล่าช้าจะก่อให้เกิดต้นทุนที่จะมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มขึ้นทำให้มีความเสี่ยงมากขึ้น

คณะกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่า การสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อกับสาธารณรัฐประชาชนจีนอาจใหญ่เกินความจำเป็น เนื่องจากมีการก่อสร้างรถไฟทางคู่อยู่แล้ว ซึ่งสามารถรองรับการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า หากต่อมามีผู้โดยสารมากขึ้นอาจก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในภายหลังได้ และหากมีการเพิ่มสถานีขึ้นในโครงการรถไฟความเร็วสูง ความเร็วในการวิ่งอาจจะไม่ต่างกับความเร็วของรถไฟทางคู่ อีกทั้งโครงการรถไฟทางคู่ใช้งบประมาณน้อยกว่ารถไฟความเร็วสูง นอกจากนี้ ในมิติของการเจรจาลงทุนร่วมกันระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศ ควรพิจารณาการจ่ายผลตอบแทนแลกเปลี่ยนตามข้อตกลงส่วนหนึ่งเป็นสินค้าทางการเกษตร ควบคู่กับการจ่ายค่าตอบแทนเป็นเงิน เช่น การนำข้าวที่เป็นผลผลิตทางการเกษตรของประเทศไทยแลกเปลี่ยนแทนการจ่ายด้วยเงินทั้งหมด เป็นต้น เพื่อเป็นการลดภาระด้านงบประมาณและส่งเสริมผลผลิตทางการเกษตรของไทย

๔.๒.๒ ความซ้ำซ้อนของการลงทุนโครงการ

เส้นทางการคมนาคมจากกรุงเทพมหานคร - จังหวัดนครราชสีมา - จังหวัดหนองคาย มีหลากหลาย รูปแบบ นอกจากโครงการรถไฟความเร็วสูงแล้ว ยังมีทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และรถไฟทางคู่ จะเห็นได้ว่าการใช้งบประมาณลงทุนด้านการคมนาคมเพื่อเชื่อมต่อเมืองเกิดความซ้ำซ้อนเกินความจำเป็นและไม่คุ้มค่า เนื่องจากมีพื้นที่ก่อสร้างโครงการแนวเส้นทางคมนาคมเดียวกัน

โดยแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา มีระยะทางรวมประมาณ ๑๙๖ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (ถนนกาญจนาภิเษก) อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และไปสิ้นสุดที่บริเวณทางเลี่ยงเมืองจังหวัดนครราชสีมา ด้านตะวันตก อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ตลอดแนวเส้นทางจะมีทางแยกต่างระดับ (Interchange) เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการกับทางหลวงสายสำคัญ ๆ มีทั้งหมด ๑๐ แห่ง ได้แก่ ทางแยกต่างระดับบางปะอิน ๑ ทางแยกต่างระดับบางปะอิน ๒ ทางแยกต่างระดับวังน้อย ทางแยกต่างระดับหินกอง ทางแยกต่างระดับสระบุรี ทางแยกต่างระดับแก่งคอย ทางแยกต่างระดับมวกเหล็ก ทางแยกต่างระดับปากช่อง ทางแยกต่างระดับสีคิ้ว และทางแยกต่างระดับนครราชสีมา โดยอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ แนวเส้นทางเริ่มต้นที่ กม.๑๓๔+๒๕๐ และมีจุดสิ้นสุดที่ กม.๒๖๘+๑๓๖ ของทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมระยะทาง ๑๓๔ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๒๐ สถานี ได้แก่ มาบกะเบา มวกเหล็กใหม่ ปางอโศก บันไดม้า ปากช่อง ซับม่วง จันทึก คลองขนานจิตร คลองไผ่ ลาดบัวขาว บ้านใหม่สำโรง หนองน้ำขุ่น สีคิ้ว โคกสะอาด สูงเนิน กุดจิก โคกกรวด ภูเขาลาด นครราชสีมา และชุมทางถนนจิระ โดยอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

โครงการรถไฟทางคู่ช่วง ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น แนวเส้นทางเริ่มต้นที่ กม.๒๖๗+๓๐๐ และมีจุดสิ้นสุดที่ กม.๔๕๔+๑๐๐ ของทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมระยะทาง ๑๘๖.๘๐ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๑๙ สถานีและ ๗ ป้ายหยุดรถ ได้แก่ สถานีบ้านเกาะ สถานีบ้านกระโดน ป้ายหยุดรถบ้านหนองกันงา สถานีบ้านหนองแมว สถานีโนนสูง สถานีบ้านดงพลอง สถานีบ้านมะค่า ป้ายหยุดรถเนินถั่วแป๊บ สถานีพลสงคราม สถานีบ้านดอนใหญ่ สถานีเมืองคง ป้ายหยุดรถบ้านไร่ สถานีโนนทองหลาง ป้ายหยุดรถห้วยระหัด สถานีชุมทาง บัวใหญ่ ป้ายหยุดรถเนินสวัสดิ์ สถานีหนองบัวลาย ป้ายหยุดรถศาลาดิน สถานีหนองมะเขือ สถานีเมืองพลสถานีบ้านหัน สถานีบ้านไผ่ สถานีบ้านแฮด ป้ายหยุดรถบ้านหนองเม็ก สถานีท่าพระ สถานีขอนแก่น มีจุดตัดทางรถไฟทั้งหมด ๙๓ แห่ง โดยก่อสร้างแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย แนวเส้นทางเริ่มต้นที่ กม.๔๕๓+๙๕๔.๙๕๐ และมีจุดสิ้นสุดที่ กม.๖๒๐+๕๐๙.๙๑๘ ของทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมระยะทาง ๑๖๖.๕๕ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๑๔ สถานีและ ๔ ป้ายหยุดรถ ได้แก่ สถานีสำราญ ป้ายหยุดรถห้วยไห สถานีโนนพะยอม ป้ายหยุดรถ บ้านวังชัย สถานีน้ำพอง ป้ายหยุดรถห้วยเสียว สถานีเขาสวนกวาง สถานีโนนสะอาด สถานีห้วยเกิ้ง สถานีกุมภวาปี สถานีห้วยสามพาด สถานีหนองตะไก้ ป้ายหยุดรถคำกลิ้ง สถานีหนองขอนกว้าง สถานีอุดรธานี สถานีนาพู่ สถานีนาทา และสถานีหนองคาย มีจุดตัดทางรถไฟทั้งหมด ๑๑๖ แห่ง โดยอยู่ในขั้นตอนการเสนอขออนุมัติโครงการ

๔.๒.๒.๑ ความซ้ำซ้อนของโครงการระหว่างรถไฟทางคู่กับรถไฟความเร็วสูง

การพิจารณาตามแนวทางการจัดรูปแบบการคมนาคมและขนส่งของหลายประเทศทั่วโลกจะเห็นได้ว่า ไม่มีรูปแบบการเดินทางเป็นแบบเดียวหรือโครงข่ายการเดินทางที่มีเฉพาะรถไฟความเร็วสูงอย่างเดียว เนื่องจาก จำเป็นที่จะต้องมีการเดินทางที่เชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ หรือมายังสถานีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งรถไฟความเร็วสูงจะสามารถทำความเร็วได้หากระยะห่างจากสถานีไม่น้อยกว่า ๕๐ กิโลเมตร ซึ่งจำเป็นต้องมีรถไฟท้องถิ่นเพื่อนำคนที่อยู่ห่างในทุก ๆ ๑ กิโลเมตร ในการรวบรวมคนเพื่อนำมายังสถานีรถไฟความเร็วสูงที่ใกล้สุดแต่ละพื้นที่ สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ที่กำหนดให้การพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงขนาดรางมาตรฐาน ทำหน้าที่เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งผู้โดยสาร ในขณะที่โครงข่ายทางรถไฟขนาด ๑ เมตร จะทำหน้าที่ในการรวบรวมปริมาณผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายรถไฟขนาดมาตรฐาน

สำหรับการพัฒนารถไฟทางคู่ เป็นการพัฒนาเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ ส่วนการรับส่งผู้โดยสารเป็นผลพลอยได้ เนื่องจากการขนส่งดังกล่าวนี้ราคาถูกมากไม่มีรูปแบบการขนส่งอื่นใดแข่งได้ เช่น ผลิตภัณฑ์น้ำตาลแปรรูป มันสำปะหลังที่แปรรูปแล้ว จึงทำให้รถไฟทางคู่วิ่งด้วย

ความเร็วเฉลี่ยไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยกระทรวงคมนาคมในแต่ละสมัยได้มีการพิจารณามาโดยตลอดว่าเดิมมีทางที่มีขนาด Meter gauge จะสร้างทางอีกเส้นทางหนึ่ง เรียกว่าทางคู่ ซึ่งเป็น Meter gauge เช่นกัน โดยมีวัตถุประสงค์ คือ เส้นทางรถไฟที่ออกจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่าง ๆ ซึ่งห่างไปประมาณ ๓๐๐ กิโลเมตร ในทางทฤษฎีรถไฟทางคู่ที่วิ่งบน Meter gauge จะวิ่งได้ ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่มีข้อจำกัดเนื่องจากการวิ่งในความเร็วเช่นนี้จะต้องมีระบบอาณัติสัญญาณที่ดีพอสมควร และมีการทดสอบในแบบจำลองแล้วและเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยทางอื่น เช่น รถตู้โดยสาร สายการบิน รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งมีการแข่งขันในการเดินทางจึงไม่สามารถแข่งขันกับการเดินทางประเภทอื่นได้ ดังนั้น จะเห็นได้ว่ามีความจำเป็นที่จะต้องสร้างเป็นโครงการรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากสามารถแข่งขันกับการเดินทางประเภทอื่นได้และตอบสนองต่อความต้องการในการเดินทางของประชาชนได้มากกว่าโดยมีการสำรวจทำแบบทดสอบ แบบสอบถามต่อประชาชนจำนวนหลายพันกว่าชุดเกี่ยวกับการเดินทาง อาทิ กรุงเทพฯ - นครราชสีมา กรุงเทพฯ - ขอนแก่น กรุงเทพฯ - หนองคาย ว่าในระยะทางและราคาที่กำหนดไว้จะเลือกการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงหรือไม่ รวมถึงประโยชน์อีกอย่างหนึ่งของรถไฟความเร็วสูง คือ เหตุผลหนึ่งเพราะการเดินทางที่เร็วขึ้น อันส่งผลให้เกิดธุรกิจใหม่ ๆ ขึ้น ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดสระบุรี เช่น ธุรกิจคอนโดมิเนียม รวมถึงประโยชน์ที่ได้จากการเติบโตธุรกิจที่ไม่ได้เกิดจากการเดินทางโดยตรง ไม่ว่าจะเป็นการจ้างงานและการเปิดบริษัทใหม่

การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เห็นว่า ควรมีการดำเนินการเรื่องระบบรถไฟทางคู่ให้สามารถรองรับปริมาณการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้เป็นลำดับแรกก่อน ภายหลังจากการเปิดให้บริการโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา แล้วจึงมาประเมินเรื่องผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและความคุ้มค่าทางการเงินที่ได้มีการประมาณการไว้ว่ามีความคลาดเคลื่อนไปมากน้อยเพียงใด

๔.๒.๒.๒ ความซ้ำซ้อนของโครงการรถไฟความเร็วสูงกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ในกรณีนี้ถือเป็นข้อยกเว้น เนื่องจาก ปริมาณการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังนครราชสีมาสามารถแยกออกไปได้ ๒ ทิศทาง กล่าวคือ แยกออกไปจังหวัดอุดรธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดหนองคาย และอีกทางไปยังจังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดอุบลราชธานี ทั้งทางอีสานใต้ อีสานเหนือ และอีสานกลาง ทำให้ช่องทางการเดินทางนี้เป็นข้อยกเว้น เพราะปริมาณการเดินทางต่อวันมีไม่น้อยกว่า ๑๐ ล้านเที่ยวต่อวัน และมีประชากรจำนวนมาก

คณะกรรมาธิการพิจารณาแล้วเห็นว่า ความซ้ำซ้อนของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) โครงการรถไฟทางคู่ และโครงการรถไฟความเร็วสูง ควรพิจารณาถึงความจำเป็นและเหมาะสม เพื่อให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุด ไม่เกิดปัญหาความซ้ำซ้อน และสิ้นเปลืองงบประมาณเกินความจำเป็น อย่างไรก็ตาม เมื่อดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ในระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมาไปแล้ว จึงควรพิจารณาทบทวนการก่อสร้างในระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย

๔.๒.๓ ปัญหาแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่และความพร้อมของหน่วยงาน

๔.๒.๓.๑ ปัญหาแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่

ปัจจุบันการพัฒนาเมืองที่เป็นทางผ่านของโครงการรถไฟความเร็วสูง ยังไม่มีนโยบายแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่รองรับอย่างชัดเจน โดยปัจจุบัน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้มีการศึกษาการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ โดยในโครงการในระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา มีแผนการดำเนินการพัฒนาพื้นที่แล้วทั้งสิ้น ๒ สถานี คือ สถานีกลางบางซื่อ และสถานีอยุธยา ที่ยังไม่ได้มีการศึกษา ๔ สถานี คือ สถานีดอนเมือง สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสถานีนครราชสีมา สำหรับระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย มีการศึกษาการพัฒนาพื้นที่แล้ว ๑ สถานี คือ สถานีขอนแก่น ส่วนสถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย ยังไม่มีการศึกษา ทั้งนี้ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เห็นว่า เมืองที่เป็นทางผ่านของโครงการรถไฟความเร็วสูง ต้องมีนโยบายการพัฒนาพื้นที่ตามสถานีต่าง ๆ และเสนอการจัดตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเข้ามาด้วย รวมถึงการพัฒนาระบบ Feeder เพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟความเร็วสูง

๔.๒.๓.๒ ปัญหาความพร้อมของหน่วยงาน

รถไฟความเร็วสูงยังไม่เคยมีในประเทศไทยและปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานใดในประเทศไทย ที่เคยดำเนินการมาก่อน จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานที่จะรับรองและดำเนินการสำหรับการใช้เทคโนโลยีดังกล่าวในประเทศ โดยปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการเพื่อรองรับการดำเนินงานรถไฟความเร็วสูง โดยมีการเตรียมการจัดตั้งองค์กรพิเศษที่จะมาเดินรถในอนาคต โดยสำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณให้กระทรวงคมนาคมไปศึกษาการจัดตั้งองค์กรพิเศษดังกล่าวตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ซึ่งมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาจัดตั้งองค์กรพิเศษที่เป็นอิสระจากการกำกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อกำกับการดำเนินงาน โครงการให้มีประสิทธิภาพ โดยให้มีโครงสร้างองค์กรที่มีความคล่องตัวและเหมาะสม เพื่อดำเนินโครงการให้มีประสิทธิภาพ และเพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้การจัดตั้งองค์กรพิเศษดังกล่าวต้องดำเนินการให้ถูกต้องเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยกระทรวงคมนาคมมีแนวคิดการจัดตั้งองค์กรพิเศษ โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ และการรถไฟแห่งประเทศไทยเข้าร่วมเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทสินทรัพย์ (Asset Co.) โดยจะมีบริษัทลูก (Op Co.) ที่ถูกจัดตั้งขึ้นมาเพื่อรับสิทธิ์ในการบริหารจัดการการดำเนินการรถไฟความเร็วสูง และจะถูกออกแบบมาเพื่อรองรับการระดมทุน การพัฒนาพื้นที่อสังหาริมทรัพย์โดยรอบสถานี ภาครัฐอาจเป็นผู้เก็บค่าเช่า และ/หรือร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การจัดการเดินรถและซ่อมบำรุง ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้งบประมาณในปี ๒๕๖๔ เพื่อทำการศึกษาการจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อกำกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงซึ่งอยู่ในระหว่างการศึกษา

โดยแนวทางดังกล่าวสอดคล้องกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่เห็นว่าควรจัดตั้งองค์กรพิเศษขึ้นมาเพื่อให้มีรูปแบบขององค์กรที่มีความคล่องตัว เนื่องจาก

โครงการที่มีรูปแบบ ที่ไม่มีผลตอบแทนทางการเงิน หากมีรูปแบบองค์กรที่ไม่เหมาะสมจะไม่สามารถดำเนินโครงการได้ต่อไป โดยหากโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ แต่การจัดตั้งองค์กรเพื่อรองรับการบริหารโครงการล่าช้า จะส่งผลทำให้เกิดความเสี่ยงของโครงการเพิ่มขึ้น

คณะกรรมมาธิการพิจารณาแล้วเห็นว่า การพัฒนาเมืองที่เป็นทางผ่านของโครงการรถไฟความเร็วสูง ควรมีแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่รองรับอย่างชัดเจน และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบประโยชน์ที่จะได้รับ จึงควรให้หน่วยงานที่มีหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับเศรษฐกิจและสังคม เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดำเนินการสร้างการรับรู้แก่ประชาชน ทั้งนี้จะต้องมีความชัดเจนในแผนงาน ของหน่วยงานที่จะดูแลเรื่องรถไฟความเร็วสูงต่อไป

๔.๓ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วง กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

๔.๓.๑ ปัญหาความชัดเจนด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยี

โครงการรถไฟความเร็วสูงได้มีการกำหนดให้มีบุคลากรไทยปฏิบัติงานร่วมกับบุคลากรจีนเพื่อเป็นการถ่ายทอดเทคโนโลยีในงานด้านการออกแบบรายละเอียด การควบคุมงานก่อสร้างและงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล โดยรวมถึงวิธีการซ่อมบำรุงของระบบรางรถไฟฟ้า ตัวรถไฟฟ้า ระบบส่งกำลังไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณ รวมถึงในการก่อสร้างได้กำหนดสัดส่วนการใช้วัสดุอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศให้มากที่สุด ทั้งระบบรางรถไฟฟ้า ตัวรถไฟฟ้า ระบบส่งกำลังไฟฟ้า และระบบอาณัติสัญญาณ โดยมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมด้านระบบรางในประเทศ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาในด้านอื่น ๆ ควบคู่กัน เช่น การจัดตั้งสถาบันวิจัย การพัฒนาชิ้นส่วนระบบราง เพื่อให้การขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในประเทศได้ประโยชน์จากโครงการรถไฟความเร็วสูง

กระทรวงคมนาคมได้เตรียมการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เพื่อทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยี โดยสถาบันดังกล่าวจะจัดทำแผนการถ่ายทอดเทคโนโลยี ดำเนินงานประสานงานในด้านต่าง ๆ จำนวน ๕ ด้าน ได้แก่ การถ่ายทอดเทคโนโลยีมาตรฐานระบบราง อุตสาหกรรมระบบราง การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การทดสอบและการทดลอง โดยพิจารณาแนวทางจัดตั้งองค์กรเป็นรูปแบบองค์การมหาชน ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการได้เห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางและข้อมูลตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายระยะ ๕ ปี ปัจจุบันคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ปัจจุบัน อยู่ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาร่างดังกล่าว

การถ่ายทอดเทคโนโลยีภายใต้โครงการรถไฟไทย-จีน ประกอบด้วย งานออกแบบ การควบคุมงาน การเดินรถและการซ่อมบำรุง และการทดสอบชิ้นส่วนผลิตภัณฑ์ (Lab Testing) การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการและรับผิดชอบ การถ่ายทอดเทคโนโลยี งานออกแบบ การควบคุมงาน การเดินรถ

และการซ่อมบำรุง (ในระดับการซ่อมบำรุงหนัก) ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ ในส่วนการถ่ายทอดเทคโนโลยี หลักสูตรที่เกี่ยวกับการออกแบบระบบราง การซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้า ฯลฯ (ซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่ของรถไฟ และอาจารย์ที่สอนในมหาวิทยาลัยที่เกี่ยวกับระบบราง ๒๑ แห่งของประเทศไทย) เข้าร่วมฝึกอบรมการถ่ายทอดเทคโนโลยี/วิจัยและพัฒนา ตามข้อตกลงระหว่างไทย-จีนครอบคลุม ๓ หัวข้อหลัก ๆ ประกอบด้วย Designing Planning และ Laboratory ซึ่งตามแผนคาดการณ์ในการเปิดการอบรมในเดือนมีนาคม ปี ๒๕๖๖ ถึงเดือนกรกฎาคม ปี ๒๕๖๙

๔.๓.๒ ปัญหาความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรวิชาชีพ

กระทรวงคมนาคมได้มีความร่วมมือกับสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ ซึ่งได้ดำเนินการและรับผิดชอบเกี่ยวกับมาตรฐานและการทดสอบชิ้นส่วนผลิตภัณฑ์ (Laboratory & Testing) ในรายการ ๒๖ กลุ่มผลิตภัณฑ์ ตรวจสอบรับรองเครื่องหมายรับรองสำหรับผลิตภัณฑ์ด้านระบบราง และรวมถึงการสนับสนุนและผลักดันให้ใช้มาตรฐานผลิตภัณฑ์ด้านระบบราง ซึ่งสามารถต่อยอดในการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางของไทยได้ในอนาคต โดยสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ ได้มีแผนการฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยี จำนวน ๒๖ รายการ แบ่งการดำเนินการออกเป็น ๒ ระยะ คือ ระยะแรก สำหรับ ๑๔ รายการ และระยะต่อไป สำหรับ ๑๒ รายการ ในระยะที่ ๑ มาตรฐานและการทดสอบชิ้นส่วนผลิตภัณฑ์ ๑๔ รายการ และระยะที่ ๒ มาตรฐานและการทดสอบชิ้นส่วนผลิตภัณฑ์ ๑๒ รายการ

ส่วนขององค์กรวิชาชีพ กระทรวงคมนาคมประสานให้สภาวิศวกรและสภาสถาปนิกจัดให้มีหลักสูตรฝึกอบรมและทดสอบแก่บุคลากรของฝ่ายจีนตามความเหมาะสม ดังนี้

๔.๓.๒.๑ สภาวิศวกรของไทยได้กำหนดการจัดการฝึกอบรมและทดสอบให้แก่วิศวกรจีน ณ เมืองเทียนจิน สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีการฝึกอบรมไปแล้ว ๓ ครั้ง โดยครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๒ - ๒๕ กันยายน ๒๕๖๐ จำนวน ๗๗ คน ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๒ - ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๐ จำนวน ๗๐ คน ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๒๖ - ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๐ จำนวน ๘๐ คน ซึ่งวิศวกรจีนได้ผ่านการทดสอบทั้งหมด โดยมีเนื้อหาดังนี้

๑) หมวดที่ ๑ อบรมด้านกฎหมายและจรรยาบรรณ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติ วิศวกร จรรยาบรรณในการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม และพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร

๒) หมวดที่ ๒ อบรมด้านเทคนิค ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกิดขึ้นในประเทศไทย กรณีศึกษาการวิบัติของอาคารและโครงสร้างเกี่ยวกับแผ่นดินไหวและแรงลม สภาพของธรณีวิทยาและชั้นดิน ตลอดจนภัยพิบัติน้ำท่วมและการบริหารจัดการน้ำ

๓) หมวดที่ ๓ อบรมด้านเทคนิค ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการทำงานและการจัดการความปลอดภัย วิศวกรรมความปลอดภัยอัคคีภัยและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง วิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและมลภาวะ และการทำงานร่วมกันระหว่างวิศวกรต่างชาติและวิศวกรไทยตามกรอบอาเซียน

๔.๓.๒.๒ การฝึกอบรมและทดสอบวิศวกรสถาปนิกจีนในประเทศไทย

สภาสถาปนิกของไทยได้กำหนดการจัดการฝึกอบรมและทดสอบให้แก่สถาปนิกจีน จำนวน ๒ ครั้งที่ประเทศไทย โดยมีการฝึกอบรมไปแล้วทั้ง ๒ ครั้ง โดยครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๕-๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๐ จำนวน ๗ คน และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๗-๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ จำนวน ๑๐ คน ซึ่งสถาปนิกจีนได้ผ่านการทดสอบทั้งหมด โดยมีเนื้อหาดังนี้

๑) หมวดที่ ๑ จรรยาบรรณ

๒) หมวดที่ ๒ กฎหมายและขอบเขตการปฏิบัติวิชาชีพสถาปนิกในประเทศไทย

๓) หมวดที่ ๓ สถาปัตยกรรมไทย วัฒนธรรม ศิลปกรรม ฐานานุศักดิ์ทางสถาปัตยกรรมและความเชื่อที่เกี่ยวข้องกับสถาปัตยกรรมของไทย

๔) หมวดที่ ๔ สภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย การอนุรักษ์

คณะกรรมาธิการพิจารณาแล้วเห็นว่า ควรกำหนดแนวทางความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาให้ชัดเจนว่า ต้องการพัฒนาบุคลากรในระดับใด ระดับอุดมศึกษาหรือระดับอาชีวศึกษาเพื่อให้เกิดแนวทางการพัฒนาด้านบุคลากร อย่างเป็นรูปธรรม และการถ่ายทอดเทคโนโลยีนั้นควรเป็นแนวทางที่สามารถทำให้เกิดการผลิตในประเทศได้จริง ไม่ใช่เป็นเพียงการอบรมทั่วไป

๔.๔ ประเด็นอื่น ๆ

นอกจากประเด็นเกี่ยวกับโครงการรถไฟความเร็วสูงแล้วยังพบประเด็นปัญหาเกี่ยวกับโครงการรถไฟทางคู่ ที่อยู่ในแนวเส้นทางเดียวกัน ดังนี้

๔.๔.๑ ปัญหาการทรุดตัวและดินถล่มบริเวณอุโมงค์ทางลอดบริเวณสถานีรถไฟบันไดม้า อำเภอปากช่อง ที่เกิดจากการประกอบติดตั้งและตรวจสอบโครงสร้างชั่วคราวไม่สมบูรณ์ถูกต้อง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย มีแนวทางแก้ไขปัญหาโดยให้ผู้รับจ้างเสริมโครงสร้างชั่วคราวใหม่เพิ่มเติมมากกว่าเดิม และมีการจัดตั้งคณะกรรมการ ตรวจสอบทางด้านวิศวกรรม (Engineering Patrol Committee) เพื่อสุ่มตรวจสอบการเตรียมงานการปฏิบัติงานทางด้านเทคนิควิศวกรรม ตลอดจนอบรมผู้ปฏิบัติงานทุกระดับให้มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องของข้อบังคับกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติงานตามขั้นตอนวิธีการก่อสร้างตามหลักวิศวกรรมและความปลอดภัย

๔.๔.๒ ปัญหาน้ำท่วมจากการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดในโครงการรถไฟทางคู่ โดยการชดเชยค่าเสียหายให้กับประชาชนยังไม่ครบถ้วน ซึ่งปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด มีสาเหตุมาจากผู้ควบคุมประตูระบายน้ำเปิดให้น้ำผ่านมากเกินไปในช่วงฤดูฝน จึงทำให้น้ำไหลหลากเข้าท่วมอำเภอปากช่อง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งว่าผู้รับจ้างได้ชดเชยความเสียหายให้กับประชาชนแล้ว

คณะกรรมาธิการพิจารณาแล้วเห็นว่า กรณีอุโมงค์ทางลอดถล่ม การรถไฟแห่งประเทศไทยควรมีแนวทาง การแก้ไขปัญหาด้วยการสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในพื้นที่ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย

ได้แก้ไขปรับปรุงโครงสร้างมีความแข็งแรงปลอดภัยได้มาตรฐานทางวิศวกรรมแล้ว ระหว่างการก่อสร้าง มีปัญหาฝุ่นละออง รถติด และถนนชำรุดเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกิน ควรแก้ไขปัญหาและรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวด้วย

บทที่ ๕
บทสรุป

๕.๑ ปัญหาและอุปสรรคการดำเนินก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา -หนองคาย ประสบปัญหาการดำเนินโครงการมาจากหลายสาเหตุ เช่น ปัญหาความล่าช้าของการดำเนินการก่อสร้าง ปัญหาการเวนคืนที่ดิน และปัญหากระบวนการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งส่งผลกระทบให้การดำเนินการก่อสร้างตามสัญญาล่าช้ากว่าแผนที่เคยกำหนดไว้เดิม นอกจากนี้ยังพบปัญหาการได้รับข้อร้องเรียนจากประชาชนภายในพื้นที่ ในกรณีการก่อสร้างจุดตัดหรือทางข้ามโครงการรถไฟความเร็วสูงและโครงการรถไฟทางคู่ซึ่งจากการพิจารณาสภาพปัญหา เนื่องจาก เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่มีผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมากการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องให้ความสำคัญกับขั้นตอนรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้ปัญหาการต่อต้านการก่อสร้างจากชุมชนจะลดลง ส่งผลให้การดำเนินโครงการไม่เกิดความล่าช้าและเป็นไปตามระยะเวลาตามสัญญา

๕.๒ ความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

โครงการรถไฟความเร็วสูงใช้งบประมาณสูงมาก อีกทั้งเส้นทางการคมนาคมจากกรุงเทพมหานคร- จังหวัดนครราชสีมา - จังหวัดหนองคาย มีหลากหลายรูปแบบ ทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) รถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง ทั้งนี้ โครงการรถไฟความเร็วสูงจะเกิดคุ้มค่าเมื่อเกิดการพัฒนาเมืองและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (Transit Oriented Development : TOD) ตลอดแนวเส้นทาง แต่ปัจจุบันการพัฒนาเมืองที่เป็นทางผ่านของโครงการรถไฟความเร็วสูงยังไม่มีนโยบายแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่รองรับอย่างชัดเจน และยังไม่มีหน่วยงานใดในประเทศไทยเคยดำเนินการเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูง จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานที่จะรับรอง แม้ว่ากระทรวงคมนาคมจะได้เตรียมจัดตั้งองค์กรขึ้นมาบริหารโครงการรถไฟความเร็วสูงก็ตาม และจากการพิจารณาสภาพปัญหา ควรมีแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่รองรับอย่างชัดเจน และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบประโยชน์ที่จะได้รับ ทั้งนี้ จะต้องมีความชัดเจนในแผนงานของหน่วยงานที่จะดูแลเรื่องรถไฟความเร็วสูงต่อไป

๕.๓ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการพัฒนาด้านบุคลากรของโครงการยังไม่มีความชัดเจนตลอดจนแนวทาง การถ่ายทอดเทคโนโลยียังไม่ปรากฏว่าจากโครงการได้มีแผนรองรับการถ่ายทอดเทคโนโลยี

อย่างไร ทั้งนี้ จากการชี้แจงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพบว่า การถ่ายทอดเทคโนโลยีในโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ประกอบด้วย งานด้านการออกแบบรายละเอียด การควบคุมงานก่อสร้าง รวมถึง การซ่อมบำรุงของระบบรางรถไฟฟ้า ตัวรถไฟฟ้า ระบบส่งกำลังไฟฟ้า และระบบอาณัติสัญญาณ และการทดสอบชิ้นส่วนผลิตภัณฑ์ ทั้งนี้ ในการก่อสร้าง ได้กำหนดให้ใช้วัสดุอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศให้มากที่สุด โดยมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมด้านระบบรางในประเทศ รวมถึงได้เตรียมการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เพื่อทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยี ดังนั้น การจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางและจัดทำแผนการถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงเพื่อรองรับเทคโนโลยีการถ่ายทอดมาจากสาธารณรัฐประชาชนจีน จึงมีความสำคัญในการดำเนินโครงการ ซึ่งจากการพิจารณาปัญหา ควรกำหนดแนวทางความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาให้ชัดเจนว่าต้องการพัฒนาบุคลากรในระดับใด ระดับอุดมศึกษาหรือระดับอาชีวศึกษาเพื่อให้เกิดแนวทางการพัฒนาด้านบุคลากรอย่างเป็นรูปธรรม และการถ่ายทอดเทคโนโลยีนั้น ควรเป็นแนวทางที่สามารถทำให้เกิดการผลิตในประเทศได้จริง ไม่ใช่เป็นเพียงการอบรมทั่วไป

๕.๕ ประเด็นอื่น ๆ

นอกจากประเด็นเกี่ยวกับโครงการรถไฟความเร็วสูงแล้วยังพบว่า มีประเด็นปัญหาเกี่ยวกับโครงการรถไฟทางคู่ ที่อยู่ในแนวเส้นทางเดียวกัน เช่น ปัญหาการทรุดตัวและดินถล่มบริเวณอุโมงค์ทางลอด ปัญหาน้ำท่วมจากการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด จากการพิจารณาสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น การรถไฟแห่งประเทศไทยควรมีแนวทางการแก้ไขปัญหาด้วยการสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในพื้นที่ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยได้แก้ไขปรับปรุงโครงสร้างมีความแข็งแรงปลอดภัยได้มาตรฐานทางวิศวกรรมแล้ว ในส่วนกรณีระหว่างการก่อสร้างมีปัญหาฝุ่นละออง รถติด และถนนชำรุดเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกิน ควรแก้ไขปัญหารับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวด้วย

๔. ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ

จากข้อมูลผลการศึกษา คณะกรรมาธิการมีข้อสังเกตเกี่ยวกับโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ในการแก้ไขปัญหาการรถไฟแห่งประเทศไทย ใน ๓ ประเด็นหลัก ได้แก่ (๑) ปัญหาและอุปสรรคการดำเนินก่อสร้าง (๒) ความคุ้มค่าของการลงทุน และ (๓) การถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการ เพื่อเป็นข้อสังเกตที่คณะรัฐมนตรีและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องควรทราบและพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๔.๑ ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

ลำดับ	หน่วยงาน	รายละเอียด / การดำเนินการ	หมายเหตุ
๑	การรถไฟแห่งประเทศไทย	การทบทวนข้อมูลความคิดเห็นของประชาชน กล่าวคือ ก่อนดำเนินโครงการมีการสอบถามความคิดเห็นจากประชาชนแล้ว แต่หลังจากนั้น ระยะเวลาที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการก่อสร้างอาจผ่านไปพอสมควร เมื่อเวลาเปลี่ยนแปลงไปข้อมูลที่เคยรับฟังจากประชาชนที่ผ่านมาอาจไม่ทันสมัยและไม่เป็นปัจจุบันประกอบกับประชาชนอาจได้รับข้อมูลใหม่ ข้อมูลที่เคยรับฟังมาจึงอาจไม่ตรงกับความต้องการของประชาชนในปัจจุบัน ดังนั้น หากระยะเวลาการดำเนินงานกับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนมีระยะห่างกันเป็นเวลานาน การทบทวนรับฟังข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนอีกครั้งจะทำให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องตรงกับความต้องการที่แท้จริงของประชาชน	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี
๒	การรถไฟแห่งประเทศไทย	การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่มีผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องให้ความสำคัญกับขั้นตอนรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ โดยควรมีระดับผู้บริหารเข้าร่วมด้วย เนื่องจากจะทำให้สามารถรับฟังปัญหาที่เกิดขึ้นและสามารถร่วมให้ข้อคิดเห็นและแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ การดำเนินงานก็จะมีความราบรื่น เพราะหากมีการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนอย่างจริงจัง ปัญหาการต่อต้านการก่อสร้างจากชุมชนจะลดลง และส่งผลให้การดำเนินโครงการไม่เกิดความล่าช้าเป็นไปตามระยะเวลาตามสัญญา	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี

ลำดับ	หน่วยงาน	รายละเอียด / การดำเนินการ	หมายเหตุ
๓	การรถไฟแห่งประเทศไทย	การแก้ไขปัญหาด้วยวิธีการรับฟังปัญหาก่อนลงมือก่อสร้างโครงการ ถือเป็นหลักการที่เหมาะสม เพราะเป็นการแก้ไขในแบบการก่อสร้าง ซึ่งเป็นแนวทางที่ดีกว่า หากก่อสร้างแล้วเสร็จจะเกิดปัญหากระทบต่อประชาชนในภายหลัง	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี
๔	การรถไฟแห่งประเทศไทย	การแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงและโครงการรถไฟทางคู่ แนวทางการแก้ไขปัญหาควรมีรูปแบบที่ชัดเจนและเป็นไปตามหลักการและมาตรฐานทางวิศวกรรมที่ถูกต้อง เพราะจะเป็นบรรทัดฐานในการแก้ไขปัญหาตามแนวเส้นทางตลอดทั้งโครงการ	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี
๕	การรถไฟแห่งประเทศไทย	กรณีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาตามข้อร้องเรียนของประชาชนตามพื้นที่ต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางการก่อสร้าง จะมีผลกระทบกรอบวงเงินงบประมาณก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทยควรพิจารณาในประเด็นดังกล่าว	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี
๖	การรถไฟแห่งประเทศไทย	กรณีระหว่างก่อสร้างมีการนำดินไปขวางทางน้ำหรือเปิดประตูระบายน้ำ ไม่ถูกต้องเป็นเรื่องความประมาทเลินเล่อของผู้รับจ้าง ซึ่งประชาชนผู้ได้รับความเสียหายก็ได้รับการชดเชยเยียวยาแล้ว ในการดำเนินงานต่อไปขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยควบคุมผู้รับจ้างให้ปฏิบัติงานตามขั้นตอนดำเนินงานอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันไม่ให้ปัญหาเกิดขึ้นซ้ำอีก	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี
๗	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ปัญหาความล่าช้าในการดำเนินงานในอดีตที่ผ่านมามีการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร ใช้เวลานานเกือบ ๓ ปี แต่ไม่ใช่ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตามประชาชนโดยทั่วไปมักจะเข้าใจว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งมีความล่าช้าในการดำเนินงานมาก และในโครงการรถไฟความเร็วสูงนี้ ในระยะที่ ๑ มี ๑๔ สัญญา มีเพียงไม่กี่สัญญาที่ดำเนินการแล้ว จึงขอให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลา	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี
๘	การรถไฟแห่งประเทศไทย	กรณีอุโมงค์ทางลอดถล่ม การรถไฟแห่งประเทศไทยควรมีแนวทาง การแก้ไขปัญหาด้วยการสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในพื้นที่ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยได้แก้ไขปรับปรุงโครงสร้างมีความแข็งแรงปลอดภัยได้มาตรฐานทางวิศวกรรมแล้ว	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี

ลำดับ	หน่วยงาน	รายละเอียด / การดำเนินการ	หมายเหตุ
๙	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ระหว่างการก่อสร้างมีปัญหาฝุ่นละออง รถติด และถนนชำรุดเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกิน ควรแก้ไขปัญหารับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวด้วย	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี
๑๐	การรถไฟแห่งประเทศไทย	การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางข้ามหรือทางลอดตามข้อร้องเรียนในบริเวณต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง เช่น ประชาชนบ้านถนนนาดี อำเภอสีคิ้ว ร้องเรียนกรณีการเปลี่ยนจุดตัดทางข้ามรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากมีระยะไกลจากทางเข้า-ออกหมู่บ้าน จึงทำให้กระทบกับวิถีชีวิต ความปลอดภัยในการเดินทางสัญจรของประชาชนในบริเวณดังกล่าวในเวลากลางคืน จึงขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทบทวนกำหนดจุดทางข้ามใหม่ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ประชาชน โดยการแก้ไขปัญหาในระยะยาว ควรศึกษาจากแบบการก่อสร้างของโครงการทั้งหมดเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี
๑๑	- การรถไฟแห่งประเทศไทย - กระทรวงมหาดไทย - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดขึ้นจากการไม่เคารพกฎหมายของผู้ใช้ถนน เช่น การไม่หยุดรอเมื่อมีสัญญาณรถไฟผ่าน การสร้างจุดลักผ่าน เป็นต้น แนวทางการแก้ไขปัญหาควรเป็นความร่วมมือของหลายภาคส่วน ได้แก่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้ว่าราชการจังหวัด ปัญหาดังกล่าวไม่อาจแก้ไขปัญหาจากการรถไฟแห่งประเทศไทยแต่ฝ่ายเดียว	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี
๑๒	- การรถไฟแห่งประเทศไทย - การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค - กระทรวงมหาดไทย - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	ควรมีการบูรณาการงานร่วมกันกับหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์ สูงสุดกับประชาชน เช่น การติดตั้งเสาไฟฟ้าในระหว่างพื้นที่ เป็นต้น	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี
๑๓	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ในอนาคตหากเปิดให้บริการแล้วและมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น อาจมีความจำเป็นต้องเพิ่มสถานี เช่น สถานีบริเวณอำเภอสีคิ้ว รวมถึงสถานีอื่นที่เหมาะสม การรถไฟแห่งประเทศไทยควรมีการศึกษาและวางแผนการรองรับไว้ด้วย อย่างไรก็ตาม จะต้องพิจารณาหลักการทางวิศวกรรมเป็นสำคัญ	ควรดำเนินการภายหลังจากการเปิดให้บริการแล้ว ๕ ปีขึ้นไป

๔.๒ ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการเกี่ยวกับความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

ลำดับ	หน่วยงาน	รายละเอียด / การดำเนินการ	หมายเหตุ
๑	- กระทรวงคมนาคม - การรถไฟแห่งประเทศไทย	โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เป็นโครงการลงทุนใช้งบประมาณสูงมาก และมีโครงการระบบการคมนาคมและขนส่งหลายรูปแบบในเส้นทางเดียวกันไม่ว่าจะเป็นรถไฟทางคู่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motor way) กรุงเทพ - นครราชสีมา โครงการรถไฟความเร็วสูงอาจเป็น การลงทุนที่ไม่คุ้มค่า หากไม่มีแผนการบริหารที่ดีเพื่อเตรียมการรองรับการเปิดให้บริการถ้าโครงการก่อสร้างเสร็จแล้ว	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๕ ปี
๒	- กระทรวงคมนาคม - การรถไฟแห่งประเทศไทย	การสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อกับประเทศจีนอาจใหญ่เกินความจำเป็น เนื่องจากมีการก่อสร้างรถไฟทางคู่อยู่แล้ว ซึ่งสามารถรองรับการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า หากต่อมามีผู้โดยสารมากขึ้นอาจก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในภายหลังได้ นอกจากนี้ หากมีการเพิ่มสถานีขึ้นในโครงการรถไฟความเร็วสูง ความเร็วในการวิ่งอาจจะไม่ต่างกับความเร็วของรถไฟทางคู่ อีกทั้งโครงการรถไฟทางคู่ใช้งบประมาณน้อยกว่ารถไฟความเร็วสูง	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒ ปี
๓	- กระทรวงคมนาคม - กระทรวงพาณิชย์. - กระทรวงเกษตรและสหกรณ์.	ภายหลังจากที่โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้วเป็นประเด็นปัญหาด้านหนึ่ง แต่ในอีกมติหนึ่งการเจรจาลงทุนร่วมกันระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศ ควรพิจารณาการจ่ายผลตอบแทนแลกเปลี่ยนตามข้อตกลงส่วนหนึ่งเป็นสินค้าทางการเกษตร ควบคู่กับการจ่ายค่าตอบแทนเป็นเงิน เช่น การนำข้าวที่เป็นผลผลิตทางการเกษตรของประเทศไทยแลกเปลี่ยนแทนการจ่ายด้วยเงินทั้งหมด เป็นต้น เพื่อเป็นการลดภาระด้านงบประมาณและส่งเสริมผลผลิตทางการเกษตรของไทย	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๕ ปี
๔	- กระทรวงคมนาคม - กรมทางหลวง - การรถไฟแห่งประเทศไทย	ความซ้ำซ้อนของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) รถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ควรคำนึงถึงความจำเป็นว่าโครงการใด มีความจำเป็นและเหมาะสมที่จะดำเนินการมากกว่ากัน เพื่อให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุด ไม่เกิดปัญหาความซ้ำซ้อน และสิ้นเปลืองงบประมาณเกินความจำเป็น อย่างไรก็ตาม เมื่อดำเนินการในช่วงระยะที่ ๑ ไปแล้ว จึงควรพิจารณาทบทวน	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒ ปี

ลำดับ	หน่วยงาน	รายละเอียด / การดำเนินการ	หมายเหตุ
		การก่อสร้างในช่วงระยะที่ ๒เพื่อจัดลำดับความสำคัญใหม่อย่างเป็นระบบซึ่งไม่ใช่ MR-MAP ที่จะสร้างทุกอย่างพร้อมกันแต่ต้องมีแบบจำลองที่น่าเชื่อถือมาวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบในรูปแบบ scenarios analysis เช่น DoNothing , A, B, C, AB, AC, BC, ABC เป็นต้น	
๕	- กระทรวงคมนาคม - สำนักงานสภาพัฒนาฯ - การรถไฟแห่งประเทศไทย- - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	พื้นที่บริเวณอำเภอปากช่องและอำเภอสีคิ้ว มีโครงการคมนาคมขนาดใหญ่ผ่าน จึงควรมีแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่รองรับอย่างชัดเจน และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบประโยชน์ที่จะได้รับ ดังนั้น จึงควรให้หน่วยงานที่มีหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับเศรษฐกิจ และสังคม เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดำเนินการสร้างการรับรู้แก่ประชาชน	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๕ ปี
๖	- กระทรวงคมนาคม -กรมการขนส่งทางราง - การรถไฟแห่งประเทศไทย	ต้องมีความชัดเจนในแผนงานของหน่วยงานที่จะดูแลเรื่องรถไฟความเร็วสูงต่อไป	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒ ปี
๗.	-กรมการขนส่งทางราง - การรถไฟแห่งประเทศไทย	ควรมีการกำหนดมาตรฐานกลางที่จะใช้ในประเทศในอนาคต	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒ ปี
๘.	-กรมการขนส่งทางราง - การรถไฟแห่งประเทศไทย	ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง ซึ่งทับซ้อนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ยังไม่มีความชัดเจน ควรมีการวิเคราะห์ Redundant Cost จากงานโครงสร้างและงานระบบของช่วงที่ทับซ้อนอย่างละเอียดเพื่อเรียนรู้จากปัญหาในอดีตและป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นอีกในอนาคตจากการที่สร้างเป็นสาย ๆ โดยไม่มีมาตรฐานกลาง	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒ ปี
๙.	- กระทรวงคมนาคม -กระทรวงการคลัง	ควรมีการลงทุนร่วมกันระหวางรัฐกับเอกชน เพื่อไม่ให้รัฐรับภาระแต่เพียงฝ่ายเดียว โดยเฉพาะในช่วงสภาวะเศรษฐกิจที่มีการแพร่ระบาดโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) เพื่อไม่ให้เป็นภาระของประเทศในอนาคต	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒ ปี

๔.๓ ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการเกี่ยวกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย

ลำดับ	หน่วยงาน	รายละเอียด / การดำเนินการ	หมายเหตุ
๑	- กระทรวงคมนาคม - การรถไฟแห่งประเทศไทย - กระทรวงอุดมศึกษา ฯ - กระทรวงแรงงาน - กระทรวงอุตสาหกรรม	ควรจะต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีจริง ๆ มิใช่เพียงการอบรมธรรมดา แต่ต้องหมายถึงการถ่ายทอดที่ต่อไปในอนาคต ประเทศไทยจะสามารถผลิตได้จริง	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๕ ปี
๒	- กระทรวงคมนาคม - การรถไฟแห่งประเทศไทย - กระทรวงอุดมศึกษา ฯ - กระทรวงแรงงาน - กระทรวงอุตสาหกรรม	การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรกำหนดแนวทางความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาให้ชัดเจนว่า ต้องการพัฒนาบุคลากรในระดับใด ระดับอุดมศึกษาหรือระดับอาชีวศึกษาเพื่อให้เกิดแนวทางการพัฒนาด้านบุคลากรอย่างเป็นรูปธรรม	ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒ ปี

คณะกรรมาธิการขอเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง “การศึกษาตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย” และข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ มาเพื่อได้โปรดพิจารณาและนำเสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

(นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา)
เลขานุการคณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร

บรรณานุกรม

เอกสาร

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (๒๕๖๓) รายงานโครงการศึกษาเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓

เอกสารการประชุม

บันทึกการประชุมคณะกรรมาธิการการคมนาคม ครั้งที่ ๒๙ วันพฤหัสบดีที่ ๓ กันยายน พ.ศ .๒๕๖๓ ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ (สผ.) ๔๑๒ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

บันทึกการประชุมคณะกรรมาธิการการคมนาคม ครั้งที่ ๓๐ วันพฤหัสบดีที่ ๑๐ กันยายน พ.ศ .๒๕๖๓ ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ (สผ.) ๔๑๒ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

บันทึกการประชุมคณะกรรมาธิการการคมนาคม ครั้งที่ ๓๑ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๔ กันยายน พ.ศ .๒๕๖๓ ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ (สผ.) ๔๑๒ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

บันทึกการประชุมคณะกรรมาธิการการคมนาคม ครั้งที่ ๓๒ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๘ ตุลาคม พ.ศ .๒๕๖๓ ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ (สผ.) ๔๑๒ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

บันทึกการประชุมคณะกรรมาธิการการคมนาคม ครั้งที่ ๓๓ วันพฤหัสบดีที่ ๕ พฤศจิกายน พ.ศ .๒๕๖๓ ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ (สผ.) ๔๑๒ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

บันทึกการประชุมคณะกรรมาธิการการคมนาคม ครั้งที่ ๓๕ วันอังคารที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ .๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม สำนักงานสนามโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน (ปากช่อง)

บันทึกการประชุมคณะกรรมาธิการการคมนาคม ครั้งที่ ๔๐ วันพฤหัสบดีที่ ๒๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๔ ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ (สผ.) ๔๑๒ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

หนังสือราชการ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๒๑๐๓/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๓ เรื่อง ขอนำส่งข้อมูลโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

ภาคผนวก

ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษา ตรวจสอบ และติดตาม การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา – หนองคาย

ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ เพื่อศึกษาตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วง กรุงเทพ – นครราชสีมา และ ช่วง นครราชสีมา – หนองคาย

(นายวินท์ สุธีรชัย และนายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ ผู้เสนอ)

(สำเนา)
เลขรับ ๖๙/๒๕๖๒ วันที่ ๑๐ ก.ค. ๒๕๖๒
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สภาผู้แทนราษฎร
ถนนประดิพัทธ์ กทม. ๑๐๔๐๐

๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอเสนอญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อศึกษาตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วง กรุงเทพ – นครราชสีมา และช่วง นครราชสีมา – หนองคาย

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ตามที่ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ใช้มาตรา ๔๔ ออกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อออกมาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดให้สามารถใช้สถาปนิกหรือวิศวกรของจีนดำเนินการออกแบบได้โดยไม่ต้องสอบใบอนุญาตประเภทบุคคลจากไทยก่อน ส่งผลให้โครงการเกิดความได้เปรียบกับบริษัทเอกชนที่มีความเกี่ยวข้องกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ประกอบกับส่วนระบบราง อาณัติสัญญาณ และขบวนรถ ซึ่งเป็นนวัตกรรมของสาธารณรัฐประชาชนจีนทั้งหมด โดยที่มิได้มีการเปรียบเทียบกับประเทศผู้ผลิตอื่น เช่น ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเยอรมนี ประเทศฝรั่งเศส หรือประเทศอิตาลี เป็นต้น ซึ่งอาจมีเทคโนโลยีที่ล้ำหน้ากว่าและต้นทุนเงินทุนที่ต่ำกว่า นอกจากนี้ยังมีการยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายและระเบียบอีกหลายฉบับในโครงการดังกล่าว

โครงการนี้เป็นโครงการขนาดใหญ่ ใช้เงินลงทุนกว่า ๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สี่แสนล้านบาท) ซึ่งเป็นเงินลงทุนที่สูง มีผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก แต่ประชาชนกลับไม่มีโอกาสได้ตรวจสอบและรับรู้ข้อเท็จจริงในการดำเนินการตามโครงการดังกล่าว ก่อให้เกิดความกังวลในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑. โครงการใช้เทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมต่อสภาพการของประเทศไทยหรือไม่ มีการผูกขาดนวัตกรรมของสาธารณรัฐประชาชนจีนกับโครงการหรือไม่
๒. ผลประโยชน์ของรัฐ ภาครัฐและประชาชน เป็นอย่างไร คุ้มค่าต่อการลงทุนหรือไม่
๓. ผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่และผลประโยชน์ทับซ้อนตลอดโครงการรถไฟความเร็วสูงตลอดทาง ตั้งแต่กรุงเทพมหานครจนถึงนครราชสีมา
๔. ความไม่โปร่งใส หากมีการประมูลโครงการดังกล่าวขึ้น มีมากน้อย เพียงใด
๕. สัญญาระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทนแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนดังต่อไปนี้ มีความเหมะสมหรือไม่ โปร่งใสเพียงใด
   ๕.๑ ออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานโยธา
   ๕.๒ งานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา
   ๕.๓ งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร

(โปรดพลิก)

๖. สัญญาทั้งหมดที่เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง มีความเหมาะสมหรือไม่ โปร่งใสเพียงใด

๗. การประมูลก่อสร้างงานโยธาที่กำลังจะเกิดขึ้นในโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วง กรุงเทพ - นครราชสีมา และช่วง นครราชสีมา – หนองคาย มีความเหมาะสมหรือไม่ โปร่งใสเพียงใด

การตั้งคณะกรรมาธิการเพื่อศึกษาโครงการนี้เป็นเรื่องด่วนเนื่องจาก โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วง กรุงเทพ – นครราชสีมา ได้ดำเนินการไปจนเสร็จสิ้นขั้นตอนการรับฟังคำวิจารณ์ร่างขอบเขตของงานในวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๒ ที่ผ่านมาและกำลังจะเข้าสู่การประมูลเร็ว ๆ นี้ ส่วนช่วง นครราชสีมา – หนองคาย ทางคณะรัฐมนตรีอนุมัติงบที่ปรึกษาออกแบบไปวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ที่ผ่านมาและกำลังเข้าสู่การออกแบบโครงการเร็ว ๆ นี้ ทั้ง ๆ ที่สภาผู้แทนราษฎรซึ่งมาจากตัวแทนประชาชนยังมิได้ทำการศึกษาโครงการที่กระทบคนทั้งประเทศและงบประมาณกว่า ๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สี่แสนล้านบาท) นี้เลย จึงเป็นความเร่งด่วนที่จะต้องทำการศึกษาผลกระทบและติดตามการทำงานก่อนที่โครงการจะดำเนินการไปมากกว่านี้โดยไม่มีตัวแทนราษฎรมาศึกษา ตรวจสอบ และติดตาม

ดังนั้น ข้าพเจ้าทั้งหลายผู้มีรายชื่อแนบท้ายนี้ในฐานะสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จึงขอเสนอญัตติดังกล่าวมาตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๔๑ และข้อ ๔๒ เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรแต่งตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษา ตรวจสอบ และติดตามข้อเท็จจริง การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วง กรุงเทพ – นครราชสีมา และช่วง นครราชสีมา – หนองคาย ส่วนเหตุผลและรายละเอียดจะได้ชี้แจงในที่ประชุมสภา ฯ ต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) วินท์ สุธีรชัย ผู้เสนอ

(นายวินท์ สุธีรชัย)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคอนาคตใหม่

(ลงชื่อ) สุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ ผู้เสนอ

(นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคอนาคตใหม่

ผู้รับรอง (ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อศึกษาตรวจสอบ และติดตามการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วง กรุงเทพ – นครราชสีมา และช่วง นครราชสีมา – หนองคาย)

๑. นายรังสิมันต์ โรม
๒. นางสาวจารุวรรณ ศรัณย์เกตุ
๓. นายขวัญเลิศ พานิชมาท
๔. นายวิโรจน์ ลักขณาอติศร
๕. นายจุลพันธ์ โนนศรีชัย
๖. นางสาวญาณธิชา บัวเผื่อน
๗. นายเกษมสันต์ มีทิพย์
๘. นายอนาวิล รัตนสถาพร
๙. นายสุรชัย ศรีสารคาม
๑๐. พลตำรวจตรี สุพิศาล ภักดีนฤนาถ
๑๑. นายปิยบุตร แสงกนกกุล
๑๒. นางสาวศิริกัญญา ตันสกุล
๑๓. นายปกรณ์วุฒิ อุดมพิพัฒน์สกุล
๑๔. นายวรภพ วิริยะโรจน์
๑๕. นางสาววรรณวิภา ไม้สน
๑๖. นายกัญจน์พงศ์ จงสุทธนามณี
๑๗. นายเอกการ ซื่อทรงธรรม
๑๘. นายกฤติเดช สันติวชิระกุล
๑๙. นายทวีศักดิ์ ทักษิณ
๒๐. นายไกลก้อง ไวทยการ
๒๑. นางสาวกวินนาถ ตาคีย์
๒๒. นายนิรามาน สุไลมาน
๒๓. นายธัญญ์วาริน สุขะพิสิษฐ์
๒๔. นางอมรัตน์ โชคปมิตต์กุล
๒๕. นางสาวกุลธิดา รุ่งเรืองเกียรติ
๒๖. นายประเสริฐพงษ์ ศรนุวัตร์
๒๗. นายธัญวัจน์ กมลวงศ์วัฒน์
๒๘. นายเอกภพ เพียรพิเศษ
๒๙. นายพิธา ลิ้มเจริญรัตน์
๓๐. นายนิติพล ผิวเหมาะ
๓๑. นายพีรเดช คำสมุทร
๓๒. นายสมเกียรติ ไชยวิสุทธิกุล
๓๓. นายสุเทพ อู่อ้น
๓๔. นายณัฐพล สืบศักดิ์วงศ์
๓๕. นายศักดินัย นุ่มหนู
๓๖. นายธีรัจชัย พันธุมาศ
๓๗. นายปริญญา ช่วยเกตุ ศิรีรัตน์
๓๘. พันตำรวจโท ฐนภัทร กิตติวงศา
๓๙. นายเจนวิทย์ ไกรสินธุ์
๔๐. นายสมชาย ฝั่งชลจิตร
๔๑. นายวิรัช พันธุมะผล
๔๒. นายกิตติชัย เรืองสวัสดิ์
๔๓. นายจารึก ศรีอ่อน
๔๔. นางสาวเบญจา แสงจันทร์
๔๕. นางสาวสุทธวรรณ สุบรรณ ณ อยุธยา
๔๖. นายจรัส คุ้มไข่น้ำ
๔๗. นายอภิชาติ ศิริสุนทร
๔๘. รองศาสตราจารย์สุรวาท ทองบุ
๔๙. นายคำพอง เทพาคำ
๕๐. นายองค์การ ชัยบุตร
๕๑. นายสำลี รักสุทธี
๕๒. นายจิรัฏฐ์ ทองสุวรรณ์
๕๓. นายสมเกียรติ ถนอมสินธุ์
๕๔. นางสาววรรณวรี ตะล่อมสิน

สำเนาถูกต้อง

(นายศุภฤกษ์ ศรีพรหม)
นิติกรชำนาญการพิเศษ
กลุ่มงานระเบียบวาระ สำนักการประชุม

วันนา พิมพ์
ตรวจทาน
ตรวจ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ ติดตามการดำเนินงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา และนครราชสีมา – หนองคาย

(นายประเสริฐ จันทรรวงทอง และนายอุบลศักดิ์ บัวหลวงงาม ผู้เสนอ)

(สำเนา)
เลขรับ ๑๘๓/๒๕๖๒ วันที่ ๑๔ พ.ย. ๒๕๖๒
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สภาผู้แทนราษฎร
ถนนประดิพัทธ์ กทม. ๑๐๔๐๐

๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

เรื่อง ขอเสนอญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญติดตามการดำเนินงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา และนครราชสีมา–หนองคาย

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ตามที่ประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้มีการร่วมมือกันในโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเพื่อการเชื่อมโยงภูมิภาค โดยเป็นความร่วมมือระหว่างปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา และนครราชสีมา-หนองคาย โดยมีกระทรวงคมนาคมและคณะกรรมการเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน เป็นผู้รับผิดชอบในระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา อยู่ในระหว่างการก่อสร้างและจัดหาผู้รับเหมา และระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติงบกลางเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉิน เมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจ้างที่ปรึกษาและออกแบบให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑๙ เดือน โดยประเทศไทยได้รับประโยชน์จากการเจรจาและการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงทั้ง ๒ ระยะ ที่จะเชื่อมต่อกับระเบียงเศรษฐกิจในส่วนภูมิภาคและยกระดับสถานะประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ คมนาคมไปสู่ประตูอาเซียน โดยเฉพาะความเจริญทางด้านเศรษฐกิจที่เชื่อมต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทั้งนี้ ประชาชนทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือสามารถเดินทางมายังกรุงเทพมหานครได้สะดวกมากขึ้น หรือเดินทางท่องเที่ยวและกลับภูมิลำเนาได้สะดวกและรวดเร็วขึ้นด้วย

ดังนั้น เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ของประเทศชาติ จึงขอเสนอญัตติดังกล่าวมาเพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญติดตามการดำเนินงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา และนครราชสีมา-หนองคาย ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๔๙ ส่วนเหตุผลและรายละเอียดจะได้ชี้แจงในที่ประชุมสภาฯ ต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง
(ลงชื่อ) ประเสริฐ จันทรรวงทอง ผู้เสนอ
(นายประเสริฐ จันทรรวงทอง)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคเพื่อไทย
(ลงชื่อ) อุบลศักดิ์ บัวหลวงงาม ผู้เสนอ
(นายอุบลศักดิ์ บัวหลวงงาม)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคเพื่อไทย

(โปรดพลิก)

<u>ผู้รับรอง</u> (ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญติดตามการดำเนินงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร–นครราชสีมา และนครราชสีมา–หนองคาย)

๑. นายชูศักดิ์ แอกทอง
๒. นางมนพร เจริญศรี
๓. นายครูมานิตย์ สังข์พุ่ม
๔. นางพรเพ็ญ บุญศิริวัฒนกุล
๕. นายนพ ชีวานันท์
๖. นายคุณากร ปรีชาชนะชัย
๗. นายจาตุรงค์ เพ็งนรพัฒน์
๘. นายนพคุณ รัฐผไท
๙. นายฉลาด ขามช่วง
๑๐. นางสาวละออง ติยะไพรัช
๑๑. นายวันนิวัติ สมบูรณ์
๑๒. นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน
๑๓. นายกิตติกร โล่ห์สุนทร
๑๔. นายศิรสิทธิ์ เลิศด้วยลาภ
๑๕. นายวันชัย เจริญนนทสิทธิ์
๑๖. นายอภิชาติ ตีรสวัสดิชัย
๑๗. นายกิตติ สมทรัพย์
๑๘. นายพัฒนา สัพโส
๑๙. นายไตรรงค์ ติธรรม
๒๐. นายสมคิด เชื้อคง
๒๑. นายดะนัย มะหิพันธ์

สำเนาถูกต้อง

(นายศุภฤกษ์ ศรีพรหม)
นิติกรชำนาญการพิเศษ
กลุ่มงานระเบียบวาระ สำนักการประชุม

มาดี พิมพ์
ดัดทานทาน
ตรวจ

รายชื่อฝ่ายเลขานุการ
คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

<u>กลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม สำนักกรรมาธิการ ๑</u>

๑. นางสาวจันทิมา ทองชาติ	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
๒. นายพงศ์พันธุ์ จิตรานุกิจ	วิทยากรเชี่ยวชาญ
๓. นายสุธี เพ็ญศศิธร	นิติกรชำนาญการพิเศษ
๔. นางปวีณา ศรีสาทร	นิติกรชำนาญการพิเศษ
๕. นางสาวมีนา ไพรวัลย์	วิทยากรชำนาญการพิเศษ
๖. นายประเสริฐ วงศ์ภูธร	วิทยากรชำนาญการ
๗. นายธีรพล ประดิษฐบรรจง	วิทยากรชำนาญการ
๘. พันจ่าอากาศโท ฤทธิชัย จันทา	นิติกรชำนาญการ
๙ นางฉัตรกนกวรรณ จันทา	นิติกรชำนาญการ
๑๐. นางแววตา ปะดอตา	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
๑๑. นางสาวณภัทร์ แสงสว่าง	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
๑๒. นายพงศ์สันต์ แซ่ลิ้ม	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
๑๓. นางสาววิไลลักษณ์ บุญเทียน	เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน
๑๔. นางสาววิริยามน ลิ่มสงวน	นักวิชาการสนับสนุนงานนิติบัญญัติ

****