

## กระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม

สภาผู้แทนราษฎร

๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงและรถไฟรางคู่ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา  
กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ดังต่อไปนี้

การคมนาคมขนส่งในประเทศไทย ปัจจุบันพึ่งพายานพาหนะส่วนบุคคลในสัดส่วนที่สูงที่สุด เนื่องจากความสะดวกสบายและความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ โครงการรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยเป็นโครงการเมกะโปรเจกต์ของประเทศไทยในการก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงเป็นระบบรถไฟระหว่างเมืองที่เดินรถด้วยความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้รางขนาดความกว้างมาตรฐาน (Standard Gauge) ในการเดินรถมีความตรงเวลาและมีขั้นตอนในการเดินทางไม่ยุ่งยากเท่าการโดยสารโดยเครื่องบิน ปัจจุบันรัฐบาลเล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาระบบราง ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของการพัฒนาไปสู่ระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน โดยการพัฒนาระบบรางได้ถูกบรรจุไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีเป้าหมายในการพัฒนาเศรษฐกิจ และเชื่อมโยงตลาดการค้าระหว่างกลุ่มประเทศแถบกลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจากประเทศไทยถือเป็นศูนย์กลางของอินโดจีน มีเป้าหมายในการก่อสร้าง ๔ สาย ได้แก่ สายเหนือ สายตะวันออก สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ มีจุดหมายเพื่อทดแทนระบบรถไฟชานเมืองและรถไฟสายต่าง ๆ ในประเทศไทย เชื่อมต่อภาคธุรกิจเข้ากับตัวเมืองอย่างรวดเร็ว โครงการรถไฟความเร็วสูงเกิดจากความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย และรัฐบาลจีนเพื่อก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา (สัญญาที่ ๒ - ๑ งานโยธาสำหรับช่วง สีคิ้ว - กุดจิก) หากดำเนินการแล้วเสร็จจะเป็นโครงการที่ก่อให้เกิดประโยชน์อย่างใหญ่หลวงกับประชาชนชาวอีสานเป็นอย่างมาก เพราะจะทำให้การเดินทางจากกรุงเทพมหานครสามารถลดระยะเวลาเหลือเพียงชั่วโมงครึ่งเท่านั้น ในอนาคตเมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงแล้วเสร็จไม่เพียงแต่จะสามารถเชื่อมต่อเมือง ช่วยอำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง ส่งผลต่อเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว กระจายความเจริญไปยังทุกภูมิภาคของประเทศเท่านั้น ช่วยลดความแออัดในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้อีกทางหนึ่ง นอกจากรถไฟความเร็วสูงแล้วยังมีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงมาบะเปา - ชุมทางจิระ มีระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร อีกด้วย แต่ทั้ง ๒ โครงการกลับประสบปัญหาการก่อสร้างล่าช้า ด้วยเหตุผลของการก่อสร้างรถไฟในช่วงสัญญาที่ ๒ ช่วงคลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระเป็นระยะทางที่ต้องวิ่งผ่านตัวเมืองจากตำบลโคกกรวดไปนครราชสีมา ซึ่งมีระยะทางทั้งสิ้น ๑๒.๓๘ กิโลเมตร เป็นทางคันดิน ๗.๘๕ กิโลเมตร

และเป็นทางยกระดับ ๔.๓๕๐ กิโลเมตร ซึ่งโครงการดังกล่าวได้กระทบต่อประชาชนในพื้นที่ เนื่องจากต้องมีการยกระดับโดยทำเป็นคันดินสูง ๕ เมตร ระยะทางยาว ๗.๘๕ กิโลเมตร มีรั้วมียูเทิร์นเกือกม้า ๔ อัน ทำให้ประชาชนต้องวนอ้อมไปไกลเป็นกิโลเมตร ในขณะที่ช่วงที่มีการยกระดับเป็นตอม่อกลับอยู่ตามทุ่งนา ประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อน กลายเป็นการแบ่งพื้นที่ออกเป็น ๒ ฝั่ง จากเหตุผลดังกล่าว จึงขอเรียนถามว่า

๑. กระทรวงคมนาคมมีความคืบหน้าและเร่งรัดกำหนดการให้แล้วเสร็จโดยเร็วของโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงหรือไม่ และจะสามารถดำเนินการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างในช่วงที่มีกรณีปัญหาดังกล่าวข้างต้น อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๒. กระทรวงคมนาคมมีความคืบหน้าและเร่งรัด กำหนดการให้แล้วเสร็จโดยเร็วของโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่หรือไม่ และจะสามารถดำเนินการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างในช่วงที่มีกรณีปัญหาดังกล่าวนี้ได้อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

ขอให้ตอบในที่ประชุมสภา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

ฉัตร สุภัทรวณิชย์

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคก้าวไกล

จังหวัดนครราชสีมา

## คำตอบกระทู้ถามที่ ๑๘๘/ร.

ของ นายฉัตร สุภัทรวณิช สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคก้าวไกล จังหวัดนครราชสีมา  
เรื่อง ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงและรถไฟรางคู่ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา

ข้าพเจ้า นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ขอตอบกระทู้ถาม เรื่อง ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงและรถไฟรางคู่ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ดังนี้

**คำถามที่ ๑** กระทรวงคมนาคมมีความคืบหน้าและเร่งรัดกำหนดการให้แล้วเสร็จโดยเร็วของโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงหรือไม่ และสามารถดำเนินการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างในช่วงที่มีกรณีปัญหาดังกล่าวข้างต้น อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

### คำตอบ

กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง และการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอเรียนชี้แจงว่า  
**ประเด็นที่ ๑ ความคืบหน้าและเร่งรัดกำหนดการให้แล้วเสร็จโดยเร็วของโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง**

กระทรวงคมนาคมได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะมีส่วนสำคัญในการวางรากฐานที่ยั่งยืนของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว เพื่อเปิดประตูค้าขายและเปิดโอกาสของประเทศไทยให้เพิ่มขึ้น และเป็นการสร้างประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้าและบริการรูปแบบใหม่ของโลก ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลภายใต้การบริหารของนายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี ที่ได้แถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีต่อรัฐสภาไว้ เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๖ โดยโครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพมหานคร - หนองคาย ได้แบ่งการดำเนินการออกเป็น ๒ ระยะ ดังนี้

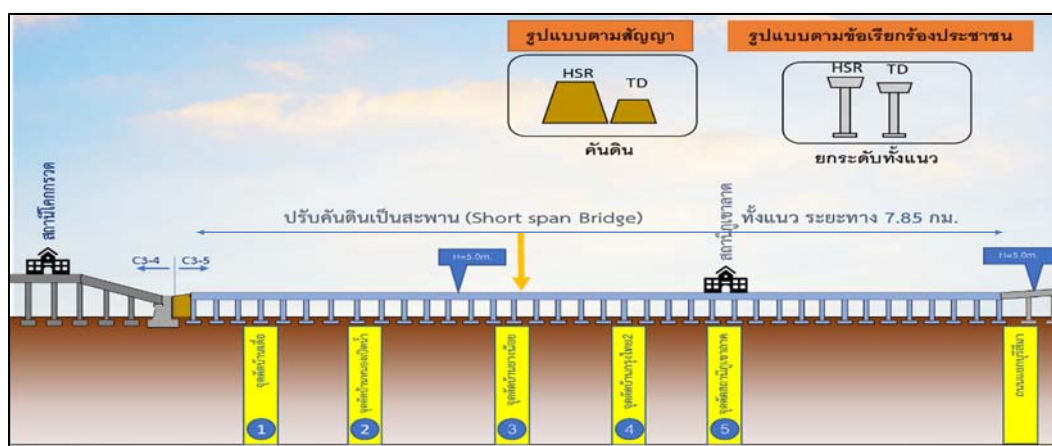
๑. โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา มีระยะทางรวม ๒๕๓ กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง ซึ่งงานโยธาส่วนใหญ่ได้เริ่มดำเนินการแล้ว โดยมีความคืบหน้าโดยรวมร้อยละ ๒๙.๗๑ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี ๒๕๗๑

๒. โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เป็นส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ รวมระยะทางโดยประมาณ ๓๕๖ กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด ๕ สถานี โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออกแบบรายละเอียดงานโยธาแล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณารายงาน EIA ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ เมื่อผ่านการพิจารณาจะเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี ๒๕๗๓ ซึ่งในกระบวนการติดตามและเร่งรัดการขับเคลื่อนการดำเนินโครงการ กระทรวงคมนาคมได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการติดตามและเร่งรัดการขับเคลื่อนการดำเนินโครงการทำหน้าที่ติดตามและเร่งรัดการขับเคลื่อนการดำเนิน

โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ให้เป็นไปตามเป้าหมายและแผนงานของกระทรวงคมนาคมต่อไป

### ประเด็นที่ ๒ การแก้ไขรูปแบบการก่อสร้างในช่วงที่มีกรณีปัญหา

เมื่อวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๖ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงานต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) งานสัญญาที่ ๓ - ๕ งานโยธา สำหรับช่วงโคกกรวด - นครราชสีมา โดยขอความเห็นชอบการปรับรูปแบบการก่อสร้างเป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ (Elevated) ช่วงโคกกรวด - ภูเขาลาด ระยะทางประมาณ ๗.๘๕ กิโลเมตร พร้อมแจ้งกรอบงบประมาณค่าก่อสร้างเพิ่มเติมตามแนวทางการแก้ไขผลกระทบต่อประชาชนในจังหวัดนครราชสีมาตามภาพด้านล่าง



โดยการดำเนินการดังกล่าวเป็นการดำเนินการเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการในส่วนที่มีการแก้ไขแบบได้และไม่ขัดต่อมติคณะรัฐมนตรี จึงจำเป็นต้องเสนอขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาปรับเพิ่มวงเงินงบประมาณโครงการฯ และการปรับรูปแบบดังกล่าว ต่อมาวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ กระทรวงคมนาคมมีบัญชาให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาดำเนินการตามความเห็นกรมการขนส่งทางราง ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาดำเนินการตามความเห็นกรมการขนส่งทางราง และมีหนังสือแจ้งถึงกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ และได้รับหนังสือตอบกลับจากกระทรวงคมนาคมเห็นชอบแนวทางดังกล่าวแล้ว โดยจะดำเนินการเสนอเรื่องเข้าคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป

**คำถามที่ ๒** กระทรวงคมนาคมมีความคืบหน้าและเร่งรัด กำหนดการให้แล้วเสร็จโดยเร็วของโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่หรือไม่ และจะสามารถดำเนินการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างในช่วงที่มีกรณีปัญหาดังกล่าวได้อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

### คำตอบ

กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางรางและการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอเรียนชี้แจงว่า กระทรวงคมนาคมได้ให้ความสำคัญกับการก่อสร้างระบบขนส่งทางรางระหว่างเมืองทุกโครงการ ทั้งในส่วนของแผนการรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ ระยะที่ ๒ และรถไฟความเร็วสูง เพื่อส่งเสริมการพัฒนา โครงข่ายรถไฟ ให้ครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้อย่างไร้รอยต่อโดยโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง รถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งนับได้ว่าเป็นเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า การขนส่ง เชื่อมโยงระหว่าง ประตุการค้าของไทยไปสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประเทศจีนตอนใต้

### ประเด็นที่ ๑ ความคืบหน้าและเร่งรัดกำหนดการให้แล้วเสร็จโดยเร็วของโครงการก่อสร้าง รถไฟทางคู่

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ แบ่งการก่อสร้างออกเป็น ๔ สัญญา ดังนี้

สัญญาที่ ๑ ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร เป็นการก่อสร้างงานโยธาและระบบราง ผลงาน ๙๖.๓๐%

สัญญาที่ ๒ ช่วงคลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ เป็นการก่อสร้างงานโยธาและระบบราง สถานะ : อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมพิจารณารูปแบบการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ก่อนจึงจะกำหนดรูปแบบการก่อสร้างรถไฟทางคู่ฯ ได้

สัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์รถไฟ ๓ แห่ง ผลงาน ๙๕.๓๖%

สัญญาที่ ๔ งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ผลงาน ๒๑.๕๘% ในส่วนของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๓ ผู้รับจ้างได้ก่อสร้างแล้วเสร็จตามพื้นที่ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ส่งมอบให้ทั้งหมดแล้ว ในส่วนที่เหลือการรถไฟแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องขออนุมัติงบประมาณ ค่าเวนคืนที่ดินเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ จึงจะสามารถส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง ให้แล้วเสร็จต่อไป ปัจจุบันอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอต่อคณะรัฐมนตรีตามลำดับ ในระหว่างนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย มีแผนเปิดบริการเดินรถแบ่งออกเป็น ๒ ช่วง ได้แก่

๑. ช่วงสถานีบ้านไผ่ - สถานีคลองขนานจิตร ระยะทางประมาณ ๒๙.๗๐ กิโลเมตร ภายในกลางปี ๒๕๖๗

๒. ช่วงสถานีมาบะเภา - สถานีบ้านไผ่ ระยะทางประมาณ ๓๔.๒๕ กิโลเมตร ภายในปี ๒๕๖๘ ในส่วนที่เหลือทั้งหมดคาดว่าจะการรถไฟแห่งประเทศไทยจะสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จ ทั้ง ๔ สัญญาภายในปี ๒๕๗๑

### ประเด็นที่ ๒ การแก้ไขรูปแบบการก่อสร้างในช่วงที่มีกรณีปัญหา

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ ๒ ช่วงคลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาปรับเปลี่ยนรูปแบบการก่อสร้าง เนื่องจากแนวเส้นทาง

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ มีแนวเส้นทางเดียวกับโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีน ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับข้อร้องเรียนจากประชาชนจังหวัดนครราชสีมา ให้เปลี่ยนรูปแบบการก่อสร้าง ตั้งแต่ช่วงสถานีโคกกรวด - สถานีภูเขาลาด - แยกบุรีรัมย์ ระยะทาง ๗.๘๕ กิโลเมตร โดยเบื้องต้น การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอแนวเส้นทางเลือกทางรถไฟบริเวณดังกล่าว ๓ แนวทางเลือก เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน ดังนี้

๑) แนวทางเลือกที่ ๑ : แนวเส้นทางปัจจุบันของรถไฟ ตามแบบสัญญาที่ ๒

๒) แนวทางเลือกที่ ๒ : แนวเส้นทางรถไฟเบี่ยงจากสถานีโคกกรวดเข้าสู่แนวเส้นทางถนน ช่วงกรุงเทพมหานคร/ชลบุรี - หนองคาย (MR2) ของโครงการจัดทำแผนแม่บทการบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) (ทางเลี่ยงเมืองนครราชสีมา)

๓) แนวทางเลือกที่ ๓ : แนวเส้นทางรถไฟเบี่ยงจากสถานีโคกกรวดเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ และแนวรถไฟสายปัจจุบัน

ทั้งนี้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาข้อสรุปแนวทางการปรับรูปแบบการก่อสร้าง โดยตระหนักถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนบริเวณใกล้เคียงในทุกมิติ ควบคู่ไปกับการถอดบทเรียนจากข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้น เพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาในระยะยาว รวมถึงเป็นแนวทางในการดำเนินการสำหรับโครงการในอนาคต เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนให้ได้มากที่สุด อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมจะเร่งรัดติดตามการก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การก่อสร้างแล้วเสร็จโดยเร็ว และสามารถเปิดให้บริการเดินรถ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชน ช่วยเพิ่มความจุทางลดระยะเวลาเดินทาง และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์ เพื่อความอุดมสุขของประชาชนต่อไป