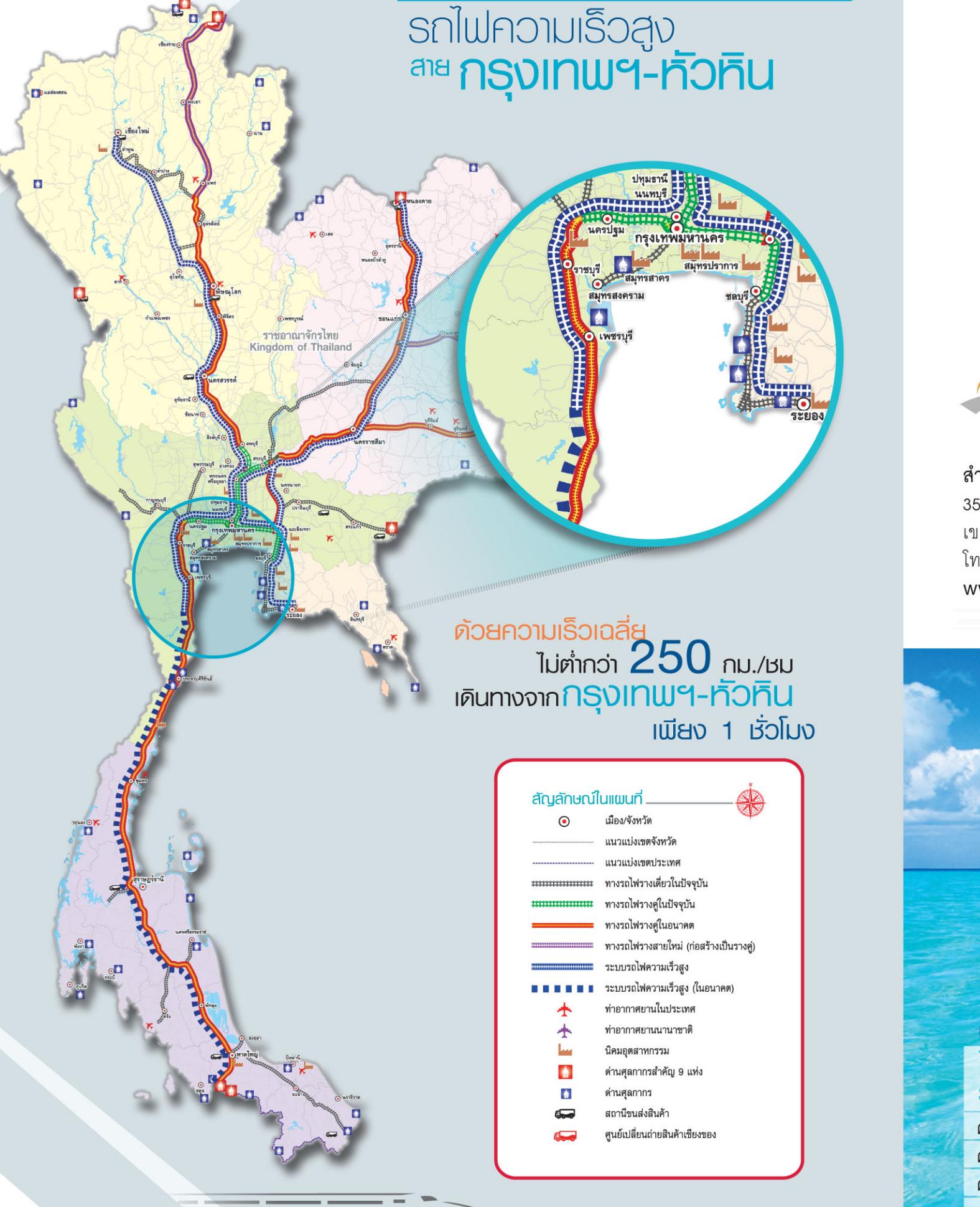




โครงข่าย การพัฒนาระบบน รถไฟความเร็วสูง สาย กรุงเทพฯ-หัวหิน



สัญลักษณ์ในแผนที่

- เมือง/เขต
- แนวเส้นทางรถไฟ
- แนวเส้นทางประวัติ
- ทางไปรษณีย์ในชั้นบิน
- ทางเดินเท้าในชั้นบิน
- ทางเดินรถในชั้นบิน
- ทางเดินคนในชั้นบิน
- ระบบไฟฟ้าความเร็วสูง (ไม่นอก)
- ระบบไฟฟ้าความเร็วสูง (ในนอก)
- ท่าอากาศยานนานาชาติ
- นิคมอุตสาหกรรม
- ศูนย์กลางการค้าฯ 9 แห่ง
- ศูนย์กลางการค้าฯ
- ศูนย์บริการเชิงช่อง

ด้วยความเร็วเฉลี่ย
ไม่ต่ำกว่า **250** กม./ชม
เดินทางจาก **กรุงเทพฯ-หัวหิน**
เพียง 1 ชั่วโมง

กิจกรรมการปั้นร่วม ของประชาชนช่วงต่อไป

ของโครงการ

- การประชุมรับฟังความคิดเห็น
ของประชาชน ครั้งที่ 2
ช่วงเดือนพฤษภาคม 2556
- การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2
ช่วงเดือนมิถุนายน 2556



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0 2215 1515
www.otop.go.th

ติดต่อสอบถาม

โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หัวหิน

ผู้อำนวยการโครงการ โทร. 0 2936 6624-26
ผู้อำนวยการฝ่ายสนับสนุน โทร. 0 2731 1592
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร โทร. 0 905 9097 ต่อ 112, 113
www.thaihighspeedtrain.com

โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หัวหิน

แผ่นพับประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 1
เมษายน 2556

กิจกรรม

กิจกรรมที่ปั้นร่วม

ของโครงการ

การประชุมรับฟังความคิดเห็น

ของประชาชน

ครั้งที่ 2

ช่วงเดือนพฤษภาคม 2556

การประชุมกลุ่มย่อย

ครั้งที่ 2

ช่วงเดือนมิถุนายน 2556

HIGH-SPEED RAIL

HIGH-SPEED RAIL

สุข

สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

การรถไฟแห่งประเทศไทย

สุข

สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

สุข

สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

การคมนาคมขนส่งถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะในสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจโลกที่มีการเปลี่ยนรูปทางการค้ามาช้านาน ภายใต้การรับความร่วมมือต่างๆ รัฐบาลจึงเร่งพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เพื่อรองรับภาคการค้าและการลงทุน รวมทั้งเชื่อมโยงกับระบบเศรษฐกิจของภูมิภาคและของโลกให้อย่างมีประสิทธิภาพ

รัฐบาลพร้อมเดินหน้าพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มศักยภาพประเทศ การคมนาคมขนส่งของประเทศไทยให้ก้าวสู่มาตรฐานสากล

- 24 สิงหาคม 2554 รัฐบาล โดย ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี 皓สวัสดิ์ แสงสิงหนეด ได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภา เดินหน้าการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเริ่มอย่างจริงจังและกำหนดการขนส่งผู้โดยสาร สำหรับ ระยะที่ 1 ปี 2015-2017 ทั้งในพื้นที่ชั้นนำ ที่มีศักยภาพ ระยะที่ 2 ทั่วประเทศ พร้อมผลักดันสถาไฟความเร็วสูง เพื่อให้พื้นที่ประชาชนได้รับความสะดวก ปลอดภัย และส่งเสริมระบบเศรษฐกิจโดยรวมของชาติให้เติบโตเรื่อยๆ
- ปีต่อไป กระทรวงคมนาคมเริ่มดำเนินการศึกษาและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความเร็วสูง

4 เส้นทาง

ประจำอยู่

1 เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่

2 เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

3 เส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน

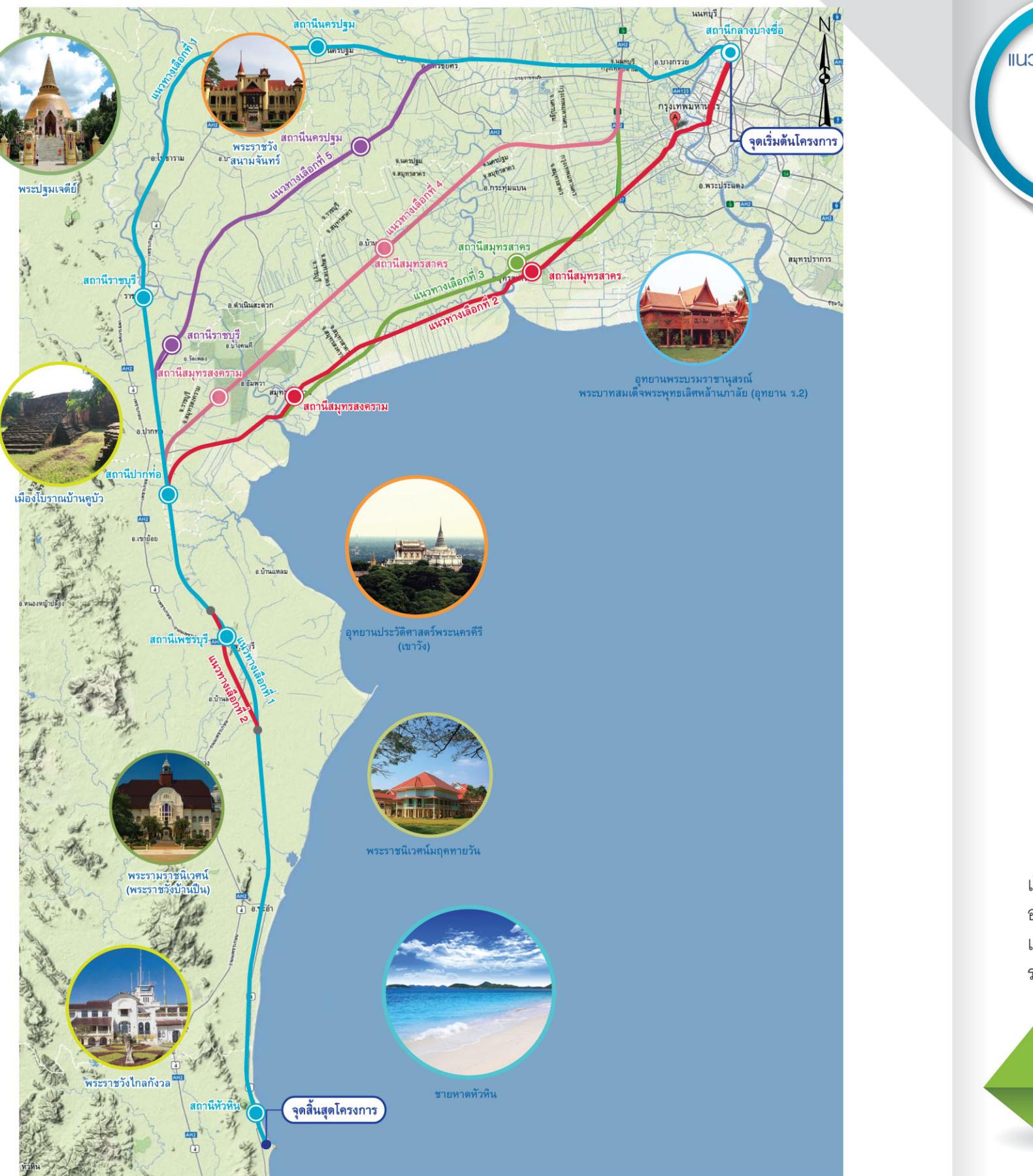
4 เส้นทางท่าอากาศยานอุตรดิตถ์-ชลบุรี-พัทยา

โดยได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร (สทนช.) ดำเนินงานศึกษาและ
ออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หัวหิน ซึ่งเป็น
หนึ่งในเส้นทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของกระทรวง
คมนาคม ที่ขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมที่
ภาคใต้





แนวเส้นทางการพัฒนา รถไฟความเร็วสูง สาย กรุงเทพฯ-หัวหิน



มีแนวทางเลือก 5 เส้นทาง ดังนี้

สายใต้

แนวเส้นทางจะนานไปกับทางรถไฟสายใต้ในปัจจุบัน จากสถานีกลางบางซื่อ ผ่าน จ.นครปฐม จ.ราชบุรี และมาลัยสุ掇ท์ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 225 กิโลเมตร

สายแม่กลอง

เริ่มจากสถานีกลางบางซื่อแล้วใช้แนวเส้นทางรถไฟสายแม่กลอง ผ่าน จ.สมุทรสาคร จ.สมุทรสงคราม และมาบรูบกับแนวเส้นทางรถไฟสายใต้เดิมที่ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี จนมาลัยสุ掇ท์ อ.หัวหิน ระยะทาง 190 กิโลเมตร

สายพระราม 2

เริ่มจากสถานีกลางบางซื่อแล้วไปตามแนวทางรถไฟสายใต้ปัจจุบันถึงชุมทางตั้งแต่บ้านแล้วไปพื้นที่เขตท่าของถนนกาญจนวนิชและถนนพระรามที่ 2 ผ่าน จ.สมุทรสาคร จ.สมุทรสงคราม และมาบรูบกับแนวเส้นทางรถไฟสายใต้เดิมที่ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี จนมาลัยสุ掇ท์ อ.หัวหิน ระยะทาง 200 กิโลเมตร

สายปากท่อ

เริ่มจากสถานีกลางบางซื่อแล้วไปตามแนวทางรถไฟสายใต้ปัจจุบัน จนถึงชุมทางตั้งแต่บ้านแล้วไปพื้นที่เขตท่าของถนนกาญจนวนิชและถนนเพชรเกษม บางส่วน แล้วใช้แนวเส้นทางใหม่ ผ่าน จ.สมุทรสาคร จ.สมุทรสงคราม และมาบรูบกับแนวเส้นทางรถไฟสายใต้เดิมที่ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี จนมาลัยสุ掇ท์ อ.หัวหิน ระยะทาง 198 กิโลเมตร

สายมอเตอร์เวย์ นครปฐม-ชะวា

เริ่มจากสถานีกลางบางซื่อแล้วไปตามแนวทางรถไฟสายใต้ปัจจุบัน จนถึง จ.นครปฐม แนวจะเบี่ยงมาใช้ทางของมอเตอร์เวย์ สายนครปฐม-ชะว่า และมาบรูบกับแนวเส้นทางรถไฟสายใต้เดิมที่ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี จนมาลัยสุ掇ท์ อ.หัวหิน ระยะทาง 205 กิโลเมตร

การคัดเลือก แนวเส้นทางที่เหมาะสม

ในการคัดเลือกแนวเส้นทางจะคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศไทยและประเทศชาติ เป็นหลัก โดยพิจารณาด้วยคุณภาพของเส้นทาง คุณภาพของโครงสร้าง คุณภาพของการเงิน รวมถึงคุณภาพด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ประเทศไทยเป็นผู้ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด

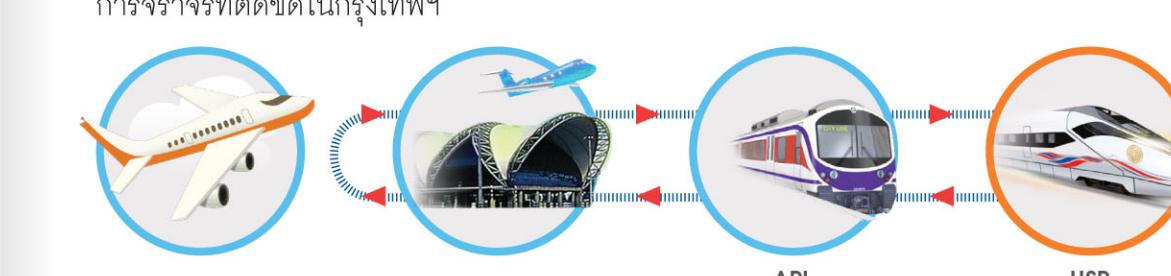
YES



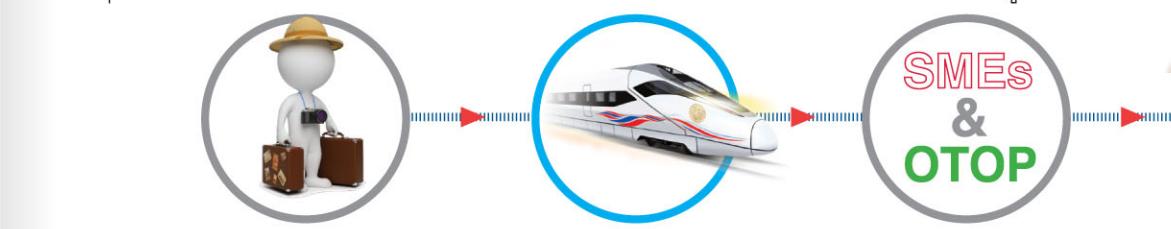
การคัดเลือก แนวเส้นทางที่เหมาะสม

เดินหน้ารถไฟความเร็วสูง เพื่อคุณภาพชีวิตของประชาชน

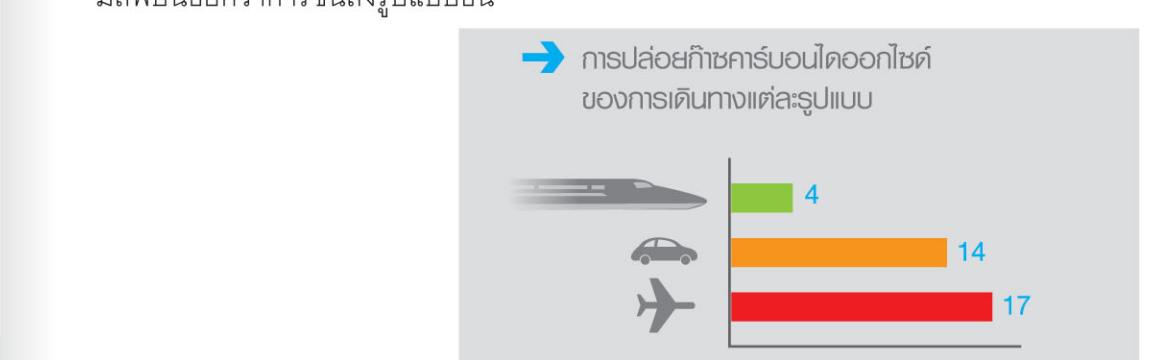
- ลดระยะเวลาเดินทางสู่จังหวัดหลักตามแนวเส้นทางได้หลายเท่า รวดเร็วกว่ารถยก
- ส่งเสริมการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวต่างประเทศสามารถนั่งรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (Airport Rail Link : ARL) จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและตอนเมืองมาลงสถานีกลางบางซื่อ เพื่อเดินทางต่อด้วยรถไฟความเร็วสูง (High Speed Rail : HSR) ไปถึงหัวหินได้โดยไม่ต้องเพิ่มเวลาเดินทาง



- พัฒนาเมือง การค้า และการลงทุน ให้พื้นที่ตามแนวเส้นทาง สร้างโอกาสใหม่ให้อุตสาหกรรม SMEs และ OTOP ได้มาเผยแพร่ในสถานีรถไฟ สร้างงาน สร้างรายได้สู่ประชาชนในท้องถิ่น



- คุ้นเคยระยะทาง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รถไฟความเร็วสูงใช้พลังงานไฟฟ้า ก่อให้เกิดมลพิษน้อยกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น



- ลดการนำเข้าพลังงานเชื้อเพลิง ในภาคการขนส่งของประเทศไทย ประหยัดเงินงบประมาณได้ 200 ล้านบาทต่อปี



ใส่ใจประชาชน รับฟังความคิดเห็น เพื่อประโยชน์สูงสุด

สนช. ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 57 มาตรา 67 และมาตรา 87 รวมทั้งงบประมาณน้ำดื่มน้ำกรุงเทพมหานครไว้ด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 โดยที่ผ่านมาได้มีการดำเนินกิจกรรมด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้



การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2556 ที่ จ.นครปฐม วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2556 ที่ จ.ราชบุรี และวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2556 ที่ จ.ประจวบคีรีขันธ์

การประชุมพัฒนา โดยการเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อปัจจุบัน เช่น โทรทัศน์ นิตยสาร วารสาร นิตยสาร นิตยสาร นิตยสาร และเว็บไซต์ (www.thaispeedtrain.com)

จากการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 มีประเด็น 1) การศึกษาภาระเดินทาง ควรศึกษาเส้นทางน้ำ ไม่ควรสร้างให้เกิดความท่างหน้า 2) ด้านวิศวกรรมและภาระเดินทาง ควรอย่างมาก เนื่องจากความซับซ้อนของเส้นทาง 3) ด้านสิ่งแวดล้อม ขอให้ดำเนินการที่ดีที่สุดของชุมชนและประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก

โดยทุกความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ จะนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ เพื่อให้โครงการสอดคล้องกับความต้องการ ผลกระทบพัฒนาประเทศ