



กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการก่อสร้าง รถไฟทางคู่

สายตะวันออกเฉียงเหนือ

ช่วงมาบกระเบา - ชุมทางถนนจิระ

swท.

ยกระดับคุณภาพ
การให้บริการขนส่งทางราง
ที่มั่นคงและบริหารจัดการที่ดี
ส่งเสริมการแข่งขัน
ของประเทศ

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3

ธันวาคม 2564

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉยงเหนือ ช่วงมบกะเบ-ชุมทงถนนจระ เป็น 1 ใน 5 เส้นทงรถไฟที่อยู่ใแผนยุทธศสตร์การพัฒนาคองสร้างพื้นฐนด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ต่อมคณ-รัฐฐบดรีจึงมิดเมื่อวันท่ 27 กันยายน พ.ศ. 2559 ใ้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) คำนเินการคองการก่อสร้างรถไฟทงคู่ ช่วงมบกะเบ-ชุมทงถนนจระ เพื่อเพิ่มศักยภาพการเดินทงและขนส่งทงรางของภคตะวันออกเฉียงเหนือใ้มีประ-สัทธิภพ รองรับปริมาณความต้องการใช้บริการที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนือ

เพื่อให้การก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สายตะวันตกออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ เป็นไปตามกรอบกำหนดระยะเวลาของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 รถฟ. จึงได้ลงนามจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AMWW ประกอบด้วย บริษัท เอชเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท วิสิทธ์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด ควบคุมงานก่อสร้างโครงการ โดยรถฟ.ได้ว่าจ้างบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) และ กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ที เป็นผู้รับจ้างก่อสร้าง

โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมวกะเหมา-ชุมทางถนนจิระอยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าทางคู่สายตะวันออกเชิงเหิน (อีสาน) มีทั้งสิ้น 20 สถานี ระยะทางรวม 135 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 29,968.62 ล้านบาท

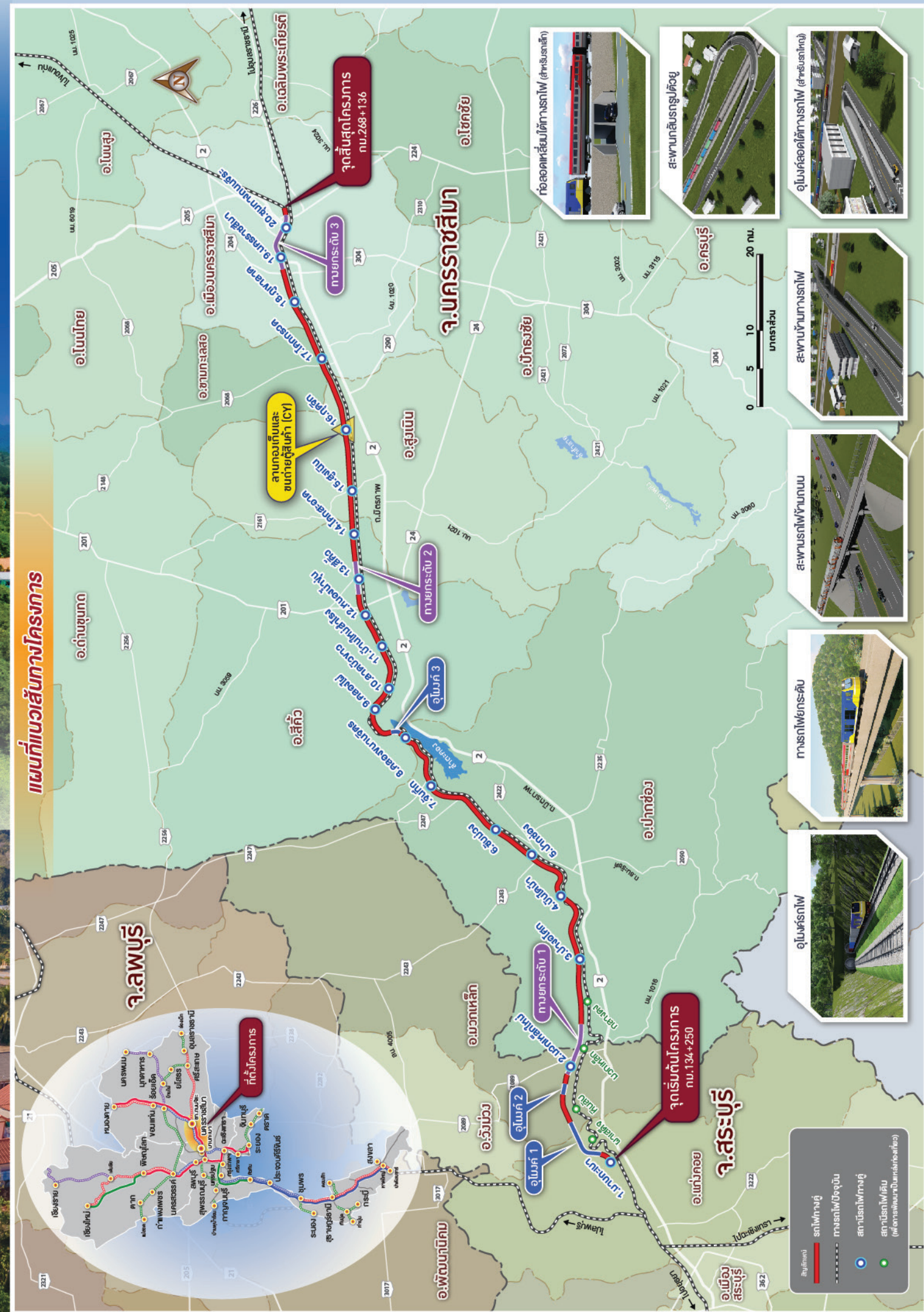


วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อเพิ่มศักยภาพของการขนส่งระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ยาวนานเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม
- เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

- ลดระยะเวลาการเดินทางและขนส่งในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ
- ดึงดูดให้ประชาชนหันมาใช้รถไฟเพื่อการเดินทางและขนส่งสินค้ามากขึ้น ช่วยประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในภาคการขนส่งของประเทศ
- การปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการจะช่วยลดอุบัติเหตุ เพิ่มความปลอดภัยสูงสุดให้ประชาชนที่สัญจรผ่านจุดตัดทางรถไฟ
- ช่วยกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค ทั้งด้านเศรษฐกิจ การคมนาคม และส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในพื้นที่
- เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่โครงการกับระดับภูมิภาค และต่อเนื่องไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ



การดำเนินงานก่อสร้างโครงการ

สัญญาที่ 1

การก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด-คลองขนานจิตร
(กม.134+250-กม.198+200)

ความก้าวหน้าการก่อสร้าง ณ ธันวาคม 2564

ผู้รับจ้าง : บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

เริ่มต้นสัญญา : วันที่ 28 ธันวาคม 2560

ระยะเวลาก่อสร้าง : เริ่มต้นที่ 1 กุมภาพันธ์ 2561 สิ้นสุด 31 มกราคม 2565 (48 เดือน)

ขยายระยะเวลาก่อสร้าง 309 วัน สิ้นสุด วันที่ 5 ธันวาคม 2565

มูลค่าก่อสร้าง : 7,560 ล้านบาท



ขอบเขตงานก่อสร้าง

1. ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะทางประมาณ 58 กิโลเมตร แบ่งเป็น ก่อสร้างรถไฟทางคู่ใหม่ระดับพื้น ระยะทางประมาณ 30 กม. ก่อสร้างรถไฟทางเดี่ยวระดับพื้น เพิ่มขึ้น 1 ทาง ขนานกับทางรถไฟปัจจุบัน ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร และก่อสร้างรถไฟทางคู่ยกระดับ ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร 2. สะพานรถไฟ 5 แห่ง 3. สะพานข้ามทางรถไฟ (Overpass) 1 แห่ง 4. สะพานกลับรูปตัวยู (U-Turn) 6 แห่ง 5. ทางลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) 2 แห่ง 6. ถนนยกระดับเพื่อเปลี่ยนเส้นทาง (Interchange) 1 แห่ง 7. สถานีรถไฟ 7 สถานี แบ่งเป็นการปรับปรุงสถานีเดิม 3 สถานี ก่อสร้างสถานีใหม่ระดับพื้น 3 สถานี และสถานีใหม่ยกระดับ 1 สถานี 8. งานโยธาและอื่นๆ เช่น งานระบบระบายน้ำ สะพานลอยคนเดินข้าม งานรั้ว 9. งานระบบรางเป็นทางกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge)

ผลงานความก้าวหน้าการก่อสร้าง

• ความก้าวหน้า งานดิน

งานขุดดินทั่วไป งานดินถมคันทาง และงานชั้นรองพื้นทางหินคลุก สำหรับทางรถไฟ

92.37%

• ความก้าวหน้า งานถนนและย่านสถานี

งานประกอบติดตั้งเสารั้วพร้อมอุปกรณ์

89.60%

• ความก้าวหน้า งานก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ กม.147+800 ถึง กม.152+700

งานก่อสร้างกำแพงกันดิน งานก่อสร้างเสาตอม่อ งานก่อสร้าง คานยื่นสมดุล งานผลิตชิ้นส่วนสะพาน งานประกอบติดตั้ง ชิ้นส่วนสะพาน

100%

• ความก้าวหน้า งานทางรถไฟ

งานลงหินโรยทางรถไฟ (Ballast) งานวางหมอนคอนกรีต งานวางรางรถไฟพร้อมเครื่องยึดเหนี่ยว งานวางประแจ งานรื้อย้ายรางรถไฟเดิม

79.94%

• ความก้าวหน้า งานก่อสร้างและปรับปรุงอาคารสถานีรถไฟ 7 สถานี

ก่อสร้างสถานีใหม่ 4 สถานี

สถานีรถไฟฉะเชิงเทรา (สถานีใหม่ยกระดับชลา)

100%

สถานีรถไฟปากช่อง (สถานีใหม่ระดับพื้น)

88.84%

สถานีรถไฟจันทน์ (สถานีใหม่ระดับพื้น)

100%

สถานีรถไฟคลองขนานจิตร (สถานีใหม่ระดับพื้น)

100%

ปรับปรุงสถานีเดิม 3 สถานี

สถานีรถไฟปางอโศก

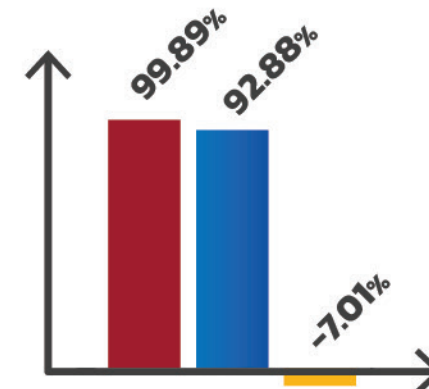
100%

สถานีรถไฟบันไดม้า

93.19%

สถานีรถไฟชุมม่วง

100%



■ แผนงานสะสม
■ ผลงานสะสม
■ ช้ากว่าแผนงาน

• ความก้าวหน้า งานก่อสร้างสะพานรถไฟ 5 แห่ง

กม.146+425 (บริเวณบ้านมอเมะเกลือ)
กม.165+287 (บริเวณบ้านมอหลักหิน)
กม.168+025 (บริเวณย่านสถานีบันไดม้า)
กม.170+981 (บริเวณบ้านบันไดม้า)
กม.181+520 (บริเวณบ้านโนนมะค่า)

100%

• ความก้าวหน้า งานก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ

กม.178+360 (บริเวณสนามกอล์ฟไอส์แลนด์)

59.82%

• ความก้าวหน้า งานก่อสร้างทางลอดใต้คันทางรถไฟ 2 แห่ง

กม.169+750 (บ้านบันไดม้า)
กม.174+750 (ปากช่อง/เขาแคน)

100%

75.40%

• ความก้าวหน้า งานก่อสร้างงานระบายน้ำ (ตลอดเส้นทาง)

งานท่อระบายน้ำ งานวางรางระบายน้ำรูปตัววี
งานวางรางระบายน้ำรูปตัวยู

75.56%

• ความก้าวหน้า งานก่อสร้างสะพานลอยข้ามทางรถไฟ 7 แห่ง

กม.155+851 (บริเวณย่านสถานีกลางดง)
กม.160+939 (บริเวณย่านสถานีปางอโศก)
กม.169+090 (บริเวณย่านสถานีบันไดม้า)
กม.175+700 (บริเวณย่านสถานีปากช่อง)
กม.176+632 (บริเวณชุมชนบ้านมอดินแดง)
กม.179+300 (บริเวณจุดตัดทางหลวงท่ามะนาว)
กม.183+600 (บริเวณย่านสถานีชุมม่วง)

100%

• ความก้าวหน้า งานก่อสร้างสะพานกลับรูปตัวยู 6 แห่ง

กม.157+125 (บริเวณย่านสถานีกลางดง)
กม.161+650 (บริเวณย่านสถานีปางอโศก)
กม.163+800 (บริเวณบ้านป่าเสียด)
กม.172+500 (บริเวณวัดเขาไกรสยัค)
กม.176+175 (บริเวณชุมชนมอดินแดง)
กม.184+250 (บริเวณสถานีชุมม่วง)

100%

การดำเนินงานก่อสร้างโครงการ

สัญญาที่ 2

การก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงคลองขนานจิตร – ชุมทางถนนจิระ (กม.199+600-กม.268+136) อยู่ระหว่างการขออนุมัติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อดำเนินการก่อสร้าง

ขอบเขตงานก่อสร้าง

1. ก่อสร้างรถไฟทางคู่ระดับพื้นและรถไฟทางคู่ยกระดับ ระยะทางรวมประมาณ 69 กิโลเมตร
2. สะพานรถไฟ 48 แห่ง
3. สะพานข้ามทางรถไฟ (Overpass) 2 แห่ง
4. สะพานกลับรถรูปตัวยู (U-Turn) 14 แห่ง
5. สถานีรถไฟ 12 สถานี แบ่งเป็นปรับปรุงสถานีเดิม 6 สถานี และก่อสร้างสถานีใหม่ 6 สถานี
6. ลานเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า 1 แห่ง บริเวณสถานีภูดึก
7. อาคารควบคุมการเดินรถที่สถานีนครราชสีมา
8. งานโยธาและอื่น ๆ เช่น งานระบบระบายน้ำ สะพานลอยคนเดินข้าม งานรั้ว
9. งานระบบรางเป็นทางกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge)

การดำเนินงานก่อสร้างโครงการ

สัญญาที่ 3

งานก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ

ผู้รับจ้าง : กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ที
เริ่มต้นสัญญา : วันที่ 28 ธันวาคม 2560



ระยะเวลาก่อสร้าง : เริ่มวันที่ 1 กรกฎาคม 2561 สิ้นสุด 30 ธันวาคม 2564 (42 เดือน)
ขยายระยะเวลาก่อสร้าง 297 วัน สิ้นสุดวันที่ 27 กันยายน 2565
มูลค่าก่อสร้าง : 9,290 ล้านบาท

ความก้าวหน้าการก่อสร้าง ณ ธันวาคม 2564

ขอบเขตงานก่อสร้าง

1. อุโมงค์ที่ 1 (กม.136+000-กม.141+850) บริเวณ บริษัท ปูนซีเมนต์นครหลวง (ปูนนก)-บ้านหินลับ ระยะทาง 5.85 กม.
2. อุโมงค์ที่ 2 (กม.144+400-กม.145+050) บริเวณบ้านหินลับ (เขามะกอก)-มวกเหล็ก ระยะทาง 650 ม.
3. อุโมงค์ที่ 3 (กม.198+200-กม.199+600) บริเวณอ่างเก็บน้ำลำตะคอง-คลองไผ่ ระยะทาง 1.40 กม.
4. งานโยธาอื่นๆ เช่น งานระบบระบายน้ำ งานรั้ว
5. งานระบบรางเป็นทางกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge)

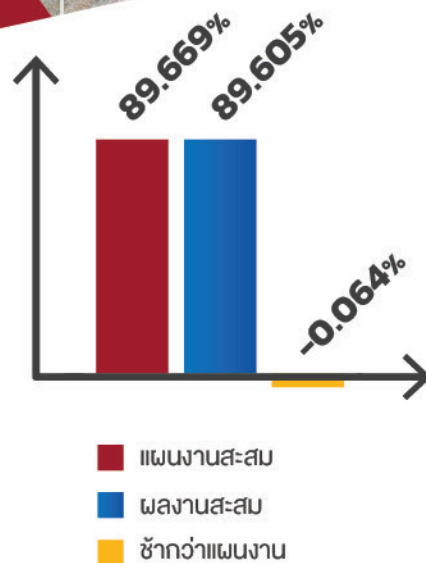
ผลงานความก้าวหน้าการก่อสร้าง

• อุโมงค์ที่ 1 : อุโมงค์คู่ – รางเดี่ยว

(กม.136+000 – 141+850)
จุดเริ่มต้นการก่อสร้างอุโมงค์ : กม.136+400
จุดสิ้นสุดการก่อสร้างอุโมงค์ : กม.141+600
วิธีการก่อสร้าง : แบบเจาะระเบิด
ระยะทางรวมของ 2 อุโมงค์ : 10,400 เมตร



ก้าวหน้า 79.94 %



• อุโมงค์ที่ 2 : อุโมงค์เดี่ยว – รางคู่

(กม.144+400 – 145+050)
จุดเริ่มต้นการก่อสร้างอุโมงค์ : กม.144+840
จุดสิ้นสุดการก่อสร้างอุโมงค์ : กม.145+100
วิธีการก่อสร้าง : แบบเจาะระเบิด
ระยะทางรวมของอุโมงค์ : 260 เมตร



ก้าวหน้า 99.495 %

• อุโมงค์ที่ 3 : อุโมงค์คู่ – รางเดี่ยว

(กม.198+200 – 199+600)
จุดเริ่มต้นการก่อสร้างอุโมงค์ : กม.198+380
จุดสิ้นสุดการก่อสร้างอุโมงค์ : กม.199+550
วิธีการก่อสร้าง : แบบเจาะระเบิด
ระยะทางรวมของอุโมงค์ : 2,340 เมตร



ก้าวหน้า 81.070 %

การดำเนินงานก่อสร้างโครงการ

สัญญาที่ 4

โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

ผู้รับจ้าง : ITD-LSE Consortium

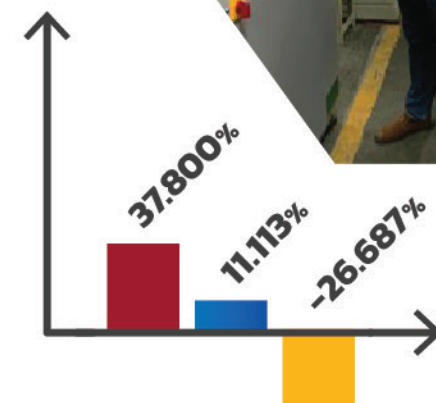


เริ่มต้นสัญญา : วันที่ 24 ธันวาคม 2562
ระยะเวลาก่อสร้าง : เริ่มวันที่ 4 มกราคม 2563 สิ้นสุด 23 ตุลาคม 2566 (45 เดือน)
มูลค่าก่อสร้าง : 2,445 ล้านบาท

ความก้าวหน้าการก่อสร้าง ณ ธันวาคม 2564

ผลงานความก้าวหน้าการก่อสร้าง

- งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคม ตั้งแต่ช่วงมาบะเกาะ-ชุมทางถนนจิระ รวม 18 สถานี
- งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคม ช่วงมาบะเกาะ-คลองขนานจิตร จำนวน 7 สถานี อยู่ในช่วงการดำเนินงานออกแบบ ประกอบด้วยงานสัญญาณไฟสี และระบบควบคุมอาณัติสัญญาณอัตโนมัติ พร้อมทั้งระบบโทรคมนาคมตลอดแนวเส้นทาง
- งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคม ช่วงคลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ จำนวน 11 สถานี อยู่ในช่วงเตรียมงานการออกแบบ เพื่อดำเนินการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคม



■ แผนงานสะสม
■ ผลงานสะสม
■ ช้ากว่าแผนงาน



ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่
สายตะวันออกเฉยงเหนือ
ช่วงมาบกระเบา - ชุมทางถนนจิระ



การรถไฟแห่งประเทศไทย

สำหรับงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ
ตั้งอยู่ที่ สถานีรถไฟมวกเหล็ก
อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรี
โทรศัพท์ : 0 3634 0602
โทรสาร : 0 3634 0601

ผู้รับจ้างก่อสร้าง

☑ สัญญาที่ 1 : บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



ฝ่ายวิศวกรรม : นายกองพล ชุนเกาะ มือถือ : 06 2878 0426

☑ สัญญาที่ 3 : กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ที



ฝ่ายวิศวกรรม : นางสาวสุจิตรา หล้าหีบ มือถือ : 06 2878 0426

โทรศัพท์ : 0 3634 0347 โทรสาร : 0 3634 0347

Email : J2375@itd.co.th

ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน

นางสาวกนกพร มณีรัตน์ มือถือ : 062-8780426

นางขวัญชนก ยศมัญกิจ มือถือ : 065-3836158

ผู้ควบคุมงานก่อสร้าง

AEC • M • WE • WSP

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AMWW ประกอบด้วย

- บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
- บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- บริษัท วิสิทธ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
- บริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด

โทรศัพท์ : 0 3634 0603

E-mail : csmj.srt@gmail.com

Facebook : www.facebook.com/mapkabaochira



www.srt-csmj.com