งานบริการที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการและควบคุมงานก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้
ช่วงนครปฐม - ชุมพร

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้
สัญญาที่ 1 ช่วงนครปฐม – หนองปลาไหล

ประวัติศาสตร์ของจังหวัดราชบุรี บนเส้นทางการรถไฟสายใต้ ที่ทอดผ่านจังหวัดราชบุรี ได้เกิดรถไฟทางคู่ การสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge)

วันศุกร์ ที่ 14 กรกฎาคม 2566 ณ ห้องประชุม 200 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (ราชบุรี)

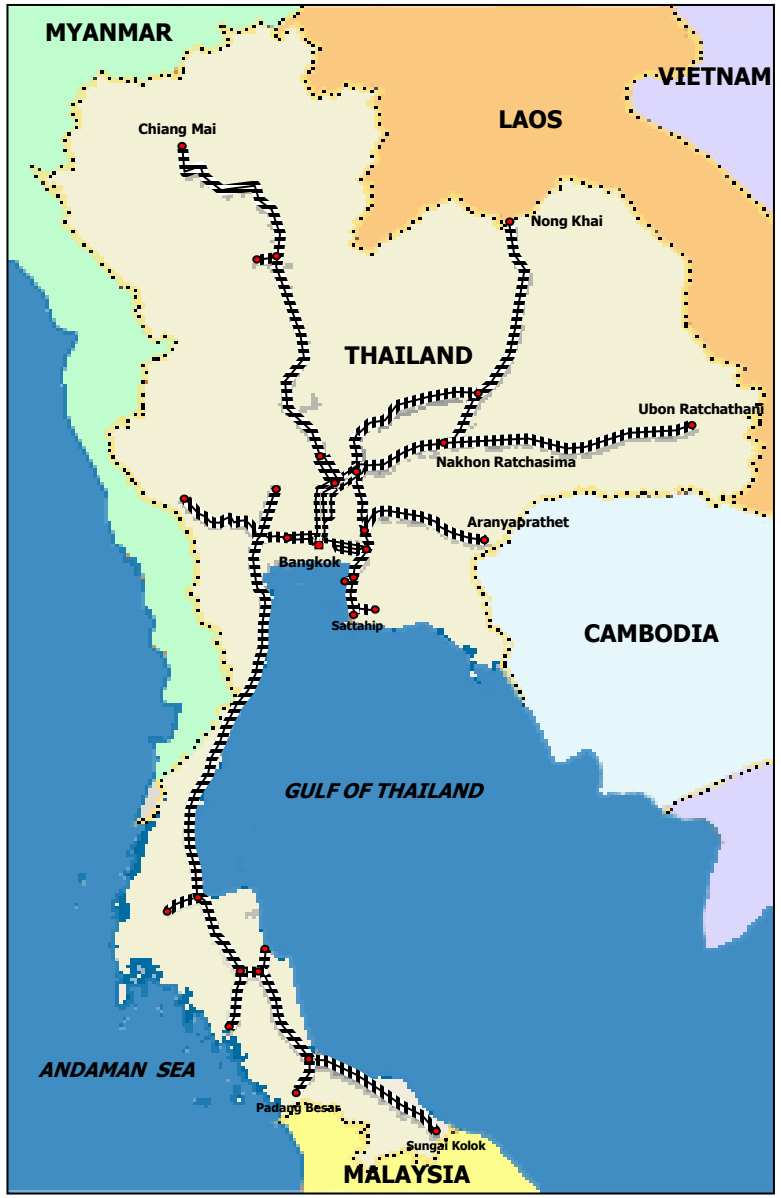
CSCS CONSORTIUM กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซีเอสซีเอส

CHOTICHINDA TESCO LTD. AEC WDC Dorsch Gruppe DC asia MHPM

ความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ

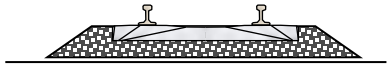
- ตามยุทธศาสตร์และเจตนารมณ์ของรัฐบาล ภายใต้การนำของ ฯพณฯ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่ต้องการพัฒนาการเดินทางและ การขนส่งให้มีความสะดวกสบาย ส่งเสริมพัฒนาศักยภาพเส้นทางการค้า การขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมมีความรวดเร็ว , เปิดเส้นทางการท่องเที่ยวด้วยระบบรางทั่วประเทศ สร้างความคุ้มค่าต่องบประมาณการพัฒนาประเทศ จึงได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดยมี ฯพณฯ รัฐมนตรีว่าการ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ ให้ดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยมี การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร เป็นโครงการสำคัญที่จะพัฒนาภาคใต้ให้เจริญได้อย่างรวดเร็ว ตามยุทธศาสตร์ดังกล่าวข้างต้นการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงเร่งรัดทำงานตามภารกิจให้สำเร็จโดยเร็ว
- ทั้งนี้ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม -ชุมพร ได้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ขนานไปกับทางรถไฟเดิม โดยจุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่สถานีรถไฟนครปฐม และไปสิ้นสุดอยู่ที่สถานีรถไฟชุมพร ระบบรางเป็นทางกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge) มีระยะทางรวมประมาณ 421 กิโลเมตร มีจำนวน 59 สถานี เป็นสถานีระดับพื้นดินจำนวน 58 สถานี และเป็นสถานียกระดับจำนวน 1 สถานี มูลค่าการก่อสร้างงานโยธา รวมประมาณ 33,982 ล้านบาท โครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพรนี้ มีการออกแบบสถานีที่มีรูปลักษณ์เน้นถึงสัญญลักษณ์หรือจุดเด่นในท้องถิ่นนั้นๆ
- นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังให้ความสำคัญกับการใช้งานและพร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกภายในทุกสถานี สามารถให้การบริการใช้งานได้สำหรับ ทุกเพศ ทุกวัย และผู้ทุพพลภาพ ตามหลักการของ Universal Design

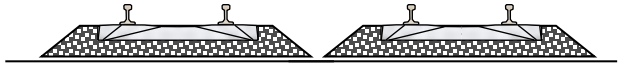


โครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน

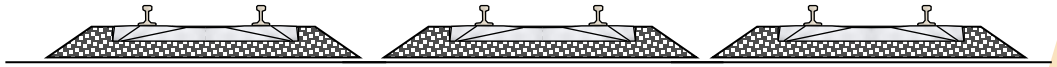
Total Route Length	4,035 km.
Northern Line	781 km.
Northeastern Line	1,093 km.
Eastern Line	527 km.
Southern Line	1,569 km.
Mae Klong Line	65 km.



Single Track 3,677 km. (91.2%)



Double Track 251 km. (6.2%)



Triple Track 107 km. (2.6%)

การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางราง

Phase I	Distance (km.)
1) Kaeng Khoi – Khlong Sib Kao	106
2) Jira – Khon Khaen	187
3) Prajuab Kirikan – Chumporn	167
4) Lop Buri – Pak Nam Pho	148
5) Mab Kra Bao – Jira	132
6) Nakon Prathom – Hua Hin	165
Total (Phase I)	905

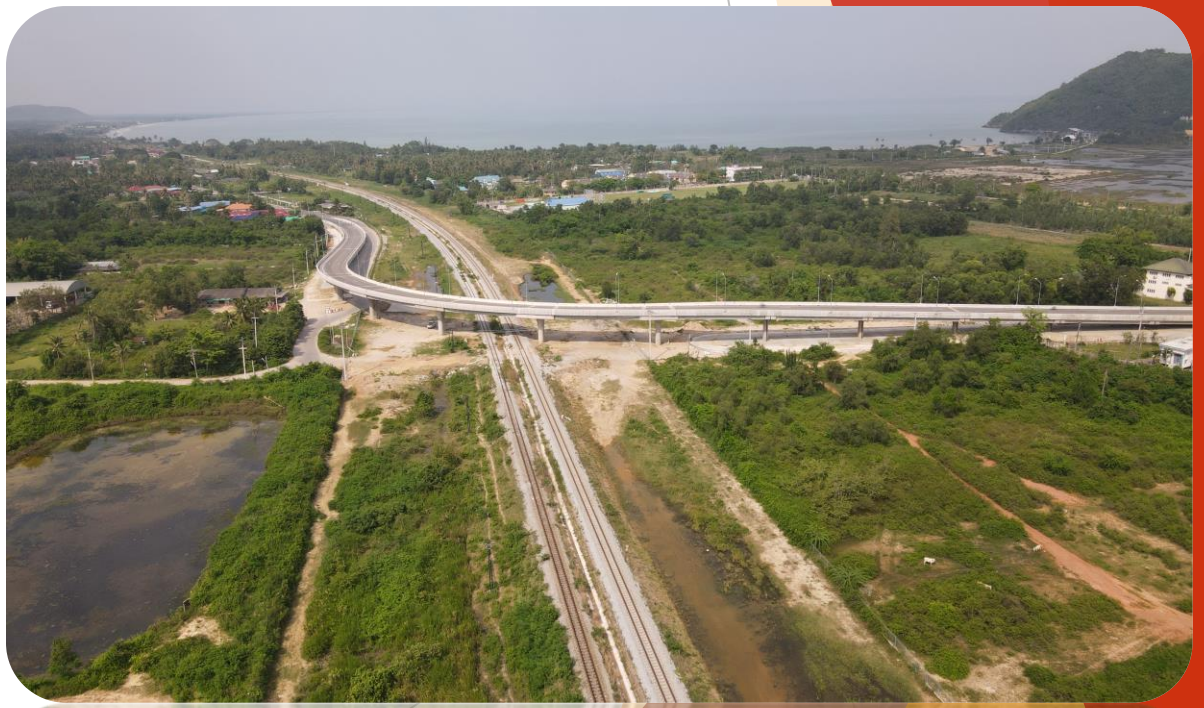
Phase II	Distance (km.)
1) Hua Hin – Prajuab Kirikan	90
2) Pak Nam Pho – Den Chai	285
3) Jira – Ubon	309
4) Kon Khaen – Nong Khai	174
5) Chumporn – Surat Thani	167
6) Surat – Hat Yai – Songkhla	324
7) Hat Yai – Padang Besar	45
8) Den Chai – Chiang Mai	189
Total (Phase II)	1,583

New Route	Distance (km.)
1) Denchai – Chiang Khong	326
2) Ban Phai – Nakhon Phanom	355
Total (New Route)	681

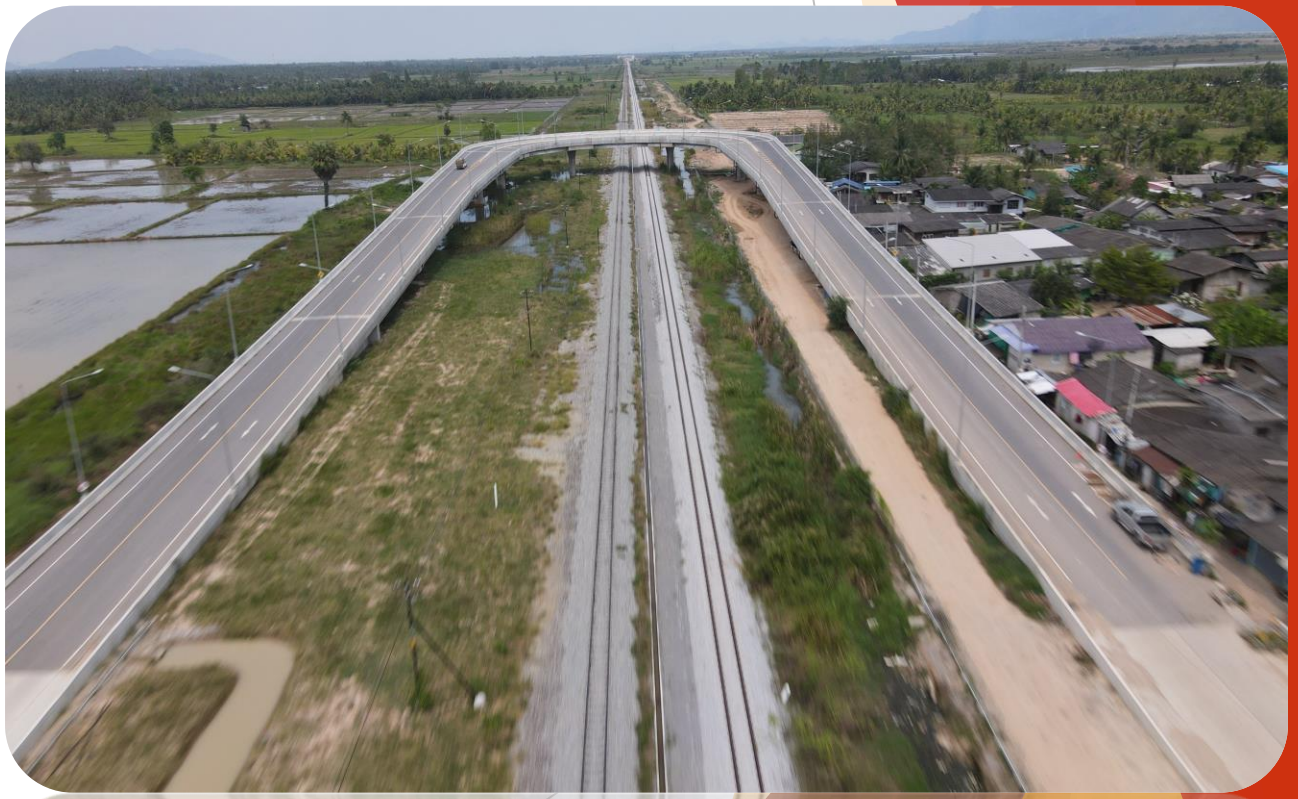
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใต้

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1
ช่วงนครปฐม-หัวหิน
• สัญญาที่ 1 ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล
• สัญญาที่ 2 ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน
ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
• ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
• สัญญาที่ 1 ช่วงประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย
• สัญญาที่ 2 ช่วงบางสะพานน้อย-ชุมพร

ภาพรวมผลงานของโครงการ



ภาพรวมผลงานของโครงการ



ภาพรวมผลงานของโครงการ

ภาพรวมผลงานของโครงการ

ภาพรวมผลงานของโครงการ

ภาพรวมผลงานของโครงการ

ภาพรวมผลงานของโครงการ

รูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางข้ามทางรถไฟ

ทางรถไฟยกระดับ
(Elevated Railway)

สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ
(Overpass)

สะพานรถยนต์รูปตัวยู
(U-bridge)

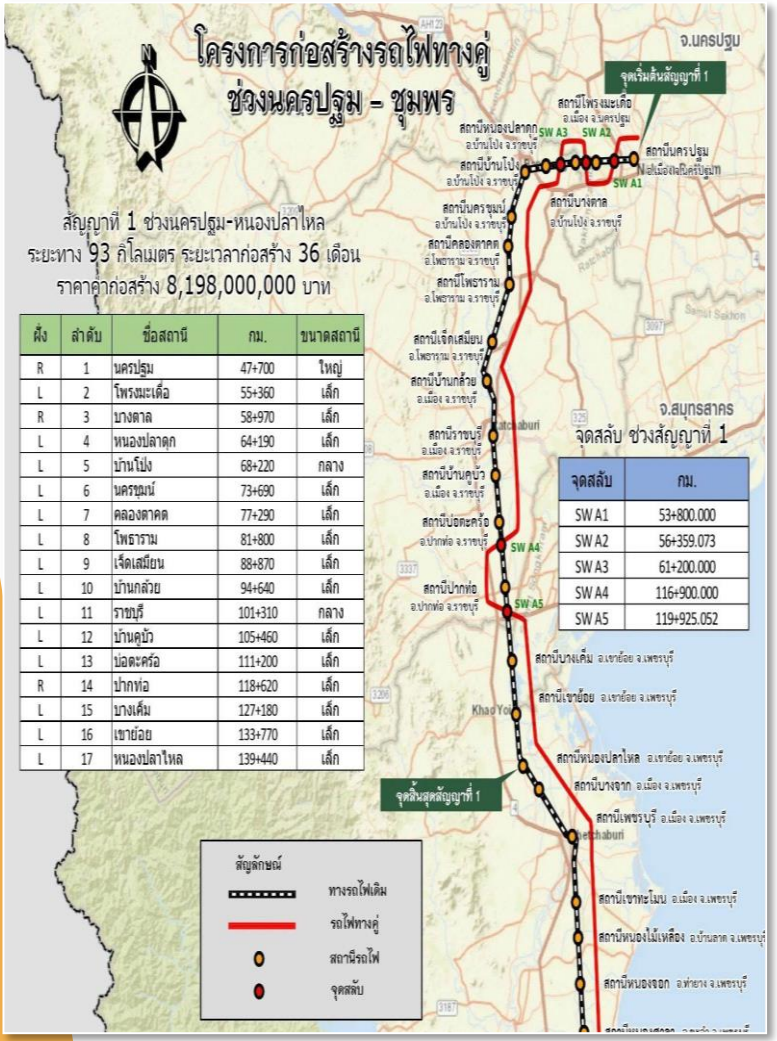
ทางลอด (Underpass)

ท่อเหลี่ยม (Box Culvert)

ถนนบริการ (Service Road)

ลักษณะงานโครงการ

โครงการรถไฟทางคู่สายใต้ สัญญาที่ 1 (นครปฐม – หนองปลาไหล)



ฝั่ง	ลำดับ	ชื่อสถานี	กม.	ขนาดสถานี
R	1	นครปฐม	47+700	ใหญ่
L	2	โพรงมะเดื่อ	55+360	เล็ก
R	3	บางตาล	58+970	เล็ก
L	4	หนองปลาดุก	64+190	เล็ก
L	5	บ้านโป่ง	68+220	กลาง
L	6	นครชุมน์	73+690	เล็ก
L	7	คลองตาคต	77+290	เล็ก
L	8	โพธาราม	81+800	เล็ก
L	9	เจ็ดเสมียน	88+870	เล็ก
L	10	บ้านกล้วย	94+640	เล็ก
L	11	ราชบุรี	101+310	กลาง
L	12	บ้านคูบัว	105+460	เล็ก
L	13	บ่อตะคร้อ	111+200	เล็ก
R	14	ปากท่อ	118+620	เล็ก
L	15	บางเค็ม	127+180	เล็ก
L	16	เขาย้อย	133+770	เล็ก
L	17	หนองปลาไหล	139+440	เล็ก

จุดสลับ	กม.
SW A1	53+800.000
SW A2	56+359.073
SW A3	61+200.000
SW A4	116+900.000
SW A5	119+925.052

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่
ช่วงนครปฐม – หัวหิน
สัญญาที่ 1 ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล
ช่วงกม.47+700 – 140+700
ระยะทางประมาณ 93 กิโลเมตร
ระยะเวลาก่อสร้าง 56 เดือน
มูลค่างานก่อสร้าง 8,198,000,000 บาท

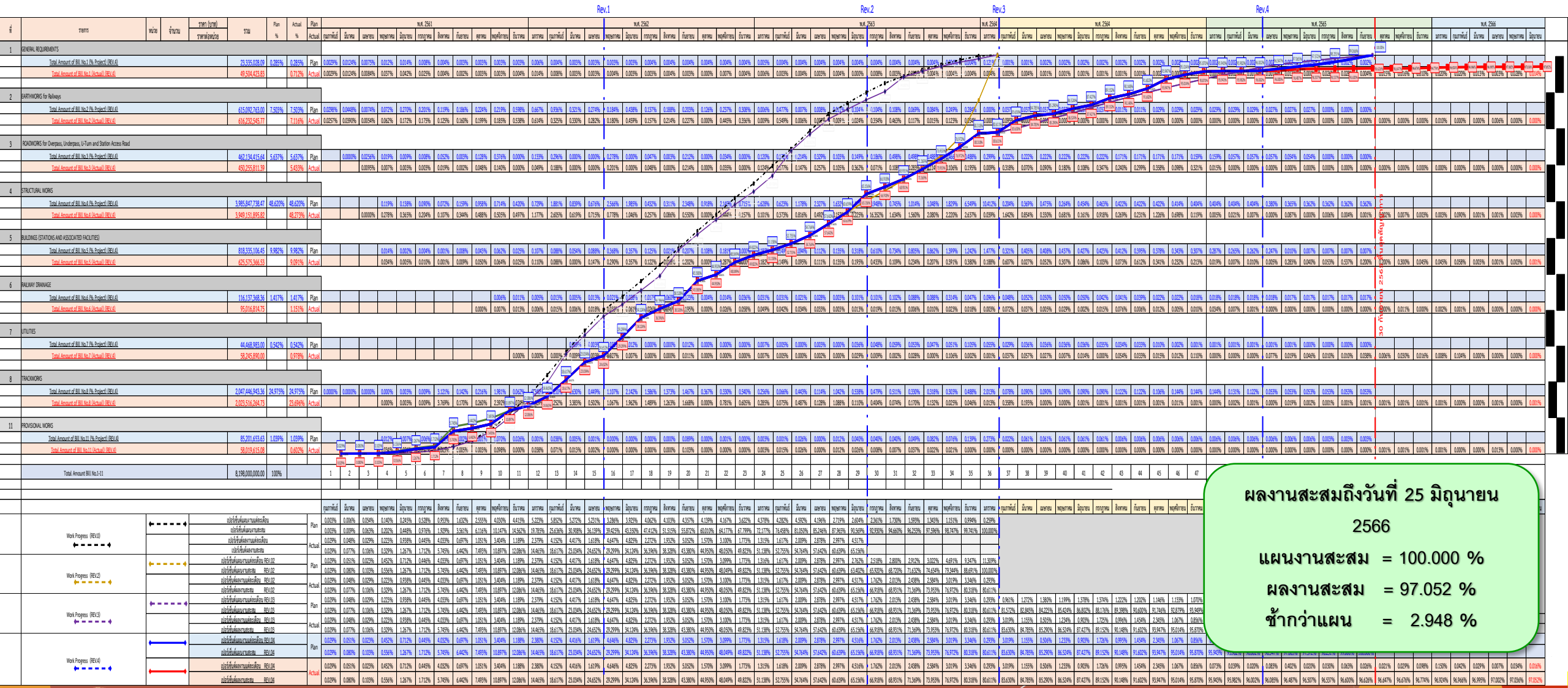
1. รวมระยะทาง 93 กิโลเมตร
2. สัญญามูลค่าโครงการรวม 8,198,000,000 บาท
3. เริ่มปฏิบัติงานตามหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2561
4. กลุ่มที่ปรึกษา CSCS เป็นผู้บริหารโครงการและควบคุมงาน
5. บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนยิเนียริ่ง (1964) จำกัด ผู้รับจ้าง
6. ทางรถไฟเพิ่ม 1 ทาง จุดเริ่มต้นที่ กม. 47+700 สิ้นสุดที่ กม. 140+700
7. 1. สะพานรถไฟ 82 สะพาน
   2. สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง 1 สะพาน
   3. สะพานข้ามทางรถไฟ 12 แห่ง
   4. สะพานกลับรถ 19 แห่ง
   5. ทางลอดใต้ทางรถไฟ 3 แห่ง
   6. สถานีรถไฟ 17 สถานี
   7. งานสะพานลอยคนเดินข้าม 26 แห่ง
   8. งานระบบระบายน้ำ

แนวเส้นทางการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ สัญญาที่ 1

สัญญาที่ 1 (นครปฐม – หนองปลาไหล)

ลำดับ	สถานี	จังหวัด
1	นครปฐม	นครปฐม
2	โพรงมะเดื่อ	
3	บางตาล	ราชบุรี (12 สถานี)
4	ชุมทางหนองปลาดุก	
5	บ้านโป่ง	
6	นครชุมน์	
7	คลองตาคต	
8	โพธาราม	
9	เจ็ดเสมียน	
10	บ้านกล้วย	
11	ราชบุรี	
12	บ้านคูบัว	
13	บ่อตะคร้อ	
14	ปากท่อ	
15	บางเค็ม	สมุทรสงคราม
16	เขาย้อย	เพชรบุรี
17	หนองปลาไหล	

ความก้าวหน้าของโครงการ ณ (วันที่ 25 มิถุนายน 2566)



ผลงานสะสมถึงวันที่ 25 มิถุนายน 2566

แผนงานสะสม = 100.000 %

ผลงานสะสม = 97.052 %

ช้ากว่าแผน = 2.948 %

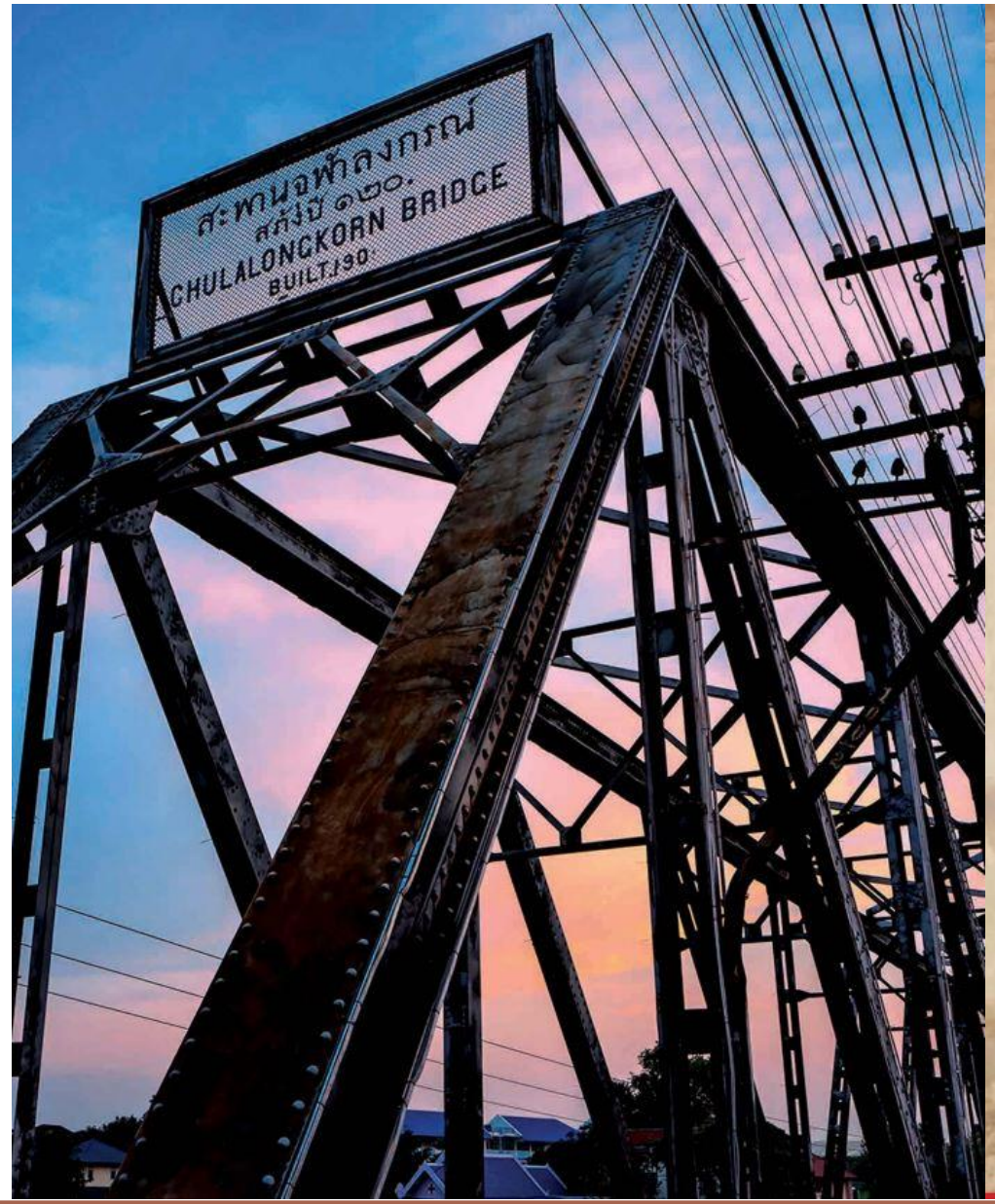
ตารางแสดงความก้าวหน้าสะสมของโครงการ จนถึงวันที่ 25 กรกฎาคม 2566

แผนงานสะสม = 100.000 % ผลงานสะสม = 97.052 % ช้ากว่าแผนงาน = 2.948%

BILL No.	DESCRIPTION	CONTRACT AMOUNT (Rev.02)		PLAN									ACTUAL									PROGRESS			
				THIS MONTH			PREVIOUS			ACCUMULATED			THIS MONTH			PREVIOUS			ACCUMULATED			THIS MONTH		ACCMULATED AHEAD/(BEHIND)	
		Baht	% Weight	Baht	%	% Weight	Baht	%	% Weight	Baht	%	% Weight	Baht	%	% Weight	Baht	%	% Weight	Baht	%	% Weight	+ / - (%)	% Weight	+ / - (%)	% Weight
1	GENERAL REQUIREMENTS	23,335,028.09	0.285%	-	0.000%	0.000%	49,588,094.09	100.000%	0.605%	49,588,094.09	100.000%	0.605%	1,165,071.00	2.350%	0.014%	54,922,456.83	115.331%	0.698%	57,190,456.83	117.681%	0.712%	2.350%	0.014%	17.681%	0.107%
2	EARTHWORKS for Railways	615,092,763.00	7.503%	-	0.000%	0.000%	584,758,248.61	100.000%	7.133%	584,758,248.61	100.000%	7.133%	-	0.000%	0.000%	583,343,373.39	99.758%	7.116%	583,343,373.39	99.758%	7.116%	0.000%	0.000%	-0.242%	-0.017%
3	ROADWORKS for Overpass, Underpass, U-Turn and Station Access Road	462,134,415.64	5.637%	-	0.000%	0.000%	466,933,882.72	100.000%	5.696%	466,933,882.72	100.000%	5.696%	30,000.00	0.006%	0.000%	445,389,084.45	95.386%	5.433%	445,389,084.45	95.392%	5.433%	0.006%	0.000%	-4.608%	-0.263%
4	STRUCTURAL WORKS (Concrete Railway Bridge , Steel Railway Bridge , Railway Crossing)	3,985,847,738.47	48.620%	-	0.000%	0.000%	3,980,342,058.85	100.000%	48.553%	3,980,342,058.85	100.000%	48.553%	40,000.00	0.001%	0.000%	3,957,175,422.44	99.423%	48.273%	3,957,381,219.06	99.424%	48.273%	0.001%	0.000%	-0.576%	-0.280%
5	BUILDINGS (STATIONS AND ASSOCIATED FACILITIES)	818,335,106.45	9.982%	-	0.000%	0.000%	864,327,252.60	100.000%	10.543%	864,327,252.60	100.000%	10.543%	30,000.00	0.003%	0.001%	745,033,047.64	86.221%	9.089%	745,229,585.64	86.224%	9.091%	0.003%	0.001%	-13.776%	-1.452%
6	RAILWAY DRAINAGE	116,137,368.36	1.417%	-	0.000%	0.000%	102,457,661.34	100.000%	1.250%	102,457,661.34	100.000%	1.250%	-	0.000%	0.000%	94,340,665.04	92.078%	1.151%	94,340,665.04	92.078%	1.151%	0.000%	0.000%	-7.922%	-0.099%
7	UTILITIES	44,468,983.00	0.542%	-	0.000%	0.000%	84,476,684.00	100.000%	1.030%	84,476,684.00	100.000%	1.030%	-	0.000%	0.000%	80,167,977.58	94.900%	0.978%	80,167,977.58	94.900%	0.978%	0.000%	0.000%	-5.100%	-0.052%
8	TRACKWORKS	2,047,446,943.36	24.975%	-	0.000%	0.000%	2,015,495,995.38	100.000%	24.585%	2,015,495,995.38	100.000%	24.585%	30,000.00	0.001%	0.001%	1,942,475,195.22	96.381%	23.695%	1,942,545,405.22	96.382%	23.696%	0.001%	0.001%	-3.618%	-0.889%
11	PROVISIONAL WORKS	85,201,653.63	1.039%	-	0.000%	0.000%	49,620,122.41	100.000%	0.605%	49,620,122.41	100.000%	0.605%	-	0.000%	0.000%	49,412,951.82	99.582%	0.602%	49,412,951.82	99.582%	0.602%	0.000%	0.000%	-0.418%	-0.003%
TOTAL		8,198,000,000.00	100.00%	-		0.000%	8,198,000,000.00		100.000%	8,198,000,000.00		100.000%	4,035,615.62		0.016%	7,952,260,174.41		97.036%	7,956,295,790.03		97.052%		0.016%		-2.948%

จังหวัดราชบุรี
ในยุคสงครามโลกครั้งที่ ๒

ความเป็นมาจังหวัดราชบุรีในยุคสงครามโลกครั้งที่ 2



สมัยนั้นตัว อ.เมืองราชบุรี ใช้การคมนาคมขนส่งทางเรือ และทางรถไฟเป็นหลัก บริเวณริมแม่น้ำแม่กลองคลาคล่ำเป็นด้วยเรือกระแชง (เรือเอี้ยมจุ๊น) เรือสำปั้น แพที่พักอาศัย จอดอยู่เรียงรายสองข้างตลิ่ง บ้างก็นำสินค้ามาส่ง บ้างก็จอดรอเพื่อเตรียมส่งสินค้าไปขาย สินค้าที่ซื้อ-ขายกัน อาทิ โอ่ง อ่าง กระถาง ดิน เครื่องปั้นดินเผา ปูนขาว เกลือ เป็นต้น ท่าเรือที่ใช้กันอยู่มีหลายท่า ที่สำคัญ คือ ท่าเรือเทศบาล 2 ท่า ท่าเรือแดง ท่าเรือเขียว ท่าเรือฝั่งทหาร 2 ท่า ท่าเรือขนหินของเรือนจำ ในช่วงสงครามนั้น ทหารญี่ปุ่นยังสร้างท่าเรือของตนเองอีก 1 ท่าบริเวณหน้าจวนผู้ว่าราชการ จ.ราชบุรี (หลังเก่า) ในปัจจุบัน เพื่อใช้ลำเลียงสัมภาระระหว่างแม่น้ำกับสถานีรถไฟ

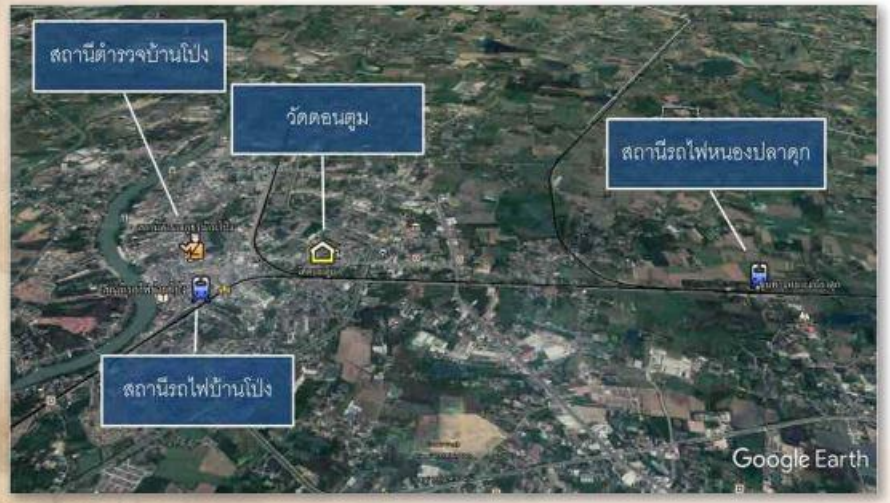
รูปภาพ 8
ทางรถไฟลำเลียงสัมภาระของทหารญี่ปุ่น ระหว่างท่าเรือ-สถานีรถไฟ
ที่มา (นายสละ จันทรวงศ์, 2485-2488)

รูปภาพ 9
ริมแม่น้ำแม่กลอง บริเวณ ถ.วรเดช อ.เมืองราชบุรี

ความเป็นมาจังหวัดราชบุรีในยุคสงครามโลกครั้งที่ 2

เหตุการณ์ปะทะกันที่บ้านโป่ง

หลังจากที่ทหารญี่ปุ่นเข้ามาตั้งค่ายต่างๆ ในประเทศไทย คนไทยส่วนใหญ่มีปฏิกิริยาต่อต้านญี่ปุ่น เพราะถือว่าญี่ปุ่นเป็นผู้รุกรานไทย จึงเกิดเรื่องกระทบกระทั่งระหว่างคนไทยกับทหารญี่ปุ่นขึ้นอยู่เนืองๆ โดยเฉพาะเหตุการณ์ที่ร้ายแรงจนบานปลายเป็นเรื่องราวใหญ่โต ทำลายความสัมพันธ์ระหว่างไทย-ญี่ปุ่น ให้เสื่อมทรามลง จนถึงระดับรัฐบาลต้องลงมาแก้ไขปัญหา คือ เหตุการณ์ปะทะกันของทหารญี่ปุ่นกับกรรมกร ตำรวจและทหารไทยที่ อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2485 โดยมีจุดเกิดเหตุ 2 แห่ง คือ บริเวณวัดดอนตูม และสถานีตำรวจบ้านโป่ง



รูปภาพ 25 แผนที่แสดงที่ตั้งวัดดอนตูม สถานีตำรวจบ้านโป่ง สถานีรถไฟบ้านโป่ง และสถานีหนองปลาดุก สถานที่เกิดเหตุ

รูปภาพ 44
ภาพถ่ายมุมสูงบริเวณสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์

การโจมตีครั้งที่ 5 สะพานจุฬาลงกรณ์

วันที่ 14 มกราคม พ.ศ.2488
เป็นการโจมตีสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ ครั้งที่ 1

จากบันทึกสรุปข่าวฯ ของนายสละ จันทรวงศ์ (2488 : 104-114) ได้บันทึกเรื่องการโจมตีที่สะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ สรุปได้ดังนี้

เหตุการณ์เกิดขึ้นในเวลากลางคืนของ**วันที่ 14 มกราคม 2488** ตรงกับวันอาทิตย์ เดือน 2 ปีระกา ขึ้น 1 ค่ำ เวลาประมาณ 22.40 น. ขณะที่ชาวเมืองราชบุรีกำลังนอนหลับพักผ่อน ก็มีสัญญาณแจ้งเตือนอันตรายดังขึ้น หลังจากนั้นประมาณ 10 นาที ก็ได้ยินเสียงเครื่องบิน บินมาจากทางทิศตะวันตกในระดับความสูง มองไม่เห็นตัวเครื่องบิน แล้วผ่านไปทางทิศตะวันออก

ความเป็นมาจังหวัดราชบุรีในยุคสงครามโลกครั้งที่ 2

การที่เรานำเครื่องบินมาบินเหนือดินแดนไทย และโจมตีที่ตั้งอุปกรณ์สงครามของญี่ปุ่น ก็เพื่อที่จะขับไล่มันออกจากอาณาจักรไทย เพื่อว่าประเทศไทยจะได้กลับเป็นอิสระเป็นเอกราช"

รูปภาพ 49
ภาพวาดใบปลิวฝ่ายสัมพันธมิตร
ที่มา (สละ จันทรวงศ์, 2488 : 117)

การโจมตีครั้งที่ 6 สะพานจุฬาลงกรณ์

วันที่ 30 มกราคม พ.ศ.2488
เป็นการโจมตีสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ ครั้งที่ 2

จากบันทึกสรุปข่าวฯ ของนายสละ จันทรวงศ์ (2488 : 120-121) ได้บันทึกเรื่องการโจมตีที่สะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ ครั้งที่ 2 สรุปได้ดังนี้

เหตุการณ์เกิดขึ้นในเวลากลางคืน ของวันที่ 30 มกราคม พ.ศ. 2488 ตรงกับวันพุธ เดือน 3 ปีระกา แรม 3 ค่ำ เวลาประมาณ 23.00 น. เครื่องบินทิ้งระเบิด B-24 ของฝ่ายสัมพันธมิตร จำนวน 5 ลำ บินมาทิ้งระเบิดบริเวณสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ และเขตที่ตั้งค่ายของทหารญี่ปุ่น หลังจากกลับไปแล้ว ลูกระเบิดชนิดถ่วงเวลาเริ่มระเบิดขึ้น เศษของสิ่งปลูกสร้างกระจายไปทุกทิศทุกทาง บ้านเรือนพังเสียหาย เพลิงไหม้โรงเรียนช่างสตรีราชบุรี และลุกลามต่อไปยังบริเวณใกล้เคียง

ต่อมาในคืนวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2488 ประมาณเที่ยงคืน ลูกระเบิดหน่วงเวลา ขนาด 500 กก. ซึ่งทิ้งลงมาตรงทางรถไฟในคลองฝรั่ง ใกล้กับคลังสรรพาวุธของทหารญี่ปุ่น ถึงเวลาระเบิดขึ้น การระเบิดเป็นไปอย่างรุนแรง ขบวนรถไฟ และตู้โบกี้ที่อยู่ใกล้เคียงพังเสียหาย กระเด็นตกลงไปในคลองฝรั่ง ลูกระเบิด ลูกกระสุนปืนเล็ก ลูกกระสุนปืนใหญ่ที่อยู่ในคลังสรรพาวุธของญี่ปุ่น เกิดระเบิดขึ้นต่อเนื่องเป็นระยะ จนกระทั่งสงบเอาตอน 04.00 น. ของวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2488 บริเวณนี้เต็มไปด้วยซากรถไฟ โรงปั่นไฟฟ้าของเทศบาลเมืองราชบุรีพัง กำแพงเรือนจำพังยาว 50 เมตร ความเสียหายครั้งนี้รุนแรงกว่าครั้งที่แล้ว สะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ชำรุดยิ่งกว่าเก่า

มีลูกระเบิดที่ยังไม่ระเบิด ตกอยู่ตรงใต้สะพานรถไฟ และข้างโรงสูบน้ำอีกหลายลูก ตอนเที่ยงกรมช่างแสงมาปลดชนวนออก จำนวน 2 ลูก เป็นชนิด 500 กก.

บริเวณที่ถูกโจมตีด้วยลูกระเบิด

- บริเวณสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ ด้านฝั่งเมืองราชบุรี 5 ลูก มีขนาด 500 กก. จำนวน 2 ลูก
- บริเวณโรงสูบน้ำเรือนจำ 5 ลูก
- ตามทางรถไฟ 5 ลูก (ด้าน 1 ลูก)
- คลังสรรพาวุธของทหารญี่ปุ่น 3 ลูก (500 กก. 1 ลูก)
- บริเวณสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ ด้านฝั่งค่ายทหาร 7 ลูก

การโจมตีครั้งที่ 7 สะพานจุฬาลงกรณ์

วันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2488
เป็นการโจมตีสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ ครั้งที่ 3 สะพานหัก

คืนวันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2488 เวลาประมาณ 23.00 น. เครื่องบินทิ้งระเบิด B-24 ของฝ่ายสัมพันธมิตร จำนวน 5 เครื่อง บินมาจากทางทิศตะวันตก ร่อนลงทิ้งพลุไฟร่มชูชีพมาในระยะที่ต่ำบริเวณเหนือสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ ทำให้บริเวณตัวเมืองราชบุรี สว่างไสวดุจเวลากลางวัน

เครื่องบินลำแรกทิ้งระเบิดขนาด 150 กก. หลังจากนั้นก็ตามด้วยลำอื่นๆ ไม่มีปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน (ปตอ.) ของฝ่ายญี่ปุ่นยิงต่อต้าน สักกระบอก นักบินจากเครื่องบิน B-24 กราดปืนกลลงในค่ายของทหารญี่ปุ่นบริเวณจวนข้าหลวงฯ

รูปภาพ 50
ภาพวาดเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตรที่มาทิ้งระเบิดที่ราชบุรี
ที่มา (สละ จันทรวงศ์, 2488 : 123)

ความเป็นมาจังหวัดราชบุรีในยุคสงครามโลกครั้งที่ 2

วัดศรีชมพู คลังน้ำมันที่วัดพญาไม้และโคกหม้อ ใช้เวลาโจมตีประมาณ 30 นาที ผลการทิ้งระเบิดทุกอย่างพังพินาศสิ้น โรงสูบน้ำของเทศบาลเมืองราชบุรีพังทลาย

อวสานสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์

เข้าวันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2488 ลูกระเบิดที่หน่วงเวลาที่ทิ้งลงมาเมื่อคืน ซึ่งตกอยู่บนสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ช่วงแรกด้านฝั่งตลาดราชบุรี เกิดระเบิดขึ้นเมื่อเวลา 06.30 น. ส่งผลให้สะพานฯ ช่วงแรกทางฝั่งเมืองราชบุรี หักกลางจมลงสู่แม่น้ำแม่กลอง

รูปภาพ 51
ภาพวาดสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์หัก
ที่มา (สละ จันทรวงศ์, 2488 : 124)

บริเวณที่ถูกโจมตีด้วยลูกระเบิด

- บริเวณสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ ด้านตัวเมือง 6 ลูก (250 กก.)
- ตามแนวสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ 6 ลูก
- ข้างตอม่อสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ในน้ำ 5 ลูก (ไม่ระเบิด 3 ลูก)
- ริมฝั่งตลอดสองข้างสะพานรถไฟ 4 ลูก
- พลุไฟร่มชูชีพ 80 ดวง

ก่อนฝ่ายสัมพันธมิตรจะมาทิ้งระเบิด ทางราชการจะเปิดสัญญาณหวูดให้ทราบ เพื่อที่คนราชบุรีจะได้เตรียมลงหลุมหลบภัย และหนีออกไปนอกเมือง นายพิชัยฯ เล่าต่อว่า ระเบิดส่วนใหญ่จะเป็นชนิดตั้งเวลาไว้ แม้เครื่องบินจะไปแล้ว ก็ยังระเบิดได้ทั้งวันทั้งคืน ตามแต่จะตั้งเวลา

นายพิชัยฯ บอกว่า จุดยุทธศาสตร์ที่ฝ่ายสัมพันธมิตรต้องการทำลาย คือ สะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ เพื่อตัดการส่งกำลังของทหารญี่ปุ่น เคยสอบถามทางราชการว่าทำไมสะพานรถไฟอื่นๆ ก็มีเช่น ที่ จ.เพชรบุรี ไม่ไปทำลาย ทางราชการแจ้งว่า สะพานอื่นๆ เป็นสะพานขนาดเล็ก มีความยาวไม่มาก ทำลายแล้วสร้างใหม่ได้ง่าย แต่สะพานจุฬาลงกรณ์เป็นสะพานที่มีความยาวมาก และเป็นช่วงที่ข้ามแม่น้ำแม่กลองที่มีความกว้างมากที่สุด เมื่อทำลายแล้วยากที่ซ่อมแซมให้กลับมาใช้งานได้ดังเดิม

การทิ้งระเบิดสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ ทิ้งอยู่หลายครั้ง แต่ไม่โดน กี่ครั้งก็จำไม่ได้ จนกระทั่งครั้งสุดท้าย ทิ้งด้วยลูกระเบิดแบบแขวน ซึ่งบางทีอาจเรียกว่าแบบพวงมาลัย สะพานจุฬาลงกรณ์ถูกทำลายด้วยระเบิดแขวนชนิดตั้งเวลา กำหนดให้ระเบิดในตอนเช้า หลังจากการทิ้งลูกระเบิดเมื่อคืนที่ผ่านมา

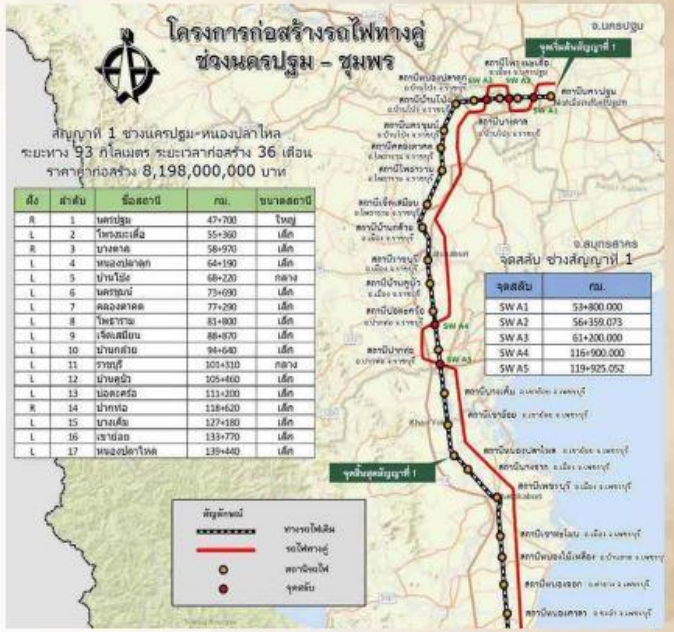
สะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ หักช่วงระหว่างตอม่อแรกนับจากฝั่งตลาดราชบุรี ใช้การไม่ได้ตลอดช่วงสงคราม มาสร้างกลับคืนใหม่หลังสงครามเลิกแล้ว การสัญจรระหว่างนั้น ผู้คนที่เดินทางโดยรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ ไปภาคใต้ ต้องมาจอดแล้วเปลี่ยนรถไฟกัน ระหว่างฝั่งตลาดราชบุรี กับฝั่งศาลเจ้าพ่อหลักเมือง โดยทางราชการได้ทอดสะพานคนเดินทดแทนเชื่อมระหว่างช่วงของสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ที่ขาด คนราชบุรีจึงมีอาชีพเพิ่มอีกหนึ่งอาชีพ คือรับจ้างแบกข้าวของของผู้โดยสารจากฝั่งหนึ่งไปอีกฝั่งหนึ่ง

สอบถามเรื่องหัวรถจักรฯ ที่จมอยู่ใต้สะพาน นั้น นายพิชัยฯ เล่าต่อให้ฟังว่า หลังจากสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์หักแล้ว ญี่ปุ่นได้สร้างสะพานเบี่ยงด้วยไม้ขึ้นทดแทน ซึ่งแนวสะพานเบี่ยงก็คือแนวสะพานธนะรัชต์ ในปัจจุบันนั่นเอง สะพานเบี่ยงทำด้วยไม้มีตอม่อไม้ปักถี่ยิบ แล้วเอารางรถไฟวางไว้ข้างบน โดยทหารญี่ปุ่นได้จ้างคนราชบุรีเป็นคนงาน

หลังจากสร้างสะพานเบี่ยงไม้เสร็จเรียบร้อย ทหารญี่ปุ่นจึงทดลองใช้งาน โดยการนำหัวรถจักรมาวิ่งข้ามจากฝั่งตลาดไปยังฝั่งทหาร โดยมีเฉพาะหัวรถจักรและตู้ฝืน ไม่มีโบกี้สัมภาระแต่อย่างใด ตอนนั้นเวลาประมาณสิบโมงเช้าเศษๆ ปรากฏว่าวิ่งข้ามมาได้เกือบครึ่งทาง สะพานเบี่ยงไม้เกิดหักเพราะรับน้ำหนักไม่ไหว หัวรถจักรจึงจมดิ่งลงไปใต้น้ำ พร้อมมีกลุ่มควันขึ้นโขมง ทหารญี่ปุ่นซึ่งทำหน้าที่พนักงานขับรถไฟเสียชีวิตอยู่ใต้น้ำนั้น จำนวน 2 คน และทหารญี่ปุ่นก็ไม่ได้นำศพผู้เสียชีวิตขึ้นมากระทำพิธีแต่อย่างใดทั้งสิ้น

ความเป็นมาจังหวัดราชบุรีในยุคสงครามโลกครั้งที่ 2

การก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 169 กม. แบ่งออกเป็น 2 สัญญา คือ สัญญาที่ 1 ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล วงเงิน 8,198,000,000 บาท ระยะเวลาก่อสร้าง 36 เดือน ผู้รับจ้างสัญญางานก่อสร้าง บริษัท เอ เอส แอสโซซิเอส เอนยิเนียริ่ง 1964 จำกัด และสัญญาที่ 2 ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน วงเงิน 7,520,000,000 บาท ระยะเวลาก่อสร้าง 36 เดือน โดย บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น เป็นผู้รับจ้างสัญญางานก่อสร้าง



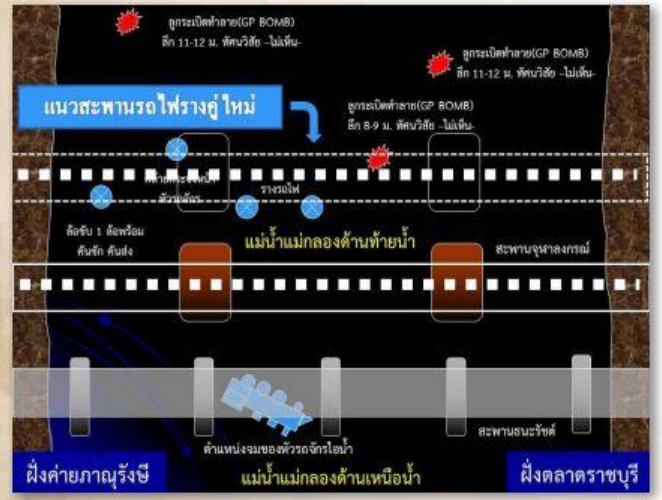
รูปภาพ 102
การก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ช่วง นครปฐม-หนองปลาไหล

พ.ศ.2561

จากผลการสำรวจของ พลโทชัยยุทธ เทพยสุวรรณ เจ้ากรมการทหารช่าง เมื่อกลางปี พ.ศ. 2548 **ซึ่งตั้งใจสำรวจเฉพาะหัวรถจักรเท่านั้น แต่กลับพบลูกระเบิดที่ยังไม่ระเบิด (Unexploded Ordnance คำย่อ UXO) อีก 3 ลูก** บริเวณด้านท้ายน้ำของสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ ซึ่งเป็นแนวการก่อสร้างสะพานรถไฟรางคู่ข้ามแม่น้ำแม่กลองพอดี

ด้วยเหตุนี้ ผู้แทนบริษัทฯ ผู้รับจ้าง ทางรถไฟช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล จึงได้เข้าหารือกับผู้เขียน เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2561 ถึงตำแหน่งของลูกระเบิดที่จมอยู่ ข้าพเจ้าให้คำตอบว่าตำแหน่งลูกระเบิดเมื่อตอนสำรวจในครั้งนั้น เคยผูกทุ่นลอยเอาไว้ แต่ปัจจุบันได้ชำรุดสูญหายไปแล้ว ซึ่งตอนนั้นวางแผนว่าจะจัดนักดำน้ำลงไปสำรวจโดยละเอียดอีกครั้งหนึ่ง เพื่อบันทึกพิกัด และพิสูจน์ทราบว่าเป็นลูกระเบิดชนิดใดกันแน่ ใช่ GP Bomb หรือไม่ ขนาดเท่าใด และลูกระเบิดมีการวางตัวอย่างไร รวมทั้งสภาพโดยรวมของลูกระเบิด แต่ปรากฏว่า ไม่ได้ทำต่อ โครงการยุติไปก่อน

ช่วงที่ต้องสร้างทางรถไฟทางคู่ข้ามแม่น้ำแม่กลอง ณ บริเวณ อ.เมือง จ.ราชบุรี นี่เองที่ทำให้บริษัทฯ ผู้รับจ้างรู้สึกกังวลว่า แนวสะพานรถไฟที่สร้างใหม่คู่ขนานกับสะพานจุฬาลงกรณ์เดิมนั้น จะไปกระทบกับลูกระเบิดที่จมอยู่ใต้น้ำ อาจจะเกิดอันตรายขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง ทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินในบริเวณโดยรอบ หากเกิดระเบิดขึ้นมา



รูปภาพ 103
ภาพจำลอง แนวสะพานรถไฟรางคู่ใหม่ (ไม่ได้มาตราส่วน)

หากจะให้แน่ใจ คงต้องใช้นักดำน้ำลงไปสำรวจตำแหน่งลูกระเบิดใหม่อีกครั้ง รวมทั้งชนิดและสภาพโดยรวมของลูกระเบิด เมื่อได้ตำแหน่งและข้อมูลที่ค่อนข้างชัดเจนแล้ว จึงค่อยนำมาวางแผนการก่อสร้างกันอีกครั้ง ว่าจะมีผลกระทบกับลูกระเบิดดังกล่าวหรือไม่

ความเป็นมา

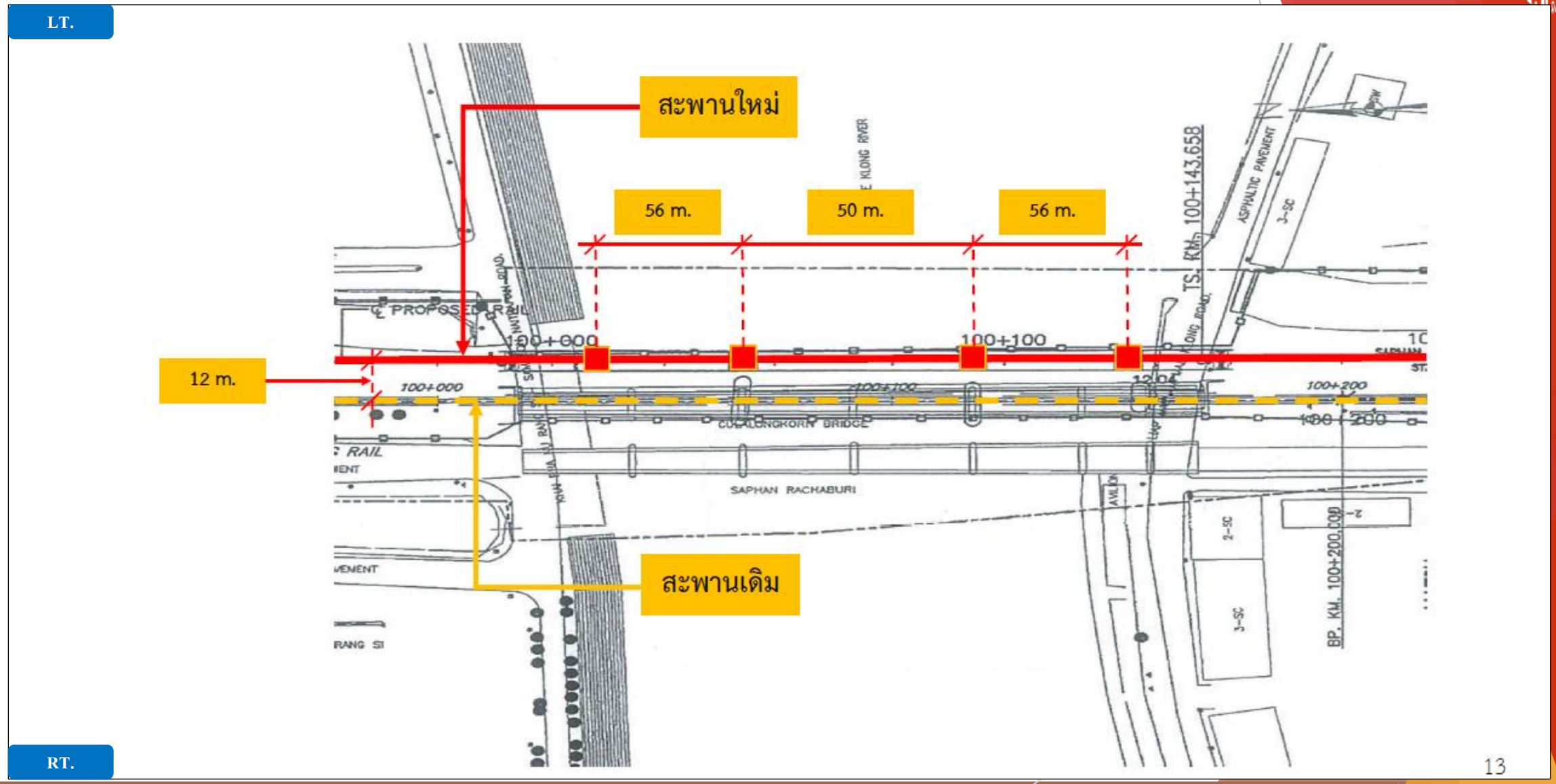
สะพานคานขึงข้ามแม่น้ำแม่กลอง จังหวัดราชบุรี (Extradosed Bridge)

ตั้งแต่เริ่มต้นโครงการฯได้มีการสำรวจพื้นที่การก่อสร้าง แล้วพบวัตถุระเบิดสมัยสงครามโลกครั้งที่ ๒ บริเวณสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ ซึ่งตรงกับแนวก่อสร้างสะพานรถไฟพอดี จึงมีการประชุมในหลายภาคส่วนเพื่อการเก็บกู้วัตถุระเบิดที่พบนี้ ที่ประชุมสรุปว่าการเก็บกู้วัตถุระเบิดมีความเสี่ยงสูงที่วัตถุระเบิดอาจจะระเบิด ในระหว่างการเก็บกู้

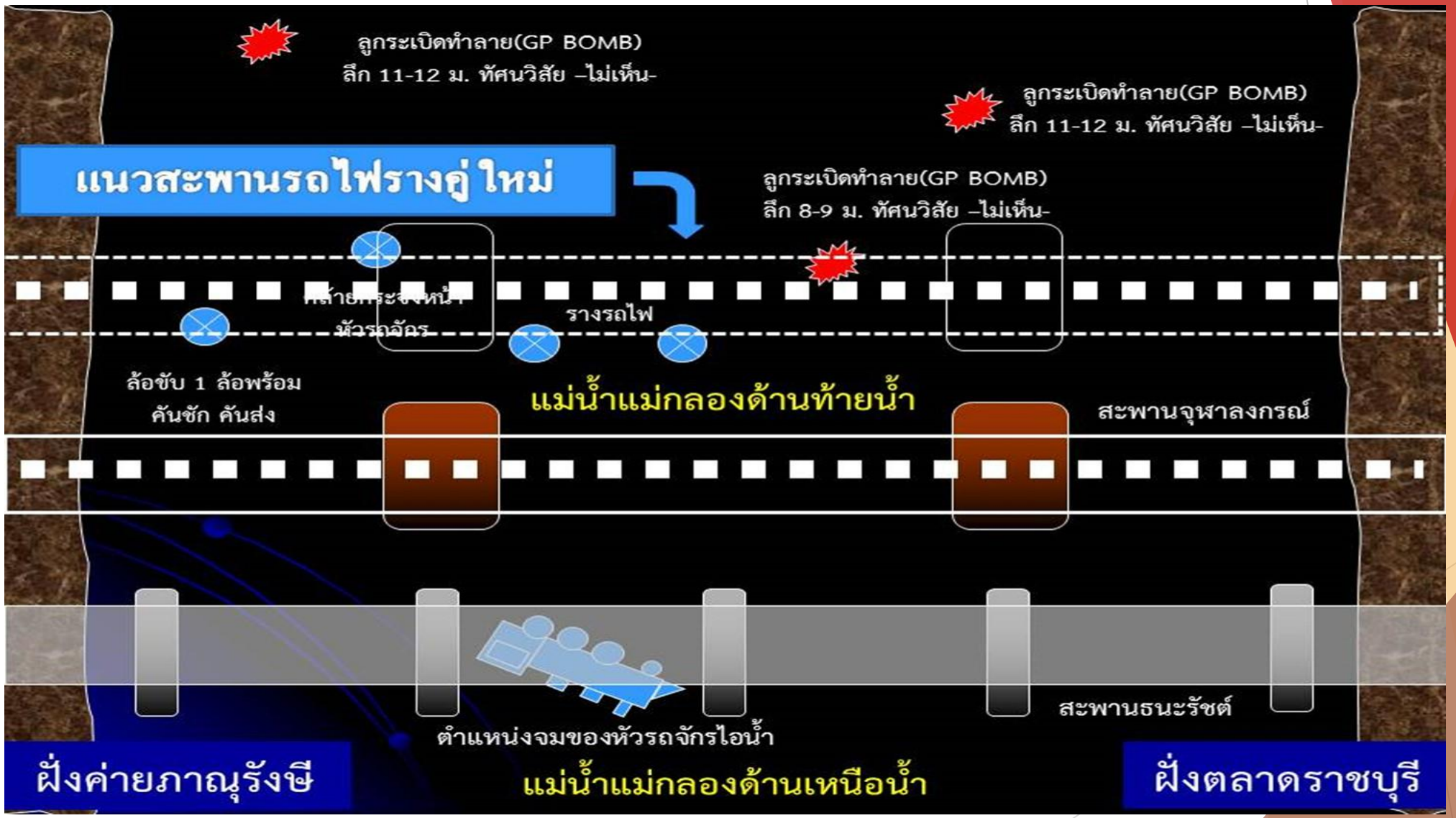
ดังนั้นทุกภาคส่วนจึงให้ทางโครงการฯ ปรับเปลี่ยนรูปแบบการก่อสร้างจากสะพานรถไฟที่มีตอม่อกลางแม่น้ำ เปลี่ยนเป็นสะพานคานขึงที่มีตอม่อแค่ ๒ ฝั่งริมแม่น้ำซึ่งจะไม่กระทบกับวัตถุระเบิดที่พบ จึงเป็นที่มาของการก่อสร้างสะพานคานขึงแห่งนี้ (Extradosed Bridge)

บริเวณก่อสร้างสะพานรถไฟเหล็กข้ามแม่น้ำแม่กลอง

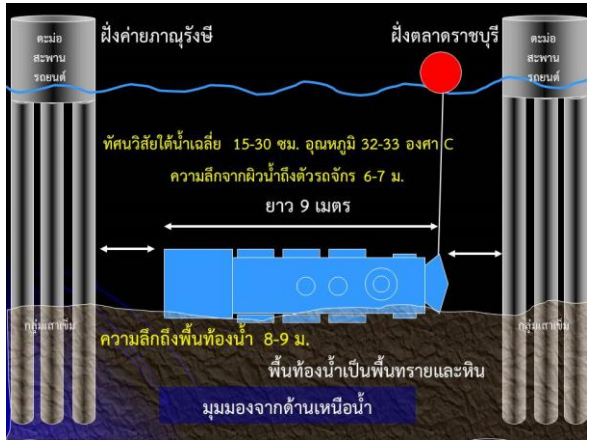
บริเวณก่อสร้างสะพานรถไฟเหล็กข้ามแม่น้ำแม่กลอง

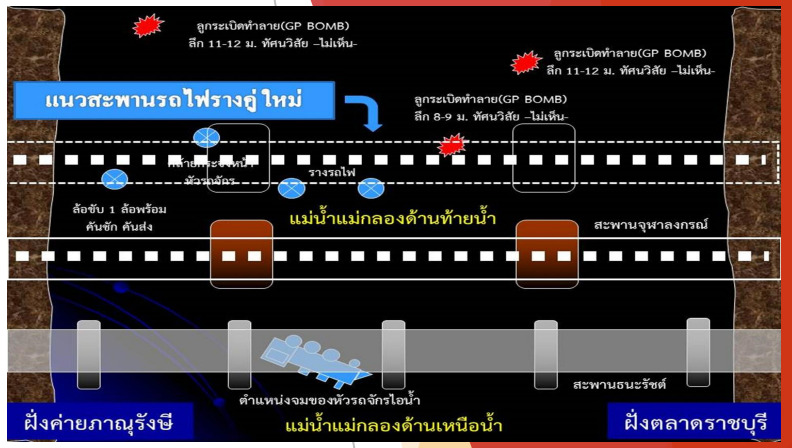


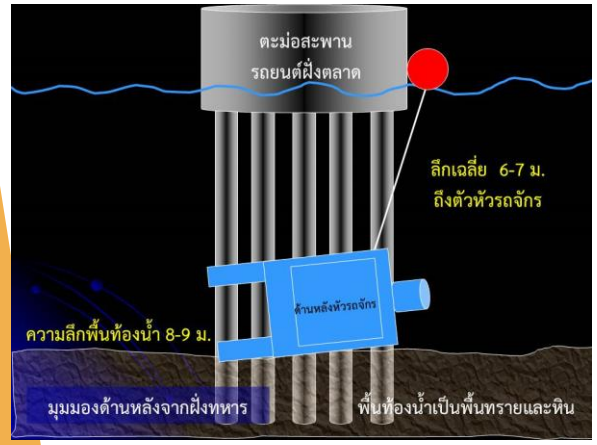
ข้อมูลที่ทราบก่อน ดำเนินการสำรวจเก็บกู้ และทำลายวัตถุระเบิด



ข้อมูลที่ทราบก่อน ดำเนินการสำรวจเก็บกู้ และทำลายวัตถุระเบิด

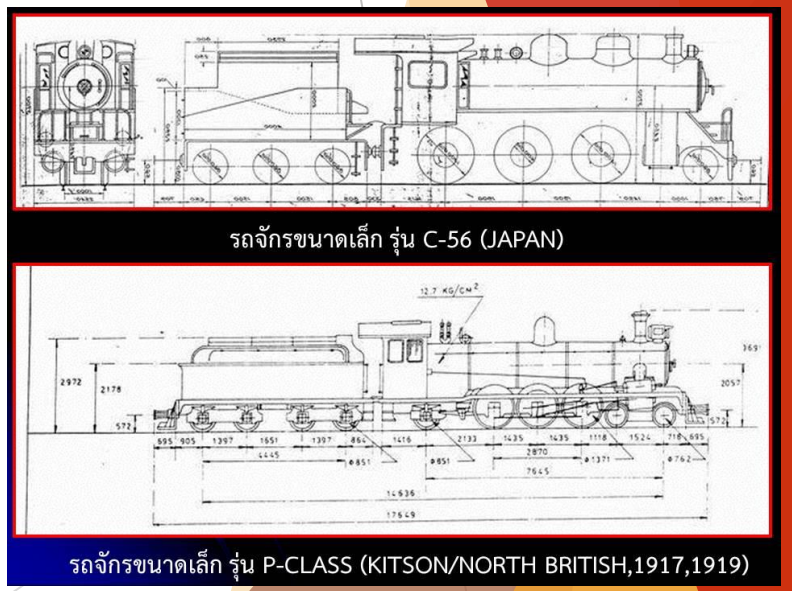






การค้นหาและพิสูจน์ทราบหัวรถจักรสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่จมอยู่ใต้สะพานจุฬาลงกรณ์

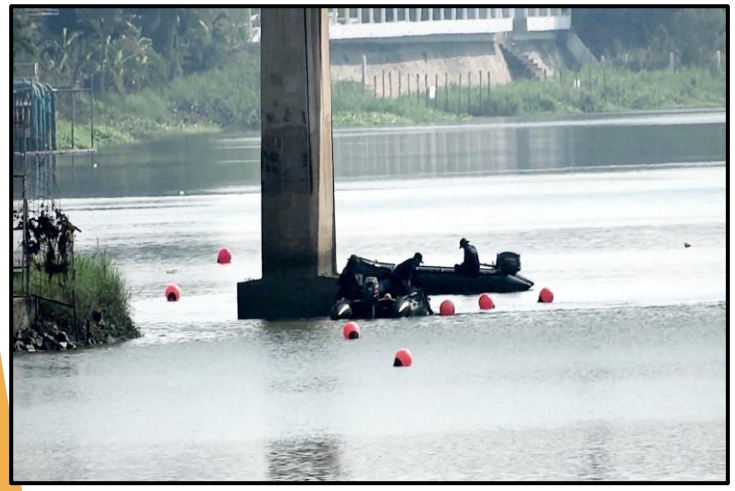
- โดย พลโทชัยยุทธ เทพยสุวรรณ
- เจ้ากรมการทหารช่าง



คณะอนุกรรมการทำงานเก็บกู้ เคลื่อนย้ายและทำลายวัตถุระเบิดบริเวณแม่น้ำแม่กลอง

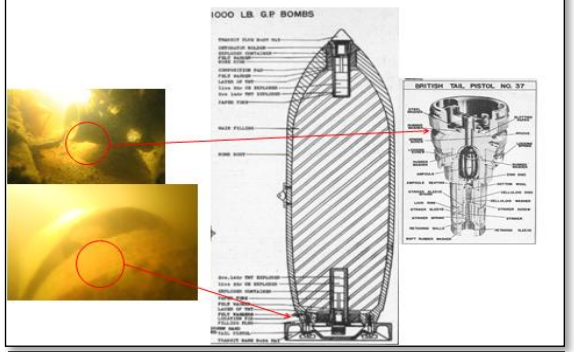
ภาพประกอบ การสำรวจการเก็บกู้ เคลื่อนย้ายและทำลายวัตถุระเบิดบริเวณแม่น้ำแม่กลอง

ภาพประกอบ การสำรวจการเก็บกู้ เคลื่อนย้ายและทำลายวัตถุระเบิดบริเวณแม่น้ำแม่กลอง

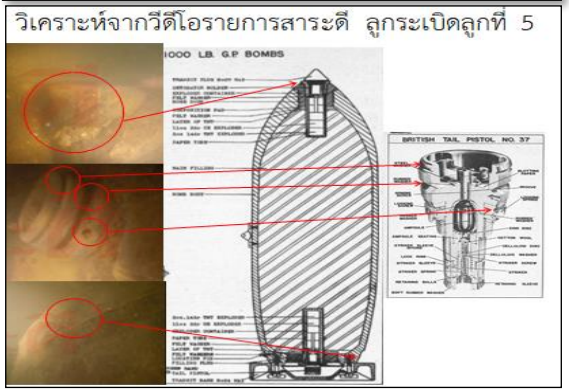


ระเบิดสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 บริเวณสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์

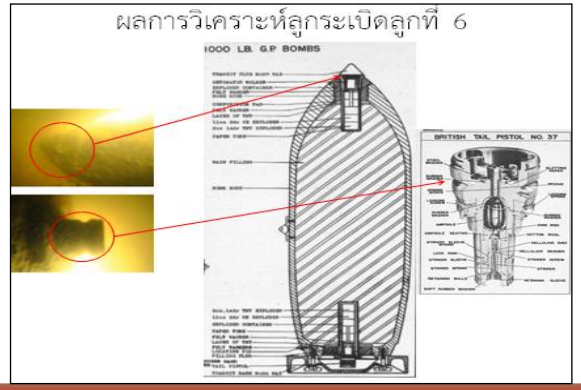
ผลการวิเคราะห์ลูกระเบิดลูกที่ 4



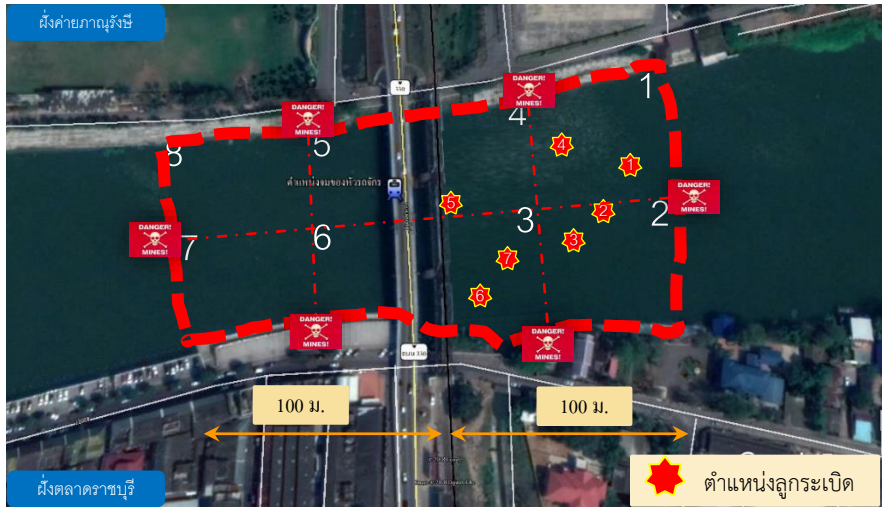
วิเคราะห์จากวีดีโอรายการสาระดี ลูกระเบิดลูกที่ 5



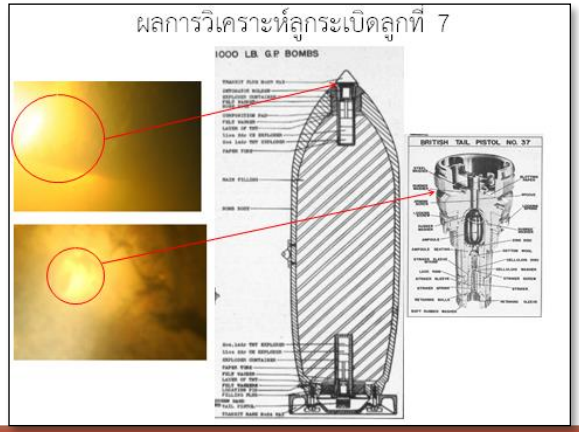
ผลการวิเคราะห์ลูกระเบิดลูกที่ 6



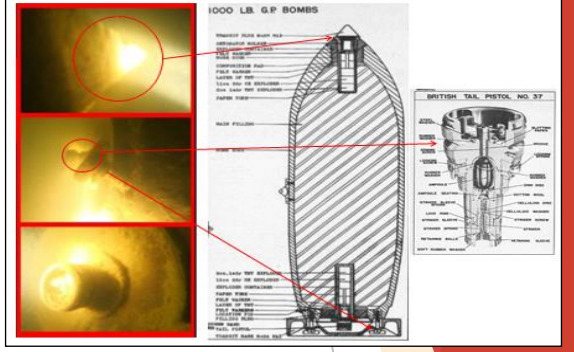
UXO Locations in the riverbed of Maeklong River



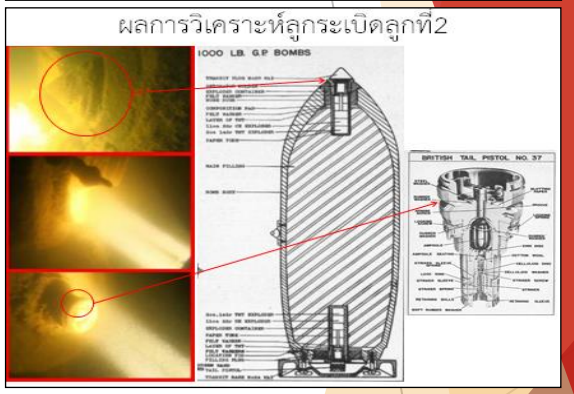
ผลการวิเคราะห์ลูกระเบิดลูกที่ 7



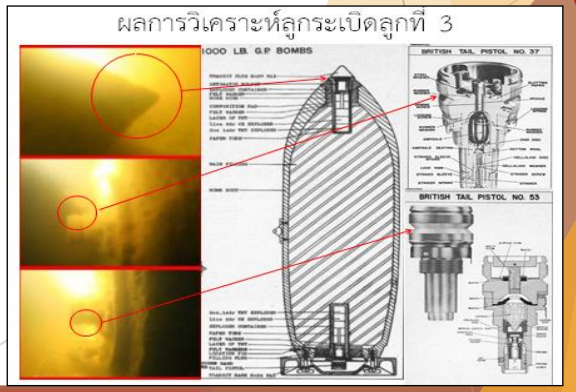
ผลการวิเคราะห์ลูกระเบิดลูกที่1



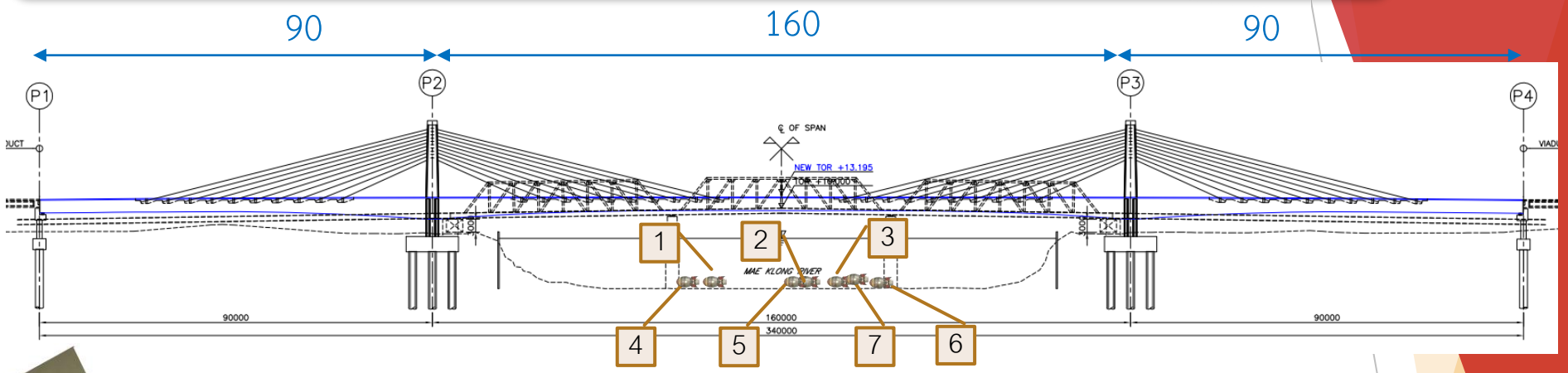
ผลการวิเคราะห์ลูกระเบิดลูกที่2



ผลการวิเคราะห์ลูกระเบิดลูกที่ 3



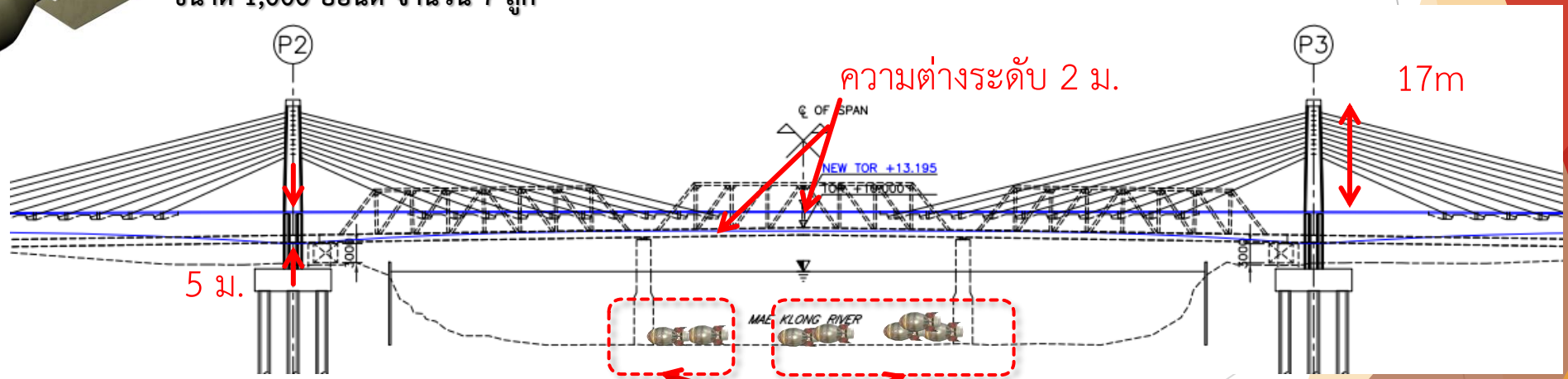
ตำแหน่งลูกระเบิดทิ้งจากเครื่องบิน สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ในพื้นที่ก่อสร้างสะพาน



GP BOMB - AN-M65

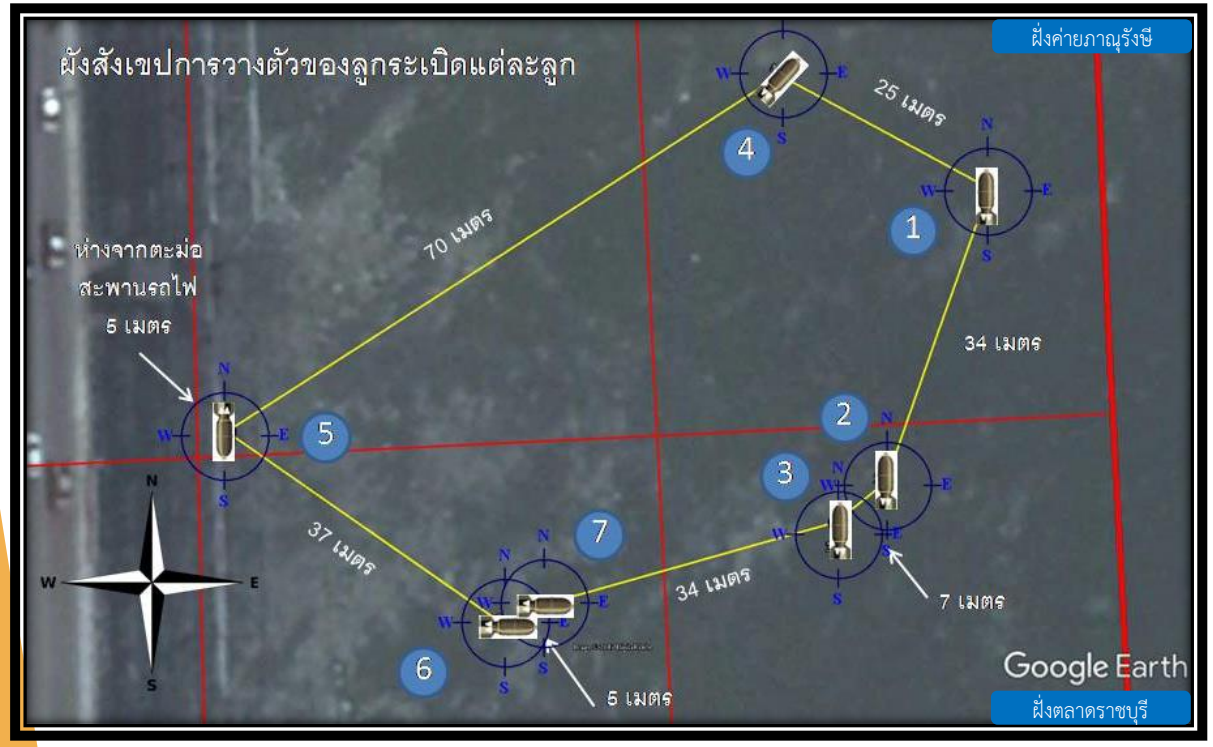
- AN-M65A1

ขนาด 1,000 ปอนด์ จำนวน 7 ลูก



หากก่อสร้างสะพานตามรูปแบบสัญญาจะเป็นอันตราย ลูกระเบิดอาจพร้อมทำงานได้
เมื่อได้รับแรงสั่นสะเทือนหรือแรงกระแทก จากกิจกรรมงานก่อสร้าง

แนวทางการปฏิบัติ การเก็บกู้ เคลื่อนย้ายและทำลายวัตถุระเบิดบริเวณแม่น้ำแม่กลอง



สรุปผลการประชุมคณะอนุกรรมการศูนย์บัญชาการเหตุการณ์การเก็บกู้ เคลื่อนย้าย และทำลายวัตถุระเบิดในแม่น้ำแม่กลอง (วันพุธ ที่ 12 มิถุนายน 2562)

แนวทาง	แนวทางการปฏิบัติ	การวิเคราะห์ความเสี่ยง
1	การทำลายด้วยวิธี (High Order) ทีละลูก ณ จุดที่พบ	เนื่องจากใกล้โครงสร้างสะพานที่มีอยู่เดิม มีความเสี่ยงสูง มีโอกาสระเบิดต่อเนื่องสูง
2	การทำให้หมดสภาพ ณ จุดที่สำรวจพบ (Low Order) ทีละลูก ณ จุดที่พบ	การกระทำวิธีนี้ ถ้าผิดพลาด อาจทำให้เกิด (High Order) ได้เช่นเดียวกับวิธีที่.1 มีความเสี่ยงสูง มีโอกาสระเบิดต่อเนื่องสูง
3	เคลื่อนย้ายลูกระเบิดใต้น้ำไปตามแม่น้ำแม่กลองออกทะเลที่ปากแม่น้ำแม่กลอง ระยะทาง 45 กิโลเมตร และทำลายทิ้งในทะเลเปิดบริเวณปากอ่าวไทย ทำลายด้วยวิธี (High Order)	1. ระยะทางจากลูกระเบิดถึงทะเลเปิด มีระยะทาง 45 กม. 2. ระหว่างทาง 45 กม. ท้องแม่น้ำต้องมีความลึกไม่น้อยกว่า 10 ม. 3. เราไม่มีบอลลูนยกวัตถุใต้น้ำที่ทันสมัย แบบของอังกฤษ 4. พาดผ่าน 2 จังหวัด ราชบุรี และสมุทรสงคราม และต้องอพยพประชาชนทั้ง 2 ฝั่งตลอดแม่น้ำ 300 ม. มีความเสี่ยงสูง การเคลื่อนย้ายมีโอกาสระเบิด 80%
4	เคลื่อนย้ายลูกระเบิดใต้น้ำทีละลูกไปยังหลุมทำลายที่จัดเตรียมไว้ด้านท้ายน้ำ ระยะทาง 940 ม. หลังจากนั้นทำลายลูกระเบิดด้วยวิธี (Low Order)	1. สถานที่ทำลาย (พื้นที่ปลอดภัย) ห่างจากสิ่งปลูกสร้าง 800 เมตร เมื่อได้แล้วทำการขุดหลุมจากท้องคลอง กว้าง 12 ม. ลึก 5-10 ม. เพื่อลดผลกระทบจากการระเบิด 2. การสำรวจแม่น้ำจากจุดที่พบระเบิดไปยังพื้นที่ทำลาย 3. บอลลูนยกวัตถุใต้น้ำแบบของอังกฤษ 4. เรือที่ใช้ลากวัตถุระเบิด 5. มาตรการรักษาความปลอดภัย มีความเสี่ยง การเคลื่อนย้ายมีโอกาสมีความเสี่ยง 80%
5	**การทำให้ปลอดภัย (Render safe procedure)**	**- โดยการตัดที่แผ่นปิดท้ายของลำตัวลูกระเบิดอากาศ ด้วยเครื่องมือตัดด้วยน้ำแรงดันสูง (Water Cutting Machine) ที่สามารถควบคุมระยะไกล** **- เพื่อแยกชนวนลูกระเบิดอากาศ ก่อนทำการเคลื่อนย้ายไปทำลาย ณ สนามทำลายวัตถุระเบิด กองคลังแสงที่ 6 กรมสรรพาวุธทหารบก ตำบลอ่างทอง อำเภอเมือง จังหวัดราชบุรี** **มีความปลอดภัยสูง แต่ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการและงบประมาณมาก**

ขั้นตอน และวิธีการเก็บกู้
เครื่องมือตัดด้วยน้ำแรงดันสูง
(Water Cutting Machine)

Extradosed Bridge

การศึกษาความเหมาะสม คัดเลือกรูปแบบสะพาน

รูปแบบสะพาน ที่ทำการศึกษามี 6 รูปแบบ

ลำดับ	รูปแบบของสะพาน	ความยาวช่วงที่เหมาะสม (m.)	ความสอดคล้องกับแนวความคิด	ความเหมาะสมกับพื้นที่โครงการ
1	I - Girder & U-Girder	20 -35	ต้องมีการก่อสร้างตอม่อกลางน้ำ	×
2	Balance Cantilever Bridge	60 - 200	เหมาะสมกับช่วงความกว้างของลำน้ำ	√
3	Arch Bridge	60 – 300	เหมาะสมกับช่วงความกว้างของลำน้ำ	√
4	Extradosed Bridge	100 – 250	เหมาะสมกับช่วงความกว้างของลำน้ำ	√
5	Truss Bridge	60 – 300	เหมาะสมกับช่วงความกว้างของลำน้ำ	√
6	Cable – Stayed Bridge	40 - 800	ความยาวช่วงพาดมากกว่าความกว้างของลำน้ำ	×

รูปแบบที่ 2 , 3 , 4 , 5 เป็นรูปแบบที่เหมาะสมกับพื้นที่โครงการ

การคัดเลือกรูปแบบสะพาน

ประเด็นที่พิจารณา	Balanced Cantilever	Extradosed	Cable Stayed
พื้นสะพานสูง (m.)	9	5	9
ความสูงเสา (Pylon) (m.)	-	17	40
ค่าความต่างระดับสะพานเดิม (m.)	6	2	2.50

เปรียบเทียบด้านเทคนิครูปแบบสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง

ลำดับ	ลักษณะสะพาน	ข้อห้ามก่อสร้างในลำน้ำ (มีระเบิด)	การสัญจรใต้สะพาน		ความสูง Pylon	ความสั่นสะเทือนของโครงสร้าง
			ทางน้ำ	ทางบก	(ไม่กระทบเมืองเก่า)	
1	I - Girder & U-Girder	×	√	√	√	√
2	Balance Cantilever Bridge	×	×	×	√	√
3	Arch Bridge	×	√	√	√	√
4	Extradosed Bridge	√	√	√	√	√
5	Truss Bridge	×	√	√	√	√
6	Cable – Stayed Bridge	√	√	√	×	×

คะแนนการคัดเลือกรูปแบบสะพาน

ประเด็นที่พิจารณา	คะแนนเต็ม	Balanced Cantilever		Extradosedd		Cable Stayed	
		ตัวคูณ	คะแนนที่ได้	ตัวคูณ	คะแนนที่ได้	ตัวคูณ	คะแนนที่ได้
ค่าก่อสร้าง*	30	0.6	18	1.0	30	0.8	24
การบำรุงรักษา	15	1.0	15	0.8	12	0.6	9
ระยะเวลาก่อสร้าง	20	0.6	12	1.0	20	0.8	16
วิธีการก่อสร้าง	10	1.0	10	0.8	8	0.6	6
ความสวยงาม	10	0.6	6	0.8	8	1.0	10
ผลกระทบต่อโครงการ	15	0.8	12	1.0	15	1.0	15
รวม	**100**		**73**		**93**		**80**

*ค่าก่อสร้าง ตัวสะพานพร้อมเชิงลาด และการยกสถานี (ถ้ามี) แต่ไม่รวมระบบรางและอาณัติสัญญาณ

ดังนั้น การคัดเลือกรูปแบบสะพานคานขึง Extradosed Bridge ในการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง จึงมีความเหมาะสมมากที่สุด เพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคการก่อสร้างและให้การก่อสร้างแล้วเสร็จทันเวลา เนื่องจากไม่สามารถกำหนดระยะเวลาเก็บกู้ระเบิดที่เป็นปัญหาได้แน่ชัด รวมถึงไม่ขัดกับสาระสำคัญตามที่ประชุมร่วมกับคณะอนุกรรมการอนุรักษ์และพัฒนาเมืองเก่าราชบุรี

รูปตัดเปรียบเทียบ เพื่อคัดเลือกรูปแบบสะพาน

สะพานขึง (Cable stayed bridge)

สะพานคานขึง (Extradosed Bridge)

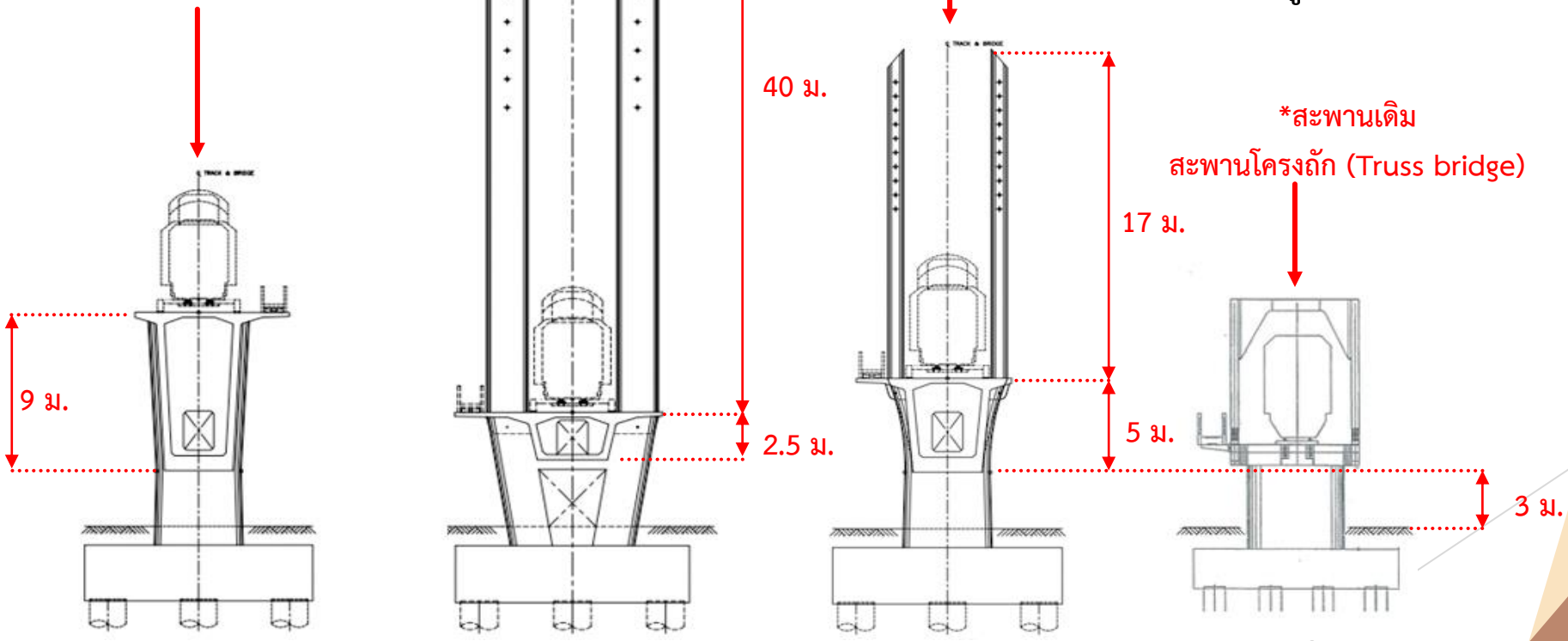
* ใช้โครงสร้างคานสะพาน และเคเบิลรับน้ำหนักร่วมกัน

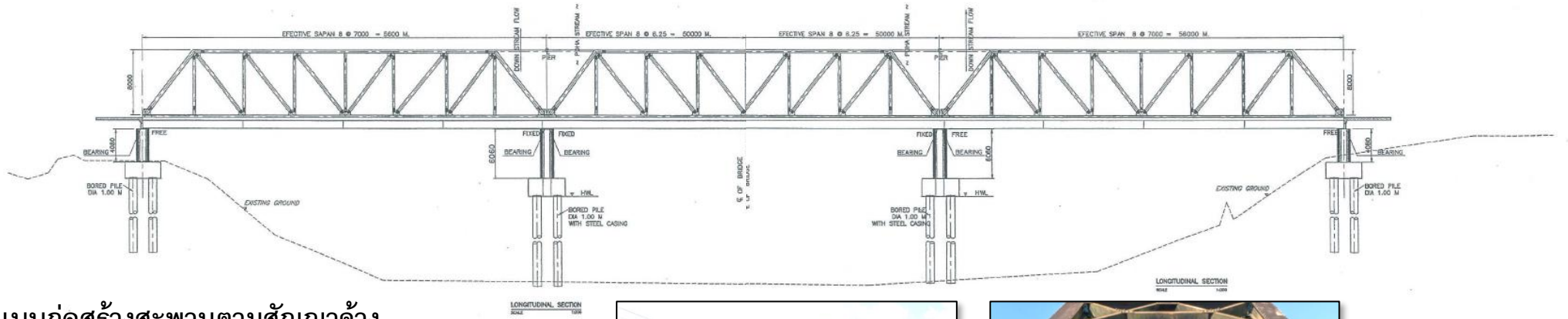
+ ทำให้ส่วนคานสะพาน มีความสูงน้อยกว่าสะพานคานยื่นสมดุล

+ ได้เสาขึงเคเบิลที่มีความสูงน้อยกว่าสะพานขึง

สะพานคานยื่นสมดุล

Balanced cantilever bridge

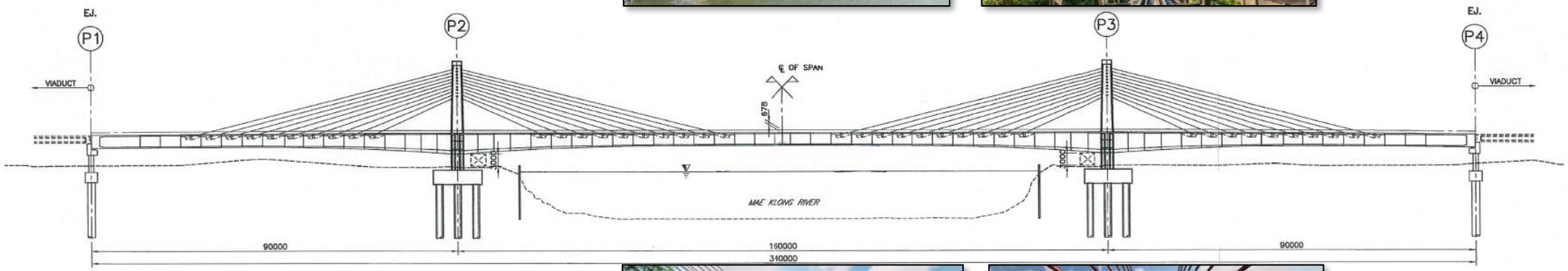




<u>รูปแบบก่อสร้างสะพานตามสัญญาจ้าง</u>

แบบโครงถัก (Truss bridge)

L = [1x56] + [1x50] + [1x56] = 162 m.

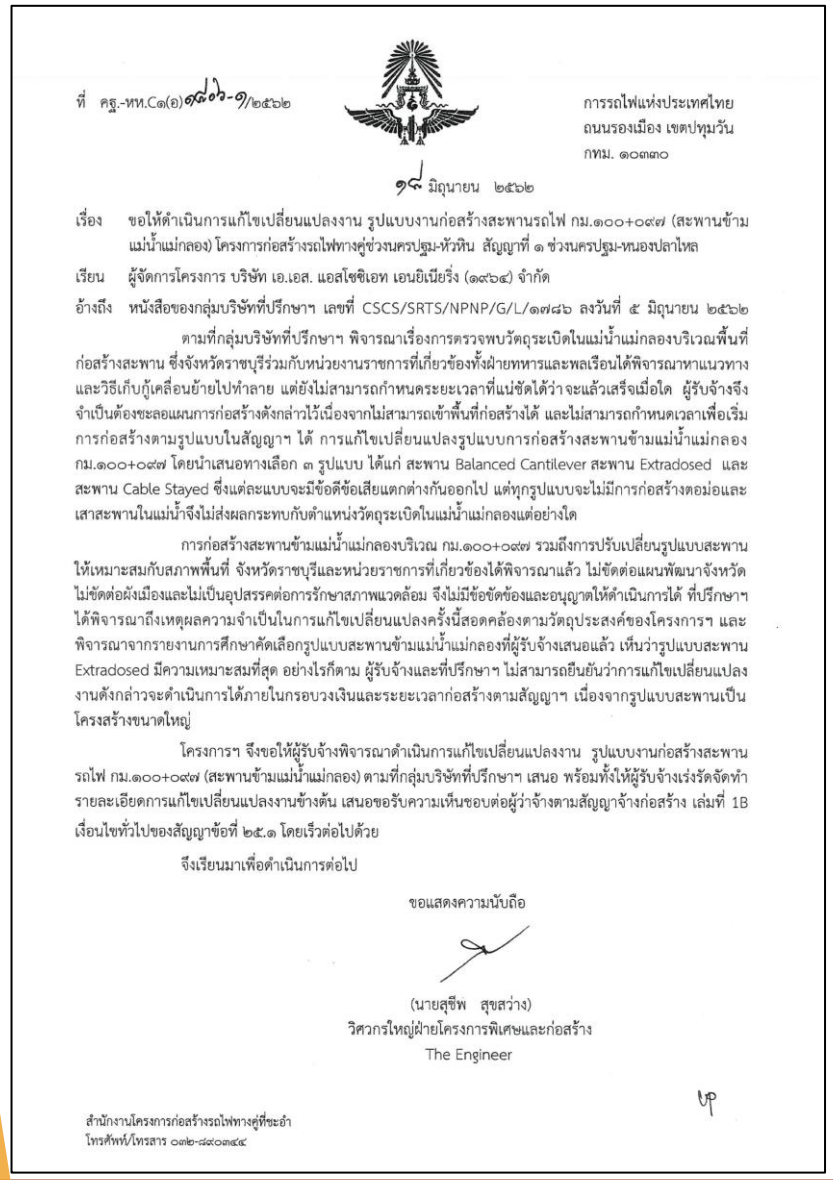


<u>รูปแบบก่อสร้างสะพานตามการแก้ไขเปลี่ยนแปลงงาน</u>

แบบคานขึง (Extradosed bridge)

L = [1x90]+[1x160]+[1x90] = 340 m.

คำสั่งให้ดำเนินการแก้ไขเปลี่ยนแปลงงานโดยวิศวกร (The Engineer)



ที่ ครฐ.-หห.C๑(อ)๗๘๖-๑/๒๕๖๒

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน
กทม. ๑๐๓๓๐

๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๒

เรื่อง ขอให้ดำเนินการแก้ไขเปลี่ยนแปลงงาน รูปแบบงานก่อสร้างสะพานรถไฟ กม.๑๐๐+๐๙๗ (สะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล

เรียน ผู้จัดการโครงการ บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนยิเนียริ่ง (๑๙๖๔) จำกัด

อ้างถึง หนังสือของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาฯ เลขที่ CSCS/SRTS/NPNP/G/L/๑๗๘๖ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๒

ตามที่กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาฯ พิจารณาเรื่องการตรวจพบวัตถุระเบิดในแม่น้ำแม่กลองบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน ซึ่งจังหวัดราชบุรีร่วมกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องทั้งฝ่ายทหารและพลเรือนได้พิจารณาหาแนวทางและวิธีเก็บกู้เคลื่อนย้ายไปทำลาย แต่ยังไม่สามารถกำหนดระยะเวลาที่แน่ชัดได้ว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด ผู้รับจ้างจึงจำเป็นต้องชะลอแผนการก่อสร้างดังกล่าวไว้เนื่องจากไม่สามารถเข้าพื้นที่ก่อสร้างได้ และไม่สามารถกำหนดเวลาเพื่อเริ่มการก่อสร้างตามรูปแบบในสัญญาฯ ได้ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง กม.๑๐๐+๐๙๗ โดยนำเสนอทางเลือก ๓ รูปแบบ ได้แก่ สะพาน Balanced Cantilever สะพาน Extradosed และสะพาน Cable Stayed ซึ่งแต่ละแบบจะมีข้อดีข้อเสียแตกต่างกันออกไป แต่ทุกรูปแบบจะไม่มีการก่อสร้างตอม่อและเสาสะพานในแม่น้ำจึงไม่ส่งผลกระทบกับตำแหน่งวัตถุระเบิดในแม่น้ำแม่กลองแต่อย่างใด

การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองบริเวณ กม.๑๐๐+๐๙๗ รวมถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบสะพานให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ จังหวัดราชบุรีและหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาแล้ว ไม่ขัดต่อแผนพัฒนาจังหวัด ไม่ขัดต่อผังเมืองและไม่เป็นอุปสรรคต่อการรักษาสภาพแวดล้อม จึงไม่มีข้อขัดข้องและอนุญาตให้ดำเนินการได้ ที่ปรึกษาฯ ได้พิจารณาถึงเหตุผลความจำเป็นในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงครั้งนี้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของโครงการฯ และพิจารณาจากรายงานการศึกษาคัดเลือกรูปแบบสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองที่ผู้รับจ้างเสนอแล้ว เห็นว่ารูปแบบสะพาน Extradosed มีความเหมาะสมที่สุด อย่างไรก็ตาม ผู้รับจ้างและที่ปรึกษาฯ ไม่สามารถยืนยันว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงงานดังกล่าวจะดำเนินการได้ภายในกรอบวงเงินและระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาฯ เนื่องจากรูปแบบสะพานเป็นโครงสร้างขนาดใหญ่

โครงการฯ จึงขอให้ผู้รับจ้างพิจารณาดำเนินการแก้ไขเปลี่ยนแปลงงาน รูปแบบงานก่อสร้างสะพานรถไฟ กม.๑๐๐+๐๙๗ (สะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง) ตามที่กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาฯ เสนอ พร้อมทั้งให้ผู้รับจ้างเร่งรัดจัดทำรายละเอียดการแก้ไขเปลี่ยนแปลงงานข้างต้น เสนอขอรับความเห็นชอบต่อผู้ว่าจ้างตามสัญญาจ้างก่อสร้าง เล่มที่ 1B เงื่อนไขทั่วไปของสัญญาข้อที่ ๒๕.๑ โดยเร็วต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุชีพ สุขสว่าง)
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
The Engineer

สำนักงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ที่ชะอำ
โทรศัพท์/โทรสาร ๐๓๒-๘๙๐๓๙๕

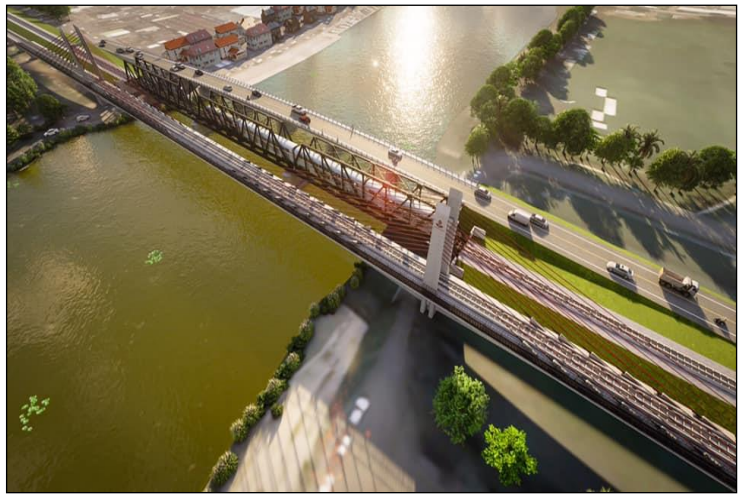
เหตุผลความจำเป็น งานแก้ไขเปลี่ยนแปลง

- การตรวจพบวัตถุระเบิดในแม่น้ำแม่กลอง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน (ตอม่อ)
- ไม่สามารถกำหนดเวลาเริ่มต้นงานก่อสร้างสะพานรูปแบบตามสัญญาได้ เนื่องจากต้องรอฝ่ายทหารทำการเก็บกู้วัตถุระเบิด
- การปรับเปลี่ยนรูปแบบก่อสร้างสะพานให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ไม่ขัดกับแผนพัฒนาจังหวัด และไม่ขัดต่อผังเมืองของจังหวัดราชบุรี รวมถึงไม่เป็นอุปสรรคต่อการรักษาสภาพแวดล้อม

เป็นเกณฑ์พิจารณาใช้
ราคาวัสดุก่อสร้างและราคาน้ำมัน
สำหรับคำนวณราคาค่าก่อสร้าง

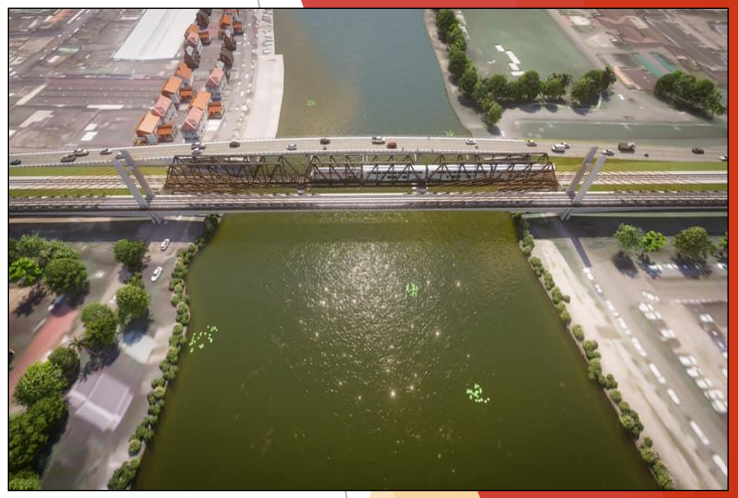
คำสั่งให้ดำเนินการแก้ไขเปลี่ยนแปลงงาน
ตามเงื่อนไขทั่วไปของสัญญา ข้อที่ 25.1 ลงวันที่ 18 มิถุนายน 2562

รูปแบบ 3D งานก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง อ.เมือง จ.ราชบุรี

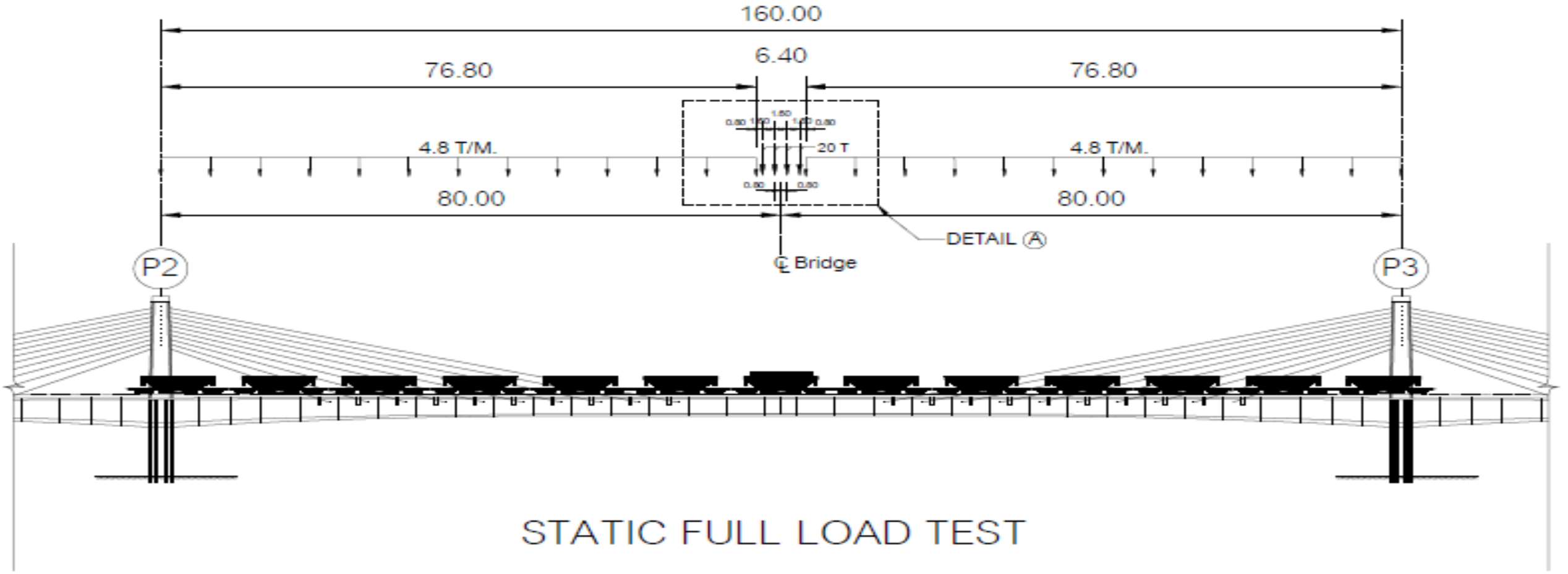


สะพานคานขึงแห่งนี้ใช้รูปแบบ (Extradosed Bridge) หรือสะพานคานขึง ไม่มีเสาตรงกลางแม่น้ำ มีความยาว 160 เมตร และมีความสูง 17 เมตร ถือเป็นสะพานขึงรถไฟแห่งแรกและมีความยาวมากที่สุดในประเทศไทย

เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ สะพานขึงรถไฟแห่งนี้จะเป็นแลนด์มาร์คแห่งใหม่ของเมืองราชบุรี



สะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge)
(งานทดสอบการรับน้ำหนักสะพาน (STATIC FULL LOAD TEST) แล้วเสร็จ)



STATIC FULL LOAD TEST

<u>อ้างอิงมาตรฐานการออกแบบ</u> AREMA - 2004 เรื่องน้ำหนัก (Load) ที่กระทำต่อโครงสร้างทางรถไฟบนสะพาน Extradosed เพื่อใช้ทำการทดสอบจำลองน้ำหนักจริง (Load) ที่กระทำต่อโครงสร้างทางรถไฟบนสะพาน Extradosed จากนั้นทำการวัดการแอ่นตัว (Deflection) บริเวณจุดกึ่งกลางสะพาน

สะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge)
(งานทดสอบการรับน้ำหนักสะพาน (STATIC FULL LOAD TEST) แล้วเสร็จ)

ภาพแสดงน้ำหนัก (Load) ที่กระทำต่อโครงสร้างทางรถไฟบนสะพาน (Extradosed Bridge)

สะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge)
(งานทดสอบการรับน้ำหนักสะพาน (STATIC FULL LOAD TEST) แล้วเสร็จ)

ภาพตัวอย่างแสดงการอ่านค่าระดับการแอ่นตัวด้วยกล้องแบบอ่านค่าอัตโนมัติ (Automatic Leveling)

สรุปผลการทดสอบ

1.Equivalent Static Load Test

20 TONS AT MID-SPAN : Bridge Deflection **= 8.68 mm.**

Allowable - Deflection **= 9.00 mm.** -> Pass

40 TONS AT MIO-SPAN : Bridge Deflection **= 16.52 mm.**

Allowable - Deflection **= 18.00 mm.** -> Pass

60 TONS AT MID-SPAN: Bridge Deflection **= 23.12 mm.**

Allowable - Deflection **= 27.00 mm.** -> Pass

80 TONS AT MID-SPAN : Bridge Deflection (MAX) **= 34.31 mm.**

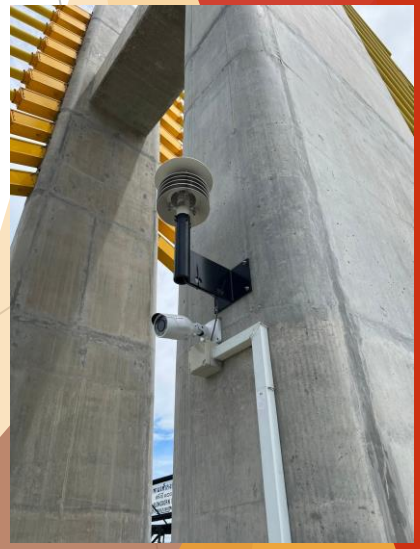
Allowable - Deflection **= 36.00 mm.** -> Pass

2. Static Full Load Test (AREMA 2004 F.B.D)

MAX - Deflection **= 154.38 mm.**

Allowable – Deflection **= 159.00 mm.** ⟶ Pass

งานโครงสร้างทางรถไฟ (STRUCTURAL WORKS
สะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge)



การตั้งชื่อสะพานสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge)

สถานะปัจจุบัน

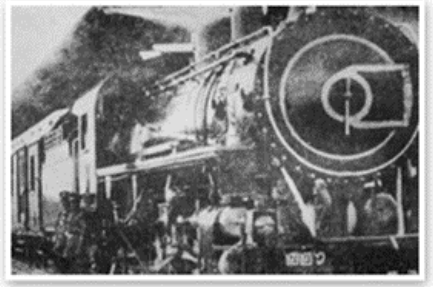
1. ต้องเสนอชื่ออย่างน้อย 3 ชื่อ “หรือชื่ออื่นใดสุดแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ”
2. ประสานงานพิจารณาร่วมกรมศิลปากร และสำนักงานราชบัณฑิตสภา เพื่อขอความเห็นชื่อที่จะนำเสนอ ก่อนเสนอกระทรวงคมนาคม

นำเสนอชื่อสะพาน 2 รายชื่อ ได้แก่ “สะพานบุรฉัตร” และ “สะพานจุฬาลงกรณ์ 2”

1. ชื่อ “สะพานบุรฉัตร”

เนื่องจากสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง นับเป็นสะพานขึงตัวแรกของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่ง บุรฉัตร เป็นพระนามเดิมของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการรถไฟหลวงแห่งกรุงสยามคนแรกและได้รับฉายาว่าพระบิดาแห่งการรถไฟไทย ปัจจุบันมีอนุเสาวรีย์ที่หน้าตึกบัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทย

จากพระกรณียกิจและพระดำริที่ทรงสร้างสรรค์ไว้ยังคงเป็นอนุสรณ์แห่งพระปรีชาสามารถและพระวิริยะอุตสาหะจึงให้ชื่อสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge) นี้ว่า ‘**สะพานบุรฉัตร**’ เพื่อระลึกถึงคุณูปการที่ทรงเคยมีต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมการทหารช่างด้วย



1. ชื่อ “สะพานบุรฉัตร”

ที่มาของชื่อ สะพานบุรฉัตร

พระอนุสาวรีย์ พระบิดาทหารช่าง

1.ชื่ออนุสาวรีย์ : พระอนุสาวรีย์ พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

2.สถานที่ตั้งอนุสาวรีย์ : บริเวณด้านหน้ากองบัญชาการกรมการทหารช่าง ค่ายภาณุรังษี ตำบลโคกหม้อ อำเภอเมือง จังหวัดราชบุรี

3.หน่วยรับผิดชอบในการบำรุงรักษาอนุสาวรีย์ : กองบริการ กรมการทหารช่าง

4.ประวัติการก่อสร้าง : กรมการทหารช่าง ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาต ให้ก่อสร้างพระอนุสาวรีย์ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ประดิษฐานไว้ ณ บริเวณหน้ากองบัญชาการ กรมการทหารช่าง อำเภอเมือง จังหวัดราชบุรี เมื่อประมาณเดือน ธันวาคม 2527 และกรมการทหารช่าง ได้ให้กรมศิลปากรดำเนินการปั้นและควบคุมการหล่อพระรูปมาตั้งแต่เดือน มกราคม 2529เป็นต้นมา

2. ชื่อ “สะพานจุฬาลงกรณ์ ๒”

เนื่องจากสะพานแห่งแรกชื่อสะพานจุฬาลงกรณ์อยู่แล้ว

เมื่อสร้างใหม่อีก 1 ตัวขนานกับสะพานแห่งแรกจึงให้ชื่อว่า

”สะพานจุฬาลงกรณ์ ๒”

CSCS CONSORTIUM งานบริการที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการและควบคุมงานก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ 10800 Tel . 0-2975-9300 Fax. 0-2975-9311 e-mail : maa@maathai.com

เลขที่ CSCS/SRTS/NPNP/G/L/6301 Code : N7

วันที่ 8 มิถุนายน 2565

เรื่อง โปรดประสานกรมศิลปากรและสำนักงานราชบัณฑิตยสภา เพื่อพิจารณาทบทวนการเสนอขอพระราชทานชื่อสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge) ที่บริเวณ กม.100+097.000 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน สัญญาที่ 1 ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล

เรียน ศอบ.2 (PE/CT)

อ้างถึง 1. สัญญาที่ปรึกษา เลขที่ กส.23/ทคค./2560 ลงวันที่ 28 ธันวาคม 2560
2. สัญญาผู้รับจ้าง เลขที่ กส.16/ทคค./2560 ลงวันที่ 28 ธันวาคม 2560
3. บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างก่อสร้างฯ ฉบับที่ 1 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2563
4. บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างก่อสร้างฯ ฉบับที่ 2 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564
5. บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างก่อสร้างฯ ฉบับที่ 3 ลงวันที่ 31 มีนาคม 2564
6. บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างก่อสร้างฯ ฉบับที่ 4 ลงวันที่ 2 มิถุนายน 2564
7. บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างก่อสร้างฯ ฉบับที่ 5 ลงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2565
8. หนังสือที่ปรึกษาฯ เลขที่ CSCS/SRTS/NPNP/G/L/5665 ลงวันที่ 28 มกราคม 2565
9. หนังสือการรถไฟฯ ที่ รฟ1/566/2565 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2565
10. บันทึกข้อความสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0201/กก 348 ลงวันที่ 11 เมษายน 2565

สิ่งที่ส่งมาด้วย หนังสือที่ปรึกษาฯ เลขที่ CSCS1/CSCS/SC1/GEN/L/18928 ลงวันที่ 2 มิถุนายน 2565

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CSCS เพื่อบริหารโครงการและควบคุมงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม - ชุมพร ตามสัญญาที่อ้างถึง 1. และได้ว่าจ้างบริษัท เอ. เอส. แอสโซซิเอท เอนยิเนียริ่ง (1964) จำกัด เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน สัญญาที่ 1 ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล ตามสัญญาที่อ้างถึง 2. ถึง 7. นั้น

ตามที่กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาฯ มีหนังสือถึงการรถไฟฯ ตามที่อ้างถึง 8. ขอหารือการตั้งชื่อสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge) ที่บริเวณ กม.100+097.000 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน สัญญาที่ 1 ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล โดยขอเสนอชื่อสะพานดังกล่าวไว้ 2 ชื่อ คือ “สะพานบุรฉัตร” หรือ “สะพานจุฬาลงกรณ์ 2” เพื่อให้การกำหนดชื่อสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge) เป็นสิริมงคลและเป็นที่รำลึกแก่อนุชนรุ่นหลัง เนื่องด้วยเป็นสะพานรถไฟชนิดคานขึงแขวน Extradosed Bridge แห่งแรกของการรถไฟฯ ที่ก่อสร้างขนานกับสะพานจุฬาลงกรณ์เดิม ทั้งนี้ ตามที่อ้างถึง 9. การรถไฟฯ ได้นำเสนอขออนุมัติชื่อสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge) ทั้ง 2 ชื่อดังกล่าวต่อปลัดกระทรวงคมนาคม ในการขออนุญาตใช้พระนามของพระราชวงศ์ในการตั้งชื่อสะพาน โดยให้เป็นไปตามแนวทางปฏิบัติในการเสนอเรื่องขอพระราชทานนามอาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสถานที่ของทางราชการต่อไป

.../ต่อมา

CSCS CONSORTIUM งานบริการที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการและควบคุมงานก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ 10800 Tel . 0-2975-9300 Fax. 0-2975-9311 e-mail : maa@maathai.com

ต่อมา สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มีหนังสือแจ้งให้การรถไฟฯ พิจารณาทบทวนการเสนอขอพระราชทานชื่อสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge) โดยให้ดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนที่กฎหมาย ข้อบัญญัติ ระเบียบ หรือมติครม. กำหนดไว้ให้ครบถ้วนก่อน แล้วจึงดำเนินการขอพระราชทานชื่อหรือดำเนินการก่อสร้าง นอกจากนี้ สมควรที่หน่วยงานจะได้กำหนดชื่อที่จะขอพระราชทานไปในโอกาสเดียวกันประมาณ 1-3 ชื่อ ซึ่งจะกำหนดชื่อตามโอกาสมหามงคลต่างๆ หรือความสัมพันธ์ที่พระมหากษัตริย์ หรือพระบรมวงศานุวงศ์มีพระราชภารกิจเกี่ยวข้องกับอาคารหรือสถานที่นั้นๆ หรือตามโครงการพระราชดำริของแต่ละพระองค์ตลอดทั้งความเกี่ยวข้องหรือเชื่อมโยงกับสถานที่ และให้ระบุในตอนท้ายว่า “หรือชื่ออื่นใดสุดแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ” ทั้งนี้ ชื่อที่จะขอพระราชทานฯ ต้องไม่นำไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์หรือติดตั้งกับอาคาร สิ่งปลูกสร้างหรือสถานที่ ก่อนได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาต นอกจากนี้ในการจัดทำข้อมูลประกอบการพิจารณานำเสนอจะต้องพิจารณาร่วมกับกรมศิลปากรและสำนักราชงานบัณฑิตยสภา เพื่อพิจารณากำหนดชื่อที่จะเสนอพระราชทานให้ได้ข้อยุติ เช่น การเสนอเรื่องจะต้องระบุวัตถุประสงค์ มีความเกี่ยวเนื่องกับราชวงศ์พระองค์ใดชื่อที่จะขอพระราชทานมีความเกี่ยวข้องอย่างไร เป็นต้น รายละเอียดดังแจ้งตามที่อ้างถึง 10. นั้น

ดังนั้น กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาฯ จึงใคร่ขอให้การรถไฟฯ โปรดประสานกรมศิลปากรและสำนักงานราชบัณฑิตยสภา เพื่อนัดประชุมหารือร่วมกัน เพื่อพิจารณาทบทวน และให้ความเห็นชอบในการกำหนดชื่อสะพานให้ได้ข้อยุติจักได้เสนอขอพระราชทานชื่อสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge) ตามแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องได้ถูกต้องครบถ้วน ทั้งนี้ ได้มอบหมายให้ นายธเนศร์ วงจีรัตน์สกุล ตำแหน่งสถาปนิกโครงการที่ปรึกษาฯ หมายเลขโทรศัพท์ 093-669-9788 เป็นผู้ประสานงานกับการรถไฟฯ และผู้เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายสมชาย หงษ์ทิพรัตน์)
ผู้จัดการโครงการกลุ่มที่ปรึกษาฯ

สำเนาเรียน : ☐ The Engineer (วญส.) รฟท. ☐ PD (ผูอร.) รฟท.
☐ DPD (รอร.) รฟท. ☐ PE/CT (ศอบ.2) รฟท.
☐ PE (รสร.1) รฟท. ☑ APM 1 / ผู้รับจ้าง

ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กองกลาง โทร. ๐๒ ๒๘๓ ๓๐๖๙ โทรสาร ๐๒ ๒๘๑ ๓๑๑๐

ที่ คค ๐๒๐๑/กก ๓๕๘ วันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๕

เรื่อง พิจารณาทบทวนการเสนอขอพระราชทานชื่อสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge) ที่บริเวณ กม.๑๐๐+๐๙๗.๐๐๐ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม – หัวหิน สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล

เรียน รปค.(ขส.) ผ่าน ผช.ปกค.๑

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ รฟท. มีหนังสือที่ รฟ ๑/๕๖๖/๒๕๖๕ ลว. ๓๐ มี.ค. ๒๕๖๕ เรื่อง การขออนุมัติชื่อสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง (Extradosed Bridge) ที่บริเวณ กม.๑๐๐+๐๙๗.๐๐๐ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม – หัวหิน สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม – หนองปลาไหล (เอกสารแนบ ๑)

๒. ข้อเท็จจริง

๒.๑ สลค. มีหนังสือที่ นร ๐๕๐๘/ว(ท) ๑๘๘๖ ลว. ๒๖ มี.ค. ๒๕๕๗ ซักซ้อมแนวทางปฏิบัติในการเสนอเรื่องเพื่อนำความกราบบังคมทูลพระกรุณา เรื่อง การขอพระราชทานชื่ออาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสถานที่ และการก่อสร้างอาคารของทางราชการ โดยให้ส่วนราชการตรวจสอบและดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนที่กฎหมาย ข้อบัญญัติ ระเบียบ หรือ มติ ครม. กำหนดไว้ให้ครบถ้วนก่อน แล้วจึงดำเนินการขอพระราชทานชื่อหรือดำเนินการก่อสร้าง นอกจากนี้ สมควรที่หน่วยงานจะได้กำหนดชื่อที่จะขอพระราชทานไปในโอกาสเดียวกัน ประมาณ ๑ - ๓ ชื่อ ซึ่งจะกำหนดชื่อตามโอกาสมหามงคลต่าง ๆ หรือความสัมพันธ์ที่พระมหากษัตริย์หรือพระบรมวงศานุวงศ์มีพระราชภารกิจเกี่ยวข้องกับอาคารหรือสถานที่นั้น ๆ หรือตามโครงการพระราชดำริของแต่ละพระองค์ ตลอดทั้งความเกี่ยวข้องหรือเชื่อมโยงกับสถานที่ และให้ระบุในตอนท้ายว่า "หรือชื่ออื่นใดสุดแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ" ทั้งนี้ ชื่อที่จะขอพระราชทานฯ ต้องไม่นำไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์หรือติดตั้งกับอาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสถานที่ ก่อนได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาต (เอกสารแนบ ๒)

๒.๒ สลค. มีหนังสือที่ นร ๐๕๐๘/ว ๑๐๑ ลว. ๒๓ ก.พ. ๒๕๖๑ แจ้งข้อสั่งการ นรม. เรื่อง แนวทางการปฏิบัติการเสนอเรื่องที่ต้องนำความกราบบังคมทูลขอพระราชทานพระมหากรุณา ให้กำชับทุกส่วนราชการถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดในเรื่องที่ต้องนำความกราบบังคมทูลพระกรุณาจะต้องดำเนินการด้วยความรอบคอบ ระมัดระวัง และมีข้ออันที่ยุติชัดเจนก่อนจะส่งเรื่องมาเพื่อขอให้นำความกราบบังคมทูลพระกรุณาต่อไป (เอกสารแนบ ๓)

๒.๓ สลค. มีหนังสือที่ นร ๐๕๐๘/ว ๓๔๔๗ ลว. ๗ ธ.ค. ๒๕๖๔ ขอซักซ้อมแนวทางปฏิบัติในการเสนอเรื่องที่ต้องนำความกราบบังคมทูลขอพระราชทานพระมหากรุณาในข้อ ๒.๒ เนื่องจากยังมีส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐเสนอเรื่องที่มีประเด็นปัญหาดังกล่าว อันเป็นเหตุให้ สลค. ไม่สามารถดำเนินการ

นำความ...

๒

นำความกราบบังคมทูลพระกรุณาต่อไปได้ ดังนั้น เพื่อให้การขอพระราชทานพระมหากรุณาในเรื่องต่าง ๆ สามารถดำเนินการนำความกราบบังคมทูลได้อย่างถูกต้อง เรียบร้อย ไม่เป็นที่ระคายเคืองเบื้องพระยุคลบาท โดยให้ถือปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวอย่างเคร่งครัดต่อไป (เอกสารแนบ ๔)

๒.๔ กองอาลักษณ์และเครื่องราชอิสริยาภรณ์ สลค. แจ้งแนวทางปฏิบัติการเสนอเรื่องเพื่อนำความกราบบังคมทูลพระกรุณาขอพระราชทานชื่ออาคาร สถานที่ และสิ่งปลูกสร้าง ในการจัดทำข้อมูลประกอบการพิจารณานำเสนอ สลค. อาทิ ต้องพิจารณาร่วมกับกรมศิลปากร และสำนักงานราชบัณฑิตยสภาเพื่อพิจารณากำหนดชื่อที่จะเสนอพระราชทานให้ได้ข้อยุติ ต้องระบุวัตถุประสงค์ มีความเกี่ยวเนื่องกับราชวงศ์พระองค์ใด ชื่อที่ขอพระราชทานมีความเกี่ยวข้องอย่างไร เป็นต้น (เอกสารแนบ ๕)

๓. เรื่องที่เสนอ

๓.๑ กก. ได้ประสานงาน รฟท. (นายธีระ รุ่งโรจน์สุวรรณ วิศวกรอำนวยการศูนย์บริหารโครงการพิเศษ ๒) เมื่อวันที่ ๘ เม.ย. ๒๕๖๕ ทราบว่า โครงการดังกล่าวมีความคืบหน้าด้านงานโยธาร้อยละ ๘๐ – ๙๐ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือน ก.ย. ๒๕๖๕ ส่วนด้านงานสื่อสารยังมิได้ดำเนินการประกอบกับการตรวจสอบข้อมูลการขอพระราชทานชื่อจากเอกสารเบื้องต้นของ รฟท. พบว่า ยังมิได้ดำเนินการตามแนวทางและขั้นตอนที่กำหนดไว้ในข้อ ๒ โดยเฉพาะการประสานงานกับกรมศิลปากรและสำนักงานราชบัณฑิตยสภาเพื่อกำหนดชื่อที่จะเสนอขอพระราชทาน วัตถุประสงค์และชื่อที่เสนอขอพระราชทานมีความเกี่ยวข้องอย่างไร

๓.๒ กก. พิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้การดำเนินการในเรื่องดังกล่าวเป็นไปตามข้อสั่งการ นรม. ถือปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ และมติ ครม. ที่เกี่ยวข้อง และแนวทางปฏิบัติในข้อ ๒ จึงเห็นควรส่งเรื่องคืน รฟท. เพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ก่อนเสนอ คค. ดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและกรุณามีบัญชาให้ รฟท. เพื่อดำเนินการต่อไป หากกรณีชอบด้วยดำริ

(นางสาวชนิษฐา พัวพันธ์พงษ์)
ผู้อำนวยการกองกลาง

(นางสาวรัชนีพร ธิติทรัพย์)
ผช.ปกค.๑
๑๙ เม.ย. ๒๕๖๕

(นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์)
รองปลัดกระทรวงคมนาคม
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง
๒๐ เม.ย. ๖๕

(นายจเร รุ่งฐานีย์)
รวพ.
๑๐ พ.ค. ๖๕

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผวก.
๖ เม.ย. ๖๕

(นางสาวชนิษฐา พัวพันธ์พงษ์)
ผู้อำนวยการกองกลาง
๒๑ เม.ย. ๖๕

(นายอนันต์ เจนงามกุล)
ญสร.
๑๗ พ.ค. ๖๕

(นายอรรถพล เกาประเสริฐ)
วอร.

(นายสุรณเดช ธูปะวิโรจน์)
วญส.
๑๘ พ.ค. ๖๕

แนวเส้นทางรถไฟทางคู่ นครปฐม-หัวหิน
สถานีชุมทางหนองปลาดุก
อ.เมืองนครปฐม
สถานีนครปฐม
จุดเริ่มต้นโครงการ
อ.บ้านโป่ง
สถานีบ้านโป่ง
สถานีนครชุมน์
อ.โพธาราม
สถานีคลองตาคด
สถานีโพธาราม
นครปฐม
สถานีโพรงมะเดื่อ
สถานีคลองบางตาล
ราชบุรี
สถานีเจ็ดเสมียน
สถานีบ้านกล้วย
อ.เมืองราชบุรี
สถานีราชบุรี
สถานีบ้านคูบัว
สถานีบ่อตะคร้อ
สถานีปากท่อ
อ.ปากท่อ
สถานีบางเค็ม
อ.เขาย้อย
สถานีเขาย้อย
สถานีหนองปลาไหล
อ่าวไทย
สถานีเพชรบุรี
เพชรบุรี
สถานีบางจาก
อ.เมืองเพชรบุรี
สถานีเขาทโมน
สถานีหนองไม้เหลือง
สถานีหนองจอก
อ.ท่ายาง
สถานีหนองศาลา
สถานีชะอำ
อ.ชะอำ
สถานีห้วยทรายเหนือ
สถานีห้วยทรายใต้
สถานีหัวหิน
ประจวบคีรีขันธ์
อ.หัวหิน
สถานีหนองแก
จุดสิ้นสุดโครงการ
สัญลักษณ์
แนวเส้นทางโครงการ
สถานีรถไฟขนาดใหญ่
สถานีรถไฟขนาดกลาง
สถานีรถไฟขนาดเล็ก (ก่อสร้างใหม่)
สถานีรถไฟขนาดเล็ก (ปรับปรุง)

Thank You