โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่กับการพัฒนาชุมชน คนราชบุรี

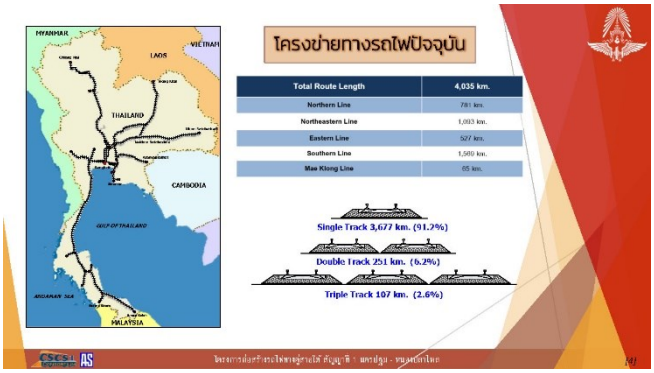
การเสวนา:ราชบุรีศึกษา ครั้งที่ 1

วันที่ 14 ก.ค. 2566 ณ มจธ.ราชบุรี

คุณปัฐตพงษ์ บุญแก้ว

วิศวกรกำกับการกองปรับปรุงทางเขต 1

ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย



โครงข่ายทางรางของประเทศไทยในปัจจุบันมีประมาณ 4,000 กิโลเมตรจะแบ่งออกเป็น 3 แบบก็คือ ทางเดียว Single Track มีสัดส่วน 91.2% ทางคู่ double track สัดส่วน 6.2% และ สามทาง Triple track สัดส่วน 2.6% สำหรับทางคู่ double track เป็นชุดที่ควรจะต้องมีเป็นทาง 2 ทางให้รถไฟมันวิ่งขึ้นหรือ วิ่งลงสวนทางกันได้ ส่วนTriple track คือมี 3 ทางมีอยู่ที่ แถวเชียงรากน้อย ภาชีอันเป็นจุดที่รถไฟติดขัดมาก หรือใช้เลนร่วมกันตรงนั้นก่อนจะแยกออก เป็นเหนืออีสานออกไป ทางแบบนี้จึงไม่จำเป็นต้องมีมาก

ในอดีตที่ผ่านมาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทุกฉบับไม่เคยพูดถึงระบบรางเลย จะเน้นแต่ไฮเวย์อย่างเดียว คือเน้นถนนเป็นหลักก่อนราง แต่ในต่างประเทศเช่น เยอรมัน อเมริกา ญี่ปุ่นเองจะเน้นรางเป็นหลักเป็นโครงข่ายใยแมงมุมหมดมีสถานีรถไฟเป็นชุมทางเชื่อมถนนไปจุดต่างๆ

การที่ประเทศไทยเป็น Single Track เป็นส่วนใหญ่ ตัวอย่างสายใต้มีอยู่ทางเดียวผ่านบ้านโป่ง เจ็ดเสมียนผ่านราชบุรีลงไป ชะอำ หัวหินผ่าน ปราณบุรีลงไปชุมพร ลงไปมีเส้นเดียววิ่งมาเป็นร้อยปีแล้ว ขบวนรถกลางวันกับกลางคืนจาก กรุงเทพฯ จากหาดใหญ่ขึ้นมา เวลาเจอกันเรียกว่าทางลึกใครมาถึงก่อนในสถานีหนึ่งมีทางหลีกเพื่อหลบขบวน ในแต่ละขบวนก็จะถูกจัดลำดับความสำคัญ โดยมีคนจัดขบวนกำหนดให้อีกขบวนหลบในทางหลีก ซึ่งเหตุการณ์อย่างนี้จะเกิดอยู่แถว ๆ ชุมพร ประจวบ เมื่อต้องหลบหรือหลีกทางและระยะเวลาสะสมเรื่อยๆ เกิดความล่าช้าจึงได้ฉายาว่า “หวานเย็น” เลยทำให้ระบบรางขาดความน่าเชื่อถือ ผู้ประกอบการทุกคนทั้งๆที่ทราบว่าระบบรางเป็นระบบที่มีต้นทุนที่ต่ำที่สุดในทางบกซึ่งถูกกว่าทางถนน 50 เปอร์เซนต์ แต่ทำความเชื่อมั่นเรื่องเวลาให้ไม่ได้ เพราะฉะนั้นวิถีที่ดีที่สุดของการทำรถไฟก็คือ ต้องทำทางคู่ให้เกิดขึ้นทั้งประเทศ

การพัฒนาระบบทางคู่จึงแบ่ง 3 เฟส ในทางคู่ระยะที่ 1 มีที่ แก่งคอย-คลองสิบเก้า จิระ-ขอนแก่น ประจวบคิรีขันธ์- ชุมพร ลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกะเบา-จิระและ นครปฐม-หัวหิน ซึ่งเส้นทางราชบุรีจะอยู่ในส่วนนี้ รวมระยะทางรวม 905 กิโลเมตร ทั้งหมดนี้มีมูลค่ากว่า 4 แสนล้านบาท และดำเนินการสร้างเกือบแล้วเสร็จ ซึ่งทางคู่ระยะที่ 1 เป็นเส้นทางที่มีความจำเป็นเร่งด่วนกว่าเพื่อลดการหลบหลีกขบวนรถทางคู่ระยะที่ 2 อยู่ในระยะ implement สู่การขออนุมัติโครงการจากรัฐบาล โดยได้ออกแบบเสร็จผ่านการพิจารณาจาก EIA เรียบร้อยแล้ว

ทางคู่ระยะที่ 3 ก็คือเด่นชัย -เชียงรายเชียงของ บ้านไผ่ -นครพนม จะเป็นทางคู่เคลื่อนไหวขึ้นไป เชื่อมเป็น connectivity เปิดโอกาสให้เราไปเชื่อมต่อชายแดนประเทศ กับเพื่อนบ้านเราก็คือลาวที่จะมีการหลั่งไหลของสินค้า ที่มาจากแผ่นดินใหญ่คือจีน

การสร้างเส้นทางเส้นรถไฟทางคู่ ก็จะต้องมีการแก้ปัญหาบริเวณจุดตัดในหลายรูปแบบเพื่อป้องกันอันตรายและรองรับการเดินรถให้มีประสิทธิภาพ วิธีการแก้จุดตัดทางผ่านมีหลายรูปแบบเช่นทางคู่ยกระดับ หรือ Box culvert

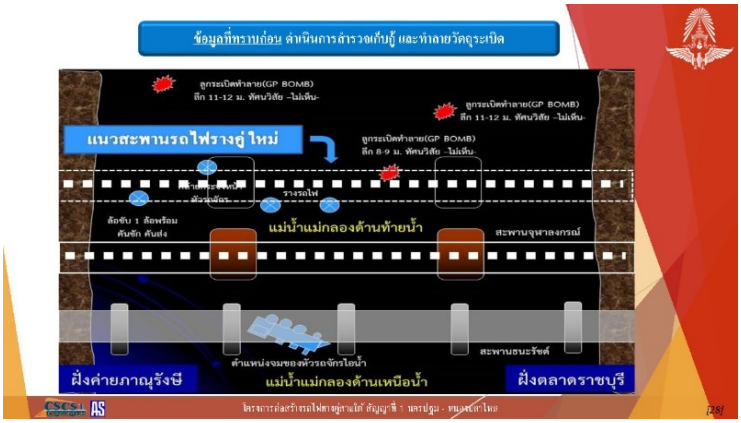
เมื่อก่อนเป็นการเดินรถทางเดียว แล้วก็อยู่กันมานานจนกลายวิถีชุมชน แต่เมื่อมาเป็นทางคู่ขบวนรถที่จำนวนวิ่งจะมากขึ้น ระยะห่างระหว่างขบวนรถจะเยอะขึ้น การข้ามกับประชาชนที่ปกติก็สะดวกสบาย พระเดินบิณฑบาตร เด็กเดินไปโรงเรียนหรือประชาชน ก็จะอันตรายมากขึ้น เลยมีที่มาที่ไปของการต้องสร้างยูเทิร์นและจุดข้ามมากขึ้น เช่นที่จุดสถานีเจ็ดเสมียนสร้างแบบยูเทิร์น (U bridge) ก็อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง พอมีความสะดวกกับความปลอดภัยที่มาคู่กันมักจะเกิดผลตรงข้ามกันหากเกิดความสูญเสีย

สะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองช่วงผ่านเมืองราชบุรีสร้างเมื่อ พ.ศ. 2444 ทางเดินรถแบ่งเป็น 3 ช่วง ช่วงละ 50 เมตร มีระยะทางทั้งสิ้น 150 เมตร นับได้ว่าเป็นสะพานรถไฟที่ยาวที่สุดของสยามประเทศ ในเวลานั้น พระบาทสมเด็จ

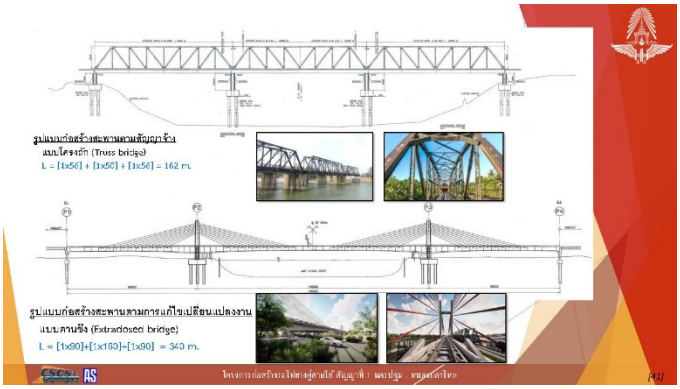
พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระราชทานชื่อว่า “สะพานจุฬาลงกรณ์” ตามพระนามของพระองค์ และได้เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดทางรถไฟอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2446

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน สัญญาที่ 1 ช่วงนครปฐม – หนองปลาไหล ได้มีแผนการสร้างสะพานรถไฟคู่ขนานกับสะพานรถไฟเดิมหรือสะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ จึงมีการศึกษา EA แล้วมีข้อเสนอต้องสร้างให้คล้ายๆกับ สะพานจุฬาลงกรณ์แบบเดิมเป็นแบบ Trust ซึ่งสะพานนี้มีประวัติศาสตร์ที่จัดว่าระดับคลาสสิคมากคือเป็นสะพานในยุคสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุคเดียวกับที่สร้างทางรถไฟมรณะที่เมืองกาญจนบุรี

เมื่อกองทัพญี่ปุ่นยกพลขึ้นบกที่ นครศรีธรรมราช ก็ใช้ทางรถไฟเป็นหลักในการเข้าตีเมืองไปเรื่อยเพื่อจะข้ามไปพม่า ได้รู้จักกันในชื่อเส้นทางสายมรณะ ฝ่ายสัมพันธมิตรก็ทำการใช้เครื่องบินถล่มทิ้งระเบิด ซึ่งสะพานจะเห็นเป็นเป้าหมายใหญ่ สะพานรถไฟทั้งหมดของสายใต้จึงเป้าหมายถูกถล่มด้วยระเบิดทุกเส้นทางรถไฟของสายใต้ในแม่น้ำจึงระเบิด เช่น หลังสวน ชุมพรกู้ขึ้นมาลูกเป็นลูกกลมๆ ที่ปราณบุรีใช้รถแม็คโครขุดกลิ้งมาเป็นลูก ในแม่น้ำแม่กลองราชบุรีนี้ได้ทำการสำรวจพื้นที่แล้วพบวัตถุระเบิด ขนาด 1,000 ปอนด์ จำนวน 7 ลูก จมอยู่ในแม่น้ำแม่กลองบริเวณใต้สะพานรถไฟจุฬาลงกรณ์ ตรงกับแนวเขตการก่อสร้างสะพานรถไฟ หากจะก่อสร้างสะพานในรูปแบบเดิมจำเป็นต้องมีการเคลื่อนย้ายวัตถุระเบิดออกจากพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งมีความเสี่ยงที่จะเป็นอันตราย เป็นครั้งแรกของประเทศไทยในเรื่องที่มีทีมทหารกู้ระเบิดEOD ทั้ง 4 เหลาทัพ ได้แก่ ทหารบก ทหารเรือ ทหารอากาศและตำรวจ ระเบิดทั้ง 7 ลูก อธิบายง่ายๆว่า ระเบิดทุกลูกจะมีการหน่วงเวลาและเข็มแทง ชนวน เข็มแทงชนวน และระเบิดที่อยู่ในแม่น้ำแม่กลองทั้งหมดเป็นระเบิดที่จุดเข็มชนวนด้วยจุดระบบชนวนด้วยของเหลว Liquid AB (ของเหลว 2 ชนิด) การกู้และเคลื่อนย้ายระเบิดออกจากพื้นที่มีความเสี่ยงที่จะเป็นอันตราย จึงตัดสินใจที่จะไม่สร้างสะพานแบบมีตอม่อในน้ำ โดยยกตอม่อออกมาอยู่บนบก



จึงเป็นที่มาของการออกแบบด้วยเทคนิคทางวิศวกรรมพิเศษ ให้โครงสร้างสะพานรถไฟใช้คานขึงที่มีตอม่ออยู่บนฝั่งแม่น้ำทั้ง 2 ฝั่ง แทนรูปแบบเดิมที่มีตอม่ออยู่กลางแม่น้ำ โดยรูปแบบการสร้างสะพานรถไฟแบบคานขึง (Extradosed Bridge) เรียกสั้นๆ ว่า “สะพานขึง” นับเป็นงานก่อสร้าง ที่ท้าทายทีมวิศวกรของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นอย่างมาก



แต่ได้มุ่งมั่น ตั้งใจ และทุ่มเทอย่างเต็มกำลังความสามารถ เพื่อให้สะพานคานขึงสำหรับรถไฟแห่งแรกของประเทศไทยมีความสมบูรณ์แบบที่สุด สะพานคานขึง แห่งนี้ มีความยาวสะพานรวม 340 เมตร โดยช่วงสะพานที่ข้ามแม่น้ำแม่กลองมีความยาว 160 เมตร ขนานไปกับสะพานจุฬาลงกรณ์ สำหรับการก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล มีกำหนดแล้วเสร็จ ในเดือนเมษายน 2566 ซึ่งสะพานอยู่ในระหว่างการขอพระราชทานนามเป็นมงคลของราชบุรี

วันนี้เมื่อสร้างเสร็จจึงมาคิดว่าทางจังหวัดราชบุรีร่วมกับการรถไฟฯก็จะพัฒนา ให้เป็นแลนด์มาร์คขนาดใหญ่ของจังหวัด พื้นที่ด้านล่างสะพานก็จะอาจต้องสร้างให้ตรงนี้เป็นสถานที่จัดงานให้กลายเป็นงานประจำปีของจังหวัดราชบุรีไปเลยก็ได้ การรถไฟฯก็เอาหัวรถหัวรถจักรสวยๆมาร่วมวิ่ง จะทำให้การท่องเที่ยวของราชบุรี ซึ่งเป็นเมืองที่ยังอยู่ห่างจาก กรุงเทพฯไม่เกินระยะทาง 200 กิโลเมตร เป็นเมืองที่ one day tour ได้ไป กลับได้แวะเที่ยวราชบุรีแวะเที่ยวบ้านเจ็ดเสมียน เที่ยวโพธารามมาเรื่อยๆตั้งแต่สาย 4 นครปฐมแล้วก็มาจบในที่ตรงนี้ได้ จะสามารถสร้างเศรษฐกิจให้กับราชบุรีกับค่าก่อสร้างสะพานตัวนี้ 300 กว่าล้าน น่าจะมีการคืนทุนได้เพียงระยะเวลา 2 ปีถึง 3 ปี ก็เท่ากับว่าประเทศไทยได้สะพานนี้ฟรีเลย กับเม็ดเงินที่จะเข้ามาสร้างเศรษฐกิจในราชบุรี แต่เราต้องร่วมด้วยช่วยกันในการพัฒนาในทุกพื้นที่ต้องคิดถึงเรื่อง Value ก่อนเรื่อง Volume แนวโน้มTrend จะเป็นอย่างนั้น วิธีคิดถึง Value ก่อนแล้วค่อยอยากได้ margin หรือ Volume เท่าไหร่แล้วเราจะทำได้และจะอยู่กับเราไปชั่วลูกชั่วหลาน

เอกสารเพิ่มเติม https://shorturl.asia/6HgSv