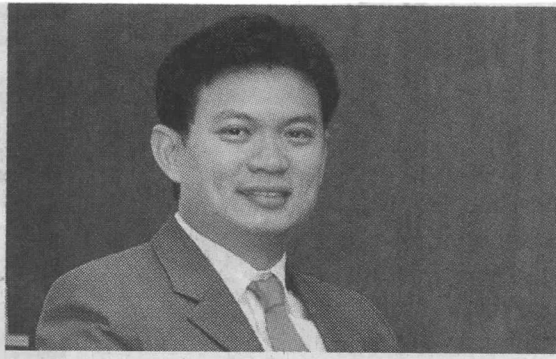


ว.ส.ท.จี้รัฐนำร่องอุโมงค์ใต้ดิน วางระบบคมนาคม-ระบายน้ำ

● ตะวัน หวังเจริญวงศ์

ปีนี้มีเวทีสำคัญระดับโลก จัดขึ้นในไทยหลายงาน งานประชุมอุโมงค์โลก (World Tunnel Congress 2012) เมื่อวันที่ 18-23 พ.ค. 2555 ที่เพิ่งผ่านไปก็เช่นกัน มีผู้เชี่ยวชาญในวงการวิศวกรรม งานก่อสร้างใต้ดิน นักพัฒนาเมือง นักวิทยาศาสตร์ และองค์กรต่างๆ จาก 60 ประเทศทั่วโลก รวมกว่า 1,200 คน เข้าร่วมงานอย่างคึกคัก โดยมีคณะกรรมการก่อสร้างใต้ดินและอุโมงค์ (ทียูทีซี) ภายใต้วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (ว.ส.ท.) เป็นแกนสำคัญในการจัดงาน

รศ.ดร.สุวัชรวิทย์ สุวรรณสวัสดิ์ ประธานทียูทีซี และประธานจัดงานประชุมอุโมงค์โลก 2012 กล่าวว่า หลังจาก จีนเสนอชื่อแสดงความจำนงเป็นเจ้าภาพการจัดงานปีนี้ ทำให้หลายประเทศที่ตั้งใจจะชิงตำแหน่งเจ้าภาพ เช่น ออสเตรเลีย ถอนตัวออกไปทันที จึงเหลือเพียงไทยกับจีนแข่งขันกันเพียง 2 ประเทศ ในที่สุดไทยได้รับตำแหน่งเจ้าภาพมา เพราะเราได้แสดงให้เห็นว่าภูมิภาคอาเซียน ซึ่งมีประชากรเกือบ 600 ล้านคน เป็นภูมิภาคที่กำลังอยู่ระหว่างการพัฒนาและเจริญเติบโต หากไทยได้เป็นเจ้าภาพจะเป็นโอกาสให้ไทยได้เป็นศูนย์กลางในการแลกเปลี่ยนความรู้และช่วยในการพัฒนาระบบอุโมงค์ในภูมิภาค อีกทั้งไทยก็เป็นประเทศที่มีความพร้อม เริ่มเตรียมงานตั้งแต่ปี 2550 ประเทศสมาชิกที่เล็งเห็นความสำคัญจึงร่วมสนับสนุนให้ไทยได้เป็นเจ้าภาพ



สุชัยวีร์ สุวรรณสวัสดิ์

:อุโมงค์โลกหวังไทย ฮับ เอเชีย

“ประเทศสมาชิกคาดหวังกับเรามากว่าจะช่วยให้เกิดการพัฒนาก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินเพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาในภูมิภาค เราจึงได้เดินทางเข้าไปชี้แจงถึงประโยชน์ของทำอุโมงค์ใต้ดินต่อภาครัฐ และพยายามให้ข้อมูลความรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชน เกี่ยวกับเรื่องอุโมงค์ใต้ดิน” ประธานที่ยุติ พิเศษและว่า ก่อนหน้านี้ คนส่วนใหญ่มักคิดว่า การก่อสร้างใต้ดิน เช่น การก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน จะมีค่าใช้จ่ายสูงกว่า การก่อสร้างรถไฟฟ้านบนดินหรือลอยฟ้า หากคำนวณเฉพาะช่วงก่อสร้าง ก็เป็นเรื่องจริงที่ค่าใช้จ่ายสูงกว่า แต่หากคำนึงถึงผลกระทบต่อตามมาหลังก่อสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อทัศนียภาพ

“ความปลอดภัย” เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่หลายคนกังวล แต่จากเหตุการณ์แผ่นดินไหวครั้งใหญ่ที่เกิดขึ้นในเมืองโกเบ ประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี พ.ศ. 2538 ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่า โครงสร้างของอุโมงค์ใต้ดิน เมื่อก่อสร้างเสร็จแล้วจะแข็งแรงมาก เพราะแรงสั่นสะเทือนจะกระจายตัวไปอุโมงค์ซึ่งมีลักษณะเหมือนงูเลื้อย จึงเกิดความเสียหายเพียงเล็กน้อย ขณะที่อาคารบนดินพังเสียหายระเนระนาด

“ปัญหาที่เกิดขึ้น คือเราไม่รู้ และไม่กล้าที่จะเรียนรู้ หากเปรียบเทียบเรื่องความยากง่ายในการก่อสร้าง ดินกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นดินเหนียวแข็งสามารถก่อสร้างใต้ดินง่ายกว่าเมืองที่มีรถไฟฟ้าใต้ดินทั่วเมืองแล้วอย่างญี่ปุ่นและสิงคโปร์ด้วยซ้ำ”

ประธานที่ยุติ ย้ำว่า **การก่อสร้างใต้ดินในเขตเมืองเป็นสิ่ง**

จำเป็นมาก สำหรับประเทศไทยหากจะเริ่มตอนนี้ก็ยังไม่สาย ในเบื้องต้นไทยสามารถดึงวิศวกรต่างชาติที่เชี่ยวชาญด้านการก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินอยู่แล้วมาช่วยเหลือก่อน จากนั้นก็เรียนรู้ไปขณะที่ทำงาน

การก่อสร้างใต้ดิน สามารถนำมาทำประโยชน์ได้หลายอย่าง ตั้งแต่เส้นทางการคมนาคม รถไฟฟ้าใต้ดิน ทางรถไฟ ทางเชื่อมให้คนเดิน และยังสามารถใช้เป็น “แม่น้ำใต้ดิน” ช่วยระบายน้ำรองรับสถานการณ์น้ำท่วม นอกจากนี้ ยังสามารถใช้เป็นทางเดินไฟฟ้า ประปา ท่อส่งก๊าซ และท่อส่งขยะได้ มีหลายประเทศที่พัฒนา “อุโมงค์คอนกรีตประสม” ทรงกลมจัดสรรให้สามารถเป็นทั้งทางคนเดิน ท่อส่งแก๊ส ท่อประปา ทางเดินไฟฟ้าและโทรศัพท์ ในอุโมงค์เดียว หากไทยสามารถพัฒนาได้ดังกล่าว จะเกิดความคุ้มค่ามาก

แต่ปัญหาของการพัฒนาก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดิน คือ การบริหารจัดการ ปัจจุบันหน่วยงาน องค์กรต่างๆ ยังขาดการประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้การพัฒนาในเชิงบูรณาการไม่สามารถสำเร็จได้ ทั้งที่ไทยมีความพร้อมต่างๆ มากขึ้น ปัจจุบันสถาบันการศึกษาของไทยหลายแห่งก็มีองค์กรที่ศึกษาวิจัยและสอนเกี่ยวกับเรื่องระบบใต้ดินแล้ว เช่น ที่สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีศูนย์นวัตกรรม การก่อสร้างใต้ดินและอุโมงค์ แต่ติดปัญหาที่ยังขาดกรณีตัวอย่างให้ได้เรียนรู้ ในเบื้องต้น จึงอยากให้ไทยได้เคลื่อนไหวและเริ่มต้นจากการมีระบบคมนาคม และระบบระบายน้ำใต้ดินทั่วกรุงเทพฯ เป็นโครงการนำร่อง