



อุโมงค์ยักษ์ VS พลัดเวย์ถนนวงแหวนรอบ 2-3 โจทย์วัดใจรัฐบาลแก้ปัญหาน้ำท่วม.
ฐานเศรษฐกิจ. 18-21 ธันวาคม 2554, หน้า 1, 4.

อุโมงค์ยักษ์ VS ฝลัดเวย์ ถนนวงแหวนรอบ 2-3

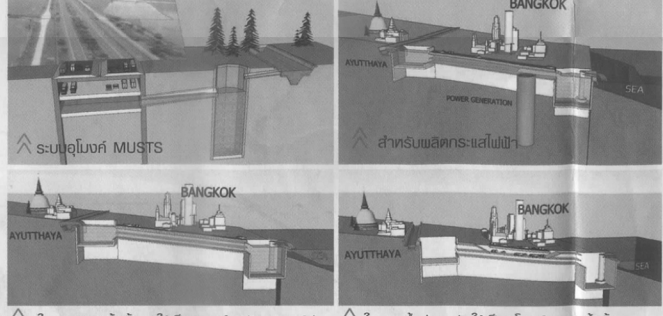
โจทย์วัดใจรัฐบาลแก้ปัญหาน้ำท่วม

Uหาอุทกภัยคุกคามประเทศไทยแม้ภาพรวมจะดีขึ้นตามลำดับ แต่ก็ยังมีอีกหลายพื้นที่ที่ยังต้องใช้ชีวิตอยู่กับภาวะน้ำท่วม จึงมีแนวคิดในการบริหารจัดการการป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วม ซึ่งมีอยู่มากมายไล่ตั้งแต่ขั้นพื้นฐานง่าย ๆ คือ ทำสิ่งที่ยั่งยืนให้ดีขึ้น ก็คือการขุดลอกคูคลองที่มีอยู่เดิมให้ใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ ไปจนถึงการทำฝลัดเวย์และอุโมงค์ระบายน้ำขนาดยักษ์ไปตามแนวถนนวงแหวนที่รอบที่ 2 และรอบที่ 3 เพื่อเป็นทางเดินในการระบายน้ำผ่านสู่ทะเลให้ได้มากและเร็วที่สุด ซึ่งแต่ละวิธีล้วนมีจุดเด่น จุดด้อยที่แตกต่างกันไป

वल.ขง 6 ปีจย หนุสร้างอุโมงค์ระบายน้ำ

แนวคิดการก่อสร้างอุโมงค์คมนาคมพร้อมฝลัดเวย์ระบายน้ำใต้ถนนวงแหวนรอบนอกที่ 2 ซึ่งปัจจุบันเปิดให้บริการอยู่แล้วนั้น เป็นข้อเสนอของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) โดย รศ.ดร.สุชัชวีร์ สุวรรณสวัสดิ์ ประธานคณะกรรมการงานก่อสร้างใต้ดินและอุโมงค์ (TUTG) ภายใต้วสท. และคณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) โดยได้เสนอแนวคิดระบบอุโมงค์ใต้ดินป้องกันน้ำท่วม (Multi-Services Flood Tunnel System; MUSTS) พื้นที่กรุงเทพมหานคร (กทม.) ไว้อย่างน่าสนใจอย่างยิ่ง

โดยประธาน TUTG ได้ชี้ให้เห็นถึงประสิทธิภาพของการก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วม MUSTS นี้ สามารถใช้วิธีก่อสร้างแบบกำแพงไดอะแฟรม (Diaphragm Wall) หรือวิธีก่อสร้างอุโมงค์แบบ Cut-and-cover ใต้ถนนวงแหวนนอกด้านตะวันออก เป็นการก่อสร้างแบบพิเศษด้วยวิธีเดียวกับที่ใช้ในการสร้างรถไฟใต้ดิน ซึ่งสามารถนำมาใช้ได้โดยจะสร้างผลกระทบน้อยที่สุดต่อผู้ใช้ถนนวงแหวนรอบนอก นอกจากนี้อุโมงค์แบบดังกล่าว ยังสามารถออกแบบและก่อสร้างเป็นโครงสร้างใต้ดินที่มีพื้นสองชั้นได้ก็ มีระยะทาง 100 กิโลเมตรอีก 10 เมตร กว้าง 24 เมตร เริ่มจากบางปะอินถึงสมุทรปราการ ด้านบนเป็นมอเตอร์เวย์เพื่อใช้รถยนต์ได้ 6 เลน และด้านล่างเป็นทางระบายน้ำหรือรับน้ำได้ 100,000 ลูกบาศก์เมตร/กิโลเมตร สำหรับในภาวะน้ำท่วมเล็กน้อยและปานกลาง ส่วนในกรณีน้ำท่วมใหญ่จะปิดถนนรถวิ่งขึ้นบนให้กลายเป็นทางระบายน้ำท่วมเพียงอย่างเดียวสามารถรองรับน้ำได้เป็น 2 เท่า ส่วนปัจจุบันสนับสนุนแนวคิดดังกล่าวนี้ รศ.ดร.สุชัชวีร์ ชี้ชัดถึงงบประมาณและข้อดีต่าง ๆ ว่า มูลค่าของโครงการประมาณ 200,000 ล้านบาท เหลือไม่ต่ำกว่า 250



↑ โยบายกักเก็บน้ำในอุโมงค์สำหรับรถยนต์ ส่วน ↑ โยบายกักเก็บน้ำในอุโมงค์ระบายน้ำทั้งหมด

ล้านบาท/กิโลเมตร ใช้เวลาก่อสร้างเสร็จได้ภายใน 2 ปี สำหรับข้อดีของระบบอุโมงค์ใต้ดินป้องกันน้ำท่วม MUSTS คือ 1. ประหยัดการลงทุนโดยไม่ต้องเวนคืนที่ดิน 2. เมื่อสภาพทางกายภาพของพื้นผิวดินและเมืองเปลี่ยนไปแล้ว เติมน้ำด้วยชุมชนและสิ่งปลูกสร้างแออัด, การวางระบบอุโมงค์ใต้ดินระบายน้ำจะมีประสิทธิภาพสูงกว่า Flood Way บนพื้นดินซึ่งต้องบูรณะตลอดเวลา 3. ไม่มีปัญหาหาวลชนมากกฏก ปัญหาความขัดแย้ง 4. MUSTS เหมาะกับสภาพพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเปลี่ยนแปลงแล้ว 5. ประสิทธิภาพการระบายน้ำทางคูคลองบนผิวดินจะน้อยกว่า ระบบอุโมงค์ใต้ดิน และ 6. สามารถต่อยอดเป็น Hydro Power Flood Tunnel ในการสร้างมูลค่าเพิ่มจากกระแสไฟฟ้าแม่น้ำเจ้าพระยาและน้ำท่วมที่ไหลทิ้งทะเลให้นำมาผลิตกระแสไฟฟ้าใช้ในอุโมงค์ได้อีกด้วย

กุล.-กรมชลาฯ
อุฝลัดเวย์วงแหวนรอบ 3
พล.อ.อ.สุกำพล สุวรรณทัต รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงได้มอบหมายให้กรมทางหลวง (ทล.) ไปหารือกรมชลประทานเพื่อผลักดันแนวคิดดังกล่าว ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการหารือทั้ง

2 ฝ่าย เพื่อเร่งสรุปนำเสนอกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติดำเนินการต่อไป
เบื้องต้นแนวคิดนี้จะทำฝลัดเวย์ระบายน้ำและถนนวงแหวนรอบที่ 3 ควบคู่กันไปด้วย ซึ่งกรมทางหลวงและกรมชลประทานต่างเห็นพ้องกันว่าน่าจะช่วยป้องกันน้ำให้ท่วมพื้นที่สำคัญ ได้เป็นอย่างดี ส่วนความเป็นไปได้มากนักน้อยแค่นั้นนั้น นายวันชัย ภาคสิทธิ์ อธิบดีกรมทางหลวงวิเคราะห์ให้เห็นชัดไปเลยว่าจะทำได้ เพราะแนวเขตทางกว้างเพียงพอ แต่ต้องมาศึกษารายละเอียดต่างๆ เพิ่มเติมเช่น รูปแบบการก่อสร้างผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม งบประมาณและแหล่งเงินลงทุนที่สำคัญเจ้าภาพดำเนินโครงการดังกล่าว โดยรูปแบบของถนนวงแหวนรอบที่ 3 ที่ทล.ได้ศึกษาไว้แล้ว แนวเส้นทางเบื้องต้นจะอยู่ห่างจากถนนวงแหวนรอบที่ 2 ถนนกาญจนาภิเษก ประมาณ 10-15 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 8 จังหวัด ได้แก่ สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม นครบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา ฉะเชิงเทรา และกรุงเทพฯ มีระยะทางกว่า 250 กิโลเมตร จำนวนช่องจราจรประมาณ 6-8 ช่องจราจรไป-กลับ ค่าก่อสร้างถ้าเป็นถนนธรรมดาเฉลี่ย 200 ล้านบาท/

กิโลเมตร แต่ถ้าเป็นถนนยกระดับเฉลี่ย 500-1,000 ล้านบาท/กิโลเมตร และช่วงที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเสนอไว้ 2 รูปแบบ คือ 1. สะพานแขวนและสะพาน ซึ่ง 2. รูปแบบอุโมงค์ มีไว้ให้เลือกสร้างได้ตามต้องการ
สำหรับโครงการทางหลวงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 254 กิโลเมตรมูลค่าการลงทุนประมาณ 157,000 ล้านบาท มีค่าเวนคืนที่ดิน 3.4 หมื่นล้านบาท (แยกเป็นค่าเวนคืนที่ดินเปล่า 11 หมื่นไร่ 2.8 หมื่นล้านบาท อาคารและสิ่งปลูกสร้างอีก 1 พันหลังคาเรือน 6 พันล้านบาท) การดำเนินงานนี้จะแบ่งแนวเส้นทางออกเป็น 3 ช่วงหลักแต่ในส่วน ที่จะนำมาสร้างอุโมงค์และฝลัดเวย์ระบายน้ำคือแนวเส้นทางด้านตะวันออก ระยะทาง 97 กิโลเมตร เริ่มต้นที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) กิโลเมตรที่ 13+790 ตำบล

บ้านกรด อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สายสุดท้ายที่ทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) กิโลเมตรที่ 23+850 จุดเด่นที่สำคัญยังสามารถกำหนดจุดสร้างจุดพักกรณเป็นช่วงๆ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้พื้นที่นั้นๆ การแบ่งเส้นทางระบายน้ำออกไปสู่พื้นที่ต่างๆ ในจุดแนวคลองสำคัญด้วยการทำประตูระบายน้ำเป็นช่วง ๆ ประโยชน์ด้านการศึกษา การวางท่ออีกชั้นนั้นหมดลดขนาดหนึ่ง 2 ผังเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจจากเหนือจากใช้เป็นที่ถนนและคลองส่งน้ำเท่านั้น
สอดคล้องกับแนวคิดของนายธนาสุวิฑฒน ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการกรมชลประทาน ที่เห็นว่า กรมชลประทานต้องการทำเป็นคลองรูปแบบเปิดอยู่ในช่วงเกาะกลาง โดยอาจทำเป็นทั้งคลองระบายน้ำและคลองส่งน้ำควบคู่กันไป แต่จะต้งนำน้ำมาจากแม่น้ำป่าสักในช่วงก่อนเข้าสู่ประตูระบายน้ำพระราม 6 ก่อนที่จะเข้าสู่พระนครศรีอยุธยาหรือเหนือขึ้นไปกว่านั้น ซึ่งจะต้องมีการศึกษารูปแบบความเหมาะสมอีกครั้ง
คงต้องจับตาไปที่รัฐบาลว่า จะเอาอย่างไรกับแนวทางการป้องกันปัญหาน้ำท่วมอย่างถาวร ซึ่งเป็นสิ่งที่นักลงทุนต่างชาติต้องการคำตอบอย่างชัดเจน!