

เคลียร์ชัด ๆ สาเหตุอุโมงค์ทับลานจมน้ำ

- มวลน้ำมหาศาลทะลักเกินระบบระบาย
- ทางหลวงระดมสมองแก้ไขภัยตกพลิก

เมื่อวันที่ 2 พ.ย. ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่งเดลินิวส์ ได้ขอสัมภาษณ์ นายสมบุรณ์ เทียนธรรมชาติ ผู้อำนวยการสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง (ทล.) กรณีน้ำท่วมอุโมงค์ทับลานสูงถึง 1.8 เมตร จนต้องปิดการจราจรเมื่อวันที่ 1 พ.ย.ที่ผ่านมา โดยนายสมบุรณ์เปิดเผยว่า ขณะนี้เจ้าหน้าที่กำลังตรวจสอบสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดเหตุการณ์น้ำท่วมอุโมงค์เชื่อมคืนป่าเขาใหญ่-ทับลาน จ.ปราจีนบุรี ตลอดจนรวบรวมข้อมูลปริมาณของมวลน้ำ และตรวจสอบบริเวณปลายน้ำว่ามีปัญหาอะไรหรือไม่ เพื่อนำมาประเมินว่าต้องหาแนวทางรับมือกับเหตุการณ์ลักษณะนี้เพิ่มเติมอย่างไร คาดว่าจะได้ข้อสรุปภายในสัปดาห์นี้

เบื้องต้นจากการพิจารณาภาพถ่ายทางอากาศ พบว่า มีปริมาณมวลน้ำค่อนข้างมาก และมีน้ำเอ่อท่วมจากบริเวณปลายน้ำ ปริมาณน้ำเต็มคลองยาง (ลำพระยาธาร) ไม่สามารถระบายได้ทัน น้ำจึงไหลบ่าท่วมบริเวณรอบพื้นที่ และไหลเข้ามาทางปากอุโมงค์ด้านทิศเหนือ ขณะที่ลักษณะทางกายภาพ และการออกแบบแนวเส้นทางของอุโมงค์ อยู่ระหว่างอุทยานแห่งชาติ 2 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ (ด้านซ้ายทาง) และอุทยานแห่งชาติทับลาน (ด้านขวาทาง) โดยมีคลองยาง (ลำพระยาธาร) ขนานอยู่ด้านซ้ายทางตลอดช่วงอุโมงค์

นายสมบุรณ์ กล่าวต่อว่า ตอนแรกคิดว่าระบบการระบายน้ำบนถนนของ ทล. ใช้การไม่ได้ แต่จากการดูภาพถ่ายทางอากาศ พบว่า บริเวณปลายน้ำไม่สามารถระบายน้ำออกไปได้ จึง



ไม่เกี่ยวข้องกับการออกแบบการระบายน้ำของ ทล. แต่หลังจากนี้ต้องหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการดำเนินงานแก้ไขปัญหาร่วมกัน และคงต้องพิจารณาการออกแบบระบบระบายน้ำเดิมด้วยความเร็วในการระบายน้ำอยู่ในระดับใดเพียงพอหรือไม่ หากยังเร็วไม่พออาจต้องขยายทางระบายน้ำด้านข้างเสริมทางด้านขวาทางเพิ่มเติม หรือใช้ป้มน้ำช่วย แต่ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับปลายน้ำด้วย หากรับน้ำเต็มไม่สามารถระบายได้แล้ว แม้จะมีป้มน้ำก็ช่วยไม่ให้น้ำท่วมไม่ได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม สำหรับการออกแบบการระบายน้ำของอุโมงค์แห่งนี้ มีทั้งตามขวางและตามยาว เป็นแบบปล่อยไหลตามธรรมชาติ

นายสมบุรณ์ กล่าวอีกว่า อุโมงค์แห่งนี้ ไม่ได้ขุดเจาะเพื่อสร้างอุโมงค์ แต่ทำโครงสร้างคอนกรีตแบบโค้งรอบทับบนถนนเดิม และไม่ได้เปลี่ยนแปลงระดับถนนเดิม ดังนั้นการระบายน้ำจึงไม่ได้ออกแบบปั๊มน้ำอัตโนมัติไว้รองรับ เพราะไม่ใช่อุโมงค์ที่มาจากการขุดเจาะและระดับต่ำกว่าถนนปกติ และถนนแห่งนี้อยู่มา 30-40 ปี ก็ไม่เคยมีน้ำท่วมขนาดนี้ อีกทั้งการออกแบบระบายน้ำของอุโมงค์ก็ใช้คาบการออกแบบ หรือสถิติการเกิดน้ำท่วมซ้ำในรอบ 50 ปี มาเป็นตัวแปรในการพิจารณาออกแบบด้วย ซึ่งถือว่าเป็นตัวเลขข้อมูลที่ค่อนข้างสูงมากแล้ว

นายสมบุรณ์ ยังให้สัมภาษณ์ต่อข้อถามที่ว่า ทล. จะใช้อุโมงค์เชื่อมฝั่งป่าเขาใหญ่-ทับลาน ซึ่งก่อสร้างแห่งแรกของประเทศไทย เป็นต้นแบบ (โมเดล) ทางเชื่อมฝั่งป่าในเส้นทางอื่น ๆ ที่มีสภาพคล้ายกัน

อาทิ บริเวณเขาช่องตะโก บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 348 อ.ตาพระยา จ.สระแก้ว และบริเวณอุทยานแห่งชาติภูหินาง จ.เพชรบูรณ์ บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ช่วงภักทวน-ชุมแพ เนื่องจากผลประเมินทางระบบนิเวศได้ผลดีสี่ตัวป่ากับมนุษย์อยู่ร่วมกันได้ แต่มีปัญหาคาดคิดเรื่องน้ำท่วมในครั้งนี้นี้ ซึ่งถือเป็นโจทย์ยากของกรมทางหลวงว่า ทล.ยังอยู่ระหว่างการตัดสินใจว่าจะออกแบบในลักษณะใด เพราะการจะออกแบบเป็นทางลอด หรือทางข้ามนั้น มีหลายองค์ประกอบที่ใช้ในการพิจารณา ไม่ใช่พะวงเรื่องของทางน้ำเพียงอย่างเดียว.

***โปรดติดตามตอนต่อไปในวันพรุ่งนี้