

● “รายงานวันจันทร์”-อุโมงค์ทับลานเชื่อมเขาใหญ่-คมนาคมคู่อนุรักษ์

สัตว์ป่าอยู่บนอุโมงค์ทางหลวงอยู่ล่าง

เมื่อวันที่ 9 มี.ค.2562 ที่ผ่านมา กรมทางหลวงจัดพิธีเปิดใช้โครงการทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี-อ.ปักธงชัย ซึ่งเป็นต้นแบบทางเชื่อมผืนป่ามรดกโลกแห่งแรกของประเทศไทยเพื่อพัฒนาเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงคมนาคม เกี่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ทางเชื่อมนี้มีที่มาและรูปแบบอย่างไรบ้าง อธิบดีกรมทางหลวง อานนท์ เหลืองบริบูรณ์ จะชี้แจงรายละเอียดให้ “รายงานวันจันทร์” วันนี้



อานนท์-หลังจากได้รับความเห็นชอบแล้วกรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการก่อสร้าง โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อระบบนิเวศของผืนป่าอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่และอุทยานแห่งชาติทับลาน ทั้งในช่วงก่อสร้างและดำเนินการโดยเฉพาะทรัพยากรสัตว์ป่าด้วย



การสำรวจโดยตรงควบคู่กับการติดตั้งกล้องดักถ่ายภาพ หรือ Camera Trap เพื่อเป็นฐานข้อมูลในสภาพปัจจุบัน และคาดการณ์สัตว์ป่าที่จะเข้ามาในพื้นที่ในอนาคต



ถาม-ที่มาของโครงการเป็นมาอย่างไร

อานนท์-ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นเส้นทางสายหลักที่รองรับการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่ท่าเรือแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก กรมทางหลวงจึงได้ขยายถนนจากเดิมขนาด 2 ช่องเพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร

ยกเว้นในช่วงที่ตัดผ่านพื้นที่รอยต่ออุทยานแห่งชาติเขาใหญ่และอุทยานแห่งชาติทับลาน ซึ่งเป็นพื้นที่ปากกลุ่มใหญ่ของกลุ่มป่าดงพญาเย็นเขาใหญ่ ที่ได้รับการขึ้นบัญชีเป็นมรดกโลกทางธรรมชาติ วันที่ 14 ก.ค.2548 โดยคณะกรรมการมรดกโลกมีข้อเสนอแนะให้ประเทศไทยจัดทำแนวเชื่อมต่อ (Wildlife Corridor) เพื่อเพิ่มความหลากหลายทางชีวภาพและป้องกันสัตว์ป่าไม่ให้ได้รับอันตรายจากถูกรถชน

ปี 2552 กรมทางหลวงได้สำรวจออกแบบ จัดทำรายละเอียดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ทางเชื่อมผืนป่ามรดกโลกบนทางหลวงหมายเลข 304 และผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในปี 2557

ถาม-รูปแบบโครงการมีจุดเด่นต่างจากโครงการอื่นๆอย่างไร

รูปแบบทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี-อ.ปักธงชัยประกอบด้วยถนนระดับดิน 4 ช่วง โครงสร้างทางยกระดับ 1 ช่วงและโครงสร้างอุโมงค์ทางหลวงชนิดดินตัดแล้วถมกลับ (Wildlife Overpass) 2 ช่วงรวม 7 ช่วง ทั้งนี้ในช่วงทางยกระดับ (Wildlife Underpass) สูง 9-18 เมตรระยะทาง 570 เมตร บนโครงสร้างยกระดับมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบจากรถที่สัญจรที่อาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่าที่ใช้เส้นทางด้านล่างของทางยกระดับ เช่น กระตัง กิ้ง กวางป่า

นอกจากนี้ ในช่วงที่ 3 ถนนระดับดิน ระยะทาง 1,005 เมตร ซึ่งถนนช่วงนี้กรมทางหลวงได้ออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดสัตว์ลอด สำหรับสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก หรือ Amphibian Tunnel จำนวน 3 แห่ง และอุโมงค์ทางลอด สำหรับสัตว์ขนาดเล็ก หรือ Small Animal Underpass เพื่อให้สัตว์ดังกล่าวสามารถลอดไปมาได้ระหว่างอุทยานแห่งชาติทั้งสองแห่ง ซึ่งภายหลังก่อสร้างอุโมงค์ทั้ง 2 จุดแล้วเสร็จ ได้

จัดสภาพภูมิทัศน์ให้มีความสอดคล้องกับสภาพ
แวดล้อมทั้งสองฝั่งทาง

โดยปลูกต้นไม้เน้นไม้พุ่มขนาดเล็ก และ
ไม้ต้นขนาดเล็กรวมถึงพืชอาหารสัตว์ พร้อมทั้ง
การสร้างโป่งเทียมแหล่งน้ำเพิ่มเติมเพื่อสร้าง
แรงจูงใจให้สัตว์ป่าเคลื่อนย้ายเข้าสู่แนวเชื่อม
ผืนป่าและสร้างความสมบูรณ์ให้กับระบบนิเวศ
โดยรอบ

ถาม...ก่อนและหลังการก่อสร้างส่งผลกระทบต่อ
สัตว์ป่าอย่างไร

อานนท์-จากผลการติดตามช่วงก่อสร้างที่ผ่านมา
พบว่าในพื้นที่โครงการและใกล้เคียงพบสัตว์ป่า
หลากหลายชนิดเช่นบริเวณทางยกระดับฝั่งเขาใหญ่
พบ เก้ง กวางป่า อีเห็นข้างลาย ผึ้งทับลาน พบ
สุนัขจิ้งจอก แมวดาว เม่นใหญ่ หมูป่า กวางป่า
บริเวณอุโมงค์ทางหลวงฝั่งเขาใหญ่พบสัตว์ป่า
ขนาดเล็ก เช่น พังพอน ชะมดแดงหางปล้อง
อีเห็นข้างลาย ผึ้งทับลานพบสัตว์ป่าขนาดใหญ่
เช่น เสือโคร่ง กระทิง กวางป่า เสือโคร่ง

เมื่อวิเคราะห์โอกาสการพบสัตว์ป่าด้วย
โปรแกรมMaxEntพบว่าบริเวณโครงสร้างทาง
ยกระดับจะมีโอกาสพบ กวางป่า เก้ง ชะมดขีด
เม่น กระทิง ขณะที่บริเวณอุโมงค์ มีโอกาสพบ
เสือดาว กวางป่า หมูป่า สุนัขจิ้งจอก กระทิง
ทั้งนี้ระหว่างก่อสร้างพบรอยเท้าสัตว์ป่าหลาย
ชนิดใกล้พื้นที่อุโมงค์ทางหลวงคาดว่ามาสำรวจ
เส้นทางที่ข้ามถนนและเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ
พบว่าบริเวณหลังคาอุโมงค์ทางหลวงมีรอยเท้า
ของสัตว์ป่าเดินข้ามไปมาระหว่างทั้งสองผืนป่า
ระหว่างอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่และอุทยาน
แห่งชาติทับลาน ดังนั้นผลจากการก่อสร้างและ
ปรับภูมิทัศน์เลียนแบบธรรมชาติแบบเดิม ควบคู่
ไปกับการสร้างบ่อน้ำ โป่งเทียม และปลูกพืช
อาหารสัตว์ ส่งผลให้สภาพนิเวศวิทยาทั้งสองฝั่ง
ทางไม่เปลี่ยนแปลงจากเดิม นับเป็นต้นแบบทาง
เชื่อมผืนป่าแห่งแรกของประเทศไทย.