



หน้า 8
อุโมงค์ยาวสุดในไทย
รางรถไฟทางคู่อีสาน

อุโมงค์ยาวสุดในไทยเก๋ๆไปเกินครึ่ง

- ทางคู่อีสานสาย 'มาบกะเบา-จิระ'
- เริ่มวางรางรถไฟมันใจน้ำไม่ท่วม

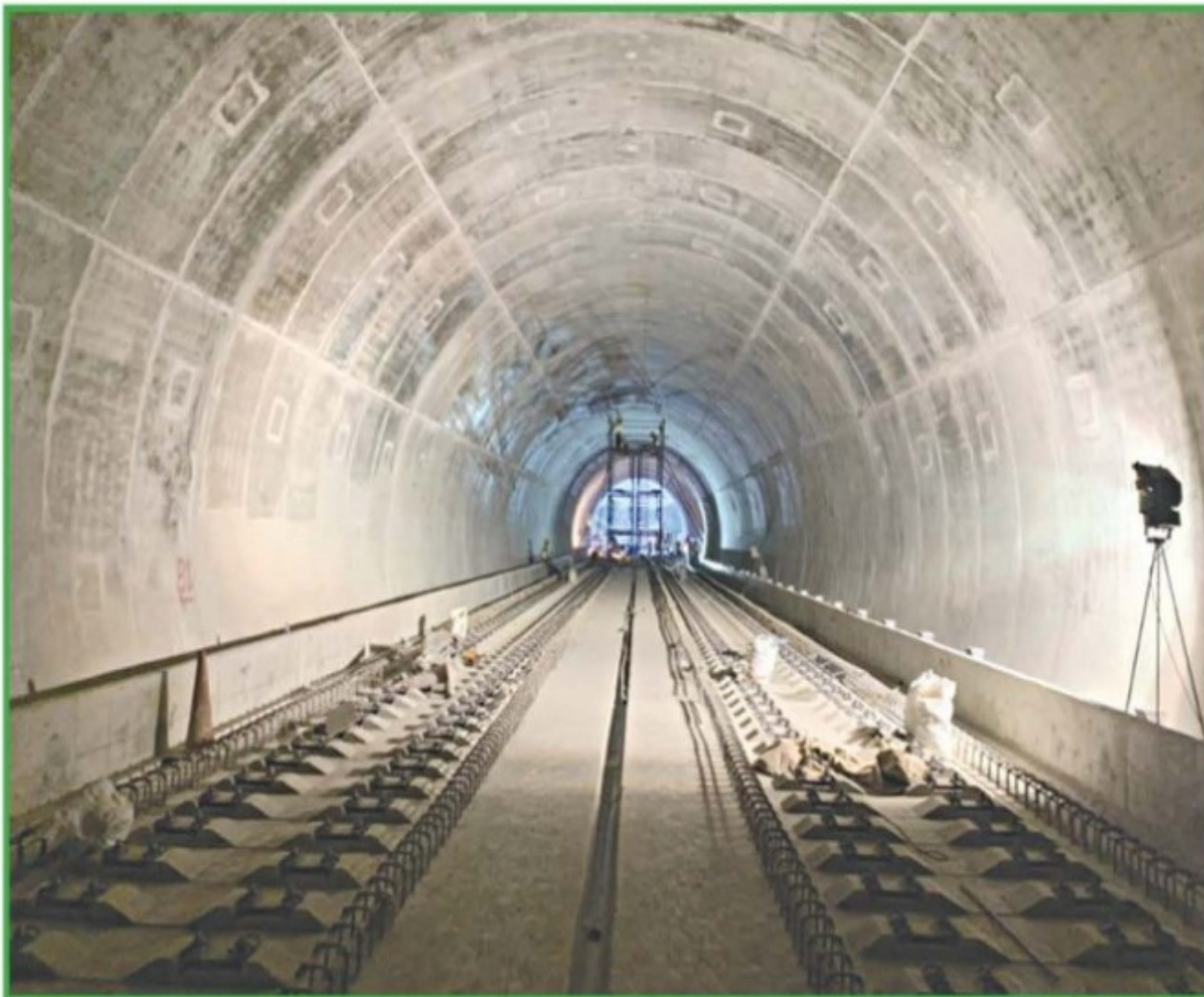
รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แจ้งความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายตะวันออกเชิงเหนือ (อีสาน) ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กม. วงเงิน 2.99 หมื่นล้านบาท ดำเนินงานโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) และกิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ทีว่า ภาพรวมการก่อสร้างมีความคืบหน้า 68.24% ซ้ำกว่าแผน 6.36% โดยสัญญาที่ 1 งานโยธาและระบบราง ช่วงมาบกะเบา-คลองขามนจิตร 58 กม. คืบหน้า 83.01% เร็วกว่าแผน 0.23%

ส่วนสัญญาที่ 2 ช่วงคลองขามนจิตร-ชุมทางถนนจิระ 68 กม.อยู่ระหว่างขออนุมัติเปลี่ยนแปลงรายงานผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) รวมถึงขออนุมัติงบประมาณค่าก่อสร้างเพิ่มเติมจากการเปลี่ยนแปลงงานที่ อ.สีคิ้ว และตัวเมืองนครราชสีมา ประมาณ 3-4 พันล้านบาทจากกรม.คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในเดือน ก.ค. 64 ขณะที่สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์

รถไฟระยะทางประมาณ 6 กม. คืบหน้า 56.23% ล่าช้ากว่าแผน 11.71% เนื่องจากในขั้นตอนการเจาะอุโมงค์ที่ 1 เจอดินปนหิน จึงต้องวิเคราะห์ทางธรณีวิทยาและปรับแผนการทำงานเล็กน้อย เพื่อแก้ไขไม่ให้เสี่ยงต่อปัญหาอุโมงค์ถล่มได้ ทั้งนี้การปรับแก้แผนต้องเสนอให้ รฟท. พิจารณาอนุมัติก่อน ไม่สามารถทำได้ทันทีจึงทำให้เกิดความล่าช้า

รายงานข่าวจาก รฟท. แจ้งอีกว่าขณะนี้งานในส่วนอุโมงค์ที่ 1 ซึ่งอยู่บริเวณมาบกะเบา ระยะทางประมาณ 5 กม. ยังเจาะอุโมงค์ไม่แล้วเสร็จ เนื่องจากเจออุปสรรคระหว่างขุดเจาะ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 64 ส่วนอุโมงค์ที่ 2 ช่วงมอหินลับ ระยะทางประมาณ 250 เมตร และอุโมงค์ที่ 3 ช่วงคลองขามนจิตร ได้ขุดเจาะอุโมงค์ทะลุเขาทั้งสองด้านแล้ว โดยอุโมงค์ที่ 2 เริ่มวางรางรถไฟขณะที่อุโมงค์ที่ 3 อยู่ระหว่างเทคอนกรีตผนังอุโมงค์ จะแล้วเสร็จในเร็ว ๆ นี้และจะเริ่มวางรางได้ในต้นปี 64

สำหรับสัญญาที่ 4 งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและ



ยาวที่สุดในไทยที่กำลังก่อสร้างอยู่ในขณะนี้คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี 64 จากนั้นจะเปิดให้ประชาชนได้ใช้บริการรถไฟฟ้าช่วงมาบะเขาคลองขานจิตรได้ในปี 65 ตามแผนขณะที่คลองขานจิตร-ชุมทางจิระ จะเปิดบริการได้ในปี 68

รายงานข่าวจาก รฟท. แจ้งด้วยว่า การสร้างอุโมงค์ของรถไฟฟ้าทางคู่ได้ออกแบบระบบระบายน้ำในอุโมงค์เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำจากพื้นที่ภายนอกไหลเข้าอุโมงค์ ซึ่งจะระบายน้ำโดยให้ไหลไปตามธรรมชาติจากที่สูงลงสู่ที่ต่ำทั้งนี้ในการออกแบบมีขั้นตอนตั้งแต่การตรวจสอบพื้นที่รับน้ำฝนที่มีอิทธิพลต่อการระบายน้ำรวมถึงวิเคราะห์ทิศทางทางไหลและคำนวณปริมาณน้ำหลากสูงสุดที่ไหลเข้าหาแนวทางรถไฟที่คาบการเกิดซ้ำต่างๆ จึงมั่นใจได้ว่าจะไม่เกิดปัญหาน้ำท่วมภายในอุโมงค์รถไฟ.

โทรคมนาคม คืบหน้า 1.37% เร็วกว่าแผน 0.06% อย่างไรก็ตามอุโมงค์ของโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเขาคลองขานจิระถือเป็นอุโมงค์ที่

ที่ไหลเข้าหาแนวทางรถไฟที่คาบการเกิดซ้ำต่างๆ จึงมั่นใจได้ว่าจะไม่เกิดปัญหาน้ำท่วมภายในอุโมงค์รถไฟ.