

วาง'คานเหล็กยักษ์'ข้ามมอเตอร์เวย์ ทางวิ่ง'โมโนเรลสีเหลือง'สายแรก

ใช้เวลาก่อสร้างมากกว่า 2 ปีแล้ว สำหรับ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร (กม.) วงเงินก่อสร้างงานโยธา 43,104 ล้านบาท จัดให้เป็นรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (โมโนเรล) สายแรกของประเทศไทย ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำลังเร่งเดินเครื่องการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องโดยจะสามารถเปิดใช้งานได้เต็มระบบภายในปี 2565

สรุปความคืบหน้าล่าสุดเมื่อเดือนสิงหาคม 2563 ได้ผลงานภาพรวม 61.76% งานโยธาคืบหน้า 64.30% และงานระบบไฟฟ้าคืบหน้า 58.45% ต้องยอมรับว่าก่อนหน้านี้งานก่อสร้างค่อนข้างล่าช้า เพราะติดปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ อาทิ การรื้อย้ายสาธารณูปโภค และ



ดำเนินการตามประกาศข้อกำหนดห้ามบุคคลออกนอกเคหสถาน (เคอร์ฟิว) ช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 แม้งานก่อสร้างจะล่าช้าไปบ้าง แต่ รฟม. ยืนยันจะเร่งก่อสร้างให้โครงการแล้วเสร็จตามเป้าหมาย

งานก่อสร้างในเวลานี้กำลังเดินหน้าอย่างรวดเร็วทุกขั้นตอน ทั้งการก่อสร้างตัวสถานี การติดตั้งคานทางวิ่ง (Guideway Beam) และทางเดินสำหรับการอพยพกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน (Emergency Walkway) พร้อมวางแผนติดตั้ง คานทางวิ่งเหล็ก (Steel Guideway Beam) ข้ามบริเวณจุดตัดระหว่างทางแยกต่างระดับ พระราม 9 ถนนศรีนครินทร์ กับทางหลวงพิเศษระหว่าง





เมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี
สายใหม่ ซึ่งเป็นจุดที่มีความสูงประมาณ 20 เมตร

นับเป็นจุดสำคัญที่ประชาชนอาจไม่ได้รับความ
สะดวก เพราะต้องปิดการจราจรทั้งหมดชั่วคราวประมาณ 20 นาที
เพื่อความปลอดภัย อยู่ระหว่างกำหนดวัน-เวลาที่ชัดเจน

คานทางวิ่งในจุดนี้ระหว่างสถานีศรีกรีฑาและสถานี
พัฒนาการจะไม่เหมือนกับจุดอื่น ๆ เพราะต้องใช้คานยาวถึง
60 เมตร เพื่อข้ามมอเตอร์เวย์ ขณะที่จุดอื่นมีความยาวคานทาง
วิ่งอยู่ที่ 30 เมตร ดังนั้นจึงไม่สามารถใช้คานทางวิ่งที่ทำจาก
คอนกรีตได้เหมือนกับจุดอื่น ๆ ต้องใช้คานทางวิ่งจากเหล็กแทน
เพราะน้ำหนักเบาหากใช้คอนกรีตจะมีน้ำหนักมากและเกิดปัญหา
ในการยกติดตั้งได้

สำหรับคานเหล็กขนาดความยาว 60 เมตร น้ำหนักรวม
ประมาณ 150 ตัน แบ่งเป็น 3 ชั้น โดยชั้นที่ 1 และ 3 ยาวชั้นละ
17.30 เมตร หนักชั้นละประมาณ 45 ตัน ส่วนชั้นที่ 2 ยาว 25.40 เมตร
หนักประมาณ 60 ตัน เทียบกับทางวิ่งคอนกรีตความยาว 30 เมตรจะ
หนักประมาณ 80 ตัน ดังนั้นหากเป็นคานคอนกรีตยาว 60 เมตรจะ
มีน้ำหนักมากกว่าคานเหล็ก 3-4 เท่า

รฟม. ได้เตรียมแผนดำเนินงานให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด
ประกอบด้วย 2 พื้นที่ ได้แก่ 1. พื้นที่ประกอบตัวคานทางวิ่ง และ
2. พื้นที่ติดตั้งชิ้นงานซึ่งทั้ง 2 พื้นที่อยู่ห่างกันประมาณ 1 กม. โดย



จุดที่ 1 ซึ่งใช้ประกอบคานทางวิ่ง อยู่บริเวณไหล่ทางบนถนนคู่ขนาน
มอเตอร์เวย์ฝั่งขาเข้าบริเวณถัดจากปากซอยพัฒนาการ 53 ระยะทาง
100 เมตร จุดนี้ใช้เวลาทำงานประมาณ 10 วันโดยวันที่เคลื่อนย้ายคาน
ทางวิ่งมาจากโรงงานที่ จ.ระยองเพื่อเข้าพื้นที่ประกอบคานทางวิ่ง ต้อง
ปิดถนนทั้ง 2 ช่องจราจร ประมาณ 15-20 นาที ส่วนคืนที่ประกอบตัว
คานทางวิ่งจะปิด 1 ช่องตั้งแต่เวลา 22.00-04.00 น. ให้รถวิ่งได้ 1 ช่อง
ขณะเดียวกันจะเตรียมพื้นที่ที่ 2 ซึ่งเป็นจุดติดตั้งบมมอเตอร์เวย์
โดยรื้อย้ายเบริเออร์ที่เป็นแนวกันถนนตรงกลางออกชั่วคราวระยะทาง

ประมาณ 60 เมตรเพื่อเตรียมพื้นที่สำหรับการขนส่งและยกติดตั้งชิ้นงาน ใช้เวลาดำเนินการประมาณ 10 วัน เมื่อติดตั้งคานทางวิ่งแล้วเสร็จ

จะติดตั้งแบร็วอร์บนมอเตอร์เวย์ให้กินสภาพดั้งเดิม ใช้เวลาอีกประมาณ 20 วัน

เมื่อประกอบคานทางวิ่งในจุดที่ 1 แล้วเสร็จ จะเคลื่อนย้ายไปในพื้นที่จุดติดตั้งงานบริเวณทางยกระดับช่วงทางแยกต่างระดับพระราม 9 ตัดถนนศรีนครินทร์ โดยจุดนี้จะติดตั้งเสาเอาไว้เพื่อยกคานทางวิ่งมาวางได้ทันที ช่วงยกคานติดตั้งจะปิดการจราจรบนมอเตอร์เวย์ทุกช่องทางประมาณ 20 นาที ระหว่างช่วงเวลา 24.00 - 01.00 น. หลังติดตั้งคานเหล็กเสร็จสิ้น จะติดตั้งตาข่ายชั่วคราวเพื่อป้องกันวัสดุตกลง จากนั้นจะเร่งปรับพื้นที่ทั้งหมดให้กินสภาพสู่ปกติโดยเร็ว

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง มีทั้งหมด 23 สถานีแนวเส้นทางเริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินระยะแรก) ที่แยกรัชดา-ลาดพร้าว ไปตามแนวถนนลาดพร้าว และยกระดับข้ามทางด่วนฉลองรัช (ด่วนบางนา-อาจณรงค์) จนถึงทางแยกบางกะปิ จากนั้นจะเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ตามถนนศรีนครินทร์ ยกระดับข้ามทางแยกต่างระดับพระราม 9 และผ่านแยกพัฒนาการ แยกศรีนุช แยกศรีอุดมสุข แยกศรีเอี่ยม จนถึงแยกศรีเทพาก่อนเลี้ยวขวาไปทางทิศตะวันตก ตามแนวถนนเทพารักษ์และสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย

อดทนกับปัญหาการจราจรกันอีกนิดใจ "รถไฟฟ้าสายสีเหลือง" จะมาช่วยยกระดับการเดินทางให้ดีขึ้น.

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง