

'อุโมงค์รถไฟ' วิวัฒนาการรับเหมาไทย

ผ่านมากกว่า 114 ปีกับพัฒนาการ "อุโมงค์ทางรถไฟลอดผ่าน" จุดเริ่มต้นที่ "อุโมงค์ขุนตาน" ความยาวถึง 1,352.10 เมตร (หรือประมาณ 1.35 กิโลเมตร) ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่อุทยานแห่งชาติดอยขุนตาล ระหว่าง อ.ห้างฉัตร จ.ลำปาง กับ อ.แม่ทา จ.ลำพูน เริ่มก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2450 แล้วเสร็จปี พ.ศ. 2461 โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ปัจจุบันคือการรถไฟแห่งประเทศไทย)

การก่อสร้างขณะนั้น มีนายช่างชาวเยอรมันชื่อ "มร. เอมีล ไอเซน ไฮเฟอร์" ที่ได้เข้ารับราชการ "กรมรถไฟหลวง" เมื่อปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นผู้ควบคุมการก่อสร้างทั้งหมด ใช้เวลาสร้างยาวนาน 11 ปี ด้วยค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 1.36 ล้านบาท

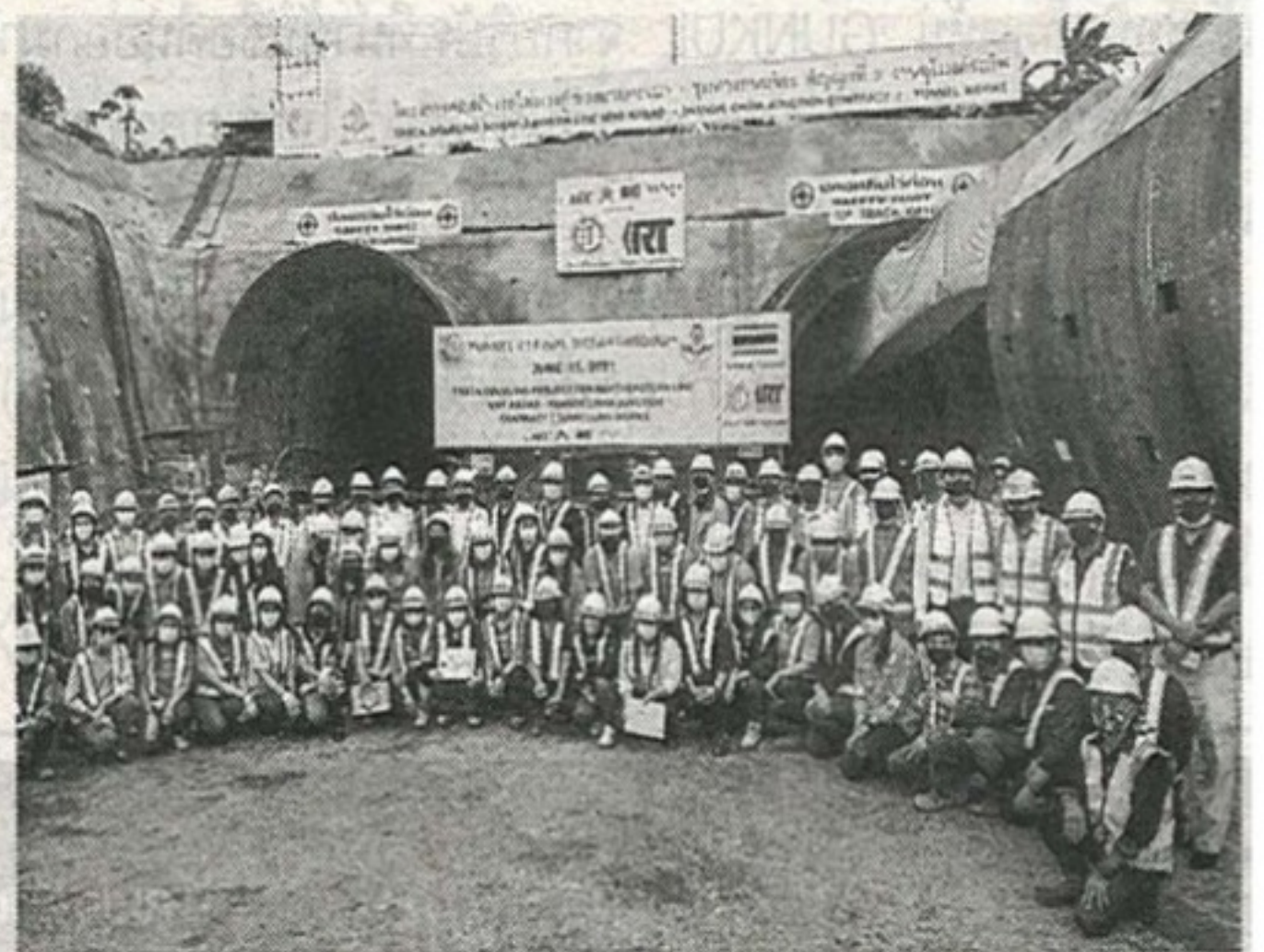
นั่นคือ "สารตั้งต้น" การศึกษาทางด้านวิศวกรรมโยธาและธรณีเทคนิค จนทำให้งานเจาะหรือก่อสร้างอุโมงค์และนำมาสู่ "บริษัท รับเหมาก่อสร้างเฉพาะทาง" ในประเทศไทยมีเพียงไม่กี่บริษัทเท่านั้น และบริษัทในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) มีเพียงบริษัทเดียว นั่นคือบริษัท ไรท์ทันเนลลิง จำกัด (มหาชน) หรือ RT

จาก "อุโมงค์ทางรถไฟขุนตาน" แห่งแรกในประวัติศาสตร์ชาติไทย...ก้าวมาสู่ "อุโมงค์ทางรถไฟลอดผ่าน" ที่ยาวที่สุดในประเทศไทย นั่นคือ "อุโมงค์รถไฟมาบะเมา" ด้วยความ



ยาวกว่า 5.2 กิโลเมตร ภายใต้โครงการรถไฟทางคู่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (มาบะเมา-ชุมทางถนนจิระ)

พัฒนาการวิศวกรรมโยธาและธรณีเทคนิค ที่เปลี่ยนไประหว่าง "อุโมงค์รถไฟขุนตาน" กับ "อุโมงค์รถไฟมาบะเมา" ไม่ใช่แค่เรื่องระยะทาง..หากแต่เป็นอุโมงค์ที่ถูกควบคุมและก่อสร้างโดยวิศวกร และบริษัทรับเหมาก่อสร้าง



ไทย ในนามกิจการร่วมค้าไอทีดี-อาร์ที (ระหว่างบริษัท ไรท์ทันเนลลิง จำกัด (มหาชน) หรือ RT และบริษัท อิตาลีเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD) นั่นเอง ล่าสุดอุโมงค์รถไฟมาบะเมา ได้ดำเนินการเจาะทะลุ (Breakthrough) บริเวณสถานีรถไฟมาบะเมา ให้เชื่อมถึงกันทั้งสองด้านเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา..

จุดหมายต่อไป คือ อุโมงค์มวกเหล็ก ระยะทาง 0.26 กิโลเมตร และอุโมงค์คลองขนานจิตร ระยะทาง 1.17 กิโลเมตร เชื่อมต่อระหว่าง จ.สระบุรี และ จ.นครราชสีมา

อีกหนึ่งโครงการ..ที่บ่งบอกถึงการยกระดับ “งานวิศวกรรมโยธา-ธรณี” ด้านงานอุโมงค์รถไฟของไทย คือ โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ (เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ) โดยสัญญาที่ 1 (เด่นชัย-งาว) ระยะทาง 103 กิโลเมตร

มีงานก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ระยะทาง 7 กิโลเมตร ส่วนสัญญาที่ 2 (งาว-เชียงราย) ระยะทาง 132 กิโลเมตร มีงานก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ระยะทาง 3 กิโลเมตรและสัญญา 3 (เชียงราย-เชียงของ) ระยะทาง 87 กิโลเมตร มีงานก่อสร้างอุโมงค์รถไฟระยะทาง 3 กิโลเมตร

หากมองจากภาพรวม..นี่เป็นอีกความท้าทายต่อวิวัฒน์อุตสาหกรรมก่อสร้างไทย และหากมองลึกไปถึงศักยภาพบริษัทรับเหมาก่อสร้างเฉพาะทางด้านอุโมงค์รถไฟไทย หนึ่งในนั้นหนีไม่พ้น “บริษัท ไรท์ทันเนลลิง จำกัด (มหาชน) หรือ RT” เพราะรถไฟทางคู่ (เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ) ต่างล้วนมีงานอุโมงค์ถนัดมือ RT ทั้ง 3 สัญญา..ว่าแต่งานนี้ RT จะเลือกรับงานมากหรือน้อยเท่านั้นเอง..!? ■