



ข่าวประชาสัมพันธ์

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

๑๑๔ สุขุมวิท ๒๓ แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ ๑๐๑๑๐ โทรศัพท์ ๐-๒๖๔๙-๕๐๐๐ ภายใน ๑-๕๖๖๖ โทรศัพท์/โทรสาร ๐-๒๒๕๘-๐๓๑๑

ข่าวจากหนังสือพิมพ์ข่าวสด ฉบับประจำวันที ๓ เดือนธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๕ หน้า ๑ ต่อ ๑๖

ศูนย์สารสนเทศและการประชาสัมพันธ์ ได้จัดระบบข่าวสิ่งพิมพ์ สนใจดูที่ได้ <http://news.swu.ac.th/newsclips/>

อุโมงค์ญี่ปุ่นถล่มฝังทับรถไฟท่อม-ตายเจ็บอื้อ หายอีกเพียบ-ระดมคุ้ยซากไทยผวา-เช็ก...

อุโมงค์ลอดภูเขาแดนปลาดิบถล่ม ฝังทับรถไฟใหม่อย่างสด 5 ศพ ชาวบ้าน ที่รถหนีตายอลหม่าน จนท.เร่งเข้าช่วยเหลือปิดเป็นพื้นที่อันตราย 'ซัชชาติ' สั่งกรมทางหลวงเร่งศึกษา-นำเป็นบทเรียน เหตุไทยมีอุโมงค์ลอดภูเขาหลายแห่ง แดมเตรียมสร้างอีกอื้อ กทม.ยันอุโมงค์ทางลอดตามแยกปลอดภัย มีทั้งเสาปูนค้ำยัน-อัดชั้นดินจนแน่น รฟม.เผยทางรถไฟใต้ดินแข็งแรง ชี้เป็นชั้นดินเหนียวที่อัดแน่น-อยู่ลึก 25 เมตร แดมออกแบบรองรับแผ่นดินไหว

เมื่อวันที่ 2 ธ.ค. สำนักข่าวเกียวโดรายงานว่ เวลา 08.00 น. ตามเวลาท้องถิ่นของญี่ปุ่น เกิดเหตุอุโมงค์ซาซากะ ลอดภูเขาบนเส้นทางทางด่วนชูโอ เชื่อมถึงกรุงโตเกียวและเขตภาคกลาง พังถล่มลงมาทับรถยนต์ในอุโมงค์จนระเบิดไฟลุกไหม้ คิวรถล้นพร้อมกลิ่นน้ำกรดพุ่งไปทั่วบริเวณ เจ้าหน้าที่ช่วยเหลือผู้ประสบเหตุในเบื้องต้นได้อย่างน้อย 3 คน รวมถึงหญิงในวัย 28 ปีที่วิ่งหนีออกจากอุโมงค์ด้วยตนเอง ส่วนผู้ติดอยู่ในอุโมงค์มีอย่างน้อย 7 ราย พบศพแล้ว 5 รายในสภาพไหม้เกรียมสำหรับอุโมงค์ดังกล่าวมีความยาว 4.7 กม. อยู่ห่างจากกรุงโตเกียวไปทางตะวันตกราว 80 กม. ช่วงเกิดเหตุร้ายเพดานอุโมงค์หนากว่า 20 ซม.ถล่มเป็นระยะทาง 50-60 เมตร เจ้าหน้าที่ระดมกำลังหน่วยกู้ภัย รถดับเพลิงและรถพยาบาลกว่า 14 คันไปยังพื้นที่ดังกล่าว พร้อมปิดการจราจร ปิดใช้บริเวณเชื่อมแยกคัตสึชิมะและ จ.ยามานาชิ แต่สภาพควันทันปกคลุมหนาแน่นตลบอุโมงค์และสภาพอุโมงค์เสี่ยงถล่มลงมาอีก ทำให้เจ้าหน้าที่กู้ภัยต้องรอนานหลายชั่วโมงกว่าจะเข้าไปได้ กระทั่งในช่วง 16.15 น.จึงฟื้นฟูปฏิบัติการ โดยพบศพอย่างน้อย 5 รายถูกไฟคลอกตายอยู่ภายในนักข่าวของสถานีเอ็นเอชเคซึ่งอยู่ในเหตุการณ์เล่าว่า ชับรถอยู่ในอุโมงค์ขณะเกิดเหตุ จึงเร่งความเร็วจนพ้นบริเวณที่เพดานอุโมงค์พังลงมาได้ แต่รถซึ่งขับมาใกล้ๆ กันถูกซากอุโมงค์หล่นทับ หลังจากนั้นจึงมีกลุ่มควันดำพวยพุ่งออกมาจากในอุโมงค์ ผู้รอดชีวิตต่างวิ่งหนีออกจากรถ ท่ามกลางสภาพอากาศเย็นจัดในช่วงฤดูหนาว บางคนบาดเจ็บที่ศีรษะและฟกช้ำตามร่างกาย

ด้านหญิงสาววัย 28 ปีที่รอดชีวิตและหนีจากอุโมงค์ด้วยตนเอง กล่าวว่า นั่งอยู่ในรถตู้เช่า สำหรับท่องเที่ยวพร้อมกับบุคคลอื่นอีก 5 ราย และไม่รู้ชะตากรรมอีก 5 คนเป็นอย่างไร ไม่รู้ว่ามีการอยู่ข้างหน้าที่คั่นและอยู่ข้างหลังที่คั่น

ขณะที่ชายวัย 30 ปีรายหนึ่งที่พ้นจากอุโมงค์มาได้ 50 เมตรก่อนจะถล่มลงมา เล่าว่า มีชิ้นส่วนคอนกรีตร่วงลงมาก่อน ในจังหวะที่ตนเข้าไปในอุโมงค์ จากนั้นก็เห็นไฟลุกไหม้จากรถคันหนึ่งที่ถูกอุโมงค์ถล่มทับ

"ผมตกใจมาก รีบเหยียบคั่นเร่งออกมาและเดินออกมาอีก 1 ชั่วโมงจนถึงทางออก" ชายผู้รอดชีวิตกล่าว

ต่อมา นายทาเคกาชิ คาเนโกะ ประธานบริษัทเซ็นทรัล นิปปอน เอ็กซ์เพรสเวย์ บริษัทผู้รับผิดชอบดูแลทางด่วน แถลงว่า เสียใจอย่างยิ่ง ที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงขึ้น เบื้องต้นพบว่าการถล่มของเพดานอุโมงค์เป็นรูปตัววี แม้ว่าการตรวจ สอบปกติในเดือนก.ย.ไม่พบสิ่งผิดปกติใดๆ ขณะที่ผู้เชี่ยวชาญสันนิษฐานว่า ผนังคอนกรีตเชื่อมเพดานกับเสาอาจร่อน

ส่วนความเคลื่อนไหวในประเทศไทยถึงเหตุดังกล่าวและการวางมาตรการป้องกัน นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รมว.คมนาคม กล่าวว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในประเทศญี่ปุ่นต้องไปศึกษาในรายละเอียดและนำมาเป็นข้อมูลว่าสาเหตุการถล่มเกิดจากอะไร เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมีอุโมงค์หลายแห่งที่ลอดภูเขา นอกจากนี้ในอนาคตรถไฟความเร็วสูงก็ต้องทำอุโมงค์เยอะ หรือเส้นทางที่จะเชื่อมต่อกับทวายของเมียนมาร์ ก็มีถนนที่ต้องเจาะอุโมงค์หลายจุดในการผ่านเข้าไปในพม่า ถือเป็นกรณีตัวอย่างที่จะต้องให้กรมทางหลวงไปศึกษาดูว่าอุโมงค์ถล่มมีสาเหตุจากอะไร ที่จะนำมาเป็นบทเรียน เพื่อปรับปรุงแก้ไขไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าวในไทย

นายรณชิต แยมสอาด รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ฝ่ายปฏิบัติการ กล่าวว่า สำหรับอุโมงค์ของรถไฟฟ้า รฟม.นั้นอยู่ลึกลงไปใต้ดินประมาณ 20-25 เมตร และอยู่ในชั้นดินเหนียวแข็ง รวมทั้งการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินออกแบบมาเพื่อให้รองรับแผ่นดินไหว ซึ่งหลังจากก่อสร้างรถไฟฟ้า รฟม.เสร็จใหม่ๆ หลายปีก่อนได้เกิดแผ่นดินไหวในชั้นดินของกรุงเทพฯ ระดับความรุนแรงวัดได้ 6 ริคเตอร์ ซึ่งส่งผลพอสมควรต่อตึกสูงชั้นในของกรุงเทพฯ แต่อุโมงค์ใต้ดินของ รฟม.รถไฟฟ้ายังสามารถเปิดให้บริการเหมือนเดิม ไม่มีอะไรเกิดขึ้นหรือความเสียหายต่อการเดินรถไฟฟ้าใต้ดินเลย

นายรณชิตกล่าวว่า ในทางวิศวกรรมตัวอุโมงค์อยู่ในชั้นของดินเหนียวแข็ง โดยวางขวางไปตามแนวของชั้นดิน ซึ่งต่างจากตึกสูงแม้จะฝังเสาเข็มในชั้นดินลงมาลึก 30-40 เมตร แต่เป็นในลักษณะแนวตั้ง พอเกิดแผ่นดินไหวจากด้านล่างจะส่งผลสั้นสะเทือนไปถึงตึกสูงที่อยู่ด้านบนจนอาจทำให้เกิดความเสียหายได้ เทียบกับอุโมงค์ที่อยู่แนวขวางแม้แผ่นดินจะไหวจะโอนเอนไปตามการสั้นสะเทือนของชั้นดินเหนียว จึงไม่มีผลให้เกิดความเสียหาย และในการก่อสร้างมีการทดสอบในรูปแบบต่างๆ จนมั่นใจว่ามีความปลอดภัยสูง การสั้นสะเทือนของแผ่นดินไหวจะไม่มีผลต่ออุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดิน ไม่มีการ

แตกหักร้าวเลย จึงขอให้ประชาชนมั่นใจการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินได้ว่าจะไม่เกิดปัญหาดังกล่าว "อุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดินวางอยู่ใต้อุโมงค์ส่งน้ำของการประปานครหลวง ต่ำลงมา 3-4 เมตร ซึ่งอุโมงค์ส่งน้ำก็วางตามแนวขวางของชั้นดินเหมือนกัน ก็อยู่มาโดยตลอดไม่เคยมีผลอะไรจากแผ่นดินไหว ไม่เช่นนั้นระบบอุโมงค์ส่งน้ำจะเกิดเป็นอัมพาตส่งน้ำไม่ได้ ซึ่งเป็นแนวคิดเดียวกันกับการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน" นายรณชิตกล่าว

ด้านนายทวิศักดิ์ เลิศประพันธ์ รองสำนักการโยธา กล่าวว่า อุโมงค์ของ กทม.เรียกว่าทางลอด ซึ่งทางลอดมีความยาวไม่เกิน 700 เมตร ขณะที่อุโมงค์ของประเทศญี่ปุ่นมีความยาว 1-3 ก.ม. ทั้งนี้ อุโมงค์ของ กทม.คือ อุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดิน และอุโมงค์ส่งน้ำสำหรับการประปา ดังนั้น การก่อสร้างทางลอดกับอุโมงค์จึงแตกต่างกัน สำหรับการก่อสร้างของอุโมงค์จะไม่มีมาตรฐานตายตัวว่าจะกว้างหรือลึกเท่าใด แต่จะต้องมีความลึกในระดับหนึ่ง หรือมีความยาวตั้งแต่ 1 ก.ม. เป็นต้นไป ขณะที่ทางลอดของประเทศไทยมีความยาวไม่เกิน 700 เมตร โดยนำเสาเข็มที่เป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้ามาค้ำยันด้านซ้ายและขวา และทำพื้นเพื่อให้รถวิ่งผ่าน ส่วนการก่อสร้างอุโมงค์หากพื้นดินเป็นดินอ่อนจะต้องมีการปรับปรุงคุณภาพดินให้อยู่ตัวก่อน โดยทำให้ดินมีความแข็งแรงสามารถรับน้ำหนักของอุโมงค์ได้ จากนั้นจึงจะเจาะ แล้วค่อยนำตัวชิ้นส่วนแต่ละชิ้นมาประกอบให้เป็นอุโมงค์

นายอัฐสิทธิ์ ศิริวิธานธรณ์ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ กล่าวว่า โดยปกติอุโมงค์จะแบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่ อุโมงค์ในหินและอุโมงค์ในดิน ซึ่งประเทศไทยมีทั้ง 2 ประเภท เช่น อุโมงค์ในหินที่ลอดถ้ำขุนตาน จ.ลำปาง สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ใช้มาประมาณ 100 กว่าปี ถือว่าสมบูรณ์และแข็งแรงมาก ส่วนอุโมงค์ในดิน เช่น อุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดิน แต่ถ้าแบ่งตามลักษณะโครงสร้างของการใช้ประโยชน์จะมี 3 ลักษณะ ได้แก่ 1. อุโมงค์ที่ใช้ขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า 2.อุโมงค์ที่ใช้สำหรับการจราจร 3.อุโมงค์ขนส่งสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา นายอัฐสิทธิ์กล่าวว่า สำหรับการก่อสร้างอุโมงค์ในหินของประเทศไทยจะมีการเจาะเป็นช่องเข้าไป และเอาชิ้นส่วนที่เป็นคอนกรีตไปค้ำยันอยู่รอบๆ โครงสร้างของอุโมงค์ แต่ปกติโครงสร้างนี้จะเพื่ออัตราส่วนความปลอดภัยไว้แล้ว ฉะนั้นไม่น่าจะมีปัญหาอะไร ส่วนอุโมงค์ลอดใต้ทางแยก เช่น รัชดาภิเษก สุทธิสาร ห้วยขวาง ไม่เรียกว่าเป็นอุโมงค์ เพราะเป็นการสร้างกำแพงคอนกรีต 2 ข้างขึ้นมา และขุดดินระหว่างกำแพงออก เพื่อให้รถวิ่งผ่านไปมาได้ จากนั้นก็เปิดพื้นที่การจราจรบนหลังคาตลอดใต้ทางแยก ซึ่งมีความแข็งแรงแน่นอน เพราะในส่วนโครงสร้างได้เพื่ออัตรา ส่วนความปลอดภัยตามมาตรฐานทางวิศวกรรม ส่วนปัจจัยด้านแผ่นดินไหวไม่น่าจะทำให้เกิดการถล่มได้ เนื่องจากออกแบบโดยคำนวณค่ามาตรฐานการเกิดแผ่นดินไหวในแต่ละพื้นที่ของประเทศไทย

"ส่วนกรณีอุโมงค์ทางด่วนของประเทศญี่ปุ่นที่ถล่มลงมาครั้งนั้นเป็นอุโมงค์ในหิน คาดว่าอาจมีอุบัติเหตุรถชนกันเกิดขึ้นก่อน และไปชนในส่วนที่เป็นโครงสร้าง จึงทำให้เกิดถล่มลงมา แต่ขณะนี้ยังไม่

สามารถระบุสาเหตุได้ คงต้องรอเคลียร์พื้นที่และหาสาเหตุกันอีกที แต่อุโมงค์ในหินของประเทศไทยเป็นอุโมงค์ที่ให้รถไฟวิ่งผ่านไม่ใช่ถนนสาธารณะ การเกิดอุบัติเหตุหรือการถล่มจึงเป็นไปได้น้อย และส่วนใหญ่ประเทศไทยจะทำถนนปีนไปตามภูเขามากกว่าจะทำอุโมงค์ให้รถไฟวิ่งผ่าน แต่ทุกอุโมงค์ต้องมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบอยู่เสมอ" นายอัฐสิทธิ์กล่าว