ทหารช่าง... การก่อสร้างที่ไม่เคยสิ้นสุด

พ.อ. สุวัฒน์ แดงงาม

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔๑๐

(ตอน สะพานข้ามอ่างเก็บน้ำบางลาง)

สวัสดีครับ ท่านสมาชิกที่รักทุกท่าน พบกันฉบับนี้เป็นฉบับที่ออกในวันทหารช่างอีกครั้ง ซึ่งเป็นวันที่ทหารช่างทุกหมู่เหล่าได้จัดงานขึ้น เพื่อระลึกถึงพระคุณของ**พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน** พระบิดาของเหล่าทหารช่างผู้วางรากฐานไว้ให้พวกเราจนมีความเจริญรุ่งเรืองมาถึงทุกวันนี้ และ เนื่องในโอกาสอันสำคัญนี้ ผมขอส่งความปรารถนาดีไปยังทุกคนขอให้สมหวังในสิ่งที่มุ่งหวังกันถ้วนหน้านะครับ

ผมขอถือโอกาสนี้เปิดตัวโครงการก่อสร้างที่กรมการทหารช่างได้รับมอบหมายจากรัฐบาลในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ ที่เริ่มโครงการตั้งแต่เดือนเมษายนที่ผ่านมา ได้แก่โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑๐ (ตอนสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำบางลาง) ต.แม่หวาด อ.ธารโต จ.ยะลา และโครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๔๐๖๖ จ.นราธิวาส ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องจากการที่กองกำลังทหารช่างได้ไปร่วมกันก่อสร้างทางหลวงหมายเลข๔๑๘ จนสำเร็จ เมื่อต้นปี๒๕๕๓ที่ผ่านมา ทำให้ถนนที่ชาวจังหวัดยะลารอคอยมานานกว่า ๖ ปี เป็นจริงขึ้นมา ด้วยความร่วมแรงร่วมใจของทหารช่างจากทั่วทุกภาค ภายใต้สถานการณ์การก่อความไม่สงบในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ที่ยังคุกรุ่นอยู่

งานก่อสร้างทางหลวงทั้งสองเส้น มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ โดยเมื่อก่อสร้างเสร็จแล้วจะทำให้การจราจรมีความคล่องตัว รวดเร็วและมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ส่งผลดีด้านจิตวิทยาต่อประชาชนในการสัญจรไปมา ซึ่งในครั้งนี้ผมจะขอกล่าวถึงเฉพาะโครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๔๑๐ ก่อน

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑๐ (ตอนสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำบางลาง)นั้น เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่เริ่มโครงการมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๕ มีการออกแบบและเริ่มประกวดราคาตั้งแต่ ปี ๒๕๔๗ แต่ไม่มีบริษัทใดเสนอราคา เนื่องจากเหตุการณ์การก่อความไม่สงบ จนกระทั่งเมื่อปี ๒๕๕๐ ศอ.บต.ได้มีมติขอให้กรมการทหารช่างดำเนินการก่อสร้างถนนเส้นนี้ให้แล้วเสร็จ เพื่อเป็นการสานต่อโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข ๔๑๐ โดยเมื่อก่อสร้างเสร็จแล้วสามารถย่นระยะทางในการเดินทางจาก จ.ยะลา ไป อ.เบตง ได้ ๑๐.๓๗ กิโลเมตร ลดโค้ง ทางราบ ๑๔๐-๑๕๐ โค้ง ลดระยะเวลาประมาณ ๔๕ นาที

ข้อมูลงานสะพาน

๑. คอนกรีตอัดแรงชนิดBox Girder ก่อสร้างโดยวิธีคานยื่นแบบสมดุล (Balance Cantilever)

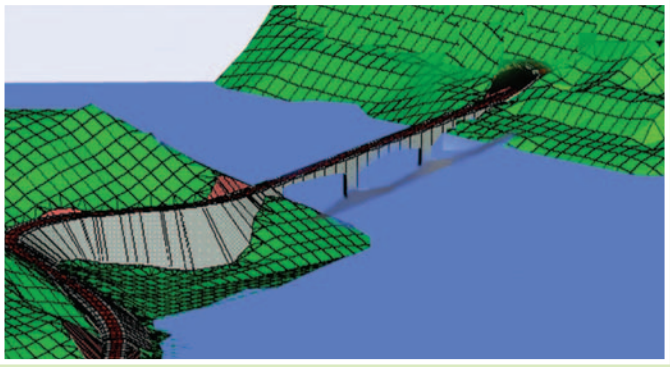
๒. เป็นแนวตรงความยาวรวม ๒๖๔ เมตร (๗๒+๑๒๐+๗๒=๒๖๔) ทางรถและทางเท้า กว้าง ๑๒ เมตร และ ๑.๒ เมตร ตามลำดับ

๓. เสาตอม่อกลางน้ำสูง ๒๕.๔๐ เมตร จำนวน ๒ ต้น

๔. ระยะช่วงห่างเสาตอม่อกลางน้ำ ๑๒๐ เมตร

๕. ช่องลอดใต้สะพานเมื่อระดับน้ำสูงสุดและต่ำสุด ๑๕ และ ๓๘ เมตร ตามลำดับ

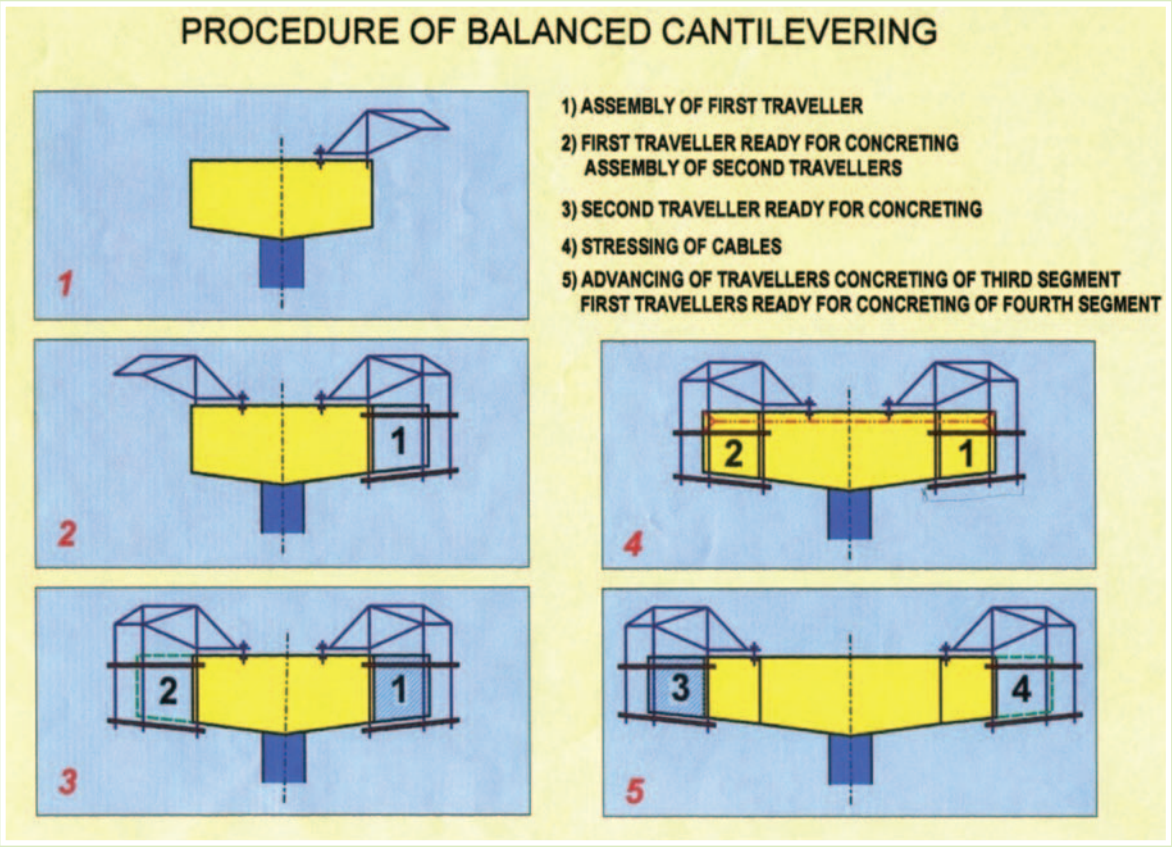
ข้อมูลงานทาง



๑. มาตรฐานทางชั้น๑สองช่องจราจร ผิวจราจรกว้าง ๗ เมตร ไหล่ทางกว้าง ๒.๕๐ เมตร

๒. เขตทางกว้าง ๔๐ - ๖๐ เมตร

๓. ระยะทางตลอดโครงการ ๒.๑๒๕ กิโลเมตร



จากข้อมูลที่กล่าวมาแล้วนั้น จะเห็นได้ว่าการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๔๑๐ (ตอนสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำบางลาง) มีความยากและท้าทายเป็นอย่างมาก เพราะนอกจากจะนำเทคโนโลยีในการก่อสร้างสะพานแบบใหม่มาใช้แล้ว งานส่วนอื่นๆ ก็มีความยากไม่แพ้กัน เพราะต้องทำการก่อสร้างในน้ำ ซึ่งจะต้องมีกระบวนการที่สลับซับซ้อน โดยมีเงื่อนไขของเวลามาเป็นปัจจัยกำหนด หากการก่อสร้างมีความล่าช้า งานจะไม่สามารถดำเนินต่อไปได้ เนื่องจากช่วงปลายปีเป็นห้วงเวลาที่น้ำในเขื่อนจะขึ้นสูงสุด ทำให้แทบจะก่อสร้างไม่ได้เลย ต้องรอให้น้ำลดจึงจะก่อสร้างต่อไปได้ และที่สำคัญที่สุดถนนเส้นนี้อยู่ในพื้นที่การก่อความไม่สงบ ซึ่งถือว่าเป็นพื้นที่สีแดงที่พร้อมเกิดเหตุ ซึ่งจะเป็นปัจจัยอีกอย่างหนึ่งที่จะทำให้งานล่าช้า ดังนั้นการก่อสร้างต้องมีการวางแผนที่ดีและต้องมีความรอบคอบเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งรายละเอียดในการก่อสร้างรวมทั้งการดำรงชีพของหน่วยงานผมจะนำมาเล่าให้ฟังในฉบับต่อไปครับ