

รื้อแบบทางคู่

โพสต์ทูเดย์ - รถไฟทางคู่เฟส 1 ส่อสะดุด รัฐ-รฟท.เสี่ยงแตกปรับเปลี่ยนสถานียกสูง เกรงกระทบรถขนส่งสินค้าไม่สะดวก เริงหารื้อสรุปแนวทางที่ชัดเจน หวั่นก่อสร้างอืด ส่งผลกระทบล่าช้า ไม่เป็นไปตามแผน

A5

รื้อแบบทางคู่เฟส1 ส่อป่วน

รัฐ-รฟท.เสี่ยงแตก สร้างสถานียกสูง หวั่นขนส่งสินค้ายาก เสี่ยงโครงการล่าช้า

โพสต์ทูเดย์ - รถไฟทางคู่เฟส 1 สะดุดปรับเปลี่ยนก่อสร้างทั่วประเทศ เริงหารื้อสรุปแนวทางชัดเจนหวั่นก่อสร้างอืด

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมเปิดเผยว่า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 รวม 5 เส้นทางนั้นต้องเจอกับปัญหาการปรับเปลี่ยนที่ยังไร้ข้อสรุปของฝ่ายนโยบาย จนอาจส่งผลกระทบต่อความล่าช้างานก่อสร้างและการดำเนินงานภาพรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เนื่องจากขณะนี้ข้อถกเถียงกัน

เรื่องของแบบก่อสร้างรถไฟทางคู่ ซึ่งฝ่ายนโยบายกำหนดให้ทำสถานียกสูง (High Platform) และลดปริมาณรางสลับหลักตามสถานี เช่นเดียวกับรถไฟทางคู่ช่วงจิระ-ขอนแก่นที่กำลังจะก่อสร้างแล้วเสร็จ

ทั้งนี้ ได้สั่งการให้ใช้รูปแบบสถานียกสูงในเส้นทางสายใต้ทั้ง 5 สัญญาด้วยเช่นกัน แต่ทาง รฟท.เห็นว่าการใช้สถานียกสูงจะทำให้รถขนส่งสินค้า รถไฟลำพิกัด และรถไฟด้านความมั่นคงของทหารไม่สามารถเข้าจอดที่สถานีได้เลย ประกอบ

กับไม่มีทางสลับหลักทำให้รถไฟขนส่งสินค้าจะมีปัญหาอย่างมากในอนาคต เช่นเดียวกับคุณภาพงานบริการของประชาชน เพราะรถไฟบรรทุกผู้โดยสารในปัจจุบันเป็นแบบต่ำ ดังนั้นในอนาคตรถไฟทางคู่ทุกสายอาจต้องใช้แผ่นรองเดินขึ้นชานชาลาเนื่องจากสถานีอยู่สูงกว่าตัวรถ แต่ในวันนี้ต้องรีบตัดสินใจเพราะหากจะยกระดับสถานีทางคู่ต้องสั่งซื้อรถไฟใหม่ในรุ่นที่รองรับชานชาลาสูงด้วย

“วันนี้ต้องรีบหารือร่วมกันเพื่อไม่ให้โครงการล่าช้า ฝ่ายนโยบายควรทำหน้าที่วางกรอบยุทธศาสตร์พัฒนาเส้นทางรถไฟ แต่เรื่องแบบก่อสร้างเป็นงานเทคนิคที่ควรให้ผู้เชี่ยวชาญอย่าง รฟท.เป็นคนตัดสินใจ” แหล่งข่าวเปิดเผย

นายศิริพงศ์ พงษ์พันธ์ุ รองผู้จัดการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน รฟท. กล่าวว่า ขณะนี้อยู่ระหว่างหารือกันถึงปัญหาดังกล่าวว่าจะมีแนวทางดำเนินการอย่างไร เพราะงานก่อสร้างในแต่ละสัญญาได้เริ่มต้นไปแล้ว ดังนั้นการ

ออกแบบสถานีเป็นสิ่งที่ต้องเร่งรัดทำต่อไป ในมุมมองของ รฟท.แล้วสามารถออกแบบสถานีให้เป็นแบบสูงได้ แต่ต้องก่อสร้างทางสลับหลักไว้ในสถานีด้วย เพื่อให้รถไฟที่เข้าไม่ได้ไปจอดในจุดดังกล่าว แต่ในวันนี้ฝ่ายนโยบายมองว่ารถไฟทางคู่วิ่งสวนกันได้แล้ว ไม่จำเป็นต้องมีทางสลับหลัก ถือว่าเป็นข้อเสนอทางเทคนิคที่ยังดูไม่เหมาะสม หากทุกคันต้องวิ่งเข้าชานชาลาอาจก่อให้เกิดปัญหาเรื่องระยะเวลาเดินทางต่อเที่ยวหรือดีเลย์ได้ ■ .