

รฟท.น้อมรับปรับแบบขานชาลาทางคู่จริง

● ใช้ทั้ง 1.10 เมตรและขานฯต่ำ 50 ซม.

● ปัญหาเรื้อรังยังเคลียร์-แก้กันไม่จบ

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า จากกรณีหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ และเพจเฟซบุ๊ก “ข่าวนวัตกรรมขนส่ง เดลินิวส์” นำเสนอข่าวการปรับแบบขานชาลาสถานีรถไฟทางคู่ ระยะ (เฟส) ที่ 1 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในเส้นทางต่าง ๆ จากขานชาลาสูง 110 เซนติเมตร (ซม.) เป็นขานชาลาต่ำสูง 50 ซม. โดยมีบุคลากรระดับผู้บริหารเป็นผู้สั่งการ ทั้งที่ก่อนหน้านี้มีคำสั่งที่เป็นเอกสารชัดเจนจากอดีต 3 ผู้ว่าการ รฟท., คณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. และอดีตรมว.คมนาคมให้สร้างขานชาลาสูง 110 ซม. เท่ากับพื้นที่โดยสารถไฟ ช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารและผู้พิการสามารถเข้า-ออกตู้โดยสารรถไฟได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และช่วยลดระยะเวลาในการจอด ซึ่งการปรับแบบดังกล่าวสร้างความปั่นป่วนทำให้ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันในการก่อสร้างจนล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ และจะส่งผลกระทบต่อการใช้งานของประชาชนหรือไม่

ความสับสนล่าสุด นายสุรเดช ชูประวิโรจน์ วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้างรฟท. ชี้แจงว่า เรื่องนี้เริ่มมาจากในขั้นตอนการออกแบบบริษัทที่ปรึกษาได้ออกแบบโครงสร้างขานชาลาของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ เฟสที่ 1 เป็นแบบขานต่ำ สูง 0.23 เมตร จากระดับส้นราง และ รฟท. ได้นำรูปแบบเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อขออนุมัติต่อมาในขั้นตอนประกวดราคามีนโยบายเปลี่ยนความสูงขานชาลาเป็น 1.10 เมตร โดยไม่มีแบบรายละเอียด แต่ได้กำหนดค่าความสูงของขานชาลาไว้ในเอกสารแนบท้ายการประกวดราคา เพื่อใช้เสนอราคาเท่านั้น

นายสุรเดช กล่าวต่อว่า เมื่อเริ่มทำงาน ผู้รับจ้างต้องเสนอแบบรายละเอียดให้บริษัทที่ปรึกษาอนุมัติก่อนเริ่มงาน จากการตรวจสอบแบบขานชาลาความสูง 1.10 เมตร ที่ผู้รับจ้างเสนอ พบว่า ขานชาลาขั้นต่ำเข้าไปในเขตโครงสร้างถึง 20 เซนติเมตร (ซม.) ซึ่งผิดหลักเกณฑ์การออกแบบตามมาตรฐานของ รฟท. และมาตรฐานสากล เนื่องจากตามมาตรฐานต้องกำหนดช่องว่างปลอดภัยระหว่างเขตบรรทุกกับเขตโครงสร้างไว้ประมาณ 30 ซม. โดยไม่ให้มีสิ่งบรรทุกหรือโครงสร้างล้ำเข้าไปในช่องปลอดภัยนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ขบวนรถเฉี่ยวชนสิ่งปลูกสร้าง เพราะในขณะที่ขบวนรถวิ่งอาจ

เกิดการโคลงตัวของขบวนรถได้ เนื่องจากหากสภาพทางไม่ได้ระดับหรือขบวนรถไม่สมบูรณ์ จะทำให้เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงตามมาได้ เหมือนกรณีอุบัติเหตุขบวนรถเฉี่ยวชนขานชาลาที่ประเทศอิตาลีและอินเดีย

นอกจากนี้ขานชาลาสูง 1.10 เมตร อาจพบปัญหาผู้โดยสารพลัดตกขานชาลาสถานี หรือตกลงไปในช่องว่างระหว่างขบวนรถกับขานชาลา รวมทั้งจะเกิดความไม่สะดวกกับผู้โดยสารสูงอายุ คน



พิการ เด็ก หรือผู้โดยสารที่หิวสัมผัสกระจกที่เคาะข้ามทางรถไฟ ก็ต้องมาใช้สะพานลอยในการข้าม ไม่สามารถใช้ทางข้ามระดับพื้นหน้าสถานีได้เหมือนเดิม อีกทั้งต้องใช้งบประมาณเพิ่มขึ้นอีกมากเพื่อก่อสร้างสะพานลอย ทางลอด ลิฟต์ บันไดเลื่อนบริเวณขานชาลานี้ ตลอดจนรบกวนผู้โดยสารตกขานชาลาด้วย ยอมรับว่าความสูงขานชาลาเป็นปัญหาที่ยืดเยื้อไม่มีข้อสรุปมาเป็นเวลานาน จนฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง ได้จัดประชุมเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาการกำหนดความสูงของขานชาลาสถานีในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ เฟสที่ 1 ให้มีความเหมาะสม ปลอดภัย และสอดคล้องกับแนวนโยบาย

นายสุรเดช กล่าวต่อว่า การประชุมได้เชิญผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอก ที่ปรึกษาควบคุมงานโครงการก่อสร้าง และผู้บริหารโครงการก่อสร้าง รฟท. มาร่วมพิจารณาปรับแบบขานชาลาสถานีที่

ระดับความสูงต่าง ๆ สรุปได้ว่าขานชาลาสูง 23, 50 และ 80 ซม. จะไม่ล้ำเข้าไปในเขตของโครงสร้าง แต่ขานชาลา 1.10 เมตร จะล้ำเข้าไปในเขตโครงสร้างประมาณ 20 ซม. และเหลือช่องว่างระหว่างตัวขบวนรถถึงขานชาลา ประมาณ 9 ซม. หากแก้ไขรูปแบบเพื่อไม่ให้ล้ำเข้าไปในเขตของโครงสร้าง ก็จะเหลือช่องว่างถึง 30 ซม. ซึ่งมีช่องว่างกว้างมากเกินไป ทำให้ผู้ที่ใช้บริการเดินเข้า-ออกขบวนรถไม่ได้รับความสะดวก

นายสุรณเดช กล่าวอีกว่า เวลาที่การสั่งซื้อขบวนรถรุ่นใหม่ของ รฟท. เพื่อรองรับการให้บริการกับขานชาลาสูง 1.10 เมตร ยังต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่ง จึงต้องใช้รถโดยสารรุ่นเก่า และนำมาปรับปรุงประตูของรถโดยสารให้มีแผ่นปิดช่องบันได เพื่อให้ผู้โดยสารเดินเข้าไปในขบวนรถได้อย่างปลอดภัยไปก่อน อย่างไรก็ตามเรื่องการปรับความสูงของขานชาลาสถานีเป็นเรื่องสำคัญมาก ต้องศึกษาข้อดีข้อเสียให้รอบคอบ ซึ่งประเทศในแถบประเทศยุโรป และอเมริกา ส่วนใหญ่ยังคงใช้ความสูงเป็นแบบขานต่ำถึงกลาง เพราะขานชาลาสูงต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก และส่วนใหญ่จะใช้วิธีปรับปรุงขบวนรถเพื่อให้เหมาะสมกับโครงสร้างพื้นฐานมากกว่าที่จะปรับโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เหมาะสมกับขบวนรถ

นายสุรณเดช กล่าวด้วยว่า ความปลอดภัยถือเป็นสิ่งสำคัญที่สุดในการให้บริการขนส่งสาธารณะ ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างก็ต้องคุ้มค่า และต้องคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกในการใช้บริการของผู้โดยสารเป็นสำคัญ ดังนั้นในช่วงของการเปลี่ยนผ่านในการพัฒนาระบบรางของประเทศ ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้างจึงเสนอให้ก่อสร้างขานชาลาสูง 1.10 เมตร กับสถานีขนาดใหญ่ และขานกลางที่ขบวนรถโดยสารส่วนใหญ่ใช้ความเร็วไม่มาก เพื่อเตรียมหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารที่สถานี ซึ่งจะไม่เป็นอันตราย ส่วนสถานีขนาดเล็กซึ่งขบวนรถส่วนใหญ่วิ่งผ่าน ควรเป็นขานชาลาที่มีความสูง 50 ซม. ที่ออกแบบให้สามารถปรับความสูงในอนาคตได้ เพื่อความปลอดภัยในการให้บริการ โดยเรื่องดังกล่าวได้ส่งให้คณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. รับทราบแล้ว และขอยืนยันว่า รฟท. ยังไม่ได้ยกเลิกขานชาลาความสูง 1.10 เมตร แต่อย่างใด.