



หน้า 8

'ดราม่าขานชาลาสูง-ต่ำ'
ผู้ว่า รฟท.ไม่สน

'ดราม่าขานชาลาสูง-ต่ำ'ผู้ว่ารฟท.ไม่สน

● ตกผลึกแล้วยึดหลัก'ความปลอดภัย'

● ยืนยันสร้างขานฯต่ำ50ชม.สถานีเล็ก

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ตั้งแต่ต้นเดือน มี.ค.ที่ผ่านมา หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ และเพจเฟซบุ๊ก “ข่าวนวัตกรรมขนส่ง เดลินิวส์” ได้นำเสนอข่าวการปรับแบบการก่อสร้างขานชาลาของบางสถานีในโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ระยะ (เฟส) ที่ 1 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จากขานชาลาสูง 110 เซนติเมตร (ชม.) เป็นขานชาลาต่ำ 50 ชม. โดยมีบุคลากรระดับผู้บริหารเป็นผู้สั่งการ ทั้งที่ก่อนหน้านี้มีคำสั่งที่เป็นเอกสารชัดเจนจากอดีต 3 ผู้ว่า รฟท., คณะกรรมการ(บอร์ด) รฟท. และอดีต รมว. กมนาคม ในสมัยนั้น ให้สร้างขานชาลาสูง 110 ชม. โดยจะเท่ากับพื้นผิวโดยสารถไฟ ช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสาร และผู้พิการสามารถเข้าออกตู้โดยสารรถไฟได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และช่วยลดระยะเวลาในการจอด ตามที่ประชาชนหลายรายส่งข้อมูลเข้ามานั้น

ปรากฏว่าตลอดเกือบ 1 เดือนที่ผ่านมาประเด็นดังกล่าวถูกหยิบยกให้กลับมาพูดถึงกันในสังคมอีกครั้ง หลังจากที่เรื่องนี้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมานานแล้ว และชี้ชัดเสียยังไม่ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน โดยประชาชนได้วิพากษ์วิจารณ์กันอย่างดุเดือด ส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการปรับแบบครั้งนี้ และแม้ นายสุรเดช ชูประวิโรจน์ วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการ



พิเศษและก่อสร้าง รฟท. จะออกมาชี้แจงถึงสาเหตุของการปรับแบบ และข้อดีข้อเสียของการใช้ขานชาลาสูงและต่ำ แต่กลับได้รับเสียงตอบรับจากประชาชนว่าเป็นเหตุผลที่ฟังไม่ขึ้น

จนกระทั่งเมื่อวันที่ 19 มี.ค. รฟท. เปิดประกวดราคา (ประมูล) โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราช-เชียงทอง และสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ซึ่งเป็นรถไฟทางคู่สายใหม่ เมื่อตรวจสอบรายละเอียดการประมูล (ทีโออาร์) พบว่าให้ก่อสร้างขานชาลาต่ำที่ความสูง 50 ซม. ในสายเด่นชัย-เชียงทอง และ 80 ซม. สายบ้านไผ่-มุกดาหาร ยิ่งสร้างความไม่พอใจให้ประชาชนที่สนใจเรื่องนี้ โดยในเพจเฟซบุ๊ก “ข่าวนวัตกรรมขนส่ง เดลินิวส์” มีประชาชนเข้ามาแสดงความคิดเห็นมากมาย นอกจากแสดงความคิดเห็นคัดค้านอย่างต่อเนื่องแล้ว ยังติดแท็ก (Tag) ไปยังเฟซบุ๊กนาย นิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่า รฟท. และ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา

นายกรัฐมนตรี ให้ช่วยชี้แจง และตรวจสอบเรื่องนี้ด้วย

ล่าสุดนายนิรุฒ ให้สัมภาษณ์ถึงประเด็นการปรับแบบขานชาลาว่า เรื่องนี้พูดคุยกันมานานแล้วก่อนที่จะตนมาดำรงตำแหน่งเป็นผู้ว่า รฟท. โดยได้รับรายงานว่าการออกแบบขานชาลา 110 ซม. มาจากผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งศึกษามานานมากแล้ว ที่ผ่านมาก็กำหนดให้ก่อสร้างเป็นขานชาลาสูง แต่ในทางปฏิบัติวิศวกรให้ข้อมูลว่า การสร้างขานชาลาสูง เหมาะกับรถไฟในเมืองมากกว่ารถไฟทางไกล และเวลานี้ยังไม่มีประเทศใดที่รถไฟทางไกลทำเป็นขานชาลาสูง จึงหารือร่วมกันทั้งบุคคลภายใน และภายนอกว่าอยากได้ขานชาลาที่สะดวกกับประชาชน แต่ไม่ใช่ขานชาลาสูง จึงสรุปที่ขานชาลาต่ำ 50 ซม. ซึ่งพื้นขานชาลาเท่ากับบันไดขึ้นแรกพอดี จึงน่าจะดีที่สุด

นายนิรุฒ กล่าวอีกว่า นอกจากนี้เมื่อคู่ด้านความปลอดภัย

ซึ่งเป็นเรื่องที่มีการขนส่งทุกประเภทประนีประนอม (compromise) ไม่ได้ โดยที่ผ่านมามีตัวอย่างในต่างประเทศให้เห็นแล้วว่า ขานชาลาสูงในสถานีที่รถไฟไม่จอด เมื่อรถไฟวิ่งผ่านด้วยความเร็ว จะเกิดปัญหาขบวนรถชนเข้ากับสถานีจนเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเมื่อดูจากอุบัติเหตุในคลิปวิดีโอ เห็นแล้วรับไม่ได้ เมื่อขบวนรถจะคว่ำทั้งขบวน และพังทั้งสถานี

จึงหารือร่วมกันว่าเมื่อสนข.เคยเดิมให้สร้างขานชาลาสูง หากเป็นสถานีใหญ่ก็น่าจะไม่มีปัญหา เพราะรถไฟจอดทุกขบวน ก่อนเข้าสถานีรถต้องชะลอความเร็ว แต่ในสถานีเล็ก บางขบวนไม่ต้อง

จอด เช่น รถเร็ว รถด่วน จึงกังวลเรื่องความปลอดภัย เพราะหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแค่ครั้งเดียวใน 10 ปี ก็เป็นเรื่องที่รับกันไม่ได้แล้ว ดังนั้นจึงตัดสินใจเป็นหลักการเบื้องต้นภายใน รฟท. โดยยึดความปลอดภัยเป็นอันดับแรก ใครจะพูดอย่างไร หรือใครจะดราม่าอย่างไร เวลาเกิดอุบัติเหตุขึ้นมาวันนั้นทุกคนจะวิ่งหนีกันหมด ใคร ๆ ก็รับผิดชอบไม่ไหว ซึ่งเราก็ต้องฟังวิศวกร เมื่อให้ข้อมูลมาแบบนี้ ก็ต้องฟัง จะเอาตามใจผู้ว่า รฟท. ไม่ได้

นายนิรุฒ กล่าวต่อว่า หลังจากนั้นจะนำความเห็นและหลักการเบื้องต้นของ รฟท. ที่จะให้สร้างขานชาลาต่ำ 50 ซม. ที่ออกแบบให้สามารถปรับ

ความสูงในอนาคตได้กับสถานีเล็ก และสร้างขานชาลาสูง 110 ซม. กับสถานีใหญ่ เสนอให้กระทรวงคมนาคม และสนข. พิจารณาอีกครั้งว่าจะมีความคิดเห็น หรือข้อเสนอแนะอย่างอื่นหรือไม่ ทั้งนี้สถานีเล็กในโครงการรถไฟทางคู่ที่มีการก่อสร้าง 110 ซม. ไปแล้ว ก็ให้ทำต่อไป จะไม่รื้อหรือทุบทิ้ง แต่ในการใช้งานต้องระมัดระวังมากขึ้น

ผู้สื่อข่าวถามถึงกรณีที่มีการปรับเป็น 50 ซม. จะผิดทีโออาร์หรือไม่ นายนิรุฒ ยืนยันว่าปรับได้ การปรับเป็น 50 ซม. ทำให้ลดค่างานลงได้อีก ผู้สื่อข่าวถามต่อว่า การที่จะปรับขานชาลาเดิมเป็น 110 ซม. ในอนาคตนั้น จะเป็นการเสี่ยงงบประมาณซ้ำซ้อนหรือไม่ นายนิรุฒ กล่าวว่า สอบถามทางวิศวกรแล้ว ระบุว่าไม่ได้มีค่าใช้จ่ายสูง หากจะปรับเป็นขานชาลาสูงแค่คันขึ้น ซึ่งเรื่องนี้ต้องเป็นความรับผิดชอบของทางวิศวกรว่าจะคันขึ้นอย่างไร.