

รถไฟ.เคาะใช้ชานสูง"ทางคู่"ทุกสถานี

ผู้จัดการรายวัน360 – รถไฟ.สรุปแบบสถานีรถไฟทางคู่ใช้ชานสูง 1.10 เมตร ทั้งหมด หลังคณะทำงานถกข้อดีข้อเสีย ผลกระทบรอบด้าน “นิรุฒ” เผยยึดความปลอดภัยสูงสุด ชี้ สนข.ศึกษาไว้ดีแล้ว ส่วนสายใต้ต้องแก้เป็นชานสูงก่อนตรวจรับงาน พร้อมกำหนดแผนด้านความปลอดภัย ลดความเร็วช่วงผ่านสถานีเล็ก

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. ที่มีนายจิรุตม์ วิศาลจิตร เป็นประธาน เมื่อวันที่ 18 พ.ย. 2564 ได้รับทราบผลการพิจารณา การใช้ความสูงของชานชาลารถไฟ ระดับ 1.10 เมตร ทุกสถานี ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะแรก 5 เส้นทางที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ซึ่งเป็นไปตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ออกแบบไว้และเป็นไปตาม TOR ประมูล

ทั้งนี้ จากที่มีประเด็นวิพากษ์วิจารณ์กรณีการปรับแบบก่อสร้างชานชาลา 1.10 เมตร หรือชานสูง ในสถานีขนาดใหญ่ และชานชาลา 0.50 เมตร หรือชานต่ำ ในสถานีขนาดเล็ก และป้ายหยุดรถ เนื่องจากมีประเด็นเรื่องความปลอดภัย และความสะดวกราบรื่นของผู้โดยสาร รฟท. จึงได้ตั้งคณะทำงานโดยมีตนเป็นประธาน เพื่อพิจารณา โดยเฉพาะสถานีขนาดเล็ก หรือป้ายหยุดรถที่รถไฟบางขบวนไม่จอด

โดยคณะทำงานได้มีการประชุมหลายครั้ง จนได้ข้อสรุปว่า ยังคงรูปแบบชานสูงตามที่ สนข.ออกแบบไว้ เนื่องจากได้มีการศึกษามาเป็นอย่างดีแล้ว และเป็นไปตาม TOR ที่ประกวดราคา สำหรับในเรื่องความปลอดภัยนั้น รฟท.จะมีการกำหนดมาตรการดูแล ให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางและให้บริการ

เช่น เมื่อขบวนรถวิ่งผ่านสถานีขนาดเล็กที่มีชานสูง จะลดความเร็วลงโดยจะมีการกำหนดเป็นมาตรฐาน ซึ่งจะพิจารณาในเรื่องประเภทรถไฟประกอบด้วย เพราะหากตัวรถแคบ ก็จะไม่กระทบใดๆ ด้ว้ด้วยความเร็วปกติ ส่วนสถานีใหญ่นั้น รถไฟจอดอยู่แล้วไม่มีปัญหา ซึ่งไม่ว่าชานสูง หรือชานต่ำ ทุกแบบต้องมั่นใจเรื่องความปลอดภัยเป็นอันดับแรก แต่ยอมรับว่า อาจทำให้การเดินทางล่าช้าไปบ้าง

ส่วนสถานีหรือป้ายหยุดรถที่มีการก่อสร้างเป็นชานต่ำไปแล้วนั้น นายนิรุฒ กล่าวว่ ขณะนี้การก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะแรก ยังไม่มีการตรวจรับงาน ดังนั้น หากสถานีได้มีการก่อสร้างที่ไม่เป็นไปตามแบบและ TOR ก็จะต้องปรับแก้ให้ถูกต้อง ทุกแบบต้องมั่นใจเรื่องความปลอดภัยไม่ว่าจะเป็นชานสูงชานต่ำ

สายใต้ “หัวหิน- ประจวบฯ” ทำชานต่ำไปแล้วต้องเร่งแก้ไข

รายงานข่าว เปิดเผยว่า เมื่อวันที่ 27 เม.ย. 2564 บอร์ด รฟท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาให้ข้อเสนอแนะการพิจารณาระดับความสูงของชานชาลาของรฟท. โดยมีผู้ว่าฯ รฟท.เป็นประธานและมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วม เช่น สนข. กรมการขนส่งทางรางวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาวิศวกรสมาคมสถาปนิกสยาม สมาคมคนพิการ สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไทย

โดยคณะทำงานมีการประชุม 5 ครั้ง และได้มีมติให้ใช้ความสูงของชานชาลา 1.10 เมตร จากระดับสันรางให้ตัวชานชาลาสถานีมีความสูงเท่ากับพื้นรถ สำหรับสถานีทุกขนาด คือ สถานีขนาดใหญ่ สถานีขนาดกลาง สถานีขนาดเล็ก ที่หยุดรถ และป้ายหยุดรถ ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง โดยให้ รฟท. พิจารณามาตรการเพิ่มเติมเช่น จำกัดความเร็ว เมื่อขบวนรถผ่านสถานี การปรับปรุงสภาพทางและซ่อมบำรุง การกำหนดระยะห่างระหว่างตัวรถและของชานชาลา และการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการตามหลักการออกแบบเพื่อมวลชน (Universal Design)

เนื่องจากก่อนหน้านี้ รฟท.มีความกังวลในด้านความปลอดภัย กรณีสถานีเล็ก ที่ชานสูง มีข้อกังวลการลำเลียงโครงสร้างของจุกชานชาลา รวมถึงระยะปลอดภัยระหว่างตัวรถไฟกับขอบชานสูง ที่มีช่องว่างเหลือ 90 มิลลิเมตร แต่หากเป็นชานต่ำ จะไม่มีปัญหาเรื่องช่องว่าง และไม่ต้องกังวลเรื่องขบวนรถวิ่งผ่านและมีการโคลงไปกระทบกับชานชาลา จึงทำให้มีการปรับแบบก่อสร้างชานต่ำไปแล้วเช่น สายใต้ สัญญา 3 ช่วง หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ จำนวน 13 แห่งซึ่งเมื่อได้ข้อสรุปชานสูง ผู้รับเหมาต้องแก้ไข

โดยจากการเปรียบเทียบชานสูง กับ ชานต่ำในเรื่องค่าใช้จ่าย พบว่า ค่าก่อสร้างชานต่ำ มีราคาต่ำกว่า แต่จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มภายหลังเมื่อต้องปรับแก้เป็นชานสูง, ด้านความปลอดภัยชานสูงมีข้อกังวลเรื่องการลำเลียงโครงสร้างชานชาลา ระยะขอบชานชาลาอีก 10-20 ซม., ด้านบริการอำนวยความสะดวกผู้โดยสารนั้น ไม่ว่าจะชานสูงหรือชานต่ำ ในระยะแรก รฟท.จะต้องมีเจ้าหน้าที่คอยดูแลผู้ใช้บริการทุกคน, สำหรับการเดินทางให้ รฟท.พิจารณาความเร็วให้สอดคล้องกับขนาดรถ, รฟท.อยู่ระหว่างปรับปรุงรถโดยสารให้รองรับชานสูง โดยจะแล้วเสร็จทั้งหมดในปี 2567

อย่างไรก็ตาม รถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ก่อสร้างชานสูงเสร็จแล้ว ก็ยังไม่พบปัญหาเรื่องชานชานชาลาแต่อย่างใด และพบว่าผู้พิการสามารถใช้งานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย.