

ขร.-สนช.ยันชัดฯสร้างชานฯสูง110ชม.

●มติเดิมเอกฉันท์ออกแบบเพื่อมวลชน

●การรถไฟยังแกะทำชานฯล่าช้า50ชม.

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม แจงความคืบหน้าการปรับแบบก่อสร้างชานชาลาบางสถานีในโครงการรถไฟทางคู่ ระยะ (เฟส) ที่ 1 จากชานชาลาสูง 110 เซนติเมตร (ชม.) ที่เท่ากับพื้นผิวโดยสารถไฟ เป็นชานชาลาต่ำ 50 ชม.ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ทำหนังสือเรื่อง การพิจารณาระดับความสูงของชานชาลาของ รฟท. ลงนามโดย นายสุรเดช ชูปะวิโรจน์ วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษ และก่อสร้าง รฟท. ส่งถึงผู้จัดการโครงการ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา TSD โครงการรถไฟทางคู่ สายเหนือ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ, กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AMWW โครงการรถไฟทางคู่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CSCS โครงการรถไฟทางคู่ สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร

เนื้อหาในหนังสือ รฟท. ได้แจ้งให้ทราบถึงผลการพิจารณาของคณะทำงานเพื่อพิจารณาให้ข้อเสนอแนะการพิจารณาระดับความสูงของชานชาลาของการรถไฟ ซึ่งได้ประชุมเมื่อวันที่ 14 พ.ค. 64 เพื่อให้ที่ปรึกษาและผู้รับจ้างพิจารณาเร่งรัดดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อแผนการดำเนินงานก่อสร้าง ทั้งนี้ผลการพิจารณา

ของคณะทำงานฯได้ข้อสรุปว่า ระดับความสูงของชานชาลาสำหรับสถานีขนาดใหญ่ ให้ใช้ความสูงของชานชาลา 110 ชม. จากระดับสันราง ส่วนสถานีขนาดเล็ก ที่หยุดรถ และป้ายหยุดรถ ให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณาของที่ประชุมต่อไป โดยหากมีผลการพิจารณาเพิ่มเติมจากคณะทำงานฯ จะแจ้งให้ทราบต่อไป

รายงานข่าวแจ้งอีกว่า การประชุมของคณะทำงานฯ ครั้งนี้ มี นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่า รฟท. เป็นประธานการประชุม และมีผู้แทนจากกรมการขนส่งทางราง(ขร.), สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), สภาวิศวกร, วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์, สมาคมสถาปนิกสยาม ในพระบรมราชูปถัมภ์, สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไทย และฝ่ายโครงการพิจารณาและก่อสร้าง รฟท. ส่วนผู้แทนผู้พิการไม่ได้เข้าร่วมประชุมพิจารณา

รายงานข่าวแจ้งด้วยว่า ในการประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกหน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมอย่างกว้างขวาง อาทิ ขร. สนับสนุนการใช้ชานชาลาสูงเสมอพื้นรถ ซึ่งรองรับการใช้งานรถโดยสารรุ่นใหม่ ผู้โดยสารไม่ต้องยกสัมภาระขึ้นบันได จะทำให้ได้รับ

ความสะดวกสบายมากขึ้น นอกจากนี้ยังเห็นว่า เมื่อปี 61 มีแต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาเกี่ยวกับชานชาลาเช่นกัน โดยครั้งนั้น รฟท. เห็นว่าชานชาลาสูง 110 ซม. เหมาะสมแล้ว รวมทั้งราคากลางของงานก่อสร้างได้กำหนดไว้สำหรับชานชาลาสูง 110 ซม. รองรับการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น สะพานลอย ลิฟต์ บันไดเลื่อน และทางลาด ซึ่งรายละเอียดผ่านการพิจารณาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว

ขณะเดียวกันรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) ก็ได้รับความเห็นชอบ และโครงการก็ผ่านการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี(ครม.) แล้ว ดังนั้น ขร. จึงเห็นว่า รฟท. ควรดำเนินการให้เป็นไปตามสัญญา เพื่อหลีกเลี่ยงข้อร้องเรียนที่จะตามมาภายหลัง และยังเป็นการสนองนโยบายรัฐบาลเรื่องการออกแบบเพื่อมวลชน (Universal Design) ด้วย

ส่วน สนช. ซึ่งเป็นผู้ที่ศึกษาออกแบบรถไฟทางคู่มาตั้งแต่ขั้น



ตอนการออกแบบเบื้องต้น ระบุว่า เรื่องความสูงชานชาลาได้หารือกันมานานก่อนจะได้ข้อสรุปเป็นความสูง 110 ซม. สำหรับรถไฟในเมือง และถือว่าใช้เป็นเกณฑ์หลักในการออกแบบ โดยต้องคำนึงถึงในอนาคตว่ารูปแบบรถไฟจะเป็นอย่างไร ซึ่งเดิมมีแนวคิดจะสร้างเป็นสถานีปิด และยกชานชาลาให้สูง 110 ซม. ซึ่งครั้งนั้น รฟท. ยอมรับจะนำไปใช้ และอีไอเอก็ใช้ความสูงของชานชาลา 110 ซม. ส่วนการใช้สถานีขนาดเล็ก มองว่ารถไฟอาจพิจารณาปรับปรุงรถให้ใช้กับความสูงทั้งชานชาลาสูง และชานชาลาดำ.