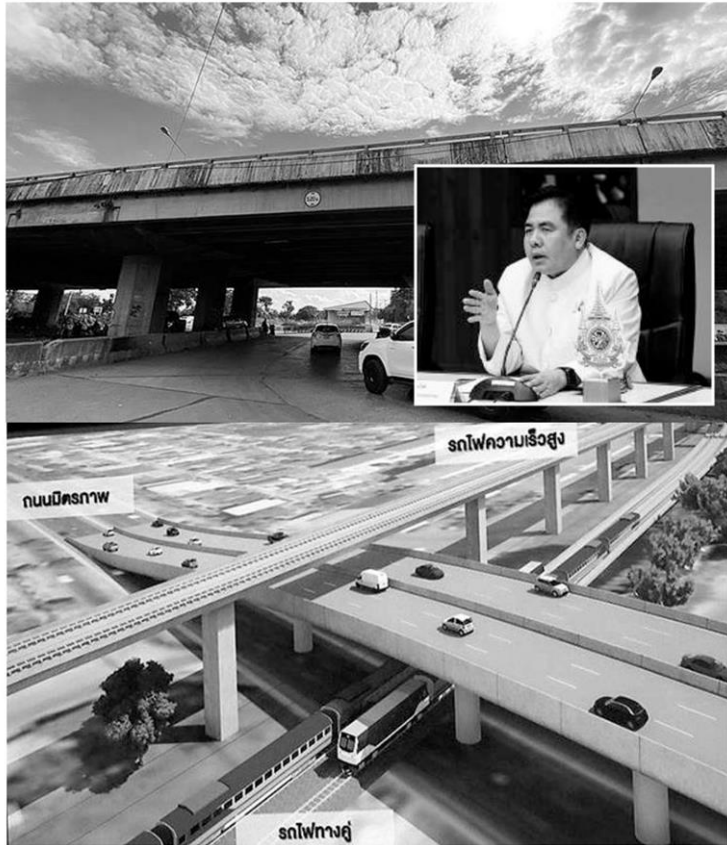


ก.คมนาคมย้ำชัดไม่ทุบสะพานสีมาฯ รถไฟทางคู่ช่วงผ่านเมืองโคราชยกระดับทั้งหมด-ไม่แยกเมือง

ศูนย์ข่าวนครราชสีมา - รมช. กระทรวงคมนาคม ย้ำชัดแนวทางการก่อสร้างรถไฟทางคู่มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ช่วงผ่านตัวเมืองโคราช เป็นทางยกระดับสูง 8 เมตร ทั้งหมด ไม่แบ่งแยกตัวเมืองออกเป็น 2 ฝั่ง ไม่ทำน้ำท่วมและยืนยันไม่ทุบสะพานสีมาฯ โดยได้ซื้อสรุป 2 แนวทางให้ชาวโคราชเลือก ผักผู้ในจังหวัดฯชี้แจงทำความเข้าใจกับ ปชช. ในพื้นที่

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ประชุมร่วมกับ นายประเสริฐ จันทรวงทอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม, นางสาวสุดารัตน์ หวังคุภกิจโกศล รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวัฒนธรรม รวมทั้งผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา และตัวแทนจากภาคส่วนในจังหวัดนครราชสีมา อาทิ องค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร หอการค้าจังหวัดฯ และสภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครราชสีมา เพื่อหาข้อสรุปแนวทางการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงผ่านตัวเมืองนครราชสีมา โดยมี นางสาวณัฏฐา กมลรักษา เลขาธิการรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม, นายสุรพงษ์ ไพฑูริย์พงษ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม, นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง, ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมทางหลวง เข้าร่วมประชุมด้วย ที่ กระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน ที่ผ่านมา

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า การหารือกับกลุ่มผู้แทนภาคราชการภาคเอกชน และภาคประชาชนจังหวัดนครราชสีมาในครั้งนี้ เพื่ออธิบายความจริง ความเหมาะสม และความเป็นไปได้ของแนวทางการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงผ่านตัวเมืองนครราชสีมา เพื่อให้กลุ่มผู้นำในจังหวัดฯนำไปสื่อสารชี้แจงและทำความเข้าใจ



เข้าใจให้ประชาชนทุกภาคส่วนในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาได้รับทราบ

แนวทางการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในส่วนที่ผ่านตัวเมืองนครราชสีมาทั้งหมด จะเป็นทางยกระดับสูง 8 เมตร ประชาชนทั้งสองฝั่งทางรถไฟสามารถสัญจรไปมาได้สะดวก โดยใช้ทางลอดใต้ทางรถไฟ ซึ่งไม่เป็นการแบ่งแยกตัวเมืองออกเป็นสองฝั่ง การก่อสร้างไม่ได้ทำให้น้ำท่วมตัวเมืองอย่างแน่นอน ซึ่งในส่วนที่ผ่านตัวเมืองบริเวณสะพานสีมาฯ รฟท. ได้ชี้แจงและทำความเข้าใจถึง

ความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการก่อสร้าง โดยสรุปได้ 2 แนวทาง ดังนี้

1. ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ลอดใต้สะพานสีมาฯ ซึ่งจะมีช่วงระยะทางรถไฟลดระดับลงลอดใต้สะพานสีมาฯ และขึ้นไปเป็นทางยกระดับ ประมาณ 1,600 เมตร โดยไม่ต้องทุบสะพานสีมาฯ
2. ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ข้ามสะพานสีมาฯ โดยไม่ต้องทุบสะพานสีมาฯ นี้ แนวทางนี้ รฟท. ชี้แจงว่า อาจส่งผลกระทบต่อโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา ที่ขบวนรถไฟความเร็วสูงต้องหยุดที่สถานีโคราช

และรถไฟฟ้าทางคู่ เมื่อยกระดับข้ามสะพานสีมาฯแล้วไม่สามารถลดระดับเพื่อหยุดที่สถานีโคราชได้ เนื่องจากระยะทางไม่เพียงพอ ซึ่งอาจต้องย้ายสถานีโคราชไปอยู่ที่เหมาะสม หรืออาจยกระดับผ่านสถานีโคราชแล้วลดระดับเข้าสู่สถานีจระเข้แทน

“ได้มอบให้ รฟท. ดำเนินการออกแบบเป็นภาพกราฟิกทั้ง 2 แนวทาง โดยเร็วที่สุด เพื่อพิจารณาอย่างรอบคอบ และนำทั้ง 2 แนวทางมาหาข้อสรุปร่วมกันในการประชุมครั้งต่อไปอีกครั้ง เพื่อให้ผู้นำในจังหวัดนครราชสีมา เห็นภาพที่ชัดเจน และนำไปสื่อสารทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ได้” นายสุรพงษ์ กล่าวในตอนท้าย

อย่างไรก็ตาม โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในช่วง ต.โคกกรวด-ต.บ้านใหม่ อ.เมือง จ.นครราชสีมา ซึ่งตามแบบเดิมนั้นจะเป็นการยกระดับโดยใช้คันดินแต่ได้มีกลุ่มชาวบ้านในพื้นที่ได้ออกมาเรียกร้องให้เปลี่ยนแบบเนื่องจากแบบคันดินนั้นจะเป็นการแบ่งเมืองออกเป็น 2 ฝั่ง ทำให้การเดินทางสัญจรนั้นค่อนข้างลำบาก และปัญหาที่สำคัญก็คือจะเกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ เพราะตั้งแต่ตำบลโคกกรวดตลอดจนถึงตำบลบ้านใหม่นั้นเกิดปัญหาน้ำท่วมอยู่เป็นประจำทุกปีโดยเฉพาะในพื้นที่ตำบลบ้านใหม่ ซึ่งหลังจากมีการประท้วงคัดค้านทางการรถไฟฯได้มีการประชุมหารือในการเปลี่ยนจากคันดินเป็นตอม่อแล้วโดยเพิ่มงบประมาณไปอีกกว่า 7 พันล้านบาท เพื่อสร้างเป็นตอม่อ

ขณะที่รูปแบบของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีการนำเสนอก่อนหน้านี้ คือการยกระดับรถไฟทางคู่แต่ไม่มีการทุบสะพานข้ามทางรถไฟสีมาฯ แต่กลุ่มตัวแทนประชาชนได้มีความต้องการที่จะให้ทางการรถไฟฯนั้นทุบสะพานข้ามทางรถไฟสีมาฯนี้ทิ้ง เพื่อความสะดวกในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่.