



ถอดรหัส 'เครนถล่ม-ระบบพัง' รีเซ็ตความปลอดภัยก่อสร้างไทย



โศกนาฏกรรมรับปีใหม่ 2569 จาก “เครนถล่มซ้ำซ้อน” บนโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐทั้งมอเตอร์เวย์ M82 ถนนพระราม 2 และโครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีด) ไทย-จีน ไม่ได้สะท้อนเพียงความสูญเสียของชีวิตประชาชน 33 ราย แต่ยังเขย่าความเชื่อมั่นต่อมาตรฐานความปลอดภัยงานก่อสร้างของไทยอย่างรุนแรง

ยิ่งน่าตกใจ เมื่อบทสรุป จากคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริง ที่มี นายจิระพงษ์ เทพพิทักษ์ รองปลัดกระทรวง

คมนาคม เป็นประธาน ออกมายอมรับอย่างตรงไปตรงมา เมื่อวันที่ 26 พ.ค. 2569 ว่า ต้นตอของทั้งสองเหตุการณ์ไม่ได้เกิดจากเหตุสุดวิสัย เครื่องจักรขัดข้อง หรือภัยธรรมชาติ แต่คือ “ความล้มเหลวของระบบควบคุมความปลอดภัย” ตั้งแต่ระดับปฏิบัติการหน้างาน ไปจนถึงโครงสร้างการบริหารโครงการ

ผลสอบเชิงวิศวกรรมกรณีเครนถล่มบนถนนพระราม 2 ซึ่งมีผู้เสียชีวิต 2 ราย บาดเจ็บ 2 ราย ที่มีผู้เชี่ยวชาญนำโดย รศ.เอก ศิริพานิชกร นายวิศวกรรม

สถานแห่งประเทศไทย

ไทยฯ (วสท.) พบ

ความบกพร่องสะสมที่น่ากังวล บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD ผู้รับจ้างคัดแปลงระบบรองรับเครนผิดไปจากแบบเดิมอย่างสิ้นเชิง จากระบบ Pin-Roller ที่ออกแบบให้โครงสร้างยึดหดตามอุณหภูมิ กลับถูกเปลี่ยนเป็นระบบ Pin-Pin ที่ลื่นไถลตายทั้งสองด้าน เมื่ออุณหภูมิสูงขึ้นในช่วงเช้า เหล็กเกิดการขยายตัวแต่ไม่สามารถระบายแรงได้ แรงดันมหาศาลจึงถ่ายลงบนแผ่น

เดลินิวส์

Daily News
Circulation: 350,000
Ad Rate: 1,800

Section: First Section/นวัตกรรมขนส่ง - เศรษฐกิจ

วันที่: พุธที่ 28 พฤษภาคม 2569

ปีที่: -

ฉบับที่: 27986

หน้า: 12(บน)

Col.Inch: 99.49

Ad Value: 179,082

PRValue (x3): 537,246

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: ถอดรหัส 'เศรษฐี-ระบบราง' รีเซ็ตความปลอดภัยก่อสร้างไทย



เหล็กหนูนั่นหนากว่า 80 เซนติเมตร บนพื้นลาดเอียง จนเกิดการไถลและพังถล่มลงมา

ซ้ำร้าย ผลสอบยังพบว่าใบรับรองความปลอดภัยเครน หรือ “ปจ.1” หมดอายุกว่า 2 เดือน แต่ยังคงนำมาใช้งานต่อขณะที่ฝ่ายควบคุมงานของกรมทางหลวง (ทล.) รับทราบและอนุมัติการติดตั้งที่แตกต่างจากแบบเดิม โดยไม่มีการตรวจสอบอย่างรัดกุม

ไม่ต่างจากไซต์ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ที่เครนขนาดยักษ์ร่วงทับขบวนรถไฟ จนมีผู้เสียชีวิต 31 ราย บาดเจ็บ 71 ราย ผลสอบพบว่า ผู้รับเหมาละเว้นขั้นตอนสำคัญ ไม่เลื่อนขากลางของเครนเข้ารับน้ำหนักก่อนการเคลื่อนตัว ส่งผลให้น้ำหนักกว่า 700 ตันกดลงบนจุดเดียว จนโครงสร้างรับไม่ไหวและหักโค่น

ชวนอึ้งยิ่งกว่า เมื่อคณะกรรมการพบข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยแทบทุกขั้นตอน ทั้งเริ่มงานโดยไม่ขออนุมัติทำงาน (Work Permit) ไม่แจ้งวิศวกรผู้ควบคุมไม่ขออนุญาตปิดเส้นทางเดินรถไฟตามระเบียบ และไม่มีการควบคุมงานอยู่หน้างานระหว่างปฏิบัติงานเสี่ยง ขณะที่บริษัทที่ปรึกษาใช้วิธีลงนามอนุมัติย้อนหลัง โดยแทบไม่ลงมาตรวจเครนด้วยตนเอง ส่วนการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มอบหมายวิศวกรเพียงคนเดียวดูแลหลายสัญญา

พร้อมกัน จนการกำกับดูแลห่อนยาน

“ผู้เสียชีวิตไม่ได้ตายเพราะโศคร้าย แต่เพราะทุกฝ่ายรู้ว่าระบบมีปัญหาแล้วเลือกจะปล่อยผ่าน” วาทะจากคณะกรรมการสอบสวน กลายเป็นบทสรุปอันเจ็บปวดของทั้งสองโศกนาฏกรรม

อย่างไรก็ตาม ปมที่สังคมตั้งคำถามมากที่สุด คือเหตุใดภาครัฐจึงไม่กล้ายกเลิกสัญญากับผู้รับเหมา 4 เดือนก่อนหลังเกิดเหตุ นายอนุทิน ชาญวีรกูล นายกรัฐมนตรี และ นายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รองนายกรัฐมนตรีและรมว.คมนาคม ประกาศราวถึงขั้นยกเลิกสัญญาบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก แต่เมื่อเข้าสู่กระบวนการทางกฎหมาย กลับไม่ง่ายอย่างที่พูด

นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล อธิบดีกรมทางหลวง เปิดเผยว่า คณะกรรมการร่วมกับผู้แทนอัยการสูงสุดและกรมบัญชีกลาง เห็นตรงกันว่า หากยกเลิกสัญญาจะกระทบประชาชนในวงกว้าง เพราะโครงการจะหยุดชะงักเป็นเวลานานจากการจัดหาผู้รับจ้างรายใหม่ อีกทั้งยังเสี่ยงอันตรายจากโครงสร้างก่อสร้างที่ค้างอยู่ ท้ายที่สุดจึงเลือกใช้มาตรา 103 พ.ร.บ.จัดซื้อจัดจ้างฯ สั่งล้างบางเปลี่ยนทีมปฏิบัติหน้างานทั้งหมดแทนการยกเลิกสัญญา

สอดคล้องกับ นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง รักษาการผู้ว่าการ รฟท. ที่ยอมรับว่าไม่สามารถสั่งหยุดงาน ITD เกิน 90 วันได้

เพราะอาจทำให้ภาครัฐกลายเป็นฝ่ายผิดสัญญา และถูกฟ้องร้องกลับ

อย่างน้อย การเปิดเผยผลสอบสวนอย่างตรงไปตรงมาต่อสาธารณะครั้งนี้ ถือเป็นมิติใหม่ที่นำเสนอใจของกระทรวงคมนาคม เพราะที่ผ่านมา คณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงมักจบลงเพียงรายงานบนชั้นเอกสาร ก่อนเรื่องจะค่อยๆ เลือนหายไปตามกาลเวลา แต่บทเรียนราคาแพงที่แลกมาด้วย 33 ชีวิต จะไม่มีความหมายใดเลย

หากภาครัฐและเอกชนยังปล่อยให้ “มาตรฐานความปลอดภัย” เป็นเพียงพิธีกรรมทางเอกสารมากกว่าหลักประกันของชีวิตผู้คน โศกนาฏกรรมก็จะไม่มีวันเป็นครั้งสุดท้าย.

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่งเดลินิวส์