



ทันประเด็น

“แอร์พอร์ตลิงก์” วันนี้อาการยังน่าเป็นห่วง?

สามารถ ราชพลสิทธิ์ อดีต ส.ส.พรรคประชาธิปัตย์ โพสต์เฟซบุ๊กส่วนตัวเรื่อง “แอร์พอร์ตลิงก์ยังน่าห่วง” ว่า ...ได้เขียนเรื่องรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์มาเป็นระยะใน 2-3 ปีที่ผ่านมา เพราะห่วงใยผู้โดยสารจนถึงวันนี้ก็ยังเป็นห่วงจึงต้องเขียนเรื่องนี้อีกเพราะไม่ต้องการให้ผู้โดยสารรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ตื่นตระหนกตกใจ แต่ต้องการให้ผู้บริหารแอร์พอร์ตลิงก์ หรือ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัดตระหนักถึงการเข้มงวดกวดขันในการซ่อมบำรุงรักษารถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและพนักงานทุกคน



เพราะ เมื่อไม่นานมานี้ การเดินรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์บริเวณโค้งลาดกระบังมีการชะลอความเร็วจาก 45 กิโลเมตร (กม.) ต่อชั่วโมง (ชม.) เป็น 30 และ 15 กม.ต่อ ชม.ตามลำดับ ให้เหตุผลภายในองค์กร

ว่าแผ่นเหล็กประกบราง (หรือเหล็กรองรับราง) เคลื่อนตัวเนื่องจาก “นอตยึดแผ่นเหล็กหลุด” เพราะตัวนอตที่ใช้ยึดไม่ยึดติดกับคอนกรีต จึงจำเป็นต้องลดความเร็วลง หากไม่ลดความเร็วอาจทำให้รถไฟไฟฟ้า “ตกรางได้” ตามรายงานของฝ่ายซ่อมบำรุงรักษาระบุว่า จะต้องซ่อมบำรุงแผ่นเหล็กประกบรางถึง 159 จุด แบ่งเป็นจุดวิกฤต 59 จุด ไม่วิกฤต 100 จุด

ประเด็นที่มีการวิจารณ์กันในหมู่คนทำงานด้านบำรุงรักษาที่แอร์พอร์ตลิงก์ คือ

1. เหตุใดจึงปล่อยให้เกิดปัญหาวิกฤตขึ้น เพราะหากมีการซ่อมบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นการซ่อมบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) ปัญหาวิกฤตก็จะไม่เกิดขึ้น โชคดีที่มีการตรวจพบจุดวิกฤตเสียก่อน หากตรวจไม่พบก็อาจทำให้รถไฟตกรางได้ ซึ่งจะก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างใหญ่หลวง

2. มีการกล่าวหาว่า เหตุที่ปล่อยให้เกิดปัญหาวิกฤตก็เพราะเป็นความประสงค์ของผู้บริหารบางคนที่ต้องการว่าจ้างเอกชนรายหนึ่งให้มาทำการซ่อมบำรุงรักษาโดยไม่มีการประมูล หรือไม่มีการแข่งขัน เป็นการเอื้อประโยชน์ให้กับเอกชนรายนั้นหรือไม่ โดยผู้บริหารเหล่านั้นจะอ้างว่าจำเป็นต้องเร่งซ่อมบำรุงรักษา มิฉะนั้น จะเกิดอุบัติเหตุรถไฟฟ้าตกราง ถึงเวลานี้มีการซ่อมจุดวิกฤตทั้ง 59 จุดเสร็จเรียบร้อยแล้ว

อนึ่ง การมุ่งจ้างเอกชนรายนั้นทำให้ดูเหมือนว่าพนักงานของแอร์พอร์ตลิงก์ไร้ความสามารถ เป็นผลให้พนักงานซ่อมบำรุงรักษาขาดขวัญและกำลังใจ จนทำให้พนักงานหลายคนรวมทั้งระดับวิศวกรอาวุโสต้องลาออก

3. มีการกล่าวหาอีกว่าเอกชนรายนั้นไม่มีประสบการณ์การซ่อมบำรุงรักษาตามดังกล่าว เมื่อได้รับงานแล้วก็ไปว่าจ้างต่อ ที่สำคัญมีการพูดกันหนาหูว่าผู้บริหารบางคนมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับเอกชนรายนั้น ที่ตนนำเสนอเรื่องนี้ก็เพราะเป็นห่วงผู้โดยสาร และไม่ต้องการให้มีการหาकिनบนความเสี่ยงต่อความปลอดภัยในการให้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์

อาการน่าเป็นห่วงจริงๆ.