



สมมุติว่า...รถไฟฟ้าขัดข้อง

ใน ชม.เร่งด่วนของกรุงเทพมหานคร หากระบบขนส่งทางรางขัดข้อง วันนั้นชีวิตคนกรุงเทพฯ โกลาหลทันที ในอนาคตเมื่อรถไฟฟ้าทั้งระบบเปิดให้บริการทั้งหมด 10 สาย หากสายใดสายหนึ่งขัดข้องจะกระทบกันเป็นวงกว้าง

รัฐบาลเตรียมที่จะรับมือสถานการณ์ไว้แล้ว โดยมอบหมายกระทรวงคมนาคมดำเนินการเพื่อป้องกันปัญหาที่จะเกิดในการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยมอบหมายให้ “ศูนย์ความปลอดภัยคมนาคม” (สปก.ค.) เป็นหน่วยงานในการประสานและสั่งการ ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงให้ผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะจัดให้มีการฝึกซ้อมแผนการตอบสนองสถานการณ์เพื่อบรรเทาปัญหาในทุก 4 เดือน โดยระบบขนส่งสาธารณะระบบรางต้องจัดทำแผนการฝึก

ซ้อมรับมือเหตุการณ์ขัดข้อง หลังจากนั้นทำการฝึกซ้อมแผนร่วมกัน

แผนการฝึกซ้อมบริหารความเสี่ยงและแผนเผชิญเหตุของขนส่งสาธารณะระบบราง ประเดิมตามข้อตกลงครั้งแรก เมื่อเดือน พ.ย. ปีที่ผ่านมา โดยบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพฯ จำกัด (มหาชน) (บีอีเอ็ม) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ที

ครั้งนั้นสมมุติว่ามีเหตุการณ์ รถไฟฟ้าติดค้างในอุโมงค์ ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ เนื่องจากระบบเบรกขัดข้อง จัดเป็นเหตุการณ์เสี่ยงในระดับ 2 (เหตุการณ์ขั้นรุนแรง) ส่งผลกระทบในการให้บริการมากกว่า 15 นาที ระหว่างสถานีหัวขบวนกับสถานีศูนย์พัฒนาธรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งมีผู้โดยสารติดค้างอยู่ในขบวนรถจำนวนมาก ได้สั่งการให้รถไฟฟ้าขบวนช่วยเหลือมาต่อพ่วงแล้วดันให้ไปยังสถานีศูนย์พัฒนาธรรม แล้วจึงอพยพผู้โดยสาร จากนั้นดันรถไฟฟ้าที่เสียกลับยังศูนย์ซ่อมบำรุง ที่หัวขบวนตามลำดับ

อย่างไรก็ตามบีอีเอ็มได้จัดลำดับขั้นของความปลอดภัยของรถไฟฟ้าใต้ดินไว้ 4 ระดับดังนี้ 1.ระดับ 0 ไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางหรือเกิดความล่าช้าไม่เกิน 5 นาที เกิดกรณีผู้โดยสารเป็นลมภายในรถไฟฟ้า, ประตูลocked ไฟฟ้าขัดข้องที่ใช้เวลาแก้ไขไม่เกิน 5 นาที 2.ระดับ 1





(เหตุการณ์ขั้นต้น) เกิดความล่าช้า 5-15 นาที หรือมีการขนถ่ายผู้โดยสารออกจากขบวนรถ เนื่องจากประตูรถไฟชำรุด ชั่วเวลาแก้ไขเกิน 5

นาที, ประตูขึ้นขบวนรถล่าช้า 3.ระดับ 2 (เหตุการณ์ขั้นรุนแรง) เกิดความล่าช้าเกิน 15 นาที หรือมีการใช้แผนการเดินรถไม่เต็มรูปแบบ มีการอพยพ ปิดทางวิ่งบางส่วน ปิดสถานีบางสถานี และมีผู้โดยสารตกค้างจำนวนมาก, ประแจสับรางชำรุด, ระบบอาณัติสัญญาณบกพร่อง 4.ระดับ 3 (เหตุการณ์ขั้นวิกฤติ) หยุดให้บริการ, ไฟฟ้าดับ 2 แหล่งจ่ายเป็นเวลานาน

แผนการฝึกซ้อมเผชิญเหตุครั้งที่ 2 เกิดอีกครั้งเดือน มี.ค.ที่ผ่านมา เป็นคิวของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด หรือผู้ให้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ในแผนการฝึกซ้อมได้จำลอง เวลา 12.30 น. เกิดเหตุการณ์กระแสไฟฟ้าทำให้ขบวนรถไฟฟ้าไม่สามารถจ่ายไฟได้ ตั้งแต่สถานีพญาไท ถึงสถานีมีนกะสัน ทั้งฝั่งขาเข้าและขาออก และทำให้รถไฟฟ้า City01 หยุดกลางเส้นทางหลักโดยจอดเลยสถานีมีนกะสันมุ่งหน้าไปทางสถานีสุวรรณภูมิ 200 เมตร ฝั่งขาออก ท่ามกลางผู้โดยสารติดอยู่ในขบวนรถจำนวนมาก ได้ใช้วิทยุโทรคมนาคมช่วยเหลือนำจอดเทียบเพื่ออพยพแบบ Train to Train (จากรถไฟฟ้าไปรถไฟขบวนช่วยเหลือ)

และล่าสุดเมื่อวันที่ 12 ก.ค.ที่ผ่านมา บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) (BTSC) บีทีเอสได้จำลองสถานการณ์เหตุรุนแรง ระหว่างสถานีศาลาแดงถึงสีลม โดยพนักงานขับรถได้ขึ้นเสียงดังจากรางขณะขับรถ หลังจากตรวจสอบแล้วจึงจำกัดความเร็วของรถไม่ให้เกิน 50 กม.ต่อชม. โดยห้องศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าสั่งการให้ใช้แผนการเดินรถสำรองเพื่อบรรเทาปัญหาในการให้บริการ ขณะที่หน่วยงานซ่อมบำรุงเข้าทำการติดตั้งอุปกรณ์เหล็กประกอบรางฉุกเฉิน

ชัยวุฒิ พักโพธิ์เย็น ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัยและรักษาความปลอดภัย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เล่าว่า เหตุขัดข้องหลัก ๆ ที่พบคือตัวระบบรถมากกว่า เพราะรถวิ่งทุกวัน จะมีระบบเบรกทั้งระบบประตูดึง ซึ่งบางครั้งมีความล่าช้าบ้างเพราะการให้บริการคำนึงถึงความปลอดภัย เช่น ประตูเสียล็อกไม่ได้จะใช้เวลาแก้ไขประมาณ 5 นาที จะพบบ่อย ลำดับต่อมาเป็นระบบเบรกบังเกิดปัญหาเบรกหยุดทำให้ออกรถไม่ได้ต้องไปรีเซ็ตกับระบบคอมพิวเตอร์ ส่วนกรณีของเหตุรางราวถือว่าเป็นเหตุการณ์ที่ไม่เกิดบ่อย แต่จะรู้ล่วงหน้าซึ่งในแต่ละวันจะมีรถตรวจสอบระบบรางวิ่งด้วยความเร็วต่ำ และเสริมเรื่องการเดินตรวจรางในทุกเดือน เช่นเดียวกับพนักงานจะอาศัยประสบการณ์การทำงานคอยฟังเสียงตัวรถที่กระทบกับระบบราง

ส่วนความปลอดภัยการให้บริการที่สถานี ซึ่งมีการร้องเรียนว่าต้องมีแผนกกันคนตกนั้น ซึ่งขณะนี้ทำไว้ 9 สถานีจากทั้งหมด 34 สถานี ซึ่งมีแผนจะติดตั้งเพิ่มแต่ต้องใช้เวลานาน ขณะเดียวกันการก่อสร้างในบริเวณรถไฟฟ้าที่นั่นผู้รับเหมาสามารถทำงานได้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว 01.00-04.00 น. เท่านั้น ดังนั้นต้องคิดถึงความปลอดภัยในการใช้เวลาค้นหาไม่ใช้เรื่องเงินลงทุนเพียงอย่างเดียว เพราะการทำที่สถานีจะต้องหยุดการเดินรถไฟฟ้าทั้งเส้น ซึ่งไม่สามารถทำงานในช่วงที่รถไฟฟ้าวิ่งได้เสี่ยงต่ออุปกรณ์



ตกลงไปในราง เช่นเดียวการติดตั้งประตูกันหากไม่แข็งแรงอาจล้มทับผู้โดยสารได้ จึงต้องมีการทดลองรถโครงสร้างให้แข็งแรงด้วย

...แน่นอนรถไฟฟ้าสายใหม่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจะมีแผนกกันทุกสถานี...

แต่ละครั้งที่มีการฝึกซ้อม รว.คมนาคม นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ ได้เข้าร่วมตรวจเยี่ยม ซึ่งได้สั่งการแต่ละที่ให้มีระบบขนส่งสาธารณะอย่างรถเมล์ขสมก.มาขนถ่ายคนที่ติดค้างสถานีรถไฟฟ้าไปยังสถานีรถไฟฟ้าต่อไป ซึ่งในอนาคตรถเมล์จะมีระบบจีพีเอสสามารถส่งการจากศูนย์ความปลอดภัยคมนาคม ไปขนถ่ายคนได้ทันที รวมทั้งการให้บริการวินมอเตอร์ไซด์ต่าง ๆ กรมการขนส่งทางบกต้องเข้าไปควบคุมไม่ให้เกิดกรณีโศกนาฏกรรมเหมือนที่

แล้ว ๆ มา

เช่นเดียวกับการแจ้งเหตุขัดข้องต่าง ๆ หลายองค์กรใช้วิธีแจ้งผ่านโซเชียล แต่ทั้งนี้ระบบการแจ้งข้อมูลต้องได้ข้อสรุปและมีการสั่งการอย่างเป็นขั้นตอนก่อนที่จะเผยแพร่สู่สาธารณะ ซึ่งบางครั้งประชาชนอาจต่อว่าว่าการแจ้งข่าวสารล่าช้า...

หากโครงการรถไฟฟ้าสร้างเสร็จสิ้นทั้งระบบภายในปี 2565 วัฏรอบกรุงเทพและปริมณฑลรวมระยะทางทั้งสิ้น 464 กม. แผนการฝึกซ้อมเผชิญเหตุของระบบรางจะช่วยเสริมสร้างประสบการณ์รับมือเหตุฉุกเฉินในอนาคต.

วสประ:ไพ เสือชัย