ข่าวหนังสือพิมพ์
ประชาชาติธุรกิจ วันที่: พฤหัสบดี 4 - อาทิตย์ 7 พฤษภาคม 2560 หน้า: 9(บนขวา)

สุดวิบาก 'รถไฟฟ้าสายสีแดง' เขย่าขวัญ 'ITD' รับงานเมกะโปรเจ็กต์

ใกล้จะแล้วเสร็จเกือบ 100% แต่ต้องมีข่าวสลดรับวันแรงงานแห่งชาติ สำหรับรถไฟฟ้าสายสีแดง "**บางซื่อ-รังสิต**" ที่มียักษ์รับเหมาแถวหน้าของเมืองไทยเป็นผู้ก่อสร้าง

หลังเกิดเหตุเครนก่อสร้างบริเวณสถานีดอนเมืองไซต์งานของ "**บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์**" หล่นทับคนงานตาย 3 คน ซึ่งครั้งนี้นับเป็นครั้งที่ 6 นับจากเปิดหน้าดินต้นปี 2556

จะว่าไปแล้ว ไม่ได้มีแค่ไซต์ "**อิตาเลียนไทย**" ที่เกิดเหตุระทึกขวัญ ในส่วนของสัญญาที่ 1 งานก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อของ "**กิจการร่วมค้า SU**" มี บมจ.ซิโน-ไทยฯและ บมจ.ยูนิคฯเป็นผู้ก่อสร้าง ก็มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอยู่บ่อยครั้ง แต่ไม่รุนแรงถึงขั้นมีคนเสียชีวิต

จากสถิติ 6 ครั้ง และยอดคนตาย 8 ศพ ทำให้ "**ไจก้า-องค์กรเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น**" เจ้าของเงินกู้ เปรยผ่าน "**ร.ฟ.ท.-การรถไฟแห่งประเทศไทย**" ต้องเข้มงวดกับอิตาเลียนไทย ส่วนจะถึงขั้นขึ้นบัญชีดำ (แบล็กลิสต์) หรือไม่ยังต้องลุ้น เพราะไม่มีใครเดาใจไจก้าได้

"**อานนท์ เหลืองบริบูรณ์**" รักษาการผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. กล่าวกับ "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ยังไม่มีคำสั่งอย่างเป็นทางการจากไจก้า ต้องรอผลตรวจสอบจากสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (วสท.) เกิดจากสาเหตุใด และในสัญญาก่อสร้างไม่ได้ครอบคลุมว่าเกิดเหตุกี่ครั้งถึงจะเอาผิดผู้รับเหมาหรือถูกปรับ ดูเฉพาะมีแผนการก่อสร้างและวิธีป้องกันปัญหาต่าง ๆ ขณะที่ความรับผิดชอบต่อบุคคลที่ 3 ในสัญญาระบุไว้ให้บริษัทรับผิดชอบอยู่แล้ว

"**ไจก้าเป็นเจ้าของเงินกู้ มีระเบียบวิธีการ ทั้งดูแลความปลอดภัย วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนที่ถูกเวนคืน เท่าที่รู้ไจก้าห่วงเรื่องความปลอดภัย แต่ต้องรอผลสรุปที่ชัดเจนจาก วสท.**"

เพื่อป้องกันเกิดเหตุซ้ำรอย "อานนท์" ย้ำว่าให้อิตาเลียนไทยหยุดการก่อสร้างส่วนที่เป็นโครงสร้างเหนือพื้นดิน ให้ดำเนินการเฉพาะงานก่อสร้างภายในสถานีและเก็บงานก่อสร้างส่วนอื่น ๆ แทน จนกว่าจะมีผลตรวจสอบจาก วสท.ออกมา

แหล่งข่าวจาก ร.ฟ.ท.กล่าวย้ำว่า ที่ผ่านมามีการตักเตือนจากไจก้าหลายครั้ง หลังจากมาตรวจหน้างานก่อสร้าง ส่วนจะขึ้นบัญชีดำหรือไม่อยู่ที่การพิจารณาของไจก้า ส่วนใหญ่การขึ้นบัญชีดำผู้รับเหมาเท่าที่เห็นจะเป็นเรื่องการทิ้งงานและมีปัญหาเรื่องทุจริตของโครงการ ยังไม่เคยมีกรณีเรื่องของความปลอดภัยหรือเซฟตี้แต่อย่างใด ซึ่งแบล็กลิสต์เป็นเรื่องใหญ่ จะต้องดูว่าเหตุเกิดจากคนหรือเครื่องมือ ขณะนี้ยังตอบแทนไจก้าไม่ได้

"**ถ้าอิตาเลียนไทยถูกแบล็กลิสต์จะเป็นกรณีแรก อาจจะทำให้บริษัทรับงานที่เป็นเงินกู้ของไจก้าทั้งในประเทศและต่างประเทศไม่ได้เลย**"

ขณะที่ "**สุเมธ สุรบถโสภณ**" รองประธานบริหารอาวุโส บมจ.อิตาเลียนไทยฯ เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ขณะนี้ยังไม่ทราบเรื่องที่มีกระแสข่าวไจก้าจะแบล็กลิสต์บริษัท เบื้องต้นทราบว่าเป็นอุบัติเหตุ เกิดจากอุปกรณ์โยงยึดขาด อยู่ระหว่างตรวจสอบสาเหตุว่าขาดเพราะอะไร ที่ผ่านมาได้ทดสอบการใช้งานเป็นอย่างดีก่อนที่จะนำมาใช้ในการก่อสร้าง และมีการทำงานอย่างรอบคอบมาโดยตลอด

"**ยอมรับว่าโครงสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดงงานค่อนข้างยาก เพราะไม่สามารถปิดการจราจรได้ ต้องทำงานระหว่างที่มีรถวิ่งบนถนนโลคอลโรดที่อยู่ด้านล่าง และรถไฟดีเซลรางที่วิ่งอยู่ด้านข้าง อีกทั้ง**

ชิ้นส่วนใช้ก่อสร้างของสายสีแดงจะใหญ่และหนักกว่ารถไฟฟ้าสายอื่น และจุดที่เกิดเหตุตรงสถานีดอนเมือง การจราจรค่อนข้างหนาแน่นและเป็นจุดก่อสร้างที่สูง อย่างไรก็ตาม บริษัทจะทำมาตรการป้องกันให้รถไฟพิจารณาเร็ว ๆ นี้"

สำหรับผู้เสียชีวิตทั้ง 3 คนทางอิตาเลียนไทย ได้จ่ายชดเชยให้ รายละ 540,000 บาท

ย้อนดูไซต์รถไฟฟ้าที่ **"อิตาเลียนไทย"** ได้งานก่อสร้าง ก่อนหน้านี้มีสายสีเขียว **"หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต"** ที่บริษัทได้งานสัญญาที่ 1 เกิดเหตุระทึกกลางกรุง บริเวณปากซอยพหลโยธิน 35 ตรงข้ามเมเจอร์รัชโยธินหลังเครนหล่นทับรถเก๋งจนเกิดเป็นเคสดราม่าอยู่หลายวัน กว่าจะจบลงด้วยการที่บริษัทเยียวยาให้เจ้าของรถเป็นเงิน 1 ล้านบาท

ถึงไซต์นี้จะไม่มีคนตายแต่ก็บอกเหตุให้ผู้รับเหมาต้องระมัดระวังมากขึ้น ล่าสุด **"รฟม.-การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย"** ได้ออกมาตรการเข้มงวดให้ส่งแผนปลอดภัยวันต่อวัน ตารางการทำงาน ชื่อผู้คุมงาน และขออนุญาตทุกครั้งก่อนเข้าพื้นที่ก่อสร้าง

ส่วนสายสีน้ำเงินต่อขยายเป็นงานก่อสร้างอุโมงค์คู่จาก **"หัวลำโพง-สนามไชย"** งานนี้อิตาเลียนไทยไม่มีอุบัติเหตุหนักหน่วง แต่กลับมีงานงอกขึ้นมา เมื่ออุโมงค์ที่สร้างเกิดมีน้ำเอ่อล้น ต้องแก้งานใหม่ ทำให้ต้องขยายเวลาและขอค่าชดเชยรายจ่ายที่เพิ่มขึ้น วงเงิน 190 ล้านบาทจาก **"รฟม."**

สำหรับอุโมงค์ส่งน้ำช่วงแม่งัด-แม่กวง อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่ ก็ เป็นอีกโครงการของอิตาเลียนไทยที่เกิดเหตุดินทรุดในอุโมงค์ที่กำลังสำรวจก่อสร้าง ทำให้นักธรณีวิทยาของบริษัทเอกชนเสียชีวิต 2 ราย

กรณีนี้ **"เปรมชัย กรรณสูต"** บอสใหญ่ระบุว่า เป็นเหตุสุดวิสัย เพราะงานอุโมงค์สภาพหินแย่กว่าที่กำหนดไว้ แต่ก็ทำด้วยความระวังจุดที่เกิดเหตุ แต่เนื่องจากมีการซึมของน้ำมากผิดปกติ จึงทำให้หินถล่ม

ไม่ว่าจะด้วยเหตุสุดวิสัย แต่การรับงานก่อสร้างขนาดใหญ่ระดับเมกะโปรเจ็กต์ของประเทศ นอกจากแผนงานก่อสร้างที่ต้องเขียนแบบละเอียดยิบทุกขั้นตอน การบริหารแรงงานและความรู้ด้านก่อสร้างก็เป็นอีกสิ่งที่ไม่ควรมองข้าม โดยเฉพาะงานก่อสร้างที่ต้องจ้างแรงงานต่างด้าวเข้ามาเสริมทัพ

ในส่วนของ **"ผู้รับเหมา"** ก็ต้องกลับมารีวิวอุปกรณ์ที่ใช้ก่อสร้างพร้อมใช้งานมากน้อยแค่ไหน

รวมถึงเพิ่มความเข้มงวดระหว่างก่อสร้าง เช่น ห้ามใช้มือถือ

เพื่อไม่ให้เกิดเหตุซ้ำซาก เพราะนับจากนี้ประเทศไทยยังมีรถไฟฟ้าอีกสารพัดสีจ่อตอกเข็มปีนี้