

รถไฟตกรางที่แฮตฟิลด์

Hatfield Derailment, October 2000

ฟางเส้นสุดท้ายที่ทำให้เกิดการควมรวมกิจการโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยให้กลับมา
เป็นของรัฐ

โดย ศ.ดร.ธนัดชัย กุลวรรณานิชพงษ์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



รถไฟตกรางที่แฮตฟิลด์ (Hatfield Derailment) เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม ปี ค.ศ. 2000 ไม่ใช่ภัยพิบัติทางรถไฟที่เลวร้ายที่สุดที่เคยเกิดขึ้นในแง่ของการเสียชีวิต แต่เหตุการณ์นี้ส่งผลกระทบร้ายแรงต่อการบริการรถไฟที่กินเวลายาวนานหลายปีและนำไปสู่การปฏิวัติอุตสาหกรรมรวมถึงรูปแบบการบริหารจัดการของภาครัฐต่อระบบขนส่งมวลชนอีกด้วย

เวลา 12.10 น วันที่ 17 ตุลาคม ปี ค.ศ. 2000 รถไฟระหว่างเมืองสายชายฝั่งตะวันออก (ECML: East Coast Main Line) หมายเลขขบวน 225 ต้นทางออกจากสถานีลอนดอนคิงส์ครอส (London King's Cross station) ปลายทางลีดส์ (Leeds) ของผู้ให้บริการเดินรถ GNER (Great North Eastern Railway) เกิดอุบัติเหตุตกรางในช่วงระหว่างสถานีเวลแฮม (Welham) ก่อนถึงสถานีแฮตฟิลด์ (Hatfield) ที่ระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตรจากสถานีลอนดอนคิงส์ครอส ในขณะที่เกิดเหตุรถไฟกำลังวิ่งด้วยความเร็ว 185 – 188 กิโลเมตรต่อชั่วโมง บนขบวนรถไฟมีผู้โดยสาร 170 คน และพนักงานประจำขบวนรถไฟอีก 12 คน

จากเหตุการณ์ในครั้งนี้ มีผู้โดยสารเสียชีวิต 4 คน และผู้บาดเจ็บอีกกว่า 70 คน หลังจากเหตุการณ์ดังกล่าว HSC (The Health and Safety Commission, UK) ได้สั่งการให้ HSE (The Health and Safety Executive) ดำเนินการสอบสวนและเผยแพร่รายงานภายใต้มาตรา 14(2)(a) ของพระราชบัญญัติสุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน HSWA (Health and Safety at Work etc Act) ปี ค.ศ. 1974 ก่อนที่จะมีการสรุปรายงานขั้นสุดท้าย คณะกรรมการสอบสวน HSE ได้เผยแพร่รายงานรายงานระหว่างทาง (interim reports) เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม ค.ศ. 2000, 23 มกราคม ค.ศ. 2001 และวันที่ 22 สิงหาคม ค.ศ. 2002 ได้เผยแพร่คำแนะนำชั่วคราว รวมถึงหลักฐานที่รวบรวมได้และส่งไปยังคณะกรรมการสอบสวนสาธารณะที่ดำเนินการโดยลอร์ดคัลเลน (Lord Cullen) ที่จัดตั้งขึ้นภายหลังเหตุรถไฟชนกันที่แลดบรอกรอฟ (Ladbroke Grove) เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม ค.ศ. 1999

ในรายงานขั้นสุดท้ายนี้ (final report) เป็นรายงานการรวบรวมข้อมูลในรายงานก่อนหน้าและความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุ ตลอดจนคำแนะนำ การดำเนินการและผลลัพธ์ที่ตามมา โดยเผยแพร่ในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 2002



สาเหตุที่ทำให้รถไฟโดยสารด่วน GNER ขบวน 225 ตกรางเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม ค.ศ. 2000 เกิดจากรอยร้าวที่รางวิ่งและรอยแตกได้ทำให้รางหักออกเป็นชิ้นบนเส้นทางที่บริเวณโค้งเวลแฮมกรีน (Welham Green Curve) โดยความล้าของรางเกิดจากการมีรอยแตกร้าวอันเนื่องมาจากความล้าหลายจุด (multiple fatigues) ที่มีอยู่แล้วในราง โดยมีสาเหตุที่แท้จริงที่ระบุไว้ในรายงานการสอบสวนของ HSE คือ ผู้รับเหมาบำรุงรักษาในขณะนั้น บริษัท Balfour Beatty Rail Maintenance จำกัด (BBRML) บกพร่องในการปฏิบัติตามมาตรฐานอุตสาหกรรมเพื่อตรวจสอบและบำรุงรักษาราง ณ จุดเกิดเหตุ ยิ่งไปกว่านั้น จากการสอบสวนยังพบว่า บริษัท Railtrack¹ (มหาชน) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ควบคุมโครงสร้างพื้นฐานที่แปรรูปมาจากรัฐวิสาหกิจรถไฟของสหราชอาณาจักรในอดีตล้มเหลวในการจัดการงานของ BBRML ให้มีประสิทธิภาพและล้มเหลวในการดำเนินการเพื่อต่ออายุรางให้กลับมาใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพในตำแหน่งดังกล่าวจนเป็นเหตุให้เกิดโศกนาฏกรรมขึ้น



ในระหว่างการสอบสวน HSE และตำรวจขนส่งอังกฤษ BTP (British Transport Police) ได้ทำงานร่วมกันตามโปรโตคอลการเสียชีวิตจากการทำงาน (Work-Related Deaths Protocol for liaison) โดยมีเจ้าหน้าที่ห้องปฏิบัติการสุขภาพและความปลอดภัย HSL (Health and Safety Laboratory) ให้การสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคเพื่อช่วยเหลืองานการสืบสวนโดยทำงานภายใต้การดูแลของ HSL



ความเร็วและลักษณะการขับเคลื่อนรถไฟไม่ใช่ปัจจัยหรือสาเหตุในการตกราง ไม่มีหลักฐานที่บ่งชี้ได้ว่ามีสัญญาณในบริเวณใกล้เคียงที่ฝ่าฝืนหรือระบบส่งสัญญาณเกิดขัดข้องแต่อย่างใด นอกจากนี้ ยังไม่มีหลักฐานว่าเกิดจากการก่อวินหรือจากเหตุการณ์ก่อการร้าย พลศาสตร์การเคลื่อนที่และสมรรถนะของรถไฟระหว่างการตกรางได้ถูกอธิบายไว้ในรายงานที่เผยแพร่ก่อนหน้านี้ พบว่า การแยกตัวออกของโบกี้หลายตัวเกิดจากแรงกระทำที่มากเกินไปที่เกิดขึ้นในระหว่างเกิดเหตุ ส่งผลให้อุปกรณ์ต่อพ่วงตู้รถไฟ (coupler) เกิดการรับภาระเกินขีดจำกัดและไม่สามารถยึดตู้รถไฟให้เชื่อมติดกันและทำให้ตู้ให้บริการเสบียง (service/buffet coach) เกิดการพลิกคว่ำและหลุดจากรางไปกระทบกับเสาที่ยึดจับสายส่งไฟฟ้าข้างทาง มีผู้โดยสารรวม 4 คนที่เสียชีวิตจากเหตุการณ์ตกรางซึ่งนั่งอยู่ในตู้เสบียง และมีพนักงานของ GNER อีก 2 คน ที่ได้รับบาดเจ็บสาหัส กำลังทำงานอยู่ในตู้เสบียงนี้เช่นกัน

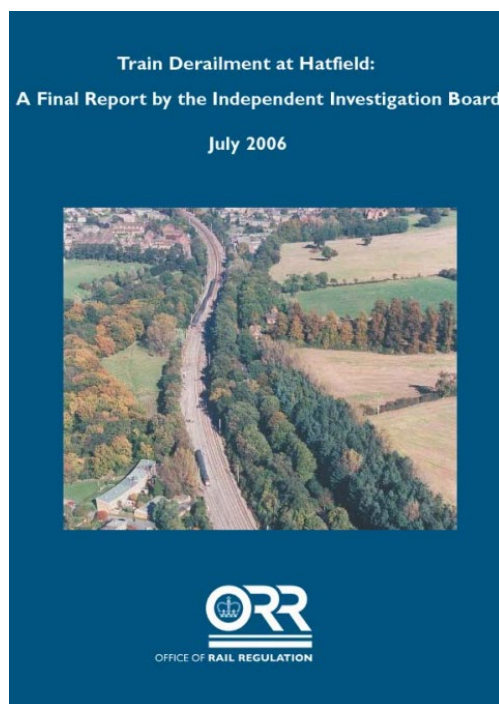
¹ ในปี ค.ศ. 1993 การรถไฟแห่งประเทศไทย (British Rail) ได้แปรรูปกิจการจากรัฐวิสาหกิจรถไฟที่เป็นเจ้าของทางรถไฟและกิจการเดินรถต่าง ๆ โดยก่อกำเนิดให้ บริษัท Railtrack¹ (มหาชน) จำกัด เป็นผู้ดูแลโครงสร้างพื้นฐานทางราง และได้ขายหุ้นบริษัทสู่สาธารณะ โดยสัมปทานการเดินรถไฟในเส้นทางต่าง ๆ ได้อยู่ในการดูแลของภาคเอกชนอีกมากกว่าสิบบริษัท

ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2545 HSE ได้ยื่นข้อเสนอสื่อ CPS (Crown Prosecution Service) เพื่อดำเนินคดีกับ Railtrack และ BBRML สำหรับความผิดภายใต้พระราชบัญญัติสุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน ค.ศ. 1974 (HSWA) หลังจากการสอบสวนเสร็จสิ้นลง CPS ได้ดำเนินคดีกับชาย 6 คน และนิติบุคคลอีก 2 บริษัท (BBRML และ Network Rail ในฐานะผู้สืบทอดกิจการของ Railtrack) ด้วยข้อหาฆ่าคนตายโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงและมีความผิดตามพระราชบัญญัติสุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน ค.ศ. 1974 (HSWA)

อุบัติเหตุครั้งใหญ่ที่แฮตฟีลด์ครั้งนี้เป็นอุบัติเหตุครั้งที่สามที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2000 บนเส้นทางประธานสายชายฝั่งตะวันออก (ECML) ที่คร่าชีวิตผู้โดยสารอีก 4 คน ทำให้ในที่สุด Railtrack ก็ถูกควมรวมกิจการให้กลับมาเป็นของรัฐ (nationalization) เพื่อปรับปรุงระบบโครงสร้างทางรถไฟพื้นฐานให้ดีขึ้นและเปลี่ยนชื่อเป็น National Rail² และ Network Rail³

บรรณานุกรม

Office of Rail Regulation, “Train Derailment at Hatfield: A Final Report by the Independent Investigation Board”, July 2006



² National Rail (NR) เป็นชื่อทางการค้าที่ได้รับอนุญาตให้ใช้โดย Rail Delivery Group ซึ่งเป็นสมาคมที่ไม่ได้จดทะเบียนซึ่งมีสมาชิกประกอบด้วยบริษัทปฏิบัติการรถไฟโดยสาร TOCs (train operating companies) ของอังกฤษ สกอตแลนด์ และเวลส์ โดย TOCs ที่ดำเนินการให้บริการผู้โดยสารก่อนหน้านี้ คือ British Railways Board ตั้งตั้งแต่ปี 1965 โดยใช้ชื่อแบรนด์ British Rail

³ Network Rail คือ องค์กรที่เป็นเจ้าของและบริหารจัดการทรัพย์สินส่วนใหญ่ของเครือข่ายรถไฟ รวมถึงระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ สถานี และระบบอาณัติสัญญาณต่าง ๆ