



แก้วจุด 'ลักผ่าน' ทางรถไฟ กายภาพถนนสำคัญไม่ต่าง 'ไม้กั้น'

ก วามผิดพลาดความเสียหายที่ผ่านไปแล้ว ต้องเป็นบทเรียนไม่ให้เหตุการณ์เดียวกันเกิดขึ้นอีก กรณีอุบัติเหตุขบวนรถไฟบรรทุกสินค้าชนรถบัสไปทำบุญทอดกฐิน บริเวณจุดจอดรถไฟแขวงก้าน หมู่ 7 ต.บางเตย จ.จะเชิงเตตรา ทำให้ได้รู้ข้อมูลว่า จุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ 2,684 แห่ง แบ่งเป็น จุดตัดที่ได้รับอนุญาต 2,063 แห่ง และไม่ได้รับอนุญาต หรือทางลักผ่าน 621 แห่ง

“ทางลักผ่านไม่ควรเปิดตั้งแต่แรกอยู่แล้ว แต่เมื่อชุมชนต้องการให้เปิดก็ต้องมาขออนุญาตให้ถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อให้เป็นจุดตัดทางรถไฟที่ถูกต้อง ซึ่งจะมีคณะกรรมการกั้นกรองร่วมระดับจังหวัด มีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน จะพิจารณาว่าสามารถให้เปิดได้หรือไม่ สำหรับจุดตัดรถไฟที่เกิดเหตุล่าสุดนั้น เท่าที่ตรวจสอบก็ไม่เคยทำเรื่องขอเปิดอย่างถูกต้อง อย่างไรก็ตามจุดตัดรถไฟที่ขออนุญาตถูกต้อง ทางหน่วยงานท้องถิ่นต้องเข้ามารับผิดชอบทำไม้กั้น หรือติดป้ายเตือน รวมถึงสัญญาณไฟต่าง ๆ จะไม่ใช่หน้าที่ของรฟท. แต่ที่ผ่านมารฟท.ได้พยายามเข้ามาช่วยทำเท่าที่ทำได้ตามหลักมนุษยธรรม เพื่อประโยชน์ด้านความปลอดภัยให้แก่ประชาชน วันนี้ถึงเวลาที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องไม่มานั่งเถียงกันแล้ว และหาทางแก้ไขอย่างจริงจัง จุดตัดไหนเปิดได้ก็ควรต้องปิด” นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระบุ

อย่างไรก็ตามแม้จุดตัดรถไฟไม่มีไม้กั้น สถิติการเกิดอุบัติเหตุพบว่าสัดส่วนไม่ต่างกัน กรณีนี้ยกตัวอย่างในประเทศญี่ปุ่นไม่มีไม้กั้นในทุกจุดตัดรถไฟ แต่ไม่พบผู้ขับขี่ได้รับอุบัติเหตุ หรือมีน้อยมาก เพราะผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมาย มีพฤติกรรมการขับขี่ชะลอรถทุกครั้ง แม้จะมีรถไฟมาหรือไม่ก็ตาม เมื่อขับผ่านจุดตัดรถไฟ

ดร.กัณวีร์ กนิษฐพงศ์ ผู้จัดการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สรุปประเด็นสำคัญของสาเหตุไว้ใน เพจ Thailand Accident Research Center ดังนี้ 1. ถ้ามองว่าเป็นเพราะคนขับประมาท ไม่มองรถไฟ ไม่หยุดรถ เพราะเปิดเพลงเสียงดัง ศูนย์วิจัยฯ มีความเห็นว่า เราไม่สามารถตัดสินแบบนี้โดยทันทีได้ เพราะคนขับก็ได้เสียชีวิตไปแล้ว และถ้าตัดสินว่าเป็นเพราะสาเหตุที่คนขับ นั้นหมายถึง องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ จะถูกตัดทิ้งไป ไม่มีการถูกนำมาแก้ไข

2. พบว่ากรณีอุบัติเหตุนี้ มีปัญหาในเชิงระบบที่ชุกช่อนอยู่ อีก หลัก ๆ คือ ทำไมจุดตัดทางรถไฟนี้ ถึงไม่มีไม้กั้นอัตโนมัติ ซึ่งรฟท. มีหลักการปฏิบัติในการจัดหาอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยที่บริเวณจุดตัดทางรถไฟอยู่แล้ว ว่าเมื่อใดจะต้องมีการติดตั้งไม้กั้นถนนพร้อมสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติและเสียง นั่นก็คือ เมื่อค่า Traffic Moment (T.M.) ซึ่งเป็นค่าผลคูณระหว่างปริมาณจราจรโดยเฉลี่ย

เดลินิวส์

Daily News
Circulation: 500,000
Ad Rate: 2,100

Section: First Section/โลจิสติกส์-นวัตกรรมขนส่ง

วันที่: จันทร์ 19 ตุลาคม 2563

ปีที่: - ฉบับที่: 25939

Col.Inch: 122.02 Ad Value: 256,242

หัวข้อข่าว: แก้วจุด'ลักผ่าน'ทางรถไฟกายภาพถนนสำคัญไม่ต่าง'ไม้กั้น'

หน้า: 7(บน)

PRValue (x3): 768,726

ศิลปิน: สีสี่



ต่อวันตลอดปี (AADT) กับจำนวนขบวนรถไฟใน 24 ชม. มีค่าตั้งแต่ 10,000 ขึ้นไป แล้วจุดตัดที่เกิดอุบัติเหตุมีค่า T.M. อยู่ที่เท่าไร คำตอบคือ ประมาณ 2 หมื่นกว่า แต่ทำไมถึงไม่มีการติดตั้งไม้กั้น ทั้ง ๆ ที่ผ่านเกณฑ์ค่าปริมาณจราจร

3. ปัญหาคือ จุดตัดทางรถไฟนี้ แม้ว่าจะผ่านเกณฑ์ค่าปริมาณจราจร สมควรที่จะได้รับการติดตั้งไม้กั้นอัตโนมัติ แต่จุดตัดนี้เป็น "ทางลักผ่าน" ที่ไม่ได้รับอนุญาตจากรฟท. มีเพียงการติดตั้งป้ายหยุดและไฟกะพริบ เหมือนกับเป็นจุดตัดรถไฟของ รฟท. ประเภทที่ T.M. ต่ำกว่า 10,000 สาเหตุที่มีการติดตั้งป้ายหยุดและไฟกะพริบนั้น เพราะเมื่อปี พ.ศ. 2558 ได้มีมติจากที่ประชุม กรม.เห็นชอบให้ รฟท. ทำการติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ และสัญญาณเตือนไฟกะพริบ เนินชะลอความเร็ว และป้ายเตือนบริเวณจุดตัดที่เป็นทางลักผ่าน จำนวน 584 แห่งทั่วประเทศ ทำให้คำว่า "ทางลักผ่าน" จึงถูกแยกออกจากหลักเกณฑ์ที่จะพิจารณาติดตั้งไม้กั้นอัตโนมัติ แม้ว่าจะมีค่า T.M. สูงก็ตาม

4. แล้วจะอย่างไร "ทางลักผ่าน" ถึงจะได้รับการพิจารณาให้ยกระดับได้เป็น "จุดตัดทางรถไฟที่ได้รับอนุญาต" นั่นก็คือจะต้องผ่านหลักเกณฑ์ในการพิจารณามากถึง 10 ข้อ อย่างจุดที่เกิดอุบัติเหตุนี้ อย่างแรกที่ทำให้ไม่ผ่านหลักเกณฑ์เป็นจุดตัดทางรถไฟที่ได้รับอนุญาต ก็เพราะเป็นจุดตัดที่ผ่านทางรถไฟในทางลาดชัน แค่นี้ก็จบแล้ว จุดตัดนี้ต่อให้มีรั้วผ่านมากขนาดไหน ก็ยังคงถูกเรียกว่าเป็น "ทางลักผ่าน" อยู่ดี ไม่สามารถอัพเกรดได้

5. ถ้าต้องการติดตั้งไม้กั้นจริง ๆ หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ถนนจะต้องทำเรื่องขออนุญาตให้มีการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟขึ้นเรื่องไปยัง รฟท. จากนั้นเรื่องจะถูกนำเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการกถนองอนุญาตระดับจังหวัดให้พิจารณา (ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน) ถ้าเห็นชอบ เรื่องก็จะถูกนำไปสู่ที่ประชุมคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดรถไฟกับถนน (รองปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน) แล้วให้ รฟท. แจ้งผลไปยังคณะกรรมการระดับจังหวัด แล้วส่งเรื่องกลับไปให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ถนน ถึงจะทำการติดตั้งไม้กั้นได้

6. ในช่วงระหว่างที่รอไม้กั้นอัตโนมัติ นั้น ลักษณะทางกายภาพเป็นปัญหามาก ทางข้ามเป็นเนินสูง ทำให้มีปัญหาด้านการมองเห็น โดยเฉพาะทางด้านหน้าของคนขับรถจะมองไม่เห็นว่ามีเนินเป็นทางรถไฟหรือไม่ แม้ว่าจะจอดรถหยุดมองรถไฟที่ป้ายหยุดก็มองเห็นรถไฟได้ยาก เพราะทางรถไฟจะอยู่บนเนิน มองไปด้านหนึ่งมีแนวรั้วที่มีวัชพืชปกคลุม มีแนวต้นไม้บังอยู่ มองไปอีกด้านก็เห็นสถานีรถไฟร้าง พร้อมกับสะพานลอยข้ามสถานีรถไฟบดบังระยะการมองเห็นอยู่ และถ้าจะมองรถไฟจริง ๆ ต้องมองทั้งซ้ายและขวา ทั้ง 3 ราง แล้วต้องขยับขึ้นเนินเพื่อผ่านทางรถไฟทั้ง 3 รางที่มีรถไฟวิ่งผ่านอยู่ตลอดเวลาทุก ๆ 15 นาที ซึ่งการข้ามทางรถไฟลักษณะแบบนี้จะต้องใช้สมาธิและทักษะในการตัดสินใจ



ทั้งนี้จำเป็นที่จะต้องมีการติดตั้งเครื่องกั้น แต่ในระหว่างที่รอเครื่องกั้น หน่วยงานที่ดูแลถนนและ รถไฟ. ก็สามารถทำอย่างอื่นควบคู่กันไปได้ด้วย เช่น จะต้องเปิดระยะเวลามองเห็นให้มากที่สุด ปรับความชันบริเวณจุดตัดให้ลดลง เพื่อเพิ่มการมองเห็น ปรับลักษณะทางกายภาพของถนนก่อนที่จะถึงจุดตัดรถไฟเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้มากขึ้นว่าจะมีจุดตัดรถไฟอยู่ข้างหน้า เพิ่มป้ายเตือนข้างทาง เครื่องหมายจราจรบนผิวทางให้มีจำนวนที่มากขึ้นมาก ๆ หรือที่เรียกว่าเอาให้ overstandard พร้อมกับต้องบำรุงดูแลรักษาอุปกรณ์เหล่านี้อยู่เสมอ

สำหรับการแก้ปัญหาแบบยั่งยืนควรปรับรูปแบบการแก้ไขจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับให้เป็นทางต่างระดับให้เพิ่มมากขึ้น เช่น สะพานข้ามทางรถไฟ หรือสร้างทางลอดใต้ทางรถไฟให้กับถนนขนาดเล็ก ทั้งนี้การแก้ไขดังกล่าวก็ต้องทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ให้เห็นถึงความสำคัญของทางต่างระดับนี้

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง