

ในอนาคตอันใกล้หวังได้เพียงว่าประเทศไทยจะเร่งแก้ไขจุดบอด การเดินทางสองโหมด ปิดปัญหาจุดตัดรถไฟ และการใช้รถ ให้เดินทางร่วมกันอย่างปลอดภัย



กรุงเทพธุรกิจ

จับกระแส

วรรณิกา จิตตินarasak

wunnika.jick@hotmail.com

ถอดบทเรียน'ทางลัดผ่าน' ปิดตำนานจุดตัด2,684แห่ง



ต้องขอแสดงความเสียใจกับครอบครัวผู้เสียชีวิต และผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากเหตุการณ์ขบวนรถไฟบรรทุกสินค้าคอนเทนเนอร์จากสถานีแหลมฉบัง-ไอซีดี ลาดกระบังชนกับรถบัสโดยสาร ที่นำคณะผู้โดยสารจาก

จ.สมุทรปราการ ไปทอดกฐินที่วัดบางปลาหมอ จ.ฉะเชิงเทรา เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก เมื่อวันที่ 11 ต.ค.ที่ผ่านมา

ซึ่งเหตุการณ์ในลักษณะนี้ ต้องยอมรับว่าไม่ได้เกิดขึ้นเป็นครั้งแรก เพราะที่ผ่านมามีอุบัติเหตุจากจุดตัดรถไฟเกิดขึ้นอยู่บ่อยครั้งทั่วประเทศ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ออกมายอมรับว่าจุดตัดรถไฟที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนในระหว่างปี 2558-2562 มีจำนวน 35 แห่ง ถือเป็นจุดตัดที่ต้องเร่งแก้ไขโดยด่วน อาทิ แก่งคอย-บ้านช่องไต้, หนองปลาตุ๊ก-สุพรรณบุรี, สารภี-ป่าสัก, โพธาราม-เจ็ดเสมียน และพานทอง-ชลบุรี

ปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมการขนส่งทางราง (ขร.) เร่งลงพื้นที่สำรวจ และจัดทำแผนแก้ไขปัญหาให้เหมาะสม ไม่ว่าจะเป็น การศึกษาสร้างเป็นทางลอดใต้ทางรถไฟ หรือทางยกระดับข้ามทาง หรือจะติดตั้งเพียงแค่เครื่องกั้นอัตโนมัติ พร้อมทั้งจะมีการออกแบบรายละเอียดการก่อสร้าง เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการก่อสร้างได้ทันที โดยจะจัดใช้งบประมาณกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) วงเงิน 29.5 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดหาที่ปรึกษา ใช้เวลาศึกษา

15 เดือน แล้วเสร็จต้นปี 2565

ขณะที่ ศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ออกมา แอ็คชั่นในเรื่องนี้ทันที สั่งการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ลงสำรวจความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ ตรวจสอบทุกจุดตัดรถไฟว่าเป็นจุดตัดที่ได้มาตรฐาน ได้รับการอนุญาต หรือเป็นทางลัดผ่าน รวมทั้งให้วางแผนทางแก้ไขจุดตัดทั่วประเทศให้ปลอดภัยทั้งหมด

สำหรับข้อมูลเบื้องต้นพบว่าปัจจุบันทั่วประเทศมีจุดตัดทางรถไฟจำนวน 2,684 แห่ง แบ่งออกเป็นทางข้าม 192 จุด ทางลอด 214 จุด และทางเสมอระดับ (ระดับดิน) 2,278 จุด ทั้งนี้เมื่อพิจารณาเฉพาะทางเสมอระดับหรือระดับดินพบว่า เป็นทางเสมอระดับที่ได้รับอนุญาตที่ถูกต้องตามกฎหมายรถไฟ 1,675 จุด คิดเป็น 61.73% โคนส่วนนี้ได้ติดตั้งเครื่องกั้นแล้ว 1,450 แห่ง มีไฟกะพริบและป้ายสัญญาณเตือน 207 แห่ง ส่วนจุดตัดเสมอระดับประเภททางลัดผ่าน มีจำนวน 621 แห่ง คิดเป็น 23.14%

"ผมสั่งให้การรถไฟฯ ลงไปสำรวจจุดตัดรถไฟทั้ง 2,684 แห่ง ร่วมกับผู้ว่าราชการจังหวัดทั่วประเทศ ผู้ดูแลรับผิดชอบถนนในท้องถิ่นเพื่อพิจารณาว่าควรจะทำการปิดหรือเปิดจุดตัดตรงจุดไหนบ้าง เพื่อความปลอดภัยสูงสุด หากจุดไหนคิดว่าจำเป็นต้องมี ก็ต้องทำการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยให้ครบถ้วน หากตรงไหนมีความเสี่ยงเห็นว่าควรปิดทาง ก็ต้องดำเนินการปิดจุดตัด"

เรียกได้ว่าวันนี้จากอุบัติเหตุครั้งสำคัญทำให้เกิดความสูญเสียเป็นเสมือนบทเรียนราคาแพงของทุกหน่วยงานที่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของการเดินทาง ในอนาคตอันใกล้หวังได้เพียงว่าประเทศไทยจะเร่งแก้ไขจุดบอด การเดินทางสองโหมด ปิดปัญหาจุดตัดรถไฟ และการใช้รถ ให้เดินทางร่วมกันอย่างปลอดภัย

ซึ่งเชื่อว่า ร.ฟ.ท. ไม่รีรอร่วมกับจังหวัดและชุมชนเพื่อเริ่มตรวจสอบจุดตัดทางลัดผ่านที่มีอยู่ในปัจจุบัน ประสานหน่วยงานเจ้าของถนนทางผ่าน เพื่อพิจารณาจุดตัดที่จะต้องติดตั้งเครื่องกั้นทางรถไฟอัตโนมัติ ส่วนทางลัดผ่านขนาดเล็กจะดำเนินการปิด และรวมจุดตัดทางรถไฟ โดยก่อสร้างถนนเลียบทางรถไฟ (Collector Road) เพื่อข้ามทาง ณ จุดที่ปลอดภัยแทน