

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๗.๗/๑๕๖



สำนักเลขาธิการรัฐมนตรี
วันที่ 10121 2558
วันที่ 12 พ.ค. 2558 15:50

สว. 103.2
วันที่ 12 พ.ค. 58
เวลา 16:10

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ
๑๐๑๐๐

๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๘

เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างอิง ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๗.๗/๗๖ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๔๐๕๔ ลงวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๘
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๑๘๐๕ ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๘
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด นร ๐๕๐๖/ว ๑๐๓ ลงวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๓
๕. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด นร ๐๕๐๖/๒๑๗๓๖ ลงวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๗
๖. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว๕๖ ลงวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๕๘

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๑๑๕/๑๗๒๗ ลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๘
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๕.๔/๑๑๕๒
ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๘
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๗.๗/๓๖๒๒ ลงวันที่ ๑๑
พฤษภาคม ๒๕๕๘
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๗.๗/๓๖๒๓ ลงวันที่ ๑๑
พฤษภาคม ๒๕๕๘
๖. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ - ๓ กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องคืนกระทรวงคมนาคม เพื่อเพิ่มเติมความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เพิ่มเติมความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันแล้ว จึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เป็น การดำเนินงานที่สำคัญตามนโยบายของรัฐบาล ดังนั้น เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

/ ๑. เรื่องเดิม...

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรี นโยบายของรัฐบาลและข้อสั่งการนายกรัฐมนตรี

๑.๑.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ รับทราบและเห็นชอบตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ เสนอเกี่ยวกับแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุขบวนรถไฟตกรางและอุบัติเหตุขบวนรถไฟชนยานพาหนะบริเวณจุดตัดทางรถไฟ รวมถึงการมีเครื่องกั้นที่จุดตัดทางรถไฟในทุกจุดตัดและการมีทางต่างระดับ (สะพานข้ามหรือทางลอด) ระหว่างถนนกับทางรถไฟในเส้นทางที่มีปริมาณรถยนต์สูง โดยให้กระทรวงคมนาคมประสานกับกระทรวงมหาดไทย เพื่อเร่งศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่อยู่ในพื้นที่ที่มีความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้สามารถเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๔

๑.๑.๒ พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีได้แถลงนโยบายต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ ซึ่งมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการให้มีการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชน

๑.๑.๓ คณะรักษาความสงบแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีได้มีมติร่วมกันเมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ ให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทย เร่งสำรวจและดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณเส้นทางที่เป็นจุดตัดทางรถไฟ โดยให้หามาตรการป้องกันและติดตั้งสัญญาณเตือนและอุปกรณ์ป้องกัน เพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ที่ต้องสัญจรผ่านบริเวณดังกล่าวโดยเร็ว รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๕

๑.๑.๔ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๕๘ เรื่องข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี ที่ให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทย เร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณเส้นทางที่เป็นจุดตัดทางรถไฟ ด้วยการติดตั้งเครื่องกั้น ป้ายหยุด ป้ายเตือน เน้นชะลอความเร็ว ไฟสัญญาณเตือนต่างๆ เป็นต้น ให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ทั้งนี้ หากมีงบประมาณไม่เพียงพอให้ประสานสำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณตามความเร่งด่วนและจำเป็นต่อไปด้วย รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๖

๑.๒ ผลการดำเนินการ

กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดูจุดตัดทางรถไฟกับถนน โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงเป็นประธาน และมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ ประกอบด้วย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงบประมาณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กรมชลประทาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรุงเทพมหานคร และการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาดูจุดตัดทางรถไฟให้กระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณเส้นทางที่เป็นจุดตัดทางรถไฟเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล และคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ซึ่งได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการ โดยหามาตรการป้องกันติดตั้งสัญญาณเตือนและอุปกรณ์ป้องกัน เพื่อสร้างความปลอดภัย ดังนั้น จึงจำเป็นต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟให้คณะรัฐมนตรีทราบและพิจารณา โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ จุดตัดทางรถไฟ

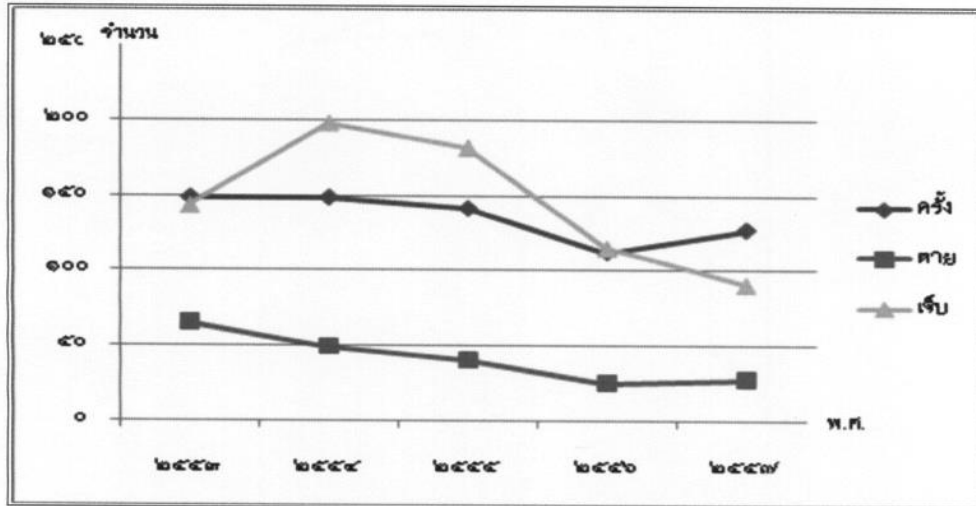
การรถไฟแห่งประเทศไทยมีเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ รวมระยะทางทั้งสิ้น ๔,๐๔๓ กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ ๔๗ จังหวัด ซึ่งจากการสำรวจพบว่า มีจุดตัดทางรถไฟ ๒,๕๑๗ แห่ง เป็นจุดตัดที่ได้รับอนุญาต ๑,๙๓๓ แห่ง และไม่ได้รับอนุญาตหรือทางลักผ่าน ๕๘๔ แห่ง (สายใต้ ๔๕๖ แห่ง สายเหนือ สายอีสาน และสายตะวันออก ๑๒๘ แห่ง) จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนบ่อยครั้งและมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น

ข้อมูล	จำนวน (แห่ง)	ประเภท	จำนวน (แห่ง)	การดำเนินงาน	จำนวน (แห่ง)
จุดตัด ทางรถไฟ ทั่วประเทศ	๒,๕๑๗	จุดลักผ่าน	๕๘๔	มีเฉพาะป้ายหยุด	๕๘๔
		จุดตัดที่ได้รับ อนุญาต	๑,๙๓๓	มีป้ายจราจร (ป้ายหยุด/ป้ายรูปรถไฟหรือ รูปรั้ว/ป้ายจำกัดความเร็ว)	๗๗๕
				มีสะพานหรือทางลอด	๒๖๔
				มีไม้กั้น	๘๗๗
				มีสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ	๑๒
				เอกชนควบคุม	๕

๓.๒ สภาพปัญหาและการเกิดอุบัติเหตุ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการรณรงค์และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดบริเวณจุดตัดทางรถไฟอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) ทำให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนมาโดยตลอด ทั้งนี้ มีสาเหตุเนื่องจากผู้ขับขี่ยานยนต์ประมาท ขาดวินัยจราจรและสภาพแวดล้อม โดยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ ตามตารางและกราฟแสดงสถิติที่ปรากฏข้างล่างนี้

ปี พ.ศ.	๒๕๕๓			๒๕๕๔			๒๕๕๕			๒๕๕๖			๒๕๕๗		
	ครั้ง	ตาย	เจ็บ	ครั้ง	ตาย	เจ็บ	ครั้ง	ตาย	เจ็บ	ครั้ง	ตาย	เจ็บ	ครั้ง	ตาย	เจ็บ
รวมทั้ง	๑๔๘	๖๕	๑๔๓	๑๓๖	๔๙	๑๙๗	๑๔๑	๔๐	๑๘๑	๑๑๒	๒๕	๑๑๕	๑๒๗	๒๗	๙๑



๓.๓ แนวทางการแก้ไขปัญหาคอขวดบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

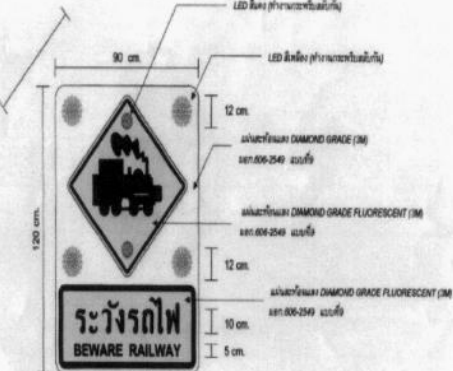
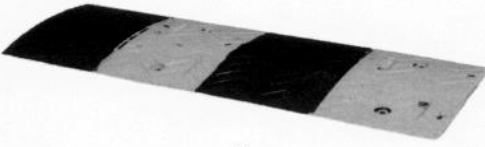
คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาคอขวดบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาคอขวดบริเวณจุดตัดทางรถไฟ โดยมีระยะเวลาการดำเนินการปี ๒๕๕๘-๒๕๖๐ ดังนี้

๓.๓.๑ จุดตัดทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) จำนวน ๕๘๔ แห่ง

๑) ระยะเร่งด่วน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘)

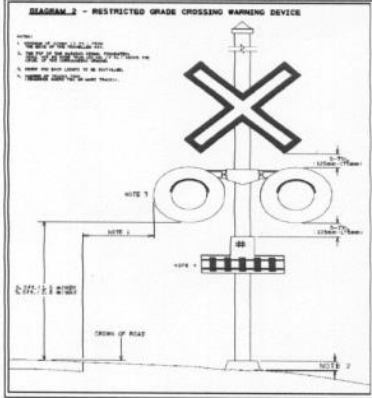
การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ด้วยการติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือนไฟกระพริบตลอดเวลา เน้นชะลอความเร็ว และป้ายเตือนบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) จำนวน ๕๘๔ แห่ง ทั้ง ๒ ด้าน ประเมินราคาแห่งละ ๑๐๐,๐๐๐ บาท วงเงิน ๕๘,๔๐๐,๐๐๐ บาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะเจียดจ่ายจากงบทำการปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ มาดำเนินการ ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติอนุมัติให้ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคาคาดว่าจะได้ผู้รับจ้างเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๘ และดำเนินการติดตั้งภายในระยะเวลา ๖ เดือน กำหนดแล้วเสร็จประมาณเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๘ ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะพิจารณาเร่งดำเนินการติดตั้งบริเวณจุดสำคัญที่มีปริมาณจราจรและสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงก่อนเป็นลำดับแรก

การดำเนินการ	รายละเอียด	ข้อเสนอ/การดำเนินงาน
๑) ติดตั้งป้ายจราจร “ป้ายหยุด” ติดตั้งห่างจากศูนย์กลางทางรถไฟไม่น้อยกว่า ๕ เมตร ตามมาตรฐานกฎหมายกำหนด	 แผ่นสะท้อนแสง DIAMOND GRADE (3M) มอก.606-2549 แบบที่ 9	๑) ติดตั้งได้ง่ายและรวดเร็ว ๒) ค่าใช้จ่ายประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ บาท (รวม VAT) ต่อแห่ง ๓) มีค่าบำรุงรักษาต่ำ

การดำเนินการ	รายละเอียด	ข้อเสนอ/การดำเนินงาน
๒) ติดตั้งป้ายเตือน “ป้ายรูปรถไฟ” ตามมาตรฐานกฎหมายกำหนด โดยติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบตลอดเวลาติดตั้งในเขตรถไฟ ห่างศูนย์กลางทางรถไฟประมาณ ๒๐ เมตร	ป้ายเตือนรถไฟ พร้อมไฟกระพริบ LED พลังงานแสงอาทิตย์ 	
๓) จัดทำเนินชะลอความเร็ว บริเวณพื้นผิวถนนด้านละ ๒ เนิน ห่างจากศูนย์กลางทางรถไฟ ๕ เมตร และ ๒๐ เมตร	 เนินชะลอความเร็วด้านถนนประเภท หมุดสะท้อนแสง ติดตั้งควบคู่การเทคอนกรีตที่ผิวจราจรส่วนหนึ่ง  ประเภทเนินชะลอติดตั้งควบคู่การเทคอนกรีตที่ผิวจราจรส่วนหนึ่ง	
๔) ระยะเวลาดำเนินการ	๑) ขั้นตอนการประกวดราคาใช้เวลา ๖ เดือน ๒) ขั้นตอนดำเนินการติดตั้งใช้เวลา ๖ เดือน	๑) ธันวาคม ๒๕๕๗ ถึงพฤษภาคม ๒๕๕๘ ๒) มิถุนายน ๒๕๕๘ ถึงพฤศจิกายน ๒๕๕๘
๕) งบประมาณ	ใช้จ่ายจากงบทำการของปี ๒๕๕๘ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงิน ๕๘,๔๐๐,๐๐๐ บาท	

๒) ระยะที่ ๒ (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙)

การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์เสริมเพิ่มสัญญาณจราจร “สัญญาณไฟแดงวบบพร้อมเสียงเตือน” บริเวณป้ายหยุด ทั้ง ๒ ด้าน ซึ่งทำงานด้วยระบบตรวจสอบขบวนรถไฟ ที่ระยะ ๓๐๐ เมตร ก่อนถึงจุดตัดผ่าน ค่าใช้จ่ายแห่งละ ๗๐๐,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๔๐๘,๘๐๐,๐๐๐ บาท โดยการขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ซึ่ง รฟท. จะดำเนินการเตรียมการ ประกวดราคาไว้ล่วงหน้าและคาดว่าจะสามารถหาผู้รับจ้างได้ภายในเดือนมกราคม ๒๕๕๙ และดำเนินการติดตั้ง ภายในระยะเวลา ๖ เดือน โดยกำหนดแล้วเสร็จประมาณเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๙

การดำเนินการ	รายละเอียด	ข้อเสนอ/การดำเนินงาน
๑) ติดตั้งสัญญาณจราจร “สัญญาณไฟแดงวบบพร้อมเสียงเตือน” ที่ป้ายหยุด  	๑) การติดตั้งสัญญาณจราจรเพิ่มจากระยะเร่งด่วน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยเพิ่มขึ้น โดยติดตั้งสัญญาณจราจรสัญญาณไฟแดงวบบและมีเสียงเตือนบริเวณป้ายหยุด จุดตัดผ่านทางรถไฟทางที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) ทุกแห่งจำนวน ๒ ดวง ด้านละ ๑ ดวง ๒) ระบบการทำงานใช้เซ็นเซอร์ตรวจสอบขบวนรถไฟ เมื่อขบวนรถไฟผ่านเซ็นเซอร์จะทำงานส่งสัญญาณไปที่ไฟแดงที่ป้ายหยุด ทำให้ไฟแดงติดวบบพร้อมเสียงเตือนจนขบวนรถไฟผ่านไปเรียบร้อยแล้ว ไฟแดงวบบจะดับและเสียงเตือนจะเงียบลง ๓) ตรวจสอบขบวนรถไฟ ติดตั้งเซ็นเซอร์ห่างจากจุดตัดรถไฟประมาณ ๓๐๐ เมตร ที่ความเร็ว ๘๐ กม/ชม. ขบวนรถไฟจะผ่านในเวลา ๑๓.๕ วินาที	๑) อุปกรณ์ที่ต้องจัดหาและติดตั้งมีหลายอย่าง เช่น เครื่องตรวจสอบรถไฟระบบไฟฟ้าสายเคเบิล ๒) มีค่าใช้จ่ายค่าติดตั้งมิเตอร์ไฟฟ้าและค่าใช้จ่ายรายเดือน ๓) ผู้ชำนาญการพาหนะสามารถทราบวบบขบวนรถจะมาถึงทางตัดผ่าน ๔) มีค่าบำรุงรักษาในอนาคตสูง
๒) ระยะเวลาดำเนินงาน	๑) ขั้นตอนการประกวดราคา ๔ เดือน ๒) ขั้นตอนดำเนินการติดตั้งใช้เวลา ๖ เดือน	๑) ตุลาคม ๒๕๕๘ ถึงมกราคม ๒๕๕๙ ๒) กุมภาพันธ์ - กรกฎาคม ๒๕๕๙
๓) งบประมาณ	ค่าใช้จ่ายประมาณแห่งละ ๗๐๐,๐๐๐ บาท วงเงิน ๔๐๘,๘๐๐,๐๐๐ บาท โดยขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๙ วงเงิน ๔๐๘,๘๐๐,๐๐๐ บาท	

๓) ในระหว่างที่ดำเนินการระยะเร่งด่วนและระยะที่ ๒ การรถไฟแห่งประเทศไทย จะดำเนินการในการแก้ไขปัญหาลดจุดตัดทางรถไฟเพิ่มเติม ๒ แนวทาง ดังนี้

๓.๑) ดำเนินการสำรวจจุดตัดทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) หากมีค่าคูณควบจราจร Traffic Moment หรือ T.M. (จำนวนขบวนรถไฟคูณกับจำนวนยานพาหนะผ่านทาง ในรอบ ๒๔ ชั่วโมง มีหน่วยเป็นขบวน/คัน/วัน) ตามหลักเกณฑ์กำหนดคือมีค่า T.M. เกินกว่า ๑๐,๐๐๐ คัน/ขบวน/วัน ให้ขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อจัดทำเครื่องกั้น

๓.๒) ดำเนินการติดตั้งป้ายจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟ มาตรฐานตามคู่มือ การติดตั้งป้ายจราจรของกรมทางหลวงชนบท การติดตั้งป้ายจราจร พร้อมทั้งจัดทำเส้นชะลอความเร็ว หรือสัญลักษณ์บนพื้นทาง (Rumble Strip) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะขอความร่วมมือให้หน่วยงาน เจ้าของพื้นที่ (ถนน) เป็นผู้ดำเนินการ เพื่อเสริมความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ดังนี้

หน่วยงาน	รายละเอียด	ข้อเสนอ/การดำเนินงาน
๑) กรมทางหลวง ๒) กรมทางหลวงชนบท ๓) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ๔) กรุงเทพมหานคร ๕) กรมชลประทาน ๖) อื่นๆ	๑. ป้ายหยุด ตามกฎหมายกำหนด ๒. ป้ายทางรถไฟ -รูปหัวรถจักรรถไฟ -รูปรั้ว (ทางรถไฟมีเครื่องกั้น) ๓. ป้ายกำหนดความเร็วและป้ายทางแยก -ป้ายกำหนดความเร็ว ๗๕ กม. / ชม. -ป้ายกำหนดความเร็ว ๖๐ กม. / ชม. -ป้ายกำหนดความเร็ว ๕๕ กม. / ชม. -ป้ายกำหนดความเร็ว ๓๐ กม. / ชม. -ป้ายเตือนทางแยกและป้ายห้ามแซง ๔. เส้นชะลอความเร็วหรือสัญลักษณ์บนพื้นทาง Rumble Strip ตามรูปแบบมาตรฐานตามคู่มือการติดตั้งป้ายจราจรของกรมทางหลวงชนบท	๑. เป็นการปฏิบัติตามคู่มือการติดตั้งป้ายจราจรฯ เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเพิ่มความระมัดระวังขณะขับขี่เข้าใกล้ทางรถไฟ ๒. ติดตั้งง่ายและรวดเร็ว ๓. มีค่าบำรุงรักษาต่ำ

ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยมีหนังสือขอความร่วมมือหน่วยงานต่างๆ ดำเนินการเพื่อเสริมความปลอดภัยให้แก่ประชาชนที่สัญจรผ่านทางตัดทางรถไฟเรียบร้อยแล้ว

๓.๓.๒ จุดตัดทางรถไฟที่ได้รับอนุญาต จำนวน ๗๗๕ แห่ง

การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการจัดทำเครื่องกั้นให้ครบทุกแห่ง ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ ดังนี้

๑) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ จำนวน ๑๓๐ แห่ง การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายปี พ.ศ. ๒๕๕๘ วงเงิน ๔๐๓,๔๓๗,๐๐๐ บาท เพื่อดำเนินการจัดทำเครื่องกั้น ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดจ้าง โดยมีแผนการดำเนินงาน คือ

- (๑) ขออนุมัติและจัดประกวดราคาเดือนตุลาคม ๒๕๕๗-เมษายน ๒๕๕๘
- (๒) ขั้นตอนดำเนินการติดตั้งใช้เวลา ๘ เดือน (พฤษภาคม-ธันวาคม ๒๕๕๘)
- (๓) แล้วเสร็จเดือนมกราคม ๒๕๕๙

/๒) ปีงบประมาณ...

๒) ปิงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

การรถไฟแห่งประเทศไทยจะขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๙ จัดทำเครื่องกัน จำนวน ๕๒๕ แห่ง วงเงิน ๑,๗๑๐,๗๒๖,๐๐๐ บาท โดยมีแผนการดำเนินงาน คือ

- (๑) ขออนุมัติและจัดประกวดราคาเดือนตุลาคม ๒๕๕๘-มกราคม ๒๕๕๙
- (๒) ขั้นตอนดำเนินการติดตั้งใช้เวลา ๘ เดือน (มกราคม – สิงหาคม ๒๕๕๙)
- (๓) แล้วเสร็จเดือนกันยายน ๒๕๕๙

ส่วนพื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ ๕ เส้นทาง (ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ช่วงมาบะแ่น-ชุมทางถนนจิระ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร) ซึ่งมีแผนงานก่อสร้างทางต่างระดับ จำนวน ๑๒๐ แห่ง จะดำเนินการติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือนไฟกระพริบ ตลอดเวลา และเนินชะลอความเร็วทั้ง ๒ ด้าน วงเงิน ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๓.๓.๓ โครงการก่อสร้างทางข้ามและทางลอดทางรถไฟของกรมทางหลวงชนบท และกรมทางหลวง จำนวน ๑๐๗ แห่ง

กรมทางหลวงชนบทจะดำเนินการก่อสร้างทางข้ามและทางลอด ในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๖ แห่ง เป็นเงิน ๒๗๘,๔๑๕,๐๐๐ บาท ในปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๘ แห่ง เป็นเงิน ๘๒๖,๙๖๕,๐๐๐ บาท และกรมทางหลวง ในปี ๒๕๕๙-๒๕๖๐ จำนวน ๘๓ แห่ง เป็นเงิน ๒๔,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๓.๓.๔ ขอความร่วมมือกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานท้องถิ่น

กระทรวงคมนาคมจะขอความร่วมมือกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานท้องถิ่น ติดตาม กำกับ ดูแลไม่ให้เกิดจุดตัดทางรถไฟ (ทางลักผ่าน) เพิ่มขึ้น หากจำเป็นต้องมีจุดตัดทางรถไฟเพิ่มขึ้น ให้หน่วยงานท้องถิ่นที่เป็นเจ้าของพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยที่การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนด

๓.๔ งบประมาณค่าใช้จ่ายในการดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยจุดตัดทางรถไฟ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยจุดตัดทางรถไฟ ระหว่าง ปิงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๒,๕๙๓,๓๖๓,๐๐๐ บาท ดังนี้

ปีงบประมาณ	การดำเนินงานบริเวณทางลักผ่าน ๕๘๔ แห่ง	การดำเนินงานทางข้ามที่ได้รับอนุญาต ๗๖๕ แห่ง
๒๕๕๘	- ระยะที่ ๑ ติดตั้งป้ายหยุด ไฟกระพริบ ตลอดเวลาและเนินชะลอความเร็ว ๕๘๔ แห่ง วงเงิน ๕๘,๔๐๐,๐๐๐ บาท	- จัดทำเครื่องกันถนนจำนวน ๑๓๐ แห่ง วงเงิน ๔๐๓,๔๓๗,๐๐๐ บาท
๒๕๕๙	- ระยะที่ ๒ ดำเนินการติดอุปกรณ์ สัญญาณ ไฟแดงวาบพร้อมเสียงเตือนอัตโนมัติ เมื่อขบวนรถไฟแล่นมาถึงจุดตัดทางรถไฟ ที่ระยะ ๓๐๐ เมตร จำนวน ๕๘๔ แห่ง วงเงิน ๔๐๘,๘๐๐,๐๐๐ บาท	- จัดทำเครื่องกันถนนจำนวน ๕๒๕ แห่ง วงเงิน ๑,๗๑๐,๗๒๖,๐๐๐ บาท - พื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ ๕ เส้นทาง ซึ่งมีแผนงานก่อสร้างทางต่างระดับ จำนวน ๑๒๐ แห่ง จะดำเนินการติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือน ไฟกระพริบตลอดเวลา และเนินชะลอความเร็ว วงเงิน ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปีงบประมาณ	การดำเนินงานบริเวณทางหลักผ่าน ๕๘๕ แห่ง	การดำเนินงานทางผ่านที่ได้รับอนุญาต ๗๒๕ แห่ง
	- สำรวจจุดตัดทางรถไฟกับถนนที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางหลักผ่าน) หากมีค่าคูณควบจราจร Traffic Moment หรือ T.M. ตามหลักเกณฑ์กำหนดคือมีค่า T.M. เกินกว่า ๑๐,๐๐๐ คัน/ขบวน/วัน ให้ขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีจัดทำเครื่องกั้น	

๔. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

การแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟจะใช้จ่ายจากงบทำการของการรถไฟแห่งประเทศไทย และงบประมาณรายจ่ายประจำปีของการรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นชอบด้วยกับแนวทางการแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟ เป็นการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดอุบัติเหตุและความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ตามที่คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟกับถนนเสนอ ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน จึงเห็นสมควรนำเสนอแนวทางดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๑ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้แจ้งความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยเห็นควรรับทราบแนวทางการแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินทาง ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุขบวนรถไฟตกราง และอุบัติเหตุขบวนรถไฟชนยานพาหนะบริเวณจุดตัดทางรถไฟ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๖.๒ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ แจ้งว่า ประธานกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้พิจารณาข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมแล้ว เห็นว่า การแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟเป็นเรื่องที่ภาครัฐได้มีนโยบายให้ดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๕๓ โดยเป็นเรื่องที่มีความสำคัญและสมควรดำเนินการอย่างเร่งด่วน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินทางและป้องกันความสูญเสียจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่เกิดขึ้นกับประชาชน จึงเห็นสมควรให้ความเห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จตามแผนงานโดยเร็ว โดยเฉพาะในส่วนที่มีงบประมาณรองรับอยู่แล้ว รวมทั้งให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลการดำเนินงานให้เป็นไปตามกำหนดระยะเวลาต่อไปด้วย รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๖.๓ กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟ ให้สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ - ๕

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๗.๑ เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาคูตัดทางรถไฟ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินงานตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด และขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๐

๗.๒ มอบหมายกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานท้องถิ่นกำกับดูแลพื้นที่ทั่วประเทศ ไม่ให้เกิดคูตัดทางรถไฟ (ทางลักผ่าน) เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ หากจำเป็นขอให้หน่วยงานท้องถิ่นที่เป็นเจ้าของพื้นที่รับผิดชอบ ดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยที่การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลอากาศเอก



(ประจัน จันทอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๑๐๕๓ และ ๒๐๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๓๔๘๑