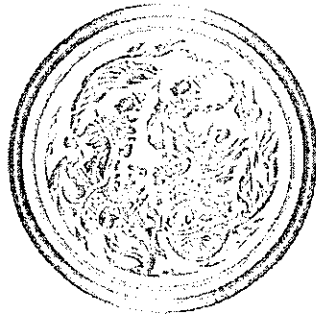
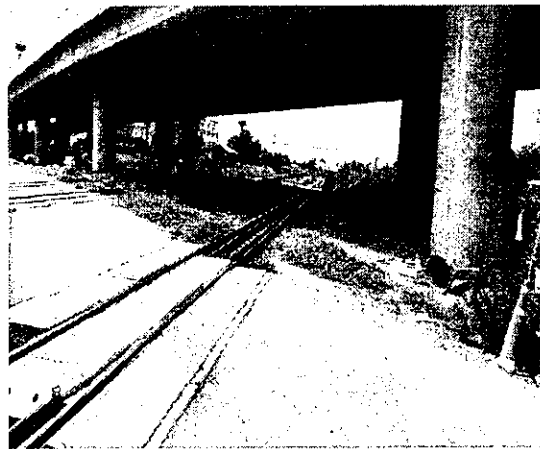




หลักเกณฑ์
การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะราย
ระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์



คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดตัดทางรถไฟกับถนน
กระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๕๙



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สารบัญ

	หน้า
๑. คำนิยาม	๑
๒. บทนำ	๒
๓. ข้อมูลพื้นฐาน	๓
๔. หลักเกณฑ์ในการพิจารณาทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์	๘
๔.๑ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาทางตัดผ่านเสมอระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์	๘
๔.๒ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาขยายทางตัดผ่านเสมอระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์	๘
๔.๓ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาปิดและยกเล็กทางตัดผ่านเสมอระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์	๙
๔.๔ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาทางตัดผ่านต่างระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์	๙
๕. การขออนุญาต ยกเล็ก และสร้างทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์	๑๐
๕.๑ คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตสร้าง	๑๐
๕.๒ สถานที่ยื่นขออนุญาต	๑๐
๕.๓ รายละเอียดในการยื่นคำขออนุญาต	๑๐
๕.๔ เงื่อนไขดำเนินการ ค่าใช้จ่าย งบประมาณ	๑๐
๕.๕ ขั้นตอนในการพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาวางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์	๑๒
๕.๖ ขั้นตอนในการพิจารณายกเล็กทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์	๑๓
- แผนผังแสดงขั้นตอนการดำเนินการคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาวางตัดผ่าน	๑๔
- แผนผังแสดงขั้นตอนการพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาวางตัดผ่าน	๑๕
- แผนผังแสดงขั้นตอนการพิจารณายกเล็กทางตัดผ่านเสมอระดับ	๑๗
๖. การขออนุญาตยกเล็ก หรือสร้างทางตัดผ่าน	๑๘
๗. รายละเอียดประเภทของเครื่องกั้นถนนพร้อมรายการสิ่งปลูกสร้างและอุปกรณ์	๒๐
๗.๑ ประเภทเครื่องกั้นถนน	๒๐
๗.๒ รายการสิ่งปลูกสร้างและอุปกรณ์ของเครื่องกั้นถนนทุกชนิด	๒๐
- มาตรฐานงานก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับ	๒๒
๘. ระเบียบปฏิบัติในระหว่างดำเนินการสร้างทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์	๓๑
๘.๑ การเริ่มงานและสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวข้อง	๓๑
๘.๒ การตรวจสอบและการควบคุมระหว่างการสร้างทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์	๓๑
๘.๓ การประสานงาน	๓๑
๘.๔ การป้องกันอุบัติเหตุและข้อปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย	๓๑
๘.๕ การช่วยเหลือกู้ภัยและความรับผิดชอบแก้ไขเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	๓๑
๘.๖ การส่งมอบเมื่อเสร็จสิ้นการสร้างและการเปิดใช้งาน	๓๑
๙. การกำหนดเกณฑ์การออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟ	๓๒

๑๐. ภาคผนวก

- คำสั่งเฉพาะ ที่ ก. ๑๑๖/๒๐๕๕ สั ง ณ วันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๕๒
เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการส่วนภูมิภาคเพื่อพิจารณาทางตัดผ่านเสมอระดับ
- สำเนาคำสั่งเฉพาะที่ ก. ๒๒/๒๕๕๔ สั ง ณ วันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๕๔
เรื่อง การแต่งตั้งคณะทำงานร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาลัดตัดทางรถไฟกับถนน
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- สำเนาคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๒๓๗/๒๕๕๔ สั ง ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๔
เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาลัดตัดทางรถไฟกับถนน
- สำเนาคำสั่งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาลัดตัดทางรถไฟกับถนน
ที่ ๑/๒๕๕๔ สั ง ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๔ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกลั่นกรอง
การอนุญาตและแก้ไขปัญหาลัดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด
- สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๗.๓/ ๒๖๓๐ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔ เรื่อง การแก้ไข
ปัญหาลัดตัดทางรถไฟกับถนนในระดับจังหวัด
- สำเนาหนังสือกรมการปกครอง ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๓๑๑.๓/ว ๔๔๑๓ ลงวันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔
เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาลัดตัดรถไฟ สร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้
แก่ประชาชนในการเดินทาง

๑. คำนิยาม

๑. “ทาง” หมายถึง ทางที่กำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ และทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ และทางพิเศษตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๐ พ.ศ.๒๕๑๕
๒. “ทางรถไฟ” หมายถึง ทางรถไฟที่กำหนด ตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ.๒๔๖๔
๓. “ทางตัดผ่าน” หมายถึง ทางตัดผ่านทางรถไฟ ทั้งในระดับเดียวกันและต่างระดับ
๔. “ทางตัดผ่านเสมอรระดับ” หมายถึง ทางตัดผ่านทางรถไฟในระดับเดียวกัน
๕. “ทางตัดผ่านต่างระดับ” หมายถึง ทางที่ตัดผ่านทางรถไฟในระดับที่ต่างกัน โดยการยกระดับเหนือทางรถไฟหรือลดระดับลอดใต้ทางรถไฟ
๖. “ค่าคูณควบจราจร (TRAFFIC MOMENT หรือ T.M.)”** หมายถึง จำนวนขบวนรถไฟคูณกับ จำนวนยานพาหนะผ่านทางในรอบ ๒๔ ชั่วโมง มีหน่วยเป็น ขบวน-คัน ต่อวัน
๗. “ประแจ” หมายถึง เครื่องอุปกรณ์ซึ่งวางไว้ ณ ทางหลักหรือทางแยกหรือทางตัน เพื่อจะทำให้รถไฟเดินไปตามทางที่ต้องการ
๘. “ย่านสถานี” หมายถึง บริเวณที่มีทางรถไฟจัดไว้ เพื่อการโดยสารและสินค้า
๙. “ป้ายหยุด” หมายถึง เครื่องหมายจราจรประเภทบังคับ เพื่อแสดงให้ยานพาหนะหยุดที่จุดกำหนด ซึ่งจะปักไว้ขอบทางห่างจากทางรถไฟประมาณ ๕ เมตร
๑๐. “ทางลัดผ่าน” หมายถึง ทางตัดผ่านที่ไม่ได้รับอนุญาต

หมายเหตุ ** สูตรคำนวณค่า TRAFFIC MOMENT หรือ T.M. อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงให้เข้ากับระบบสากลต่อไป

๒. บทนำ

การเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ประกอบไปด้วย ปัจจัยด้านคน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพบริเวณจุดตัดทางรถไฟ และปัจจัยพฤติกรรมมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนมากที่สุด ซึ่งจากข้อมูลการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ รวมระยะทางทั้งสิ้น ๔,๐๔๓ กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ ๔๗ จังหวัด ซึ่งจากการสำรวจพบว่ามีจุดตัดทางรถไฟ ๒,๕๑๗ แห่งเป็นจุดตัดที่ได้รับอนุญาต ๑,๙๓๓ แห่ง และไม่ได้รับอนุญาตหรือทางลักผ่าน ๕๘๔ แห่ง (สายใต้ ๔๕๖ แห่ง สายเหนือ สายอีสานและสายตะวันออก ๑๒๘ แห่ง) และจากการสำรวจใหม่เมื่อปี ๒๕๕๙ พบทางลักผ่านเพิ่มเติมอีก ๑๐๕ แห่ง จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนบ่อยครั้งและมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุที่จุดตัดรถไฟกับถนน อันก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและประเทศชาติมากขึ้นตามลำดับ จึงได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ ๒๓๗/๒๕๕๙ ลง ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดจุดตัดทางรถไฟกับถนน เพื่อให้การแก้ไขปัญหาดจุดตัดทางรถไฟกับถนนเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดจุดตัดทางรถไฟกับถนนในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ได้ร่วมกันพิจารณาการแก้ไขปัญหาดจุดตัดทางรถไฟกับถนนและป้องกันอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ รวมทั้งได้พิจารณาการแก้ไขปัญหาดสะพานข้ามทางรถไฟของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท โดยที่ประชุมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นำเกณฑ์การออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟ (Design Criteria) บรรจุไว้ในหลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ เพื่อเป็นแนวทางให้หน่วยงานเจ้าของถนนนำไปใช้ในการปฏิบัติต่อไป โดย สนข. ได้หารือกับผู้แทน รฟท. ที่เป็นฝ่ายเลขานุการร่วมในคณะกรรมการร่วมฯ แล้ว เห็นว่าหลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ ซึ่งรวบรวมและจัดทำตั้งแต่ปี ๒๕๔๒ จึงเห็นสมควรพิจารณาเพิ่มเติมเกณฑ์การออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟตามมติที่ประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๕๙ เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาออกแบบในการขออนุญาตเบื้องต้นสำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟรองรับกับการออกแบบรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงสามารถลอดผ่านได้ ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ตัดข้อความในเอกสารแนบที่หมดความจำเป็นออกจากภาคผนวกและเพิ่มเติมสำเนาคำสั่งที่เกี่ยวข้องและเอกสารแนบที่สำคัญเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันบรรจุไว้ในภาคผนวกอันจะเป็นประโยชน์ในการอ้างอิง รวมทั้งได้เพิ่มแผนผัง รูปภาพ เพื่อประโยชน์ในการอธิบายให้ผู้ที่เกี่ยวข้องนำหลักเกณฑ์ฯ ไปใช้เกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานมากขึ้น

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำหลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ เข้าสู่การประชุมคณะกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและแก้ไขปัญหาดจุดตัดทางรถไฟกับถนนของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ โดยที่ประชุมคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาปรับปรุงแก้ไขเนื้อหาบางส่วนให้สอดคล้องกับโครงสร้างการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบันแล้ว และมีมติเห็นชอบให้นำเสนอคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดจุดตัดทางรถไฟกับถนน พิจารณาต่อไป

คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดจุดตัดทางรถไฟกับถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๙ มีมติเห็นชอบหลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ที่ได้ปรับปรุงแก้ไขแล้ว และมอบ รฟท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปใช้ประกอบการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓. ข้อมูลพื้นฐาน

๓.๑. ข้อเท็จจริง และสภาพปัญหา

๓.๑.๑ จุดตัดทางรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ รวมระยะทางทั้งสิ้น ๔,๐๔๓ กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ ๔๗ จังหวัด ซึ่งจากการสำรวจพบว่า มีจุดตัดทางรถไฟ ๒,๕๑๗ แห่ง เป็นจุดตัดที่ได้รับอนุญาต ๑,๙๓๓ แห่ง และไม่ได้รับอนุญาตหรือทางลักผ่าน ๕๘๔ แห่ง (สายใต้ ๔๕๖ แห่ง สายเหนือ สายอีสานและสายตะวันออก ๑๒๘ แห่ง) จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนบ่อยครั้งและมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น

ข้อมูล	จำนวน (แห่ง)	ประเภท	จำนวน (แห่ง)	กรณีดำเนินงาน	จำนวน (แห่ง)
จุดตัดทาง รถไฟ ทั่วประเทศ	๒,๕๑๗	ทางลักผ่าน	๕๘๔	มีเฉพาะป้ายหยุด	๕๘๔
		จุดตัดที่ได้รับ อนุญาต	๑,๙๓๓	มีป้ายจราจร (ป้ายหยุด/ป้ายรูปรถไฟหรือรูป รั้ว/ป้ายจำกัดความเร็ว)	๗๗๕
				มีสะพานหรือทางลอด	๒๖๔
				มีไม้กั้น	๘๗๗
				มีสัญญาณไฟวับอัตโนมัติ	๑๒
				เอกชนควบคุม	๕

หมายเหตุ - ข้อมูลจาก รฟท. ณ พ.ศ.๒๕๕๘

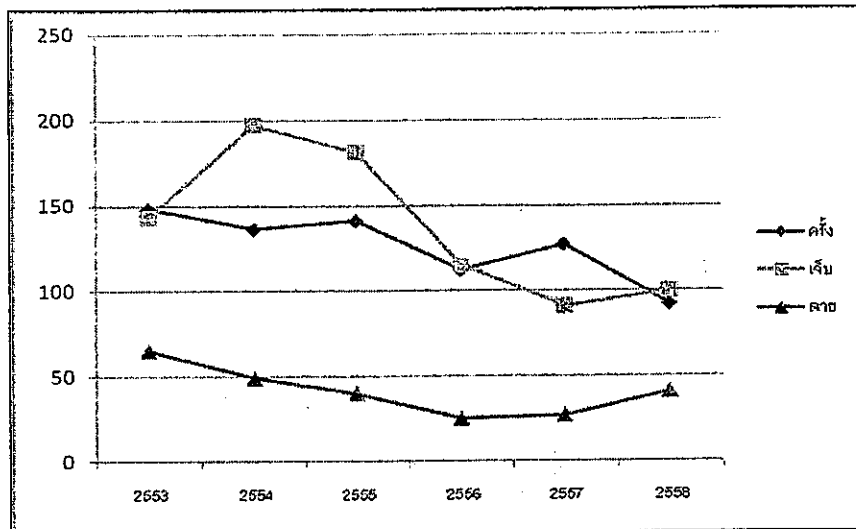
- จากการสำรวจใหม่เมื่อปี ๒๕๕๙ พบทางลักผ่านเพิ่มเติมอีก ๑๐๕ แห่ง และพบทางผ่านที่ได้รับอนุญาตเพิ่มเติมอีก ๒ แห่ง
(เป็นทางลอดทั้ง ๒ แห่ง)

๓.๑.๒ สภาพปัญหาและสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

รฟท. ได้ดำเนินการรณรงค์และแก้ไขปัญหาวุบัติเหตุที่เกิดบริเวณจุดตัดทางรถไฟอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ยังคงเกิดอุบัติเหตุมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) ทำให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนมาโดยตลอด ทั้งนี้สาเหตุเนื่องจากผู้ขับขี่ยานยนต์ประมาท ขาดวินัยจราจรและสภาพแวดล้อมบริเวณจุดตัดทางรถไฟไม่เหมาะสม โดยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๘ ปรากฏตามตารางและกราฟ ดังนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนครั้ง ที่เกิดอุบัติเหตุ	เสียชีวิต (ราย)	บาดเจ็บ (ราย)
๒๕๕๓	๑๔๘	๖๕	๑๔๓
๒๕๕๔	๑๓๖	๔๙	๑๙๗
๒๕๕๕	๑๔๑	๔๐	๑๘๑
๒๕๕๖	๑๑๒	๒๕	๑๑๕
๒๕๕๗	๑๒๗	๒๗	๙๑
๒๕๕๘	๙๒	๔๑	๑๐๐

หมายเหตุ ข้อมูลจาก รฟท.



หมายเหตุ ข้อมูลจาก รพท.

แม้ว่าสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนจะแสดงให้เห็นว่าจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงจากจำนวนเกินกว่า ๑๐๐ ครั้ง ในช่วงปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ เหลือ ๙๒ ครั้ง ในปี ๒๕๕๘ แต่อุบัติเหตุมีความรุนแรงมากขึ้นเนื่องจากทางรถไฟในหลายเส้นทางได้รับการปรับปรุงทำให้รถไฟสามารถทำความเร็วเพื่อให้การบริการเป็นไปตามตารางเดินรถ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทยอยดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟหรือเร่งติดตั้งเครื่องกั้นและสัญญาณเตือนให้แล้วเสร็จตามแผนปี ๒๕๖๐ ซึ่งจะช่วยให้จุดตัดทุกแห่งมีสัญญาณเตือนหรือเครื่องกั้นอย่างใดอย่างหนึ่งครบทั้งประเทศ ทั้งนี้จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้

๓.๑.๓ แนวโน้มและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

สถานการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางผ่านเสมอระดับในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากผู้ขับขี่ประมาทขาดการขับอย่างปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟ เช่น เปิดเสียงเพลงดังในรถทำให้ไม่ได้ยินเสียงหวูดรถไฟ ไม่หยุดและมองก่อนขับข้ามทางรถไฟ ส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดที่เป็นทางลัดผ่านซึ่งประชาชนไม่ยอมให้ปิดเกิดจากหลายปัจจัยประกอบกัน โดยมีสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์ของบริเวณดังกล่าวเป็นข้อจำกัดต่อการสัญจรอย่างปลอดภัย เนื่องจากไม่ได้เป็นจุดตัดที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้อง จึงไม่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น ป้าย เครื่องหมาย หรือสัญญาณไฟติดตั้งให้ครบถ้วน หรือมีต้นไม้ขึ้นบดบังทัศนวิสัยบริเวณจุดตัด โดยทางลัดผ่านเหล่านี้มักจะเป็นบริเวณที่ไม่เหมาะสมต่อการเป็นจุดตัดทางรถไฟกับถนน เช่น เป็นทางลาดชัน มีระยะห่างจากจุดตัดที่อยู่ใกล้เคียงกัน หรือเป็นจุดตัดอยู่ในบริเวณทางโค้งซึ่งมีระยะการมองเห็นไม่เพียงพอ มีสิ่งกีดขวางการมองเห็น (เช่น ป้ายโฆษณา ป้ายประชาสัมพันธ์ บ้านเรือน) รวมทั้งไม่สามารถมองเห็นจุดตัดอย่างชัดเจนในเวลากลางคืน เป็นต้น

นอกจากนี้บริเวณจุดตัดหลายแห่งโดยเฉพาะอย่างยิ่งทางลัดผ่านจะไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่ประจำคอยเฝ้าระวังบริเวณจุดตัดเนื่องจากหน่วยงานท้องถิ่นไม่มีงบประมาณในการจ้างบุคลากร หรือจุดตัดที่อยู่ระหว่างรอการเปิดใช้งาน แม้ว่าจะมีการติดตั้งอุปกรณ์ ป้าย เครื่องหมาย สัญญาณต่าง ๆ ไว้พร้อมแล้ว แต่ต้องรอการเปิดใช้อย่างเป็นทางการ และแม้ว่าจะติดตั้งป้ายเตือนว่ายังไม่เปิดใช้งานก็ตาม แต่ผู้ขับขี่มักจะไม่ได้สังเกตและไม่ได้ระมัดระวังในการขับรูดข้ามจุดตัดทางรถไฟบริเวณดังกล่าวจึงเกิดอุบัติเหตุขึ้นโดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนที่เป็นทางลัดผ่าน ดังนี้

๑) ข้อมูลจุดตัดทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เช่น การสำรวจจำนวนจุดตัดทางรถไฟกับถนนที่เป็นทางลัดผ่านยังไม่ชัดเจนทำให้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหา เพื่อจัดให้มีการปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ยังขาดการบูรณาการอย่างเป็นระบบ

๒) จุดตัดทางรถไฟกับถนนหลายแห่งอยู่ในจุดอับสายตาหรือมองไม่เห็นในเวลากลางคืน ทำให้ขาดความระมัดระวังในการใช้ทาง

๓) จุดตัดทางรถไฟกับถนนที่เป็นทางลัดผ่านไม่มีเจ้าหน้าที่เฝ้าระวัง

๔) ขาดความระมัดระวังในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในการใช้รถใช้ถนนบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน เช่น การไม่หยุดมองรถไฟก่อนข้ามรถข้ามจุดตัดทางรถไฟ โดยมีการฝ่าฝืนขับข้ามทางรถไฟในขณะที่เครื่องกั้นทางรถไฟปิดลงมาแล้ว เป็นต้น

๓.๒ แนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ

๓.๒.๑ นโยบายของรัฐบาลและข้อสั่งการนายกรัฐมนตรี

๑) พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ ซึ่งมีส่วนที่เกี่ยวกับการให้มีการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชน

๒) คณะรักษาความสงบแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีได้มีมติร่วมกัน เมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ ให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทยเร่งสำรวจและดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดบริเวณเส้นทางที่เป็นจุดตัดทางรถไฟ โดยให้พิจารณาถึงการหามาตรการป้องกันและติดตั้งสัญญาณเตือนและอุปกรณ์ป้องกัน เพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ที่ต้องสัญจรผ่านบริเวณดังกล่าวโดยเร็ว

๓) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๕๘ เรื่องข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทยเร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดบริเวณเส้นทางที่เป็นจุดตัดทางรถไฟด้วยการติดตั้งเครื่องกั้น ป้ายหยุด ป้ายเตือน เน้นชะลอความเร็ว ไฟสัญญาณเตือนต่างๆ เป็นต้น ให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ทั้งนี้ หากมีงบประมาณไม่เพียงพอให้ประสานสำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณตามความเร่งด่วนและจำเป็นต่อไปด้วย

๓.๒.๒ การดำเนินการของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ ๘๗/๒๕๕๘ สั่ง ณ วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนน โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง เป็นประธาน และมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ ประกอบด้วยกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงบประมาณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กรมชลประทาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรุงเทพมหานคร และการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อมากระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งที่ ๒๓๗/๒๕๕๙ สั่ง ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนน โดยเป็นการปรับปรุงองค์ประกอบคณะกรรมการฯ ในส่วนของฝ่ายเลขานุการ) โดยคณะกรรมการร่วมฯ ได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟเพื่อให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาสั่งเสนอคณะรัฐมนตรีซึ่งได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก

๓.๓ ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน

การดำเนินการเพื่อไม่ให้เกิดทางลัดผ่านใหม่ และลดจำนวนทางลัดผ่านที่มีอยู่เดิมหรือควบคุมให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ตลอดจนการอนุญาตให้มีทางผ่านเสมอระดับแห่งใหม่ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายเท่าที่จำเป็นถือเป็นเรื่องสำคัญตามนโยบายรัฐบาลที่จะต้องได้รับความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางลัดผ่านบรรลุผลอย่างเป็นรูปธรรม ดังนี้

๑) การติดตั้งเครื่องกั้นถนนและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟให้ได้มาตรฐานตามที่ รฟท. กำหนด รวมทั้งการปรับปรุงจุดตัดเสมอระดับให้เป็นจุดตัดต่างระดับที่ ทล. และ ทข. กำลังดำเนินการอยู่แล้ว มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จังหวัดและหน่วยงานท้องถิ่นจะต้องให้ความร่วมมือในการรณรงค์เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนด้วยการสร้างจิตสำนึกและความตระหนักจากผู้ใช้รถใช้ถนนให้เคารพกฎจราจรในระดับพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

๒) การประชุมคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติให้ คค. มีหนังสือถึงกระทรวงมหาดไทย (มท.) เพื่อพิจารณาแจ้งให้ทุกจังหวัดที่มีเส้นทางรถไฟผ่านได้รับทราบว่าจะมีการดำเนินการโครงการใด ๆ ซึ่งจะต้องขออนุญาตเกี่ยวกับจุดตัดทางรถไฟกับถนนในพื้นที่รับผิดชอบขอให้จังหวัดเสนอเรื่องผ่านคณะกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด ที่มีผู้ว่า

ราชการจังหวัดหรือรองผู้ว่าราชการจังหวัดที่ได้รับมอบหมายเป็นประธาน ได้พิจารณาถ้อยแถลงเรื่องเพื่อเสนอให้คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดตัดทางรถไฟกับถนนพิจารณาก่อนดำเนินการก่อสร้าง ทั้งนี้เพื่อให้การขออนุญาตก่อสร้างถนนตัดผ่านทางรถไฟได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบ เกิดความปลอดภัยและเป็นประโยชน์สูงสุด

๓) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน สามารถสรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในสังกัด คค. และหน่วยงานภายนอกสังกัด (ได้แก่ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานท้องถิ่น) ดังนี้

๓.๑) การรวบรวมข้อมูลบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งให้ถูกต้องตรงกันทั้งชื่อจุดตัดและตำแหน่งที่ตั้ง โดยมอบให้ รฟท. ร่วมกับกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ร่วมกันสำรวจและยืนยันข้อมูลเพื่อนำไปประกอบการแก้ไขปัญหาร่วมกันต่อไป

๓.๒) การตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่เป็นจุดอับสายตา หรือมองไม่เห็น ในเวลากลางคืน โดยมอบให้ รฟท. ร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ตรวจสอบและปรับปรุงภูมิทัศน์ในเส้นทางเดินรถไฟให้มีความปลอดภัย ไม่บดบังสายตาอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการย้ายสิ่งปลูกสร้าง เช่น ป้ายเตือนจุดตัดทางรถไฟไม่ให้อยู่ในจุดอับสายตา เป็นต้น

๓.๓) การจัดเจ้าหน้าที่มาเฝ้าประจำจุดตัดทางรถไฟที่เป็นทางลัดผ่านทั่วประเทศ รวมทั้งจุดตัดที่อยู่ระหว่างรอเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ โดยให้ รฟท. นายสถานีรถไฟส่งมอบข้อมูลตารางเวลาการเดินรถไฟ อปท. ในพื้นที่เพื่อขอรับการสนับสนุนบุคลากรในการเฝ้าระวังจุดตัดทางรถไฟ เพื่อให้ อปท. สนับสนุนงบประมาณต่อไป

๓.๔) การรณรงค์เรื่องการสร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนและการเคารพกฎหมายจราจรรวมทั้งการให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินรถไฟ เช่น เวลาขบวนรถผ่าน จำนวนเที่ยว ฯลฯ ผ่านหอกระจายข่าว เสียงตามสาย และช่องทางอื่น ๆ เพื่อให้ประชาชนรับทราบและเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษในการข้ามทางรถไฟ

๓.๕) รฟท. มอบให้สารวัตรแขวงบำรุงทางหรือนายสถานีรถไฟทั่วประเทศเข้าร่วมประชุมกับนายอำเภอ เพื่อประสานการปฏิบัติและร่วมกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนอย่างสม่ำเสมอ

๓.๖) รฟท. พิจารณามอบหมายผู้มีอำนาจในการตัดสินใจเข้าร่วมในการประชุมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาที่ดินผังเมืองการจัดการจราจร ในจังหวัดที่ทางรถไฟผ่านเข้าร่วมประชุมด้วยทุกครั้ง

๓.๗) รฟท. ร่วมกับกระทรวงมหาดไทยและ อปท. ตรวจสอบเพื่อปิดทางลัดผ่านที่ไม่มีความปลอดภัยและเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูง โดยจัดหาเส้นทางสัญจรใหม่ที่มีความปลอดภัยให้กับประชาชนในพื้นที่ได้ใช้เดินทางแทนจุดทางผ่านเดิม ซึ่งทางลัดผ่านหลายแห่งเคยมีอุบัติเหตุขึ้นหลายครั้งเกิดขึ้นกับคนนอกพื้นที่ จึงควรให้ท้องถิ่นที่ใช้ทางลัดผ่านได้ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางในภาพรวมและมีจิตสำนึกสาธารณะร่วมรับผิดชอบด้วย และไม่ให้เกิดทางลัดผ่านแห่งใหม่ขึ้นอีก

๓.๘) ขอความร่วมมือ ทล. ทข. และ อปท. ก่อสร้างเนินชะลอความเร็วเพื่อชะลอความเร็วของรถก่อนถึงบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

๓.๙) รฟท. พิจารณากำหนดให้พนักงานขับรถไฟเปิดไฟหน้าขบวนรถไฟในเวลากลางวันเพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์หรือคนข้ามทางรถไฟสามารถสังเกตเห็นรถไฟได้อย่างชัดเจน รวมทั้งเปิดหวูดรถไฟก่อนถึงจุดตัดรถไฟที่เป็นทางผ่านเสมอระดับเพื่อเตือนผู้ใช้ทางในบริเวณใกล้เคียงด้วย

๓.๔ การประชุมหารือระหว่างกระทรวงมหาดไทยและการรถไฟแห่งประเทศไทย

กระทรวงมหาดไทย และ รฟท. ได้ประชุมหารือเพื่อแก้ไขปัญหาดัดตัดทางรถไฟ เมื่อวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๙ โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน และมีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (สกล.) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) เข้าร่วมประชุมซึ่งมีผลการประชุมหารือสรุปได้ตามแนวทางดังกล่าวข้างต้น โดยได้มอบหมายให้กรมการปกครองมีหนังสือแจ้งไปยังผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด เพื่อสั่งการไปยังอำเภอที่มีเส้นทางรถไฟในพื้นที่ดำเนินการตามแนวทางดังกล่าว

๓.๕ การดำเนินงานตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม เรื่อง จุดตัดรถไฟทั่วประเทศ

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้สั่งการให้หน่วยงานในสังกัดดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล เรื่องจุดตัดรถไฟทั่วประเทศจำนวน ๒,๕๑๗ แห่ง โดยในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ๒๕๕๙ ระหว่างวันที่ ๙-๑๗ เมษายน ๒๕๕๙ ดังนี้

๑) ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ๒๕๕๙ ระหว่างวันที่ ๙ - ๑๗ เมษายน ๒๕๕๙ คค. ได้ขอให้ออบต. และ อบจ. จัดเจ้าหน้าที่ประจำจุดตัดรถไฟและทางลัดผ่านทุกจุดที่ยังไม่มีเครื่องกั้นและมีประชาชนใช้ทาง สำหรับถนนของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ขอให้อาสาสมัครของกรมทางหลวงชนบทที่มีอยู่ทั่วประเทศจำนวนประมาณ ๙,๕๐๐ คน เฝ้าระวังตลอดเวลา

๒) จุดตัดรถไฟที่ติดตั้งเครื่องกั้นเสร็จแล้ว และอยู่ระหว่างส่งมอบงาน ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดใช้ทันที

๓) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขอโอนงานติดตั้งเครื่องกั้นนอกเขตรับผิดชอบ จากงบประมาณปี ๒๕๖๐ จำนวน ๕๘๒ ล้านบาท มาดำเนินการในปี ๒๕๕๙ แทนที่ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้หารือกับสำนักงบประมาณแล้ว และจะเร่งรัดดำเนินการต่อไป

๔) ถนนทางโค้งก่อนข้ามทางรถไฟและทางตรง ขอให้กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ตัดแต่งกิ่งไม้ ติดตั้งราวกัน ๒ ข้าง ติดเส้นชะลอความเร็ว Rumble Strips และทาสีพื้นสีแดง และติดตั้งป้ายเตือนเป็นระยะ รวมทั้งขอให้ประชาชนรื้อถอนเพิงขายของและสิ่งปลูกสร้างล้ำเข้ามาในเขตทางออกให้หมด เพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์มองเห็นทางและทัศนวิสัยได้ดีขึ้น โดยใช้เงินเหลือจ่ายจากงบประมาณปี ๒๕๕๙

๕) ทางเส้นรองที่เชื่อมถนนใหญ่ใกล้บริเวณจุดตัดรถไฟ ขอให้ติดตั้งป้ายระวัง และไฟวับก่อนแยกเพื่อเตือนประชาชนที่ใช้ทาง

ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวข้างต้นเป็นมาตรการป้องกันทางกายภาพ สำหรับเรื่องวินัยของผู้ขับขี่ จำเป็นที่จะต้องมีการกวาดขันให้เกิดผลในทางปฏิบัติ โดยความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องต่อไป

๔. หลักเกณฑ์ในการพิจารณาทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์

การกระทำการใดในพื้นที่บริเวณจุดตัดทางรถไฟ โดยไม่ได้มีการขออนุญาตทำทางตัดผ่านหรือไม่ได้รับอนุญาตจาก รฟท. หรือเรียกว่า “ทางลักผ่าน” ซึ่งในปัจจุบันนี้พบว่ามีจำนวนมากและยากต่อการควบคุมให้อยู่ในมาตรฐานความปลอดภัย ดังนั้น เพื่อเป็นการให้ความรู้เกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณาทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ และเป็นมาตรฐานทางตัดผ่านทางรถไฟแก่หน่วยงานเจ้าของถนนนำไปใช้ในการปฏิบัติต่อไป จึงได้จัดทำหลักเกณฑ์ฯ ดังนี้

๔.๑ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาทางตัดผ่านเสมอระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์

- ๔.๑.๑ ต้องสร้างตามแบบมาตรฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ๔.๑.๒ ต้องกำหนดให้จุดศูนย์กลางของทางที่จะสร้างอยู่ห่างจากประแจตัวนอกสุด ไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ เมตร
- ๔.๑.๓ ทางตัดผ่านเสมอระดับดังกล่าว ต้องไม่อยู่ในลักษณะที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้สัญจรดังนี้
 - ๔.๑.๓.๑ ต้องไม่อยู่ในทางโค้งทั้งด้านทางรถยนต์และด้านทางรถไฟ
 - ๔.๑.๓.๒ ต้องไม่อยู่ในลักษณะตัดผ่านทางรถไฟในทางลาดชัน
 - ๔.๑.๓.๓ ต้องไม่มีสิ่งใดบังทัศนวิสัยของพนักงานขับรถและผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทาง โดยต้องมองเห็นกันได้ในระยะไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ เมตร ที่ป้ายหยุด
 - ๔.๑.๓.๔ ต้องอยู่ห่างจากปลายโค้ง ปากอุโมงค์ สะพาน ช่องเขา (Cutting) ของทางรถไฟเป็นระยะไม่น้อยกว่า ๒,๐๐๐ เมตร
- ๔.๑.๔ ทางตัดผ่านเสมอระดับที่ขอสร้าง
 - ๔.๑.๔.๑ ความกว้างของคันทางต้องไม่เกิน ๑๒ เมตร (Class ๑)
 - ๔.๑.๔.๒ ต้องสร้างให้เป็นระดับเดียวกับทางรถไฟออกไปไม่น้อยกว่าข้างละ ๒๐ เมตร จากศูนย์กลางทางรถไฟ (ตามแบบของการรถไฟฯ)
 - ๔.๑.๔.๓ ให้สร้างเป็นทางลาดยางหรือคอนกรีตเสริมเหล็ก ห่างจากศูนย์กลางทางรถไฟออกไปไม่น้อยกว่าข้างละ ๔๐ เมตร
- ๔.๑.๕ ในกรณีที่มีความกว้างของผิวจราจรเกินกว่า ๒ ช่องจราจร ต้องสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ
- ๔.๑.๖ ในกรณีที่ไม่มีทางตัดผ่านเดิมอยู่ใกล้เคียงกับทางตัดผ่านเสมอระดับที่ขอสร้างใหม่ ต้องมีระยะห่างกันไม่น้อยกว่า ๔,๐๐๐ เมตร และระยะระหว่างสถานีรถไฟให้มีทางตัดผ่านเสมอระดับได้ไม่เกิน ๒ แห่ง
- ๔.๑.๗ เกณฑ์ในการพิจารณามาตรฐานของการจัดระบบความปลอดภัยของทางตัดผ่าน
 - ๔.๑.๗.๑ ค่าคุณควบจราจร ต่ำกว่า ๑๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน ให้สร้างเป็นทางตัดผ่านเสมอระดับ และต้องติดตั้งป้ายจราจรตามแบบมาตรฐานของการรถไฟฯ
 - ๔.๑.๗.๒ ค่าคุณควบจราจร ระหว่าง ๑๐,๐๐๐ – ๑๐๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน ให้สร้างทางตัดผ่านเสมอระดับและต้องติดตั้งเครื่องกั้นถนนและป้ายจราจรตามแบบมาตรฐานของการรถไฟฯ
 - ๔.๑.๗.๓ ค่าคุณควบจราจร เกิน ๑๐๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน ต้องสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ
- ๔.๑.๘ ในกรณีจำเป็นต้องสร้างทางตัดผ่านที่ไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ข้อกำหนดข้างต้น ให้พิจารณาสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ
- ๔.๑.๙ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการข้ามผ่านทางรถไฟ และให้ยานพาหนะลดความเร็วลงก่อนถึงทางตัดผ่านเสมอระดับ ให้สร้างทางเป็นรูปโค้งตัว “U” หรือตัว “S” แล้วแต่สภาพพื้นที่ ทั้งนี้ผู้ขับขี่ยานพาหนะข้ามผ่านทางรถไฟจะได้เพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น และทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นรถไฟดีขึ้น และปลอดภัยมากขึ้น
- ๔.๑.๑๐ ทางรูปตัว “U” และ “S” จะต้องมียกฐานะตามข้อกำหนดในแบบมาตรฐานของการรถไฟฯ เพื่อความปลอดภัยของการใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถพ่วง

๔.๒ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาขยายทางตัดผ่านเสมอระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์

- ๔.๒.๑ ต้องเป็นทางตัดผ่านเสมอระดับที่เคยได้รับอนุญาตจากการรถไฟฯ และต้องมีเครื่องกั้นถนนติดตั้งไว้แล้ว โดยมีการสำรวจค่าคุณควบจราจรในปัจจุบันต้องไม่เกิน ๖๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน
- ๔.๒.๒ ถ้าทางตัดผ่านเสมอระดับเดิมที่ขอขยายมีค่าคุณควบจราจรตั้งแต่ ๖๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน ขึ้นไป และทำการพยากรณ์ของการจราจรในอนาคต ได้ว่าเมื่อมีการปรับปรุงขยายทางไปแล้วภายใน ๕ ปี ค่าคุณควบจราจรจะต้องไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน ถ้าเกินให้จัดสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ
- ๔.๒.๓ ทางตัดผ่านเสมอระดับดังกล่าว ต้องมีจุดศูนย์กลางของทางห่างจากประแจตัวนอกสุดอย่างน้อย ๑,๐๐๐ เมตร
- ๔.๒.๔ ทางตัดผ่านเสมอระดับดังกล่าว ต้องไม่อยู่ในลักษณะที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้สัญจรดังนี้

- ๔.๒.๔.๑ ต้องไม่อยู่ในทางโค้งทั้งด้านทางรถยนต์และด้านทางรถไฟ
- ๔.๒.๔.๒ ต้องไม่อยู่ในลักษณะตัดผ่านทางรถไฟในทางลาดชัน
- ๔.๒.๔.๓ ต้องไม่มีสิ่งใดบังทัศนวิสัยของพนักงานขับรถและผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทาง โดยต้องมองเห็นกันได้ในระยะไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ เมตร ที่ป้ายหยุด
- ๔.๒.๔.๔ ต้องอยู่ห่างจากปลายโค้ง ปากอุโมงค์ สะพาน ช่องเขา (Cutting) ของทางรถไฟเป็นระยะไม่น้อยกว่า ๒,๐๐๐ เมตร
- ๔.๒.๕ ทางตัดผ่านเสมอระดับที่ขอขยาย
 - ๔.๒.๕.๑ ความกว้างของคันทางต้องไม่เกิน ๑๒ เมตร (Class ๑)
 - ๔.๒.๕.๒ ต้องสร้างให้มีระดับเสมอกับทางรถไฟออกไปไม่น้อยกว่าข้างละ ๒๐ เมตร และทางต้องมีผิวจราจร ที่เป็นแอสฟัลท์หรือคอนกรีตเสริมเหล็กทั้งหมด และต้องปรับปรุงให้ได้ตามมาตรฐานของการรถไฟฯ
- ๔.๒.๖ ต้องปรับปรุงเครื่องกั้นถนนให้เป็นชนิดที่เหมาะสมกับสภาพการจราจร พร้อมทั้งปรับปรุงเครื่องหมายจราจรใหม่ทั้งหมดให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและเป็นไปตามมาตรฐานของการรถไฟฯ
- ๔.๓ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาปิดและยกเลิกทางตัดผ่านเสมอระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์
 - ๔.๓.๑ ทางหลักผ่านให้ยกเลิกทั้งหมด
 - ๔.๓.๒ ทางตัดผ่านเสมอระดับที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดในหลักเกณฑ์ ข้อ ๔.๑ ให้พิจารณายกเลิกทั้งหมด
 - ๔.๓.๓ ทางตัดผ่านเสมอระดับที่อยู่ในหลักเกณฑ์ข้างต้น ก่อนจะยกเลิกต้องพิจารณาหาทางเลือกอื่นที่จะให้การจราจรสามารถผ่านทางรถไฟได้ดังนี้
 - ๔.๓.๓.๑ มีทางตัดผ่านเสมอระดับหรือต่างระดับใกล้เคียงอยู่ในรัศมีไม่เกิน ๒,๐๐๐ เมตร และมีแนวพื้นที่ที่จะสร้างทางเลียบเขตทางรถไฟได้ โดยมีผิวการจราจรไม่เกิน ๙ เมตร
 - ๔.๓.๓.๒ ทางตัดผ่านเสมอระดับที่ทางเลียบทางรถไฟมาบรรจบกัน ต้องมีค่าคุณควบจากรวมกับทางเดิมแล้วต้องไม่เกิน ๖๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน หากเกิน ๖๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน ให้พิจารณาดำเนินการตามหลักเกณฑ์ข้อ ๔.๒.๒
 - ๔.๓.๔ ถ้าค่าคุณควบจากรที่ทางตัดผ่านเสมอระดับ มีค่าเกิน ๘๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวันขึ้นไป ให้พิจารณาจัดสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ โดยจะทำการยกเลิกทางตัดผ่านเสมอระดับภายใน ๒ ปี ทั้งนี้การรถไฟฯ จะมีหนังสือแจ้งผู้เกี่ยวข้องให้มาทำการสำรวจและจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการต่อไป
- ๔.๔ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาทางตัดผ่านต่างระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์
 - ๔.๔.๑ กรณีที่มีทางตัดผ่านเสมอระดับอยู่แล้ว
 - ๔.๔.๑.๑ ถ้าทางตัดผ่านเสมอระดับเดิมที่มีอยู่แล้วและมีค่าคุณควบจากรตั้งแต่ ๖๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวันขึ้นไป และทำการพยากรณ์การจราจรในอนาคตได้ว่าภายใน ๕ ปี ค่าคุณควบจากรเกิน ๑๐๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน จะต้องสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ
 - ๔.๔.๑.๒ ถ้าทางตัดผ่านเสมอระดับเดิมที่มีอยู่แล้วและมีค่าคุณควบจากร ๘๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน จะต้องสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับภายใน ๒ ปี
 - ๔.๔.๑.๓ ทางที่มีคันทางกว้างเกิน ๑๒ เมตร (Class ๑) และยานพาหนะใช้ความเร็วสูง (เกิน ๘๐ กม./ชม.) เช่น ทางหลวงจังหวัด ฯลฯ ต้องสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ
 - ๔.๔.๑.๔ ทางตัดผ่านเสมอระดับที่มีลักษณะต่อไปนี้ ให้สร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ
 - ๔.๔.๑.๔.๑ ตัดผ่านทางรถไฟที่อยู่ในทางโค้ง
 - ๔.๔.๑.๔.๒ ตัดผ่านทางรถไฟที่อยู่ในทางลาดชัน
 - ๔.๔.๑.๔.๓ ทัศนวิสัยของพนักงานขับรถและผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทาง ไม่สามารถมองเห็นกันได้ในระยะไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ เมตร ที่ป้ายหยุด
 - ๔.๔.๑.๔.๔ อยู่ห่างจากปลายโค้ง ปากอุโมงค์ สะพาน ช่องเขา (Cutting) ของทางรถไฟเป็นระยะน้อยกว่า ๒,๐๐๐ เมตร
 - ๔.๔.๑.๕ ทางตัดผ่านเสมอระดับที่อยู่ในบริเวณย่านสถานีต้องสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ
 - ๔.๔.๒ กรณีขอสร้างทางต่างระดับเพิ่มเติม
 - ให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ทางด้านวิศวกรรม และเป็นไปตามพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องและไม่ขัดกับแผนพัฒนาของการรถไฟฯ

๕. การขออนุญาตยกเล็ก หรือสร้างทางตัดผ่าน

๕.๑ คุณสมบัติของผู้ขออนุญาต

ผู้ขออนุญาตยกเล็ก หรือสร้างทางตัดผ่านทางรถไฟต้องเป็นนิติบุคคล

๕.๒ สถานที่ยื่นขออนุญาต

เมื่อผู้ขออนุญาตยกเล็ก หรือสร้างทางตัดผ่านมีโครงการจะสร้างทางตัดผ่านทางรถไฟ ณ จุดใด ให้ยื่นเรื่องเสนอต่อผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่นั้นๆ (ยกเว้นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ให้ยื่นเรื่องโดยตรงต่อคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนนซึ่งมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธาน

๕.๓ รายละเอียดในการยื่นคำขออนุญาต

๕.๓.๑ กรณีที่ผู้ขออนุญาตได้พิจารณารายละเอียดตามหลักเกณฑ์ในข้อ ๔ แล้ว ทางที่จะขอตัดผ่านดังกล่าวอยู่ในหลักเกณฑ์ข้อ ๔.๑ ข้อ ๔.๒ หรือข้อ ๔.๔ ให้ผู้ขออนุญาตจัดทำแผนผังแสดงแนวทางที่ตัดผ่านกับทางรถไฟ ณ จุดใดพร้อมรายละเอียดเบื้องต้นแสดงแผนผังรูปตัดของทางที่ตัดกับทางรถไฟ ขนาดของทาง โดยระบุความกว้างพื้นที่ผิวจราจรและไหล่ทางตลอดจนชนิดของทาง พร้อมข้อมูลสำคัญ เช่น เป็นการเชื่อมต่อระหว่างจุดใด มาจากที่ใดไปไหน ลักษณะพื้นที่สิ่งปลูกสร้างในบริเวณใกล้เคียง บริเวณกิโลเมตรรถไฟที่ใด ระหว่างเสาโทรเลขที่ใด (เลขที่เสาโทรเลขใกล้เคียง) ระหว่างสถานีรถไฟอะไร ฯลฯ เพื่อการรถไฟฯ จะได้ตรวจสอบพิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้

๕.๓.๒ การดำเนินการตามหลักเกณฑ์ข้อ ๔.๓ การรถไฟฯ จะเป็นผู้พิจารณาเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดต่อไป

๕.๔ เงื่อนไขการดำเนินการ ค่าใช้จ่ายและงบประมาณ

๕.๔.๑ กรณีขออนุญาตสร้างทางตัดผ่านเสมอระดับ ผู้ขออนุญาตต้องยอมรับเงื่อนไขตลอดจนค่าใช้จ่ายตามที่กำหนดดังต่อไปนี้

๕.๔.๑.๑ เมื่อผู้ขออนุญาตได้รับการอนุมัติให้สร้างแล้ว ผู้ขออนุญาตต้องทำสัญญาอนุญาตให้ใช้สิทธิเหนือที่ดินไว้กับการรถไฟฯ และต้องชำระค่าธรรมเนียมตามระเบียบของการรถไฟฯ

๕.๔.๑.๒ การสร้างทางตัดผ่านเสมอระดับในส่วนที่การรถไฟฯ ต้องดำเนินการเอง เช่น การสร้างทางตัดผ่านในระยะ ๒ เมตร จากศูนย์กลางทางรถไฟทั้ง ๒ ข้าง ในกรณีทางเดียว หรือการสร้างทางตัดผ่านในช่วงระหว่างการรถไฟฯ ทั้งหมดรวมทั้งระยะ ๒ เมตร จากศูนย์กลางทางรถไฟรางนอกสุดทั้ง ๒ ด้าน ในกรณีทางคู่ ทางสาม รวมทั้งการแก้ไขเสาสายโทรเลข ท่อระบายน้ำ ป้ายสัญญาณ เครื่องหมายจราจร เครื่องกั้นถนน และอื่นๆ ตามที่การรถไฟฯ กำหนด ผู้ขออนุญาตต้องนำเงินค่าใช้จ่ายดังกล่าวตามประมาณการของการรถไฟฯ มาชำระให้กับการรถไฟฯ ให้ครบถ้วนเพื่อที่การรถไฟฯ จะได้ดำเนินการสร้างต่อไป

การสร้างทางตัดผ่านเสมอระดับในเขตที่ดินรถไฟ นอกเหนือจากการสร้างทางตัดผ่านเสมอระดับส่วนที่การรถไฟฯ ต้องดำเนินการเองดังกล่าวข้างต้น ผู้ขออนุญาตต้องดำเนินการสร้างด้วยทุนทรัพย์ของตนเองตามข้อกำหนดของการรถไฟฯ และต้องอยู่ในความควบคุมของเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ

๕.๔.๑.๓ เมื่อผู้ขออนุญาตได้รับอนุมัติให้สร้างทางตัดผ่านเสมอระดับแล้ว หากในอนาคตมีปริมาณการจราจรหนาแน่นขึ้น ผู้ขออนุญาตต้องดำเนินการตามข้อ ๕.๑.๗ โดยเคร่งครัด และผู้ขออนุญาตต้องเตรียมจัดหางบประมาณไว้ดำเนินการต่อไป

๕.๔.๑.๔ ผู้ขออนุญาตต้องออกค่าใช้จ่ายในการสร้าง ปรับปรุง และบำรุงรักษา

ก) ค่ารั้วย้ายเสาสายโทรเลข เคเบิลและสิ่งกีดขวาง ตลอดจนค่าใช้จ่ายในระหว่างการสร้าง

ข) ค่าซ่อมบำรุงรักษาตรวจสอบดูแลและปรับปรุงให้คงสภาพใช้งานได้ดี ตลอดจนค่าใช้จ่ายซ่อมแซมเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เฉลี่ยรายเดือน รายปีตลอดจนงบฉุกเฉิน ฯลฯ

ค) ค่าจ้างพนักงานกั้นถนน

ง) ค่าสร้างบ้านพักพนักงานกั้นถนน

จ) ค่าสร้างซุ้มสำหรับพนักงานกั้นถนน

ฉ) ค่าติดตั้งเครื่องกั้นถนน

ข) ค่าใช้จ่ายอื่นๆ อันพึงมีที่มีได้กล่าวไว้ในเงื่อนไขนี้ก็ตาม ผู้ขออนุญาตต้องเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด

๕.๔.๑.๔ ในการขออนุญาตสร้างทางตัดผ่านเสมอระดับนั้น จะได้รับอนุญาตโดยสมบูรณ์ก็ต่อเมื่อได้รับอนุมัติจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

๕.๔.๒ กรณีขออนุญาตขยายทางตัดผ่านเสมอระดับ ให้ผู้ขออนุญาตขยายฯ จัดทำแผนผังรายละเอียดของบริเวณพื้นที่ตามข้อ ๕.๓.๑ และต้องยอมรับเงื่อนไข ตลอดจนค่าใช้จ่ายตามที่กำหนดดังต่อไปนี้

๕.๔.๒.๑ เมื่อผู้ขออนุญาตขยายฯ ได้รับการอนุมัติให้ขยายแล้ว ผู้ขออนุญาตขยายฯ ต้องทำสัญญาอนุญาตให้ใช้สิทธิเหนือพื้นดินไว้กับการรถไฟฯ และต้องชำระค่าธรรมเนียมตามระเบียบของการรถไฟฯ

๕.๔.๒.๒ การขยายทางตัดผ่านเสมอระดับในส่วนที่การรถไฟฯ ต้องดำเนินการเอง เช่น การขยายทางตัดผ่านในระยะ ๒ เมตร จากศูนย์กลางทางรถไฟทั้ง ๒ ข้าง ในกรณีทางเดี่ยว หรือการขยายทางตัดผ่านในช่วงระหว่างทางรถไฟทั้งหมดรวมทั้งระยะ ๒ เมตร จากศูนย์กลางทางรถไฟรางนอกสุดทั้ง ๒ ด้าน ในกรณีทางคู่, ทางสาม รวมทั้งการแก้ไขเสาสายโทรเลข ท่อระบายน้ำ ป้ายสัญญาณ เครื่องหมายจราจร เครื่องกั้นถนน และอื่นๆ ตามที่การรถไฟฯ กำหนด ผู้ขออนุญาตขยายฯ ต้องนำเงินค่าใช้จ่ายดังกล่าวตามประมาณการของการรถไฟฯ มาชำระให้แก่การรถไฟฯ ให้ครบถ้วนเพื่อที่การรถไฟฯ จะได้ดำเนินการให้ต่อไป

การขยายทางตัดผ่านเสมอระดับในเขตที่ดินรถไฟนอกเหนือจากการขยายทางตัดผ่านเสมอระดับส่วนที่การรถไฟฯ ต้องดำเนินการเองดังกล่าวข้างต้น ผู้ขออนุญาตขยายฯ ต้องดำเนินการสร้างด้วยทุนทรัพย์ของตนเองตามข้อกำหนดของการรถไฟฯ และต้องอยู่ในความควบคุมของเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ

๕.๔.๒.๓ เมื่อผู้ขออนุญาตขยายฯ ได้รับอนุมัติให้ขยายทางตัดผ่านเสมอระดับแล้ว หากในอนาคตมีปริมาณการจราจรหนาแน่นขึ้น ผู้ขออนุญาตขยายฯ ต้องดำเนินการตามข้อ ๕.๒.๒ โดยเคร่งครัด และผู้ขออนุญาตขยายฯ ต้องเตรียมจัดหางบประมาณไว้

๕.๔.๒.๔ ผู้ขออนุญาตขยายฯ ต้องออกค่าใช้จ่ายในการสร้าง ปรับปรุง และบำรุงรักษา

ก) ค่าร้อยละเสาสายโทรเลข เคเบิลและสิ่งกีดขวาง ตลอดจนค่าใช้จ่ายเกี่ยวเนื่องในระหว่างการสร้างและปรับปรุง

ข) ค่าซ่อมบำรุงรักษาตรวจสอบดูแลและปรับปรุงให้คงสภาพใช้งานได้ดี ตลอดจนค่าใช้จ่ายซ่อมแซมเมื่อเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยรายเดือน รายปีตลอดจนงบฉุกเฉิน ฯลฯ

ค) ค่าจ้างพนักงานกั้นถนน

ง) ค่าสร้างหรือปรับปรุงบ้านพักพนักงานกั้นถนน (ถ้ามี)

จ) ค่าสร้างหรือปรับปรุงซุ้มสำหรับพนักงานกั้นถนน (ถ้ามี)

ฉ) ค่าติดตั้งหรือปรับปรุงเครื่องกั้นถนน (ถ้ามี)

ข) ค่าใช้จ่ายอื่นๆ อันพึงมีที่มีได้กล่าวไว้ในเงื่อนไขนี้ก็ตาม ผู้ขออนุญาตขยายฯ ต้องเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด

๕.๔.๒.๕ ในการขออนุญาตขยายทางตัดผ่านเสมอระดับดังกล่าว จะได้รับอนุญาตโดยสมบูรณ์เมื่อได้รับอนุมัติจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

๕.๔.๓ กรณีปิดและยกเลิกทางตัดผ่านเสมอระดับ ผู้ขอดำเนินการคือการรถไฟฯ ต้องทำการสำรวจรายละเอียดความเหมาะสมตามเกณฑ์ที่กำหนดในข้อ ๔.๓ พร้อมจัดทำบัญชีรายการทางตัดผ่านเสมอระดับที่จะขอทำการปิดและยกเลิกทั้งหมดรายละเอียดเกี่ยวข้อง ตลอดจนค่าใช้จ่ายและประมาณการเบื้องต้นพอเพียงที่จะเสนอของบประมาณ หรือจัดทำโครงการเสนอส่วนราชการที่เกี่ยวข้องแล้วเสนอต่อประธานอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางรถไฟกับถนนของจังหวัดที่การรถไฟฯ ขอทำการปิดและยกเลิกทางตัดผ่านเสมอระดับนั้นๆ และจัดทำเป็นรายงานรวมทุกจังหวัดเสนอคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางรถไฟกับถนน

๕.๔.๔ กรณีที่ขออนุญาตสร้างทางตัดผ่านต่างระดับ ให้ดำเนินการดังนี้

๕.๔.๔.๑ กรณีอยู่ในเกณฑ์ข้อ ๔.๔.๑ ซึ่งเป็นการสร้างทางตัดผ่านต่างระดับ ณ จุดเดิม ผู้จัดทำข้อเสนอขั้นต้นคือการรถไฟฯ จะต้องทำการสำรวจจัดทำรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวข้องแสดงข้อเท็จจริงเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว และจัดทำบัญชีรายการทั้งหมด พร้อมค่าใช้จ่ายและประมาณการเบื้องต้นพอเพียงที่จะเสนอขอของบประมาณหรือจัดทำโครงการเสนอต่อคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางรถไฟกับถนน

๕.๔.๔.๒ กรณีที่จำเป็นต้องขอดำเนินการสร้างทางตัดผ่านต่างระดับนอกเหนือจากหลักเกณฑ์ในข้อ ๕.๔.๑ ซึ่งเป็นการสร้างทางตัดผ่านต่างระดับจุดใหม่ ผู้ขออนุญาตสร้างต้องยอมรับเงื่อนไขตลอดจนค่าใช้จ่ายตามที่กำหนดโดยผู้ขออนุญาตสร้างทางตัดผ่านต่างระดับมีโครงการจะสร้างทางตัดผ่านทางรถไฟ ณ จุดใดให้มีหนังสือติดต่อแจ้งไปยังผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่นั้น (ยกเว้นพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร) โดยให้มีแผนผังรายละเอียดดังข้อ ๕.๓.๑

๕.๔.๔.๓ เมื่อผู้ขออนุญาตสร้างทางตัดผ่านต่างระดับได้รับการพิจารณาอนุญาตให้สร้างแล้ว ผู้ขออนุญาตสร้างทางตัดผ่านต่างระดับต้องทำสัญญาอาศัยใช้สิทธิเหนือพื้นดินไว้กับการรถไฟฯ และต้องชำระค่าธรรมเนียมตามระเบียบของการรถไฟฯ

๕.๔.๔.๔ ผู้ขออนุญาตฯ ต้องออกค่าใช้จ่ายในการสร้าง ดังนี้

- ก) ค่าร้อยละสายโทรเลขและค่าใช้จ่ายดำเนินการเกี่ยวข้อง ตลอดจนค่าใช้จ่ายเกี่ยวข้องในระหว่างการสร้างและปรับปรุง
- ข) ค่าสร้างทางตัดผ่านเสมอระดับชั่วคราว
- ค) ค่าจ้างพนักงานกันถนนชั่วคราวและค่าใช้จ่ายเกี่ยวข้อง
- ง) ค่าติดตั้งเครื่องกันถนนชั่วคราวตลอดจนขุมพนักงาน ฯลฯ
- จ) ค่าใช้จ่ายอื่นๆ อันพึงมีที่มีได้กล่าวไว้ในเงื่อนไขนี้ก็ตาม ผู้ขออนุญาตฯ ต้องเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด

การสร้างทางตัดผ่านต่างระดับในเขตที่ดินรถไฟ นอกเหนือจากงานที่การรถไฟฯ ต้องดำเนินการเอง ดังกล่าวข้างต้น ผู้ขออนุญาตฯ ต้องดำเนินการสร้างด้วยทุนทรัพย์ของตนเอง และต้องอยู่ในความควบคุมของเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ

๕.๕ ขั้นตอนการพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์

๕.๕.๑ ผู้ขออนุญาตให้ยื่นเรื่องเสนอต่อผู้ว่าราชการจังหวัด โดยมีรายละเอียดทั้งหมดตามหลักเกณฑ์การขออนุญาตข้างต้น แล้วผู้ว่าราชการจังหวัดจะพิจารณาพร้อมส่งสำเนาเรื่องทั้งหมดให้การรถไฟฯ พิจารณาภายใน ๗ วัน

๕.๕.๒ การรถไฟฯ จะดำเนินการสำรวจรายละเอียด โดยมีคำสั่งให้ผู้เกี่ยวข้อง คือคณะกรรมการส่วนภูมิภาค ภายใน ๗ วัน เพื่อตรวจสอบหาข้อมูลรายละเอียดและพิจารณาตามหลักเกณฑ์และระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๕.๕.๓ คณะกรรมการส่วนภูมิภาค ซึ่งมีสารวัตรแขวงบำรุงทางเป็นประธาน มีระยะเวลาพิจารณาการดำเนินการต่างๆ ภายในระยะเวลา ๑๐ วัน แล้วส่งเรื่องรายละเอียดพร้อมข้อพิจารณาเสนอให้วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา

๕.๕.๔ วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา ตรวจสอบว่าสอดคล้องกับนโยบายและเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดหรือไม่ แล้วส่งข้อพิจารณาให้ผู้ว่าราชการจังหวัดภายในระยะเวลา ๑๐ วัน

๕.๕.๕ ผู้ว่าราชการจังหวัด ในฐานะประธานอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับทางรถยนต์ระดับจังหวัดเรียกประชุมพิจารณาเรื่องภายในระยะเวลา ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับเรื่อง แล้วส่งข้อพิจารณาสรุปเสนอให้คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธานพิจารณา

๕.๕.๖ รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน เมื่อได้รับข้อพิจารณาเสนอแนะจากผู้เกี่ยวข้องแล้วจะต้องสรุปข้อพิจารณาภายในระยะเวลา ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับเรื่อง แล้วส่งข้อพิจารณาสรุปเสนอให้คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธานพิจารณา

๕.๕.๗ คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธาน จะใช้ระยะเวลาพิจารณาตัดสินภายใน ๓๐ วัน แล้วส่งเรื่องข้อพิจารณาตัดสินว่าสมควรอนุญาตตามคำขอหรือไม่ ให้การรถไฟฯ เพื่อดำเนินการต่อไป

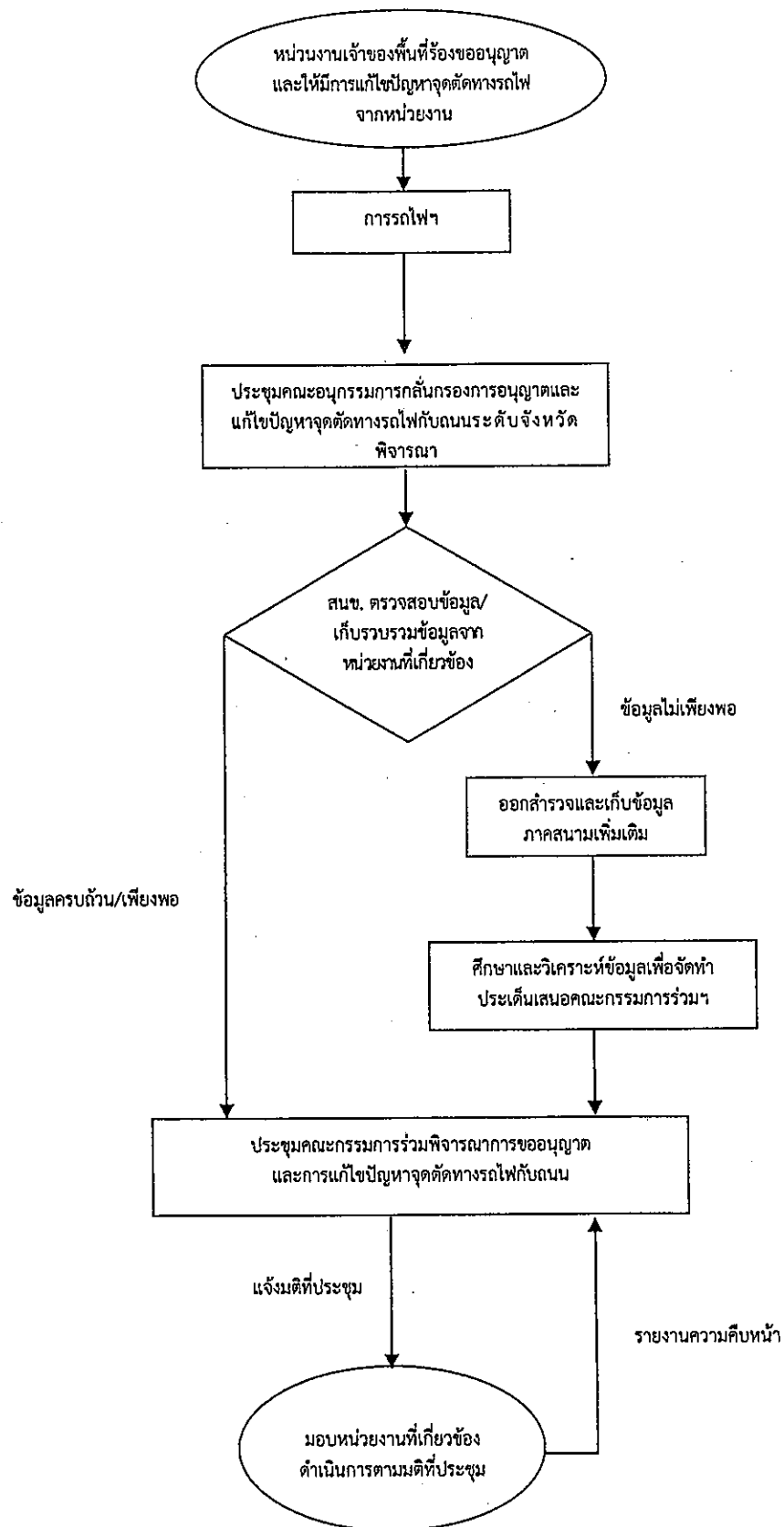
๕.๕.๘ การรถไฟฯ เมื่อได้รับผลการพิจารณาจากคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน แล้วให้แจ้งผลไปยังผู้ว่าราชการจังหวัดนั้นๆ ต่อไป

๕.๕.๙ ผู้ว่าราชการจังหวัดได้รับเรื่องจากการรถไฟฯ แล้ว ให้แจ้งตอบผู้ขออนุญาตภายในระยะเวลาอันควร

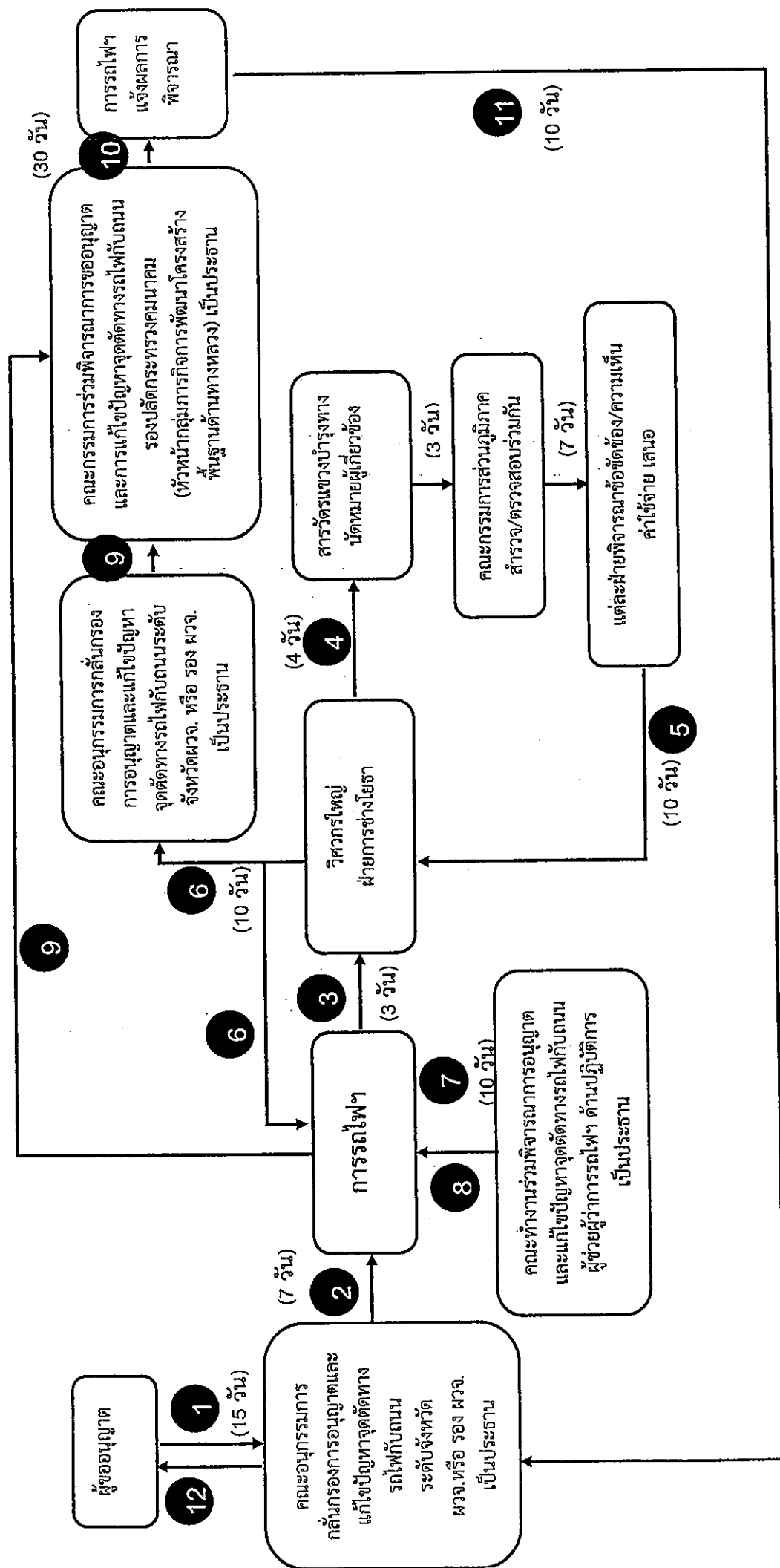
๕.๖ ขั้นตอนการพิจารณายกเลิกทางตัดผ่านเสมอระดับ

- ๕.๖.๑ การรถไฟฯ มีคำสั่งให้คณะกรรมการส่วนภูมิภาคตรวจสอบทำรายละเอียดและพิจารณาหลักเกณฑ์และระเบียบเกี่ยวข้อง และเสนอรายการทางตัดผ่านเสมอระดับที่จะขอยกเลิก
- ๕.๖.๒ คณะกรรมการส่วนภูมิภาคดำเนินการสำรวจและจัดทำรายละเอียดทางผ่านเสมอระดับที่จะขอยกเลิกเสนอวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธาเพื่อเสนอการรถไฟฯ
- ๕.๖.๓ วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธาตรวจสอบและพิจารณาตามหลักเกณฑ์และสรุปเสนอรองผู้ว่าการรถไฟฯ กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน และคณะกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัดที่ทางตัดผ่านเสมอระดับที่จะขอยกเลิกนั้นตั้งอยู่
- ๕.๖.๔ รองผู้ว่าการรถไฟฯ กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน เมื่อได้รับรายงานจากผู้เกี่ยวข้องแล้ว ให้สรุปข้อพิจารณาเสนอให้คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน
- ๕.๖.๕ คณะกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด ประชุมพิจารณาเรื่องสรุปเสนอให้คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน
- ๕.๖.๖ คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ซึ่งมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธาน เมื่อได้รับเรื่องจากการรถไฟฯ และคณะกรรมการร่วมฯ ได้พิจารณาผลเป็นอย่างไรแล้ว จึงแจ้งการรถไฟฯ เพื่อดำเนินการต่อไป

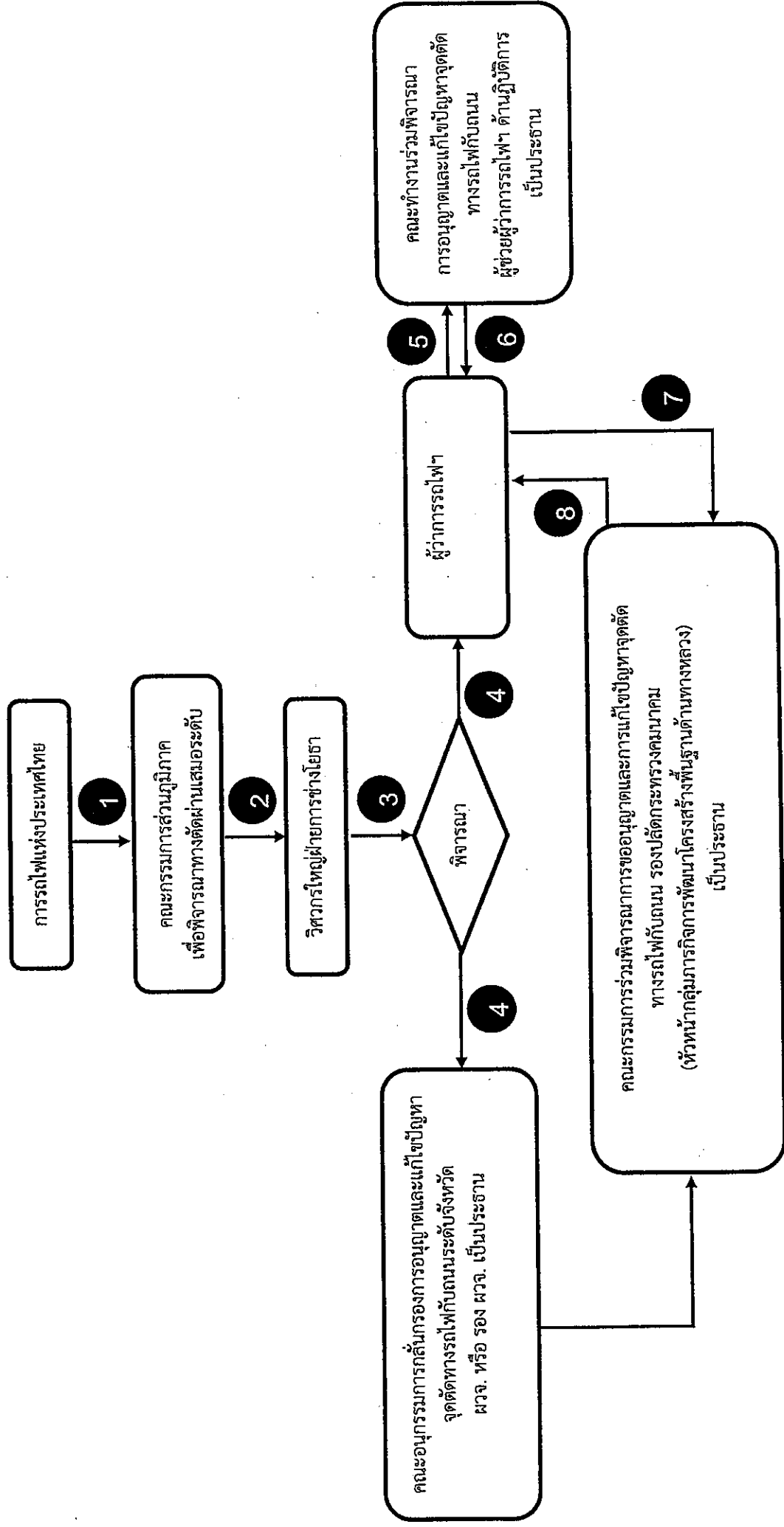
แผนผังแสดงขั้นตอนการดำเนินการคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาคัดขวางรถไฟกับถนน



หมายเหตุ : หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ได้แก่ เทศบาล องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท



แผนผังแสดงขั้นตอนการพิจารณายกเลิกทางผ่านเสมอระดับ



๖. การขออนุญาตยกเล็ก และสร้างทางตัดผ่าน

การพิจารณาแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับถนน

หลักเกณฑ์การพิจารณาทางตัดผ่าน ปี ๒๕๕๒		หลักเกณฑ์การพิจารณาทางตัดผ่าน ฉบับแก้ไขปรับปรุง สืบเนื่องมาจากมติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙	
ข้อ ๕.๒ สถานที่ยื่นขอ อนุญาต	เมื่อผู้ขออนุญาตยกเล็ก หรือ สร้างทางตัดผ่านมีโครงการจะ สร้างทางตัดผ่านทางรถไฟ ณ จุดใด ให้ยื่นเรื่องเสนอต่อผู้ว่า ราชการจังหวัดในพื้นที่นั้นๆ (ยก เ ว น ใน พื น ที่ กรุงเทพมหานคร ให้ยื่นเรื่อง โดยตรงต่อคณะกรรมการร่วม พิจารณาอนุญาตและแก้ไข ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ซึ่งมีรองปลัดกระทรวง คมนาคม (หัวหน้ากลุ่มการ กิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านทางหลวง) เป็นประธาน)	ข้อ ๕.๒ สถานที่ยื่นขอ อนุญาต	เมื่อผู้ขออนุญาตยกเล็ก หรือสร้างทางตัดผ่านมีโครงการจะ สร้างทางตัดผ่านทางรถไฟ ณ จุดใดนั้น หากผู้ขอเป็น หน่วยงานราชการให้ยื่นเรื่องถึงการรถไฟโดยตรง แต่หากขอ มิได้เป็นหน่วยราชการให้ยื่นเรื่องเสนอต่อผู้ว่าราชการจังหวัด ในพื้นที่นั้นๆ (ยกเว้นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ให้ยื่นเรื่อง โดยตรงต่อคณะกรรมการร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไข ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ซึ่งมีรองปลัดกระทรวง คมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านทางหลวง) เป็นประธานหรือยื่นเรื่องเสนอต่อหน่วยงาน ของการรถไฟฯ ในพื้นที่
ข้อ ๕.๒ สถานที่ยื่นขอ อนุญาต	เมื่อผู้ขออนุญาตยกเล็ก หรือ สร้างทางตัดผ่านมีโครงการจะ สร้างทางตัดผ่านทางรถไฟ ณ จุดใด ให้ยื่นเรื่องเสนอต่อผู้ว่า ราชการจังหวัดในพื้นที่นั้นๆ (ยก เ ว น ใน พื น ที่ กรุงเทพมหานคร ให้ยื่นเรื่อง โดยตรงต่อคณะกรรมการร่วม พิจารณาอนุญาตและแก้ไข ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ซึ่งมีรองปลัดกระทรวง คมนาคม (หัวหน้ากลุ่มการ กิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านทางหลวง) เป็นประธาน)	ข้อ ๕.๒ สถานที่ยื่นขอ อนุญาต	เมื่อผู้ขออนุญาตยกเล็ก หรือสร้างทางตัดผ่านมีโครงการจะ สร้างทางตัดผ่านทางรถไฟ ณ จุดใดนั้น หากผู้ขอเป็น หน่วยงานราชการให้ยื่นเรื่องถึงการรถไฟโดยตรง แต่หากขอ มิได้เป็นหน่วยราชการ ให้ยื่นเรื่องเสนอต่อผู้ว่าราชการจังหวัด ในพื้นที่นั้นๆ (ยกเว้นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ให้ยื่นเรื่อง โดยตรงต่อคณะกรรมการร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไข ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ซึ่งมีรองปลัดกระทรวง คมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านทางหลวง) เป็นประธาน หรือยื่นเรื่องเสนอต่อหน่วยงาน ของการรถไฟฯ ในพื้นที่
ข้อ ๕.๕ ขั้นตอนการ พิจารณา อนุญาต	๕.๕.๑ ผู้ขออนุญาตให้ยื่นเรื่อง เสนอต่อผู้ว่าราชการจังหวัด โดยมีรายละเอียดทั้งหมดตาม หลักเกณฑ์การขออนุญาต ข้างต้น แล้วผู้ว่าราชการจังหวัด จะพิจารณาพร้อมส่งสำเนา เรื่องทั้งหมดให้การรถไฟ พิจารณาภายใน ๗ วัน	ข้อ ๕.๕ ขั้นตอนการ พิจารณา อนุญาต	๕.๕.๑ ผู้ขออนุญาตที่มีใช้หน่วยราชการให้ยื่นเรื่องเสนอต่อผู้ว่า ราชการจังหวัด โดยมีรายละเอียดทั้งหมดตามหลักเกณฑ์การ ขออนุญาตข้างต้นแล้วผู้ว่าราชการจังหวัดจะดำเนินการจัดให้ มีการประชุมคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและ แก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด ภายใน ระยะเวลา ๓๐ วัน หากผู้ขออนุญาตที่มีใช้หน่วยงานราชการ ยื่นเรื่องเสนอต่อหน่วยงานการรถไฟฯ ในระยะเวลา ๗ วัน จากนั้น วทบ. จะดำเนินการจัดให้มีการประชุมคณะอนุกรรมการ กลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับ ถนนระดับจังหวัดภายในระยะเวลา ๓๐ วัน

หลักเกณฑ์การพิจารณาทางตัดผ่าน ปี ๒๕๔๒		หลักเกณฑ์การพิจารณาทางตัดผ่าน ฉบับแก้ไขปรับปรุง สืบเนื่องมาจากมติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๔๙	
	๕.๕.๒ การรถไฟฯ จะดำเนินการสำรวจรายละเอียด โดยมีคำสั่งให้ผู้เกี่ยวข้อง คือ คณะกรรมการส่วนภูมิภาค ภายใน ๗ วัน เพื่อตรวจสอบหาข้อมูลรายละเอียดและพิจารณาตามหลักเกณฑ์และระเบียบเกี่ยวข้อง		๕.๕.๒ ภายหลังจากคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาต และแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัดได้พิจารณาคำขออนุญาตแล้ว จะดำเนินการส่งผลการพิจารณาถึงการรถไฟฯ ภายในระยะเวลา ๗ วัน
	๕.๕.๓ คณะกรรมการส่วนภูมิภาค ซึ่งมีสารวัตรแขวงบำรุงทางเป็นประธานมีระยะเวลาพิจารณาดำเนินการต่างๆ ภายในระยะเวลา ๑๐ วัน แล้วส่งเรื่องรายละเอียดพร้อมข้อพิจารณาให้วิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างโยธา		๕.๕.๓ ภายหลังจากที่การรถไฟฯ ได้รับคำขออนุญาตจากหน่วยงานราชการที่ยื่นเรื่องโดยตรงถึงการรถไฟฯ หรือได้รับผลการพิจารณาเห็นชอบให้ดำเนินการต่อของอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัดแล้ว จะดำเนินการส่งเรื่องให้วิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างโยธาทราบภายใน ๓ วันเพื่อดำเนินการประสานงานกับสารวัตรบำรุงทาง คณะกรรมการส่วนภูมิภาคเพื่อสำรวจ/ตรวจสอบร่วมกัน ตลอดจนให้แต่ละฝ่ายพิจารณาคำใช้จ่ายเสนอ (ถ้าอนุญาต) รวมระยะเวลาตามขั้นตอนนับตั้งแต่สารวัตรบำรุงทางได้รับเรื่องจากวิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างโยธาจนกระทั่งเสร็จสิ้นขั้นตอนการดำเนินการพิจารณาคำใช้จ่ายเสนอ (ถ้าอนุญาต) แล้วส่งข้อพิจารณาเสนอวิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างโยธาทราบภายในระยะเวลา ๔๐ วัน
	๕.๕.๔ วิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างโยธา ตรวจสอบเรื่องว่าสอดคล้องกับนโยบายและเงื่อนไขต่างๆที่กำหนดหรือไม่ แล้วส่งข้อพิจารณาให้ผู้ว่าราชการจังหวัดภายในระยะเวลา ๑๐ วัน		๕.๕.๔ วิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างโยธา ตรวจสอบเรื่องว่าสอดคล้องกับนโยบายและเงื่อนไขต่างๆที่กำหนดหรือไม่ แล้วส่งข้อพิจารณาให้คณะทำงานร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ปัญหาดูตัดทางรถไฟกับถนน (คณะทำงานของการรถไฟฯ) ภายในระยะเวลา ๑๐ วัน
	๕.๕.๕ ผู้ว่าราชการจังหวัดในฐานะประธาน คณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟกับทางรถยนต์ระดับจังหวัดเรียกประชุมพิจารณา		๕.๕.๕ ภายหลังจากคณะทำงานร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ปัญหาดูตัดทางรถไฟกับถนน (คณะทำงานของการรถไฟฯ) ได้รับเรื่องจากวิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างโยธา

หลักเกณฑ์การพิจารณาทางตัดผ่าน ปี ๒๕๕๒	หลักเกณฑ์การพิจารณาทางตัดผ่าน ฉบับแก้ไขปรับปรุง สืบเนื่องมาจากมติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙
เรื่องภายในระยะเวลา ๓๐ วันนับ แต่วันที่ได้รับเรื่อง แล้วส่ง ข้อพิจารณาสรุปเสนอให้ คณะกรรมการร่วมพิจารณา อนุญาตและแก้ไขปัญหาดัดทาง รถไฟกับถนน โดยมี รอง ปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้า กลุ่มภารกิจพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านทางหลวง) เป็นประธาน พิจารณา	แล้วจะดำเนินการพิจารณากันกรองว่าจะอนุญาตหรือไม่ อนุญาตตามคำขอของผู้ร้องขอจะดำเนินการส่ง ข้อพิจารณาไปยังคณะกรรมการร่วมพิจารณาและแก้ไข ปัญหาดัดทางรถไฟกับถนนภายในระยะเวลา ๓๐ วัน เพื่อแจ้งให้ทราบ และส่งผลการพิจารณา (และคำชี้แจง กรณีไม่อนุญาตตามคำขอของผู้ร้อง) ให้ผู้ร้องขอทราบ ภายในระยะเวลา ๑๐ วัน
๕.๕.๖ รองผู้ว่าด้านปฏิบัติการ เมื่อ ได้รับข้อพิจารณาเสนอแนะจาก ผู้เกี่ยวข้องแล้วจะต้องสรุป ข้อพิจารณาภายใน ๓๐ วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับเรื่องแล้วส่ง ข้อพิจารณาเสนอให้คณะกรรมการ ร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไข ปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน โดย มีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธานพิจารณา	๕.๕.๖ จากข้อ ๕.๕.๕ หากการรถไฟฯ ไม่เห็นชอบตามคำ ขออนุญาตของผู้ร้องขอ แล้วเกิดกรณีพิพาทระหว่างผู้ร้อง ขอกับการรถไฟฯ ให้การรถไฟฯ ส่งเรื่องถึงคณะกรรมการ ร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับ ถนนพิจารณาพิจารณาอีกครั้ง โดยมีปลัดกระทรวง คมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธานจะใช้ระยะเวลา พิจารณาตัดสินภายใน ๓๐ วัน
๕.๕.๗ คณะกรรมการร่วมพิจารณา อนุญาตและแก้ไขปัญหาดัดทาง รถไฟกับถนน โดยมี รอง ปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้า กลุ่มภารกิจพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธาน จะใช้ระยะเวลาพิจารณาตัดสิน ภายใน ๓๐ วัน แล้วส่งเรื่อง ข้อพิจารณาตัดสินว่าสมควรอนุญาต ตามคำขอหรือไม่ให้การรถไฟฯ เพื่อ ดำเนินการต่อไป	๕.๕.๗ การรถไฟฯ เมื่อได้รับผลการพิจารณาจาก คณะกรรมการร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาดัด ทางรถไฟกับถนนแล้วให้แจ้งผลไปยังผู้ขออนุญาต ต่อไป

หมายเหตุ ฉบับแก้ไขปรับปรุงสืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน
ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๙

๗. รายละเอียดประเภทเครื่องกั้นถนน พร้อมรายการสิ่งปลูกสร้างและอุปกรณ์

๗.๑ ประเภทเครื่องกั้นถนน เครื่องกั้นถนนแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท คือ

๗.๑.๑ เครื่องกั้นถนนประเภท ก. มีพนักงานควบคุม (Manual Control) แบ่งเป็นชนิดเครื่องกั้นถนนทั้งหมด ดังนี้

ก.๐ เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยไฟฟ้า ควบคุมการทำงานระยะไกล พร้อมระบบโทรทัศน์วงจรปิด (Electrical Full and Half Width Lifting Barriers With CCTV.)

ก.๑ เครื่องกั้นถนนแบบคานทำงานด้วยไฟฟ้า (Electrical Full and Half Width Lifting Barriers)

ก.๒ เครื่องกั้นถนนคานทำงานด้วยมือหมุน (Mechanical Full and Half Width Lifting Barriers)

ก.๓ เครื่องกั้นถนนแบบยกตรงทำงานด้วยมือหมุน (Mechanical Full Width Hoisting Barriers)

ก.๔ เครื่องกั้นถนนชนิดแผงเข็น (Sliding Gates or Trolleys) :

๗.๑.๒ เครื่องกั้นถนนประเภท ข. ไม่มีพนักงานควบคุม ทำงานโดยอัตโนมัติ (Automatic Control) แบ่งเป็นชนิดของเครื่องกั้นถนนทั้งหมด ดังนี้

ข.๑ เครื่องกั้นถนนชนิดคานอัตโนมัติ (Automatic Half Width Lifting Barriers)

ข.๒ เครื่องกั้นถนนชนิดไฟวาบอัตโนมัติ (Open Crossing With Automatic Flashing Lights Only)

๗.๑.๓ เครื่องกั้นถนนประเภท ค. ป้ายจราจร (Open Crossing With Traffic Signs Only)

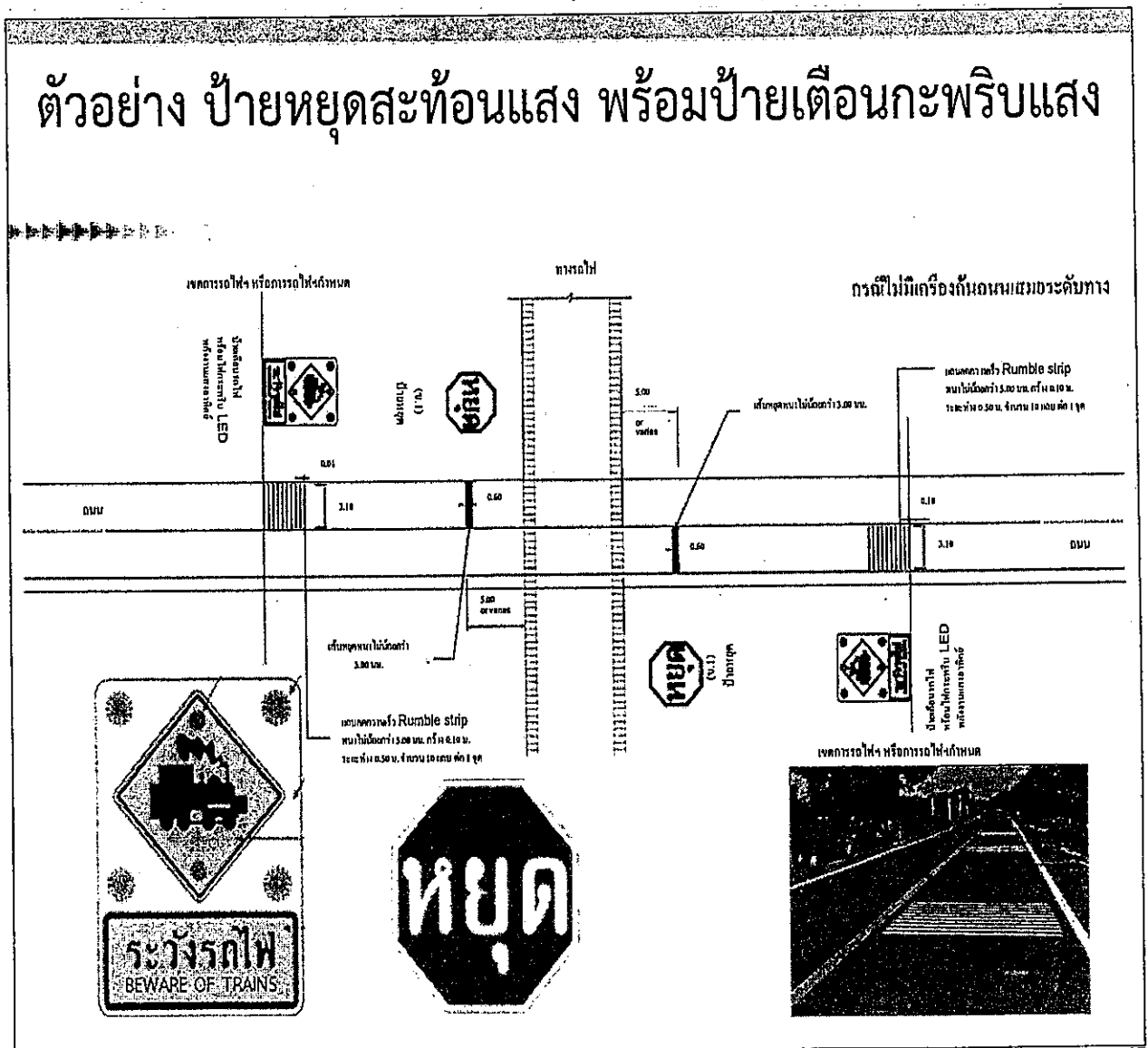
๗.๒ รายการสิ่งปลูกสร้างและอุปกรณ์ของเครื่องกั้นถนนทุกชนิด

ประเภทเครื่องกั้น รายการอุปกรณ์		จำนวน	เครื่องกั้นถนนประเภท ก.					เครื่องกั้นถนนประเภท ข.		เครื่องกั้นถนนประเภท ค.
			ก.๐	ก.๑	ก.๒	ก.๓	ก.๔	ข.๑	ข.๒	ค.
๗.๒.๑	บ้านพักพนักงานควบคุมเครื่องกั้นถนนแบบ ๒-๔ ครอบครัว	๑ หลัง	/	/	/	/	/			
๗.๒.๒	ชุมพนักงานควบคุมเครื่องกั้นถนนพร้อมส้วม	๑ หลัง	/	/	/	/	/			
๗.๒.๓	แผงควบคุมเครื่องกั้นถนน	๑ ชุด	/	/						
๗.๒.๔	ตู้แบตเตอรี่พร้อมฐาน	๑ ตู้	/	/	/	/	/	/	/	
๗.๒.๕	ตู้อุปกรณ์ควบคุมเครื่องกั้น (ตู้รีเลย์)พร้อมฐาน	๑ ตู้	/	/	/	/		/	/	
๗.๒.๖	คานกั้นถนนพร้อมแท่น (จำนวนคานอยู่ที่ความกว้างของถนนและจำนวนทางแยกของถนน)	๒-๖ คาน	/	/	/			/		
๗.๒.๗	มอเตอร์คานกั้นถนน	๑ ชุด	/	/				/		
๗.๒.๘	แผงเข็น พร้อมฐานเก็บแผงเข็น (ขึ้นอยู่กับจำนวนถนน)	๒ แผง	/	/	/	/	/	/	/	
๗.๒.๙	สัญญาณไฟวาบด้านจราจร+ โชน้ำมันพร้อมฐาน	๒ ชุด	/	/	/	/	/	/	/	
๗.๒.๑๐	ไฟระยงสีเหลืองชนิดหมุน เบอร์ ๔	๔ ชุด	/	/	/	/	/	/	/	
๗.๒.๑๑	ป้ายหยุดทางผ่านรถไฟพร้อมฐาน	๒ ป้าย	/	/	/	/	/	/	/	/

รายการอุปกรณ์		ประเภทเครื่องกัน	จำนวน	เครื่องกันถนนประเภท ก.					เครื่องกันถนนประเภท ข.		เครื่องกันถนนประเภท ค.
				ก.๐	ก.๑	ก.๒	ก.๓	ก.๔	ข.๑	ข.๒	
๗.๒.๑๒	ป้ายเครื่องหมายจราจร ระวังรถไฟใช้กับทางผ่านชนิดมีเครื่องกันถนน พร้อมฐาน(อย่างน้อย)	๒ ป้าย	/	/	/	/	/				
๗.๒.๑๓	สัญญาณทางผ่านเสมอระดับพร้อมฐาน(ด้านทางรถไฟ)	๒ ชุด	/	/	/	/		/	/		
๗.๒.๑๔	ป้ายเครื่องหมาย หวีดรถไฟ ใช้กับทางผ่านชนิดมีสัญญาณทางผ่านเสมอระดับทางพร้อมฐาน(ด้านทางรถไฟ)	๒ ป้าย	/	/	/	/		/	/		
๗.๒.๑๕	เครื่องถ่ายโทรทัศน์วงจรปิด CCTV (อย่างน้อย)	๑ ชุด	/								
๗.๒.๑๖	แผงกันถนนชนิดยกตรง พร้อมแท่น	๒ คาน				/					
๗.๒.๑๗	ป้ายเครื่องหมาย หวีดรถไฟ ใช้กับทางผ่านชนิดมีเครื่องกัน พร้อมฐาน(ด้านทางรถไฟ)	๒ ป้าย					/				
๗.๒.๑๘	ระบบไฟตอน	๒ ชุด						/			
๗.๒.๑๙	ไฟสัญญาณแสดง “ระวังรถไฟ สัญญาณขัดข้อง”พร้อมฐาน	๒ ชุด						/	/		
๗.๒.๒๐	ป้ายเครื่องหมายจราจร ระวังรถไฟใช้กับทางผ่านชนิดอัตโนมัติพร้อมฐาน ระยะ ๑๐๐ เมตร	๒ ป้าย						/	/		
๗.๒.๒๑	ป้ายเครื่องหมายจราจร ระวังรถไฟใช้กับทางผ่านชนิดอัตโนมัติพร้อมฐาน ระยะ ๒๐๐ เมตร	๒ ป้าย						/	/		
๗.๒.๒๒	ป้ายเครื่องหมายจราจร ระวังรถไฟใช้กับทางผ่านชนิดอัตโนมัติพร้อมฐาน ระยะ ๓๐๐ เมตร	๒ ป้าย						/	/		
๗.๒.๒๓	ป้ายเครื่องหมายจราจร ระวังรถไฟใช้กับทางผ่านชนิดอัตโนมัติมีเครื่องกันถนน พร้อมฐาน	๒ ป้าย						/	/		
๗.๒.๒๔	ป้ายเครื่องหมายจราจร ระวังรถไฟใช้กับทางผ่านชนิดอัตโนมัติไม่มีเครื่องกันถนน พร้อมฐาน	๒ ป้าย							/		
๗.๒.๒๕	ป้ายเครื่องหมาย หวีดรถไฟ ใช้กับทางผ่านชนิดมีเครื่องกันถนนอัตโนมัติ พร้อมฐาน (ด้านทางรถไฟ)							/	/		

รายการอุปกรณ์	ประเภทเครื่องกั้น	จำนวน	เครื่องกั้นถนนประเภท ก.					เครื่องกั้นถนนประเภท ข.		เครื่องกั้นถนนประเภท ค.
			ก.๐	ก.๑	ก.๒	ก.๓	ก.๔	ข.๑	ข.๒	
๗.๒.๒๖	ป้ายเครื่องหมาย หวีดรถไฟ ใช้กับทางผ่านชนิดไม่มีเครื่องกั้น	๒ ป้าย								/
๗.๒.๒๗	ป้ายเครื่องหมายจราจรระวางรถไฟ ใช้กับทางผ่านชนิดไม่มีเครื่องกั้นถนน พร้อมฐาน	๒ ป้าย								/

มาตรฐานงานก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ



ชนิดของเครื่องกั้นถนนผ่านเสมอระดับทาง

(ก) เครื่องกั้นถนนชนิดมีพนักงานกั้น

มีพนักงานกั้นถนนปิดกั้นถนนแบบต่างๆ เมื่อปิดกั้นแล้ว
เสร็จทั้งหมด สัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางจะแสดงทาง
อนุญาตเพื่อให้รถผ่านได้



ขาวาวบ 1-5 ดวง

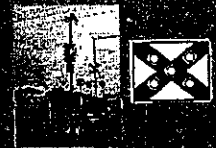
(ข) เครื่องกั้นถนนชนิดไม่มีพนักงานกั้นถนน

มีเครื่องตรวจสอบรถไฟตลอดเวลา เพื่อสั่งการเครื่องกั้น
ถนนทำงานปิดกั้นถนนโดยอัตโนมัติ

(ค) เครื่องกั้นถนนประเภท บ้ายจรรยา (ไม่มีพนักงานกั้นถนน)

(ก) เครื่องกั้นถนนชนิดมีพนักงานกั้น

ก.0 เครื่องกั้นถนนแบบควบคุมการทำงานด้วยไฟฟ้า
ควบคุมการทำงานระยะไกล พร้อมระบบ
โทรทัศนวงจรปิด



ก.1 เครื่องกั้นถนนแบบคันทำงานด้วยไฟฟ้า



ก.2 เครื่องกั้นถนนแบบคันทำงานด้วยมือหมุน



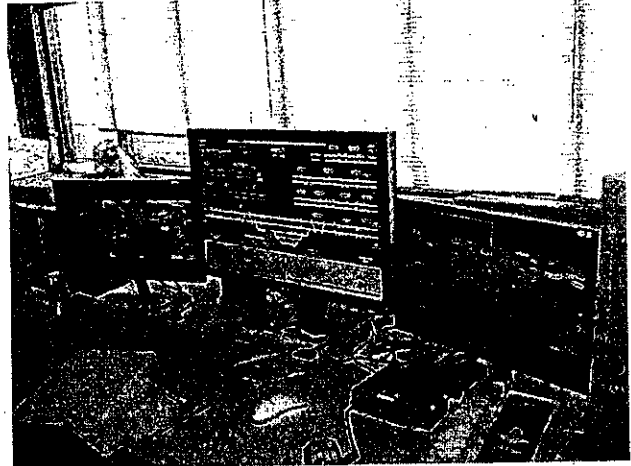
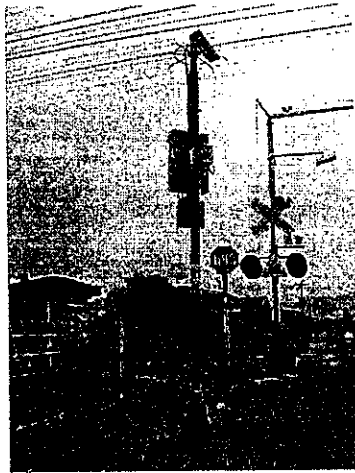
ก.3 เครื่องกั้นถนนแบบยกตรงทำงานด้วยมือหมุน



ก.4 เครื่องกั้นถนนแบบแผงเซ็น

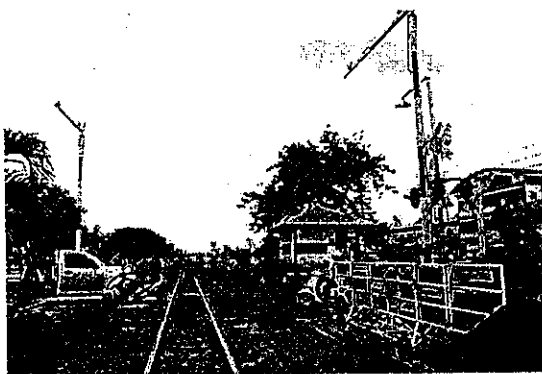


ก.0 เครื่องกั้นถนนแบบคานทำงานด้วยไฟฟ้า ควบคุมการทำงานระยะไกล พร้อมระบบโทรศัพท์วงจรปิด



อุปกรณ์โทรศัพท์วงจรปิดบริเวณทางผ่าน และ มีแผงควบคุมคานกั้นถนน ติดตั้งควบคู่กับจอแสดงภาพ
คานปิดเต็มความยาวถนน การจราจรของถนน ควบคุมสั่งคานขึ้นลงจากสถานี

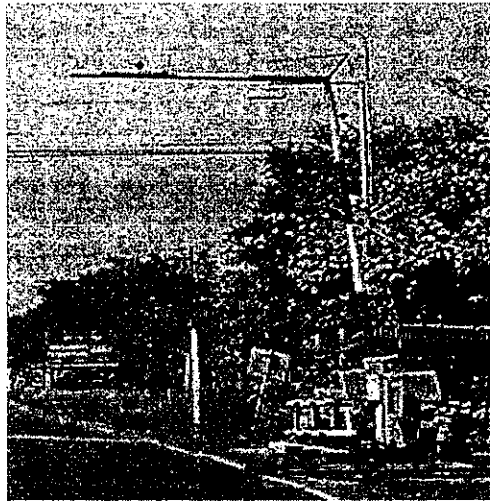
ก.1 = เครื่องกั้นถนนแบบคานทำงานด้วยไฟฟ้า



มีชุมพนักงานกั้นถนน คานปิดเต็มความยาวถนน

มีแผงควบคุมคานกั้นถนน ติดตั้งอยู่ภายในชุม

ก.2 = เครื่องกั้นถนนแบบคานทำงานด้วยมือหมุน

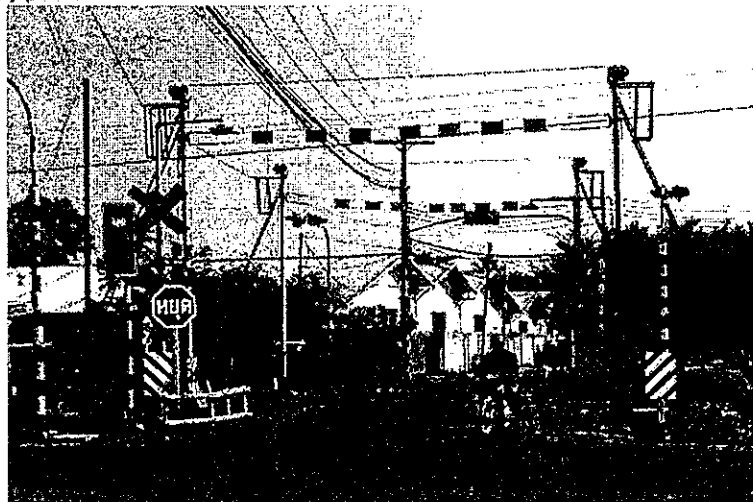


มีชุมพนักงานกั้นถนน คานปิดเต็มความยาวถนน



มีแท่นกว้านมือหมุนทำงานด้วยสายสวดเหล็ก
ควบคุมคานกั้นถนน ติดตั้งอยู่ภายในชุม

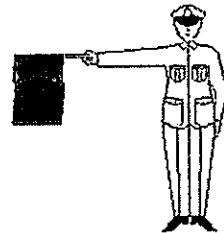
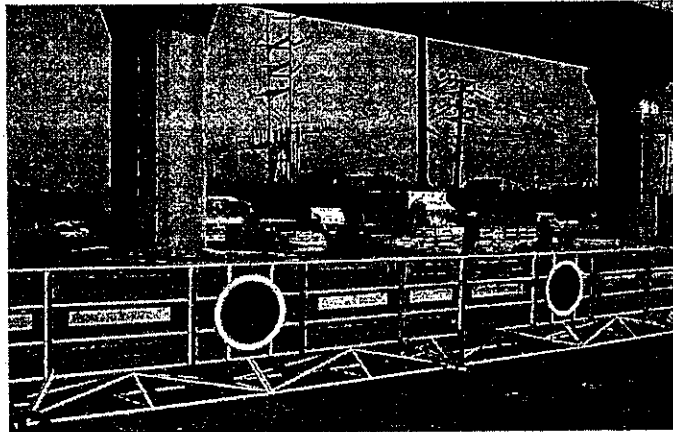
ก.3 = เครื่องกั้นถนนแบบยกตรงทำงานด้วยมือหมุน



มีชุมพนักงานกั้นถนน ม่านกั้นปิดเต็มความยาวถนน

มีแท่นกว้านมือหมุนทำงานด้วยสายสวดเหล็ก
ควบคุมเครื่องกั้นถนน ติดตั้งอยู่ภายในชุม

ก.4 = เครื่องกันถนนแบบแผงแข็ง



มีผู้ปฏิบัติงานกันถนน และแผงแข็งปิดเต็มความยาวถนน

(ข) เครื่องกันถนนชนิดไม่มีพนักงานกันถนน

ข.1 เครื่องกันถนนแบบคานปิดครึ่งถนนอัตโนมัติ

ข.2 เครื่องกันถนนแบบไฟวาบอัตโนมัติ

เครื่องกันถนนชนิดไม่มีพนักงานกันถนน ทั้ง 2 ประเภท เครื่องกันจะทำงานโดยอัตโนมัติ จากระบบตรวจสอบขบวนรถไฟตลอดเวลาโดยใช้

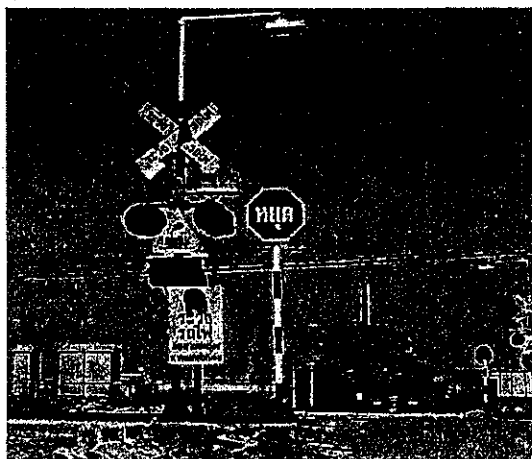
1. วงจรไฟตอนชนิดไฟฟ้ากระแสตรง DC Track Circuit
 2. เครื่องนับเพลาล้อ Axle Counter
- ควบคุมการปิด/เปิดคานเครื่องกันถนนอัตโนมัติ (ข.1)
 - หรือควบคุมการปิด/เปิดคานสัญญาณไฟอัตโนมัติ (ข.2)

ข.1 เครื่องกั้นถนนแบบคานปิดครึ่งถนนอัตโนมัติ



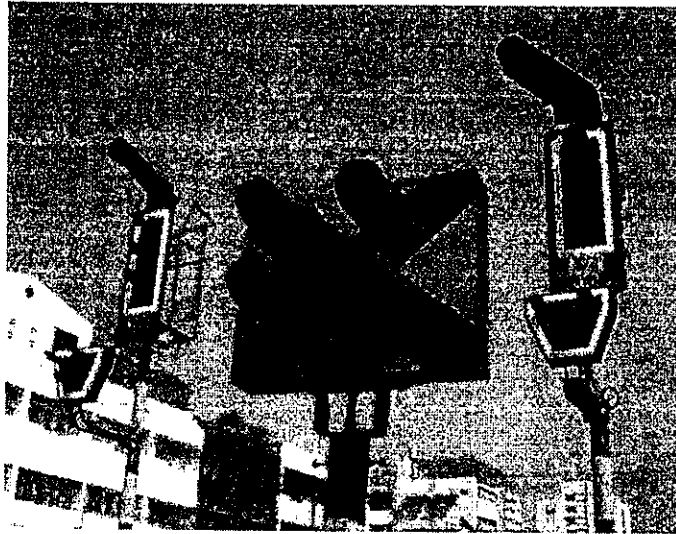
ไม่มีผู้ปฏิบัติงานกั้นถนน คานปิดครึ่งถนน

ข.2 เครื่องกั้นถนนแบบไฟฟ้าอัตโนมัติ



เครื่องกั้นประเภทนี้ ไม่มีคานกั้นถนน ได้ดำเนินงานติดตั้งคานกั้นแล้ว และกำลังติดตั้งคานกั้นฯ ให้ครบทุกแห่ง

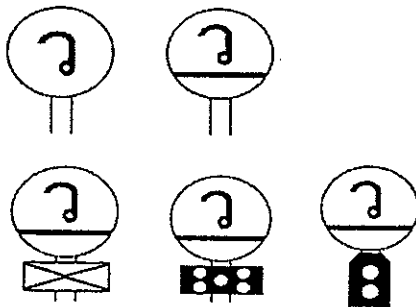
สัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง



11

ป้ายหวัดรถจักร

- สำหรับให้รถจักรเปิดหวีดเตือนก่อนเข้าทางผ่านถนน



12

ป้ายเครื่องหมายจราจรระวางไฟกับทางผ่านอัตโนมัติ

ระยะ 100, 200 และ 300 เมตร



300 เมตร



200 เมตร



100 เมตร

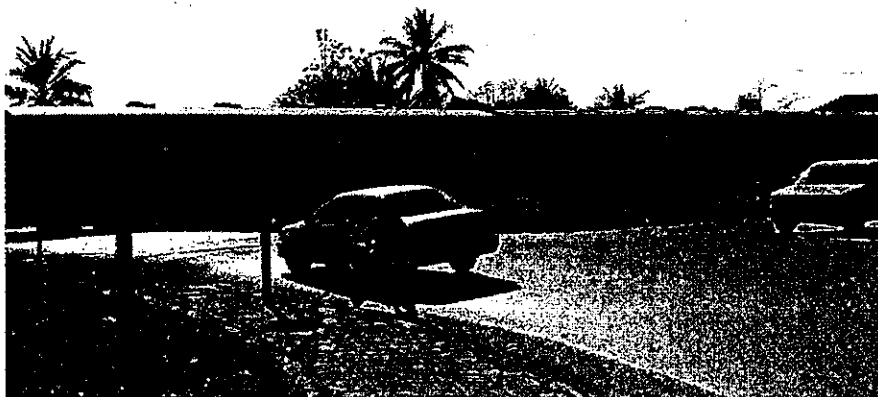
มีสำหรับเตือนบอก
รถยนต์ให้ทราบถึงระยะที่
จะถึงเครื่องกั้นถนน



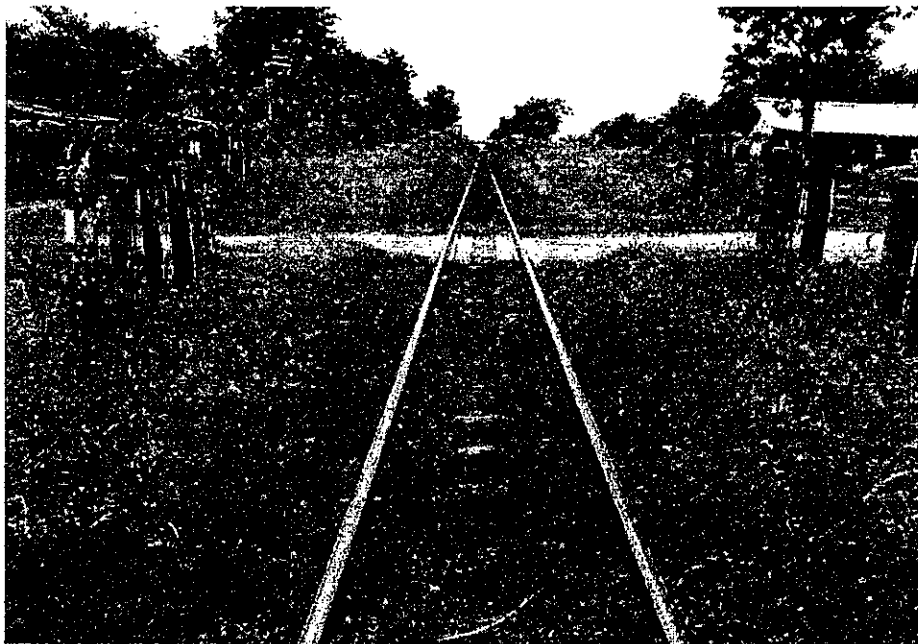
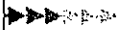
ป้ายหยุด¹³

เครื่องกั้นถนนประเภทไม่มีพนักงานกั้นถนน

ค. ป้ายจราจร



“ทางลัดผ่าน”



ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

๘. ระเบียบปฏิบัติในระหว่างดำเนินการสร้างทางตัดผ่านทางรถไฟกับทางรถยนต์

๘.๑ การเริ่มงานและสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวข้อง

เมื่อมีผู้ขออนุญาตสร้างทางตัดผ่านได้รับอนุมัติให้ดำเนินการสร้าง

๘.๑.๑ ผู้ขออนุญาตต้องทำสัญญาอนุญาตให้ใช้สิทธิเหนือพื้นดินไว้กับการรถไฟ

๘.๑.๒ ผู้ขออนุญาตต้องนำเงินค่าใช้จ่ายต่างๆ มาชำระให้แก่การรถไฟฯ ตามจำนวนเงินที่การรถไฟฯ แจ้งไปโดยครบถ้วน การรถไฟฯ จึงจะดำเนินการเฉพาะส่วนที่การรถไฟฯ ได้แจ้งไว้ตามข้อ ๕.๔.๑.๒ หรือข้อ ๕.๔.๒.๑ ต่อไป

๘.๑.๓ ในงานสร้างอื่นๆ ที่อยู่ในพื้นที่ของการรถไฟฯ นอกเหนือจากที่ระบุไว้ในข้อ ๘.๑.๒ ผู้ขออนุญาตจะต้องสร้างเองตามแบบที่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟฯ โดยการควบคุมของเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ จะเริ่มงานได้เมื่อได้ทำสัญญาตามข้อ ๘.๑.๑ แล้ว และแจ้งให้การรถไฟฯ ทราบถึงกำหนดการเริ่มงานพร้อมแผนดำเนินการทั้งหมด โดยต้องแจ้งให้การรถไฟฯ ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย ๑๕ วันก่อนวันเริ่มงาน

๘.๒ การตรวจสอบและการควบคุมระหว่างการสร้างทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์

ในการสร้างทางตัดผ่านที่อยู่ในพื้นที่ของการรถไฟฯ นอกเหนือจากงานที่การรถไฟฯ ต้องดำเนินการตามข้อ ๕.๔.๑.๒ และ ๕.๔.๒.๒ ผู้ขออนุญาตต้องสร้างเองทั้งหมดตามแบบที่ได้รับอนุมัติจากการรถไฟฯ ภายใต้การตรวจสอบและควบคุมโดยเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ เพื่อให้งานสร้างทางตัดผ่านนี้แล้วเสร็จด้วยดี และปลอดภัยต่อการเดินรถ

๘.๓ การประสานงาน

ผู้ขออนุญาตต้องติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ เป็นลายลักษณ์อักษร และต้องเสนอแผนงานให้ผู้ควบคุมงานของการรถไฟฯ พิจารณาและได้รับอนุมัติก่อนที่จะดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงแผนงานใดๆ ต้องแจ้งให้ผู้ควบคุมงานของการรถไฟฯ ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย ๗ วัน

๘.๔ การป้องกันอุบัติเหตุและข้อปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย

๘.๔.๑ ในระหว่างการดำเนินการสร้าง ผู้ขออนุญาตจะต้องคอยดูแลและรับผิดชอบพื้นที่บริเวณดำเนินการสร้าง ให้มีความสะอาด และปลอดภัยอยู่เสมอไม่ให้มีเศษวัสดุเหลือใช้จากการสร้างทิ้งไว้ ต้องเก็บกองให้เป็นระเบียบในพื้นที่ที่ผู้ควบคุมงานของการรถไฟฯ กำหนด หรือนำไปทิ้งให้พ้นจากพื้นที่การรถไฟฯ และไม่ให้มีวัสดุใดๆ ทิ้งไว้กีดขวางการจราจรทั้งทางถนนและทางรถไฟ ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อทั้งขบวนรถไฟ รถยนต์ และผู้คนบริเวณนั้น

๘.๔.๒ หลังจากสร้างเสร็จแล้ว ผู้ขออนุญาตก่อสร้างต้องทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ที่ได้ดำเนินการสร้างนั้น ไม่ให้มีวัสดุหรือขยะต่างๆ เหลืออยู่จนเป็นที่พอใจของผู้ควบคุมงานของการรถไฟฯ

๘.๕ การช่วยเหลือกู้ภัยและความรับผิดชอบแก้ไขเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

กรณีเกิดอุบัติเหตุไม่ว่ากรณีใดๆ ผู้ขออนุญาตต้องปฏิบัติดังนี้

๘.๕.๑ ต้องปฐมพยาบาลเบื้องต้นพร้อมนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาล และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดเมื่อเกิดอุบัติเหตุขณะทำการสร้าง

๘.๕.๒ ต้องชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด

๘.๕.๓ ต้องให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๘.๕.๔ ต้องรับผิดชอบในคดีความทางแพ่งและ หรือทางอาญาที่เกิดขึ้น

๘.๖ การส่งมอบเมื่อเสร็จสิ้นการสร้างและการเปิดใช้งาน

ในการสร้างอื่นๆ ที่อยู่ในพื้นที่ของการรถไฟฯ นอกเหนือจากส่วนที่ การรถไฟฯ ดำเนินการเองตามข้อ ๕.๔.๑.๒ หรือข้อ ๕.๔.๒.๒ เมื่องานแล้วเสร็จ ผู้ขออนุญาตต้องแจ้งผู้ควบคุมงานของการรถไฟฯ และแก้ไขข้อบกพร่องจนเป็นที่พอใจของคณะกรรมการการตรวจสอบงานและได้รับหนังสือรับมอบงานแล้ว จึงเปิดใช้งานได้

๙. การกำหนดเกณฑ์การออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟ

การขออนุญาตก่อสร้างทางตัดผ่านต่างระดับข้ามทางรถไฟ เป็นนโยบายของคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สามารถพิจารณาอนุญาตให้หน่วยงานเจ้าของถนน เช่น กรมทางหลวงชนบท (ทช.) หรือ กรมทางหลวง (ทล.) ก่อสร้างทางต่างระดับข้ามทางรถไฟได้ เมื่อมีค่าคุณสมบัติปริมาณจราจร Traffic Moment (T.M.) มากกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ขบวน-คัน/วัน ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ของ รฟท.

ทั้งนี้ การประชุมคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๕๙ เห็นสมควรกำหนดเกณฑ์การออกแบบ (Design Criteria) สะพานข้ามทางรถไฟเพื่อให้รองรับโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ดังนี้

เกณฑ์การออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟ	(มาตรฐานกลางเบื้องต้น) กรณีทางรถไฟกับถนนตัดกันในแนวตั้งฉาก		
	ความสูงของช่องลอด ไม่น้อยกว่า	ระยะห่างระหว่าง เสาตอม่อ ไม่น้อยกว่า	ระยะห่างระหว่างศูนย์กลาง ทางรถไฟกับขอบตอม่อ หรือสิ่งกีดขวาง
เกณฑ์เดิม	๕.๓๐ เมตร	๒๐ เมตร	๑๐ เมตร
เกณฑ์ใหม่			
- กรณีรถไฟทางคู่ ลอดผ่าน	๖.๐๐ เมตร	๓๐ เมตร	ขึ้นกับสภาพคันทางรถไฟและฐานรากของตอม่อ โดย รฟท. จะเป็นผู้พิจารณาในรายละเอียด
- กรณีรถไฟความเร็วสูงลอดผ่าน	๗.๒๕ เมตร	๓๐ เมตร	

หมายเหตุ ๑) หากไม่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ให้หน่วยงานหารือร่วมกับ รฟท. ในรายละเอียดเป็นรายกรณี เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินทาง

๒) โครงการสะพานข้ามทางรถไฟที่หน่วยงานเจ้าของถนนได้ออกแบบไว้แล้วขอให้ปรับแบบให้เข้าเกณฑ์ข้างต้นตามความจำเป็น โดยให้หารือรายละเอียดในการปรับแบบก่อสร้างให้เหมาะสมกับพื้นที่จริงกับ รฟท. เป็นกรณีๆ ไป เพื่อให้ใช้จ่ายงบประมาณอย่างคุ้มค่า

อย่างไรก็ตาม หากมีการดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟแล้วเสร็จ สมควรพิจารณาให้ปิดถนนทางผ่านเสมอระดับทางรถไฟได้สะพานอย่างถาวร โดยเป็นการควบคุมให้รถทุกคันขึ้นใช้สะพานข้ามทางรถไฟเพื่อให้เกิดความปลอดภัยอันเป็นการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดเสมอระดับทางรถไฟกับถนน แต่ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงผลกระทบของชุมชนบริเวณสองข้างทางรถไฟที่เคยสัญจรเดินเท้าข้ามทางรถไฟอยู่เป็นประจำด้วย ดังนั้น จึงควรออกแบบก่อสร้างสะพานลอยสำหรับคนเดินข้ามทางรถไฟเพื่อให้ประชาชนในชุมชนใกล้เคียงได้ใช้ประโยชน์ รวมทั้ง หากจะดำเนินการก่อสร้างทางตัดผ่านต่างระดับข้ามทางรถไฟ เห็นสมควรพิจารณาเป็นทางลอดทางรถไฟจะเป็นประโยชน์และปลอดภัยกับประชาชนมากที่สุด

ภาคผนวก

คำสั่งเฉพาะ

ที่ ก. 116 / 2055

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาปัญหาการขึ้นค่าโดยสารทางรถไฟตามระเบียบ

ด้วยคณะกรรมการพิจารณาปัญหาการขึ้นค่าโดยสารทางรถไฟแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ในปัญหาการขึ้นค่าโดยสารทางรถไฟที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและเกินสมควร ประกอบกับ
การขึ้นค่าโดยสารทางรถไฟที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและเกินสมควร ซึ่งในปัจจุบันการขึ้นค่าโดยสารทาง
รถไฟที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและเกินสมควร

ดังนั้น ในส่วนของค่าโดยสารทางรถไฟ เพื่อให้สอดคล้องกับภาระหน้าที่ของคณะกรรมการ
การขึ้นค่าโดยสารทางรถไฟให้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ของคณะกรรมการการขึ้นค่า
โดยสารทางรถไฟให้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ของคณะกรรมการการขึ้นค่า
โดยสารทางรถไฟให้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ของคณะกรรมการการขึ้นค่า

1. ตัวชี้วัดของค่าโดยสารทาง (สปร.)
2. ตัวชี้วัดของค่าโดยสารทาง (สปร.)
3. ตัวชี้วัดของค่าโดยสารทาง (สปร.) หรือ ตัวชี้วัดของค่าโดยสารทาง (สปร.)
4. ตัวชี้วัดของค่าโดยสารทาง (สปร.)
5. ตัวชี้วัดของค่าโดยสารทาง (สปร.) (ที่ได้นำเสนอมา)

โดยกำหนดให้คณะกรรมการพิจารณาปัญหาการขึ้นค่าโดยสารทางรถไฟ ดังนี้

1. การพิจารณาการขึ้นค่าโดยสารทางรถไฟให้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ของคณะกรรมการการขึ้นค่า
2. การพิจารณาการขึ้นค่าโดยสารทางรถไฟให้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ของคณะกรรมการการขึ้นค่า
3. การพิจารณาการขึ้นค่าโดยสารทางรถไฟให้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ของคณะกรรมการการขึ้นค่า

ให้คณะกรรมการพิจารณาปัญหาการขึ้นค่าโดยสารทางรถไฟ ดำเนินการ ให้การขึ้นค่าโดยสารทางรถไฟ
ให้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ของคณะกรรมการการขึ้นค่าโดยสารทางรถไฟ โดยให้คณะกรรมการการขึ้นค่า
โดยสารทางรถไฟให้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ของคณะกรรมการการขึ้นค่าโดยสารทางรถไฟ

สำหรับข้อ 1/3267 ก.ก. 1/3267
1/3267 ก.ก. 1/3267

ม.ค.

๑๐.๑.๖๖

สั่ง ณ วันที่ 19 พฤษภาคม 2542

(นายสุรพงษ์ ชวรมสิจิ)

ผู้ว่าการรถไฟฯ

คำสั่งเฉพาะ
ที่ ก. ๒๒/๒๕๕๙



การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาดูจุดตัดทางรถไฟกับถนน

ตามคำสั่งเฉพาะที่ ก.๑๐๒/๑๒๒๙ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาดูจุดตัดทางรถไฟกับถนน ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

เนื่องจากการรถไฟฟ้า ได้มีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งตามโครงสร้างใหม่ตามข้อบังคับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๒.๑ การแบ่งส่วนงานและอำนาจความรับผิดชอบของผู้บริหาร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๕๘ เพื่อให้การบริหารงานเกิดความเหมาะสมสอดคล้องกับภารกิจที่เพิ่มขึ้นและสภาพของงานที่เปลี่ยนแปลงไป อันจะทำให้การปฏิบัติการกิจตามอำนาจหน้าที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น ดังนั้น จึงให้ยกเลิกคำสั่งดังกล่าวข้างต้น และแต่งตั้งคณะทำงานร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาดูจุดตัดทางรถไฟกับถนน ชุดใหม่ ประกอบด้วยผู้ดำรงตำแหน่งดังต่อไปนี้

- | | |
|--|-----------------------------|
| ๑. ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ | ประธานคณะทำงาน |
| ๒. วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา | คณะทำงาน |
| ๓. ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ | คณะทำงาน |
| ๔. วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล | คณะทำงาน |
| ๕. วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม | คณะทำงาน |
| ๖. หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน | คณะทำงาน |
| ๗. หัวหน้ากองคดี สำนักงานอาณัติสัญญาณ | คณะทำงาน |
| ๘. หัวหน้ากองควบคุมการปฏิบัติการ | คณะทำงานและเลขานุการ |
| ๙. วิศวกรกำกับกองโครงการและแผนงาน
ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม | คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |

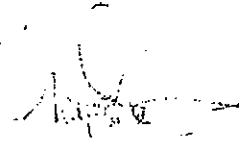
โดยให้คณะทำงานฯ ดังกล่าว มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

๑. กำหนดขั้นตอนการพิจารณาอนุญาตจุดตัดทางรถไฟกับถนน
๒. กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาอนุญาตจุดตัดทางรถไฟกับถนน
๓. กำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อลดอุบัติเหตุ ณ จุดตัดทางรถไฟกับถนน
๔. วางมาตรการแก้ไขระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว
๕. ให้เจ้าหน้าที่ทุกฝ่าย/สำนักงาน อำนวยความสะดวกและให้ความร่วมมือ เพื่อให้การปฏิบัติงานของคณะทำงานบรรลุผลสำเร็จ ตามความมุ่งหมายดังกล่าวข้างต้นด้วยดีทุกประการ
๖. ให้ดำเนินงานต่อเนื่องจากคณะทำงานฯ ชุดก่อนหน้า

ทั้งนี้...

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๑ มกราคม พ.ศ.๒๕๕๙



(นายวุฒิชัย กัลยาณมิตร)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



คำสั่งกระทรวงคมนาคม

ที่ ๒๓๗/๒๕๕๙

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟกับถนน

ตามที่กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งที่ ๘๗/๒๕๕๘ สั่ง ณ วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟกับถนน นั้น

ปัจจุบันได้มีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานของส่วนราชการ ดังนั้น เพื่อให้การแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟกับถนนเป็นไปอย่างรวดเร็ว และสอดคล้องกับภารกิจหน้าที่ของหน่วยงาน จึงให้ยกเลิกคำสั่งดังกล่าว และแต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟกับถนน โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. องค์ประกอบ

๑.๑	รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง)	ประธานกรรมการ
๑.๒	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	รองประธานกรรมการ
๑.๓	ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๔	ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๕	อธิบดีกรมทางหลวงหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๖	อธิบดีกรมทางหลวงชนบทหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๗	อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๘	อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๙	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๑๐	ปลัดกรุงเทพมหานครหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๑๑	อธิบดีกรมชลประทานหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๑๒	ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการและเลขานุการ
๑.๑๓	หัวหน้ากองควบคุมการปฏิบัติการ การรถไฟแห่งประเทศไทย	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๑๔	ผู้แทนสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๑๕	หัวหน้ากลุ่มบริหารความมั่นคงด้านการขนส่ง สำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ ให้ความเห็น เสนอแนะแนวทางและมาตรการที่เหมาะสมต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการอนุญาต ปรับปรุง แก้ไข หรือยกเลิกจุดตัดทางรถไฟกับถนน รวมทั้งกำหนดแนวทางและมาตรการเพื่อป้องกัน บรรเทา และแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

๒.๒ กำหนดแนวทางและมาตรการการควบคุมและปิดทางหลักผ่านทั่วประเทศเพื่อป้องกันปัญหา การเกิดอุบัติเหตุ และรองรับแผนการพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒.๓ ปรับปรุงหลักเกณฑ์การพิจารณาตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับถนน ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้การดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นไปด้วยความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

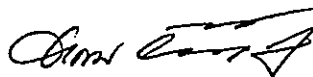
๒.๔ เชิญหน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวมาให้ข้อมูลได้ตามความจำเป็น

๒.๕ ให้ประธานกรรมการฯ มีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือ การดำเนินงานของคณะกรรมการฯ ได้ตามความจำเป็น

๒.๖ ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



คำสั่งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน
ที่ ๑ /๒๕๕๙
เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด

ตามที่กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่ง ที่ ๒๓๖/๒๕๕๖ สั่ง ณ วันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๕๕๖ แต่งตั้งคณะกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด นั้น

เพื่อให้การพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน มีองค์ประกอบสอดคล้องกับภารกิจและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน จึงให้ยกเลิกคำสั่งดังกล่าว และอาศัยอำนาจคณะกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๒๓๗/๒๕๕๙ สั่ง ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ แต่งตั้งคณะกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๑. องค์ประกอบ

- | | |
|--|-----------------------------------|
| ๑.๑ ผู้ว่าราชการจังหวัดหรือรองผู้ว่าราชการจังหวัดที่ได้รับมอบหมาย | ประธานอนุกรรมการ |
| ๑.๒ ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก | อนุกรรมการ |
| ๑.๓ ผู้แทนกรมทางหลวง | อนุกรรมการ |
| ๑.๔ ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท | อนุกรรมการ |
| ๑.๕ ผู้แทนสำนักแผนความปลอดภัย
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | อนุกรรมการ |
| ๑.๖ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น | อนุกรรมการ |
| ๑.๗ ผู้อำนวยการโครงการชลประทานจังหวัด
กรมชลประทาน | อนุกรรมการ |
| ๑.๘ วิศวกรอำนวยการศูนย์บำรุงทาง (ที่ได้รับมอบหมาย)
การรถไฟแห่งประเทศไทย | อนุกรรมการ |
| ๑.๙ วิศวกรกำกับการกองบำรุงทางเขต (ที่ได้รับมอบหมาย)
การรถไฟแห่งประเทศไทย | อนุกรรมการ |
| ๑.๑๐ สารวัตรแขวงบำรุงทาง
การรถไฟแห่งประเทศไทย | อนุกรรมการและ
เลขานุการ |
| ๑.๑๑ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย | อนุกรรมการและ
ผู้ช่วยเลขานุการ |

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ พิจารณากลับกรอง จัดทำข้อเสนอแนะและความเห็นประกอบการขออนุญาตปรับปรุง แก้ไข หรือยกเลิก จุดตัดทางรถไฟกับถนนในพื้นที่ของจังหวัดนั้น ต่อคณะกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและแก้ไขปัญหาคuttingทางรถไฟกับถนน

๒.๒ กำหนดแนวทางและมาตรการเพื่อป้องกัน บรรเทาและแก้ไขปัญหาคuttingทางรถไฟกับถนนในพื้นที่ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน

๒.๓ เชิญหน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลได้ตามความจำเป็น

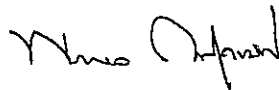
๒.๔ รายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและแก้ไขปัญหาคuttingทางรถไฟกับถนนทราบเป็นระยะๆ

๒.๕ แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยปฏิบัติงานได้ตามความเหมาะสม

๒.๖ ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและแก้ไขปัญหาคuttingทางรถไฟกับถนนมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙



(นายไพรัช ภาวสุเจริญ)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง
ประธานกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและแก้ไขปัญหาคuttingทางรถไฟกับถนน



ที่ คค ๐๘๐๗.๗/ ๒๖๓๐

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๗๐ มีนาคม ๒๕๕๙

เรื่อง การแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟกับถนนในระดับจังหวัด

เรียน ปลัดกระทรวงมหาดไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด้านที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๑๙๓๔๗ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๘
๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๘๓/๒๕๕๘ ลง วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘
แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟกับถนน

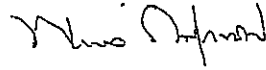
ตามที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และมอบหมายกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานท้องถิ่นกำกับดูแลพื้นที่ทั่วประเทศไม่ให้เกิดดูตัดทางรถไฟ (ทางลักผ่าน) เพิ่มขึ้น ทั้งนี้หากจำเป็นขอให้หน่วยงานท้องถิ่นที่เป็นเจ้าของพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยที่การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนด รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ นั้น

การประชุมคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟกับถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีการพิจารณาเกี่ยวกับการขออนุญาตก่อสร้างทางตัดผ่านเสมอระดับบริเวณดูตัดทางรถไฟ โดยมีความเห็นว่าการดำเนินการที่ผ่านมาหน่วยงานในระดับจังหวัดได้ดำเนินโครงการก่อสร้างถนนมาชิดเขตทางรถไฟโดยมีความคืบหน้าโครงการใกล้แล้วเสร็จ จึงมาเสนอเรื่องเพื่อขออนุญาตก่อสร้างถนนตัดผ่านทางรถไฟเป็นขั้นตอนสุดท้าย ทำให้เป็นข้อจำกัดในการพิจารณาของคณะกรรมการร่วมฯ ดังนั้น ที่ประชุมจึงเห็นสมควรประสานงานกระทรวงมหาดไทย เพื่อแจ้งจังหวัดที่มีเส้นทางรถไฟผ่านและมีโครงการที่จะก่อสร้างถนนตัดผ่านทางรถไฟให้ดำเนินการขออนุญาตก่อสร้างถนนตัดผ่านทางรถไฟ โดยเสนอเรื่องผ่านคณะกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด เพื่อเสนอคณะกรรมการร่วมฯ พิจารณาในโอกาสแรก ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างถนนมาจนถึงเขตทางรถไฟทั้งสองด้านแล้วจึงมาขออนุญาตก่อสร้างถนนตัดผ่านทางรถไฟเสมอระดับในภายหลัง ทั้งนี้เพื่อให้คณะกรรมการร่วมฯ สามารถพิจารณาเรื่องได้อย่างรอบคอบเกิดความปลอดภัยและเป็นประโยชน์สูงสุด (องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่คณะกรรมการร่วมฯ ปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒)

/ จึงเรียนมา...

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาแจ้งจังหวัดที่มีเส้นทางรถไฟผ่านและประสงค์
จะดำเนินการก่อสร้างถนนผ่านทางรถไฟ ดำเนินการตามแนวทางข้างต้นต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

ประธานกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาต

และการแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนความปลอดภัย

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๓๔๘๐

ด่วนที่สุด

ที่ มท ๐๓๑๑.๓/ว ๙๕๑๓



กรมการปกครอง

ถนนรัชฎาภิเศก กทม. ๑๐๒๐๐

๑๓ พฤษภาคม ๒๕๕๙

เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาดูแลจราจร สร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้แก่ประชาชน
ในการเดินทาง

เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัด ทุกจังหวัด

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๒๑๑.๕/ว ๒๒๖๘

ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๙

จำนวน ๑ ฉบับ

ด้วยกระทรวงมหาดไทยและการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการประชุมหารือเพื่อแก้ไขปัญหาดูแลจราจร เมื่อวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๙ โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมนี้

กรมการปกครองพิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อสนับสนุนให้แก้ไขปัญหาดูแลจราจร เป็นไปด้วยความเรียบร้อย สร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้แก่ประชาชนในการเดินทาง จึงขอให้จังหวัดแจ้งอำเภอที่มีเส้นทางรถไฟในพื้นที่ดำเนินการ ดังนี้

๑. ให้นายอำเภอจัดประชุมร่วมกับนายสถานีรถไฟ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ประกอบด้วย ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด เจ้าหน้าที่ตำรวจ กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน เพื่อประสานการปฏิบัติและร่วมกันแก้ไขปัญหาดูแลจราจร เพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน โดยให้ที่ประชุมหารือ ดังนี้

๑.๑ สืบหาข้อมูลจุดดูแลจราจรที่ถูกต้องตรงกันทั้งชื่อจุดดูแลและตำแหน่งที่ตั้ง และรวบรวมข้อมูลจุดดูแลจราจรที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง พิจารณาย้ายจุดดูแลจราจรไม่ให้อยู่ในจุดอันตราย เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางเพื่อนำไปประกอบการแก้ไขปัญหาร่วมกัน

๑.๒ ให้นายสถานีรถไฟ จัดเตรียมข้อมูลตารางเวลาการเดินทางรถไฟให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ เพื่อเตรียมการสนับสนุนบุคลากรในการเฝ้าระวังจุดดูแลจราจร

๑.๓ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการปรับปรุงภูมิทัศน์ในเส้นทางเดินทางให้มีความปลอดภัย

๒. รายงานผลการดำเนินงานและข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้กรมการปกครองทราบด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายประดิษฐ์ ยมนานนท์)

รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมการปกครอง

สำนักอำนวยการกองบริหารการทะเบียน

ส่วนปฏิบัติการพิเศษ

โทร/โทรสาร ๐ ๒๒๗๘ ๕๐๐๒ ต่อ ๔๑๒, ๔๑๕