

รายงานผลการศึกษากรณีการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางรถไฟฟ้า

๑. ความเป็นมา

คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ในคราวประชุมด้านการคุ้มครองและมาตรฐานการคุ้มครองสิทธิมนุษยชน ครั้งที่ ๓๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๖๓ มีมติมอบหมายสำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติโดยสำนักกฎหมาย ดำเนินการศึกษาประเด็นอุบัติเหตุที่เกิดจากการไฟเพื่อพิจารณาเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางในการส่งเสริมและคุ้มครองสิทธิมนุษยชน รวมตลอดทั้งการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ให้สอดคล้องกับหลักสิทธิมนุษยชน ตามมาตรา ๒๔๗ (๓) ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พORTHศกราช ๒๕๖๐

สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติโดยสำนักกฎหมาย จึงดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางรถไฟ หลักสิทธิมนุษยชนและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประเด็นอุบัติเหตุทางรถไฟ ตลอดจนการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางรถไฟ มีรายละเอียดผลการศึกษาดังต่อไปนี้

๒. ข้อมูลและสถิติที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงการให้บริการระยะทาง ๔,๐๔๕ กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ ๔๗ จังหวัด^๑ และมีจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ทั้งที่ได้รับอนุญาตและไม่ได้รับอนุญาตทั้งหมด ๒,๖๘๕ แห่ง แบ่งออกเป็น จุดตัดต่างระดับ ๔๐๖ แห่ง โดยเป็นทางข้าม ๑๙๒ แห่ง และทางลอด ๒๑๓ แห่ง และจุดตัดเสมอระดับ ๒,๒๗๙ แห่ง โดยเป็นทางเสมอระดับที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย ๑,๖๕๗ แห่ง และเป็นทางเสมอระดับที่ไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายหรือทางลักษณะ ๖๒๑ แห่ง^๒

กรรมการขันส่งทางราง กระทรวงคมนาคม ได้รายงานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางรถไฟที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลา ๕ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒) ว่า อุบัติเหตุทางรถไฟส่วนใหญ่เกิดขึ้นในลักษณะ ขบวนรถไฟชน/ทับคน ๔๐๐ ครั้ง (มีผู้เสียชีวิต ๒๕๓ ราย) ขบวนรถไฟกับบ้านพาหนะชนกันบริเวณจุดตัด ทางรถไฟเสมอระดับ ๓๙๓ ครั้ง (มีผู้เสียชีวิต ๑๓๔ ราย) ชนสัตว์ ๓๓๗ ครั้ง และขบวนรถไฟตกกร่าง ๓๓๖ ครั้ง สำหรับสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ระหว่างทางที่ขบวนรถไฟวิ่ง ส่วนจุดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ จุดตัดทางรถไฟเสมอระดับที่ไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายหรือทางลักษณะ

อุบัติเหตุทางรถไฟที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ จำนวน ๓๗๓ ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ ๓๗๑ ราย และมีผู้เสียชีวิต ๒๓ ราย หรือในแต่ละปีเกิดอุบัติเหตุ ในลักษณะดังกล่าวโดยเฉลี่ย ๗๗ ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ ๗๔ ราย และมีผู้เสียชีวิต ๒๕ ราย โดยจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับที่ไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายหรือทางลักษณะ เป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุแล้วมีผู้ได้รับบาดเจ็บ และเสียชีวิตมากที่สุด รองลงมา คือ จุดตัดทางรถไฟเสมอระดับที่ไม่มีเครื่องกันชน และจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับที่มีเครื่องกันชน ตามลำดับ^๔

* ข้อมูลเครือข่ายทางรัฐไฟ ณ วันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ จาก <a href="https://www.drt.go.th/public-relations/%e0%96%94%e2%e0%96%b8%84%e0%96%b8%96%3%e0%96%b8%87%e0%96%b8%82%e0%96%b9%88%e0%96%b8%b2%e0%96%b8%a2%e0%96%b8%a3%e0%96%b8%96%94%e0%96%b9%84%e0%96%b8%9f%e0%96%b9%83%e0%96%b8%99%e0%96%b8%9b%e0%96%b8%b1%e0%96%b8%88%e0%96%b8%88%e0%96%b8%b8%e0%96%b8%9a%e0%96%b8%b1%e0%96%b8%99 สิบดันเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๔.</p>

* รายงานการศึกษา เรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคนมาตาม ของคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน สถาบันราชภัฏเชียงใหม่ (ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓)

๓๙๖

๔ ช่างกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ ๘๖๖/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๓

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - กันยายน ๒๕๖๓) เกิดอุบัติเหตุทางรถไฟฟ้า ทั้งสิ้น ๔๖ ครั้ง แบ่งเป็นอุบัติเหตุบริเวณทางลักษณะ ๓๙ ครั้ง อุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟฟ้าบนระดับที่มีเครื่องกันถนน ๓ ครั้ง อุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟฟ้าบนระดับที่ไม่มีเครื่องกันถนน ๘ ครั้ง และล้ำในเขตทาง ๖ ครั้ง^๔ มีข้อสังเกตว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดทางรถไฟฟ้าบนระดับที่มีเครื่องกันถนนมีจำนวนมากกว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดทางรถไฟฟ้าบนระดับที่ไม่มีเครื่องกันถนน แต่เมื่อความรุนแรงหรือก่อให้เกิดความเสียหายน้อยกว่า นอกจากนี้ ยังพบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ อุบัติเหตุในลักษณะยานพาหนะชนกับบนรถไฟฟ้ามีจำนวนมาก ซึ่งมีสาเหตุมาจากการก่อสร้างปรับปรุงรถไฟฟ้าคู่ การบิดทางผ่าน ทางลักษณะ การเปลี่ยนแนวเส้นทางข้าม ทำให้ประชาชนเกิดความสับสน การปรับเปลี่ยนแนวถนนเพื่อก่อสร้างเกือกม้าข้ามทางรถไฟฟ้า รวมถึงการไม่มีป้ายจราจรต่าง ๆ ป้ายหยุด ป้ายระวังรถไฟฟ้า ป้ายถูกรื้อถอน รวมถึงผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุมีพฤติกรรมไม่ใช้ความระมัดระวัง การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ และการไม่สังเกตจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟฟ้า จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟฟ้าบนระดับที่ปราศจากข้อมูลผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดตัดรถไฟฟ้ากับถนนของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ระบุว่า ความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนนและการขาดความระมัดระวังในการข้ามบริเวณจุดตัดทางรถไฟฟ้า ประกอบกับลักษณะทางกายภาพโดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางรถไฟฟ้าบนระดับที่ไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายหรือทางลักษณะไม่มีอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุหรืออำนวยความปลอดภัย เช่น ป้าย เครื่องหมาย หรือสัญญาณไฟติดตั้งหรือมีต้นไม้มบัดบังหัวศรีษะ มีสิ่งกีดขวางการมองเห็น หรืออยู่ในบริเวณทางโค้งซึ่งมีระยะการมองเห็นไม่เพียงพอ เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ขับขี่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังในการข้ามจุดตัดทางรถไฟฟ้า

๓. หลักสิทธิมนุษยชนและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๓.๑ ปฏิญญาสาขล่าวด้วยสิทธิมนุษยชน (Universal Declaration of Human Rights) กติกรรมห่วงประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง (International Covenant on Civil and Political Rights: ICCPR) และกติกรรมห่วงประเทศว่าด้วยสิทธิทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม (International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights: ICESCR)

ปฏิญญาสาขล่าวด้วยสิทธิมนุษยชน ข้อ ๓^๕ และกติกรรมห่วงประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมือง และสิทธิทางการเมือง ข้อ ๖^๖ รับรองสิทธิในการมีชีวิตอันเป็นสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานที่รัฐมีหน้าที่ต้องเคารพคุ้มครองและส่งเสริมให้บุคคลทุกคนมีและได้รับประโยชน์จากสิทธิดังกล่าว โดยใช้มาตรการทั้งในด้านนโยบายกฎหมาย การบริหาร และงบประมาณ เพื่อเป็นการประกันว่าสิทธิในชีวิตของบุคคลจะได้รับการคุ้มครองดูแลและบุคคลจะต้องไม่เสียชีวิตจากเหตุอันไม่สมควรโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากเหตุที่ป้องกันได้ แม้ว่าอุบัติเหตุจะเป็นสิ่งที่ไม่สามารถป้องกันได้อย่างสิ้นเชิง แต่การมีมาตรการป้องกันที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพจะสามารถช่วยลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ การคุ้มครองสิทธิในการมีชีวิตยังหมายความรวมถึงการจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมและเอื้ออำนวยต่อการดำรงชีวิตของบุคคลทุกคนในทุก ๆ ด้าน เพื่อให้ทุกคนมีสิทธิที่จะมีชีวิตอยู่อย่างปลอดภัย มีสุขภาพที่ดี และได้รับการพัฒนาตามศักยภาพของแต่ละบุคคล ดังที่รับรอง

^๔ แหล่งเดิม.

^๕ “เปิดสถิติอุบัติเหตุ ‘ทางลักษณะ’ จุดตัดรถไฟฟ้า-ถนน ๖ ปีที่ผ่านมาเกิดเหตุบ่อยแค่ไหน” จาก <https://thestandard.co/accident-statistics-railroad-and-road-intersection/> สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๓.

^๖ “ปฏิญญาสาขล่าวด้วยสิทธิมนุษยชน ข้อ ๓ คุ้มครองมีสิทธิในการดำรงชีวิต เสรีภาพ และความมั่นคงแห่งตัวตน

^๗ กติกรรมห่วงประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง ข้อ ๖ (๑) มนุษย์ทุกคนมีสิทธิที่จะมีชีวิตมาแต่กำเนิด สิทธินี้ต้องได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย บุคคลจะต้องไม่ถูกทำให้เสียชีวิตโดยอำนาจใจ

ไว้ในปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน ข้อ ๒๕^{๑๙} และกติการะห่วงประเทศว่าด้วยสิทธิทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ข้อ ๑๖ อีกด้วย^{๒๐}

๓.๒ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐

สิทธิในชีวิตและร่างกายของบุคคลเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่ได้รับการรับรองตามมาตรา ๒๕^{๑๙} ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ สิทธิดังกล่าวก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่จะไม่ให้บุคคลได้กระทำการแทรกแซง รวมถึงก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องให้รัฐดำเนินการอย่างโดยย่างหนึ่งเพื่อให้การเคารพปกป้อง และคุ้มครองสิทธิในชีวิตและร่างกายของประชาชนเกิดผลในทางปฏิบัติ ในกรณีที่รัฐนำมาตรการทางกฎหมายใดมาใช้เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุอันเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของประชาชน รัฐก็ย่อมมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด^{๒๑}

นอกจากนี้ การนำมาตรการทางกฎหมายมาใช้ไม่ว่าจะเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ใด มาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ได้กำหนดให้รัฐฟังพิจารณาเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมวดความจำเป็น ล้ำสมัย หรือเป็นภาระแก่ประชาชน และดำเนินการให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจกฎหมาย รวมไปถึงการกำหนดข้อพิจารณาต่าง ๆ ที่รัฐควรนำมาประกอบการพิจารณาในการตรากฎหมาย ตลอดจนการจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายอีกด้วย^{๒๒}

“ปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน ข้อ ๒๕

๑. ทุกคนมีสิทธิในมาตรฐานการครองซึ่งอันเพียงพอสำหรับสุขภาพและความเป็นอยู่ดีของตนและครอบครัว รวมทั้งอาหาร เครื่องดื่ม ที่อยู่อาศัย และการดูแลรักษาทางการแพทย์และบริการสังคมที่จำเป็น และมีสิทธิในความมั่นคงในยามว่างงาน เจ็บป่วย พิการ เป็นหนี้นาย วัยชรา หรือปราศจากการดำรงชีวิตรึในสภาวะแวดล้อมอกรဟน์การควบคุมของตน

^{๑๙} กติการะห่วงประเทศว่าด้วยสิทธิทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ข้อ ๑๖

๑. รัฐภายใต้กติการะห่วงประเทศว่าด้วยสิทธิของทุกคนที่จะมีสุขภาพกายและสุขภาพจิตตามมาตรฐานสูงสุดเท่าที่เป็นได้

๒. ขึ้นตอนในการดำเนินการโดยรัฐภายใต้กติการะห่วงประเทศว่าด้วยสิทธิของทุกคนที่จะมีสุขภาพกายและสุขภาพจิตตามมาตรฐานสูงสุดเท่าที่เป็นได้ ที่จะดำเนินการเพื่อปรับปรุงกฎหมายอย่างสมบูรณ์จะต้องรวมถึง สิ่งต่อไปนี้

(๔) การปรับปรุงในทุกด้านของสุขลักษณะทางสิ่งแวดล้อมและอุตสาหกรรม

๒๐ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐

มาตรา ๒๘ วรรคหนึ่ง บุคคลย่อมมีสิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกาย

๒๑ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐

มาตรา ๔๓ รัฐต้องดูแลให้มีการปฏิบัติตามและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

๒๒ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐

มาตรา ๗๗ รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น และยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมวดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพโดยไม่ซักซ้ำเพื่อไม่ให้เป็นภาระแก่ประชาชน และดำเนินการให้ประชาชนเข้าถึงตัวบทกฎหมายดังต่อไปนี้ ให้โดยสะดวกและสามารถเข้าใจกฎหมายได้ง่ายเพื่อบรรลุตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง

ก่อนการตรากฎหมายทุกฉบับ รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ที่นี้ต่อประชาชน และนำมาระบกอบรมพิจารณาในกระบวนการตรวจสอบกฎหมายทุกฉบับนั้น เมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้ว รัฐพึงจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายทุกรอบระยะเวลาที่กำหนด โดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป

รัฐพึงใช้ระบบอนุญาตและระบบคุณธรรมการในกฎหมายเฉพาะกรณีที่จำเป็น ทั้งกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ดูชอบมิจฉายเจ้าหน้าที่ของรัฐและรัฐและประชาชนในการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายให้ชัดเจน และพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง

๓.๓ พระราชบัญญัติจัดવางการรถไฟແລທາງหลวง พระพุทธศักราช ๒๕๖๔
และพระราชบัญญัติการรถไฟແຫ່ງປະເທດໄທ พ.ศ. ๒๕๖๔

พระราชบัญญัติจัดવางการรถไฟແລທາງหลวง พระพุทธศักราช ๒๕๖๔ และพระราชบัญญัติ
การรถไฟແຫ່ງປະເທດໄທ พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อกำหนดโครงสร้างองค์กรและอำนาจ
หน้าที่ในการดำเนินกิจกรรมไฟ โดยมีกรรมไฟ ส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ต่อมาเปลี่ยนฐานะ
เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณะปุกการ เรียกว่า “การรถไฟແຫ່ງປະເທດໄທ” เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่
รับผิดชอบหลักในการดำเนินกิจกรรมไฟและดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟของປະເທດໄທ^{๑๔}
และมีอำนาจหน้าที่ในการออกกฎหมายข้อบังคับและกระทำการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ การรับขนส่ง
คนโดยสาร รวมถึงการจัดการเพื่อป้องกันภัยตรายที่จะเกิดขึ้นแก่การเดินรถและความปลอดภัย
ของประชาชน^{๑๕} พระราชบัญญัติจัดવางการรถไฟແລທາງหลวง พระพุทธศักราช ๒๕๖๔ มีบทบัญญัติว่าด้วย
ความประคากภัยແຫ່ງປະເທດໄທ โดยกำหนดให้การรถไฟແຫ່ງປະເທດໄທมีอำนาจและหน้าที่ดำเนินการใด ๆ
เพื่อความปลอดภัยของประชาชน เช่น การทำแนวกันบริเวณข้างทางรถไฟ (มาตรา ๗๑)^{๑๖} การกำหนดพื้นที่
ห้ามก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างเพื่อความปลอดภัยในการเดินรถ (มาตรา ๗๕)^{๑๗} การบำรุงรักษารถไฟที่บริเวณ rim ทางรถไฟ
มิให้บังเครื่องหมายอาณัติสัญญาณหรือเป็นอุปสรรคแก่การเดินรถ (มาตรา ๗๕)^{๑๘} เป็นต้น ในการนี้ที่

^{๑๔} พระราชบัญญัติการรถไฟແຫ່ງປະເທດໄທ พ.ศ. ๒๕๖๔

มาตรา ๖ ให้จัดตั้งการรถไฟขึ้น เรียกว่า “การรถไฟແຫ່ງປະເທດໄທ” มีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

(๑) รับโอนกิจการของกรมรถไฟจากกรมรถไฟ กระทรวงคมนาคม

(๒) จัดดำเนินการและนำมายังความเจริญของกิจกรรมไฟเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจ
อันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจกรรมไฟ

มาตรา ๑๖ พระราชบัญญัติจัดવางการรถไฟແລທາງหลวง พระพุทธศักราช ๒๕๖๔ และบรรดาภูมิข้อบังคับที่ได้ออกตาม
พระราชบัญญัตินี้ ให้คงใช้บังคับต่อไป ทั้งนี้ เพียงเท่าที่มิได้มีความบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ และที่มิได้มีความขัดหรือแย้งต่อบทแห่ง^{๑๙}
พระราชบัญญัตินี้

^{๑๕} พระราชบัญญัติจัดવางการรถไฟແລທາງหลวง พระพุทธศักราช ๒๕๖๔

มาตรา ๑๕ กรมรถไฟแผ่นดินมีอำนาจที่จะออกกฎหมายข้อบังคับ และตั้งอัตรารั่วเวลาขึ้นไว้ได้ เมื่อเห็นว่าเป็นการจำเป็น
ในข้อต่อไปนี้ คือ

(๑) ว่าด้วยจัดการเพื่อรับ หรือลดหย่อนภัยตรายอันพึงเกิดขึ้นแก่กิจการของรถไฟ และเกี่ยวกับประชาชน
หรือพนักงานรถไฟ

(๒) ว่าด้วยความประคากภัย ความมาตรฐาน และความเรียบร้อยของประชาชนในระหว่างเวลาเดินทาง อยู่ในรถหรือในที่ตั้งของ
รถไฟ แต่อัตรารั่วเวลาโดยสารและค่าบริการทุกอย่างสูงนั้น กรมรถไฟแผ่นดินและกระทรวงพาณิชย์ ต้องกำหนดโดยมีข้อตกลงกันก่อน

พระราชบัญญัติการรถไฟແຫ່ງປະເທດໄທ พ.ศ. ๒๕๖๔

มาตรา ๙ ให้การรถไฟແຫ່ງປະເທດໄທมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายใต้ข้อตกลงตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๖
อำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

(๑) จัดระเบียนเกี่ยวกับความปลอดภัย การใช้รถไฟ บริการ และความสะอาดต่าง ๆ ของกิจกรรมไฟ

^{๑๖} พระราชบัญญัติจัดવางการรถไฟແລທາງหลวง พระพุทธศักราช ๒๕๖๔

มาตรา ๗๑ เมื่อเห็นเป็นการจำเป็นเพื่อรักษาความประคากภัยແຫ່ງປະເທດໄທ ให้ขุดคูหรือปลูกต้นไม้เป็นรั้ว หรือกันรั้ว หรือซึ่ง
คลุมกันทั้งสองข้างทางรถไฟ

^{๑๗} พระราชบัญญัติจัดવางการรถไฟແລທາງหลวง พระพุทธศักราช ๒๕๖๔

มาตรา ๗๕ ภายในระยะสี่เมตรวัดจากศูนย์กลางทางรถไฟออกมาน้ำมันให้ปลูกสร้างสิ่งหนึ่งสิ่งใด เว้นไว้แต่จะเป็นการจำเป็น
เพื่อการเดินรถ

^{๑๘} พระราชบัญญัติจัดવางการรถไฟແລທາງหลวง พระพุทธศักราช ๒๕๖๔

มาตรา ๗๕ ผู้เป็นเจ้าของดินไม่ว่าหรือต้นไม้ชนิดอื่นที่อยู่ในเขตที่ดินที่จัดตั้งตัวหรือร้านกิจการใดก็ตามที่ตั้งในมัณฑล
เป็นครั้งคราว ตามแต่นายช่างบำรุงทางในเขตนั้นจะสั่ง เพื่อมิให้กีดกันกำบังเครื่องอาณัติสัญญาณตามทาง หรือเพื่อมิให้เกิดอันตรายขัดขวาง
ต่อการเดินรถ

ทางรถไฟตัดผ่านถนน ทางอื่นใด หรือแม่น้ำลำคลอง การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจพิจารณาทำทางผ่านเสมอ ระดับหรือต่ำระดับตามความจำเป็นและความเหมาะสม (มาตรา ๔๑)^{๙๓} หากเป็นทางรถไฟตัดผ่านถนนเสมอ ระดับ การรถไฟแห่งประเทศไทยย่อมมีหน้าที่จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ได้แก่ ประตูรั้ว เครื่องกันถนน ป้าย เครื่องหมาย รวมถึงสัญญาณแจ้งเตือน ซึ่งแตกต่างกันโดยพิจารณาตามความเหมาะสมและระดับความสำคัญของถนนที่ทางรถไฟตัดผ่าน (มาตรา ๗๒ และมาตรา ๗๓)^{๙๔} นอกจากนี้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถไฟขึ้น เจ้าพนักงานการรถไฟย่อมมีหน้าที่แจ้งเหตุและรายงานความเสียหายจากอุบัติเหตุให้ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยทราบโดยทันที (มาตรา ๔๕)^{๙๕}

๓.๔ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๒ และมาตรา ๖๓ กำหนดหน้าที่แก่ผู้ขับขี่ในการใช้ความระมัดระวังเมื่อใช้ทางเดินรถบริเวณที่มีทางรถไฟตัดผ่านหรือจุดตัดทางรถไฟ ไม่ว่าบริเวณจุดตัดทางรถไฟนั้นจะมีเครื่องหมาย สัญญาณเตือน หรือเครื่องกันถนน หรือไม่ก็ตาม ผู้ขับขี่ย่อมมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่า ๕ เมตร เมื่อรถไฟเคลื่อนผ่านไปและมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่าน หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยในการนี้ที่ไม่มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวังรถไฟ ผู้ขับขี่จึงจะสามารถขับรถผ่านไปได้^{๙๖} หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ผู้นั้นย่อมมีความผิดและต้องโทษปรับ

ถ้าผู้เป็นเจ้าของต้นไม้คันใดไม่ปฏิบัติการตามคำสั่งของนายช่างบำรุงทางดังว่ามานี้ นายช่างบำรุงทางมีอำนาจที่จะจัดการให้ตัดรากกิ่งหรือถอนต้นไม้บันเลี้ย แล้วคิดเอาเงินค่าใช้จ่ายในการนี้แก่เจ้าของต้นไม้ได้

^{๙๓} พระราชบัญญัติจัดตั้งการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔

มาตรา ๔๑ กรรมรถไฟแผ่นดินมีอำนาจที่จะทำการสั่งให้สิ่งหนึ่งที่จำเป็นตามสมควรแก้การในเวลาหนึ่ง แต่ต้องอยู่ในข้อบังคับดังกล่าวไว้ต่อไปนี้

กิจการที่ต้องได้นั้นมีอาทิ ดัง

(๑) ทำการผ่านเสมอระดับหรือลอดใต้หรือข้างที่ดิน ถนนใหญ่น้อย ทางรถไฟ ทางรถราง แม่น้ำหรือลำคลอง และทำการก่อสร้างได้ทุกสิ่งทุกอย่าง ไม่ว่าจะทำขึ้นไว้แต่ขั้นควรหรือว่าทำขึ้นไว้ตลอดกาลก็ได้

^{๙๔} พระราชบัญญัติจัดตั้งการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔

มาตรา ๗๒ เมื่อทางรถไฟผ่านขั้มถนนสำคัญเสมอระดับ ให้วาระคุ่กำกันเพื่อให้มีช่องพอครึ่งลี้รถผ่านไปมาได้ กันให้ทำประตู หรือซึ่งใด หรือทำการกันขั้มถนนหรือทางนั้น ๆ ตามเห็นสมควรแก้การ

มาตรา ๗๓ เมื่อถนนที่ต้องผ่านขั้มไปบันในสู่ส้ายพอยถึงกับต้องทำประตูกันแล้ว ให้พนักงานขับรถจักรเปิดหรือปิดกันให้ทำเครื่องหมายสัญญาณอย่างการปักไว้ให้เห็นแจ้งบนทางและถนนนั้น เพื่อให้พนักงานขับรถจักรและประชาชนรู้ตัวก่อนภายในเวลาอันสมควรว่าเข้ามาใกล้ทางรถไฟที่ผ่านขั้มถนน

^{๙๕} พระราชบัญญัติจัดตั้งการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔

มาตรา ๔๔ ถ้ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นที่ให้บุคคลบำบัดเจ็บสาหัส หรือถึงแก่ความตายก็ตี หรือเมื่อรถไฟโคนกันโดยรถบวนหนึ่งเป็นรถคันโดยสารก็ตี หรือเมื่อรถคันโดยสารทั้งขบวนหรือตอนใดตอนหนึ่งตกรางก็ตี ให้พยายามรถไฟแจ้งความบอกให้ผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินทราบพร้อมกับรายงานการเสียหายและข้อที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นนั้นโดยพลัน

ถ้ามีผู้บาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตายก็ตี หรือเมื่อเมืองสูงสัยว่าจะมีคนร้ายทำให้รถไฟตกรางก็ตี ให้อำนาจรถไฟสั่งคำแจ้งความอย่างเดียวกันนั้นไปยังสังฆการในท้องที่ที่เกิดอุบัติเหตุนั้นให้ทราบด้วย

^{๙๖} พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๖๒ ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏ

(๑) มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวังรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน

(๒) มีล้อปิดกันหรือปีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน

(๓) มีเสียงสัญญาณของรถไฟหรือรถไฟกำลังแล่นผ่านข้ามมาใกล้อ้าวเกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไป

ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อรถไฟผ่านไปแล้วและมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านได้ ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไปได้

มาตรา ๖๓ ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่านไม่ว่าจะมีเครื่องหมายระวังรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟบันไม่มีสัญญาณระวังรถไฟหรือล้อปิดกัน ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับผ่านไปได้

สูงสุดไม่น่ำเกิน ๕๐๐ บาท ตามมาตรา ๑๙๕^{๓๓} และหากการฝ่าฝืนดังกล่าวก่อให้เกิดอุบัติเหตุจนเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ขับขี่ก็อาจมีความผิดและโทษตามประมวลกฎหมายอาญาและความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อีกด้วย

๓.๔ พระราชนูญติปรับปรุงกระทรง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชนูญติปรับปรุงกระทรง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๑๙) พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎกระทรงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางราง กระทรงคณนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ
ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๑๙) พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้ยกฐานะสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบงาน สำนักงาน
นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม โดยจัดตั้งเป็น “กรมการขนส่งทางราง” ขึ้นใน
กระทรวงคมนาคม เพื่อให้การบริหารจัดการด้านการขนส่งทางรางของประเทศไทยได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบ
และมีประสิทธิภาพ และเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลให้ระบบขนส่งทางรางทั้งประเทศมีมาตรฐาน
เดียวกัน โดยกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้กำหนดให้
กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการ
พัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง
และการประกอบกิจการ วางแผนโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้สมบูรณ์และครอบคลุม^{๑๙} ทั่วทั้งประเทศไทย เชื่อมต่อ กับการขนส่งระบบอื่นทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ รวมทั้งการศึกษาและพัฒนา
นวัตกรรมการขนส่งทางราง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง^{๒๐}
กล่าวโดยสรุป คือ กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ความรับผิดชอบที่สำคัญ ๒ ด้าน^{๒๑}
ได้แก่ ด้านนโยบาย (Policy Advisor) และด้านกำกับดูแล (Regulator)

๑๖๓ ພຣະຈາກນ້ຳມົງຕີຈຽວຈະຫາງປຸກ ພ.ກ. ๒๕๕๖

มาตรา ๑๕ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา ๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๘ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๐ มาตรา ๓๖ มาตรา ๓๗ มาตรา ๓๙ มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๘ มาตรา ๕๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๙ มาตรา ๖๓ มาตรา ๖๕ มาตรา ๖๙ มาตรา ๗๐ มาตรา ๗๗ มาตรา ๗๙ วรรคสอง มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๖ มาตรา ๘๐ มาตรา ๘๒ วรรคหนึ่ง มาตรา ๘๘ มาตรา ๙๑ มาตรา ๙๓ มาตรา ๙๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๙ มาตรา ๑๐๑ มาตรา ๑๐๓ มาตรา ๑๐๕ มาตรา ๑๐๗ มาตรา ๑๐๙ มาตรา ๑๑๑ มาตรา ๑๑๓ มาตรา ๑๑๕ มาตรา ๑๑๗ มาตรา ๑๑๙ มาตรา ๑๒๑ มาตรา ๑๒๓ วรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง มาตรา ๑๒๓ มาตรา ๑๒๕ มาตรา ๑๒๖ มาตรา ๑๒๘ มาตรา ๑๓๓ ดังที่วางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ถ้าผู้เข้าขั้นปีตรีจะรับรายได้ตามที่กำหนดตามมาตรา ๑๗๖ วรรคสอง ผู้กระทำการดังกล่าวให้เป็นส่องเทาของไทยที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

๑๔ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

ข้อ ๑ ให้กรรมการขันส่งทางราษฎร์ กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงสร้างพื้นฐานโครงสร้างที่สำคัญ ที่มีโครงสร้างที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เพื่อเป็นตัวอย่างในการขันส่งระบบอื่นและประเทศไทยเพื่อบ้านรวมทั้งมีการศึกษาและพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาค เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง โดยให้มีเว้นที่และอ่านจังหวัดต่อไปนี้

(๑) จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศไทย

(๖) กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานการบำรุงทาง มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งแก่บลู๊ดให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว

(๓) กำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง

(๔) ศึกษาและพัฒนาวัตกรรมการขนส่งทางราง

(๕) ร่วมมือและประสานงานด้านการขับส่งทางรางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ

(๗) ปกติบัดการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของกรม หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะกรรมการดูแล

๔. การดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๔.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

การรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะหน่วยงานที่มีภารกิจในการดำเนินกิจกรรมไฟ ได้ตระหนักรถึงปัญหาอุบัติเหตุทางรถไฟที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งบริเวณจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ จึงได้ดำเนินนโยบายมุ่งลดอุบัติเหตุทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับให้เหลือเท่ากับศูนย์ โดยการจัดโครงการ “๑+๑ = ๐ รถไฟไทยปลอดภัยทุกเส้นทาง” ขึ้นในจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อเป็นสื่อกลางรณรงค์ให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสัญลักษณ์หรือป้ายเตือนและคำแนะนำในการปฏิบัติเมื่อขึ้นชั้นผ่านจุดตัดทางรถไฟตลอดจนหน้าที่และข้อพึงปฏิบัติตามกฎหมายของการจราจรและพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ พร้อมปลูกฝังจิตสำนึกในการใช้ทางอย่างระมัดระวังแก่นักเรียน คนในชุมชน และประชาชนทั่วไป โดยได้ดำเนินกิจกรรมตามโครงการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความตระหนักรู้แก่ประชาชนในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดเมื่อข้ามผ่านจุดตัดทางรถไฟ อันจะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ส่งเสริมความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน และลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศไทยได้ในระดับหนึ่ง^{๗๔}

ในส่วนของการพัฒนาระบบที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถและความปลอดภัยในการเดินรถ แผนปฏิบัติการดิจิทัลของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ (ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕) ได้กำหนดให้มีโครงการพัฒนาฐานข้อมูลระบบอาณัติสัญญาณเพื่อการวิเคราะห์และวางแผนซ่อมบำรุง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลสภาพของระบบอาณัติสัญญาณ เครื่องกันถนนระบบโทรศัพท์ ระบบไฟฟ้า และระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพื่อการวิเคราะห์และวางแผนซ่อมบำรุงให้สามารถบันทึกข้อมูลการติดตั้งและการใช้งานทางระบบดังกล่าวข้างต้นที่มีในแต่ละสถานี รวมถึงบันทึกเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ อันจะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีระบบฐานข้อมูลของระบบที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถที่ถูกต้อง ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และมีระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยภายในสถานีที่ได้มาตรฐาน โครงการดังกล่าวมีกำหนดระยะเวลาดำเนินการ ๒ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔) และขณะนี้ยังอยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อให้แล้วเสร็จตามกำหนด^{๗๕}

๔.๒ กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม ในฐานะหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการเสนอแนะนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ได้ให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางรถไฟที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดทางรถไฟ เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุที่ร้ายแรงย่อมส่งผลให้ขบวนรถไฟได้รับความเสียหาย ตกราง และส่งผลกระทบต่อการเดินรถ ทำให้ต้องปิดซ่อมแซมทางรถไฟที่ได้รับความเสียหายและเก็บกู้ขบวนรถไฟที่ตกราง อันกระทบต่อการให้บริการผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า และก่อให้เกิดความสูญเสียด้วยชีวิต ทรัพย์สิน และงบประมาณภาครัฐ ประกอบกับในปัจจุบันมีการพัฒนาโครงข่ายระบบรางมากขึ้น ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟจึงเพิ่มสูงขึ้นด้วย

^{๗๔} ข่าวสารการรถไฟแห่งประเทศไทย จาก <http://www.railway.co.th/NewsAndEvents/NewsdetailSRT?value1=00DE5502B5AA7B42A92BE9FF953D8EB0100000010DA45CC2725A5374C3508DF5B78D19BCAF4543A9F07C70D562FA999AACE82EDFC2E05B07C4CA7C21995B26167D47B0D&value2=00DE5502B5AA7B42A92BE9FF953D8EB01000000AE6A7EFD83A8510B23B692A3DB7E9BB69BB7EB2FDE8D8FB2AA64F264D18F2521> สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๓.

^{๗๕} แผนปฏิบัติการดิจิทัลของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ (ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕)

ด้วยเหตุข้างต้น เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๓ กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม จึงเริ่มโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟขึ้น^{๗๔} มีระยะเวลาดำเนินการศึกษา ๑๕ เดือน โดยการแต่งตั้งคณะกรรมการและที่ปรึกษาโครงการดำเนินการศึกษาแนววิถีทางการก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟในต่างประเทศ เพื่อนำตัวอย่างที่ดีและประสบความสำเร็จมาปรับใช้แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟในประเทศไทย และดำเนินการสำรวจจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศ เพื่อจัดทำแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการเพื่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เพื่อให้มีการปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟที่เกิดอุบัติเหตุข้าหากหรือมีความเสี่ยงที่จำเป็นต้องดำเนินการปรับปรุงไม่น้อยกว่า ๓๔ แห่งในระยะเร่งด่วน รวมถึงการจัดทำมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และแนวทางการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุ เชิงลึก ตลอดจนการจัดทำฐานข้อมูลทะเบียนประวัติหรือระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ของจุดตัดทางถนน และทางรถไฟ รวมถึงแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟในระยะยาว และโดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วม ของประชาชน^{๗๕} ทั้งนี้ คณะกรรมการได้เชิญผู้ทรงคุณวุฒิและผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมชลประทาน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นต้น เข้าร่วมให้ความเห็นและข้อเสนอแนะประกอบการ จัดทำรายงานผลการศึกษา ตลอดจนพิจารณาแนวทางการนำรับวัตถุกรรมต่าง ๆ เข้ามาช่วยในการป้องกัน อุบัติเหตุ เช่น ประสานบริษัทซึ่งจัดทำแอพพลิเคชันแผนที่นำทางขึ้นนำค่ายต่าง ๆ ให้มีการแจ้งเตือนผู้ขับขี่ หากมีจุดตัดทางรถไฟอยู่ข้างหน้า การติดตั้งกล้องวงจรปิดบริเวณจุดตัดทางรถไฟเพื่อเฝ้าระวังและการขับขี่ การฝ่าฝืนเครื่องกัน หรือการจัดทำช่องทางให้ประชาชนรายงานหากพบว่าไม่มีกัน สัญญาณไฟ สัญญาณเสียง หรืออุปกรณ์บริเวณจุดตัดทางรถไฟชารุด เป็นต้น^{๗๖}

ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๔ กรมการขนส่งทางรางได้จัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็น ของประชาชน ตามโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ครั้งที่ ๑ ณ โรงแรมพูลแมน คิงพาราเวอร์ รังนั่ง กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ผู้ทรงคุณวุฒิ นักวิชาการ ผู้ได้รับผลกระทบ ภาคประชาชน และสื่อมวลชน เข้าร่วมการสัมมนาเพื่อรับทราบ ข้อมูลที่ซัดเจนเกี่ยวกับโครงการและขอบเขตของการศึกษา และมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ ภายหลังการสัมมนาดังกล่าว กรมการขนส่งทางราง ได้ดำเนินการสำรวจจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และจัดประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละภูมิภาค หลังจากนั้น จึงจะดำเนินการจัดทำร่างแผนแม่บท ร่างแผนปฏิบัติการ และร่างมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ให้แล้วเสร็จ และจัดการสัมมนาเพื่อสรุปผลโครงการพร้อมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงแก้ไข

^{๗๔} ร่วมกับ กรมการขนส่งทางราง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม จาก <https://www.mot.go.th/drt.html?id=3> สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๓.

^{๗๕} “ กรมการขนส่งทางรางเปิดรับฟังความเห็นทุกภาคส่วนเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ” จาก <https://www.drt.go.th/publicrelations/%e0%b8%81%e0%b8%a3%e0%b8%a1%e0%b8%81%e0%b8%b2%e0%b8%a3%e0%b8%82%e0%b8%99%e0%b8%a3%e0%b9%88%e0%b8%87%e0%b8%97%e0%b8%b2%e0%b8%87%e0%b8%a3%e0%b8%b2%e0%b8%87-%e0%b9%80%e0%b8%9b%e0%b8%b4%e0%b8%94%e0%b8%a3> สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔.

^{๗๖} “ ที่ปรึกษาได้ประชุมคณะทำงานให้ความเห็นและให้ข้อเสนอแนะโครงการ ” สืบค้นจาก <https://drtcrossing.com/2021/01/25/%e0%b8%82%e0%b8%ad%e0%b9%80%e0%b8%a4%e0%b8%b4%e0%b8%8d%e0%b9%80%e0%b8%82%e0%b9%89%e0%b8%b2%e0%b8%a3%e0%b9%88%e0%b8%a7%e0%b8%a1%e0%b8%9b%e0%b8%a3%e0%b8%b0%e0%b8%a1%e0%b8%9b%e0%b8%99%e0%b8%a1%e0%b9%80%e0%b8%9e/> <https://www.facebook.com/DRT.Crossing/> สืบค้นเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔.

รายละเอียดของร่างแผนและร่างมาตรฐานข้างต้นให้ถูกต้องและเหมาะสมอีกครั้งหนึ่ง^{๓๐} ซึ่งกรรมการขับเคลื่อนส่งทางร่างคดีการณ์ว่า รายงานการศึกษาจะเสร็จสมบูรณ์และเสนอต่อกระทรวงคมนาคมได้ภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๕ เพื่อมอบหมายให้หน่วยงานต่าง ๆ ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ในระยะแรก จะมุ่งเน้นการสำรวจด้านวิศวกรรมและพิจารณาองค์ประกอบต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก จำนวน ๓๔ แห่ง ซึ่งจะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก จำนวน ๓๔ แห่ง ซึ่งจะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก จำนวน ๓๔ แห่ง ซึ่งจะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก จำนวน ๓๔ แห่ง ซึ่งจะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุไปพลางก่อน^{๓๑}

นอกจากนี้ การที่ระบบการขับเคลื่อนส่งทางร่างในประเทศไทยพัฒนาอย่างรวดเร็วทั้งรถไฟทางคู่ทางสายใหม่ และรถไฟความเร็วสูง ทำให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีระบบไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณควบคู่ไปด้วย เมื่อมีผู้ผลิตหลายรายต้องการลงทุนในระบบการขับเคลื่อนไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณ ไม่ใช่แค่ตัวเอง แต่ต้องมีผู้ผลิตรายอื่นเข้ามาร่วมกัน ทำเป็นต้องมีมาตรฐาน กฎหมายเบียบ และข้อตกลงร่วมกัน เพื่อให้การดำเนินงานระบบการขับเคลื่อนไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณ สามารถทำงานร่วมกันได้ต่อเนื่อง ไม่ต้องเปลี่ยนแปลงมาตรฐานที่ต้องการให้สัญญาณของเดินรถขับเคลื่อนส่งทางร่างในรูปแบบการทำงานร่วมกันได้ (Interoperability) เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ กรรมการขับเคลื่อนส่งทางร่างจึงได้เริ่มดำเนินการศึกษาเพื่อจัดทำมาตรฐานระบบไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณของการเดินรถขับเคลื่อนส่งทางร่างบนโครงข่ายรถไฟสายประชานของประเทศไทย รวมถึงมาตรการกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง โดยมาตรฐานระบบไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณ ประกอบด้วยมาตรฐานในด้านต่าง ๆ อาทิ มาตรฐานระบบไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณ ประจำปี ๒๕๖๕ มาตรฐานการให้สัญญาณบนทางประชาน มาตรฐานเครื่องกันถนนเสมอระดับทางรถไฟ โดยได้เปิดโอกาสให้ผู้แทนหน่วยงานด้านการขับเคลื่อนส่งทางร่าง หน่วยงานด้านระบบไฟฟ้า นักวิจัยและนักวิชาการจากภาครัฐและภาคอุตสาหกรรม ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะประกอบการจัดทำมาตรฐานดังกล่าว ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาและจัดทำมาตรฐานต่าง ๆ ให้แล้วเสร็จเพื่อนำมาใช้กำกับดูและระบบการขับเคลื่อนส่งทางร่างต่อไป^{๓๒}

สำหรับการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบัน พบว่าในแบบของการก่อสร้างใช้รูปแบบจุดตัดทางรถไฟต่างระดับทั้งหมด (ทางข้าม/ทางลอด) ทำให้รถไฟมีความเร็วคงที่โดยไม่ต้องชะลอบริเวณจุดตัดทางถนนกับทางรถไฟ จึงไม่ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟและทำให้ใช้เวลาในการขับเคลื่อนส่งทางร่างลดลง อันจะช่วยส่งเสริมระบบการขับเคลื่อนส่งทางร่างในภาพรวม^{๓๓}

^{๓๐} “กรรมการขับเคลื่อนส่งทางร่างเปิดรับฟังความเห็นทุกภาคส่วนเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ”. งานเดิม.

^{๓๑} “กรมรางสั่น ๑๐ ปีปิดจังหวะอุบัติเหตุจุดตัดไฟทั่วไป วันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๕” จาก <https://www.dailynews.co.th/economic/831803> สืบค้นเมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๕.

^{๓๒} แหล่งเดิม.

^{๓๓} “กรมการขับเคลื่อนส่งทางร่างรับฟังความเห็นทุกภาคส่วนเพื่อจัดทำมาตรฐานระบบไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณ ระยะที่ ๑ (โครงข่ายรถไฟสายประชานของประเทศไทย) ครั้งที่ ๒” จาก <https://www.drt.go.th/public-relations/%e0%b8%81%e0%b8%a3%e0%b8%a1%e0%b8%81%e0%b8%b2%e0%b8%a3%e0%b8%82%e0%b8%99%e0%b8%aa%e0%b9%68%e0%b8%87%e0%b8%97%e0%b8%b2%e0%b8%87%e0%b8%a3%e0%b8%b2%e0%b8%87%e0%b8%88%e0%b8%b1%e0%b8%94%e0%b8%81%e0%b8%b2> สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕.

^{๓๔} จาก https://library2.parliament.go.th/ejournal/content_af/2557/jun2557-2.pdf สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕.

นอกจากนี้ เพื่อให้มีบทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุม กำกับ และดูแลกิจการ ขนส่งทางรางให้สอดคล้องกับมาตรฐานอุตสาหกรรมและการบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ กรมการขนส่งทางรางจึงได้ยกร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ขึ้น โดยจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น ต่อร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวจากผู้เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ผ่านระบบกลางทางกฎหมายและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ และพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ รวมถึงสอบถามความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานยุทธศาสตร์ ธุรกิจการเดินรถ และฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการปกครอง และสำนักพัฒนา และส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจนแห่งชาติ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สถาบันวิศวกรรม สำนักงานเครือข่ายลอดอุบัติเหตุ (สคอ.) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BEM) บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด^{๗๔} และต่อมาเมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๔ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ตามที่กระทรวง คมนาคมโดยกรมการขนส่งทางรางเสนอ และขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามกระบวนการตรวจประเมิน ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางรางจะดำเนินการตามแผนการจัดทำกฎหมายลำดับรองที่ต้องออกตามร่างพระราชบัญญัติ ฉบับดังกล่าว ตามกรอบระยะเวลาและกรอบสาระสำคัญของกฎหมายลำดับรองภายหลังจากร่างพระราชบัญญัติ ฉบับนี้มีผลบังคับใช้ต่อไป^{๗๕}

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มีสาระสำคัญ เป็นการกำหนดให้มี คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง หลักเกณฑ์การเสนอโครงการ และการดำเนินโครงการขนส่งทางราง เขตระบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัย การกำกับดูแลการประกอบ กิจการการขนส่งทางราง หลักเกณฑ์การสอบสวนอุบัติเหตุ หลักเกณฑ์ของผู้ตรวจสอบการขนส่งทางราง และผู้ประจำหน้าที่ การจดทะเบียนการขนส่งทางราง การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ และมาตรการบังคับ ทางปกครองและโทษทางอาญา โดยในส่วนที่เกี่ยวกับการบังคับกันอุบัติเหตุหรือการรักษาความปลอดภัย แก่ผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดไว้โดยชัดแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจ กำกับดูแลการก่อสร้างโครงสร้างระบบขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย ในกรณีที่มีอุบัติเหตุ เกิดขึ้น ก็จะมีคณะกรรมการทำงานที่สอบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุเพื่อนำไปสู่การเสนอแนะแก่ไขปรับปรุง ระบบด้านความปลอดภัยให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันอีก อีกทั้งได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบแก่ผู้ได้รับ ใบอนุญาต ที่จะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสารเมื่อการเดินรถขนส่งทางรางมีเหตุล่าช้าหรือยกยกเลิก รวมถึงมีหน้าที่จัดให้มีการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ ตลอดจนหน้าที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมแก่การใช้บริการขนส่งทางรางแก่ผู้โดยสาร และผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะผู้พิพากษา ผู้สูงอายุ หญิงมีครรภ์ และเด็ก

๔.๓ คณะกรรมการการคมนาคม สถาบันฯ

คณะกรรมการการการคมนาคม สถาบันฯ ได้เลือกเห็นว่าอุบัติเหตุทางถนน สร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจและสังคมทั่วโลกอย่างมาก รวมถึงสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของไทย สร้างความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน จึงพิจารณาศึกษาและจัดทำรายงานผลการศึกษา เรื่อง ความปลอดภัย

^{๗๔} รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นต่อประเด็นของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. จัดทำโดย กรมการขนส่งทางราง, เมษายน ๒๕๖๔.

^{๗๕} มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๔ จาก https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2564/P_404499_1.pdf สืบต้นเมื่อวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๔.

ทางถนนและคุณภาพ พร้อมข้อเสนอแนะ เสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณา โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ดังนี้

เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๓ คณะกรรมการพิจารณาศึกษาความปลอดภัยทางถนน และคุณภาพ คณะกรรมการการคุณภาพ สภาผู้แทนราษฎร ได้เชิญผู้แทนจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ การคุณภาพระบบรางเข้าร่วมประชุม โดยผู้แทนกรรมการขนส่งทางราง กระทรวงคุณภาพ ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับ หน้าที่และอำนาจของหน่วยงาน ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟระดับ (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒) พร้อมเสนอแนวทางการลดและป้องกันอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟโดยใช้มาตรการ ๓E ประกอบด้วย มาตรการด้านวิศวกรรม (Engineering) มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) และมาตรการ ด้านการให้ความรู้ (Education) ซึ่งในภาพรวมเห็นควรเน้นการสอบสวนอุบัติเหตุอันตรายให้เสร็จโดยเร็ว ส่วนผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับแผนความมั่นคง/ปลอดภัยของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ประกอบด้วย (๑) มาตรการด้านบุคลากร เช่น การทดสอบพนักงานด้านการเดินรถ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด การจัดเจ้าหน้าที่เฝ้าระวังจากโทรศัพท์มือถือ เพื่อเฝ้าระวังป้องกันการก่อวินาศกรรม (๒) มาตรการด้านรถจักร รถพ่วง เช่น การตรวจสอบสภาพรถจักร การทดสอบการพ่วงรถ รับรถ และตัดรถ รวมถึงการให้ความสำคัญกับการทดลองระบบห้ามล้อและการจัดให้มี หน่วยกู้ภัยในแต่ละแขวงสถานี และ (๓) มาตรการด้านทาง เช่น การปรับทัศนวิสัยข้างทางรถไฟที่เป็นปัญหา อุปสรรคต่อการเดินรถให้มีความปลอดภัยมากที่สุด การสำรวจจุดตัดทางรถไฟที่เป็นทางลักษณะเด่น ที่สุดหรือมีความเสี่ยงต่อการเดินรถ เช่น ทางลาดชัน ทางโค้ง ทางแยก ทางตัด ทางขวาง ทางตัด ทางขวาง เป็นต้น โดยการปรับปรุงรื้อถอน หรือเพิ่มสีสัน ให้สวยงาม หรือเพิ่มสัญญาณเตือนต่างๆ ให้มีความชัดเจน^{๗๗}

รายงานผลการศึกษาได้ระบุถึงสภาพปัจจุบันความปลอดภัยด้านการคุณภาพทางระบบราง และมีข้อเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการดังนี้

(๑) รัฐสภាទรพิจารณาแก้ไขอัตราระวางโถงตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๒ และมาตรา ๖๓ โดยแก้ไขอัตราโถงปรับแก่ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามให้สูงขึ้น โดยการดำเนินการ อย่างเร่งด่วนให้แล้วเสร็จภายใน ๑ - ๒ ปี

(๒) การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรติดตั้งกล้องวงจรปิดเพิ่มเติมในจุดเสี่ยงเพื่อรักษา ความปลอดภัยและป้องปราบมิจฉาชีพ รวมถึงติดตั้งและพัฒนาระบบการแสดงตำแหน่ง (GPS) ของรถไฟ เพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ เช่น ระบบข้อมูลการเข้าออก ของขบวนรถแต่ละขบวนในแต่ละสถานี ตำแหน่งรถไฟที่แสดงเพื่อให้แต่ละทางแยกหรือจุดลักษณะเด่นได้ทราบ เป็นเวลาที่เหมาะสม และอาจแสดงผ่านสื่อต่างๆ เป็นต้น โดยการดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒ ปี^{๗๘}

เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาให้ความเห็นชอบ รายงานผลการศึกษา เรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคุณภาพ ซึ่งคณะกรรมการการคุณภาพพิจารณา เสนอ และส่งไปยังคณะกรรมการรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาดำเนินการ^{๗๙} โดยคณะกรรมการรัฐมนตรี ได้มอบหมายให้กระทรวงคุณภาพเป็นหน่วยงานหลักรับรายงานฉบับดังกล่าวพร้อมข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ของคณะกรรมการพิจารณาคุณภาพ สภาผู้แทนราษฎร ไปดำเนินการ แล้วสรุปผลการพิจารณาให้คณะกรรมการรัฐมนตรี

^{๗๗} รายงานการศึกษาเรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคุณภาพ ของคณะกรรมการการคุณภาพ สภาผู้แทนราษฎร, หน้า ๓๓ - ๓๔.

^{๗๘} แหล่งเดิม, หน้า ๑๐๓.

^{๗๙} เอกสารสรุปผลการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๓ จาก https://msbis.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/partliament_report/main_warehouse_dll.php ลิงก์ด้านมือ วันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๓.

ทราบ^{๔๐} ซึ่งต่อมากระทรวงศึกษาธิการได้รายงานผลการพิจารณาดังกล่าวให้คณะกรรมการรัฐมนตรีทราบว่า ข้อสังเกต และข้อเสนอแนะของคณะกรรมการอิทธิพลการการศึกษา สถาบันราชภัฏ มีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานด้านการจราจรและความปลอดภัยภาคคุณภาพ ในส่วนที่เกี่ยวกับการศึกษาทางระบบทางน้ำ และทางอากาศ เห็นควรให้มีการเพิ่มมาตรฐานด้านความปลอดภัยอย่างบูรณาการ เช่น การแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย การเข้มงวดผู้ประกอบการในการดูแลผู้โดยสาร เป็นต้น^{๔๑} โดยคณะกรรมการรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๔ รับทราบผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน และคุณภาพ ตามที่กระทรวงศึกษาธิการเสนอ^{๔๒}

๔.๔ คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ

เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๔ คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติได้จัดทำรายงานผลการพิจารณาที่ ๑๐๕๗/๒๕๖๔ เรื่อง ข้อเสนอแนะนโยบายการคุ้มครองสิทธิที่จะมีชีวิตอย่างปลอดภัยบนท้องถนน โดยมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเสนอต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี ให้ดำเนินมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ ทั้งการจัดให้มีระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ การส่งเสริมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีวินัย และเคารพกฎหมาย การดูแลให้ถนนมีลักษณะทางกายภาพที่ปลอดภัย รวมถึงการดูแลผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้รับการรักษาทางการแพทย์และการชดเชยเยียวยาที่เหมาะสมเป็นธรรม คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติได้ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับประเด็นอุบัติเหตุทางรถไฟฟ้า ในขณะที่มีข้อเสนอแนะฉบับนี้ รัฐไม่ได้ให้ความสำคัญกับมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนนเท่าที่ควร จุดอันตรายบนถนนที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงบ่อยครั้งรวมทั้งจุดตัดทางถนนและทางรถไฟฟ้ายังไม่ได้รับการแก้ไข รัฐบาลจึงควรสนับสนุนงบประมาณแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมแซมปรับปรุงถนนให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยอย่างเพียงพอ โดยให้ความสำคัญเป็นลำดับแรกกับจุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงบ่อยครั้ง เช่น บริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟฟ้า รวมทั้งจัดสรรงบประมาณสำหรับติดตั้งอุปกรณ์ข้างทาง เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น หรือดำเนินมาตรการอื่นใดเพื่อเตือนผู้ใช้ถนนให้ใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในจุดที่มีความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ ตลอดจนการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน^{๔๓}

จากการติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าวข้างต้นปรากฏว่า เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๔ คณะกรรมการรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบรายงานผลการพิจารณาเพื่อเสนอแนะนโยบายการคุ้มครองสิทธิที่จะมีชีวิตอย่างปลอดภัยบนท้องถนนของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ และมอบหมายให้กระทรวงมหาดไทยเป็นหน่วยงานหลักรับไปพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของข้อเสนอแนะดังกล่าว^{๔๔} และต่อมากระทรวงมหาดไทย โดยศูนย์อำนวยการ ดำเนินการในภาพรวมเสนอต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ได้สรุปผลการดำเนินการในภาพรวมเสนอต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถไฟฟ้า คือ การจัดทำแผนบูรณาการการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาล เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินการอย่างเข้มข้นและจริงจัง เพื่อให้สามารถลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนในห้วงเวลาดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยให้กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย จังหวัด กรุงเทพมหานคร และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น บูรณาการร่วมกันสำรวจ ตรวจสอบ

^{๔๐} หนังสือสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ บค ๑๖๐๓/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓ และหนังสือสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ บค ๐๕๐๓/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒ อكتوبر ๒๕๖๔

^{๔๑} หนังสือกระทรวงศึกษาธิการ ด่วนที่สุด ที่ กศ (ปศ) ๐๒๐๐.๔/๙๒ ลงวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๔

^{๔๒} หนังสือสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ บค ๐๕๐๓/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๔

^{๔๓} รายงานผลการพิจารณาของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ที่ ๑๐๕๗/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๔ เรื่อง ข้อเสนอแนะนโยบายการคุ้มครองสิทธิที่จะมีชีวิตอย่างปลอดภัยบนท้องถนน

^{๔๔} หนังสือสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ บค ๐๕๐๓/๔๙๘๘ ลงวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๔

จุดตัดทางรถไฟที่ได้รับอนุญาตและไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักษณะ) และกำหนดมาตรการและแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัยในการสัญจร^{๗๕} โดยกระทรวงคมนาคมได้เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรีเกี่ยวกับสรุปผลการดำเนินการที่กระทรวงมหาดไทยเสนอด้วยว่า ในช่วงเทศกาล การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการสำรวจจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และประกาศใช้เป็นบัญชีทางผ่านการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๙ ตามคำสั่งที่ไว้ใน ก.๒๔๑/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๙ และส่งให้ฝ่ายต่าง ๆ เพื่อทราบและรับไว้พิจารณาดำเนินการแล้ว จึงเห็นควรให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องใช้เป็นฐานข้อมูลเบื้องต้นในการกำหนดมาตรการและแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัยในการสัญจร และเห็นควรบูรณาการการดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ เนื่องจากทางตัดผ่านระหว่างทางถนนและทางรถไฟมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน เช่น หน่วยงานเจ้าของถนน หน่วยงานที่กำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัย เป็นต้น^{๗๖} ซึ่งต่อมาคณะกรรมการรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙ รับทราบรายงานสรุปผลการพิจารณาดำเนินการตามที่กระทรวงมหาดไทยโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเสนอ^{๗๗}

๕. ข้อพิจารณา

๕.๑ สิทธิในชีวิตและร่างกาย โดยเฉพาะสิทธิที่จะมีชีวิตอยู่อย่างปลอดภัย เป็นสิทธิที่ได้รับการรับรองไว้ในรัฐธรรมนูญและกฎหมายระหว่างประเทศด้านสิทธิมนุษยชน เมื่ออุบัติเหตุทางรถไฟเป็นสาเหตุ ประการหนึ่งที่ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชน รัฐจึงมีหน้าที่จัดให้มีมาตรการหรือแนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ และบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายเท่าที่จำเป็นเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมและเอื้ออำนวยให้ประชาชนสามารถดำเนินชีวิตอยู่อย่างปลอดภัย

๕.๒ ข้อมูลเชิงสถิติและข้อมูลการดำเนินการของหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟ แสดงให้เห็นว่า หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องรับทราบสภาพปัญหาและตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารจัดการทั้งในด้านนโยบายและด้านกฎหมาย ที่มุ่งไปสู่เป้าหมายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางรถไฟเพื่อความปลอดภัยของประชาชน เช่น การจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการเพื่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทั้งในระยะเร่งด่วนและระยะยาว การพัฒนาระบบอาณัติสัญญาณและมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการเดินรถให้ทันสมัยและครอบคลุมจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การพิจารณาแนวทางปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและมาตรการต่าง ๆ การให้ความสำคัญกับการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมไปถึงการส่งเสริมความรู้และปลูกฝังจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำข้อเสนอแนะนโยบายการคุ้มครองสิทธิที่จะมีชีวิตอย่างปลอดภัยบนห้องถนนของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ และข้อเสนอแนะตามรายงานผลการศึกษา เรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม ของคณะกรรมการธุรกิจการคมนาคม สถาบันแพนราษฎร์ ไปพิจารณาดำเนินการด้วยแล้ว

๕.๓ กรรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายประจำแห่งส่วนราชการ กรรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ มีหน้าที่โดยตรงในการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เช่น มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานการบำรุงทาง

^{๗๕} หนังสือศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ด่วนที่สุด ที่ นท ๐๖๐๖/๐๘๘๓๕ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙

^{๗๖} หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ กค(ปคร) ๐๘๐๗.๒/๔๙๒ ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙

^{๗๗} หนังสือสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๔๙๐๔๕ ลงวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๙

เป็นต้น และควบคุมหรือกำกับดูแลระบบขนส่งทางรางทั่วประเทศให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน อีกทั้งยังมีหน้าที่โดยตรงในการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศไทย เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางของประเทศไทยให้สามารถแข่งขันและเชื่อมต่อ กับการขนส่งรูปแบบอื่นทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศได้ เมื่อพิจารณาบทบาทหน้าที่ตามกฎหมายของ กรรมการขนส่งทางรางประกอบกับการดำเนินงานและแผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการในปัจจุบัน แสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าของการดำเนินการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางรถไฟบริเวณจุดตัด ทางรถไฟซึ่งเป็นจุดที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง อีกทั้งยังมีความคืบหน้าในการตระหนาย ว่าด้วยการขนส่งทางรางโดยเฉพาะ หรือร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ที่จะกำหนดมาตรฐาน หน้าที่และความรับผิดชอบผู้เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัย การป้องกันอุบัติเหตุ และการประกันความเสียหาย รวมไปถึงการอำนวยความสะดวกความสะดวกแก่ประชาชนในการใช้บริการระบบการขนส่งทางราง

๕.๔ เมื่อพิจารณาการดำเนินการของหน่วยงานที่มีภารกิจโดยตรงในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางรถไฟ ประกอบกับความสำคัญและจำเป็นเร่งด่วนในการเสนอแนะมาตรการหรือแนวทาง ในการส่งเสริมและคุ้มครองสิทธิมนุษยชน รวมทั้งการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สอดคล้องกับ หลักสิทธิมนุษยชน สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติโดยสำนักกฎหมายจึงเห็นควรติดตาม การดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และหากพบว่าการดำเนินงาน หรือบทบัญญัติของกฎหมายใดไม่สามารถป้องกันหรือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางรถไฟอย่างมีประสิทธิภาพ หรือมีผลกรอบต่อสิทธิในการมีชีวิตอยู่อย่างปลอดภัยของประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ สำนักงานคณะกรรมการ สิทธิมนุษยชนแห่งชาติโดยสำนักกฎหมายจะเสนอต่อคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติเพื่อพิจารณาจัดทำ ความเห็นหรือข้อเสนอแนะตามหน้าที่และอำนาจต่อไป

สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ

สำนักกฎหมาย

๒๙ กันยายน ๒๕๖๔