

กระทู้ถามที่ ๐๓๙ ร.

สภาผู้แทนราษฎร

๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๖

เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ถาถามนายรัฐมนตรี ดังต่อไปนี้

ด้วยปัจจุบันบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนนั้น บริเวณนี้มีปริมาณการจราจรผ่านจุดตัดจำนวนมาก และเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสูงมากขึ้นทุกปี เนื่องจากทางรถไฟกับถนนต่างระดับกัน เช่น กรณีจุดตัดรถไฟถนนรางโพธิ์ - พรหมแดน แขวงเอกชัย เขตบางบอน กรุงเทพมหานคร มีจุดตัดระหว่างถนนพระราม ๒ เข้ามายังสถานีรถไฟ ถนนมีสภาพชำรุดทรุดโทรม ถนนต่างระดับกัน ในช่วงเวลาเร่งรีบมีรถวิ่งสัญจรสวนกันไปมาเป็นจำนวนมาก ชะลอขึ้นเนินถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ประชาชนได้สอบถามไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบ แต่ก็ยังไม่ได้รับการแก้ไขปัญหามา จึงขอเรียนถามว่า

๑. รัฐบาลมีมาตรการสำรวจตรวจสอบจุดตัดทางรถไฟกับถนน ที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน และมีความเสี่ยงสูง หรือไม่ อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๒. รัฐบาลมีแผนงานโครงการติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือนไฟกระพริบตลอดเวลา และเนินชะลอความเร็วบริเวณจุดตัดทั่วประเทศ หรือไม่ อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๓. รัฐบาล มีแนวทางแก้ไขปัญหาคัดรถไฟถนนรางโพธิ์ - พรหมแดน แขวงเอกชัย เขตบางบอน กรุงเทพมหานคร หรือไม่ อย่างไร และหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบ ขอทราบรายละเอียด

ขอให้ตอบในราชกิจจานุเบกษา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

ณัฐชา บุญไชยอินสวัสดิ์

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคก้าวไกล

กรุงเทพมหานคร

คำตอบกระทู้ถามที่ ๐๓๙ ร.

ของ นายณัฐชา บุญไชยอินสวัสดิ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคก้าวไกล กรุงเทพมหานคร
เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน

ข้าพเจ้า นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี ขอตอบกระทู้ถาม เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ของท่านสมาชิกผู้มีความสนใจ ตามที่ได้รับรายงานจากกระทรวงคมนาคม ดังนี้

คำตอบข้อที่ ๑

จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม ขอเรียนว่า ปัญหาอุบัติเหตุที่จุดตัดทางรถไฟกับถนน อันก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนประกอบไปด้วยปัจจัยด้านคน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพบริเวณจุดตัดทางรถไฟ และปัจจัยด้านพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนมากที่สุด จุดตัดที่เป็นทางลัดผ่านที่ประชาชนทำขึ้นมาใช้สัญจรข้ามทางรถไฟเป็นจำนวนมากเพื่อความสะดวกโดยไม่ได้คำนึงถึงความปลอดภัย จึงทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่เป็นทางลัดผ่านบ่อยครั้ง เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว กระทรวงคมนาคมจึงได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ ๒๒๑/๒๕๖๖ สั่ง ณ วันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนน เพื่อให้ความเห็น เสนอแนะแนวทางและมาตรการที่เหมาะสมต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยในการอนุญาต ปรับปรุง แก้ไขหรือยกเลิกจุดตัดทางรถไฟกับถนน รวมทั้งกำหนดแนวทางและมาตรการเพื่อป้องกัน บรรเทา และแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน กำหนดแนวทางและมาตรการการควบคุม และปิดทางลัดผ่านทั่วประเทศ เพื่อป้องกันปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ และรองรับแผนการพัฒนาระบบรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย และกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่าน และอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับถนนเพื่อให้การดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นไปด้วยความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

สำหรับมาตรการด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ที่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้มีการดำเนินการ ได้แก่

๑. การรวบรวมข้อมูลบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งให้ถูกต้องตรงกัน ทั้งชื่อจุดตัดและตำแหน่งที่ตั้ง โดยมอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมกับกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ร่วมกันสำรวจและยืนยันข้อมูลเพื่อนำไปประกอบการแก้ไขปัญหาร่วมกันต่อไป

๒. การตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่เป็นจุดอับสายตา หรือมองไม่เห็น ในเวลากลางคืน โดยมอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตรวจสอบ และปรับปรุงภูมิทัศน์ในเส้นทางเดินรถให้มีความปลอดภัย ไม่บดบังสายตาอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการย้ายสิ่งปลูกสร้าง เช่น ป้ายเตือนจุดทางรถไฟไม่ให้อยู่ในจุดอับสายตา เป็นต้น

๓. การจัดเจ้าหน้าที่มาเฝ้าประจำจุดตัดทางรถไฟที่เป็นทางลัดผ่านทั่วประเทศ รวมทั้งจุดตัดที่อยู่ระหว่างรอเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนายสถานีรถไฟส่งมอบข้อมูลตารางเวลาการเดินรถไฟให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เพื่อขอรับการสนับสนุนบุคลากรในการเฝ้าระวังจุดตัดทางรถไฟ เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนงบประมาณต่อไป

๔. การรณรงค์เรื่องการสร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนและการเคารพกฎหมายจราจร รวมทั้งให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินรถไฟ เช่น เวลาขบวนรถผ่านจำนวนเที่ยว เป็นต้น ผ่านหอกระจายข่าว เสียงตามสายและช่องทางอื่น ๆ เพื่อให้ประชาชนรับทราบและเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษในการข้ามทางรถไฟ

๕. การรถไฟแห่งประเทศไทยมอบให้สารวัตรแขวงบำรุงทางหรือนายสถานีรถไฟทั่วประเทศเข้าร่วมประชุมกับนายอำเภอ เพื่อประสานการปฏิบัติและร่วมกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนอย่างสม่ำเสมอ

๖. การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณามอบหมายผู้มีอำนาจในการตัดสินใจเข้าร่วมในการประชุมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาที่ดินผังเมือง การจัดการจราจร ในจังหวัดที่ทางรถไฟผ่านเข้าร่วมประชุมด้วยทุกครั้ง

๗. การรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมกับกระทรวงมหาดไทยและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตรวจสอบเพื่อปิดทางลัดผ่านที่ไม่มีความจำเป็นและเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูง โดยจัดหาเส้นทางสัญจรใหม่ที่มีความปลอดภัยให้กับประชาชนในพื้นที่ได้ใช้เดินทางแทนจุดทางผ่านเดิม ซึ่งทางลัดผ่านหลายแห่งเคยมีอุบัติเหตุขึ้นหลายครั้งเกิดขึ้นกับคนนอกพื้นที่ จึงควรให้ท้องถิ่นที่ใช้ทางลัดผ่านได้ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางในภาพรวมและมีจิตสำนึกสาธารณะร่วมรับผิดชอบด้วย และไม่ให้เกิดทางลัดผ่านแห่งใหม่ขึ้นอีก

๘. ขอความร่วมมือกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก่อสร้างเนินชะลอความเร็วเพื่อชะลอความเร็วของรถก่อนถึงบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

๙. การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณากำหนดให้พนักงานขับรถไฟเปิดไฟหน้าขบวนรถไฟในเวลากลางวันเพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์หรือคนข้ามทางรถไฟสามารถสังเกตเห็นรถไฟได้อย่างชัดเจน รวมทั้งเปิดหวูดรถไฟก่อนถึงจุดตัดรถไฟที่ทางผ่านเสมอระดับเพื่อเตือนผู้ใช้ทางในบริเวณใกล้เคียงด้วย

ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวข้างต้นเป็นมาตรการป้องกันทางกายภาพ สำหรับเรื่องวินัยของผู้ขับขี่จำเป็นที่จะต้องมีการกวดขันให้เกิดผลในทางปฏิบัติ โดยความร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไป

คำตอบข้อที่ ๒

จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม ขอเรียนว่า ทางผ่านที่ได้รับอนุญาตเป็นทางผ่านที่ถูกต้องจะมีรายการสิ่งปลูกสร้างและรายการอุปกรณ์กั้นถนน ตามประเภทเครื่องกั้นถนนตามมาตรฐานงานก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับที่ระบุไว้ในหลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ กำหนดไว้ ในส่วนของฝ่ายการช่างโยธา มีการตั้งงบประมาณประจำปี ประเภทบัญชี ๒๒๑ (รั้วและเครื่องหมาย) เพื่อจัดทำป้ายหยุด

และป้ายรูปรถไฟที่ใช้ในการติดตั้งในจุดตัดทางรถไฟที่เป็นทางลัดผ่าน แต่การดำเนินการติดตั้งป้ายหยุดป้ายรูปรถไฟในจุดตัดทางรถไฟที่เป็นทางลัดผ่านนั้น ต้องผ่านการพิจารณาจากเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องของการรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมกับเจ้าหน้าที่ส่วนท้องถิ่น เพื่อพิจารณาร่วมกันว่าทางลัดผ่านนั้นสมควรคงไว้หรือสมควรปิดกั้น ส่วนเนิ่นชะลอความเร็วนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ตั้งงบประมาณในส่วนนี้

อย่างไรก็ตามการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุที่จุดตัดทางรถไฟกับถนน อันก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เพื่อให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนเป็นไปด้วยความรวดเร็วจากการทำงานร่วมกันแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานทุกภาคส่วน โดยมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

๑. เห็นควรปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานให้มีความชัดเจน และรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยแก้ไขลดขั้นตอนการดำเนินงานการอนุญาตจุดตัดทางรถไฟกับถนน (จุดตัดเสมอระดับทางรถไฟ จุดตัดทางข้าม/ทางลอด) แต่ไม่กระทบต่อการพิจารณาในส่วนงานที่เกี่ยวข้องของการรถไฟแห่งประเทศไทย และแก้ไขรายละเอียดหลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์

๒. เห็นควรปรับปรุงแก้ไขให้ยกเลิกการจัดทำหนังสือสัญญาใช้สิทธิ์เหนือพื้นดินพร้อมยกเว้นค่าธรรมเนียมในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อความปลอดภัยในการใช้ถนนและการเดินขบวนรถไฟ อันเป็นประโยชน์ของประชาชนเป็นสำคัญ โดยเปลี่ยนให้เป็นการจัดทำบันทึกความร่วมมือระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับหน่วยงานเจ้าของถนน (MOU) เป็นการให้สิทธิ์หน่วยงานเจ้าของถนนในการก่อสร้างถนนจุดตัดเสมอระดับทางรถไฟ และทางข้าม/ทางลอด การติดตั้งเครื่องกั้นถนน การติดตั้งป้ายจราจร สัญลักษณ์จราจรบนผิวทางไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณไฟต่าง ๆ รวมทั้งการบำรุงรักษาในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามเงื่อนไขตามบันทึกข้อตกลงและไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยแต่อย่างใด ทั้งนี้ เห็นควรมอบหมายให้ประธานคณะทำงานร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนเป็นผู้ลงนามในบันทึกข้อตกลง (MOU) ตามแบบมาตรฐานที่ผ่านการพิจารณากลับกรองของสำนักงานอำนวยการแล้วเมื่อผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยอนุมัติทางผ่านนั้น ๆ

๓. เห็นควรยกเลิกการแจ้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงพื้นผิวการจราจรในเขตทางรถไฟและการติดตั้งเครื่องกั้นถนน รวมทั้งค่าจัดจ้างพนักงานเช่นแผงกั้นทางรถไฟและค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างอื่น ๆ เนื่องจากมอบหมายให้หน่วยงานเจ้าของถนนดำเนินการก่อสร้างเครื่องกั้นถนนพื้นผิวการจราจรและจัดจ้างคนเช่นแผงกั้นเอง ยกเว้นได้รับการประสานหรือแจ้งให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการในส่วนงานใดจึงให้แจ้งค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวข้อง แต่หากมีค่าใช้จ่ายในการรื้อย้ายเสาสัญญาณ หรืออุปกรณ์อื่นใดของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้แจ้งค่าใช้จ่ายดังกล่าวให้กับหน่วยงานเจ้าของถนนทราบต่อไป

๔. เห็นควรกำหนดแนวทางการบริหารจัดการจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางรถไฟ ทางข้าม/ทางลอด โดยการบูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วน

๕. เห็นควรกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างยั่งยืน โดยกำหนดจำนวนทางลัดที่แท้จริงในบัญชีทางผ่านของการรถไฟแห่งประเทศไทย และดำเนินการแก้ไขแบบบูรณาการกับทุกภาคส่วนผ่านกลไกคณะอนุกรรมการกลั่นกรองแก้ไขปัญหาดังกล่าวระดับจังหวัด หรือคณะทำงานแก้ไขปัญหาดังกล่าวอำเภอ (ถ้ามี) โดยการร่วมกันจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างทางการรถไฟแห่งประเทศไทยกับหน่วยงานเจ้าของถนนและดำเนินการติดตั้งเครื่องกั้นถนนในทุกจุดตัดทางผ่านเสมอระดับที่เห็นสมควรเป็นทางผ่านที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้อง หรือหน่วยงานเจ้าของถนนอำนวยความสะดวกโดยมีหน้าที่จัดให้มีคนเซ็นแซงกั้นการจราจรในทางลัดแบบผ่อนปรนตามความเห็นชอบของคณะอนุกรรมการกลั่นกรอง และแก้ไขปัญหาดังกล่าว ระดับจังหวัด รวมทั้งเฝ้าระวังไม่ให้เกิดทางลัดนอกบัญชีทางผ่านของการรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้นอีกเด็ดขาด

๖. เห็นควรให้เริ่มต้นดำเนินการ (Pilot Project) ตามแนวทางการบริหารจัดการจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางรถไฟ ทางข้าม/ทางลอด โดยการบูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วนตามนโยบายรัฐบาล และนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย และแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างยั่งยืนกับทางลัด กม. ๕๐+๔๕๕.๒๐ บริเวณที่หยุดรถคลองแขวงกลั่น จังหวัดฉะเชิงเทรา

๗. เห็นควรกำหนดให้กองควบคุมการปฏิบัติการ ในฐานะเลขานุการคณะทำงานร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางรถไฟกับถนนรับผิดชอบ เป็นหน่วยงานบูรณาการ (One Stop Service) ในการติดตามแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางรถไฟ ทางข้าม/ทางลอด และประสานการปฏิบัติกับหน่วยงานภายนอก และหน่วยงานภายในเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับจุดตัดทางรถไฟ ทางข้าม/ทางลอดให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

๘. เห็นควรรายงานการปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานในการขออนุญาตจุดตัดทางรถไฟกับถนน แนวทางการบริหารจัดการจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางรถไฟ ทางข้าม/ทางลอด โดยการบูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วน ตามนโยบายของรัฐบาลและนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย และแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างยั่งยืน ให้กับคณะทำงานร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางรถไฟกับถนนกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและปรับปรุงแก้ไขหลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงแก้ไขดังกล่าวต่อไป

คำตอบข้อที่ ๓

รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคม ขอเรียนว่า จุดตัดรถไฟถนนรางโพธิ์ - พรหมแดน เป็นทางผ่านเสมอระดับ (ทางลัดที่ไม่ได้รับอนุญาต) อยู่ในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ กม. ๑๖+๓๐๐.๐๐ ย่านสถานีรางโพธิ์ ในเส้นทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย มีความกว้างของถนน ๘.๐๐ เมตร ขนาด ๒ ช่องจราจร ผิวจราจรชนิดลาดยางแอสฟัลท์ติกคอนกรีต ซึ่งสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร ได้เคยขออนุญาตขยายถนน ในแนวเขตทางรถไฟและขยายทางผ่านดังกล่าว เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง ๒๐.๐๐ เมตร ขนาด ๔ ช่องจราจร ที่ กม. ๑๖+๒๙๑.๖๐ ถึง กม. ๑๖+๓๑๑.๖๐

ตามโครงการก่อสร้างปรับปรุงซอยพระรามที่ ๒ ซอย ๘๒ จากถนนพระรามที่ ๒ ถึงสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว (สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติฯ บางบอน) พื้นที่เขตบางบอน กรุงเทพมหานคร แต่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ตรวจสอบและพิจารณาแล้วเนื่องจากเป็นทางลัดผ่านไม่อยู่ในหลักเกณฑ์การพิจารณาตัดผ่าน ซึ่งปัจจุบันมีขบวนรถไฟผ่านจุดนี้ จำนวน ๓๔ ขบวน/วัน มีความหนาแน่นหากคงเป็นทางผ่านเสมอระดับ จะเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การสร้างเป็นทางผ่านต่างระดับจะปลอดภัยมากกว่า ปัจจุบันทางลัดผ่านดังกล่าวยังไม่สามารถปิดและยกเลิกได้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการติดตั้งสัญญาณจราจร ป้ายเตือน และจัดเจ้าหน้าที่ทำการเซ็นผังปิดกั้นถนนขณะขบวนรถไฟวิ่งผ่านเพื่อความปลอดภัยต่อขบวนรถและประชาชนที่ใช้เส้นทางดังกล่าว

อย่างไรก็ดี หากหน่วยงานเจ้าของถนนซึ่งอยู่ในพื้นที่ นำเรื่องขออนุญาตเสนอเข้าคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและแก้ไขปัญหาคู่ตัดทางรถไฟกับถนนโดยตรง เพื่อให้คณะกรรมการให้ความเห็น เสนอแนะแนวทางและมาตรการที่เหมาะสมในการอนุญาต ปรับปรุง แก้ไข หรือยกเลิกจุดตัดทางรถไฟกับถนน รวมทั้งกำหนดแนวทางและมาตรการเพื่อป้องกัน บรรเทา และแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนต่อไป เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น