



หน้าแรก / ธุรกิจ-เศรษฐกิจ / เศรษฐกิจ

## 'จุดตัดทางรถไฟ' จุดเสี่ยงซ่อนอันตราย แฉยกเครื่องทั้งระบบลดโศกนาฏกรรมซ้ำ

20 พ.ค. 2569 - 09:00



- นักวิชาการธรรมศาสตร์ชี้ 'จุดตัดทางรถไฟ' เป็นพื้นที่เสี่ยงเชิงระบบ ไม่ใช่แค่ปัญหาวินัยผู้ขับขี่ แฉรัฐเร่งอัปเดตข้อมูลเมือง ปริมาณจราจร และโครงสร้างถนนให้ทันบริบทปัจจุบัน
- ชี้ระบบความปลอดภัยที่ดี ต้องออกแบบเพื่อ "ความผิดพลาดของมนุษย์" เสนอเชื่อมต่อข้อมูลจราจร-ระบบรางแบบ Real-time ลดปัญหาารถติดค้างบนราง



### 'จุดตัดทางรถไฟ' จุดอ่อนเมืองไทย เมื่อระบบจราจรยังตามไม่ทันความเปลี่ยนแปลงของเมือง

เหตุการณ์รถไฟชนรถโดยสารประจำทางบริเวณจุดตัดทางรถไฟมักกะสัน-โศกดินแดง กลายเป็นอีกครั้งที่ปลุกคำถามสำคัญต่อระบบความปลอดภัยบริเวณ "จุดตัดทางรถไฟ" ของไทย ว่าปัญหาแท้จริงอาจไม่ได้อยู่แค่ความผิดพลาดของผู้ขับขี่ แต่คือ "ช่องโหว่เชิงระบบ" ที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างจริงจัง

ภาณุเดช ชุ่มเย็น อาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์มองว่า จุดตัดระหว่างถนนกับระบบราง เป็นพื้นที่ที่มี "ความขัดแย้งของการจราจร" สูงโดยธรรมชาติ เพราะทั้งระบบถนนและระบบรางต่างต้องการรักษาความต่อเนื่องของการเดินทาง



ระมัดระวังของผู้ใช้ถนนเพียงอย่างเดียว

## 'รถไฟหยุดไม่ทัน' ความจริงที่ระบบต้องออกแบบเผื่อไว้

หนึ่งในข้อเท็จจริงสำคัญของระบบราง คือ “รถไฟไม่สามารถเบรกหรือหลบหลีกได้เหมือนรถยนต์” ภาณุเดช อธิบายว่า แม้พนักงานขับรถไฟจะมองเห็นสิ่งกีดขวางล่วงหน้า แต่ระยะเบรกของขบวนรถไฟมีจำกัด โดยเฉพาะในเขตเมืองที่มีจุดตัดหนาแน่นและการจราจรซับซ้อน



“หลายประเทศจึงเลือกแก้ปัญหาด้วย ‘การออกแบบระบบตั้งแต่ต้นทาง’ เช่น ระบบปิดกั้นอัตโนมัติ กล้องตรวจจับสิ่งกีดขวาง ระบบวิเคราะห์การจราจรแบบ Real-time สัญญาณไฟจราจรที่เชื่อมกับระบบรางโดยตรง เพื่อลดโอกาสเกิดเหตุ ก่อนที่ความผิดพลาดของมนุษย์จะกลายเป็นโศกนาฏกรรม”

## สถิติ ‘จุดตัดทางรถไฟ’ ไทยยังน่าห่วง ไทยมี ‘จุดตัดเสมอระดับ’ หลายพันแห่งทั่วประเทศ

ข้อมูลจาก State Railway of Thailand ระบุว่า ประเทศไทยมี “จุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ” หรือจุดตัดระหว่างถนนกับรางรถไฟมากกว่า 2,500 จุดทั่วประเทศ โดยหลายจุดไม่มีไม้กั้นอัตโนมัติ ไม่มีสัญญาณเตือนครบถ้วน และอยู่ในชุมชนเมืองหรือพื้นที่การจราจรหนาแน่น





นักวิชาการชี้ว่า ปัญหาสำคัญคือ 'ข้อมูลเมือง' ไม่ได้ถูกอัปเดตให้สอดคล้องกับสภาพการใช้งานจริง เพราะปัจจุบันกรุงเทพฯและปริมณฑล มีจำนวนรถจดทะเบียนสะสมมากกว่า 20 ล้านคัน ความหนาแน่นของการเดินทางเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง การก่อสร้างอาคารและโครงสร้างพื้นฐานใหม่จำนวนมาก แต่หลายจุดตัดทางรถไฟยังใช้รูปแบบการจัดการจราจรแบบเดิม ทำให้ระบบสัญญาณไฟไม่สามารถตอบสนองต่อสภาพรถติดจริงได้ทันเวลา

ภาณุเดช ระบุว่า หากระบบสามารถเชื่อมข้อมูลกันแบบ Real-time ได้ ก็จะช่วยลดปัญหาการติดค้างบนราง เช่น เมื่อพื้นที่ด้านหน้าจุดตัดเริ่มเต็ม ระบบสัญญาณควรชะลอการปล่อยรถเพิ่มหรือแจ้งเตือนล่วงหน้าอัตโนมัติ

## โลกใช้ AI และ 'Smart Crossing' ลดความเสี่ยง

หลายประเทศเริ่มพัฒนา "Smart Railway Crossing" หรือจุดตัดอัจฉริยะ โดยใช้ AI วิเคราะห์การจราจร กล้องตรวจจับวัตถุ เช่น เซอร์แจ็กเตือน ระบบสื่อสารระหว่างถนนกับรถไฟ เช่น ญี่ปุ่น และยุโรป ที่มีการใช้ระบบตรวจจับรถติดค้างบนราง และสั่งเตือนขบวนรถไฟอัตโนมัติทันที แนวทางเหล่านี้ถูกมองว่า อาจเป็นโมเดลสำคัญที่ไทยสามารถนำมาปรับใช้ในอนาคต โดยเฉพาะในเขตเมืองที่มีปริมาณรถหนาแน่น

## "ระบบที่ดี ต้องยอมรับว่ามนุษย์ผิดพลาดได้"

ภาณุเดช ทิ้งท้ายว่า การหาผู้รับผิดชอบยังเป็นเรื่องจำเป็น แต่สิ่งสำคัญกว่าคือการ "ถอดบทเรียนเชิงระบบ" เพราะในมุมมองวิศวกรรมความปลอดภัย ระบบที่ดีไม่ควรออกแบบโดยคาดหวังว่า "มนุษย์จะไม่ผิดพลาด" แต่ต้องออกแบบให้สามารถลดผลกระทบได้ แม้เกิดความผิดพลาดขึ้นจริง และนั่นอาจเป็นโจทย์ใหญ่ของระบบจราจรไทยในอนาคต ว่าจะเปลี่ยนจาก "การแก้ปัญหาหลังเกิดเหตุ" ไปสู่ "การป้องกันความเสี่ยงล่วงหน้า" ได้หรือไม่

**ข้อมูลอ้างอิง:** State Railway of Thailand , ม.ธรรมศาสตร์, ข้อมูลอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟจากรายงานด้านความปลอดภัยระบบรางของไทย ,กรณีศึกษา ระบบ Smart Crossing จากญี่ปุ่นและยุโรป









วันที่: 19 พฤษภาคม 2569

ประเทศไทย  
THAILAND 31.100272E

# ไทยโพสต์

Search  
LINE : @THAPOST

- การเมือง
- ข่าวเด่น
- คอลัมน์
- เศรษฐกิจ
- ต่างประเทศ
- บันเทิง
- สังคม
- ไทยโพสต์ TV

- ข่าว 8:30 "นศ. IT" อดเรียน
- สัมภาษณ์ "นศ. IT" อดเรียน
- สัมภาษณ์ "นศ. IT" อดเรียน
- สัมภาษณ์ "นศ. IT" อดเรียน

## จุดตัดมรณะ นักวิชาการ มธ. ชี้ต้องแก้เชิงระบบ หยุดอุบัติเหตุซ้ำซาก

19 พฤษภาคม 2569 เวลา 12:44 น.



นักวิชาการธรรมศาสตร์ ชี้ "จุดตัดทางรถไฟ" เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อแรงทอร์ชันในระบบ หรือ สิ่งกีดขวางขบวนรถอาจถึงอุบัติเหตุอย่างจริงจัง เพื่อยับยั้งการเกิดเหตุซ้ำ แม้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะยังไม่ปลดล็อกข้อจำกัดให้รถไฟวิ่งเร็วขึ้น หรือ เพิ่มขีดความสามารถของรถจักรในการจัดการความเสี่ยง สนับสนุนการตัดสินใจของผู้ปฏิบัติงาน ผลการพิจารณาทางเทคนิคของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว

19 พฤษภาคม 2569 - ดร.จายุเดช กุ่มมณี อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) เปิดเผยว่า เบื้องต้น จากเหตุการณ์รถไฟชนรถโดยสารประจำทางบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ถนนพหลโยธิน-ดินแดง นอกจากประเด็นด้านประสิทธิภาพการตัดสินใจในกรณีฉุกเฉินแล้ว สิ่งที่ต้องให้ความสำคัญซึ่งมากสุดคือเรื่องเชิงวิศวกรรมของรางและระบบ โดยแนะนำการจัดการพื้นที่จุดตัดระหว่างระบบรางและระบบราง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความซับซ้อนและมีโอกาสเกิดความเสี่ยงต่อการจราจรที่ติดขัด

ดร.จายุเดช กล่าวว่า หากพิจารณาในมุมของระบบราง ขณะพยายามระบบรางให้เคลื่อนที่ได้ช้าลงเนื่องจากต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัย และที่ในมุมของระบบราง รถไฟฟ้าเป็นต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านวิศวกรรมและสามารถแก้ปัญหาได้บ้าง แต่เมื่อพิจารณาในมุมจุดตัดระหว่างสองระบบทางรถไฟซึ่งเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุดคือเรื่องระบบรางและระบบราง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความซับซ้อนและมีโอกาสเกิดความเสี่ยงต่อการจราจรที่ติดขัด

"จุดตัดที่เสี่ยงของระบบรางไม่ใช่แค่จุดตัดที่ตรงไปตรงมาแต่ยังมีจุดตัดที่ซับซ้อนมากขึ้นเรื่อยๆ เช่น จุดตัดที่ทางรถไฟตัดผ่านถนนหรือตัดผ่านรางรถไฟ ซึ่งมีความเสี่ยงสูงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีฉุกเฉินที่ผู้ขับขี่ต้องตัดสินใจอย่างรวดเร็ว ซึ่งการตัดสินใจที่ผิดพลาดอาจนำไปสู่อุบัติเหตุได้"

ดร.จายุเดช กล่าวต่อไปว่า การปรับปรุงการบริหารจัดการบริเวณจุดตัดจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับรถที่วิ่งผ่านระบบราง ระบบราง และรถโดยสาร เพื่อที่จะสามารถตัดสินใจได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จำเป็นต้องมีการบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การจราจร การขนส่ง และการประเมินความเสี่ยงบริเวณจุดตัด เพื่อให้การบริหารจัดการสามารถลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากได้

"หากบริหารจัดการได้อย่างเหมาะสม เราจะสามารถลดความเสี่ยงบริเวณจุดตัดทางรถไฟหรือจุดตัดที่เสี่ยงของระบบรางได้ แต่ถ้าหากไม่มีการจัดการความเสี่ยงบริเวณจุดตัดให้เหมาะสมแล้ว ก็อาจนำไปสู่อุบัติเหตุซ้ำซากได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีฉุกเฉินที่ผู้ขับขี่ต้องตัดสินใจอย่างรวดเร็ว ซึ่งการตัดสินใจที่ผิดพลาดอาจนำไปสู่อุบัติเหตุได้"

นักวิชาการธรรมศาสตร์ กล่าวอีกว่า หากสามารถพัฒนาการแก้ปัญหาหรือหาหนทางใหม่ในลักษณะ Real-time ได้ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยงบริเวณจุดตัดได้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีฉุกเฉินที่ผู้ขับขี่ต้องตัดสินใจอย่างรวดเร็ว ซึ่งการตัดสินใจที่ผิดพลาดอาจนำไปสู่อุบัติเหตุได้

"ปัจจุบัน ความปลอดภัยบริเวณจุดตัดหลายแห่งยังขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้ปฏิบัติงานและผู้ขับขี่ในขณะรถเคลื่อนที่ ซึ่งข้อมูลเชิงวิศวกรรมที่ขาดหายไปเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยงบริเวณจุดตัดได้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีฉุกเฉินที่ผู้ขับขี่ต้องตัดสินใจอย่างรวดเร็ว ซึ่งการตัดสินใจที่ผิดพลาดอาจนำไปสู่อุบัติเหตุได้"

นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในมิติทางวิศวกรรม ทั้งเชิงโยธา และระบบบริหารความเสี่ยงแบบ Real-time มาถึงเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบริเวณจุดตัดมากขึ้น ซึ่งในอนาคตหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาถึงความปลอดภัยของระบบรางและระบบรางให้มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีฉุกเฉินที่ผู้ขับขี่ต้องตัดสินใจอย่างรวดเร็ว ซึ่งการตัดสินใจที่ผิดพลาดอาจนำไปสู่อุบัติเหตุได้

"การระบุความรับผิดชอบของผู้เกี่ยวข้องเป็นสิ่งสำคัญในการระบุการเกิดอุบัติเหตุ แต่การลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่ไม่สามารถระบุสาเหตุได้เป็นสิ่งสำคัญในการจัดการความเสี่ยงบริเวณจุดตัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีฉุกเฉินที่ผู้ขับขี่ต้องตัดสินใจอย่างรวดเร็ว ซึ่งการตัดสินใจที่ผิดพลาดอาจนำไปสู่อุบัติเหตุได้"

ดร.จายุเดช กล่าวว่า การลดจำนวนขบวนรถไฟที่เข้าสู่พื้นที่ในขณะเกิดเหตุอาจลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดในระยะสั้นได้บางส่วน อย่างไรก็ตาม แนวทางดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการให้บริการของระบบรางและระบบรางได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีฉุกเฉินที่ผู้ขับขี่ต้องตัดสินใจอย่างรวดเร็ว ซึ่งการตัดสินใจที่ผิดพลาดอาจนำไปสู่อุบัติเหตุได้

- ### NEWS UPDATE
- 12:22 น. กรมศุลกากร เรือบรรทุกขนานลง... ระบุเรือบรรทุกสินค้า 3...
  - 11:27 น. ตำรวจ ๑๒๐ ชุดจับกุมขบวนการ... 250...
  - 11:10 น. โศกนาฏกรรม ดินถล่มเมืองขอนแก่น... ๒๕๐...
  - 11:๐2 น. LIVE "สนธิ" ยานอวกาศ P |... ๒๕๐...
  - 11:๐1 น. สกปรกเมืองมรดก... ๒๕๐...



nationtv.tv

บันทึกไฟล์เมื่อ: อังคาร 19 พฤษภาคม 2569 เวลา 18:21

Site Value: 59,225

Rating: ★★★★★

PRValue (x3) 177,675

หัวข้อข่าว: นักวิชาการ มธ.แนะยกเครื่องจุดตัดทางรถไฟ อปเตดฝั่งเมืองลุดอุบัติเหตุซ้ำ

**ข่าว**  
นักวิชาการ มธ.แนะยกเครื่องจุดตัดทางรถไฟ อปเตดฝั่งเมืองลุดอุบัติเหตุซ้ำ

กรุงเทพฯ - นักวิชาการของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) แนะนำให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณายกระดับความปลอดภัยของจุดตัดทางรถไฟในเขตเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณฝั่งเมืองลุด ซึ่งเคยเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากในช่วงเวลาที่ผ่านมา

นายสมชาย วัฒนาภรณ์ อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (จุฬ.) ซึ่งเป็นที่ปรึกษาของกรมการขนส่งทางบก (กสท.) กล่าวว่า การที่กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะพิจารณาปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟในเขตเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณฝั่งเมืองลุด นั้นเป็นสิ่งจำเป็น เพราะจุดตัดทางรถไฟในบริเวณนี้มีความหนาแน่นของรถติดสูง และมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณฝั่งเมืองลุด ซึ่งเคยเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากในช่วงเวลาที่ผ่านมา

นายสมชาย วัฒนาภรณ์ กล่าวว่า การที่กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะพิจารณาปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟในเขตเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณฝั่งเมืองลุด นั้นเป็นสิ่งจำเป็น เพราะจุดตัดทางรถไฟในบริเวณนี้มีความหนาแน่นของรถติดสูง และมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณฝั่งเมืองลุด ซึ่งเคยเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากในช่วงเวลาที่ผ่านมา

**เกี่ยวกับผู้เขียน**

- นักข่าวอาวุโส ประจำภาคกลาง
- มีประสบการณ์การทำงานในสายงานนี้มาอย่างยาวนาน
- มีความเชี่ยวชาญในด้านการรายงานข่าว

**ข่าวที่เกี่ยวข้อง**

- กทม. เตรียมปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟในเขตเมือง
- อุบัติเหตุซ้ำซากที่จุดตัดทางรถไฟในเขตเมือง
- กรมการขนส่งทางบก ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

**Expert Analysis & Reporting**

นายสมชาย วัฒนาภรณ์ กล่าวว่า การที่กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะพิจารณาปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟในเขตเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณฝั่งเมืองลุด นั้นเป็นสิ่งจำเป็น เพราะจุดตัดทางรถไฟในบริเวณนี้มีความหนาแน่นของรถติดสูง และมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณฝั่งเมืองลุด ซึ่งเคยเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากในช่วงเวลาที่ผ่านมา

นายสมชาย วัฒนาภรณ์ กล่าวว่า การที่กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะพิจารณาปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟในเขตเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณฝั่งเมืองลุด นั้นเป็นสิ่งจำเป็น เพราะจุดตัดทางรถไฟในบริเวณนี้มีความหนาแน่นของรถติดสูง และมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณฝั่งเมืองลุด ซึ่งเคยเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากในช่วงเวลาที่ผ่านมา

**เช็กที่กดด้วย**

