

- ปัญหาขาดป้ายแนะนำที่บริเวณทางแยก

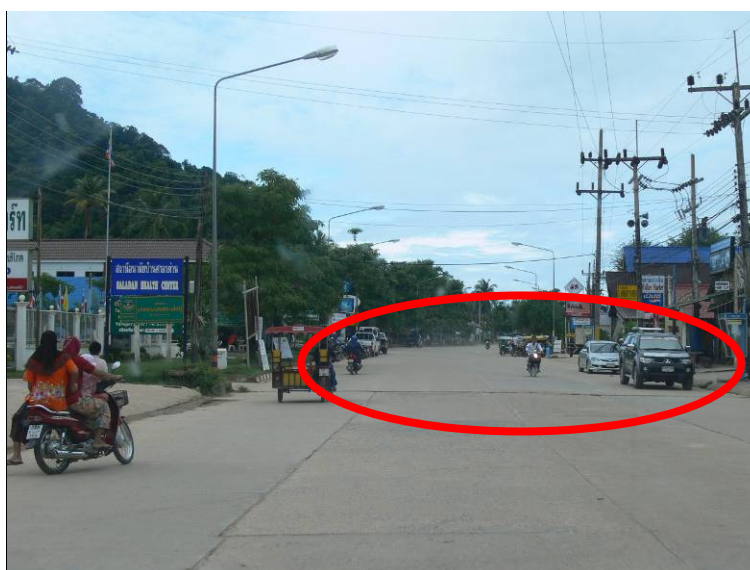
จากการสำรวจ พบว่า บนเกาะลันตาในหลายบริเวณบนถนนจะขาดป้ายจราจรแนะนำที่บริเวณทางแยก ซึ่งส่งผลให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสนในการเดินทาง ดังแสดงตัวอย่างปัญหาในรูปที่ 4.1-34



รูปที่ 4.1-34: ตัวอย่างสภาพปัญหาขาดป้ายแนะนำที่บริเวณทางแยก

- ปัญหาขาดเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

จากการสำรวจ พบว่า บนเกาะลันตาในหลายบริเวณบนถนนขาดเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ซึ่งส่งผลให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสนในการใช้ช่องจราจรและก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังแสดงตัวอย่างปัญหาในรูปที่ 4.1-35



รูปที่ 4.1-35: ตัวอย่างสภาพปัญหาขาดเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

5) เกาะภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต

- ปัญหาป้ายจราจรไม่เป็นตามแบบมาตรฐาน

จากการสำรวจ พบว่า บนเกาะภูเก็ตในหลายบริเวณมีป้ายแนะนำสถานที่บนเกาะภูเก็ตที่ไม่ตรงตามมาตรฐานและมีขนาดเล็กเกินไป ซึ่งส่งผลให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสนและไม่สามารถรับทราบข้อมูลได้ ดังแสดงตัวอย่างปัญหาในรูปที่ 4.1-36



รูปที่ 4.1-36: ตัวอย่างสภาพปัญหาป้ายจราจรไม่เป็นตามแบบมาตรฐาน

- ปัญหาป้ายจราจรมีโฆษณาปะปน

จากการสำรวจพบว่าบนเกาะภูเก็ตในหลายบริเวณมีป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวบนเกาะภูเก็ตแต่กลับมีโฆษณาอยู่ด้านล่างของป้าย ซึ่งส่งผลให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสนหรือขาดความน่าเชื่อถือจากนักท่องเที่ยว ดังแสดงตัวอย่างปัญหาในรูปที่ 4.1-37



รูปที่ 4.1-37: ตัวอย่างสภาพปัญหาป้ายจราจรมีโฆษณาปะปน

- ปัญหาขาดเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

จากการสำรวจ พบว่า บนเกาะภูเกิดในหลายบริเวณบนถนนขาดเครื่องหมายจราจรแบ่งช่องทางจราจรบนพื้นทาง ซึ่งส่งผลให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสนในการใช้ช่องจราจร และก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังแสดงตัวอย่างปัญหาในรูปที่ 4.1-38



รูปที่ 4.1-38: ตัวอย่างสภาพปัญหาขาดเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

- ปัญหาการติดตั้งป้ายจราจรซ้ำซ้อน

จากการสำรวจ พบว่า บนเกาะภูเกิดในหลายบริเวณบนถนนมีการติดตั้งป้ายจราจรซ้อนกัน ซึ่งส่งผลให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสนในการใช้ช่องจราจร และก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังแสดงตัวอย่างปัญหาในรูปที่ 4.1-39



รูปที่ 4.1-39: ตัวอย่างสภาพปัญหาการติดตั้งป้ายจราจรซ้ำซ้อน

▪ ปัญหาสัญญาณไฟจราจรชำรุด

จากการสำรวจ พบว่า ในหลายบริเวณบนถนนเกิดสัญญาณไฟจราจรเกิดความชำรุดและไม่พร้อมใช้งาน ซึ่งจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ที่จะต้องผ่านทางแยก ดังแสดงตัวอย่างปัญหาในรูปแบบที่ 4.1-40



รูปที่ 4.1-40: ตัวอย่างสภาพปัญหาสัญญาณไฟจราจรชำรุด

6) เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

จากการสำรวจโครงข่ายถนนบนเกาะตะรุเตา พบว่า สภาพของเครื่องหมายจราจร ได้แก่ ป้ายจราจรเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง (Road Marking) รวากันตก หลัคนำโค้ง (Guide Post) อยู่ในสภาพชำรุดและขาดการบำรุงรักษา โดยเฉพาะรวากันตกและหลัคนำโค้ง ซึ่งบางจุดชำรุดจากการเกิดอุบัติเหตุและยังไม่ได้รับการซ่อมแซม และอุปกรณ์สะท้อนแสงต่าง ๆ อยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์



รูปที่ 4.1-41 : ตัวอย่างสภาพรวากันตกชำรุดและไม่ได้ซ่อมแซม



รูปที่ 4.1-42 : ตัวอย่างสภาพหลักนำโค้งขาดอุปกรณ์สะท้อนแสง



รูปที่ 4.1-43 : ผิวทางที่ไม่มีเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง (Road Marking)

4.1.3 ปัญหาการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทางถนน

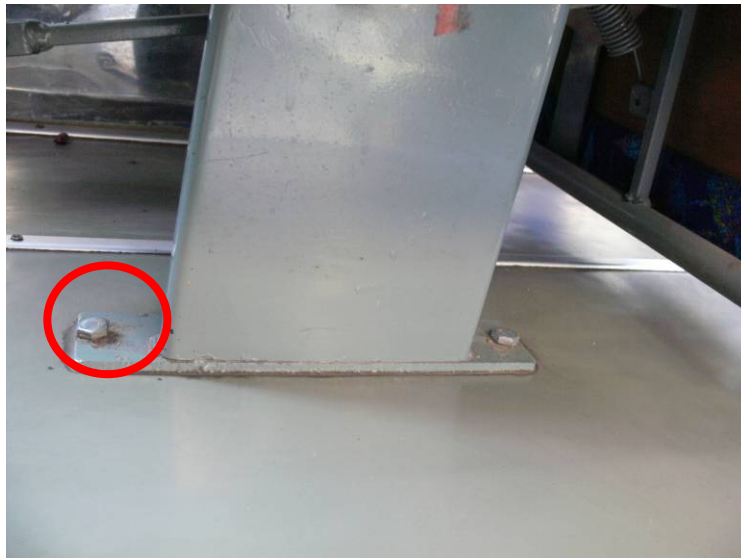
ที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจสภาพปัญหาการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทางถนนที่เกิดขึ้น โดยมีรายละเอียดของสภาพปัญหาดังนี้

4.1.3.1 ปัญหาการโดยสารสาธารณะที่ให้บริการบนถนนสายหลัก

จากการสำรวจ พบว่า การเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะเพื่อไปยังพื้นที่ท่องเที่ยว นั้น นิยมใช้บริการรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงดำเนินการตรวจสอบสภาพปัญหาของรถโดยสารประจำทาง โดยพบสภาพปัญหาดังนี้

- ปัญหาการยึดที่นั่งกับตัวรถ

จากการตรวจสอบพบว่าที่นั่งของผู้โดยสารมีการยึดติดกับตัวรถในลักษณะที่ไม่แข็งแรง ส่งผลให้ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงเนื่องจากที่นั่งจะหลุดออกจากตัวรถ ดังแสดงตัวอย่างสภาพปัญหาในรูปที่ 4.1-44



รูปที่ 4.1-44: ตัวอย่างสภาพปัญหาการยึดที่นั่งกับตัวรถที่ไม่แข็งแรง

- ปัญหาบริเวณทางออกฉุกเฉินของตัวรถ

จากการตรวจสอบพบว่าบริเวณของรถโดยสารสาธารณะจะมีทางออกฉุกเฉิน แต่กลับพบปัญหาว่าในบริเวณทางออกฉุกเฉินมีที่นั่งผู้โดยสารกีดขวางซึ่งไม่สามารถใช้งานได้อย่างสะดวก ดังแสดงตัวอย่างสภาพปัญหาในรูปที่ 4.1-45



รูปที่ 4.1-45: ตัวอย่างสภาพปัญหาทางออกฉุกเฉินที่มีที่นั่งกีดขวาง

- ปัญหาไม่มีเอกสารแนะนำสำหรับผู้โดยสาร

จากการตรวจสอบพบว่าบริเวณที่นั่งภายในรถโดยสารสาธารณะไม่มีเอกสารชี้แจงสำหรับผู้โดยสารได้ปฏิบัติตามกรณีมีเหตุฉุกเฉิน ดังแสดงตัวอย่างสภาพปัญหาในรูปที่ 4.1-46



รูปที่ 4.1-46: ตัวอย่างสภาพปัญหาไม่มีเอกสารแนะนำสำหรับผู้โดยสาร

4.1.3.2 ปัญหาการโดยสารสาธารณะที่ให้บริการในแหล่งท่องเที่ยว

จากการสำรวจ พบว่า ในหลายพื้นที่ท่องเที่ยวจะมีรถโดยสารสาธารณะให้บริการนักท่องเที่ยว แต่พบว่ารถที่ให้บริการไม่ได้มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดของรถโดยสารสาธารณะในแหล่งท่องเที่ยวดังนี้

1) แบบรถสองแถวไม่มีหลังคา

จากการสำรวจ พบว่า รถโดยสารสาธารณะสำหรับให้บริการนักท่องเที่ยวจะใช้รถสองแถวในการให้บริการซึ่งเป็นรูปแบบของรถที่ไม่ได้มาตรฐาน เนื่องจากตัวรถไม่มีการปิดประตูด้านหลังและไม่มีหลังคาปกคลุมในส่วนที่นั่งของผู้โดยสาร ดังนั้น ในกรณีเกิดอุบัติเหตุผู้โดยสารอาจจะเดินออกนอกตัวรถได้ บริเวณที่ตรวจพบ คือ หมู่เกาะเสม็ด จังหวัดระยอง ดังแสดงในรูปที่ 4.1-47



รูปที่ 4.1-47: ตัวอย่างสภาพปัญหาการโดยสารสาธารณะหมู่เกาะเสม็ด จังหวัดระยอง

2) แบบรถสองแถวมีหลังคา

จากการสำรวจ พบว่า รถโดยสารสาธารณะสำหรับให้บริการนักท่องเที่ยวจะใช้รถสองแถวในการให้บริการซึ่งเป็นรูปแบบของรถที่ไม่ได้มาตรฐาน เนื่องจากตัวรถไม่มีการปิดประตูด้านหลังในส่วนที่นั่งของผู้โดยสาร ดังนั้น ในกรณีเกิดอุบัติเหตุผู้โดยสารอาจจะกระเด็นออกนอกตัวรถได้ บริเวณที่ตรวจพบ คือ หมู่เกาะช้าง เกาะภูเก็ต จังหวัดตราด ชายทะเลอำเภอสัตหีบ และแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เกาะสมุย เกาะพะงัน และหมู่เกาะอ่างทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี และเกาะภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต ดังแสดงในรูปที่ 4.1-48



รูปที่ 4.1-48: ตัวอย่างสภาพปัญหาการโดยสารสาธารณะบนเกาะช้าง

3) รถจักรยานยนต์ต่อพ่วงด้านข้าง

จากการสำรวจพบว่ารถโดยสารสาธารณะสำหรับให้บริการนักท่องเที่ยวจะใช้เป็นรถจักรยานยนต์ต่อพ่วงในการให้บริการ ซึ่งเป็นรูปแบบของรถที่ไม่ได้มาตรฐาน เนื่องจากตัวรถพ่วงของผู้โดยสารนั้นจะใช้วิธีต่อเติมซึ่งไม่ถูกหลักด้านวิศวกรรม ดังนั้นในการขับขี่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและผู้โดยสารอาจจะเดินออกนอกตัวรถได้ บริเวณที่ตรวจพบคือ เกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ดังแสดงในรูปที่ 4.1-49



รูปที่ 4.1-49: ตัวอย่างสภาพปัญหารถโดยสารสาธารณะบนเกาะลันตา จังหวัดกระบี่

4.1.4 ปัญหาการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทางบก

จากการสอบถาม พบว่า ปัญหาที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทางบกที่ส่งผลทำให้คุณภาพในการให้บริการด้านความปลอดภัยลดลงสรุปได้เป็นประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- ผู้ประกอบการขาดความตระหนักในเรื่องความปลอดภัย โดยมุ่งเน้นผลตอบแทนทางการเงินมากกว่าการลงทุนด้านความปลอดภัย ยกตัวอย่างเช่น การออกแบบยานพาหนะที่มีความปลอดภัยจะต้องใช้งบประมาณสูง
- พนักงานขับรถขาดความรู้ความเข้าใจในการจัดการด้านความปลอดภัย ยกตัวอย่าง เช่น การตรวจสอบความพร้อมของยานพาหนะที่จะมาให้บริการจะต้องอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน
- ผู้ประกอบการขาดเงินทุนในการพัฒนาการให้บริการ อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะมีเงินทุนแต่การลงทุนอาจไม่คุ้มค่า ซึ่งรัฐบาลควรให้การช่วยเหลือ
- กฎระเบียบของภาครัฐที่ชัดเจนในการให้อนุญาตรถที่ต่อเติมต้องมีรูปแบบใดบ้างเพิ่มให้ผู้ประกอบการได้ใช้เป็นแนวทางในการต่อรถมาให้บริการแก่ประชาชน ซึ่งในปัจจุบันมีการห้ามจดทะเบียนรถที่มีการต่อเติมหรือดัดแปลงแต่ก็ไม่ได้แจ้งว่าควรดำเนินการอย่างไร

4.2 ปัญหาความปลอดภัยด้านการคมนาคมทางรถไฟ

4.2.1 สถานีและการเชื่อมต่อการเดินทาง

4.2.1.1 ปัญหาการจัดการด้านความปลอดภัยบริเวณชานชาลา

ลักษณะของชานชาลาจะเป็นลานปูน มีมิติด้านกว้าง และยาวแตกต่างกันไปในแต่ละสถานี ขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสาร สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกที่พบในสถานี ได้แก่ กล้องวงจรปิด เครื่องหมายบนพื้นจราจรสำหรับผู้พิการทางสายตา สำหรับการจัดการในการขึ้น-ลงรถไฟนั้น จะมีเจ้าหน้าที่ในการให้อาณัติสัญญาณกับพนักงานขับรถ และขณะเดียวกันก็ทำหน้าที่ควบคุมดูแลไม่ให้ผู้โดยสารย่ำเข้าไปหลังแนวเส้นปลอดภัย ซึ่งมีลักษณะเป็นแนวเครื่องหมายบนพื้นจราจรสำหรับผู้พิการทางสายตาในขณะรถไฟเข้าจอดที่ชานชาลาด้วย ซึ่งพิจารณาแล้ว เป็นการจัดการที่มีความเหมาะสม อย่างไรก็ตาม ควรมีการจัดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพิ่มเติม ได้แก่ การทาสีตีเส้นเพื่อกำหนดเขตพื้นที่ปลอดภัยในการขึ้นรอรถไฟให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น รวมถึง การจัดเจ้าหน้าที่ในการควบคุมดูแลเพิ่มเติมและการติดตั้งป้ายข้อแนะนำและข้อควรปฏิบัติขณะรอรถไฟทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษที่ชานชาลาด้วย



รูปที่ 4.2-1: การจัดการความปลอดภัยที่ชานชาลา

4.2.1.2 ปัญหาระดับความสูงของทางเดินเชื่อมระหว่างชานชาลา

สถานีรถไฟขนาดใหญ่หรือสถานีชุมทาง ได้แก่ สถานีสุราษฎร์ธานี และสถานีหาดใหญ่ จะมีชานชาลาให้บริการหลายชานชาลาด้วยกัน ซึ่งลักษณะของชานชาลาจะเรียงต่อเนื่องในแนวนาน พบว่ามีปัญหาของการเดินเชื่อมต่อระหว่างชานชาลา โดยระดับความสูงของชานชาลาจะมีระดับสูงกว่าระดับของสันรางรถไฟประมาณ 50 เซนติเมตร ซึ่งเป็นระดับที่สูงเกินระยะการก้าวข้ามคือ 25 เซนติเมตร ปัญหาที่กล่าวมาจะส่งผลกระทบต่ออย่างยิ่งกับการเดินเชื่อมต่อของเด็ก สตรีมีครรภ์ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งคนชราและผู้พิการทางสายตา ดังนั้น จึงควรปรับปรุงทางเชื่อมต่อดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารยิ่งขึ้น



รูปที่ 4.2-2: การจัดการทางเชื่อมระหว่างชานชาลาของสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี

4.2.1.3 ปัญหาป้ายแนะนำ

สถานีรถไฟที่ศึกษาในโครงการฯ นี้ ได้แก่ สถานีหัวหิน สถานีสุราษฎร์ธานี และสถานีหาดใหญ่ เป็นสถานีที่มีการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ดังนั้น การให้ข่าวสารข้อมูลและการประชาสัมพันธ์ควรมีรูปแบบที่สามารถสื่อสารให้นักท่องเที่ยวต่างชาติได้เข้าใจด้วย เช่น ป้ายแนะนำต่าง ๆ ภายในสถานีควรมีข้อความทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ แต่จากการสำรวจป้ายแนะนำต่าง ๆ ภายในสถานีรถไฟนั้น พบว่า รูปแบบของป้ายที่ใช้บางป้ายยังไม่มีรูปแบบที่แน่นอนชัดเจน รวมถึงข้อความที่ใช้บางป้ายมีข้อความภาษาไทยและภาษาอังกฤษ แต่บางป้ายมีเพียงข้อความภาษาไทยเพียงอย่างเดียว



รูปที่ 4.2-3: ป้ายแนะนำในสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีที่มี 2 ภาษา



รูปที่ 4.2-4: ป้ายแนะนำในสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีที่ยังมีข้อความเพียงภาษาไทย

4.2.1.4 ปัญหาการจัดการเชื่อมต่อการเดินทางที่สถานีรถไฟ

จากการสำรวจการเชื่อมต่อการเดินทางจากสถานีรถไฟไปยังแหล่งท่องเที่ยว หรือ ท่าเรือที่จะไปยังแหล่งท่องเที่ยว พบว่า สถานีรถไฟขนาดใหญ่หรือสถานีชุมทางที่ศึกษาจะมีรถประจำทางเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟไปยังตัวเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยว แต่สถานีรถไฟขนาดเล็กยังมีปัญหาการเชื่อมต่อ เช่น ไม่มีรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อไปถึงสถานีรถไฟ การขาดพื้นที่สำหรับเชื่อมต่อการเดินทางที่สถานีรถไฟ เป็นต้น



รูปที่ 4.2-5: บริเวณหน้าสถานีหัวหินที่ไม่มีพื้นที่เชื่อมต่อการเดินทางที่ชัดเจน



รูปที่ 4.2-6: การจัดพื้นที่เชื่อมต่อการเดินทางบริเวณหน้าสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี

4.2.2 จุดตัดทางรถไฟ

4.2.2.1 ปัญหาจุดตัดทางรถไฟที่มีปัญหาอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

ปัจจุบันทางรถไฟในประเทศไทยมีระยะทางรวม 4,043 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด และเนื่องจากเส้นทางรถไฟมีบางช่วงที่จะต้องตัดกับเส้นทางถนน ทำให้เกิดจุดตัดทางรถไฟหลายจุดด้วยกัน ซึ่งจุดตัดทางรถไฟดังกล่าวนี้มีการควบคุมการจราจรแตกต่างกันไปตามข้อกำหนดและหลักเกณฑ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย จุดตัดแบบมีเครื่องกั้น 637 จุด แบบควบคุมด้วยป้ายจราจร 1,019 จุด แบบทางข้ามและทางลอด 252 จุด แบบไฟกระพริบ 1 จุด แบบเอกชนทำเครื่องกั้นเอง 5 จุด และแบบทางลักผ่าน 637 จุด ซึ่งจากสถิติอุบัติเหตุบนทางรถไฟระบุว่ามักจะเกิดกับจุดตัดทางรถไฟแบบทางลักผ่านบ่อยครั้ง และบางกรณีเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะมีความรุนแรงสูง และสูญเสียทรัพย์สินจำนวนมาก จากการรวบรวมข้อมูลจุดตัดทางรถไฟในพื้นที่ศึกษา พบว่า จุดตัดทางรถไฟที่มีสถิติอุบัติเหตุบ่อยครั้งมีจำนวน 20 จุด ดังแสดงในตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1: ทางตัดผ่านทางรถไฟตามแนวเส้นทางที่ศึกษาที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย

ลำดับ	เสาโทรเลข	สถานที่เกิดเหตุ	ประเภททางผ่าน	เจ็บ	ตาย	ครั้ง
1	153-156	เขาทโมน - เพชรบุรี	ไม่มีเครื่องกั้น	10	3	11
2	214-217	หัวหิน - หนองแก	ไม่มีเครื่องกั้น	6	5	8
3	203-210	หัวหิน - ห้วยทรายใต้	ไม่มีเครื่องกั้น	4	4	7
4	935-947	คลองแะ - ชท.หาดใหญ่	ไม่มีเครื่องกั้น	5	5	7
5	597/3-7	เขาพนมแบก - ไชยา	ไม่มีเครื่องกั้น	5	-	5
6	1140/7-15	สุโขทัย - สุโขทัย	ไม่มีเครื่องกั้น	6	1	5
7	812-822	ห้วยยอด - ตรัง	ไม่มีเครื่องกั้น	4	1	4
8	182/12	หนองศาลา - บ้านชะอำ	ไม่มีเครื่องกั้น	4	6	3
9	193/1-2	ห้วยทรายเหนือ - บ้านชะอำ	ไม่มีเครื่องกั้น	-	-	3
10	227/14	เขาเต่า - วังภัง	ไม่มีเครื่องกั้น	3	-	2
11	308/11-12	ประจวบคีรีขันธ์ - หนองหิน	ไม่มีเครื่องกั้น	1	-	2
12	617/3-5	ท่าช้าง - คลองไทร	ไม่มีเครื่องกั้น	-	1	2
13	990-991	เทพา - เกาะสับ	มีเครื่องกั้น	2	-	2
14	353-355	ดอนทราย - บ้านกรูด	ไม่มีเครื่องกั้น	2	3	2
15	128/11-12	ปราจีนบุรี - โคกมะกอก	ไม่มีเครื่องกั้น	-	1	2
16	553/5-6	คลองขนาน - ละแม	ไม่มีเครื่องกั้น	1	-	2
17	407/1	เขาไชยราช - ห้วยสัก	ไม่มีเครื่องกั้น	-	-	2
18	526-530	ควนหินม้าย - หลงสวน	ไม่มีเครื่องกั้น	-	-	2
19	692/4	พรุพี - บ้านล้อง	ไม่มีเครื่องกั้น	1	2	2
20	208/4-5	ห้วยทรายใต้ - หัวหิน	ไม่มีเครื่องกั้น	-	-	2

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย



4.2.3 ปัญหาการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทางรถไฟ

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลจุดอ่อนของการรถไฟแห่งประเทศไทยในเรื่องการดำเนินงานด้านความปลอดภัยจากรายงานแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2550-2554 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งในรายงานได้วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีรายละเอียด ดังนี้

4.2.3.1 ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในสภาพทรุดโทรม

โครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แก่ราง และหัวรถจักรมีสภาพทรุดโทรม และมีอายุการใช้งานมาก โดยมีอายุการใช้งานเฉลี่ย 30 ปี อีกทั้งระบบโครงข่ายที่มีอยู่ไม่สมบูรณ์มีระบบเดินรถรางเดียวเป็นส่วนใหญ่ ส่งผลต่อการให้บริการล่าช้าในการเดินรถ

4.2.3.2 ปัญหาการมีจุดตัดผ่านทางรถไฟมาก

จากข้อมูลที่รวบรวมทางรถไฟมีจุดตัดทางรถไฟประมาณ 2 กิโลเมตรต่อหนึ่งจุดตัด (ระยะทางตามแนวรางรถไฟ) ซึ่งจุดตัดดังกล่าวทำให้เสียเวลาการเดินทาง และบางจุดเกิดปัญหาอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตัดถนนใหม่ของท้องถิ่นนั้นยังทำให้เกิดจุดตัดทางรถไฟมากขึ้น

4.2.3.3 ปัญหาการขาดแคลนบุคลากร

จากการรวบรวมข้อมูล พบว่า นโยบายจากกระทรวงที่กำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจำกัดการรับพนักงานเพิ่ม ส่งผลให้ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้เฉพาะทาง ประกอบกับการสร้างความรู้ความชำนาญเป็นแบบ On-the-job-training ทำให้ไม่เกิดการถ่ายทอดความรู้ความสามารถ ขาดการสะสมของความรู้และเกิดปัญหา Generation Gap