

จากสถิติอุบัติเหตุบริเวณทางตัดผ่านทางรถไฟในเส้นทางภาคตะวันออกและเส้นทางภาคใต้ ช่วงเดือนตุลาคม 2547 ถึง เดือนสิงหาคม 2551 พบว่า มีทางตัดผ่านทางรถไฟที่เกิดอุบัติเหตุมากกว่า 2 ครั้ง โดยในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก 7 จุด และเส้นทางสายใต้ 19 จุด ซึ่งควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนดังแสดงในตารางที่ 6.2-1

ตารางที่ 6.2-1: จุดตัดทางรถไฟที่เสนอแนะให้ทำการปรับปรุง

| ลำดับ                                    | เสาโทรเลข | สถานที่เกิดเหตุ           | ประเภททางผ่าน     | บาดเจ็บ<br>(ราย) | ตาย<br>(ราย) | อุบัติเหตุ<br>(ครั้ง) |
|------------------------------------------|-----------|---------------------------|-------------------|------------------|--------------|-----------------------|
| <b>จุดตัดทางรถไฟในเส้นทางภาคตะวันออก</b> |           |                           |                   |                  |              |                       |
| 1                                        | 71/16     | ฉะเชิงเทรา - ดอนสีนนท์    | ไม่มีเครื่องกั้น* | 1                | -            | 2                     |
| 2                                        | 90/9      | พานทอง - ดอนสีนนท์        | ไม่มีเครื่องกั้น* | -                | -            | 3                     |
| 3                                        | 126 / 13  | โคกมะกอก - ปราจีนบุรี     | ไม่มีเครื่องกั้น  | 2                | -            | 2                     |
| 4                                        | 136       | แหลมฉบัง - ศรีราชา        | ไม่มีเครื่องกั้น* | -                | 1            | 4                     |
| 5                                        | 142/4-5   | ท่าเรือแหลมฉบัง           | ไม่มีเครื่องกั้น  | 4                | -            | 2                     |
| 6                                        | 153/4-5   | บางละมุง - พัทยา          | ไม่มีเครื่องกั้น* | 1                | -            | 4                     |
| 7                                        | 165/6-7   | แก่งเสือเต้น - โคกสลุ     | ไม่มีเครื่องกั้น  | 1                | -            | 2                     |
| <b>จุดตัดทางรถไฟในเส้นทางภาคใต้</b>      |           |                           |                   |                  |              |                       |
| 1                                        | 153       | เขาทโมน - เพชรบุรี        | ไม่มีเครื่องกั้น* | 7                | 3            | 6                     |
| 2                                        | 154       | เขาทโมน - เพชรบุรี        | ไม่มีเครื่องกั้น  | 3                | -            | 2                     |
| 3                                        | 156       | เขาทโมน - เพชรบุรี        | ไม่มีเครื่องกั้น  | -                | -            | 2                     |
| 4                                        | 182/12    | หนองศาลา - บ้านชะอำ       | ไม่มีเครื่องกั้น  | 4                | 6            | 3                     |
| 5                                        | 193/1-2   | ห้วยทรายเหนือ - บ้านชะอำ  | ไม่มีเครื่องกั้น  | -                | -            | 3                     |
| 6                                        | 206       | หัวหิน - ห้วยทรายใต้      | ไม่มีเครื่องกั้น  | 3                | 2            | 2                     |
| 7                                        | 208       | หัวหิน - ห้วยทรายใต้      | ไม่มีเครื่องกั้น  | 1                | 1            | 3                     |
| 8                                        | 214       | หัวหิน - หนองแก           | ไม่มีเครื่องกั้น  | 1                | 3            | 4                     |
| 9                                        | 215       | หัวหิน - หนองแก           | ไม่มีเครื่องกั้น  | 4                | 2            | 3                     |
| 10                                       | 227/14    | เขาเต่า - วังก้ง          | ไม่มีเครื่องกั้น  | 3                | -            | 2                     |
| 11                                       | 308/11-12 | ประจวบคีรีขันธ์ - หนองหิน | ไม่มีเครื่องกั้น  | 1                | -            | 2                     |
| 12                                       | 553/5-6   | คลองขนาน - ละแม           | ไม่มีเครื่องกั้น  | 1                | -            | 2                     |
| 13                                       | 597/3-7   | เขาพนมแบก - ไชยา          | ไม่มีเครื่องกั้น  | 5                | -            | 5                     |
| 14                                       | 617/3-5   | ท่าฉาง - คลองไทร          | ไม่มีเครื่องกั้น  | -                | 1            | 2                     |
| 15                                       | 812-822   | ห้วยยอด - ตรัง            | ไม่มีเครื่องกั้น  | 4                | 1            | 4                     |
| 16                                       | 935       | คลองแงะ - ชท.หาดใหญ่      | ไม่มีเครื่องกั้น  | 1                | 2            | 2                     |
| 17                                       | 940       | คลองแงะ - ชท.หาดใหญ่      | ไม่มีเครื่องกั้น  | 1                | 1            | 2                     |
| 18                                       | 990-991   | เทพา - เกาะสะบ้า          | มีเครื่องกั้น     | 2                | -            | 2                     |
| 19                                       | 1140/7-15 | สุไหงโกลก - สุไหงปาดี     | ไม่มีเครื่องกั้น  | 6                | 1            | 5                     |

หมายเหตุ: \* ติดตั้งไฟฟ้า



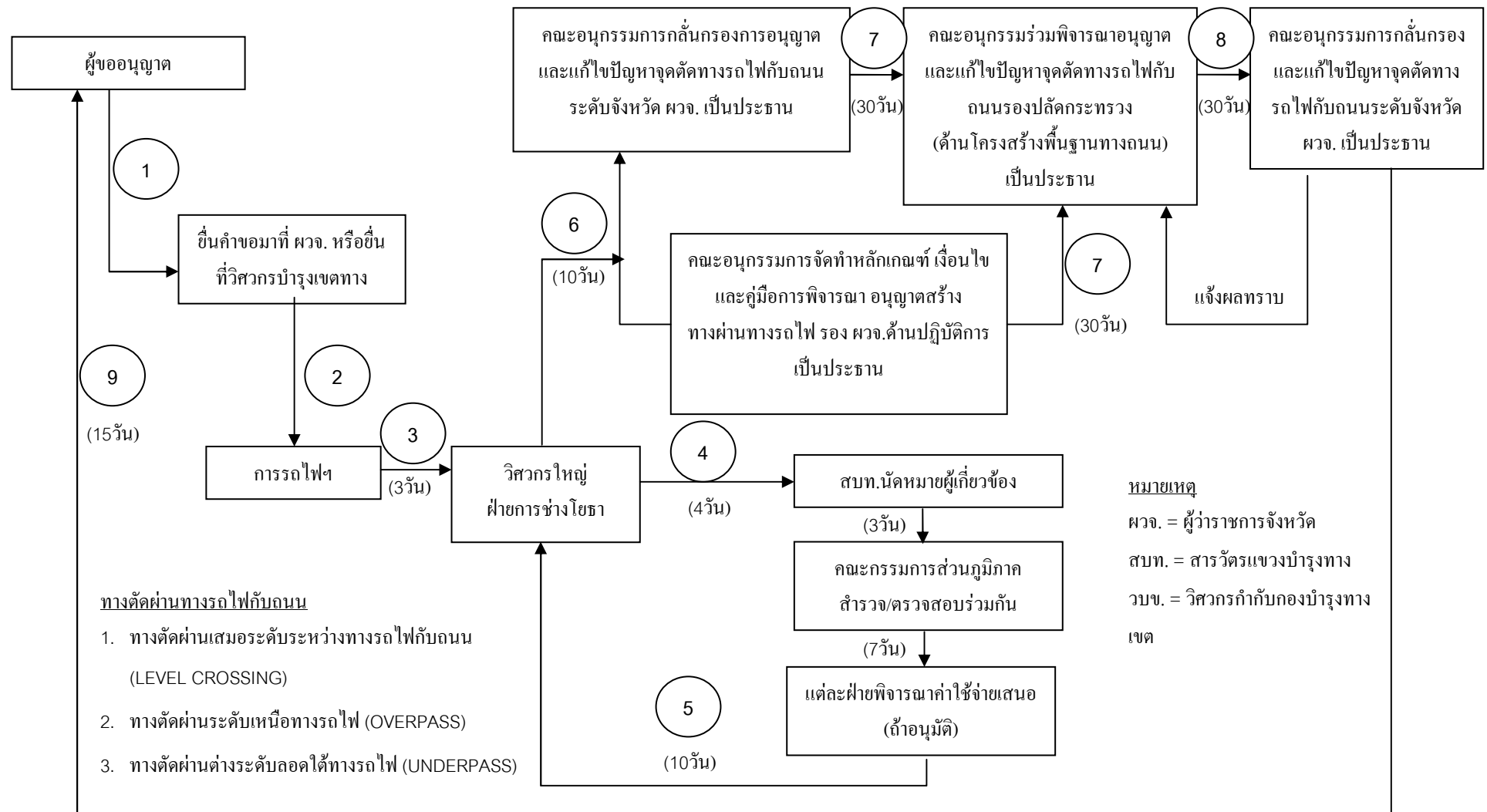
**แนวทางการดำเนินงาน:**

แนวทางการดำเนินงานการแก้ไขจุดอันตรายบริเวณทางตัดผ่านทางรถไฟ มีดังนี้

- 1) ศึกษารายละเอียดปัญหาความปลอดภัยแต่ละบริเวณและวิเคราะห์สาเหตุจากรายงานอุบัติเหตุ
- 2) พิจารณามาตรการที่มีความเหมาะสม ซึ่งอาจใช้หลายมาตรการประกอบกัน อาทิ
  - 2.1) การปรับปรุงด้านกายภาพและเครื่องหมายจราจรบริเวณทางตัดผ่านทางรถไฟ (ในกรณีที่ทางตัดผ่านทางรถไฟมีระยะมองเห็นปลอดภัยไม่เพียงพอ)
    - การปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนน
    - ย้ายสิ่งกีดขวางออกจากระยะมองเห็นปลอดภัย กรณีต้นไม้หรือกอหญ้าให้รีดถอนหรือถางให้เตียนโดยไม่ให้มีอุปสรรคใด ๆ สูงเกิน 50 เซนติเมตรในพื้นที่สามเหลี่ยมการมองเห็นปลอดภัย
    - ติดตั้งป้ายเตือนรถไฟล่วงหน้า รวมถึงพิจารณาว่าควรติดตั้งอุปกรณ์อื่น ๆ เช่น รั้วกัน และสัญญาณไฟวาบ
    - ติดตั้งป้ายหยุด (บ.1) และป้ายเตือนป้ายหยุดข้างหน้า (ต.54) โดยให้ระยะเตือนที่ผู้ขับขี่จะสามารถหยุดได้อย่างปลอดภัยที่ทางตัดผ่านทางรถไฟ
    - ใช้มาตรการเพื่อลดความเร็วก่อนถึงทางข้าม ได้แก่ การใช้ป้ายจำกัดความเร็ว ติดตั้งเส้นชะลอความเร็ว ปรับแนวถนนที่เข้าสู่ทางตัดผ่านให้เป็นตัว U หรือตัว S
    - การพิจารณาติดตั้งอุปกรณ์เสริมอื่น ๆ อาทิ ติดตั้งเสาไม้หมอนรถไฟเพื่อแสดงถึงเขตทางรถไฟ
    - ทางตัดผ่านทางรถไฟที่มีหลายคูรางหรือมีช่องทางตัดผ่านทางรถไฟในทิศทางเดียวกัน ควรจะหาค่าระยะความปลอดภัยเพิ่มขึ้นเพื่อให้เห็นรถไฟอีกรางหรือรถบนถนน
    - ปิดทางผ่านทางรถไฟนั้น
    - สร้างทางตัดผ่านใหม่ที่เหมาะสม
    - สร้างทางตัดผ่านต่างระดับ

- 2.2) การพิจารณาเปิดและยกเลิกทางตัดผ่านเสมอระดับ (ในกรณีที่พิจารณาทางหลักผ่านที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ความปลอดภัย) มีข้อควรพิจารณาดังนี้
- ในบริเวณทางใกล้เคียงนั้นต้องมีทางตัดผ่านเสมอระดับ หรือต่างระดับใกล้เคียงในรัศมีไม่เกิน 2,000 เมตร
  - มีแนวพื้นที่ที่จะสร้างทางเลียบชิดเขตทางรถไฟได้โดยมีผิวจราจรไม่เกิน 9 เมตร
  - ทางตัดผ่านเสมอระดับที่ทางเลียบทางรถไฟมาบรรจบกันต้องมีค่าคุณตรวจสอบจากรวมกับทางเดิมแล้วไม่เกิน 60,000 ขบวนต่อวัน ถ้ามีมากกว่า 60,000 ขบวนต่อวัน ขึ้นไป และทำการพยากรณ์ของจราจรในอนาคตได้ว่าเมื่อปรับปรุงการขยายทางไปแล้วภายใน 5 ปี ค่าคุณตรวจสอบจราจรจะต้องไม่เกิน 100,000 ขบวนต่อวัน ถ้าเกินให้จัดสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ

การดำเนินการขออนุญาตเปิดหรือยกเลิกจุดตัดทางรถไฟนั้น มีขั้นตอนการพิจารณาผ่านคณะกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ระดับจังหวัดโดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน และอนุกรรมการร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ระดับกระทรวงโดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน) เป็นประธาน โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานดังรูปที่ 6.2-2



รูปที่ 6.2-2: แผนผังแสดงขั้นตอนการพิจารณาอนุญาต และแก้ไขปัญหาดัดตัดผ่าน (ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย)

3) การขยายทางตัดผ่านเสมอระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ มีข้อควรพิจารณาดังนี้

- ทางตัดผ่านนั้นต้องเป็นทางเสมอระดับที่เคยได้รับอนุญาตจากการรถไฟแห่งประเทศไทย และต้องมีเครื่องกั้นถนนติดตั้งไว้แล้ว
- ค่าคูณควบจรรยาในปัจจุบันต้องไม่เกิน 60,000 ขบวนต่อวัน ถ้ามีมากกว่า 60,000 ขบวนต่อวันขึ้นไป และทำการพยากรณ์จรรยาในอนาคตได้ว่าเมื่อปรับปรุงการขยายทางไปแล้วภายใน 5 ปี ค่าคูณควบจรรยาจะต้องไม่เกิน 100,000 ขบวนต่อวัน ถ้าเกินให้จัดสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ
- ทางตัดผ่านเสมอระดับต้องมีจุดศูนย์กลางของทางห่างจากประแจตัวนอกสุดอย่างน้อย 1,000 เมตร
- ทางตัดผ่านเสมอระดับที่ขอขยายความกว้างของคันทางต้องไม่เกิน 12 เมตร
- ที่ทางข้ามต้องสร้างพื้นให้มีระดับเสมอกับทางรถไฟออกไปไม่น้อยกว่าข้างละ 20 เมตร และผิวทางต้องเป็นแอสฟัลท์หรือคอนกรีตเสริมเหล็กทั้งหมดให้ได้มาตรฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- เมื่อขยายทางตัดผ่านแล้ว ต้องปรับปรุงเครื่องกั้นถนนให้เป็นชนิดที่เหมาะสมกับสภาพการจราจร และปรับปรุงเครื่องหมายจราจรใหม่โดยให้คำนึงถึงการมองเห็นของผู้ขับขี่

4) การพิจารณาการสร้างทางผ่านต่างระดับในกรณีมีทางผ่านเสมอระดับอยู่แล้ว มีข้อควรพิจารณาดังนี้

- กรณีทางตัดผ่านเดิมมีค่าคูณควบจรรยามากกว่า 60,000 ขบวนต่อวัน ถ้ามีมากกว่า 60,000 ขบวนต่อวันขึ้นไป และทำการพยากรณ์จรรยาในอนาคตได้ว่าเมื่อปรับปรุงการขยายทางไปแล้วภายใน 5 ปี ค่าคูณควบจรรยาจะต้องไม่เกิน 100,000 ขบวนต่อวัน ถ้าเกินให้จัดสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ
- ถ้าทางตัดเสมอระดับเดิมมีค่าคูณควบจรรยา 80,000 ขบวนต่อวัน ต้องสร้างทางตัดผ่านต่างระดับภายใน 2 ปี
- ถนนที่มีคันทางกว้างเกิน 12 เมตร และยานพาหนะใช้ความเร็วสูงกว่า 80 กม./ชม. (เช่น ทางหลวงจังหวัด) ต้องสร้างเป็นทางต่างระดับ
- ทางตัดผ่านเสมอระดับที่อยู่ในบริเวณย่านสถานี ต้องสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ

สามารถหารายละเอียดเพิ่มเติมได้ใน “คู่มือการจัดการด้านความสะดวและปลอดภัยบริเวณทางตัดผ่านทางรถไฟ” และ “คู่มือการปรับปรุงจุดอันตรายบริเวณจุดตัดทางรถไฟ” สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม หรือสามารถ download digital file ได้ที่ <http://www.otp.go.th>

5) ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุง

**หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:**

**หน่วยงานหลัก**

- การรถไฟแห่งประเทศไทย

**หน่วยงานสนับสนุน**

- กรมทางหลวง
- กรมทางหลวงชนบท
- องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553-2554

งบประมาณ: 130 ล้านบาท (แก้ไขปรับปรุง 28 จุด ภาคตะวันออก 7 จุด ภาคใต้ 19 จุด จุดละ 5 ล้านบาท)

2) **แผนงานการปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณสถานี**

**หลักการและเหตุผล:**

การขึ้น-ลง ในขณะที่ยังไม่จอดสนิท หรือการที่นักท่องเที่ยวอยู่ในพื้นที่ใกล้รางรถไฟ เป็นพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากการสำรวจสถานีรถไฟในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ สถานีหัวหิน สถานีสุราษฎร์ธานี และสถานีหาดใหญ่ ได้มีการดำเนินการทาสีเครื่องหมายกำหนดเขตพื้นที่ปลอดภัยในการขึ้นรอรถไฟไว้แล้ว ได้แก่ การทาสีเส้นเหลืองทึบ หรือ การใช้ปุ่มเตือนอันตรายสำหรับผู้มีปัญญาในการมองเห็นตลอดแนวชานชาลา เป็นต้น แต่จากการสำรวจพบว่าเครื่องหมายดังกล่าวในปัจจุบันมีความไม่ชัดเจน และระยะการติดตั้งเครื่องหมายบนพื้นทางนั้นมีระยะห่างจากขอบชานชาลาด้านติดกับรางรถไฟประมาณ 40-60 เซนติเมตร ประกอบกับโบกี้รถไฟมีความกว้างกินระยะเข้ามาในชานชาลา ซึ่งเมื่อรถไฟแล่นเข้าจอดที่สถานีนั้นมีโอกาสที่นักท่องเที่ยวที่อยู่ใกล้พื้นที่ดังกล่าวจะเสี่ยงต่อการถูกเฉี่ยวชน นอกจากปัญหาความปลอดภัยที่ชานชาลาแล้ว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังสถานที่

ท้องเที่ยวได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ควรมีการแนะนำเส้นทาง และวิธีการเดินทาง เพื่อเชื่อมต่อไปยังสถานที่ท้องเที่ยวปลายทางแก่นักท่องเที่ยวด้วย



รูปที่ 6.2-3: การจัดการความปลอดภัยที่ชานชาลา (สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี)



รูปที่ 6.2-4: ลักษณะเส้นเตือนที่ไม่ชัดเจนและมีระยะอยู่ใกล้แนวรถไฟ (สถานีรถไฟหาดใหญ่)

#### แนวทางการดำเนินงาน:

แนวทางการดำเนินการปรับปรุงด้านความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟ ดังนี้

- ทาสีเส้นเหลืองทึบหรือการใช้ปุ่มเตือนอันตรายสำหรับผู้มีปัญหาในการมองเห็น ตลอดแนวชานชาลา โดยให้มีระยะห่างจากปลายชานชาลาเป็นระยะ 0.80-1.00 เมตร
- ทาสีข้อความ “โปรดยืนรอรถไฟหลังแนวเส้นเหลือง” เป็นระยะตลอดแนวชานชาลา
- จัดระบบที่นั่งและการขึ้น-ลง ของผู้โดยสาร

- จัดเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลการขึ้น-ลง ของผู้โดยสาร
- ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเชื่อมต่อและการเดินทาง อาทิ ป้าย  
แนะนำการเชื่อมต่อการเดินทางที่มีรายละเอียดของสถานที่ท่องเที่ยว ตำแหน่ง  
ท่ารถโดยสารประจำทางที่เชื่อมต่อไปถึง จำนวนเที่ยว ระยะทาง และอัตรา  
ค่าโดยสาร เป็นต้น



รูปที่ 6.2-5: การจัดการด้านความปลอดภัยที่ชานชาลา

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก

- การรถไฟแห่งประเทศไทย

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553

งบประมาณ: 15 ล้านบาท (แก้ไขปรับปรุง 3 สถานี ได้แก่ สถานีหัวหิน สถานี  
สุราษฎร์ธานี และสถานีหาดใหญ่ งบประมาณสถานีละ 5 ล้านบาท)

## 6.2.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2: ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ประกอบด้วย

### 1) โครงการปรับปรุง พ.ร.บ. จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ให้ทันสมัย

#### หลักการและเหตุผล:

แนวทางการดำเนินงานเมื่อมีความจำเป็นในการเปิดทางตัดผ่านทางรถไฟในปัจจุบัน ยังไม่มีข้อกฎหมายที่มีความชัดเจน เมื่อมีความจำเป็นที่ถนนผ่านทางรถไฟหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลถนน เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น จะดำเนินการปรับปรุงตามข้อตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ช่องว่างด้านกฎหมายดังกล่าวทำให้เกิดทางลักผ่านทางรถไฟที่ไม่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรมหลายจุดและก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุตามมา ดังนั้น การปรับปรุงกฎหมายทางตัดผ่านทางรถไฟที่ชัดเจนจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ผลของการดำเนินการจะแสดงในระยะยาว ได้แก่ ทางตัดผ่านทางรถไฟที่อนุญาตใหม่ได้มาตรฐานทางวิศวกรรม และทางลักผ่านเดิมได้รับการปรับปรุงให้มีความถูกต้องตามมาตรฐาน

#### แนวทางการดำเนินงาน:

ปรับปรุง พ.ร.บ. จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ให้ทันสมัย โดยมีเนื้อหาห้ามมิให้ผู้ใดก่อสร้างทางตัดผ่านทางรถไฟโดยไม่ได้รับอนุญาต และในการขออนุญาตนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขใด ๆ เพื่อความปลอดภัยและรักษาสภาพแวดล้อม และรวมทั้งการจัดเก็บค่าเช่าได้ ตลอดจนมีบทบัญญัติบังคับและลงโทษ ผู้รับผิดชอบก่อสร้างทางตัด ทางข้าม ทางลอดทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยตามมาตรฐาน

#### หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

##### หน่วยงานหลัก

- การรถไฟแห่งประเทศไทย

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553

งบประมาณ: รวมอยู่ในงบปกติ

## 2) โครงการสำรวจและกวดขันผู้ขับขี่บริเวณจุดตัดทางรถไฟ

### หลักการและเหตุผล:

นอกจากปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อมแล้ว ปัจจัยด้านคนก็เป็นสาเหตุสำคัญสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุที่จุดตัดทางรถไฟ โดยพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม เช่น การไม่หยุดระวางรถไฟหลังเส้นหยุด และการขับขี่ฝ่าเครื่องกั้นทางรถไฟ เป็นต้น พฤติกรรมเหล่านี้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงเช่นกัน ดังนั้น มาตรการเข้มงวดกวดขันวินัยจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟจึงเป็นมาตรการสำคัญที่จะช่วยป้องกันและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟได้อย่างมีประสิทธิภาพมาตรการหนึ่ง

### แนวทางการดำเนินงาน:

เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ควรมีความเข้มงวดในการกวดขันวินัยจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟมากยิ่งขึ้น โดยนำมาตราการจับ-ปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร เช่น การขับรถไฟฝ่าเครื่องกั้นทางรถไฟ การหยุด การจอด และการแซง เป็นต้น ผ่านกระบวนการเฝ้าระวัง และสุ่มตรวจจับกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำความผิดในลักษณะการกระทำซึ่งหน้า

### หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

#### หน่วยงานหลัก

- ตำรวจภูธรจังหวัด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553

งบประมาณ: รวมอยู่ในงบปกติ

### 6.2.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Public Relation, Education and Public Participation) ประกอบด้วย

#### 1) โครงการจัดทำสื่อสิ่งแนะนำการปฏิบัติตนบริเวณสถานีและในตัวรถไฟ

##### หลักการและเหตุผล:

การให้ข้อแนะนำการโดยสารรถไฟที่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวเป็นเรื่องที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะข้อแนะนำการปฏิบัติตนบนขบวนรถไฟที่สถานี ข้อแนะนำการขึ้น-ลงรถไฟที่ปลอดภัย และข้อแนะนำการโดยสารรถไฟที่ปลอดภัย ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถนำข้อแนะนำเหล่านั้นไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางได้ด้วยตนเอง

##### แนวทางการดำเนินงาน:

สำหรับแนวทางการดำเนินงานนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำสื่อสิ่งพิมพ์ แผ่นพับ รวมถึงสื่อวีดิทัศน์ ซึ่งภายในมีเนื้อหาเกี่ยวกับการปฏิบัติตนขณะขึ้น-ลงรถไฟที่สถานี เช่น การยืนหลังแนวเส้นเหลืองเพื่อป้องกันการถูกรถไฟเฉี่ยวชน วิธีการขึ้น-ลงรถไฟที่ถูกต้อง การไม่ใช้ทางรถไฟเป็นที่วิ่งเล่นหรือพักผ่อนเนื่องจากอาจถูกรถไฟเฉี่ยวชน รวมไปถึงข้อมูลลักษณะการโดยสารรถไฟที่มีความปลอดภัยขณะที่นักท่องเที่ยวโดยสารอยู่บนรถไฟ เช่น การไม่ยืนแขนและศีรษะออกนอกหน้าต่างรถไฟ การไม่นั่งโดยสารที่หลังคา การไม่โดยสารในลักษณะห้อยโหนที่บันไดรถไฟ เป็นต้น



รูปที่ 6.2-6: ตัวอย่างโปสเตอร์ข้อแนะนำการโดยสารรถไฟ



รูปที่ 6.2-7: ตัวอย่างโปสเตอร์ข้อแนะนำของต่างประเทศ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก

- การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วยงานสนับสนุน

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553

งบประมาณ: 10 ล้านบาท

## 2) แผนงานการจัดทำสื่อแนะนำการปฏิบัติตนเมื่อขับขี่ผ่านจุดตัดทางรถไฟ

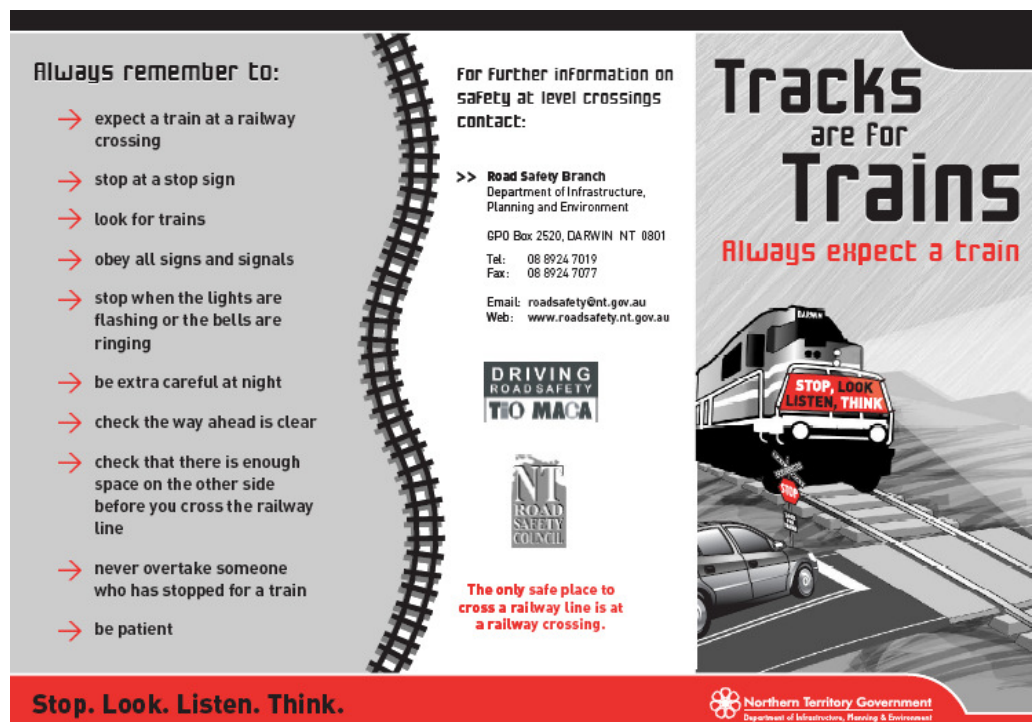
### หลักการและเหตุผล:

บ่อยครั้งที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างรถไฟชนกับรถยนต์นั้นเนื่องมาจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม เช่น การไม่หยุดระวางรถไฟหลังเส้นหยุด และการขับขี่ฝ่าเครื่องกั้นทางรถไฟ หรือการที่ผู้ขับขี่เกิดความประมาท และไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำในป้ายจราจรที่ติดตั้งก่อนถึงจุดตัดทางรถไฟ

แนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวประการหนึ่ง คือ การให้ความรู้และความเข้าใจแก่ผู้ขับขี่ในเรื่องการขับขี่ผ่านทางรถไฟที่ถูกต้องและปลอดภัย โดยการประชาสัมพันธ์ผ่านทางสื่อประเภทต่าง ๆ เช่น สิ่งพิมพ์ โทรทัศน์

### แนวทางการดำเนินงาน:

แนวทางการดำเนินงานการรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมกับกรมการขนส่งทางบก จัดทำสื่อสิ่งพิมพ์ แผ่นพับ รวมถึงสื่อวีดิทัศน์ ซึ่งภายในมีเนื้อหาเกี่ยวกับการปฏิบัติตนเมื่อขับขี่รถยนต์ผ่านทางตัดผ่านทางรถไฟ อาทิ การแนะนำจุดตัดทางรถไฟประเภทต่าง ๆ เครื่องหมายจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟ การชะลอความเร็วเมื่อผู้ขับขี่เห็นป้ายเตือนทางรถไฟ การหยุดรถหลังแนวเส้นหยุดเพื่อระวางรถไฟและเมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงขับขี่ผ่านจุดตัดทางรถไฟไป เป็นต้น



รูปที่ 6.2-8: ตัวอย่างโปสเตอร์ขอแนะนำการขับขี่ผ่านจุดตัดทางรถไฟในต่างประเทศ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก: การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วยงานสนับสนุน

- กรมการขนส่งทางบก
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553

งบประมาณ: 10 ล้านบาท

#### 6.2.4 ยุทธศาสตร์ที่ 5: ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Monitoring) ประกอบด้วย

บูรณาการร่วมกับแผนงาน / โครงการ / มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน และทางน้ำ  
ดูรายละเอียดได้ที่หัวข้อ 6.1.5 โครงการที่ 1

### 6.3 แผนงาน / โครงการ / มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางน้ำ

การกำหนดแผนงาน / โครงการ / มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางน้ำนั้น จะประยุกต์ใช้แนวทางตามแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการคมนาคมทางน้ำ ซึ่งที่ปรึกษาได้นำเฉพาะแผนงานและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา ประกอบกับแผนงานการปรับปรุงเพื่อความปลอดภัยที่ได้จากผลการศึกษาในโครงการฯ โดยสามารถจัดแผนงาน / โครงการ/ มาตรการ ตามยุทธศาสตร์ 5E ดังนี้

#### 6.3.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1: ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering) ประกอบด้วย

##### 1) โครงการก่อสร้างทำเรือท่องเที่ยวบ้านหน้าด่าน เกาะเสม็ด จังหวัดระยอง

หลักการและเหตุผล:

ทำเรือบ้านหน้าด่าน เป็นท่าเรือเอกชนประสงค์แห่งเดียวบนเกาะเสม็ด ปัจจุบันท่าเรือถูกใช้ในกิจกรรมหลากหลาย เช่น กิจกรรมการท่องเที่ยว การขนส่งสินค้า และเที่ยวเรืออื่น ๆ ทั่วไป ปัจจุบันท่าเรือมีสภาพทรุดโทรม เนื่องจากการใช้งานมานานถึงแม้ว่าหน่วยงานท้องถิ่นจะมีการบูรณะอยู่หลายครั้งแต่ก็ยังไม่ประสบปัญหาด้านโครงสร้างอยู่ โดยเฉพาะฐานรากอาจเสี่ยงต่อความเสียหายหากใช้งานในระยะนานขึ้นหรือเกิน 3 ปี ประกอบกับมีปริมาณการจราจรทางน้ำคับคั่งโดยเฉพาะในช่วงฤดูท่องเที่ยวจากการสำรวจพบว่ามีความต้องการใช้ท่าเรือทั้งการขนส่งคนและวัสดุก่อสร้างใน

ปริมาณสูง ท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถรองรับการใช้งานได้อย่างเพียงพอ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อจราจรทางน้ำและการท่องเที่ยวของเกาะเสม็ดในอนาคตอันใกล้ โครงการก่อสร้างท่าเรือเกาะเสม็ดแห่งใหม่เป็นโครงการที่ดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาความมั่นคงแข็งแรงของท่าเรือ เพื่อเตรียมพร้อมกับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของเกาะเสม็ด และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในอนาคต



รูปที่ 6.3-1: ปัญหาการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือกีดขวางการขึ้น-ลงเรือของนักท่องเที่ยว

#### แนวทางการดำเนินงาน:

จะเป็นการก่อสร้างท่าเรือท่องเที่ยวโดยเฉพาะ เพื่อแยกกิจกรรมเรือโดยสารและท่องเที่ยวออกจากกิจกรรมการประมงและการขนส่งสินค้า สำหรับท่าเรือบ้านหน้าด่าน เกาะเสม็ด โดยมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

1. ศึกษาออกแบบท่าเรือท่องเที่ยว เกาะเสม็ด
2. ดำเนินการก่อสร้าง

#### หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

##### หน่วยงานหลัก

- องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง

##### หน่วยงานสนับสนุน

- อุทยานแห่งชาติเขาแหลมหญ้า-หมู่เกาะเสม็ด
- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553 - 2554

งบประมาณ: 150 ล้านบาท

## 2) โครงการก่อสร้างท่าเรือท่องเที่ยวคุระบุรี จังหวัดพังงา

### หลักการและเหตุผล:

ท่าเรือคุระบุรีเป็นท่าเรือที่ให้บริการเรือไปยังหมู่เกาะสุรินทร์ แต่เนื่องจากการออกแบบท่าเรือให้เป็นท่าเรือเนกประสงค์ จึงมีลักษณะการใช้เทียบเรือท่องเที่ยวไปพร้อมกับเรือประมงและท่าเรือขนถ่ายสินค้า และการไม่มีการจัดคิวการเข้าจอดเรือท่องเที่ยวที่เป็นระบบรวมถึงพื้นที่จอดเรือไม่เพียงพอ ทำให้เกิดปัญหาความปลอดภัยในการขึ้น-ลงเรือ โดยนักท่องเที่ยวต้องเดินข้ามเรือต่อกันเป็นทอด ๆ เสี่ยงต่อการพลัดตกน้ำ



รูปที่ 6.3-2: ลักษณะท่าเรือคุระบุรีในปัจจุบัน

### แนวทางการดำเนินงาน:

จะเป็นการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือคุระบุรีเพื่อเป็นท่าเรือที่ดำเนินกิจกรรมท่องเที่ยว แยกจากท่าเรือประมงในปัจจุบัน โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1. ศึกษาออกแบบท่าเรือท่องเที่ยว โดยมีองค์ประกอบ อาทิ อาคารผู้โดยสาร ท่าเทียบเรือโดยสาร และท่าเทียบเรือเล็กหรือเรือเร็ว (Speed boat)
2. ดำเนินการก่อสร้าง