

ตารางที่ 6.1-10: มาตรการควบคุมรถเช่าในแหล่งท่องเที่ยว 6 บริเวณ

ลำดับที่	ชื่อ แผนงาน / มาตรการ / โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1	มาตรการควบคุมการใช้นานพาหนะให้เหมาะสมกับ ภูมิประเทศในแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่เกาะช้าง	อบต.เกาะช้าง
		สำนักงานขนส่งจังหวัดตราด
2	มาตรการควบคุมการใช้นานพาหนะให้เหมาะสมกับ ภูมิประเทศในแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่ ชายทะเลอำเภอหัวหิน และแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง	เทศบาลเมืองหัวหิน
		สำนักงานขนส่งจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
3	มาตรการควบคุมการใช้นานพาหนะให้เหมาะสมกับ ภูมิประเทศในแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่เกาะสมุย	สำนักงานขนส่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี
		เทศบาลเมืองเกาะสมุย
4	มาตรการควบคุมการใช้นานพาหนะให้เหมาะสมกับ ภูมิประเทศในแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่เกาะพะงัน	เทศบาลตำบลเกาะพะงัน
		สำนักงานขนส่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี
5	มาตรการควบคุมการใช้นานพาหนะให้เหมาะสมกับ ภูมิประเทศในแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่เกาะลันตา	สำนักงานขนส่งจังหวัดกระบี่
		อบต.เกาะลันตาใหญ่
6	มาตรการควบคุมการใช้นานพาหนะให้เหมาะสมกับ ภูมิประเทศในแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่เกาะภูเก็ต	สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต
		เทศบาลนครภูเก็ต

แนวทางการดำเนินการ:

- 1) ประชุมหารือกับผู้ประกอบการเพื่อหาข้อสรุปร่วมกันในการกำหนดมาตรการใช้บังคับ
- 2) ออกมาตรการใช้บังคับผู้ประกอบการ
- 3) กรณีตรวจพบชาวต่างชาติถ้าไม่มีใบอนุญาตสากลให้มีมาตรการลงโทษ
ผู้ประกอบการที่ให้เช่ารถ

งบประมาณ : 6 ล้านบาท

ปีดำเนินการ : 2553

1.3) มาตรการการจัดทำการใช้และติดตั้งเครื่องหมายจราจร

หลักการและเหตุผล:

จากปัญหาป้ายจราจรไม่ได้มาตรฐานบนทางหลวงและถนนสาธารณะต่าง ๆ ดังนั้น เพื่อป้องกันปัญหาข้างต้นในระยะยาว จำเป็นจะต้องกำหนดระเบียบวิธีปฏิบัติที่มีผลบังคับใช้ตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวกับการจัดทำ การใช้ และการติดตั้งเครื่องหมายจราจร รวมทั้งป้ายบริการผู้ใช้ทางต่าง ๆ เพื่อให้มีรูปแบบเดียวกันทั้งประเทศ ทั้งนี้ โดยประกาศเป็นกฎกระทรวงตาม พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 รูปที่ 6.1-16 แสดงตัวอย่างของสภาพปัญหา



รูปที่ 6.1-16: ตัวอย่างสภาพปัญหาป้ายที่ไม่ได้มาตรฐานของหน่วยงานราชการ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

- แขวงทางหลวงภูเก็ต
- แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์
- แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานี
- แขวงทางหลวงกระบี่
- เทศบาลตำบลเกาะพะงัน
- เทศบาลเมืองหัวหิน
- องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะช้าง
- องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะลันตาใหญ่
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

แนวทางการดำเนินการ:

- 1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นหน่วยงานหลักในการร่างระเบียบการจัดทำ การใช้ และการติดตั้งเครื่องหมายจราจร โดยว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการในรายละเอียด
- 2) หน่วยงานที่รับผิดชอบงานทางหลวงและถนนสาธารณะ ผู้รับผิดชอบและการจราจร เป็นคณะกรรมการกำกับในการร่างรายละเอียด
- 3) เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อประกาศเป็นกฎกระทรวงของ พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535

งบประมาณ : 15 ล้านบาท

ปีดำเนินการ : 2554-2557

2) มาตรการสำหรับรถโดยสารสาธารณะ

2.1) โครงการกวดขันการตรวจอุปกรณ์ความปลอดภัยภายในรถโดยสารสาธารณะบนเส้นทางหลักจากกรุงเทพมหานครไปแหล่งท่องเที่ยว

หลักการและเหตุผล:

เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะเป็นยานพาหนะที่นักท่องเที่ยวนิยมใช้เดินทางจากกรุงเทพมหานครไปสู่แหล่งท่องเที่ยว ซึ่งตัวยานพาหนะที่ใช้จะพบประเด็นความปลอดภัยกับนักท่องเที่ยว เช่น ไม่มีอุปกรณ์ช่วยชีวิตเมื่อเกิดเหตุ ที่นั่งที่ยึดติดกับตัวรถไม่แข็งแรงจะหลุดออกจากตัวรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และการมีที่นั่งกีดขวางบริเวณทางออกฉุกเฉิน ดังนั้น จึงควรดำเนินการออกมาตรการเข้มงวดในการตรวจสอบอุปกรณ์ความปลอดภัยภายในรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งจะเป็นโครงการสำคัญที่จะช่วยป้องกันและลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง :

- กรมการขนส่งทางบก
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

แนวทางการดำเนินการ:

- 1) ประชุมหารือกับผู้ประกอบการเพื่อหาข้อสรุปร่วมกันในการกำหนดมาตรการใช้บังคับ
- 2) หลังจากมีการปรับปรุงหรือยกระดับความปลอดภัยกับรถโดยสารสาธารณะบนเส้นทางสายหลักแล้ว ควรดำเนินการติดตั้งเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ที่ออกโดยหน่วยงานภาครัฐซึ่งรวมถึงหน่วยงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เนื่องจากเป็น การใช้รถโดยสารสาธารณะเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย
- 3) ออกมาตรการในการใช้บังคับผู้ประกอบการ
- 4) จัดเจ้าหน้าที่ออกตรวจสอบอุปกรณ์ประจำรถอย่างเข้มงวดก่อนออกจากสถานีทุกครั้ง

งบประมาณ : 5 ล้านบาท

ปีดำเนินการ : 2553

2.2) แผนงานควบคุมความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ

หลักการและเหตุผล:

เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะเป็นยานพาหนะที่นักท่องเที่ยวนิยมใช้เดินทางจากกรุงเทพมหานครไปสู่แหล่งท่องเที่ยว ซึ่งพบปัญหามีการใช้ความเร็วในบางช่วงของเส้นทาง ซึ่งตัวยานพาหนะที่ใช้ไม่มีอุปกรณ์สำหรับควบคุมความเร็ว ดังนั้น จึงควรมีการออกมาตรการเข้มงวดในการบังคับให้ติดตั้งอุปกรณ์เพื่อควบคุมความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งจะเป็นมาตรการสำคัญที่จะช่วยป้องกันและลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง : กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 6.1-17: ตัวอย่างสภาพปัญหาการใช้ความเร็วสูงของรถโดยสารสาธารณะบนเส้นทางสายหลัก

แนวทางการดำเนินการ:

- 1) ศึกษาแนวทางการติดตั้งและรายละเอียดของอุปกรณ์ควบคุมความเร็ว
- 2) ประชุมหารือกับผู้ประกอบการเพื่อหาข้อสรุปร่วมกันในการกำหนดมาตรการใช้บังคับ
- 3) ออกมาตรการในการใช้บังคับผู้ประกอบการ
- 4) จัดเจ้าหน้าที่ออกตรวจสอบอุปกรณ์ประจำรถอย่างเข้มงวดก่อนออกจากสถานีทุกครั้ง

งบประมาณ : 5 ล้านบาท

ปีดำเนินการ : 2553

2.3) โครงการเข้มงวดการตรวจพนักงานขับรถ

หลักการและเหตุผล:

เนื่องจากกรณีโดยสาธารณะเป็นยานพาหนะที่นักท่องเที่ยวนิยมใช้เดินทางจากกรุงเทพมหานครไปสู่แหล่งท่องเที่ยวพบว่าพนักงานเป็นส่วนหนึ่งของปัญหา เช่น ไม่ได้มีการเปลี่ยนพนักงานขับรถ หรือสภาพร่างกายของพนักงานขับรถโดยสาธารณะไม่สมบูรณ์ ดังนั้น จึงควรมีการดำเนินโครงการสุ่มตรวจสอบพนักงานขับรถบนเส้นทางเดินทางของรถโดยสารสาธารณะที่เดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว โดยการเข้มงวดในการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถ ซึ่งจะเป็นโครงการสำคัญที่จะช่วยป้องกันและลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง : กรมการขนส่งทางบก

แนวทางการดำเนินการ:

- 1) ประชุมหารือกับผู้ประกอบการเพื่อหาข้อสรุปร่วมกันในการกำหนดมาตรการใช้บังคับ
- 2) เพิ่มเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ในการวัดระดับแอลกอฮอล์
- 3) ตั้งจุดตรวจสำหรับรถโดยสารสาธารณะ

งบประมาณ : 5 ล้านบาท

ปีดำเนินการ : 2553

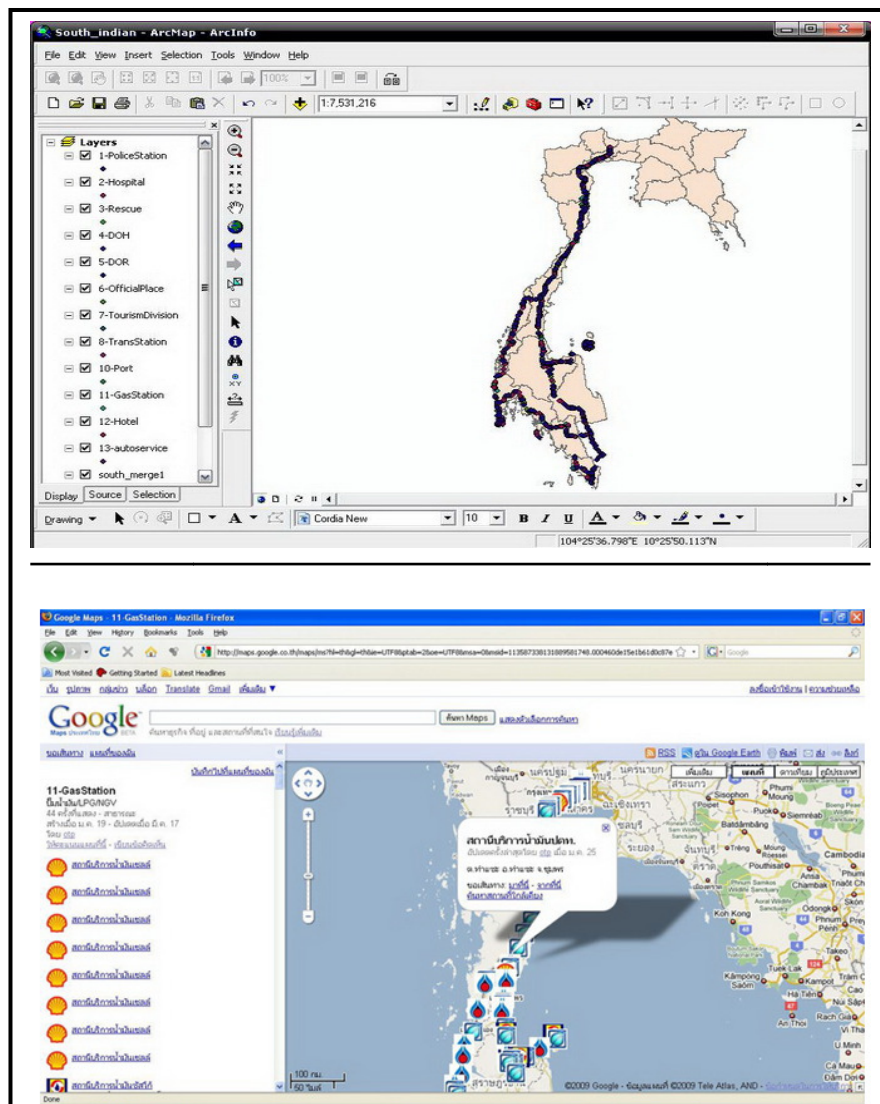
6.1.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Public Relation, Education and Public Participation) ประกอบด้วย

1) มาตรการสำหรับรถยนต์ส่วนตัว

1.1) โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศ

หลักการและเหตุผล:

เนื่องจากการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังแหล่งท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวนั้นไม่ว่าจะเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวภาคตะวันออกหรือภาคใต้ จะพบกรณีที่นักท่องเที่ยวขาดข้อมูลด้านความปลอดภัยก่อนการเดินทาง เช่น เส้นทางการเดินทางที่ปลอดภัย เส้นทางเดินทางที่มีระยะทางสั้น ข้อมูลสถานประกอบการบริการรถยนต์กรณีรถเกิดขัดข้อง และข้อมูลสถานีบริการน้ำมันบนเส้นทางเดินทาง เป็นต้น ดังนั้น จึงควรมีการดำเนินการจัดทำโครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยวที่ปลอดภัยที่จะช่วยให้นักท่องเที่ยวได้ทราบข้อมูลก่อนการเดินทาง ซึ่งโครงการนี้จะช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวสามารถทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง



รูปที่ 6.1-18: ตัวอย่างการจัดทำข้อมูลระบบสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง :

- ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

แนวทางการดำเนินการ:

- 1) นำผลการศึกษาของที่ปรึกษาในส่วนงานศึกษาข้อมูลจุดสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางสู่ระบบฐานข้อมูลของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม
- 2) ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลให้ทันสมัยและตรงกับความเป็นจริง
- 3) ประชาสัมพันธ์การเข้าถึงการบริการแก่ประชาชนให้ได้รับทราบ

งบประมาณ : 5 ล้านบาท

ปีดำเนินการ : 2553-2557

1.2) โครงการบริการข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวที่ปลอดภัย

หลักการและเหตุผล:

เนื่องจากการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังแหล่งท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวนั้นพบว่าสามารถใช้เส้นทางสายหลักได้หลายเส้นทาง ไม่ว่าจะเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวภาคตะวันออกหรือภาคใต้ ดังนั้น จึงควรมีการดำเนินการจัดทำแผนการแนะนำข้อมูลเส้นทางสายหลักที่ปลอดภัยให้นักท่องเที่ยวทราบ เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเลือกเดินทางได้อย่างปลอดภัย ซึ่งมาตรการนี้จะช่วยป้องกันและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในแหล่งท่องเที่ยวได้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง :

- ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

แนวทางการดำเนินการ:

- 1) นำผลการศึกษาของที่ปรึกษาในส่วนงานศึกษาเส้นทางสู่ระบบฐานข้อมูลของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม
- 2) แนะนำข้อมูลบนเส้นทางสายหลัก
- 3) ประชาสัมพันธ์รูปแบบบริการแก่ประชาชน

งบประมาณ : 10 ล้านบาท

ปีดำเนินการ : 2553-2555

1.3) โครงการแนะนำการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว

หลักการและเหตุผล:

เนื่องจากในแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินิยมเช่ารถจักรยานยนต์ ซึ่งพบปัญหาในประเด็นความปลอดภัย จากการตรวจสอบพบว่านักท่องเที่ยวขาดความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือขาดความเข้าใจกฎจราจรของประเทศไทยซึ่งจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังนั้น จึงควรมีการดำเนินการออกแผนงานเพื่อช่วยในการฝึกอบรมนักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว เพื่อที่จะสามารถช่วยป้องกันและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในแหล่งท่องเที่ยวได้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแสดงในตารางที่ 6.1-11

ตารางที่ 6.1-11: แผนงานการอบรมการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในแหล่งท่องเที่ยว

ลำดับที่	ชื่อ แผนงาน / มาตรการ / โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1	โครงการแนะนำการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่เกาะช้าง	อบต.เกาะช้าง
		สำนักงานขนส่งจังหวัดตราด
		ททท. สำนักงานตราด
2	โครงการแนะนำการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่ ชายทะเลอำเภอหัวหิน และแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง	เทศบาลเมืองหัวหิน
		สำนักงานขนส่งจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
		ททท.สำนักงานประจวบคีรีขันธ์
3	โครงการแนะนำการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่เกาะสมุย	สำนักงานขนส่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี
		เทศบาลเมืองเกาะสมุย
		ททท. สำนักงานสุราษฎร์ธานี
4	โครงการแนะนำการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่เกาะพะงัน	เทศบาลตำบลเกาะพะงัน
		สำนักงานขนส่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี
		ททท. สำนักงานสุราษฎร์ธานี
5	โครงการแนะนำการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่เกาะลันตา	สำนักงานขนส่งจังหวัดกระบี่
		อบต.เกาะลันตาใหญ่
		ททท. สำนักงานกระบี่
6	โครงการแนะนำการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่เกาะภูเก็ต	สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต
		เทศบาลนครภูเก็ต
		ททท. สำนักงานภูเก็ต

แนวทางการดำเนินการ:

- 1) ประชุมหารือกับเอกชนเพื่อกำหนดมาตรการควบคุมนักท่องเที่ยวที่ขึ้นเรือ
- 2) จัดทำสื่อเพื่อแนะนำการขึ้นเรืออย่างปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยว
- 3) จัดให้มีสนามทดลองการขึ้นเรือสำหรับนักท่องเที่ยว

งบประมาณ : 24 ล้านบาท

ปีดำเนินการ : 2553-2555

2) มาตรการสำหรับรถโดยสารสาธารณะ**2.1) แผนงานการจัดทำเอกสารแนะนำการปฏิบัติตนเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินภายในรถโดยสารสาธารณะ****หลักการและเหตุผล:**

การให้ข้อมูลการโดยสารรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวเป็นเรื่องที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะข้อมูลข้อปฏิบัติขณะเกิดเหตุบนรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถนำข้อมูลเหล่านั้นไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางได้ด้วยตนเอง



รูปที่ 6.1-19: ตัวอย่างสภาพปัญหาการขาดเอกสารแนะนำการปฏิบัติตน
บริเวณที่นั่งบนรถโดยสารสาธารณะ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

- กรมการขนส่งทางบก
- ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

แนวทางการดำเนินการ:

- 1) ดำเนินการรวบรวมปัญหาที่ผู้โดยสารสามารถเคยประสบเหตุ
- 2) ดำเนินการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์วิธีการปฏิบัติตัวในสถานการณ์ฉุกเฉิน ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ
- 3) ประชุมหรือให้ผู้ประกอบการนำไปดำเนินการให้เป็นรูปธรรม

งบประมาณ : 10 ล้านบาท

ปีดำเนินการ : 2553

2.2) แผนงานการจัดทำสื่อวีดิทัศน์ด้านความปลอดภัยก่อนออกรถแก่ผู้โดยสาร**หลักการและเหตุผล:**

การให้ข้อมูลการโดยสารรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว เป็นเรื่องที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะข้อมูลข้อปฏิบัติขณะเกิดเหตุบนรถโดยสารสาธารณะควรแสดงแก่นักท่องเที่ยวก่อนการเดินทางในรูปแบบของสื่อวีดิทัศน์ ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถนำข้อมูลเหล่านั้นไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางได้ด้วยตนเอง



รูปที่ 6.1-20: ตัวอย่างสภาพปัญหาของรถโดยสารสาธารณะที่ขาดการให้ข้อมูลด้านความปลอดภัย

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

- กรมการขนส่งทางบก
- ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

แนวทางการดำเนินการ:

- 1) ดำเนินการรวบรวมปัญหาที่ผู้โดยสารสามารถเคยประสบเหตุ
- 2) ดำเนินการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์วิธีการปฏิบัติตัวในสถานการณ์ฉุกเฉิน ทั้งภาคภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ
- 3) ประชุมหารือให้ผู้ประกอบการนำไปดำเนินการให้เป็นรูปธรรม

งบประมาณ : 10 ล้านบาท

ปีดำเนินการ : 2553

6.1.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4: ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS) ประกอบด้วย

1) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการช่วยเหลือฉุกเฉิน

หลักการและเหตุผล:

เนื่องจากการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังแหล่งท่องเที่ยวโดยทางถนน ทางรถไฟ และทางน้ำนั้น ไม่ว่าจะเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวภาคตะวันออกหรือภาคใต้ จะพบว่าในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหนักท่องเที่ยวมักจะขาดข้อมูลในการติดต่อเพื่อขอความช่วยเหลือได้อย่างทันท่วงที ดังนั้น จึงควรมีการดำเนินการจัดทำแผนงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้ความช่วยเหลือแก่นักท่องเที่ยวในกรณีฉุกเฉินได้อย่างทันท่วงที ซึ่งโครงการนี้จะช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้ในกรณีที่สามรถเข้าช่วยเหลือได้ทันท่วงที

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง : ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม

แนวทางการดำเนินการ:

- 1) พัฒนาระบบและจัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการประสานการช่วยเหลือ
- 2) นำเข้าข้อมูลและปรับปรุงข้อมูลการช่วยเหลือฉุกเฉินสู่ระบบฐานข้อมูลของหน่วยงาน
- 3) ประชาสัมพันธ์รูปแบบการบริการต่าง ๆ แก่ประชาชน

งบประมาณ : 100 ล้านบาท

ปีดำเนินการ : 2553-2557

6.1.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5: ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Monitoring) ประกอบด้วย

1) โครงการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการ

หลักการและเหตุผล:

เพื่อให้การนำแผนงาน / โครงการ / มาตรการที่เสนอแนะในโครงการฯ สามารถนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ โครงการนี้จะเป็นการติดตามและประเมินผลเพื่อรับทราบปัญหาอุปสรรคของการนำแผนงานไปใช้ในการปฏิบัติจริง ซึ่งในการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการนั้นจะต้องดำเนินการทั้งการเดินทางทางถนน ทางรถไฟ และทางน้ำ เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ สามารถเข้าถึงฐานข้อมูลชุดเดียวกัน ดังนั้น สิ่งที่ต้องดำเนินการคือ จะต้องมีการรวบรวมข้อมูลของโครงการต่าง ๆ ด้านความปลอดภัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการติดตามโครงการว่ามีการดำเนินการได้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- กรมการขนส่งทางบก
- กรมทางหลวง
- กรมทางหลวงชนบท
- การรถไฟแห่งประเทศไทย

แนวทางการดำเนินการ:

- 1) รวบรวมโครงการ / แผนงาน / มาตรการด้านความปลอดภัยของหน่วยที่เกี่ยวข้อง
- 2) จัดทำฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยของทุกระบบการเดินทาง
- 3) ติดตามผลการดำเนินงานของโครงการที่ได้เสนอไว้
- 4) ประเมินผลการดำเนินงาน โครงการที่ได้เสนอไว้

งบประมาณ : 10 ล้านบาท

ปีดำเนินการ : 2553-2557

6.2 แผนงาน / โครงการ / มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางรถไฟ

การกำหนดแผนงาน / โครงการ / มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางรถไฟนั้น ก็จะต้องใช้ยุทธศาสตร์ 5E เช่นกัน ซึ่งจะมีการปรับเปลี่ยนแผนงานหลักให้มีการสอดคล้องกับการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือบางแผนงานก็เป็นการผสมผสานการทำงานกับหน่วยงานทางถนน อาทิ การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางรถไฟ ณ จุดเกิดเหตุ เป็นต้น โดยมีตัวอย่างของแผนงาน / โครงการ / มาตรการ ดังนี้

6.2.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1: ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering) ประกอบด้วย

1) แผนงานการปรับปรุงจุดอันตรายบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

หลักการและเหตุผล:

อุบัติเหตุที่เกิดจากขบวนรถไฟชนกับรถยนต์ในแต่ละครั้งมีความเสียหายสูง ทั้งจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ และมูลค่าทรัพย์สินที่เสียหาย ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุขบวนรถไฟชนรถยนต์ ในปี 2550 มีจำนวนอุบัติเหตุในลักษณะนี้เกิดขึ้น 140 ครั้ง ทำให้มีผู้เสียชีวิต 47 คน และได้รับบาดเจ็บ 147 คน จากรายงานการศึกษาอุบัติเหตุบริเวณทางตัดผ่านทางรถไฟที่ผ่านมา พบว่าเป็นความบกพร่องของถนน และสิ่งแวดล้อมบริเวณทางตัดผ่านทางรถไฟ เช่น ระยะมองเห็นปลอดภัยไม่เพียงพอ เครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอ รวมถึงการควบคุมการจราจรไม่เหมาะสม เป็นองค์ประกอบหนึ่งของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะทางตัดผ่านทางรถไฟประเภททางลักผ่านซึ่งบางส่วนไม่ได้มาตรฐานตามวิศวกรรม ในปี 2550 พบว่า มีทางตัดผ่านทางรถไฟประเภททางลักผ่านกว่า 500 จุด ทั่วประเทศ ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ



รูปที่ 6.2-1: ลักษณะปัญหาความปลอดภัยที่จุดตัดทางรถไฟ