

บทที่ 9 การจัดสัมมนาและถ่ายทอดเทคโนโลยี

- ❑ การจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น
- ❑ การจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษา
- ❑ สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการจัดสัมมนา
- ❑ การถ่ายทอดเทคโนโลยี

9.1 การจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น

(1) เป้าหมาย

เป็นการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอแนวทางในการศึกษาโครงการให้หน่วยงานหรือผู้เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชนทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ ทั้งนี้ เพื่อให้ผลการศึกษาเกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์มากที่สุด

(2) แนวทางในการดำเนินการ

ที่ปรึกษาจะจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 จำนวน 2 ครั้ง ใน 2 พื้นที่การศึกษา ดังนี้

(2.1) ภาคตะวันออก เป็นการระดมความคิดเห็นจากบุคคลและผู้เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาโครงการในพื้นที่ เกาะเสม็ด (จังหวัดระยอง) หมู่เกาะช้าง เกาะกูด (จังหวัดตราด)

(2.2) ภาคใต้ เป็นการระดมความคิดเห็นจากบุคคลและผู้เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาโครงการในพื้นที่ ชายทะเลอำเภอหัวหินและแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เกาะสมุย เกาะพะงันและหมู่เกาะอ่างทอง (จังหวัดสุราษฎร์ธานี) หมู่เกาะพีพี เกาะลันตา (จังหวัดกระบี่) หมู่เกาะสุรินทร์ หมู่เกาะสิมิลัน (จังหวัดพังงา) หมู่เกาะตะรุเตา (จังหวัดสตูล) และเกาะภูเก็ต

9.1.1 การจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1

9.1.1.1 ภาคตะวันออก

ที่ปรึกษาได้จัดสัมมนาในพื้นที่ภาคตะวันออก เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551 ณ โรงแรมโนโวเทล ริมเพ จังหวัดระยอง โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 48 คน ดังมีรายชื่อแสดงในภาคผนวก ข ตารางที่ ข-1 และผลการสัมมนาสรุปได้ ดังนี้

(1) กำหนดการสัมมนา

11.00 น. – 12.00 น	ลงทะเบียน
12.00 น. – 13.00 น	รับประทานอาหารกลางวัน
13.00 น. – 13.15 น	พิธีเปิดการสัมมนา
	โดย นายอรัณ ก้อนสมบัติ
	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
13.15 น. – 13.30 น	แนะนำภาพรวมโครงการฯ
	โดย นายกิตติพล อัครภรณ์ และ นายสุกิจ ปัญจนศักดิ์
13.30 น. – 14.30 น	ปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาในการเดินทางในพื้นที่ศึกษา
	ภาคตะวันออก (หมู่เกาะช้าง เกาะเสม็ด)
	โดย รศ.ดร.ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง
14.30 น. – 15.00 น	พักรับประทานอาหารว่าง
15.00 น. – 16.15 น	รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากที่ประชุม
16.15 น. – 16.30 น	พิธีปิดการสัมมนา

บรรยากาศในการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 : ภาคตะวันออก แสดงในรูปที่ 9.1-1



รูปที่ 9.1-1: บรรยากาศในการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 : ภาคตะวันออก

9.1.1.2 ภาคใต้

ที่ปรึกษาได้จัดสัมมนาในพื้นที่ภาคใต้ เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551 ณ ห้องจามจุรี โรงแรมภูเก็ตเมอร์ลิน จังหวัดภูเก็ต โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 93 คน ดังมีรายชื่อแสดงในภาคผนวก ข ตารางที่ ข-2 และผลการสัมมนาสรุปได้ ดังนี้

(1) กำหนดการสัมมนา

08.30 น. – 09.00 น	ลงทะเบียน
09.00 น. – 09.15 น	พิธีเปิดการสัมมนา โดย นายอร่าม ก้อนสมบัติ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
09.15 น. – 09.30 น	แนะนำภาพรวมโครงการฯ โดย นายกิตติพล อัครภาภรณ์
09.30 น. – 09.45 น	สภาพการเดินทางมาแหล่งท่องเที่ยวในปัจจุบัน โดย นายสุกิจ ปัญจธรรพ์ศักดิ์
09.45 น. – 10.30 น	ปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาในการเดินทางในพื้นที่ศึกษาภาคใต้ โดย รศ.ดร.ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง
10.30 น. – 11.00 น	พักรับประทานอาหารว่าง
11.00 น. – 11.45 น	รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากที่ประชุม
11.45 น. – 12.00 น	พิธีปิดการสัมมนา
12.00 น. – 13.00 น	รับประทานอาหารกลางวัน

บรรยากาศในการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 : ภาคใต้ แสดงในรูปที่ 9.1-2



รูปที่ 9.1-2: บรรยากาศในการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1: ภาคใต้

9.1.2 การจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2

ที่ปรึกษาได้จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2552 ณ ห้องภาณุมาศ โรงแรมรอยัลริเวอร์ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 80 คน ดังมีรายชื่อแสดงในภาคผนวก ข ตารางที่ ข-3 และผลการสัมมนาสรุปได้ ดังนี้

(1) กำหนดการสัมมนา

11.30 - 12.00 น.	ลงทะเบียน
12.00 - 13.00 น.	รับประทานอาหารกลางวัน
13.00 - 13.15 น.	พิธีเปิดการสัมมนา
	โดย ดร.จุฬา สุขมานพ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งและจราจร
13.15 - 13.45 น.	นโยบายภาครัฐ : กระทรวงคมนาคมกับการสนับสนุนภารกิจด้าน การท่องเที่ยว
	โดย ดร.จุฬา สุขมานพ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งและจราจร
13.45 - 14.30 น.	แผนงานการจัดการความปลอดภัยตามแนวเส้นทางท่องเที่ยว
	โดย รศ.ดร.ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง
14.30 - 15.00 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
15.00 - 15.15 น.	ประเด็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแผนการจัดการความปลอดภัย
	โดย นายกิตติพล อัครภารณ์
15.15 - 15.45 น.	ระบบสารสนเทศด้านความปลอดภัยเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว อย่างปลอดภัย
	โดย นายสุกิจ ปัญจธนศักดิ์
15.45 - 16.30 น.	รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุม
16.30 - 16.45 น.	สรุปผลการสัมมนา
16.45 - 17.00 น.	พิธีปิดการสัมมนา

บรรยากาศในการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 แสดงในรูปที่ 9.1-3



รูปที่ 9.1-3: บรรยากาศในการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2

(2) ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาเกี่ยวกับแผนงาน / โครงการที่นำเสนอ

ที่ปรึกษาได้สอบถามความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาเกี่ยวกับแผนงาน / โครงการที่นำเสนอด้วยแบบสอบถามความคิดเห็นดังแสดงในภาคผนวก ค ดังนี้

(2.1) ท่านเห็นด้วยกับแผนงาน / โครงการ ด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างไร

ซึ่งประกอบด้วยแผนงาน/โครงการต่าง ๆ คือ

- แผนงานปรับปรุงจุดอันตราย
- แผนงานปรับปรุงป้ายและเครื่องหมายจราจร
- แผนงานจัดตั้งจุดบริการ / จุดพักรถ (Rest Area)
- แผนงานการปรับปรุงมาตรฐานรถโดยสาร

(2.2) ท่านเห็นด้วยกับแผนงาน / โครงการ ด้านความปลอดภัยทางรถไฟ อย่างไร

ซึ่งประกอบด้วยยุทธศาสตร์ด้านต่าง ๆ คือ

- ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม
- ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย
- ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

(2.3) ท่านเห็นด้วยกับแผน / แผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยทางน้ำ อย่างไร

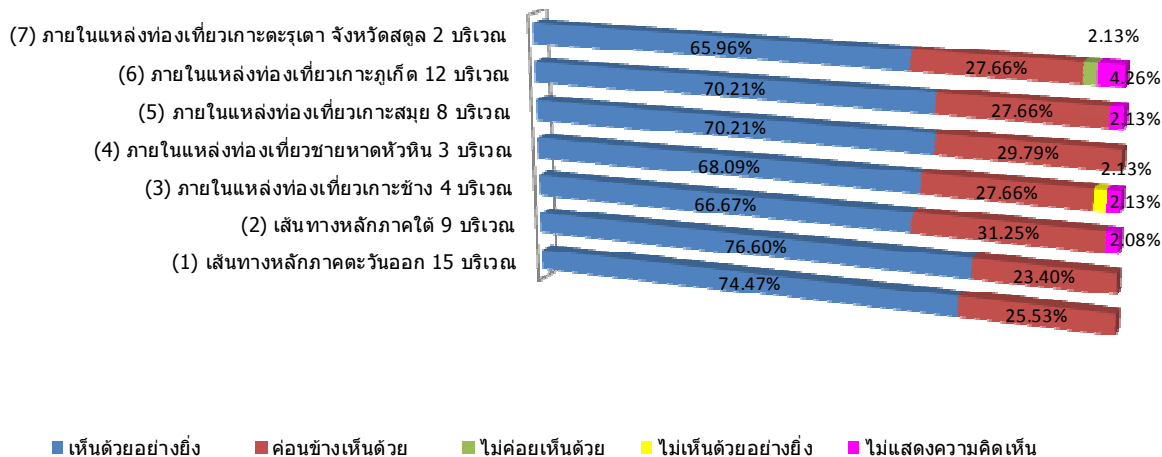
ซึ่งประกอบด้วยแผนงาน/โครงการต่าง ๆ คือ

- แผนพัฒนาระบบงานด้านความปลอดภัย
- แผนพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานระบบความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ
- แผนปรับปรุงกฎระเบียบวิธีปฏิบัติด้านความปลอดภัย
- แผนส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ
- แผนจัดทำระบบสืบสวนอุบัติเหตุทางเรือ
- แผนงานการจัดการความปลอดภัยสำหรับท่าเรือในโครงการฯ

ผลจากการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา แสดงในรูปที่ 9.1-4

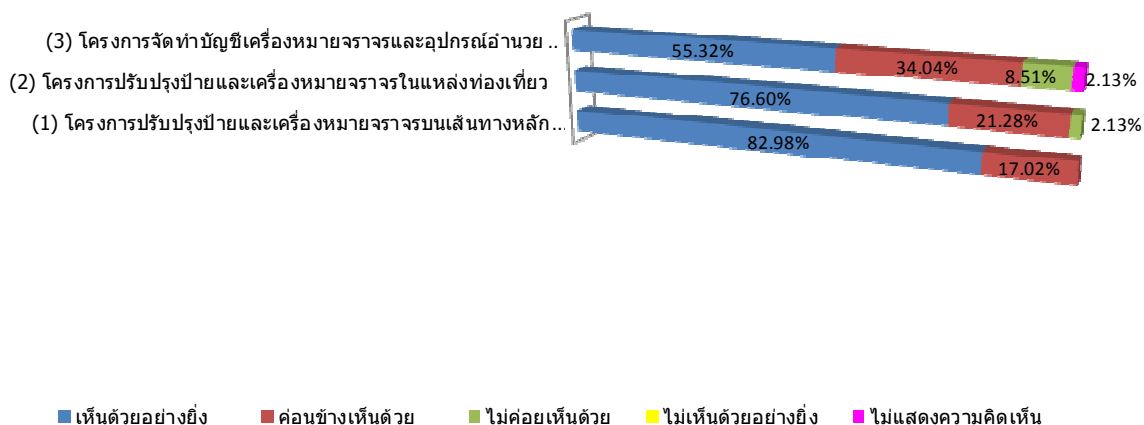
1. ทานเห็นด้วยกับแผนงาน/โครงการ ด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างไร

1.1 แผนงานปรับปรุงจุดอันตราย



1. ทานเห็นด้วยกับแผนงาน/โครงการ ด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างไร

1.2 แผนงานปรับปรุงป้ายและเครื่องหมายจราจร

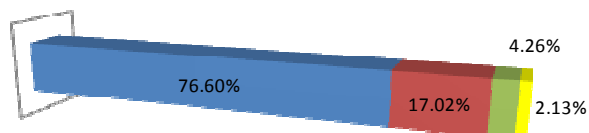


รูปที่ 9.1-4: ผลจากการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา

1. ท่านเห็นด้วยกับแผนงาน/โครงการ ด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างไร

1.3 แผนงานจัดตั้งจุดบริการ / จุดพักรถ (Rest Area)

โครงการจัดตั้งจุดบริการ / จุดพักรถ (Rest Area) บนเส้นทางหลักสู่แหล่งท่องเที่ยวภาคใต้

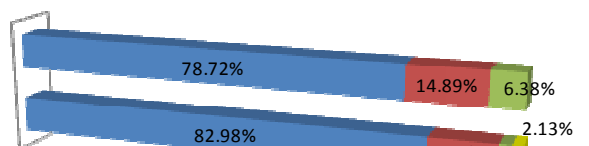


■ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ■ ค่อนข้างเห็นด้วย ■ ไม่ค่อยเห็นด้วย ■ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ■ ไม่แสดงความคิดเห็น

1. ท่านเห็นด้วยกับแผนงาน/โครงการ ด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างไร

1.4 แผนงานการปรับปรุงมาตรฐานรถโดยสาร

(2) โครงการปรับปรุงมาตรฐานตัวรถให้มีความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว



(1) โครงการปรับปรุงมาตรฐานตัวรถให้มีความปลอดภัยบนเส้นทางหลักจากกรุงเทพฯไปแหล่งท่องเที่ยว

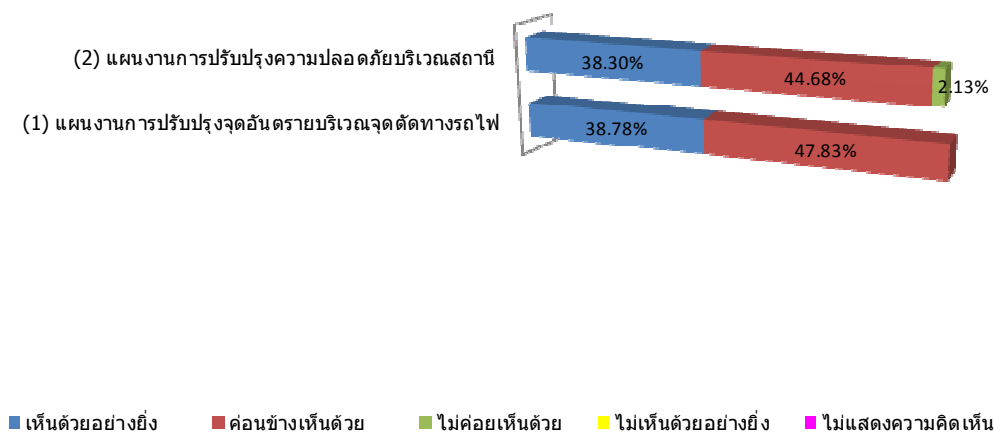


■ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ■ ค่อนข้างเห็นด้วย ■ ไม่ค่อยเห็นด้วย ■ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ■ ไม่แสดงความคิดเห็น

รูปที่ 9.1-4: ผลจากการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา (ต่อ)

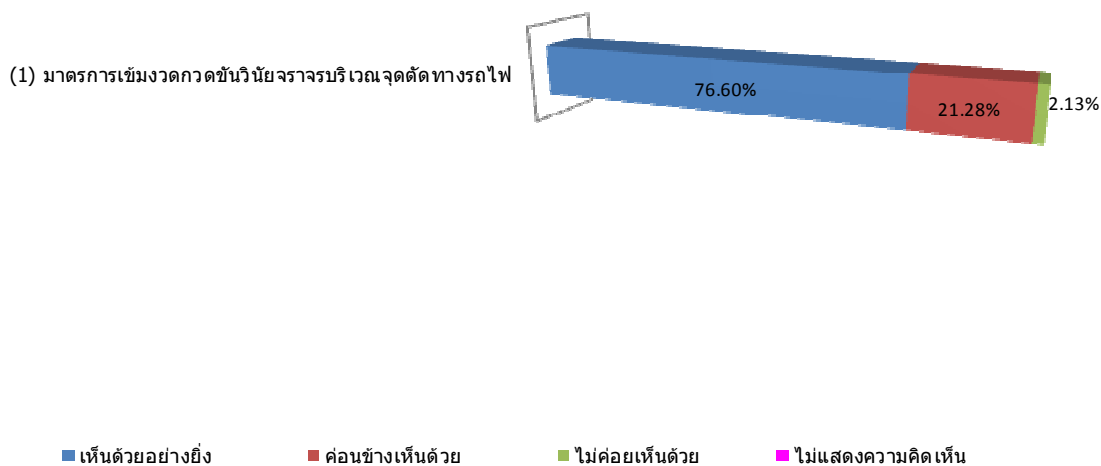
2. ทานเห็นด้วยกับแผนงาน/มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางรถไฟ อย่างไร

2.1 ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม



2. ทานเห็นด้วยกับแผนงาน/มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางรถไฟ อย่างไร

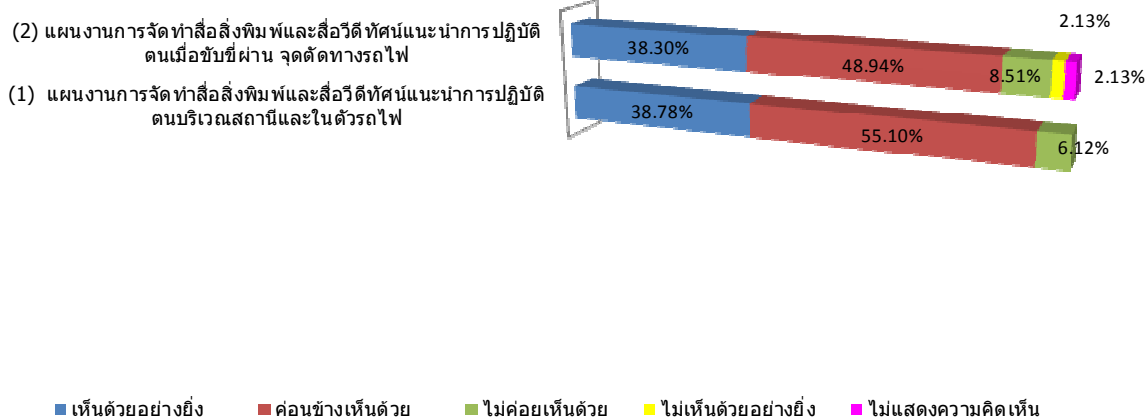
2.2 ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย



รูปที่ 9.1-4: ผลจากการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา (ต่อ)

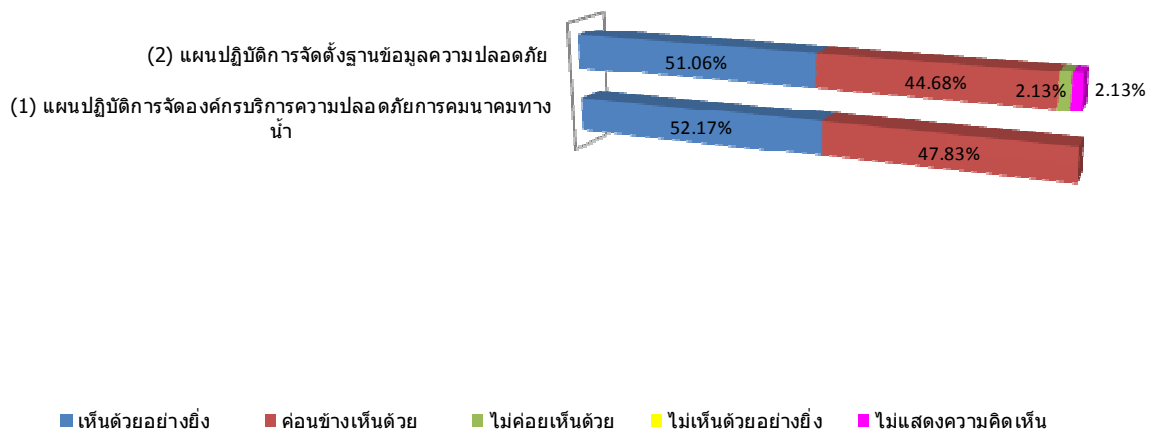
2. ทานเห็นด้วยกับแผนงาน/มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางรถไฟ อย่างไร

2.3 ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม



3. ทานเห็นด้วยกับแผน/แผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยทางน้ำ อย่างไร

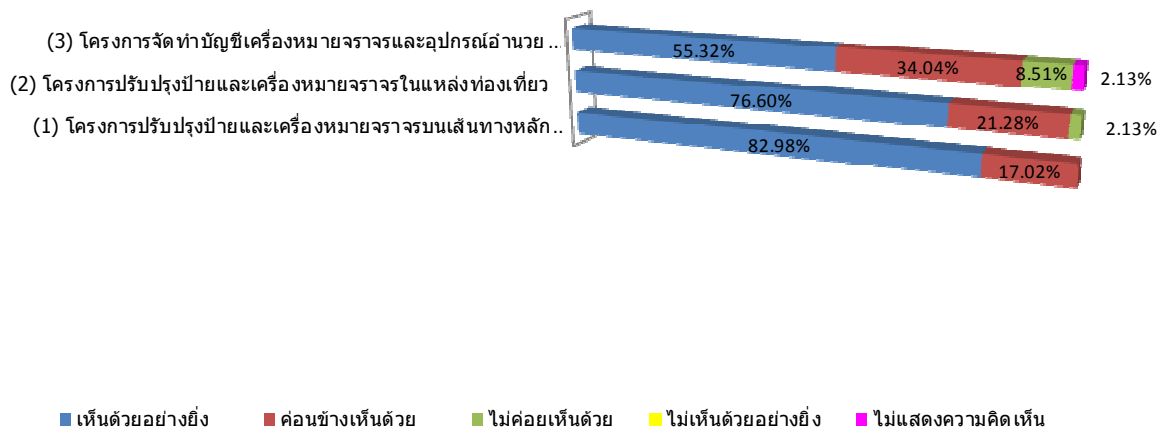
3.1 แผนพัฒนาระบบงานด้านความปลอดภัย



รูปที่ 9.1-4: ผลจากการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา (ต่อ)

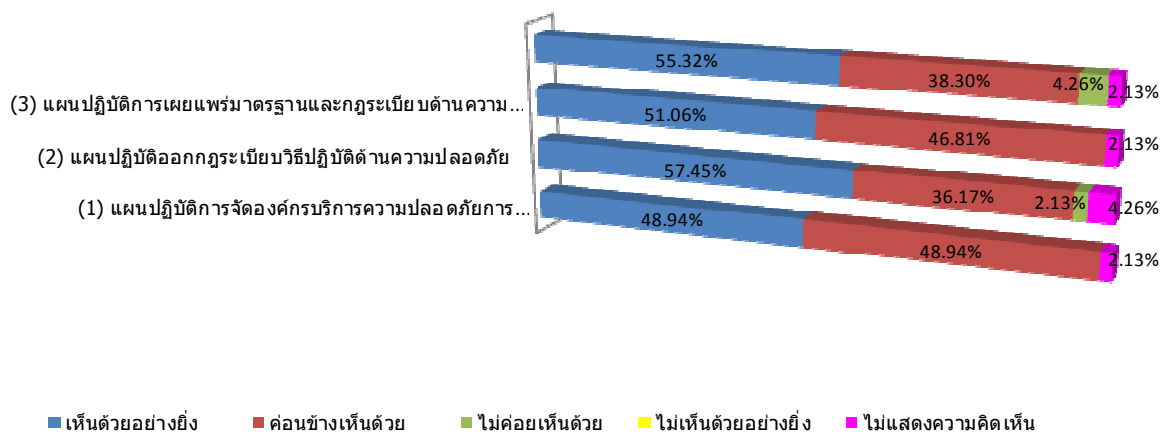
3. ทานเห็นด้วยกับแผน/แผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยทางน้ำ อย่างไร

3.2 แผนพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานระบบความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ



3. ทานเห็นด้วยกับแผน/แผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยทางน้ำ อย่างไร

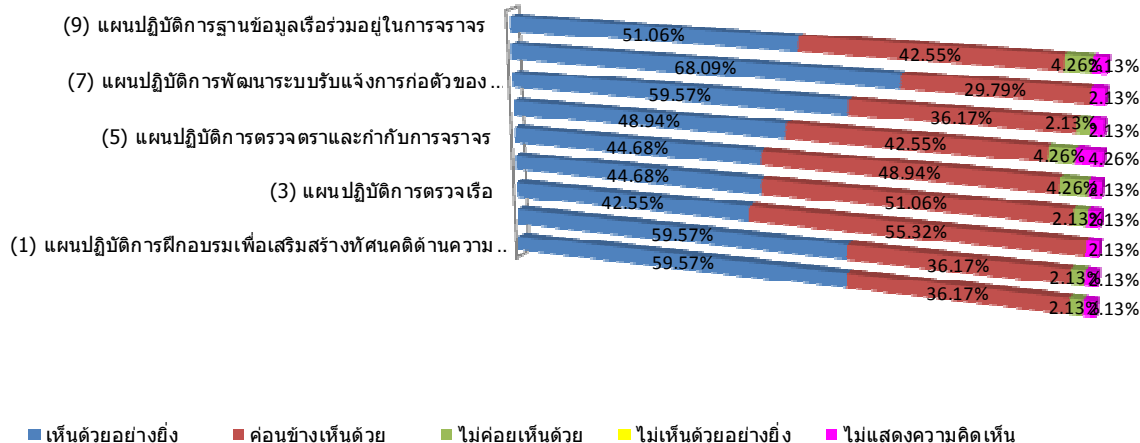
3.3 แผนปรับปรุงกฎระเบียบวิธีปฏิบัติด้านความปลอดภัย



รูปที่ 9.1-4: ผลจากการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา (ต่อ)

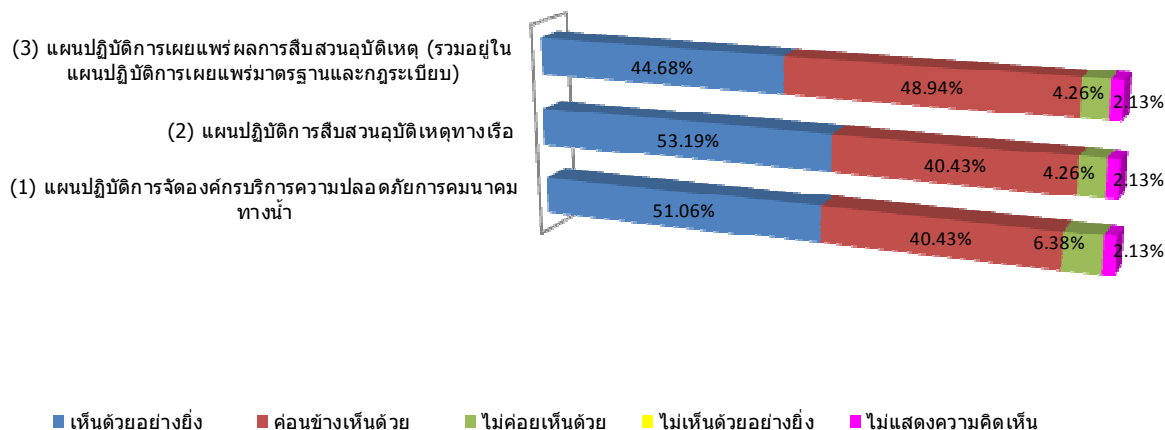
3. ทานเห็นด้วยกับแผน/แผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยทางน้ำ อย่างไร

3.4 แผนส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ



3. ทานเห็นด้วยกับแผน/แผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยทางน้ำ อย่างไร

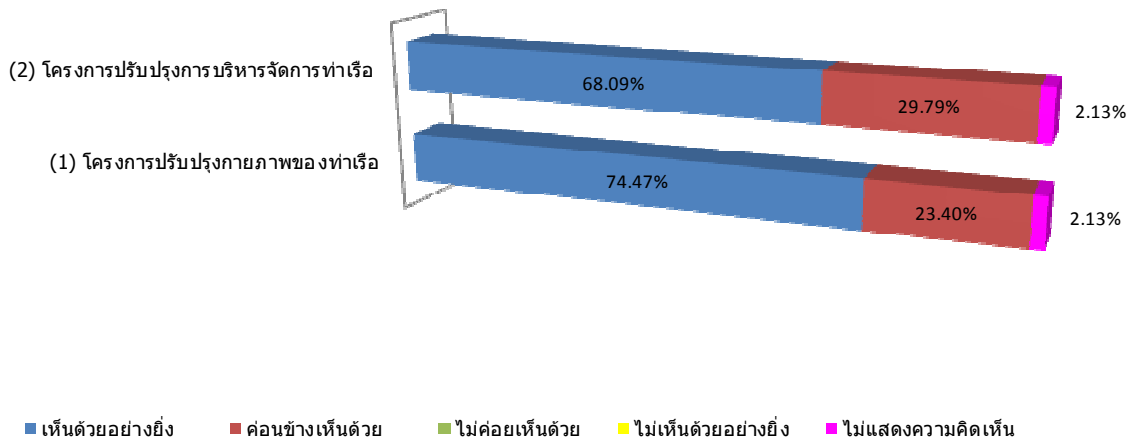
3.5 แผนจัดทำระบบสืบสวนอุบัติเหตุทางเรือ



รูปที่ 9.1-4: ผลจากการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา (ต่อ)

3. ทานเห็นด้วยกับแผน/แผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยทางน้ำ อย่างไร

3.6 แผนงานการจัดการความปลอดภัยสำหรับท่าเรือในโครงการฯ



รูปที่ 9.1-4: ผลจากการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา (ต่อ)

9.2 การจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษา

(1) เป้าหมาย

เป็นการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษาที่ผ่านมาให้หน่วยงานหรือผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนทราบ พร้อมทั้งเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลหรือความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ ทั้งนี้ เพื่อให้ผลการศึกษาเกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์โครงการ

(2) แนวทางในการดำเนินการ

ที่ปรึกษาจะจัดสัมมนาจำนวน 2 ครั้ง ครั้งแรกจะจัดขึ้นเมื่อได้มีการส่งรายงานฉบับกลางการศึกษา (Interim Report) ส่วนครั้งที่ 2 จะจัดขึ้นเมื่อได้มีการส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาแต่ละครั้งไม่น้อยกว่า 50 คน

9.2.1 การจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษา ครั้งที่ 1

ที่ปรึกษาได้จัดสัมมนานำเสนอผลการศึกษา ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 12 มกราคม พ.ศ. 2552 ณ ห้องภาณุมาศ โรงแรมรอยัลริเวอร์ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 80 คน ดังมีรายชื่อแสดงในภาคผนวก ข ตารางที่ ข-4 และผลการสัมมนาสรุปได้ ดังนี้

(1) กำหนดการสัมมนา

09.30 – 10.00 น.	ลงทะเบียน
10.00 – 10.15 น.	พิธีเปิดการสัมมนา
10.15 – 10.30 น.	แนะนำภาพรวมโครงการ โดย นายกิตติพล อัครภาภรณ์
10.30 – 10.45 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
10.45 – 11.05 น.	รูปแบบการเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยวหลักที่สำคัญ โดยนายสุกิจ ปัญจนศักดิ์
11.05 – 12.00 น.	ปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาในการเดินทางในพื้นที่ศึกษา โดย รศ.ดร.ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง
12.00 – 13.00 น.	รับประทานอาหารกลางวัน
13.00 – 13.30 น.	ข้อเสนอแนะเส้นทางการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปแหล่งท่องเที่ยว โดยนายสุกิจ ปัญจนศักดิ์
13.30 – 14.00 น.	แผนงานการจัดการความปลอดภัยตามแนวเส้นทางหลัก โดย รศ.ดร.ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง
14.00 – 14.15 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
14.15 – 16.15 น.	รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากที่ประชุม
16.15 – 16.30 น.	พิธีปิดการสัมมนา

บรรยากาศในการสัมมนานำเสนอผลการศึกษา ครั้งที่ 1 แสดงในรูปที่ 9.2-1



รูปที่ 9.2-1: บรรยากาศในการสัมมนานำเสนอผลการศึกษา ครั้งที่ 1

9.2.2 การจัดสัมมนานำเสนอผลการศึกษา ครั้งที่ 2

ที่ปรึกษาได้จัดสัมมนานำเสนอผลการศึกษา ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2552 ณ ห้องภาณุมาศ โรงแรมรอยัลริเวอร์ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 78 คน ดังมีรายชื่อแสดงในภาคผนวก ข ตารางที่ ข-5 และผลการสัมมนาสรุปได้ ดังนี้

(1) กำหนดการสัมมนา

11.30 - 12.00 น.	ลงทะเบียน
12.00 - 13.00 น.	รับประทานอาหารกลางวัน
13.00 - 13.15 น.	พิธีเปิดการสัมมนา โดย ดร.จุฬา สุขมานพ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
13.15 - 13.45 น.	ระบบสารสนเทศด้านความปลอดภัยเพื่อสนับสนุนการท้องเที่ยว อย่างปลอดภัย โดย รศ.ดร.สุพรชัย อุทัยนฤมล
13.45 - 14.30 น.	แผนงาน / โครงการ / มาตรการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดย รศ.ดร.ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง
14.30 - 15.00 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
15.00 - 15.15 น.	แผนงาน / โครงการ / มาตรการจัดการความปลอดภัยทางรถไฟ โดย นายสุกิจ ปัญจนศักดิ์
15.15 - 15.45 น.	แผนงาน / โครงการ / มาตรการจัดการความปลอดภัยทางน้ำ โดย นายกิตติพล อิศภาภรณ์
15.45 - 16.30 น.	รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุม
16.30 - 16.45 น.	สรุปผลการสัมมนา
16.45 - 17.00 น.	พิธีปิดการสัมมนา

บรรยากาศในการสัมมนานำเสนอผลการศึกษา ครั้งที่ 2 แสดงในรูปที่ 9.2-2



รูปที่ 9.2-2: บรรยากาศในการสัมมนานำเสนอผลการศึกษา ครั้งที่ 2

9.3 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการจัดสัมมนา

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมมนาทั้ง 4 ครั้ง มาทำการวิเคราะห์ และหากข้อคิดเห็นเหล่านั้นสามารถนำมาเสนอแนะเป็นมาตรการและโครงการตามยุทธศาสตร์ ที่ได้กำหนดไว้ในการศึกษาโครงการนี้ ที่ปรึกษาก็จะนำไปบรรจุไว้ ส่วนข้อคิดเห็นอื่น ๆ นั้น ที่ปรึกษาได้รวบรวมและนำเสนอให้ สนข. พิจารณาต่อไป ซึ่งสรุปได้ ดังนี้

9.3.1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน

ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน ที่ปรึกษาได้แบ่งข้อเสนอของแผนงาน / โครงการ มาตรการออกเป็น 5 ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย

- (1) ยุทธศาสตร์ที่ 1: ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม
- (2) ยุทธศาสตร์ที่ 2: ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย
- (3) ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม
- (4) ยุทธศาสตร์ที่ 4: ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน
- (5) ยุทธศาสตร์ที่ 5: ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะทั้งหมด ไม่มีข้อคิดเห็นที่สามารถนำมาบรรจุในยุทธศาสตร์ที่ 4 จึงสรุปข้อคิดเห็นและยุทธศาสตร์แสดงในตารางที่ 9.3-1

ตารางที่ 9.3-1: สรุปข้อคิดเห็นและยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1	ยุทธศาสตร์ที่ 2	ยุทธศาสตร์ที่ 3	ยุทธศาสตร์ที่ 5	ข้อคิดเห็นอื่น ๆ
1) ควรจะมีกำหนดเส้นทางรถโดยสารสาธารณะบนเกาะช้างและเกาะเสม็ด 2) ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉินขาดเจ้าภาพในการดำเนินการ 3) ทางหลวงสาย 36 ระหว่างสี่แยกหน้าผาถึงสี่แยกทับมาที่สามแยกเข้าระยองมีป้ายจราจรให้ช่องซ้ายสุดผ่านตลอด แต่สัญญาณไฟจราจรเป็นสัญญาณไฟแดง 4) ควรจัดทำ ป้าย / เครื่องหมายจราจรที่เป็นภาษาต่างประเทศ 5) ควรดูแลรถจักรยานยนต์พ่วงข้างรับจ้าง ซึ่งเริ่มได้รับความนิยม 6) ขอให้แนะนำรูปแบบที่เหมาะสมของรถโดยสารในเมืองภูเก็ต	1) มาตรฐานรถโดยสารมีกำหนดไว้ในกฎหมายเพียงพอแล้วควรเน้นด้านการควบคุม 2) รถที่ปัญหาเรื่องความปลอดภัยและเกิดอุบัติเหตุบ่อย คือรถโดยสารไม่ประจำทางหรือรถที่ไม่ถูกกำกับโดย บขส. (รถ 30) เจ้าหน้าที่ตำรวจควรกวดขัน และสนใจปัญหาต่างๆ เช่น ไม่ได้พักผ่อนเพียงพอ ความไม่ชำนาญเส้นทาง เป็นต้น	1) ป้ายแนะนำเส้นทางไปยังท่าเรือที่จะไปแหล่งท่องเที่ยวอาจจะไม่พอเพียงหรือไม่ชัดเจนเนื่องจากมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากหลงทางในช่วงเทศกาล 2) รถโดยสารไม่ใช้สถานีขนส่งที่จัดเตรียมไว้ที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี แต่กระจายไปใช้สถานที่แห่งอื่น ทำให้ยากต่อการจัดการ เช่น การเดินทางไป (สมุย-พะงัน) มีถึง 6 แห่ง 3) เส้นทางไปยังสนามบินภูเก็ตเลี้ยวไม่สะดวก เช่น เส้นทาง 402 ควรขยายเป็น 4 ช่องจราจร นอกจากนี้ ควรจัดทำทางสำหรับรถจักรยานยนต์ด้วย และสี่แยกกลาง/สามแยกหน้าสนามบิน มีปัญหาผิวทางที่ต้องบำรุงรักษามากกว่าปกติเพราะมีการใช้งานมาก	1) ถ้ามีข้อมูลปัญหาอุปสรรคของแต่ละโครงการที่นำเสนอ ควรมีแผนบริหารความเสี่ยงของทุกโครงการด้วยก็จะดีขึ้น 2) เมื่อจัดทำแผนสมบูรณ์แล้วต้องมีการเก็บสถิติ การปฏิบัติตามแผนเพื่อประเมินความสำเร็จหรือความไม่สำเร็จที่จะต้องแก้ไข	1) ในการพัฒนาภายในแหล่งท่องเที่ยวควรมองด้านการอนุรักษ์ควบคู่ไปด้วยโดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (ถนน ท่าเรือ) ภายในแหล่งท่องเที่ยวแต่ไม่ใช่สร้างเพิ่มและสร้างทางเลือกอื่นในการเดินทาง เช่น ระบบขนส่งสาธารณะ ทางจักรยาน ทางเดินเท้า 2) พื้นที่ศึกษา เกาะเสม็ด จังหวัดระยองให้พิจารณาแหล่งท่องเที่ยวสำคัญบนฝั่งด้วย คือ หาดแม่รำพึง หาดสวนสนแหลมแม่พิมพ์ 3) ควรแยกการขนส่งสินค้าออกจากการขนส่งคน เช่น Truck Route 4) เสนอแนะให้สร้างสะพานข้ามทางแยกทุกทางแยก โดยเฉพาะทางหลวงสาย 344 (บ้านบึง-แกลง) 5) แยกวงจรรันไม่ควรสร้างเป็นสะพานข้ามทางแยกควรเป็นทางลอดเพราะว่าสภาพภูมิประเทศเหมาะสมกว่า



ยุทธศาสตร์ที่ 1	ยุทธศาสตร์ที่ 2	ยุทธศาสตร์ที่ 3	ยุทธศาสตร์ที่ 5	ข้อคิดเห็นอื่น ๆ
7) รถจักรยานยนต์เข้าไม่มีกฎหมายรองรับ ควรทำกฎหมายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์เข้าให้ชัดเจน 8) ควรเสนอแนะองค์การบริหารส่วนจังหวัดให้คำนึงถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากกว่าความสวยงามของถนนและบริเวณโดยรอบ 9) ถนนจากสถานีตำรวจเชิงทะเลไปยังโรงแรม Laguna มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยมาก โดยเฉพาะกับผู้ที่ไม่คุ้นเคยเส้นทาง และขาดการบำรุงรักษา 10) ย่านชุมชนควรใช้เกาะกลาง (Raised median) มากกว่าเกาะสี่ และจัดช่องทางข้ามถนนด้วย		4) นักท่องเที่ยวที่ยังงูเกิดทางเครื่องบิน มักไม่ทราบว่าวิธีการเดินทางต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยว บางรายจึงถูกลอกหลวง ซึ่งนักท่องเที่ยวต่างชาติมักจะนำข่าวไม่ดีกระจายทางอินเทอร์เน็ต ทำให้เสียภาพลักษณ์ของจังหวัด 5) ควรให้ความรู้กับผู้ใช้ทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ทั้งนี้ ควรดำเนินการทั้งปี ไม่ใช่เฉพาะช่วงเทศกาล 6) ควรมีการประชาสัมพันธ์ ด้วยเบอร์โทรศัพท์ 4 หลัก ของศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวในสถานที่ต่าง ๆ เช่น บขส. สนามบิน สถานีรถไฟ อย่างชัดเจน 7) ควรควบคุมให้มีการใช้ป้ายและเครื่องหมายจราจรที่มีมาตรฐาน และอบรมเรื่องการ		6) ขอให้เสนอแนะการจัดระบบจราจรบริเวณสถานีขนส่งภูเก็ตแห่งใหม่ให้เหมาะสม 7) เห็นควรให้มีการจัดตั้งหน่วยงานระดับกรมที่ดูแลระบบขนส่งสาธารณะเป็นการเฉพาะ เพื่อจัดทำระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐานตรงต่อเวลาและราคาประหยัด 8) ที่เกาะสมุย การก่อสร้างถนนมักจะเน้นความสวยงาม แต่มีปัญหากับการเดินเท้า 9) สถานีขนส่งสุราษฎร์ธานี ตำแหน่งที่ก่อสร้างเหมาะสมแล้ว เพราะอยู่ก่อนเข้าเมืองและ มีถนนสายหลักเชื่อมโยง คือ ทางหลวงหมายเลข 401 และ 417 หากจัดระบบให้ดีก็จะเป็นศูนย์กลางคมนาคมทางบกและสามารถแก้ไขปัญหาได้มาก 10) ขอให้ สนข. ช่วยส่งเสริม สนับสนุน และผลักดันโครงการก่อสร้างสะพาน Overpass บริเวณห้าแยกน้ำกระจะ



ยุทธศาสตร์ที่ 1	ยุทธศาสตร์ที่ 2	ยุทธศาสตร์ที่ 3	ยุทธศาสตร์ที่ 5	ข้อคิดเห็นอื่น ๆ
11) บ้ายเตือนและป้ายแนะนำในโครงการก่อสร้างทางต้องติดตั้งให้ใกล้เคียงกับทางปกติ 12) ให้มีการตรวจสอบสภาพรถ / เรือโดยสาร ที่ให้บริการให้ได้มาตรฐานอย่างจริงจัง 13) รถ (กระบะ) ที่ให้บริการบนเกาะช้างและเกาะเสม็ด ไม่มีวินัยในการขับขี่ 14) ควรเร่งรัดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแก้ไขจุดเสี่ยงอันตราย ปรับปรุงขนาดป้ายให้เห็นได้ชัดเจนและเพียงพอ และแก้ไขปัญหาการซ้ำซ้อนของป้ายจราจร 15) ควรแก้ไข ปัญหา ความปลอดภัยทางถนน เช่น ทางโค้งกลับ (Reverse Curve) ทางโค้งยาวๆ (Compound Curve) ทางขึ้นเนินและลงเนิน ที่มีเกรตมากเกินไป 5% ไหลถนน		ติดตั้งเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน 8) ควรจัดทำข้อมูลให้ทันสมัย (Update) และ ควร ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก ทางน้ำ หรือ บขส. สามารถเข้าไปปรับปรุงหรือเพิ่มเติมได้ด้วย ก็จะได้ข้อมูลที่ทันสมัยและรวดเร็ว 9) ขณะนี้ ททท. กำลังประสานงานกับกรมทางหลวง จัดทำหนังสือแนะนำเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงาม ซึ่งไม่ใช่ภารกิจหลักของกรมทางหลวง แต่เป็นภารกิจหลักของ ททท. อย่างไรก็ตาม การให้ความสะดวกกับผู้ใช้เส้นทาง กรมทางหลวงพยายามดำเนินการ หรือ เป็นผู้ประสานงานอยู่แล้ว		เส้นทางสาย 408 ตอนเขาแดง-น้ำกระจาย ตัดกับสาย 407 ตอนคลองแะ-สงขลา ซึ่งตอนนี้มีการออกแบบเสร็จเรียบร้อยแล้ว เพียงแต่ขาดงบประมาณ 11) ควรเพิ่มเติมการศึกษา แยกทางหลวงหมายเลข 3218 ตัดกับหมายเลข 4 (บายพาส) แยกหินเหล็กไฟ เพราะเป็นแยกเดียวกันและอันตรายมาก ประกอบกับเป็นเส้นทางท่องเที่ยวและเส้นทางสู่ภาคใต้ด้วย 12) สถานีขนส่ง เปรียบเสมือนห้องรับแขก ควรดำเนินการให้มีมาตรฐาน ซึ่งในปัจจุบันสถานีขนส่งสายใต้ใหม่สามารถดำเนินการได้ในระดับหนึ่งแล้ว ขอให้ดำเนินการทั่วประเทศ 13) การเปรียบเทียบเส้นทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว ไม่ได้เปรียบเทียบระหว่างรูปแบบ (Mode) การเดินทาง รวมทั้งไม่มีการศึกษาเส้นทางอื่น หรือเส้นทางที่อาจจะพัฒนาต่อไปในอนาคต



ยุทธศาสตร์ที่ 1	ยุทธศาสตร์ที่ 2	ยุทธศาสตร์ที่ 3	ยุทธศาสตร์ที่ 5	ข้อคิดเห็นอื่น ๆ
บริเวณที่มีสะพาน 16) การปรับปรุงผิวจราจรเส้นทาง สุภาคใต้ 17) ควรจัดทำทะเบียนประวัติ รถสาธารณะและผู้ขับขี่ 18) ตามแนวเส้นทางหลักควรมี ที่พักริมทาง (Rest Area) เพิ่ม ซึ่งตามกฎหมายกำหนดให้ขับ รถได้ไม่เกิน 4 ชม. ต้องหยุดพัก 19) เส้นทางไปยังเกาะเต่า เกาะพะงัน เกาะสมุย คือ เส้นทางจากจังหวัดชุมพร ซึ่ง ที่ปรึกษาไม่ได้บรรจุไว้ 20) ควรมีระบบขนส่งมวลชนไปยัง ภาคตะวันออก เนื่องจาก 4 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด เป็นแหล่ง ท่องเที่ยวมาก และควรพัฒนา ระบบขนส่งอย่างต่อเนื่องด้วย 21) ในกรณีมีวันหยุดหรือเทศกาลที่		10) ควรจัดทำแผนที่ประกอบการ เดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยว ทั้ง ทางถนน ทางเครื่องบินและ ทางน้ำ เพื่อแนะนำให้ นักท่องเที่ยวเดินทางด้วยความ สบายและปลอดภัย		



ยุทธศาสตร์ที่ 1	ยุทธศาสตร์ที่ 2	ยุทธศาสตร์ที่ 3	ยุทธศาสตร์ที่ 5	ข้อคิดเห็นอื่น ๆ
หยุดติดต่อกัน การจราจรในถนนหลักจะติดขัดมาก และเกิดอุบัติเหตุ ควรพิจารณาเส้นทางท่องเที่ยวที่มีศักยภาพก่อสร้างเป็นทางเลี้ยว (Bypass) 22) ควรเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ทางน้ำ และทางรถไฟ ให้มีความต่อเนื่องทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการจำหน่ายตั๋ว 23) ในการวางแผนเพื่อการออกแบบและความปลอดภัยยังขาดข้อมูลเกี่ยวกับคนสูงอายุและคนพิการ ซึ่งปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุมากขึ้น จึงขอให้เพิ่มเติมในเรื่องของการออกแบบเพื่อคนสูงอายุและคนพิการ				

9.3.2 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางน้ำ

ในการจัดการความปลอดภัยทางน้ำ ที่ปรึกษาได้แบ่งข้อเสนอของแผนงาน / โครงการ / มาตรการ ออกเป็น 5 กลุ่มแผนงาน ประกอบด้วย

- (1) กลุ่มงานที่ 1: แผนพัฒนาระบบงานด้านความปลอดภัย
- (2) กลุ่มงานที่ 2: แผนพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานระบบความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ
- (3) กลุ่มงานที่ 3: แผนปรับปรุงกฎระเบียบวิธีปฏิบัติด้านความปลอดภัย
- (4) กลุ่มงานที่ 4: แผนส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ
- (5) กลุ่มงานที่ 5: แผนจัดทำระบบสืบสวนอุบัติเหตุทางเรือ

แต่ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มแผนงานที่ 1 ที่ 2 สรุปข้อคิดเห็นและแผนพัฒนาฯ แสดงในตารางที่ 9.3-2

ตารางที่ 9.3-2 : สรุปข้อคิดเห็นและแผนพัฒนาฯ

กลุ่มงานที่ 1	กลุ่มงานที่ 2			ข้อคิดเห็นอื่น ๆ
	ท่าเรือ	เรือและแพขนานยนต์	อุปกรณ์ความปลอดภัย	
1) ความปลอดภัยทางน้ำมีปัญหาร่องน้ำในหลายเส้นทาง ทำให้เดินเรือไม่ได้ตลอดเวลา 2) ควรดูแลความปลอดภัยในการเล่นเครื่องเล่น เช่น Jet-sky, Banana boat เป็นต้น	1) ท่าเทียบเรือส่วนใหญ่เป็นของเอกชนและไม่ได้มาตรฐาน 2) มีการใช้ท่าเรือร่วมกันระหว่างคนและสินค้า 3) ควรทำท่าเรือให้ได้มาตรฐาน และมีวิธีการบริหารจัดการแบบเดียวกัน 4) มาตรฐานท่าเรือของไทยควรแบ่งเป็น 2 แบบ คือ แบบขั้นต่ำและแบบที่รวมถึงอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย	1) ตัวเรือ หากกำหนดมาตรฐานสูงมากเรือของเอกชนที่ให้บริการในปัจจุบันจะรับ-ส่งผู้โดยสารไม่ได้ 2) แพขนานยนต์สภาพไม่พร้อมใช้งานและไม่ได้รับการต่อใบอนุญาต แต่ก็ยังมีการนำไปรับ-ส่งผู้โดยสาร 3) ให้มีการตรวจสอบสภาพรถ / เรือโดยสาร ที่ให้บริการให้ได้มาตรฐานอย่างจริงจัง 4) เรือเฟอร์รี่ จะอนุญาตให้ใช้งานไม่เกิน 20 ปี แต่ปัจจุบันจำเป็นต้องใช้เนื่องจากไม่มีเรือมาทดแทน หากจะแก้ไขปัญหานี้ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีต้องเป็นผู้ดำเนินการ 5) ให้มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับจำนวนผู้โดยสารทางเรืออย่างจริงจัง	1) ควรกวดขันให้เสื้อชูชีพที่อยู่ในตู้สามารถนำออกมาใช้ได้สะดวกเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	1) ควรให้ความรู้กับผู้ใช้ทาง ทั้งทางบกทางน้ำ และทางอากาศ ทั้งนี้ ควรดำเนินการทั้งปี ไม่ใช่เฉพาะช่วงเทศกาล 2) ควรศึกษา “แผนพัฒนาการขนส่งทางน้ำ” ให้ครบวงจร และจัดโซนการใช้ประโยชน์ทางทะเล เช่น ท่าเรือท่องเที่ยว / ขนส่งสินค้า เป็นต้น 3) เส้นทางไปยัง เกาะเต่า เกาะพะงัน เกาะสมุย คือ เส้นทางจากจังหวัดชุมพร ซึ่งที่ปรึกษาไม่ได้บรรจุไว้ขอให้พิจารณาดำเนินการด้วย



9.3.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางรถไฟ

ในการจัดการความปลอดภัยทางรถไฟ ที่ปรึกษาได้แบ่งข้อเสนอของแผนงาน / โครงการ / มาตรการ ออกเป็น 5 ยุทธศาสตร์ เช่นเดียวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน

แต่ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะส่วนใหญ่อยู่ในยุทธศาสตร์ที่ 1 ที่ 2 สรุปข้อคิดเห็นและยุทธศาสตร์ แสดงในตารางที่ 9.3-3

ตารางที่ 9.3-3: สรุปข้อคิดเห็นและยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1	ยุทธศาสตร์ที่ 2	ข้อคิดเห็นอื่นๆ
1) จุดตัดทางรถไฟควรมีแผงกั้นอัตโนมัติทุกจุด และควรทำแนวสะดุดก่อนถึงจุดตัด 2) เนื่องจากมีจุดตัดค่อนข้างมาก และการขอยกเลิกมักจะมีปัญหาด้านมวลชนตามมา จึงขอให้ สนข. พิจารณาด้วย	1) ปรับปรุงยกระดับขานชาลารถไฟให้เท่ากับบันไดรถไฟ เพราะการขึ้นลงลำบากและอาจเป็นอันตราย 2) การปรับปรุงขานชาลาให้เป็นมาตรฐาน โดยความสูง-ต่ำ ของขานชาลา อยู่ที่ระดับ 50-25 เซนติเมตร การรถไฟแห่งประเทศไทย กำลังดำเนินการ เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง จึงต้องทยอยดำเนินการ	1) พื้นที่ภาคตะวันออกในช่วงฤดูผลไม้ จะมีผลไม้มาก ควรจะมีเส้นทางรถไฟไปจนถึงจังหวัดตราด 2) ควรส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ และระบบอื่น เช่น ทางจักรยาน ทางเดินเท้า เป็นต้น 3) สนข. ควรประสานงานกับ อบต. ในแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ รวมทั้งติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยวที่เชื่อมต่อกับทางรถไฟ

9.4 การถ่ายทอดเทคโนโลยี

ในการถ่ายทอดเทคโนโลยีและประสบการณ์ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ ที่ปรึกษาได้จัดให้เดินทางไปยัง 2 ประเทศ คือ ประเทศอินโดนีเซียและสิงคโปร์ ในระหว่างวันที่ 21 – 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2552 (ทวีปเอเชีย) โดยมีผู้เข้าร่วมจำนวน 20 คน ดังมีรายชื่อแสดงในภาคผนวก ข ตารางที่ ข-5 และผลการถ่ายทอดเทคโนโลยีสรุปได้ ดังนี้

9.4.1 ประเทศอินโดนีเซีย

คณะได้เดินทางไปเพื่อการถ่ายทอดเทคโนโลยี ณ ประเทศอินโดนีเซีย ในระหว่างวันที่ 21 – 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2552 โดยไปเยี่ยมชม Benoa Port ภายใต้ Informasi & Komunikasi, Dinas Perhubungan Provinsi Bali ซึ่งได้มีการนำเสนอในเรื่องการจัดการการขนส่งทางถนนและทางน้ำ (Land and Water Transport Management in Bali) ซึ่งสรุปได้ ดังนี้

การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในบาห์ลี

ทางการบาห์ลีเห็นว่า การดูแลเรื่องความปลอดภัยนั้นเป็นเป้าหมายแรกในการจัดการการขนส่งทางบก และต้องตระหนักถึงความปลอดภัย ความสงบ ความรวดเร็ว ความสะดวก ความเป็นระเบียบ ประสิทธิภาพ และความคล่องตัวของจราจร ซึ่งการขนส่งทางถนนนั้นสามารถใช้ร่วมกันกับการขนส่งแบบอื่น ๆ เพื่อให้สามารถเข้าถึงได้ทั่วทั้งภูมิภาค อีกทั้งยังสนับสนุนการเดินทางทั่วไป การเติบโตของการขนส่ง รวมถึงให้เกิดการพัฒนาระดับชาติด้วยงบประมาณของชุมชน

แนวทางในการเพิ่มความปลอดภัยด้านการขนส่งในบาห์ลี

ดังนั้น เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งทั่วไปในบาห์ลี ผู้ขับขี่จะต้องมีใบขับขี่ซึ่งจะต้องผ่านการทดสอบหลังจากได้เรียนรู้กฎและฝึกขับรถแล้ว นอกจากนี้ บริษัทขนส่งสาธารณะจะต้องมีกฎเกี่ยวกับการทำงานและเวลาพักของผู้ขับขี่ โดยเวลาทำงานทั่วไป คือ 8 ชั่วโมงต่อวัน และผู้ที่ขับรถติดต่อกันเป็นเวลา 4 ชั่วโมง จะต้องได้พักอย่างน้อยครึ่งชั่วโมง

สำหรับมาตรการเกี่ยวกับรถเช่า ผู้เช่ายานพาหนะจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้อง บริษัทท่องเที่ยวจะต้องมีใบอนุญาตในการประกอบกิจการ รวมถึงต้องมีประกันภัยทั้งผู้ขับขี่ รถโดยสาร และผู้โดยสารอีกด้วย ส่วนรัฐบาลนั้นจะต้องมีการตรวจสอบอย่างระมัดระวัง รวมทั้งดูแลทั้งในเรื่องใบขับขี่และประกันภัย

ส่วนความปลอดภัยของการขนส่งทางน้ำนั้น ทางการบาห์ลีได้นำมาตรการ Minimum standard of safety โดยดำเนินการ ดังนี้

- จัดให้มีการฝึกอบรมผู้ขับขี่และการออก / ใบอนุญาตในการขับขี่
- จัดตั้งเตรียมหน่วยช่วยเหลือทางทะเล (Rescue Team)
- จัดทำแผนที่ทางน้ำเพื่อแบ่งเขตที่จะจัดกิจกรรมทางทะเลสำหรับท่องเที่ยวและการขนส่ง โดยเขตการท่องเที่ยวนั้น จะต้องติดตั้งระบบเตือนภัยต่าง ๆ และมีการเฝ้าระวังความปลอดภัยด้วย

นอกจากนี้ ยังได้จัดทำโปรแกรมต่อเนื่อง เช่น

- จัดทำหนังสือ แบนเนอร์ หรือการรณรงค์ต่าง ๆ ในหัวข้อความปลอดภัยของการขนส่งทางทะเล
- จัดการการอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเลตามเมืองต่างๆ
- จัดให้มีสัปดาห์ความปลอดภัยทางทะเล
- จัดโปรแกรมสำหรับอบรมผู้ให้บริการ
- จัดประกวดผู้ขับขี่เรือที่ดีที่สุด
- ปรับปรุงอุปกรณ์ความปลอดภัยบนเรือให้เป็นมาตรฐาน

บรรยากาศในการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ประเทศอินโดนีเซีย แสดงในรูปที่ 9.4-1



รูปที่ 9.4-1: บรรยากาศในการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ประเทศอินโดนีเซีย

9.4.2 ประเทศสิงคโปร์

คณะได้เดินทางไปเพื่อการถ่ายทอดเทคโนโลยี ณ ประเทศสิงคโปร์ ในระหว่างวันที่ 23 – 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2552 โดยไปเยี่ยมชม Tanah Merah Ferry Terminal ซึ่งเป็นท่าเรือโดยสารสำหรับนักท่องเที่ยวของเอกชน สรุปได้ ดังนี้

Tanah Merah Ferry Terminal สร้างขึ้นมาเพื่ออำนวยความสะดวก ให้บริการและอำนวยความสะดวกปลอดภัยแก่ลูกค้าของเรือเฟอร์รี่ ซึ่งเดินทางระหว่างสิงคโปร์กับ Bintan Resort ของประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งท่าเรือแห่งนี้สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ที่อยู่ในพื้นที่ที่ไม่สะดวกในการเดินทางทางรถยนต์ เช่น SAFRA Sea Sport Centre, Changi Coast Adventure Centre, NSRCC Sea Sport Centre, Perfect Wedding Spot เป็นต้น ซึ่งอยู่บริเวณใกล้เคียง

ท่าเรือ Tanah Merah Ferry Terminal เปิดใช้เมื่อเดือนสิงหาคม 2538 ปัจจุบันมีเรือเฟอร์รี่ (Bintan Resort Ferries) ให้บริการอยู่ 3 ลำ คือ เรือ Aria Bulapa จุผู้โดยสาร 270 คน เรือ Indera Bupala จุผู้โดยสาร 360 คน และเรือ Arung Mendara จุผู้โดยสาร 280 คน พร้อมทั้งนั่งพิเศษ 8 ที่นั่ง รวมเคบิน ซึ่งเริ่มใช้งานเมื่อปี 2545

ปัจจุบันกิจการเดินเรือนี้ขยายเพิ่มขึ้นเนื่องจากมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ซึ่งมีประมาณ 340,000 คนต่อปี มีการประมาณการว่าในอีก 2-3 ปีข้างหน้าจำนวนนักท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้นสองถึงสามเท่า หรือประมาณ 1,000,000 คนต่อปี ดังนั้น จึงมีการขยายกิจการเพิ่มเรือเฟอร์รี่อีก 2 ลำ โดยเรือนี้จะมีความเร็วสูงขึ้นและเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง นอกจากนี้ยังมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการเดินทางไปยังจุดหมายอื่น เช่น เกาะ Batam และประเทศมาเลเซีย

บรรยากาศในการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ประเทศสิงคโปร์ แสดงในรูปที่ 9.4-2



รูปที่ 9.4-2: บรรยากาศในการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ประเทศสิงคโปร์