

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร

- บทนำ
- ปัญหาความปลอดภัยของการเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยว
- การเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยว
- แผนงานการจัดการความปลอดภัยตามแนวเส้นทางหลัก
- การพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยและการเชื่อมโยง

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยอุตสาหกรรมท่องเที่ยวก่อให้เกิดรายได้ด้านเงินตราต่างประเทศเข้าประเทศเป็นจำนวนมาก จากข้อมูลปี พ.ศ. 2548 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาประเทศไทย จำนวน 11.52 ล้านคน มีรายได้ 368,000 ล้านบาท นอกจากนี้ ยังเป็นแหล่งสร้างงานซึ่งจะนำไปสู่การจ้างงานและการสร้างอาชีพ ทั้งในภาคการท่องเที่ยวโดยตรงและภาคอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมากขึ้น รวมทั้งทำให้เกิดการกระจายรายได้ไปสู่ชุมชนและท้องถิ่น ในภาพรวมแล้วนำไปสู่การสร้างความสำเร็จเติบโตทางเศรษฐกิจและมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ส่วนในแง่สังคมการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวภายใต้แนวคิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน จะทำให้เกิดการพัฒนาด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม ความสะดวกต่าง ๆ ในแหล่งท่องเที่ยว ยกย่องคุณภาพชีวิตของประชาชนในท้องถิ่นนั้น ๆ ให้ดีขึ้น รวมทั้งช่วยปลูกจิตสำนึกให้มีความรู้สึกรักและหวงแหนทรัพยากรการท่องเที่ยวในท้องถิ่นนั้นด้วย อย่างไรก็ตาม อุปสรรคจากการขนส่งที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวจะกระทบต่อความเชื่อมั่นและส่งผลกระทบต่อธุรกิจอุตสาหกรรมท่องเที่ยวโดยรวม ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อคราวการประชุมวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2550 เห็นชอบแนวทางดำเนินการเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยว โดยให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานสนับสนุนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ให้ดำเนินโครงการศึกษาการจัดการความปลอดภัยตามแนวเส้นทาง (ถนน ทางน้ำ ทางรถไฟ) สู่แหล่งท่องเที่ยวหลักที่สำคัญในแต่ละภูมิภาค โดยการนำเสนอมาตรการ / โครงการ / กิจกรรม เพื่อสนับสนุนการจัดการด้านความปลอดภัยจากการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวจากต้นทางถึงแหล่งท่องเที่ยวให้มีความปลอดภัยสูงสุด รวมถึงความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือ บรรเทา

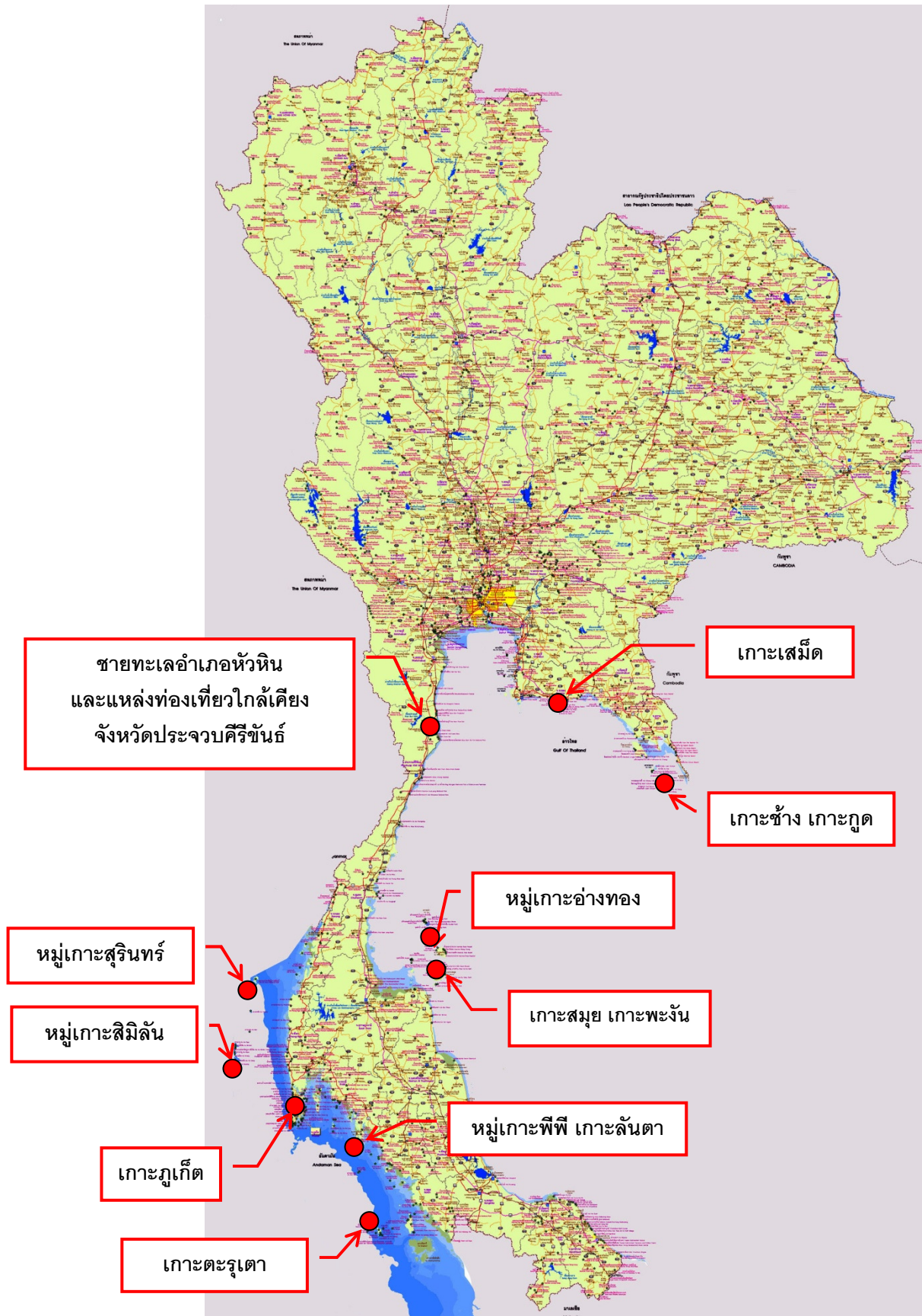
และแก้ไขปัญหาการเดินทางในเบื้องต้น ซึ่งจะช่วยให้นักท่องเที่ยวมีความเชื่อมั่นในระบบการขนส่งอีกทางหนึ่งด้วย

1.2 วัตถุประสงค์

- 1.2.1 จัดทำมาตรการ / โครงการ / กิจกรรม ในการจัดการด้านความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวเพื่อการท่องเที่ยวและกิจกรรมต่อเนื่อง เสนอต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการเร่งด่วน
- 1.2.2 เสนอแนะเพื่อการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว
- 1.2.3 พัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม (ศปก.คค.) เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวตามมติคณะรัฐมนตรี เพื่อให้เกิดมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- 1.2.4 บูรณาการและเชื่อมโยงเครือข่ายสื่อสารกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนงานด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว

1.3 พื้นที่การศึกษา

- 1.3.1 จุด / แหล่งท่องเที่ยวที่กำหนด แสดงในรูปที่ 1.3-1 ได้แก่ หมู่เกาะเสม็ด จังหวัดระยอง, เกาะช้าง เกาะกูด จังหวัดตราด, ชายทะเลอำเภอบ้านนาและแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงจังหวัดประจวบคีรีขันธ์, เกาะสมุย เกาะพะงัน และหมู่เกาะอ่างทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี, หมู่เกาะพีพี เกาะลันตา จังหวัดกระบี่, หมู่เกาะสุรินทร์ หมู่เกาะสิมิลัน จังหวัดพังงา, หมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล และเกาะภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต
- 1.3.2 ให้ จุด / แหล่งท่องเที่ยว เป็นจุดเป้าหมายที่นักท่องเที่ยวจะเดินทางไปเป็นหลัก และให้กำหนดเส้นทางหลักเดินทางทุกรูปแบบจากกรุงเทพมหานครไปยังจุด / แหล่งท่องเที่ยว นั้น
- 1.3.3 เส้นทางเดินทางทุกรูปแบบจากจังหวัดใกล้เคียงโดยรอบไปยังจุด / แหล่งท่องเที่ยวที่กำหนด
- 1.3.4 รูปแบบของการเดินทาง ได้แก่ ถนน (กรณีเป็นการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว และให้รวมถึงการเดินทางบนเกาะ) รถโดยสารสาธารณะ รถไฟ (เฉพาะที่มีเส้นทาง) ทางน้ำ (เฉพาะที่เดินทางจากท่าเรือชายฝั่งไปยังเกาะหรือหมู่เกาะ และการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างเกาะ) และทางอากาศ (เฉพาะเส้นทางจากสนามบินไปยังจุด / แหล่งท่องเที่ยว) โดยให้พิจารณาถึงความเป็นไปได้ ความเหมาะสม ความพร้อม และความนิยมในการใช้เส้นทางประกอบการนำเสนอ
- 1.3.5 ที่ปรึกษาจะเป็นผู้จัดทำรายละเอียด กำหนดเส้นทางการเดินทางไปยังจุด / แหล่งท่องเที่ยวดังกล่าว ในทุกรูปแบบของการเดินทาง



รูปที่ 1.3-1: แสดงตำแหน่ง / จุดของแหล่งท่องเที่ยวที่กำหนด

1.4 ขอบเขตการศึกษา

- 1.4.1 ทบทวนรายงานการศึกษา รายงานวิจัย และ / หรือรายงานผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยจากการเดินทาง / ขนส่งของผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว
- 1.4.2 ศึกษา รวบรวม และสำรวจ ข้อมูลด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อกิจกรรมการท่องเที่ยวในส่วนที่เกี่ยวข้องและจำเป็นต่อการศึกษา เช่น ผู้โดยสาร นักท่องเที่ยว ปริมาณ แหล่งท่องเที่ยว เส้นทางพาหนะ รูปแบบการให้บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษา
- 1.4.3 ศึกษา รวบรวม ข้อมูล กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยจากการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ตลอดจนการวิเคราะห์ ความสมบูรณ์ ของการมีอยู่ และการบังคับใช้ เสนอแนะ การเพิ่มเติม ปรับปรุง แก้ไข เพื่อให้เกิดผลต่อการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป
- 1.4.4 วิเคราะห์ความสมบูรณ์ ความเหมาะสม และความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน ยานพาหนะ และการจัดการด้านความปลอดภัยตามแนวเส้นทางที่กำหนดในภาพรวม การวิเคราะห์ในส่วนของการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้อง ณ จุด / แหล่งท่องเที่ยวที่กำหนด พร้อมนำเสนอแนวคิด มาตรการ วิธีการ และการปฏิบัติที่เหมาะสม
- 1.4.5 เสนอแนะเส้นทางและรูปแบบการขนส่ง (Mode of Transport) เพื่อการท่องเที่ยวที่เหมาะสม รวมทั้งมาตรการจัดการด้านความปลอดภัย สำหรับผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว
- 1.4.6 เสนอแนะแผนงาน / โครงการ / มาตรการ สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินทางให้กับผู้โดยสาร / นักท่องเที่ยว ตามแนวเส้นทางหลักที่กำหนด
- 1.4.7 เสนอแนะแนวทางในการบูรณาการและเชื่อมโยงเครือข่ายสื่อสารของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับศูนย์ปลอดภัยคมนาคม เพื่อสนับสนุนภารกิจด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว
- 1.4.8 ดำเนินการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยบนแผนที่จะระบบดิจิทัลของศูนย์ปลอดภัยคมนาคมที่มีอยู่ พร้อมระบุสถานที่สำคัญ อาทิ ที่ตั้งของหน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดภัย: สถานีตำรวจ โรงพยาบาล อาสาสมัครกู้ภัย ที่ตั้งหน่วยงานราชการ หน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเทียบเรือ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซ โรงแรมที่พัก เป็นต้น ตามแนวเส้นทางโดยรายละเอียดไปยังจุด / แหล่งท่องเที่ยวที่กำหนด ให้มีความพร้อมในการตรวจสอบ ติดตาม และสนับสนุนภารกิจด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว
- 1.4.9 จัดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและประสบการณ์ให้กับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศที่มีการจัดการมาตรการด้านความปลอดภัยเพื่อการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ

2. ปัญหาความปลอดภัยของการเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยว

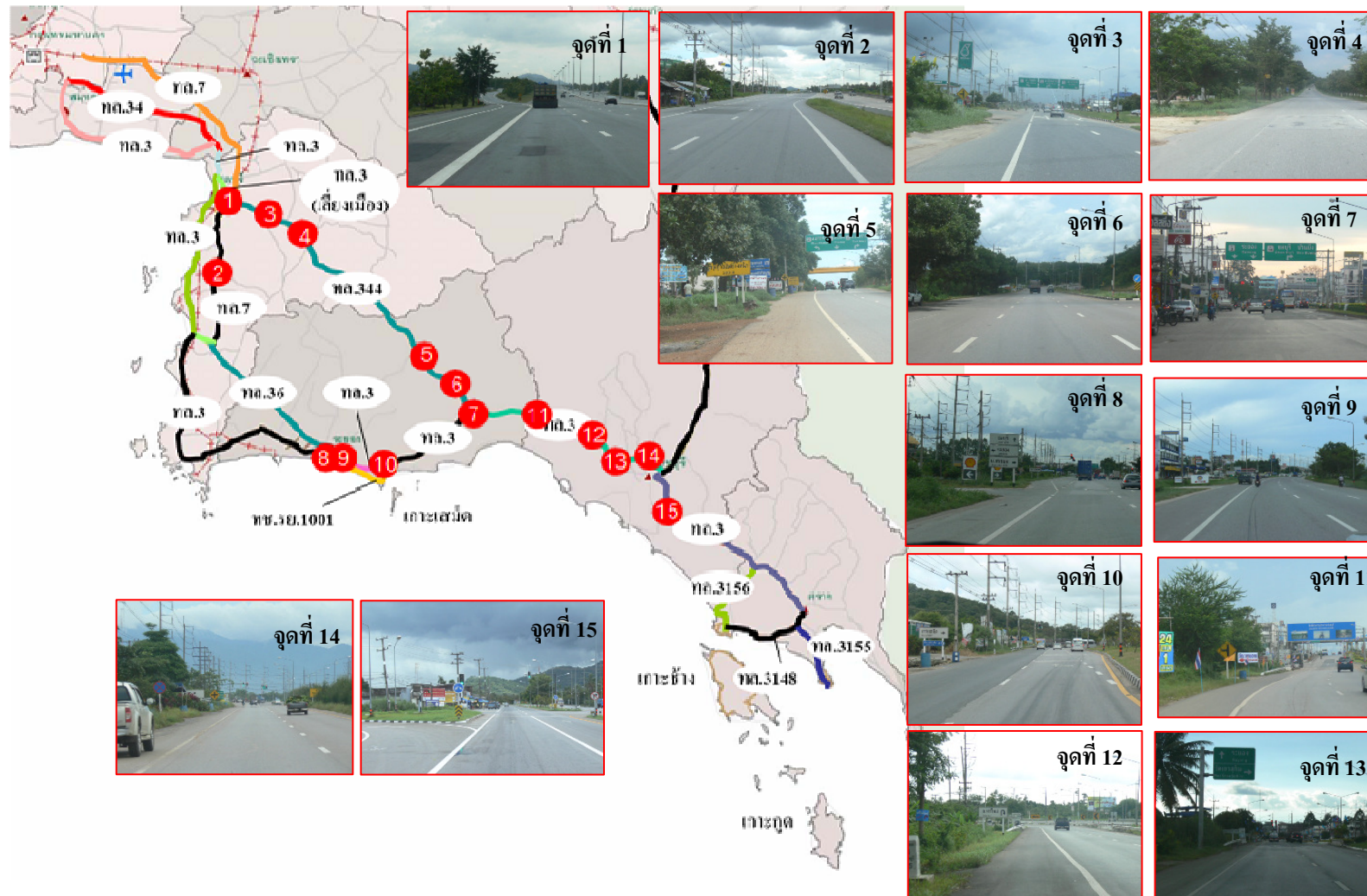
ที่ปรึกษาได้สำรวจเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยว เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยว ซึ่งสรุปได้ดังนี้

2.1 ปัญหาความปลอดภัยทางถนน

2.1.1 ปัญหาจุด / บริเวณอันตรายบนเส้นทางหลักไปยังแหล่งท่องเที่ยว

1) แหล่งท่องเที่ยวภาคตะวันออก

เส้นทางสายหลักไปยังแหล่งท่องเที่ยวภาคตะวันออก มีบริเวณอันตราย 15 บริเวณ กระจายบนเส้นทางสายต่าง ๆ ดังแสดงตำแหน่งในรูปที่ 2.1-1



รูปที่ 2.1-1: แสดงบริเวณอันตรายบนเส้นทางสายหลักของภาคตะวันออก

2) แหล่งท่องเที่ยวภาคใต้

เส้นทางสายหลักไปยังแหล่งท่องเที่ยวภาคใต้ มีบริเวณอันตราย 9 บริเวณ กระจายบนเส้นทางสายต่าง ๆ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-2



รูปที่ 2.1-2: แสดงบริเวณอันตรายบนเส้นทางสายหลักของภาคใต้

2.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

ที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจสภาพปัญหาเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่เกิดขึ้น โดยพบสภาพปัญหา ดังนี้

1) ปัญหาความสับสนของป้ายจราจร

มีปัญหการติดตั้งป้ายมากเกินไป ก่อให้เกิดความสับสนต่อผู้ขับขี่ที่จะต้องตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทาง

2) ปัญหาป้ายโฆษณา

มีปัญหการติดตั้งป้ายโฆษณาที่จัดทำขึ้นโดยเอกชน และมีลักษณะรูปแบบใกล้เคียงกับป้ายแนะนำของทางราชการ จึงก่อให้เกิดความสับสนต่อผู้ขับขี่ที่จะต้องตัดสินใจในการเดินทางเนื่องจากมีข้อมูลมากเกินไป

3) ปัญหาการติดตั้งป้ายไม่ได้มาตรฐาน

มีปัญหการติดตั้งป้ายแนะนำบดบังกันเอง เนื่องจากกระยะการติดตั้งป้ายไม่ได้มาตรฐาน ก่อให้เกิดการตัดสินใจผิดพลาดหรือข้อมูลไม่ครบถ้วนของ

4) ปัญหาต้นไม้บดบังป้ายจราจร

มีปัญหจากต้นไม้บดบังป้ายจราจรก่อให้เกิดการตัดสินใจผิดพลาด หรือผู้ขับขี่ได้รับข้อมูลไม่ครบถ้วน

5) ปัญหาป้ายจราจรไม่ได้มาตรฐาน

มีป้ายจราจรไม่ได้มาตรฐาน อันเนื่องมาจากมีบางหน่วยงานราชการที่จัดทำขึ้นเอง แต่ไม่นำมาตรฐานที่กระทรวงคมนาคมจัดทำขึ้นมาเป็นต้นแบบ

6) ปัญหาสัญญาณไฟจราจรชำรุด

ในหลายบริเวณสัญญาณไฟจราจรเกิดการชำรุดและไม่พร้อมใช้งาน ซึ่งจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ที่จะต้องผ่านทางแยก

7) ปัญหาการขาดเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

ในหลายบริเวณมีปัญหาการขาดเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ที่ใช้เส้นทาง

8) ปัญหาการขาดป้ายจราจร

ในหลายบริเวณเป็นทางเชื่อมกับถนนสายหลักไปสู่แหล่งท่องเที่ยว แต่ขาดป้ายจราจรเตือนว่ามีทางเชื่อมข้างหน้า

9) ปัญหาร้านค้าข้างทางบดบังป้ายจราจร

ในหลายบริเวณมีร้านค้าตั้งอยู่บนเขตทางหลวงก่อให้เกิดการบดบังป้ายจราจรที่ติดตั้งอยู่ข้างทาง ทำให้ผู้เดินทางไม่สามารถเห็นป้ายจราจรได้อย่างชัดเจน

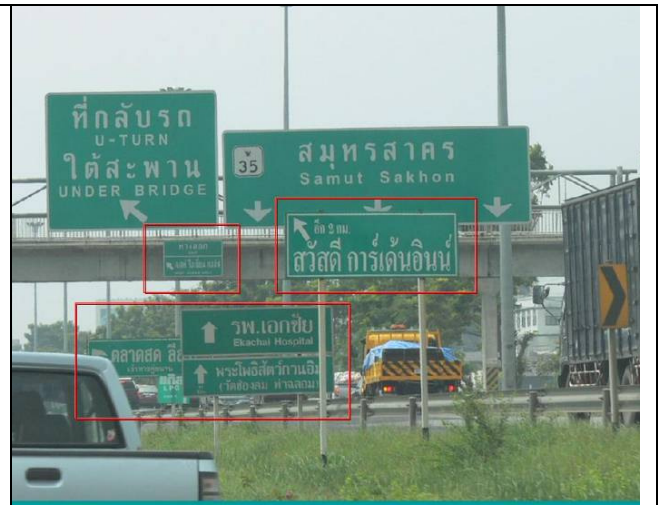
10) ปัญหาป้ายจราจรมีข้อมูลไม่ครบถ้วน

ในหลายบริเวณป้ายแนะนำจุดหมายปลายทางขาดข้อมูลหมายเลขทางหลวงแผ่นดิน ส่งผลให้ผู้ขับขี่ไม่ทราบว่าจะขึ้นที่จุดบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลขใด

11) ปัญหาป้ายจราจรชำรุดและติดตั้งไม่ตรงกับตำแหน่งการใช้งาน

ในหลายบริเวณป้ายเตือนชำรุดไม่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และบางแห่งติดตั้งไม่ตรงกับตำแหน่งการใช้งาน ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถสังเกตเห็นป้ายจราจร

ตัวอย่างปัญหาเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภัยแสดงในรูปที่ 2.1-3

	
ปัญหาความสับสนของป้ายจราจร	ปัญหาป้ายโฆษณา
	
ปัญหาการติดตั้งป้ายไม่ได้มาตรฐาน	ปัญหาป้ายจราจรไม่ได้มาตรฐาน
	
ปัญหาการขาดเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง	ปัญหาร้านค้าข้างทางบดบังป้ายจราจร

รูปที่ 2.1-3: ตัวอย่างปัญหาเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

2.1.3 ปัญหาการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

ที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจสภาพปัญหาการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทางถนนที่เกิดขึ้น พบสภาพปัญหา ดังนี้

1) ปัญหาการยึดที่นั่งกับตัวรถ

ที่นั่งของผู้โดยสารมีการยึดติดกับตัวรถในลักษณะที่ไม่แข็งแรง ส่งผลให้ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรง ที่นั่งจะหลุดออกจากตัวรถ

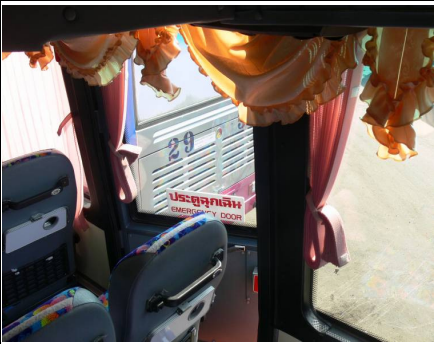
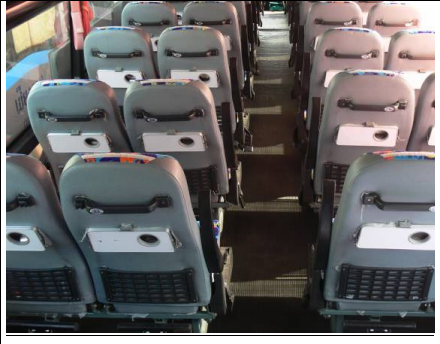
2) ปัญหาบริเวณทางออกฉุกเฉินของตัวรถ

บริเวณทางออกฉุกเฉินภายในรถมีที่นั่งผู้โดยสารกีดขวาง ไม่สามารถใช้งานได้อย่างสะดวก

3) ปัญหาไม่มีเอกสารแนะนำสำหรับผู้โดยสาร

บริเวณที่นั่งภายในรถโดยสารสาธารณะไม่มีเอกสารชี้แจง เพื่อให้ผู้โดยสารได้ปฏิบัติตาม กรณีมีเหตุฉุกเฉิน

ตัวอย่างปัญหาการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะแสดงในรูปที่ 2.1-4

		
ปัญหาการยึดที่นั่งกับตัวรถ ที่ไม่แข็งแรง	ปัญหาทางออกฉุกเฉิน มีที่นั่งกีดขวาง	ปัญหาไม่มีเอกสารแนะนำ สำหรับผู้โดยสาร

รูปที่ 2.1-4: ตัวอย่างปัญหาการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

2.1.4 ปัญหาการโดยสารสาธารณะที่ให้บริการในแหล่งท่องเที่ยว

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการในแหล่งท่องเที่ยวนั้น มีปัญหาเรื่องรถไม่ได้มาตรฐานซึ่งสรุปได้ดังนี้

- 1) ปัญหาสองแถวไม่มีหลังคา และ/หรือ ไม่มีการปิดประตูด้านหลัง
- 2) รถจักรยานยนต์ต่อพ่วงด้านข้างใช้วิธีต่อเติมที่ไม่ถูกหลักด้านวิศวกรรม

ตัวอย่างปัญหาการโดยสารสาธารณะที่ให้บริการในแหล่งท่องเที่ยวแสดงในรูปที่ 2.1-5



รูปที่ 2.1-5: ตัวอย่างสภาพปัญหาการโดยสารสาธารณะที่ให้บริการในแหล่งท่องเที่ยว

2.1.5 ปัญหาการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ

ปัญหาที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่ส่งผลทำให้คุณภาพในการให้บริการด้านความปลอดภัยลดลง สรุปได้ดังนี้

1) รถขนส่งสาธารณะยังไม่ได้ออกแบบให้มีความปลอดภัยสูง

เนื่องจากผู้ประกอบการยังขาดความตระหนักในเรื่องความปลอดภัย มุ่งเน้นผลตอบแทนทางการเงินมากกว่าการลงทุนด้านความปลอดภัย

2) พนักงานขับรถขาดความรู้ความเข้าใจในการจัดการด้านความปลอดภัย

ตัวอย่าง เช่น การตรวจสอบความพร้อมของยานพาหนะก่อนนำมาให้บริการว่าจะต้องอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

3) ผู้ประกอบการขาดเงินทุนในการพัฒนาการให้บริการ

การลงทุนอาจจะไม่คุ้มค่า รัฐบาลควรให้การช่วยเหลือหรือสนับสนุน

4) ยังขาดกฎระเบียบที่ชัดเจนของภาครัฐในการอนุญาตให้ต่อเติมรถขนส่งสาธารณะ

ยังไม่มีรูปแบบรถขนส่งที่อนุญาตให้ต่อเติมเพื่อให้ผู้ประกอบการได้ใช้เป็นแนวทางในการต่อรถมาให้บริการแก่ประชาชน ซึ่งในปัจจุบันมีการห้ามจดทะเบียนรถที่มีการต่อเติมหรือดัดแปลงแต่ไม่ได้แจ้งว่าควรดำเนินการอย่างไร

2.2 ปัญหาความปลอดภัยทางรถไฟ

2.2.1 สถานีรถไฟและการเชื่อมต่อการเดินทาง

1) ปัญหาการจัดการด้านความปลอดภัยบริเวณชานชาลา

การจัดการด้านความปลอดภัยบริเวณชานชาลาสถานีรถไฟ โดยทั่วไปมีการจัดการที่เหมาะสม แต่ยังขาดอุปกรณ์และบริการด้านอำนวยความสะดวกบางประการ เช่น การทำสื่อดีไซน์เพื่อกำหนดเขตพื้นที่ปลอดภัยในการขึ้นรถรถไฟ การจัดเจ้าหน้าที่ในการควบคุมดูแลเพิ่มเติม และการติดตั้งป้ายข้อแนะนำและข้อควรปฏิบัติขณะรอรถไฟทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษที่ชานชาลาด้วย

2) ปัญหาระดับความสูงของทางเดินเชื่อมระหว่างชานชาลา

สถานีรถไฟขนาดใหญ่หรือสถานีชุมทาง เช่น สถานีสุราษฎร์ธานี สถานีหาดใหญ่ เป็นต้น จะมีชานชาลาให้บริการหลายชานชาลาเรียงต่อเนื่องกันในแนวนาน ปัญหา คือ ทางเชื่อมระหว่างชานชาลามีระดับความสูงมากกว่าระดับสันรางรถไฟประมาณ 50 เซนติเมตร ซึ่งเป็นระดับที่สูงเกินระยะการก้าวข้าม คือ 25 เซนติเมตร อันจะส่งผลการเดินข้ามของเด็ก สตรีมีครรภ์ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับคนชราและผู้พิการทางสายตา จึงควรปรับปรุงความเหมาะสมและอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น

3) ปัญหาป้ายแนะนำ

มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศจำนวนมาก เมื่อมาถึงบริเวณสถานีรถไฟปลายทางแล้วต้องการเดินทางต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยว เช่น สถานีรถไฟหัวหิน สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี สถานีรถไฟหาดใหญ่ เป็นต้น ควรมีป้ายแนะนำบริการต่าง ๆ ที่มีข้อความทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เช่น ชี้ทางออก ที่ตั้งตู้โทรศัพท์สาธารณะ ทางไปที่จอดรถประจำทางหรือจุดจอดของแท็กซี่หรืออื่น ๆ เพื่อให้การให้ข่าวสารข้อมูลและประชาสัมพันธ์

4) ปัญหาการจัดการเชื่อมต่อการเดินทางที่สถานีรถไฟ

สถานีรถไฟขนาดใหญ่หรือสถานีชุมทางจะมีรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อการเดินทางจากสถานีรถไฟไปยังแหล่งท่องเที่ยว หรือท่าเรือที่จะไปยังแหล่งท่องเที่ยว แต่สถานีรถไฟขนาดเล็กยังมีปัญหาการเชื่อมต่อ เช่น ไม่มีรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อไปถึงสถานีรถไฟ ขาดพื้นที่สำหรับเชื่อมต่อการเดินทางที่สถานีรถไฟ เป็นต้น

ตัวอย่างปัญหาบริเวณสถานีรถไฟและการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟแสดงในรูปที่ 2.1-6

 สถานีรถไฟหัวหิน	 สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี
การจัดการความปลอดภัยที่ชานชาลา	ปัญหาระดับความสูงของทางเดินเชื่อม
	 สถานีที่ไม่มีพื้นที่เชื่อมต่อการเดินทางที่ชัดเจน
ป้ายแนะนำในสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีที่มีทั้ง 2 ภาษา	สถานีที่ไม่มีพื้นที่เชื่อมต่อการเดินทางที่ชัดเจน

รูปที่ 2.1-6: ตัวอย่างปัญหาบริเวณสถานีรถไฟและการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟ

2.2.2 จุดตัดทางรถไฟ

ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่บริเวณจุดตัดทางรถไฟมักจะมีความรุนแรงสูง และทำให้สูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก นักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยรถไฟอาจเคราะห์ร้ายจากอุบัติเหตุดังกล่าว จุดตัดทางรถไฟที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง คือ จุดตัดแบบทางลักผ่านซึ่งส่วนมากถนนที่ตัดผ่านไม่ได้มาตรฐาน และขาดการป้องกันด้วยเครื่องกั้นและการติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังรถไฟ

2.2.3 ปัญหาการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทางรถไฟ

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีดังนี้

1) ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในสภาพทรุดโทรม

โครงสร้างพื้นฐานและขบวนรถของการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่น ราง และหัวรถจักร มีอายุการใช้งานมาก และจำนวนไม่น้อยที่มีสภาพทรุดโทรม อายุการใช้งานโดยเฉลี่ย 30 ปี อีกทั้งระบบโครงข่ายที่มีอยู่ส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดเป็นระบบเดินรถรางเดียว จึงส่งผลกระทบต่อให้บริการล่าช้าในการเดินรถ

2) ปัญหาการขาดแคลนบุคลากร

นโยบายจากกระทรวงที่กำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จำกัดการรับพนักงานเพิ่ม ส่งผลให้ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้เฉพาะทาง ประกอบกับการสร้างความรู้ความชำนาญเป็นแบบ On-the-job-training ทำให้ไม่เกิดการถ่ายทอดความรู้

2.3 ปัญหาความปลอดภัยทางน้ำ

2.3.1 ปัญหาการจัดการความปลอดภัยภายในเรือโดยสาร

1) ปัญหาอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลมีไม่ครบถ้วน

อุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลที่สำคัญ ได้แก่ พวงชูชีพ เสื้อชูชีพ และเรือใบ / แพชูชีพ / เรือชูชีพ โดยจำนวนของอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลกำหนดตามขนาดเรือและปริมาณผู้โดยสาร แต่พบว่าเรือบรรทุกขนาดใหญ่บางลำไม่มีหรือมีไม่ครบถ้วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือเฟอร์รี่ในพื้นที่ศึกษาเกาะช้าง จังหวัดตราด เรือเฟอร์รี่หลายลำไม่มี เรือใบ / แพชูชีพ / เรือชูชีพ

2) ปัญหาอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน

เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินจำเป็นอย่างยิ่งที่อุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคล ต้องสามารถนำมาใช้ได้อย่างสะดวกและอยู่ในสภาพสมบูรณ์ แต่พบว่าเสื้อชูชีพในเรือบางลำไม่สามารถหยิบออกมาใช้งานได้สะดวก หรือไม่มีป้ายแจ้งที่เก็บเสื้อชูชีพที่ผู้โดยสารสามารถหยิบมาใช้งานได้ทันทีเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน

3) ผู้โดยสารไม่สวมชูชีพขณะอยู่บนเรือ

จากการสำรวจการเดินทางทางน้ำโดยการโดยสารเรือของนักท่องเที่ยว พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่ได้สวมเสื้อชูชีพขณะอยู่บนเรือหรือขณะเรือแล่น ซึ่งการเดินทางไปเกาะตะรุเตาหรือเกาะใกล้เคียงต้องใช้เวลาในการเดินทางนานพอสมควร จำเป็นอย่างยิ่งที่นักท่องเที่ยวควรจะใส่เสื้อชูชีพและควรมีการควบคุมอย่างเคร่งครัด

4) ปัญหาอุปกรณ์ดับเพลิง

กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิง ทั้งการติดตั้งเครื่องสูบน้ำดับเพลิง เครื่องดับเพลิงชนิดหัวเคลื่อนที่ ขวานดับเพลิง ระบบสมอเทอร์ริง (Smothering) และทรายดับเพลิง แต่พบว่า

- อุปกรณ์ดับเพลิงไม่มี หรือมีไม่ครบถ้วนตามกฎข้อบังคับ
- อุปกรณ์ดับเพลิงไม่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน เช่น แรงดันของถังดับเพลิงไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่สามารถใช้งานได้
- เรือโดยสารบางลำมีการจัดการที่ไม่เหมาะสมและเสี่ยงต่อการเกิดเพลิงไหม้ เช่น การวางถังเชื้อเพลิงไว้ในตำแหน่งไม่เหมาะสม

5) ปัญหาการบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา

ในช่วงฤดูการท่องเที่ยวที่เป็นวันหยุดต่อเนื่องกัน พบว่าเรือแทบทุกลำจะบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าจำนวนที่กำหนด ซึ่งนอกจากทำให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุแล้ว ปริมาณของอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลก็จะไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสารเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

6) ปัญหาอื่นๆ

ปัญหาเกี่ยวกับการจัดการซึ่งมีความเสี่ยงในการทำให้เกิดอุบัติเหตุ สรุปได้ดังนี้

- คำแนะนำต่าง ๆ บนเรือส่วนใหญ่มักเป็นภาษาต่างประเทศที่ไม่เป็นสากล เช่น ภาษาญี่ปุ่น ฯลฯ ทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถเข้าใจคำแนะนำต่าง ๆ เช่น การใช้ อุปกรณ์ความปลอดภัย และการปฏิบัติตนเมื่อเกิดอุบัติเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น

- ปัญหาผู้โดยสารอยู่ในรถบนเรือเฟอร์รี่ในขณะที่เรือแล่น

ผู้โดยสารบางส่วนนั่งอยู่ในรถในขณะที่เรือกำลังแล่น ซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุเรือจมลง ผู้โดยสารเหล่านั้นจะมีความเสี่ยงในการเกิดอันตรายมากกว่าผู้โดยสารที่อยู่นอกรถและอยู่ในห้องโดยสารของเรือ เนื่องจากภายในเรือมีการจัดเตรียมอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลไว้

- ปัญหาแพ / เรือเฟอร์รี่ ไม่มีอุปกรณ์ปิดท้ายเรือขณะที่เรือแล่น

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ มีสาเหตุมาจากแพขนานยนต์ไม่ได้มีการปิดท้ายเรือ ผู้โดยสารขับรถพุ่งออกไปจากเรือจนน้ำเสียชีวิต ซึ่งหากมีการปิดท้ายเรือความรุนแรงของอุบัติเหตุอาจลดลง

- ปัญหาความไม่ปลอดภัยของแพขนานยนต์

แพขนานยนต์ไม่ได้ดำเนินการปิดหัวและท้าย ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยของรถที่จอดในตัวแพขนานยนต์ และความไม่ปลอดภัยของผู้โดยสารที่ไม่มีที่พักในขณะที่เดินทาง

- ปัญหาความแข็งแรงของเรือโดยสาร

เรือเร็ว (Speed Boat) ที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันบางลำอยู่ในสภาพที่ไม่แข็งแรงพอ เนื่องจากใช้อุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐาน เช่น ไม้อัด จึงมีโอกาสเสี่ยงจะแตกง่ายกว่าเรือเร็วที่ทำจากไฟเบอร์หากกระแทกกับคลื่นทะเลแรง ๆ โดยเฉพาะเรือที่มีอายุการใช้งานมานาน

ตัวอย่างปัญหาการจัดการความปลอดภัยภายในเรือโดยสารแสดงในรูปที่ 2.1-7



เสื้อชูชีพถูกจัดเก็บไว้ในตู้ที่ล็อกกุญแจไว้



สภาพการโดยสารเรือโดยไม่ใส่เสื้อชูชีพ



การบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่กำหนด



ป้ายคำแนะนำที่เป็นภาษาต่างประเทศ



ผู้โดยสารที่ยังอยู่ในรถขณะที่เรือแล่น



ตัวอย่างเรือเฟอร์รี่ที่ไม่ได้ปิดท้ายเรือ

รูปที่ 2.1-7: ตัวอย่างปัญหาการจัดการความปลอดภัยภายในเรือโดยสาร

2.3.2 ปัญหาการจัดการความปลอดภัยที่ท่าเรือ

1) ปัญหาความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างท่าเรือ

ท่าเรือบางท่า เช่น ท่าเรือเพ จังหวัดระยอง มีปัญหาโครงสร้างของท่าเรือไม่แข็งแรง บางช่วงของท่าเรือเป็นพื้นไม้และบางส่วนมีสภาพผุพัง แต่ก็ยังใช้งานอยู่

2) ปัญหารูปแบบท่าเรือไม่สอดคล้องกับสภาพการใช้งาน

ท่าเรือท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีการใช้ร่วมกันระหว่างเรือท่องเที่ยว เรือประมง และเรือขนส่งสินค้า ดังนั้น จึงต้องปรับปรุงโครงสร้างให้สอดคล้องกับการใช้งานทุกประเภทและได้มาตรฐาน

3) ปัญหาการจัดการที่ท่าเรือไม่เหมาะสม

ปัญหาที่ท่าเรือต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา คือ ปัญหาในการจัดคิวในการเทียบท่า การขาดที่จอดเรือ ท่าเรือเฟอร์รี่ไม่ได้แยกระหว่างผู้โดยสารกับรถในการลงเรือ และการไม่มีการควบคุมผู้โดยสารขึ้นเรือในขณะที่เรือยังไม่จอดสนิท

4) ปัญหาความไม่ปลอดภัยของท่าเรือ

ปัญหาบริเวณท่าเรือที่เดินทางไปเกาะภูเก็ตและเกาะตะรุเตา คือ ทางเชื่อมระหว่างท่าเรือกับตัวเรือไม่ได้มาตรฐาน

5) ปัญหาโครงสร้างท่าเรือชำรุด

ที่ท่าเรือเกาะตะรุเตา โครงสร้างของหลังคาท่าเรือซึ่งทำจากเหล็กรูปพรรณมีลักษณะชำรุดเนื่องจากถูกไอน้ำทะเลทำให้เกิดสนิม หากปล่อยไว้อาจพังลงมาทำให้เกิดอันตรายแก่นักท่องเที่ยวได้

6) ปัญหาโป๊ะเรือขาดอุปกรณ์ความปลอดภัย

ที่เกาะหลีเป๊ะไม่มีท่าเทียบเรือท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวจะต้องต่อเรือหางยาวเพื่อขึ้นเกาะ โดยจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารเป็นโป๊ะเรือซึ่งไม่ได้มาตรฐานและไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน

ตัวอย่างปัญหาการจัดการความปลอดภัยที่ท่าเรือแสดงในรูปที่ 2.1-8

	
ปัญหาความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างท่าเรือ	ปัญหารูปแบบท่าเรือไม่สอดคล้องกับสภาพการใช้งาน
	
ปัญหาการจัดการที่ท่าเรือไม่เหมาะสม	ปัญหาความไม่ปลอดภัยของท่าเรือ
	
ปัญหาโครงสร้างท่าเรือชำรุด	ปัญหาโป๊ะเรือขาดอุปกรณ์ความปลอดภัย

รูปที่ 2.1-8: ตัวอย่างปัญหาการจัดการความปลอดภัยที่ท่าเรือ

2.3.3 ปัญหาความปลอดภัยจากสภาพแวดล้อม

ปัญหาความปลอดภัยจากสภาพแวดล้อม คือ ปัญหาเกี่ยวกับสภาพอากาศ ดังนั้น สภาพภูมิอากาศ ลมมรสุม ตลอดจนจำนวนและความรุนแรงของพายุหมุนเขตร้อนที่มีอิทธิพลต่อการเกิดคลื่นลมในทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามัน จึงควรทราบก่อนออกเดินทาง เช่น ลมมรสุม พายุหมุนเขตร้อน เป็นต้น

2.3.4 ปัญหาการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ

ปัญหาที่สำคัญ คือ บุคลากรประจำเรือขาดความรู้ความเข้าใจในการจัดการด้านความปลอดภัย และผู้ประกอบการขาดเงินทุนในการพัฒนาการให้บริการ

3. การเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยว

การเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครและแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ผลการศึกษาในส่วนนี้ใช้สำหรับแนะนำเส้นทางที่มีความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว ประกอบด้วย

3.1 การเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยวในภาคตะวันออก

แหล่งท่องเที่ยวที่ศึกษาในภาคตะวันออก คือ เกาะเสม็ด เกาะช้าง เกาะกูด สามารถเดินทางดังนี้

3.1.1 กรุงเทพมหานคร – เกาะเสม็ด จังหวัดระยอง

ถนนสายหลักในการเดินทางไปเกาะเสม็ด จังหวัดระยอง ประกอบด้วย 3 เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ 1 : ทางหลวงหมายเลข 7 (Motorway) - ทางหลวงหมายเลข 36 – ทางหลวงชนบทหมายเลข รย. 1001

เส้นทางที่ 2 : ทางด่วนบางนา-ตราด - ทางหลวงหมายเลข 3 - ทางหลวงหมายเลข 3 (เลี้ยวเมืองชลบุรี) - ทางหลวงหมายเลข 7 - ทางหลวงหมายเลข 36 - ทางหลวงชนบทหมายเลข รย. 1001

เส้นทางที่ 3 : ทางหลวงหมายเลข 3 - ทางหลวงหมายเลข 3 (เลี้ยวเมืองชลบุรี) - ทางหลวงหมายเลข 7 - ทางหลวงหมายเลข 36 - ทางหลวงชนบทหมายเลข รย. 1001

ทั้ง 3 เส้นทางจะมีเส้นทางผ่านจังหวัดชลบุรี โดยมีจุดรวมการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 7 และใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 36 เพื่อเข้าสู่จังหวัดระยอง และใช้เส้นทางหลวงชนบทหมายเลข รย. 1001 เพื่อเดินทางสู่ท่าเรือ

3.1.2 กรุงเทพมหานคร– เกาะช้าง เกาะกูด จังหวัดตราด

ถนนสายหลักในการเดินทางไป เกาะช้าง เกาะกูด จังหวัดตราด ประกอบด้วย 3 เส้นทาง คือ

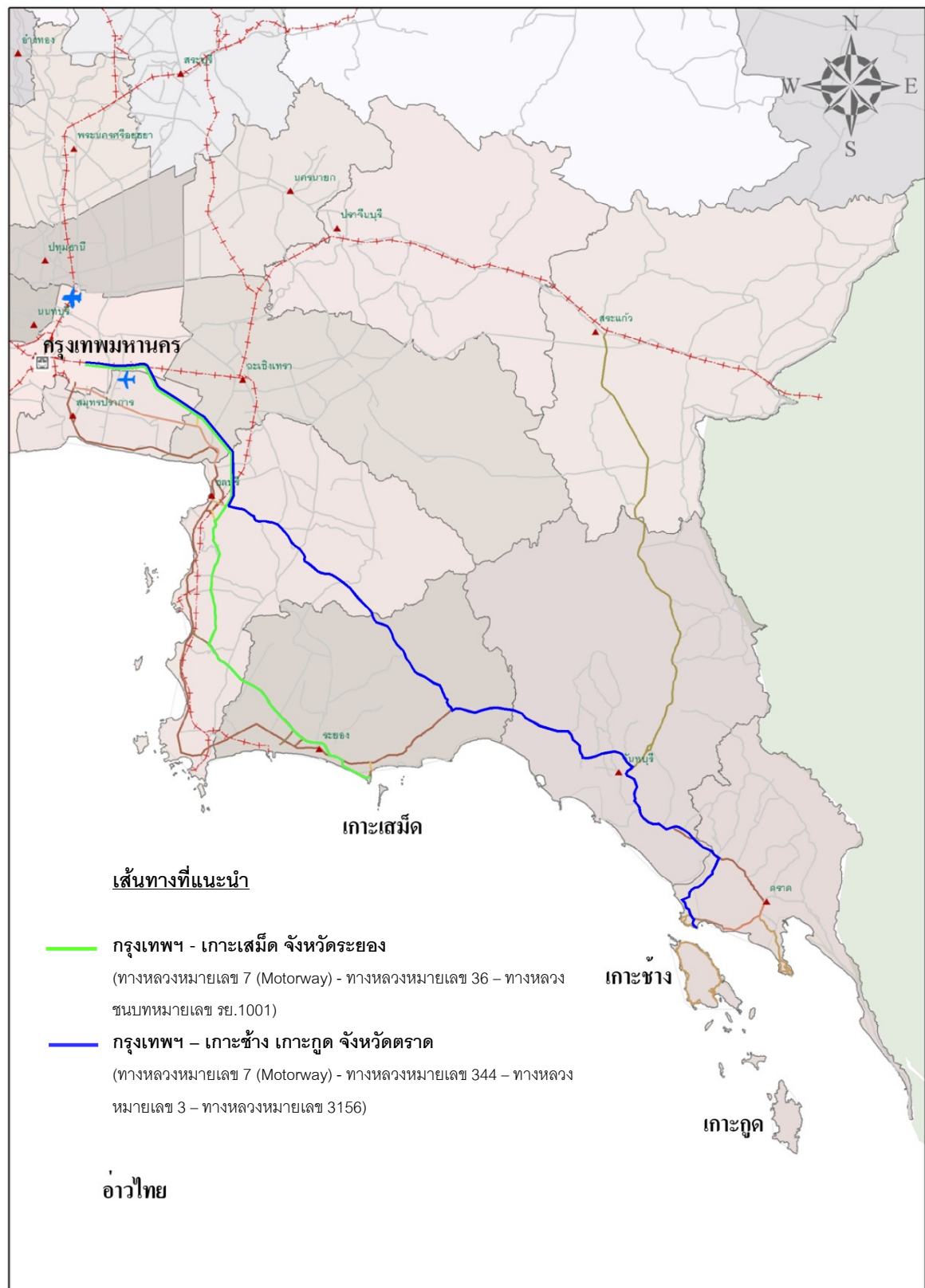
เส้นทางที่ 1 : ทางหลวงหมายเลข 7 (Motorway) - ทางหลวงหมายเลข 344 - ทางหลวงหมายเลข 3 - ทางหลวงหมายเลข 3156

เส้นทางที่ 2 : ทางด่วนบางนา-ตราด - ทางหลวงหมายเลข 3 - ทางหลวงหมายเลข 3 (เลี้ยวเมืองชลบุรี) - ทางหลวงหมายเลข 344 - ทางหลวงหมายเลข 3 - ทางหลวงหมายเลข 3156

เส้นทางที่ 3 : ทางหลวงหมายเลข 3 - ทางหลวงหมายเลข 3 (เลี้ยวเมืองชลบุรี) - ทางหลวงหมายเลข 344 - ทางหลวงหมายเลข 3 - ทางหลวงหมายเลข 3156

ทั้ง 3 เส้นทางจะมีเส้นทางผ่านจังหวัดชลบุรี โดยมีจุดรวมการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 344 และใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 3 เพื่อเข้าสู่จังหวัดจันทบุรี และใช้เส้นทางหลวง 3156 เพื่อเดินทางสู่ท่าเรือ

เส้นทางที่แนะนำในการเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยวในภาคตะวันออกแสดงในรูปที่ 3.1-1



รูปที่ 3.1-1: สรุปเส้นทางที่แนะนำในแหล่งท่องเที่ยวภาคตะวันออก

3.2 การเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยวในภาคใต้

แหล่งท่องเที่ยวที่ศึกษาในภาคใต้ คือ หัวหิน เกาะสมุย หมู่เกาะสุรินทร์ หมู่เกาะสิมิลัน เกาะภูเก็ต เกาะลันตา เกาะตะรุเตา และเกาะพีพี สามารถเดินทางได้ ดังนี้

3.2.1 กรุงเทพมหานคร – หัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ถนนสายหลักในการเดินทางไปหัวหิน คือ ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4

3.2.2 กรุงเทพมหานคร – เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ถนนสายหลักในการเดินทางไปเกาะสมุย ประกอบด้วย 2 เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ 1 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมือง หัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 41 - ทางหลวงหมายเลข 401 - ทางหลวงหมายเลข 4142

เส้นทางที่ 2 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมือง หัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 41 - ทางหลวงหมายเลข 44 - ทางหลวงหมายเลข 401 - ทางหลวงหมายเลข 4142

3.2.3 กรุงเทพมหานคร – หมู่เกาะสุรินทร์ จังหวัดพังงา

ถนนสายหลักในการเดินทางไปหมู่เกาะสุรินทร์ ประกอบด้วย 2 เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ 1 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมือง หัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ท่าเรือคุระบุรี จังหวัดพังงา เพื่อต่อเรือไปยัง หมู่เกาะสุรินทร์

เส้นทางที่ 2 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมือง หัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 41 - ทางหลวงหมายเลข 401 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ท่าเรือคุระบุรี จังหวัดพังงา เพื่อต่อเรือไปยังหมู่เกาะสุรินทร์

3.2.4 กรุงเทพมหานคร – หมู่เกาะสิมิลัน จังหวัดพังงา

ถนนสายหลักในการเดินทางไปหมู่เกาะสิมิลัน ประกอบด้วย 3 เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ 1 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมืองหัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ท่าเรือทับละมุ จังหวัดพังงา เพื่อต่อเรือไปหมู่เกาะสิมิลัน

เส้นทางที่ 2 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมืองหัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 41 - ทางหลวงหมายเลข 401 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ท่าเรือทับละมุ จังหวัดพังงา เพื่อต่อเรือไปหมู่เกาะสิมิลัน

เส้นทางที่ 3 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมืองหัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 41 - ทางหลวงหมายเลข 44 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ท่าเรือคุระบุรี จังหวัดพังงา เพื่อต่อเรือไปหมู่เกาะสิมิลัน

3.2.5 กรุงเทพมหานคร – จังหวัดภูเก็ต

ถนนสายหลักในการเดินทางไปจังหวัดภูเก็ต ประกอบด้วย 2 เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ 1 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมืองหัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 402

เส้นทางที่ 2 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมืองหัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 41 - ทางหลวงหมายเลข 401 - ทางหลวงหมายเลข 415 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 402

3.2.6 กรุงเทพมหานคร – เกาะลันตา จังหวัดกระบี่

ถนนสายหลักในการเดินทางไปเกาะลันตา ประกอบด้วย 3 เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ 1 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมืองหัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4206

เส้นทางที่ 2 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมืองหัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 41 - ทางหลวงหมายเลข 415 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4206

เส้นทางที่ 3 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมืองหัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 41 - ทางหลวงหมายเลข 44 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4206

3.2.7 กรุงเทพมหานคร – เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ถนนสายหลักในการเดินทางไปเกาะตะรุเตา ประกอบด้วย 2 เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ 1 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมืองหัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 41 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 406 - ทางหลวงหมายเลข 416 - ทางหลวงหมายเลข 4052

เส้นทางที่ 2 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมืองหัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 406 - ทางหลวงหมายเลข 416 - ทางหลวงหมายเลข 4052

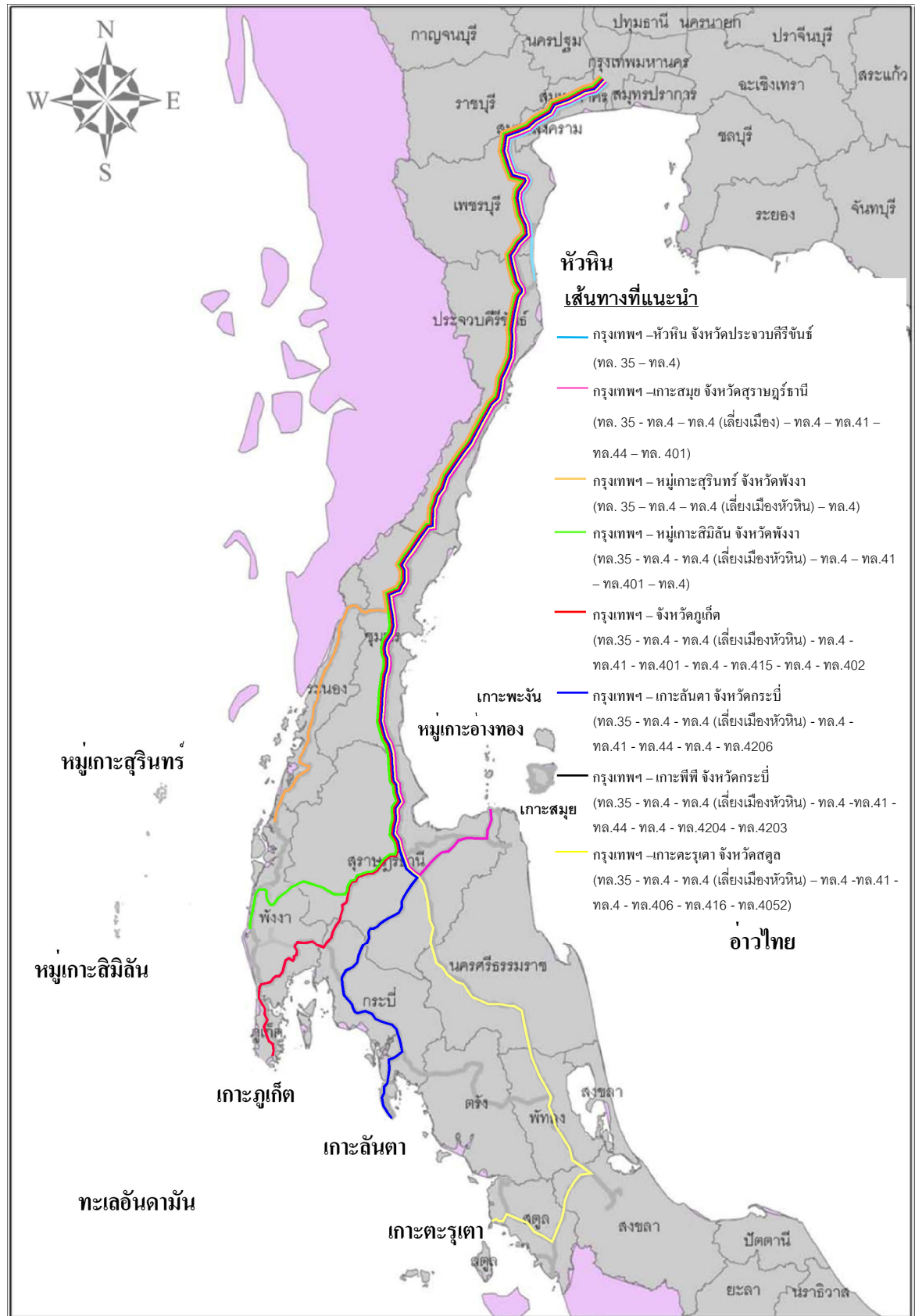
3.2.8 กรุงเทพมหานคร – เกาะพีพี จังหวัดกระบี่

ถนนสายหลักในการเดินทางไปเกาะพีพี ประกอบด้วย 2 เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ 1 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมืองหัวหิน) ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 41 - ทางหลวงหมายเลข 401 - ทางหลวงหมายเลข 415 - ทางหลวงหมายเลข 4

เส้นทางที่ 2 : ทางหลวงหมายเลข 35 - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 (เลี้ยวเมืองหัวหิน) - ทางหลวงหมายเลข 4 - ทางหลวงหมายเลข 41 - ทางหลวงหมายเลข 44 - ทางหลวงหมายเลข 4

เส้นทางที่แนะนำในการเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยวในภาคใต้แสดงในรูปที่ 3.2-1



รูปที่ 3.2-1: สรุปเส้นทางที่แนะนำในแหล่งท่องเที่ยวภาคใต้

4. แผนงานการจัดการความปลอดภัยตามแนวเส้นทางหลัก

4.1 แผนงาน / โครงการ / มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน

การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในระดับประเทศ ได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 14 แผนงาน / กิจกรรมหลัก แบ่งตามยุทธศาสตร์ของรัฐบาลหรือศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เรียกว่า ยุทธศาสตร์ 5E ประกอบด้วย

4.1.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1: ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering)

1) แผนงานปรับปรุงจุดอันตราย

- บนเส้นทางหลักภาคตะวันออก 15 บริเวณ
- บนเส้นทางหลักภาคใต้ 9 บริเวณ
- ในแหล่งท่องเที่ยวเกาะช้าง 4 บริเวณ ชายหาดหัวหิน 3 บริเวณ เกาะสมุย 8 บริเวณ เกาะภูเก็ต 12 บริเวณ และเกาะตะรุเตา (สตูล) 2 บริเวณ

2) แผนงานปรับปรุงป้ายและเครื่องหมายจราจร

- บนเส้นทางหลักจากกรุงเทพมหานครไปแหล่งท่องเที่ยว
- ในแหล่งท่องเที่ยว

3) แผนงานจัดตั้งจุดบริการ / จุดพักรถ (Rest Area) บนเส้นทางหลักสู่แหล่งท่องเที่ยวภาคใต้

- บนเส้นทางหลักสู่แหล่งท่องเที่ยวภาคใต้
- โครงการส่งเสริมจุดบริการและพักรถของเอกชนบนเส้นทางหลักสู่แหล่งท่องเที่ยวภาคใต้

4) แผนงานการปรับปรุงมาตรฐานรถโดยสาร

- โครงการยกระดับความปลอดภัยของตัวรถโดยสารสาธารณะ
- โครงการยกระดับความปลอดภัยของตัวรถโดยสารสาธารณะในแหล่งท่องเที่ยว

4.1.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2: ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)

1) มาตรการสำหรับรถยนต์ส่วนตัว

- มาตรการกวดขันวินัยจราจรในแหล่งท่องเที่ยว
- มาตรการควบคุมรถเช่าในแหล่งท่องเที่ยว
- โครงการ/แผนงานการจัดทำระเบียบ การจัดทำ การใช้ และติดตั้งเครื่องหมายจราจรเพื่อประกาศเป็นกฎกระทรวงตาม พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 บังคับใช้กับทุกหน่วยงานทางในประเทศ

2) มาตรการสำหรับรถโดยสารสาธารณะ

- โครงการกวดขันการตรวจอุปกรณ์ความปลอดภัยภายในรถโดยสารสาธารณะ
- แผนงานควบคุมความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ
- โครงการเข้มงวดการตรวจพนักงานขับรถ

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

1) มาตรการสำหรับรถยนต์ส่วนตัว

- โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศ
- โครงการบริการข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวที่ปลอดภัย
- โครงการแนะนำการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว

2) มาตรการสำหรับรถโดยสารสาธารณะ

- แผนงานการจัดทำเอกสารแนะนำการปฏิบัติตนเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินภายในรถโดยสารสาธารณะ
- แผนงานการจัดทำสื่อวีดิทัศน์ด้านความปลอดภัยก่อนออกรถแก่ผู้โดยสาร

4.1.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4: ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS)

- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการช่วยเหลือฉุกเฉิน

4.1.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5: ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Monitoring)

- โครงการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการ

4.2 แผนงาน / โครงการ / มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางรถไฟ

การกำหนดแผนงาน / โครงการ / มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางรถไฟนั้น จะประยุกต์ใช้ยุทธศาสตร์ 5E เช่นกัน ซึ่งจะมีการปรับเปลี่ยนแผนงานหลักให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือบางแผนงานก็เป็นการผสมผสานการทำงานกับหน่วยงานทางถนน ดังนี้

4.2.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1: ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering)

- 1) แผนงานการปรับปรุงจุดอันตรายบริเวณจุดตัดทางรถไฟ
- 2) แผนงานการปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณสถานี

4.2.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2: ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)

- 1) โครงการปรับปรุง พ.ร.บ. จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ให้ทันสมัย
- 2) โครงการสุ่มตรวจและกวดขันผู้ขับขี่บริเวณจุดตัดทางรถไฟ

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

- 1) โครงการจัดทำสื่อสิ่งแนะนำการปฏิบัติตนบริเวณสถานีและในตัวรถไฟ
- 2) แผนงานการจัดทำสื่อแนะนำการปฏิบัติตนเมื่อขับขี่ผ่านจุดตัดทางรถไฟ

4.2.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4: ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS)

- ไม่มีโครงการนำเสนอ

4.2.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5: ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Monitoring)

บูรณาการร่วมกับแผนงาน / โครงการ / มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนนและทางน้ำ

4.3 แผนงาน / โครงการ / มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางน้ำ

การกำหนดแผนงาน / โครงการ / มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางน้ำ จะประยุกต์ใช้แนวทางตามแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการคมนาคมทางน้ำ ดังนี้

4.3.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1: ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering)

- 1) โครงการก่อสร้างท่าเรือท่องเที่ยวบ้านหน้าด่าน เกาะเสม็ด จังหวัดระยอง
- 2) โครงการก่อสร้างท่าเรือท่องเที่ยวคุระบุรี จังหวัดพังงา
- 3) โครงการก่อสร้างท่าเรือหมู่เกาะสุรินทร์ จังหวัดพังงา
- 4) โครงการก่อสร้างท่าเรือทับละมุ จังหวัดพังงา
- 5) โครงการก่อสร้างท่าเรือเกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล
- 6) โครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางเดินเรือ
- 7) โครงการจัดตั้งระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ อ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ต
- 8) โครงการยกระดับเรือโดยสารท่องเที่ยวขนาดเล็กให้มีความปลอดภัย

4.3.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2: ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)

- 1) โครงการออกกฎระเบียบวิธีปฏิบัติด้านความปลอดภัย
- 2) โครงการตรวจตราและกำกับการจราจร
- 3) โครงการตรวจเรือท่องเที่ยว
- 4) โครงการกำกับดูแลการให้บริการท่าเรือท่องเที่ยว

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

- 1) โครงการเผยแพร่มาตรฐาน กฎระเบียบ และผลการสืบสวนอุบัติเหตุ
- 2) โครงการฝึกอบรมเสริมสร้างทัศนคติด้านความปลอดภัย
- 3) โครงการจัดทำสื่อแนะนำการปฏิบัติตนขณะโดยสารเรือ

4.3.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4: ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS)

- ไม่มีโครงการนำเสนอ

4.3.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5: ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Monitoring) ประกอบด้วย

บูรณาการร่วมกับแผนงาน / โครงการ / มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน และทางรถไฟ

4.4 ประเด็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแผนการจัดการความปลอดภัยตามแนวเส้นทางท่องเที่ยว

สภาพปัญหา กฎหมายที่เกี่ยวข้อง มาตรการและข้อเสนอแนะในการแก้ไขเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว แสดงในตารางที่ 4.4-1

ตารางที่ 4.4-1: ประเด็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแผนการจัดการความปลอดภัยตามแนวเส้นทางท่องเที่ยว

สภาพปัญหา	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	มาตรการ	ข้อเสนอแนะในการแก้ไขเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว
การเช่ารถและใบอนุญาตขับรถของนักท่องเที่ยว			
การให้เช่ารถจักรยานยนต์	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์		เจ้าของสามารถให้เช่ารถจักรยานยนต์ได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
การยินยอมให้นักท่องเที่ยวที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่เช่ารถ	พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 56	บังคับใช้กฎหมาย	ผู้ให้เช่ามีความผิด ตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 56 เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ผู้ให้เช่ารถตรวจสอบว่านักท่องเที่ยวที่มาเช่ารถนั้นมีใบอนุญาตขับรถหรือไม่
การสอบเทียบใบอนุญาตขับรถของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 42 ทวิ	เพิ่มเติมระเบียบปฏิบัติในการให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว	สำหรับประเทศที่มีอนุสัญญาและความตกลงกับประเทศไทย สามารถเทียบใบอนุญาตขับรถได้โดยไม่ต้องทดสอบภาคปฏิบัติ ในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่ควรให้ความรู้เกี่ยวกับการขับรถอย่างปลอดภัยในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยว หรือมีคู่มือวีดิทัศน์ให้นักท่องเที่ยวได้ศึกษา

ตารางที่ 4.4-1: ประเด็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแผนการจัดการความปลอดภัยตามแนวเส้นทาง
ท่องเที่ยว (ต่อ)

สภาพปัญหา	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	มาตรการ	ข้อเสนอแนะในการแก้ไข เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ในการเดินทางของนักท่องเที่ยว
มาตรฐานความปลอดภัย			
รถโดยสารแบบสองชั้น	พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524)	แก้ไขเพิ่มเติม กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ	1. กำหนดคณะกรรมการพิจารณา มาตรฐานความปลอดภัยร่วมกัน โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2. กำหนดพื้นที่หรือเส้นทางห้ามเข้า หรือควบคุมความเร็วเป็นกรณีพิเศษ ในพื้นที่หรือเส้นทางอันตราย
เบาะนั่งรถโดยสารที่มี เข็มขัดนิรภัย	พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524)	แก้ไขเพิ่มเติม กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ	ควรเร่งรัดออกข้อบังคับ กำหนดแบบ มาตรฐานของเข็มขัดนิรภัยที่จะใช้กับ รถโดยสาร
เครื่องบันทึกความเร็ว และ ชั่วโมงการขับขี่	พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524)	แก้ไขเพิ่มเติม กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ	ควรเร่งรัดแก้ไขกฎกระทรวง บังคับให้มี การติดตั้งเครื่องบันทึกความเร็วและ ชั่วโมงการขับขี่ด้วยระบบ GPS สำหรับ รถโดยสารทั้งประเภทประจำทางและ ไม่ประจำทาง
การกำหนดเส้นทาง การเดินทางโดยสารประจำ ทางในพื้นที่ที่เป็นเกาะ	พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522	บังคับใช้กฎหมาย	มีหลักเกณฑ์พิจารณาตามกฎหมายอยู่ แล้วในการกำหนดเส้นทางจึงควร พิจารณาความเหมาะสม ความเป็นไปได้ ตามหลักเกณฑ์และสภาพความเป็นจริง
การควบคุมความเร็ว			
การควบคุมความเร็ว	พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 5 และกฎกระทรวง ฉบับที่ 3	ติดตั้งป้ายกำหนด ความเร็วตามที่ กฎหมายกำหนด และพิจารณาแก้ไข กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ	1. สำรวจติดตั้งป้ายกำหนดความเร็ว และสิ้นสุดเขตบังคับความเร็วให้ ชัดเจน 2. พิจารณาปรับปรุงแก้ไขการกำหนด ความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพการ จราจรทางหลวง และภูมิประเทศ มากขึ้น

**ตารางที่ 4.4-1: ประเด็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแผนการจัดการความปลอดภัยตามแนวเส้นทาง
ท่องเที่ยว (ต่อ)**

สภาพปัญหา	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	มาตรการ	ข้อเสนอแนะในการแก้ไข เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ในการเดินทางของนักท่องเที่ยว
การจัดระเบียบป้ายจราจรและป้ายบอกทาง			
การติดตั้งป้ายและ เครื่องหมายจราจร	พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535	แก้ไขปรับปรุง กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และบังคับ ใช้กฎหมาย	บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้ง ป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจร โดยการ จัดทำเป็นระเบียบปฏิบัติในการใช้ และ การติดตั้งเครื่องหมายจราจรเป็นอย่าง เดียวกัน ทั่วประเทศตามกฎหมายกระทรวง พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535
การจัดระเบียบการค้าขาย ริมทาง	พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535	บังคับใช้กฎหมาย	บังคับใช้กฎหมายเพื่อจัดระเบียบการค้า ขายริมทางที่รูกล้ำเขตทาง
การติดตั้งป้ายโฆษณา ในเขตทางหลวง	พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535	แก้ไขปรับปรุง กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และบังคับ ใช้กฎหมาย	บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการ ดำเนินการใด ๆ ในเขตทางหลวง โดย จัดทำระเบียบในการอนุญาตให้ติดตั้งที่ ไม่ก่อให้เกิดความสับสนต่อผู้ใช้ทางหรือ บดบังสายตาของผู้ขับขี่จนเกิดอันตราย
การสร้างถนนตัดข้ามลอด ทางรถไฟ	พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522	แก้ไขปรับปรุง กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และบังคับ ใช้กฎหมาย	1. ควรปรับปรุง พ.ร.บ.จัดวางทางรถไฟ และ ทางหลวง พ.ศ. 2464 ให้ทันสมัย ตลอดจนมีบทบัญญัติบังคับและ ลงโทษผู้รับผิดชอบก่อสร้างทางตัด ทางข้ามทางลอดทางรถไฟที่ ไม่ปลอดภัยตามมาตรฐาน 2. บังคับใช้กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้อง กับการหยุดรถ จอดรถ แชงรถ ในบริเวณที่มีทางรถไฟตัดผ่าน

ตารางที่ 4.4-1 : ประเด็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแผนการจัดการความปลอดภัยตามแนวเส้นทาง
ท่องเที่ยว (ต่อ)

สภาพปัญหา	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	มาตรการ	ข้อเสนอแนะในการแก้ไข เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ในการเดินทางของนักท่องเที่ยว
ความปลอดภัยของท่าเรือ เรือ และอุปกรณ์ช่วยชีวิต	พ.ร.บ.เดินเรือในน่านน้ำ ไทย พ.ศ. 2456	บังคับใช้กฎหมาย	กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบปฏิบัติ ของทางราชการ ได้บัญญัติครอบคลุมด้าน ความปลอดภัยไว้อย่างเพียงพอแล้ว คงมี ปัญหาเฉพาะในด้านการบังคับการปฏิบัติ ให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย โดยเพิ่มความเข้มข้น ความถี่ในการปฏิบัติ ให้มากขึ้น ตลอดจนต้องปฏิบัติให้ ครอบคลุมพื้นที่ท่องเที่ยวในแหล่ง ท่องเที่ยวที่เป็นพื้นที่เกาะต่าง ๆ ทั้งหมด
การก่อสร้างท่าเรือในเขต อุทยานแห่งชาติ	พ.ร.บ. อุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504	รับทราบกฎหมายที่ เกี่ยวข้อง	การก่อสร้างหรือดำเนินการใด ๆ ในเขต อุทยานแห่งชาติ ต้องดำเนินการโดย เจ้าหน้าที่อุทยานแห่งชาติเท่านั้น

5. การพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยและการเชื่อมโยง

5.1 การรวบรวมข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์

การพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยนั้น ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์จากศูนย์ปลอดภัยคมนาคมใช้เป็นฐานข้อมูลหลัก ซึ่งมีจำนวน 11 ชั้นข้อมูล ดังนี้

- 1) ชั้นข้อมูลขอบเขตการปกครองระดับตำบล (Administration)
- 2) ชั้นข้อมูลขอบเขตการปกครองระดับจังหวัด (Administration Province)
- 3) ชั้นข้อมูลโครงข่ายถนน (Road)
- 4) ชั้นข้อมูลโครงข่ายระบบราง (Railway)
- 5) ชั้นข้อมูลระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Transit)
- 6) ชั้นข้อมูลถนนทางด่วน (Expressway)
- 7) ชั้นข้อมูลสถานีของระบบขนส่งต่าง ๆ (Station)
- 8) ชั้นข้อมูลทางแยก (Intersection)
- 9) ชั้นข้อมูลสถานที่สำคัญ (Landmark)
- 10) ชั้นข้อมูลเขตพื้นที่สถานีตำรวจ (Police Area)
- 11) ชั้นข้อมูลแม่น้ำ ลำคลอง (River)

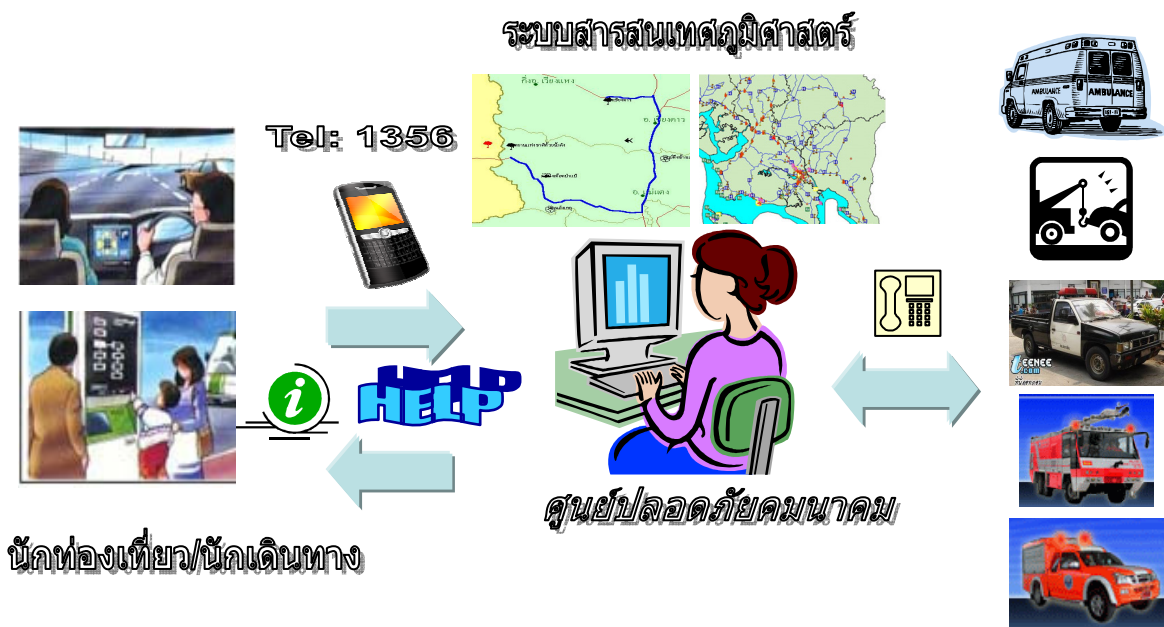
5.2 การปรับปรุงและเพิ่มเติมข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเพิ่มเติมข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ดังกล่าว ดังนี้

- เพิ่มเติมหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้สะดวกของสถานที่สำคัญ เช่น สถานีตำรวจ โรงพยาบาล หน่วยกู้ภัย สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เป็นต้น
- ปรับตำแหน่งตำแหน่งของสถานที่สำคัญในแผนที่ GIS ให้มีความถูกต้อง และเพิ่มเติมสถานที่สำคัญที่ยังไม่มีในแผนที่ให้ครบถ้วน
- เพิ่มเติมข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น ตำแหน่งของจุดเกิดอุบัติเหตุ ตำแหน่งของจุดอันตรายบนถนน เป็นต้น

5.3 สถาปัตยกรรมและโครงสร้างของระบบ

ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการท่องเที่ยวอย่างปลอดภัย ได้ถูกออกแบบให้ใช้งานโดยเจ้าหน้าที่ของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม มีหลักการทำงานเริ่มต้นจากนักท่องเที่ยวหรือนักเดินทางสอบถามข้อมูล หรือขอความช่วยเหลือจากศูนย์ปลอดภัยคมนาคมที่โทรศัพท์หมายเลข 1356 จากนั้นเจ้าหน้าที่จะสืบค้นข้อมูลที่ต้องการจากฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์โดยตรงแล้วให้ข้อมูลที่มีรายละเอียดต่าง ๆ แก่นักท่องเที่ยวได้ ดังแสดงรูปที่ 5.3-1



รูปที่ 5.3-1: แสดงรูปแบบการทำงานของระบบ

5.4 การพัฒนาระบบเพิ่มเติมเพื่อการใช้งานบนระบบ Internet

การพัฒนาระบบเพิ่มเติมเพื่อการใช้งานบนระบบ Internet นี้ ได้ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อจุดประสงค์ในการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้งานระบบและขยายขอบเขตการให้บริการมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากระบบเดิมนักเดินทางต้องสอบถามข้อมูลผ่านทางโทรศัพท์เข้าไปยังศูนย์ปลอดภัยคมนาคมเท่านั้นซึ่งอาจจะเกิดความล่าช้าในการให้บริการ อีกทั้งความต้องการข้อมูลของนักท่องเที่ยวแต่ละคนก็มีความหลากหลาย เจ้าหน้าที่อาจตอบสนองความต้องการได้ไม่ครบถ้วน ดังนั้นระบบที่พัฒนาเพิ่มเติมนี้สามารถให้บริการแก่นักท่องเที่ยวโดยตรงผ่านทาง Internet โดยเข้าไปที่ Website ของ สนข.

ระบบที่พัฒนาเพิ่มเติมนี้เป็นการให้บริการข้อมูลผ่านระบบการให้บริการแผนที่ของ Google Maps ซึ่งเป็นการให้บริการแผนที่ทั่วโลกผ่านระบบเว็บเบราว์เซอร์ที่ใช้โดยทั่วไปโดยไม่คิดค่าบริการใด ๆ ผ่านเว็บไซต์ <http://maps.google.com> โดยมีการสร้างแผนที่ (My Maps) ซึ่ง

ประกอบด้วย ข้อมูลที่สำคัญต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการให้บริการในแง่ของความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวที่ได้จากฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ นำมาแปลงลงในระบบ Google Maps เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการใช้งาน ซึ่งลักษณะการทำงานของระบบแสดงในรูปที่ 5.4-1

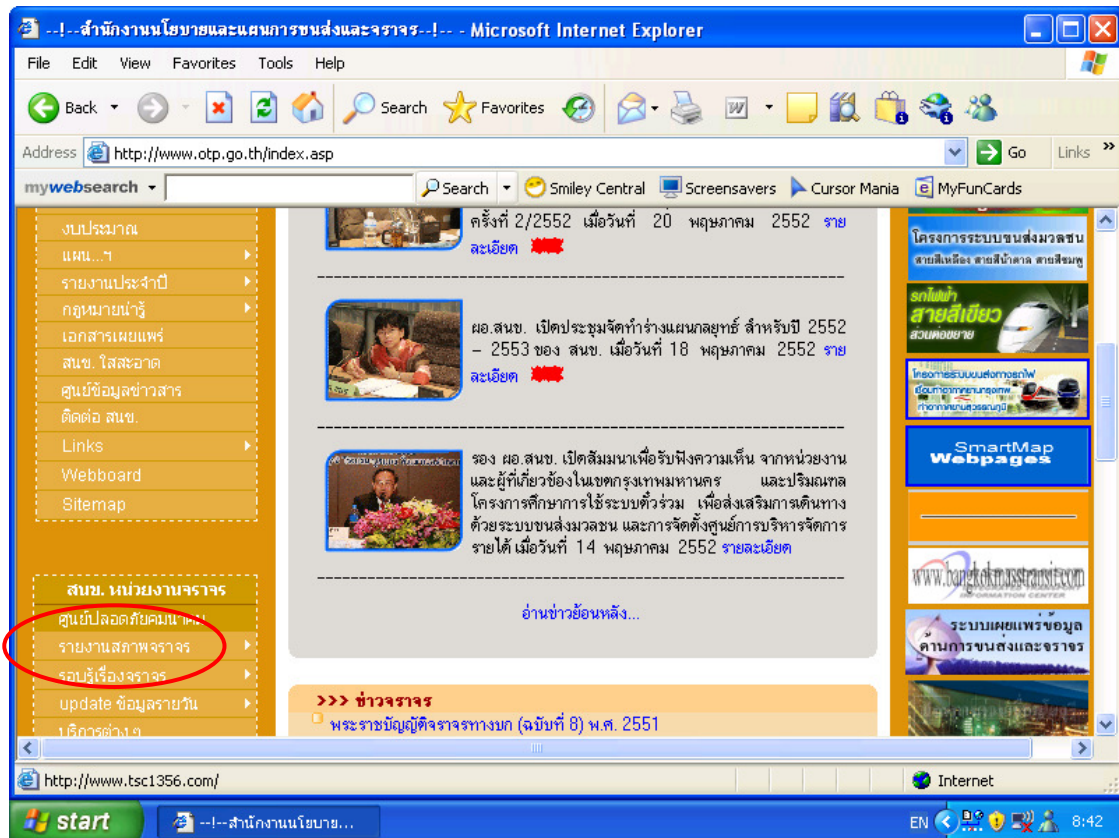


รูปที่ 5.4-1: แสดงลักษณะการทำงานของระบบเพิ่มเติมเพื่อการใช้งานบนระบบ Internet

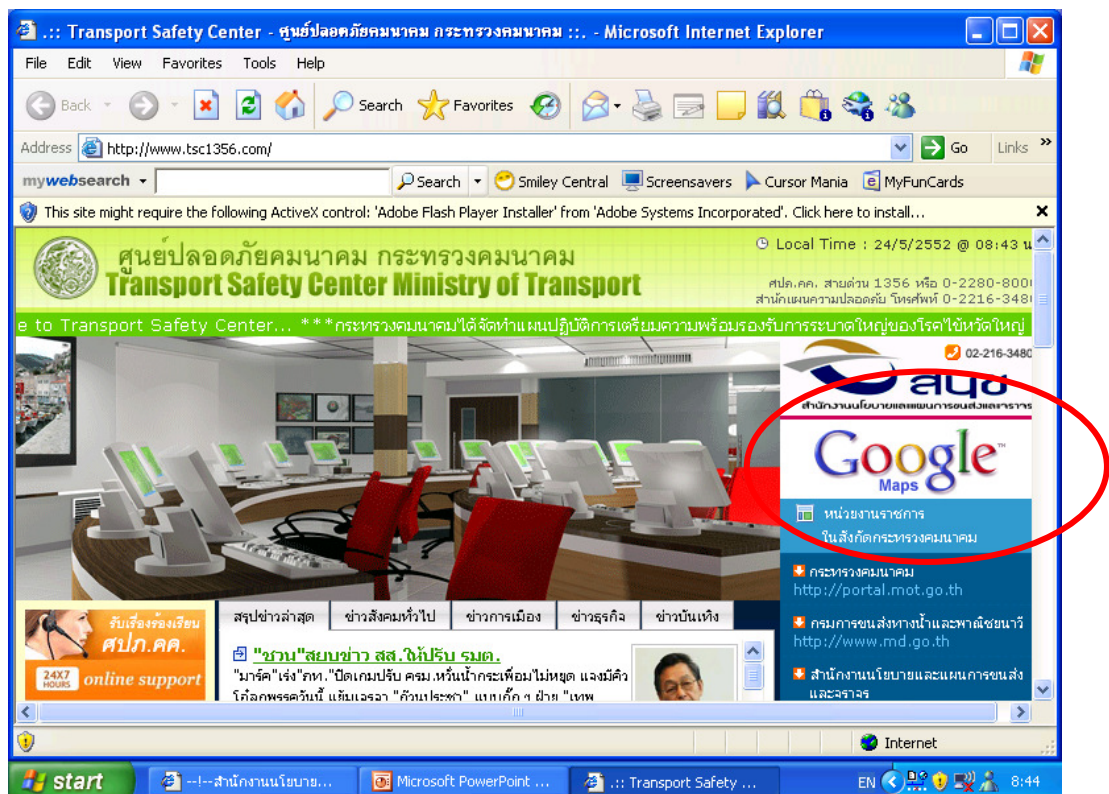
5.5 การใช้งานระบบผ่านทาง Internet

นักท่องเที่ยว / นักเดินทาง สอบถามข้อมูลบนระบบ Internet ได้ ดังนี้

1. ผู้ใช้ Log on เข้าระบบอินเทอร์เน็ตแล้วเปิด Internet Explorer หรือเว็บเบราว์เซอร์อื่น ๆ จากนั้นให้เข้าไปที่เว็บไซต์ของ สนข. โดยผ่าน url : <http://www.otp.go.th/> เพื่อเข้าสู่หน้าหลัก ดังรูปที่ 8.3-13 แล้วเลือกเมนู “ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม” เพื่อเข้าสู่ Homepage ของ ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ดังรูปที่ 5.5-1
2. คลิกไปที่ Google Maps จะปรากฏหน้าจอที่แสดง link ต่าง ๆ ของข้อมูลที่ได้จัดเตรียมไว้ ดังรูปที่ 5.5-2 และ 5.5-3 เพื่อเข้าสู่หน้าจอของ Google Maps เพื่อใช้งานแผนที่ต่าง ๆ



รูปที่ 5.5-2: การเข้าสู่ Website ของ สนข.



รูปที่ 5.5-3: การเข้าสู่ระบบ Google Maps ผ่านทาง Website ของ สนข.