

บทที่ 4

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนามาตรฐานในอนาคต

ข้อเสนอแนะ

1. ปัญหาสำคัญในการพัฒนาท่าเรือข้ามฟาก/ท่าเทียบเรือของเอกชนเท่าที่ผ่านมา คือ ขาดหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลและส่งเสริมกิจการท่าเรือเอกชน หน่วยงานที่มีอยู่ทำหน้าที่ในการกำกับควบคุมเท่านั้น โดยมีได้ทำหน้าที่ในการวางแผนในการพัฒนาท่าเรือเอกชน ดังนั้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เข้ามาดูแลและรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจฯ ควรมีการดำเนินการ โดยเร่งด่วน เพื่อวางแผนในการพัฒนาท่าเรือให้เป็นไปตามมาตรฐาน โดยเคร่งครัด ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งการดูแลและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยอาศัยข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2. ในการพัฒนามาตรฐานท่าเรือข้ามฟาก/ท่าเทียบเรือในอนาคต ควรมีการออกแบบท่าเรือข้ามฟากที่มีโครงสร้างแข็งแรงและประหยัด โดยต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นให้ครบถ้วนเพื่อใช้ในการออกแบบ เช่น คุณสมบัติของดิน ขนาดเรือ ระดับการขึ้นลงของน้ำ ขนาดของคลื่น เป็นต้น โดยเฉพาะในส่วนของการออกแบบจะต้องมีการสำรวจสภาพดินแม่น้ำก่อน และต้องมีการคำนึงถึงการเคลื่อนที่ การเอียง และความต้านทานคลื่นของท่าจอดเรือ

3. ในการออกแบบท่าเรือข้ามฟาก/ท่าเทียบเรือในอนาคต ควรมีการออกแบบท่าเรือข้ามฟากโดยมีสถานที่ตั้งใกล้กับถนน หรือใกล้กับเส้นทางระบบขนส่งมวลชน เพื่อความสะดวกของผู้ใช้งาน

4. ตามพระราชบัญญัติวิชาชีพวิศวกรรม พ.ศ. 2505 และกฎกระทรวงฯ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2508 กำหนดว่า ท่าสำหรับเทียบเรือที่มีระวางน้ำหนักตั้งแต่หนึ่งร้อยตันขึ้นไป เป็นงานซึ่งต้องมีวิศวกรที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง แต่ท่าเทียบเรือขนาดเล็กกว่าไม่จำเป็นต้องมีวิศวกรออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง ดังนั้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรออกข้อบัญญัติท้องถิ่นให้ทำสำหรับเทียบเรือ ที่มีขนาดเล็กกว่า แต่มีการใช้ประโยชน์ในการโดยสารของประชาชนให้มีวิศวกรที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง โดยพิจารณากำหนดขนาดของท่าเทียบเรือใหม่ ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของประชาชน

5. ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2535 กำหนดว่า ท่าเทียบเรือเป็นอาคารชนิดหนึ่ง แต่เท่าที่ผ่านมามีปัญหาพบว่า โป๊ะหลายแห่งไม่มีการขออนุญาตก่อสร้าง ดังนั้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรดำเนินการตรวจสอบใหม่ทั้งหมด เพื่อหวังผลในการดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัย รวมทั้งสภาพการใช้งานของท่าเทียบเรือ

6. จากการศึกษาข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พบว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเกี่ยวกับเรือข้ามฟาก/ท่าเทียบเรือหลายฉบับมีความล้าสมัย และไม่สามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยังมีความจำเป็นที่จะต้องออกกฎหมายมาบังคับใช้เพิ่มเติม รวมทั้งปรับปรุงกฎหมาย และกฎระเบียบต่างๆ ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ควรดำเนินการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นเกี่ยวกับการบริหารจัดการเรือข้ามฟาก/ท่าเทียบเรือเป็นการเฉพาะเท่าที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้ ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งการดูแลและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนี้

(1) ในด้านตัวเรือ ควรมีการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นในการจัดทำคุณลักษณะเฉพาะ (Technical Specification) และแบบมาตรฐานของเรือโดยสารขนาดต่างๆ ประกอบด้วยเรือโดยสารข้ามฟาก เรือโดยสารในแม่น้ำ เรือโดยสารในทะเล และเรือเฟอร์รี่ เพื่อใช้เป็นพิมพ์เขียว หรือต้นแบบในการดำเนินการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

(2) ควรมีการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นในการกำหนดรูปแบบ ลักษณะของเรือที่นำมาใช้ขนส่งผู้โดยสาร เช่น เรือประมงดัดแปลงเป็นเรือโดยสาร โดยให้มีช่องหน้าต่างขนาดใหญ่ มีอุปกรณ์กรณีทุบกระจก ที่เก็บสัมภาระ มีช่องทางเดินที่ปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนด

(3) ควรมีการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นในการกวดขันการตรวจสภาพเรือทุกประเภทให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้การได้ดีและปลอดภัย มีอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำเรือทุกประเภทให้มีสภาพดีมีจำนวนครบถ้วนถูกต้องตามมาตรฐานที่กำหนด

(4) พัฒนาปรับปรุงตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรงของท่าเทียบเรือและโป๊ะเทียบเรือให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกประจำท่าให้ครบถ้วน รวมทั้งมีเครื่องหมายแสดงความปลอดภัยของโป๊ะเทียบเรือ เช่น เส้นแนวการบรรทุกที่ปลอดภัย หรือเครื่องหมายอื่นๆ ที่ผู้โดยสารเข้าใจได้ง่าย

(5) ปรับปรุงและให้มีนายประจำท่าพร้อมทั้งกำหนดวิธีปฏิบัติสำหรับนายประจำท่าที่มีหน้าที่ดูแลความปลอดภัย และความพร้อมของเรือที่เข้า-ออก พร้อมทั้งจัดทำบัญชีสินค้าและรายชื่อผู้โดยสาร

(6) ให้ความสำคัญจำนวนคนโดยสารที่ลงเรือตั้งแต่ท่าเรือต้นทางและจัดเจ้าหน้าที่ไปกำกับดูแลและตรวจสอบความปลอดภัยของเรือโดยสารทุกลำก่อนออกจากท่า โดยกำหนดให้นายท่าจัดทำบัญชีจำนวนผู้โดยสารและน้ำหนักบรรทุกโดยละเอียด

(7) ให้ปรับปรุงการประชาสัมพันธ์ที่ท่าเทียบเรือโดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถรับรู้ข่าวอากาศ และสภาพคลื่นลมในเส้นทางที่จะเดินทางไป โดยให้ท่าเรือโดยสารติดตั้งเครื่องมือสื่อสาร เครื่องแฟกซ์ข่าวอากาศ เพื่อรับฟังข่าวอากาศและรับแจ้งเหตุฉุกเฉินได้ตลอด 24 ชั่วโมง

(8) ส่งเสริมและสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาลงทุนและประกอบกิจการท่าเรือโดยสารสาธารณะ โดยให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่า

(9) จัดทำโครงการจัดหาเรือช่วยชีวิต ประจำท่าเรือโดยสาร

(10) กำหนดคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือ ของเรือโดยสารแต่ละประเภท กวดขันการออกประกาศนียบัตรของผู้ทำการในเรือโดยสาร รวมทั้งจัดทำทะเบียนประวัติผู้ทำการในเรือ ของเรือโดยสารอย่างเป็นระบบ เพื่อสะดวกในการติดตามหรือควบคุม

(11) กำหนดให้ผู้ทำการในเรือของเรือโดยสารเข้ารับการฝึกอบรมเพื่อฟื้นฟูความรู้ความสามารถและหลักสูตรเพิ่มเติมเป็นประจำทุกปี ในส่วนภูมิภาค โดยร่วมกับผู้ประกอบการ

(12) กวดขันการปฏิบัติหน้าที่และความประพฤติผู้ทำการในเรือ ของเรือโดยสารให้ เป็นไปตาม พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ รวมทั้งปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

(13) กวดขันเรื่องกรู๊ตงของเสี่ยหรือน้ำมัน และการรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำ สาธารณะให้ควมรู้เกี่ยวกับผลกระทบของกรู๊ตงของเสี่ย หรือน้ำมัน โดยจัดทำเอกสารเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์และแนะนำให้ควมรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ รวมทั้งการช่วยเหลือตัวเองในยามฉุกเฉินและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

(14) จัดให้มีเจ้าพนักงานตรวจท่า หรือเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นที่ได้รับมอบอำนาจไปกำกับ ดูแลท่าเรือโดยสารให้ปฏิบัติตามระเบียบโดยเคร่งครัด

(15) กำหนดให้ผู้ทำการในเรือโดยสารเอาใจใส่ดูแลสวัสดิภาพความปลอดภัยของผู้โดยสาร รวมทั้งจัดหน่วยเฉพาะกิจจากส่วนกลางออกไปตรวจสอบเรือโดยสาร ท่าเทียบเรือโดยสาร และอุปกรณ์สำหรับความปลอดภัยในการจราจรทางน้ำ ในจังหวัดที่มีการเดินทางโดยเรือมากๆ

(16) กวดขันการตรวจสอบการทำประกันภัยผู้โดยสารเรือรับจ้างสาธารณะทุกครั้งที่จะออกหรือต่อไปอนุญาตใช้เรือ

(17) กำหนดเกณฑ์และมาตรฐานการดำเนินการของผู้ประกอบการเรือโดยสาร และ ตรวจสอบการดำเนินการเดินเรือโดยสารของผู้ประกอบการให้เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ได้รับ

(18) สนับสนุนในการฝึกช่วยเหลือผู้ประสบภัยโดยหน่วยงานต่างๆ จัดการสัมมนา บรรยาย ให้ควมรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ และผลกระทบต่อกรู๊ตงของเสี่ยหรือน้ำมันและการรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำสาธารณะ แก่ประชาชนผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง

(19) จัดเจ้าหน้าที่คอยให้คำแนะนำการปฏิบัติตัวในการเดินทางทางเรือ และเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์รับแจ้งเหตุทางน้ำ

(20) จัดตั้งกลุ่มอาสาสมัครเข้าร่วมในโครงการรณรงค์เพื่อความปลอดภัยทางน้ำ

(21) รณรงค์ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสอดส่องดูแลพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของเจ้าของกิจการเดินเรือ คนประจำเรือ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือมูลนิธิเอกชนในกิจการเดินเรือโดยสาร หรือท่าเทียบเรือ

(22) จัดสัมมนาและ สัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่องความปลอดภัยทางน้ำในจังหวัดที่มีการท่องเที่ยวทางน้ำเป็นประจำ โดยให้หน่วยงานของรัฐและภาคเอกชนมีส่วนร่วม และติดตามผลที่ได้จากการจัดสัมมนาอย่างต่อเนื่อง

(23) รณรงค์แนะนำให้ความรู้แก่เยาวชน นักเรียน นิสิต นักศึกษา และประชาชน ในเรื่องความปลอดภัย และการปฏิบัติตัวในขณะที่อยู่บนเรือ การขึ้น-ลงเรือ การปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางน้ำสนับสนุนในการจัดฝึกซ้อมร่วมช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ รวมทั้งการรักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำอย่างต่อเนื่อง

(24) รณรงค์ให้ผู้ประกอบการหาผู้สนับสนุนจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์หรือป้ายเตือนต่างๆ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

7. องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ควรกำหนดข้อบัญญัติท้องถิ่นในส่วนที่เกี่ยวกับโป๊ะเรือโดยสาร โดยการปรับปรุงในส่วนต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้บริการมั่นใจถึงความปลอดภัย และเพิ่มความสะดวกในการใช้บริการการจราจรทางน้ำ ทั้งยังสามารถเป็นทางเลือกในการจราจรอีกทางหนึ่งนอกจากทางบก ซึ่งจะเป็นการช่วยลดการแออัดในการจราจรทางบกได้ ส่วนที่ควรปรับปรุงโดยการออกข้อบัญญัติท้องถิ่น มีดังต่อไปนี้

(1) โป๊ะโดยสารเรือควรมีหลังคา เพื่อใช้ป้องกันแสงแดดขณะรอเรือและช่วยป้องกันฝนที่อาจทำให้พื้นเปียกชื้นได้ แต่ควรใช้วัสดุที่เป็นโพลีคาร์บอเนต ซึ่งเป็นพลาสติกบางสามารถทะลุวงฝ่าได้ง่าย ถ้ามีอุบัติเหตุโป๊ะจมลง แล้วผู้โดยสารถูกรอบไว้โดยหลังคา (กรณีท่าพรานนกถล่ม พ.ศ.2538)

(2) ควรจัดให้มีสถานที่พักรอก่อนที่จะลงใช้บริการ เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดโศกนาฏกรรมเกี่ยวกับโป๊ะโดยสารเรือล่ม เนื่องจากน้ำหนักที่มากเกินไปกว่าที่จะรับได้

(3) สะพานหรือราวกันตกควรสร้างให้มีระยะห่างไม่มากเกินไป ซึ่งอาจทำให้เด็กเล็กพลัดตกง่าย หรือใช้ตาข่ายหรือเหล็กทแยงคั่นระหว่างช่องลดระยะห่างให้น้อยลง

(4) ควรจัดให้มีอุปกรณ์ช่วยชีวิตประมาณ 10 หัวงต่อ 1 โป๊ะ และต้องอยู่ในจุดที่มองเห็นสามารถที่จะหยิบใช้ได้สะดวก

- (5) ทางเดินขึ้น – ลงโป๊ะโดยสารเรือ ควรเปิดโล่งให้มากที่สุด หรือแยกทางเดินขึ้น – ลงออกจากกัน ควรมีมาตรฐานต้นแบบ เพื่อให้มีลักษณะของแต่ละโป๊ะเหมือนกัน ง่ายต่อการบำรุงรักษา
- (6) ยางกันกระแทกของโป๊ะควรมีการจัดเรียงอุปกรณ์กันกระแทกให้มีเพียงพอต่อระยะที่เรือจะเทียบท่า และสามารถบำรุงรักษาได้
- (7) ควรเปลี่ยนหรือเสริมพื้นเนื่องจากใช้งานเป็นเวลานานเกิดการผุกร่อน โดยอาจใช้แอสฟัลต์ลาดทับผิวหน้าซึ่งเป็นผิวที่มีความฝืด และยึดเกาะได้ดี ควรมีการตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขในส่วนที่ชำรุดเสียหายทุกๆ 3 เดือน
- (8) ควรจัดให้มีป้ายบอกทางที่จะมาใช้บริการ โป๊ะโดยสารเรือ เพื่อเป็นทางเลือกแก่ประชาชนในการเดินทาง และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวอีกทางหนึ่ง
- (9) จัดให้มีพนักงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ไปประจำที่โป๊ะโดยสารที่มีการใช้บริการมากเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้บริการ และดูแลความปลอดภัย

เกณฑ์การประเมินมาตรฐานสถานียขนส่งทางน้ำ

| ลำดับ | รายละเอียด/กรอบตัวชี้วัด | ขั้นพื้นฐาน | ขั้นพัฒนา |
|-------|---|--|-----------|
| 1 | <p>สถานที่ตั้ง</p> <p>1.1 ทำเลที่เหมาะสม</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีการศึกษาและสำรวจข้อมูลความเป็นไปได้ในการดำเนินการจัดตั้งสถานียขนส่งทางน้ำ ได้แก่ ทำเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือ ฯลฯ - มีการสำรวจสภาพพื้นที่ และสภาพแวดล้อมของท่าเทียบเรือที่มีอยู่เพื่อเตรียมวางแผนดำเนินการในการบริหารจัดการสถานียขนส่งทางน้ำ - มีการสำรวจทางคุณสมบัติของใต้ท้องน้ำ กำหนดจุดน้ำขึ้นสูงสุดและต่ำสุด สิ่งกีดขวางต่างๆ ตามแนวฝั่ง สำรวจสิ่งที่มีอยู่ใต้ท้องน้ำ - การสำรวจ หรือสังเกตการณ์กระแสน้ำ เพื่อทราบรายละเอียดของคลื่นในบริเวณนั้น - การก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ผ่านชายหาดต้องไม่ปิดกั้นการใช้พื้นที่ที่ประชาชนจะใช้สอยหรือเดินผ่านชายหาด - การก่อสร้างท่าเทียบเรือ/โปะเทียบเรือต้องมีลักษณะ หรือสภาพไม่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ หรือการสัญจรทางน้ำ และไม่ทำให้ทางน้ำเปลี่ยนแปลง - การสร้างท่าเทียบเรือ/โปะเทียบเรือ ต้องไม่รบกวนสิทธิต่างๆ ของผู้ที่อยู่ข้างเคียง ตลอดจนผลประโยชน์ของมหาชนโดยส่วนรวม - ที่ตั้งของท่าเทียบเรือ ต้องเป็นบริเวณอันเป็นทางสัญจรของประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ <p>1.2 อาคาร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก่อนการดำเนินการจัดตั้งสถานียขนส่งทางน้ำ ได้ขอคำปรึกษาทางเทคนิคทางความปลอดภัย และสภาพการใช้งานที่มั่นคงแข็งแรงของสถานียขนส่งทางน้ำ - แบบรายละเอียดท่าเทียบเรือที่ขอลูกสร้าง ต้องมีวิศวกร โยธาที่ได้รับอนุญาตวิชาชีพเป็นผู้รับรอง - ท่าเทียบเรือ ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง มีช่องโปร่งระหว่างเสาไม่น้อยกว่า 3 เมตร - ท่าเทียบเรือต้องไม่มีลักษณะเป็นแผ่นคอนกรีตปิดทึบตลอด ให้มีช่องว่างให้แสงแดดส่องผ่านถึงพื้นน้ำได้ทำได้ - ท่าเทียบเรือมีพุก หรือหลักผูกเรือที่แข็งแรงเพียงพอ | <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> | |

| ลำดับ | รายละเอียด/กรอบตัวชี้วัด | ขั้นพื้นฐาน | ขั้นพัฒนา |
|-------|--|---|-----------|
| | <ul style="list-style-type: none"> - ด้านหน้าทำเทียบเรือ มีอุปกรณ์กันเรือกระทบทำ อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน - ได้จัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงประจำทำเทียบเรือ - ทำเทียบเรือต้องจัดให้มีแสงสว่างที่เพียงพอ - พื้นโป๊ะเทียบเรือ ต้องอยู่สูงจากระดับน้ำไม่น้อยกว่า 40 เซนติเมตร - พื้นโป๊ะเทียบเรือ ต้องจัดทำให้มีลักษณะป้องกันการลื่น และต้องไม่มีสิ่งใดกีดขวางทางเดิน - โป๊ะเทียบเรือต้องจัดทำเครื่องหมายแสดงแนวเขตบรรทุก - หน้าโป๊ะเทียบเรือต้องมีอุปกรณ์กันหรือกระแทก โป๊ะเทียบเรือที่เพียงพอ - โป๊ะเทียบเรือต้องมีป้ายบอกจำนวนผู้โดยสาร - โป๊ะเทียบเรือควรมีหลังคา เพื่อป้องกันแดดและฝน ที่มีโครงสร้างเป็นรูปเพิงหมาแหงน ซึ่งสามารถช่วยป้องกันความเสียหายกรณีที่เกิด โป๊ะล่ม <p>1.3 การปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงที่ตั้งเครื่องสูบน้ำ ต้องอยู่บนฝั่ง หรืออยู่ใกล้ฝั่งมากที่สุด - ท่อสูบน้ำ ต้องวางขนานกับแนวเสาโรงสูบน้ำจนถึงพื้นดิน แล้วจึงวางนอนตามแนวพื้นดินใต้น้ำ และปลายท่อต้องอยู่ต่ำกว่าระดับน้ำลดต่ำสุดไม่น้อยกว่า 1 เมตร - การวางท่อ หรือสายเคเบิล ผ่านชายหาดของทะเลหรือชายตลิ่ง ต้องฝังท่อ หรือสายเคเบิลใต้พื้นดินไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร - การวางท่อ ไปกับสะพานต้องชิดกับตัวสะพานมากที่สุด ระดับใต้ท้องสุดของท่อต้องอยู่ไม่ต่ำกว่าระดับท้องสะพาน - การปักเสาไฟฟ้าพาดสาย และการปักเสาวางท่อน้ำประปาให้ปักเสาให้ชิดแนวเขตฝั่งมากที่สุด - กั้นกระชังเลี้ยงสัตว์น้ำต้องลอยอยู่สูงกว่าพื้นท้องน้ำ เมื่อน้ำลดต่ำสุด - วัสดุที่ใช้พุงกระชังเลี้ยงสัตว์น้ำต้องลอยพื้นน้ำ และสามารถมองเห็นได้ชัดเจนตลอดเวลา - การปักเสายึดตัวกระชังเลี้ยงสัตว์น้ำต้องปักห่างกัน ไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร - ต้องติดตั้งธงสีแดง และไฟสัญญาณเป็นระยะ โดยรอบขอบเขตที่วางกระชังเลี้ยงสัตว์น้ำตามความเหมาะสม - เชือกกันน้ำเขาะ มีรูปแบบที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อร่องน้ำ ชายตลิ่ง และบริเวณข้างเคียง - เชือกกันน้ำเขาะมีความลาดชันของเชือกกันน้ำเขาะไม่เกิน 1:2.5 | <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> | |

มาตรฐานสถานียขนส่งทางน้ำ

| ลำดับ | รายละเอียด/กรอบตัวชีวิต | ขั้น พื้นฐาน | ขั้น พัฒนา |
|-------|--|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - เชื่อกันน้ำเซาะต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง - สะพานข้ามกรณีที่ไม่มีการเดินเรือให้ความสูงของช่องลอดสะพานจากระดับสูงสุดไม่น้อยกว่า 1.0 เมตร - ความสูงและความกว้างของช่องลอดสะพานต้องเพียงพอให้เรือขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถใช้ร่องน้ำที่เป็นอยู่ในสภาพปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มของการขยายและปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือในอนาคตแล่นผ่านได้ - คานเรือมีการออกแบบให้ส่วนที่ยื่นออกจากขอบตลิ่งฝั่ง ให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น - แนววางรองรับเรือ ต้องยาวขึ้นจากฝั่งเพียงพอที่จะชักลากเรือขนาดใหญ่ที่สุด ที่คานเรือสามารถรับซ่อมทำได้ในเวลาน้ำลงต่ำสุด - คานเรือต้องมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียงไม่น้อยกว่า 1 เมตร <p>1.4 การบริหารจัดการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดทำข้อบัญญัติท้องถิ่นเกี่ยวกับกิจการท่าเทียบเรือ - ได้มีการกำหนดคุณลักษณะ และสรรหาบุคลากรรับผิดชอบบริหารจัดการและดูแลท่าเทียบเรือที่จำเป็นคือ ตำแหน่งนายช่างโยธา เจ้าพนักงานตรวจท่า ฯลฯ - มีการฝึกการช่วยเหลือผู้ประสบภัย โดยมีการฝึกอบรมเป็นระยะๆ หรือโดยสมัครใจ หรือโดยเป็นประจำทุกปีตามความเหมาะสม - มีโครงการจัดหาเรือช่วยชีวิตไว้ประจำท่าเทียบเรือ โดยจัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการจัดหาเรือไว้ประจำท่าเทียบเรือ เพื่อช่วยชีวิตผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ <p>1.5 การบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ได้จัดให้มีแผนงบประมาณซ่อมแซมปรับปรุงท่าเทียบเรือ - มีการตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขส่วนที่ชำรุดเสียหายของท่าเทียบเรือทุกๆ 3 เดือน เพื่อซ่อมแซมปรับปรุงให้ใช้งานได้ และเกิดความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ - มีการปรับปรุงพัฒนาท่าเทียบเรือ โดยติดตั้งเครื่องมือสื่อสาร อุปกรณ์เครื่องเป็กซ์ว่าอากาศ สามารถแจ้งเหตุฉุกเฉินได้ตลอด 24 ชั่วโมง - มีการรณรงค์ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจการท่าเทียบเรือ ทั้งการสอดส่องดูแล ตรวจสอบ และร่วมกันรักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำอย่างต่อเนื่อง | <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> | <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> |