



เราจะสู้ไปด้วยกัน



👍 สบข.อินเทอร์วิว
บทสัมภาษณ์พิเศษ
รอง ผอ.สบข.
นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร



👍 มุมมองขนส่งและจราจร
การเดินทางทางน้ำ
ของเมืองในต่างประเทศ



👍 จุดประกายความคิด
มองคลองสุเอซ
แล้วหันมามอง
คลองไทย



👍 หยิบมาเล่า
แอ่วเหนือ
หมวนี่ ไปฟินกัน
ที่แม่กำปอง



👍 สัญจรทั่วไทย
หมูอ้วนชวนชิม ...
ร้านอร่อยเด็ดกนี้ว “มะเห่ง”
อาหารญวนท้องถิ่น
วัดญวนสะพานขาว



'โควิด-19' อยู่คู่โลก มนุษย์ต้องเรียนรู้อยู่ร่วมไวรัส

เมื่อมนุษย์ต้องเรียนรู้อยู่ร่วมกับโรคติดเชื้ออย่างสมดุล และเข้าใจวิธีการจัดการโควิด-19 เหมือนอย่างกับการติดเชื้อหวัดใหญ่ และโรคติดเชื้ออื่นๆ มีแพทย์และเจ้าหน้าที่สาธารณสุขจำนวนมากที่ออกมาเตือนเกี่ยวกับไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ ต้นตอโรคโควิด-19 เพราะถึงแม้ขณะนี้จะมีวัคซีนป้องกันโควิด-19 ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ แต่โรคโควิด-19 อาจอยู่บนโลกนี้อย่างถาวร ก่อนหน้านี้ นพ.แอนโทนี เฟาซี แพทย์ใหญ่คณะทำงานเฉพาะกิจด้านการควบคุมโรคโควิด-19 ของทำเนียบขาว สเตเฟน แบนเซล ประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัทโมเดอร์นา อิงค์ และไมค์ ไรอัน ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารขององค์การอนามัยโลก กล่าวเมื่อไม่กี่สัปดาห์ที่ผ่านมาว่า ไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ อาจไม่มีวันหายไป ศูนย์วิทยาศาสตร์และวิศวกรรมเชิงระบบ (CSSE) แห่งมหาวิทยาลัยจอห์นส ฮอปกินส์ รายงานว่า จนถึงปัจจุบัน มีผู้ติดเชื้อโควิด-19 ทั่วโลกมากกว่า 109 ล้านราย และคร่าชีวิตไปแล้วกว่า 2.36 ล้านราย เดวิด เฮย์แมนส์ ศาสตราจารย์ด้านโรคติดเชื้อและระบาดวิทยาจากวิทยาลัยสุขภาพและเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยลอนดอน เคยออกมาเตือนเมื่อเดือน ต.ค. ปีที่แล้วว่า ไวรัสนชนิดนี้จะกลายเป็นโรคประจำถิ่น ซึ่งในสัปดาห์นี้เฮย์แมนส์ยังกล่าวยืนยันจุดยืนเดิมในระหว่างงานสัมมนาออนไลน์ของอิงค์แทงก์ซัทแธมเฮ้าส์ "ถ้าหากได้พูดคุยกับนักระบาดวิทยาและนักสาธารณสุข ส่วนใหญ่เชื่อว่าโควิด-19 จะกลายเป็นโรคประจำถิ่น อย่างน้อยทำให้เกิดการเจ็บป่วยระยะสั้น และมีแนวโน้มว่าจะยังระบาดในระยะยาว" เฮย์แมนส์ระบุและกล่าวเตือนว่า ขณะนี้ยังไม่สามารถล่วงรู้ชะตากรรมของไวรัสนชนิดนี้ เนื่องจากผลลัพธ์ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง สิ่งสำคัญที่สุดตอนนี้คือการช่วยชีวิตผู้ป่วยโควิด-19 เป็นสิ่งควรจะทำมากที่สุด ซึ่งเฮย์แมนส์กล่าวโดยอ้างถึงการเปิดตัววัคซีนจำนวนมากว่า การจัดส่งวัคซีนโควิด-19 จำนวนมากเริ่มเกิดขึ้นในหลายประเทศที่มีรายได้สูงเมื่อเกือบสองเดือนที่แล้ว และกำลังฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 ให้กับประชาชนให้โดยเร็วที่สุด แต่การสร้างภูมิคุ้มกันให้กับประชากรจำนวนมากต้องใช้เวลา อย่างไรก็ตามบางประเทศที่มีรายได้ต่ำยังไม่ได้รับวัคซีนโควิด-19 สักเพียงโดสเดียว เพื่อป้องกันกลุ่มผู้ที่มีความเสี่ยงติดเชื้อมากที่สุด อีโคโนมิสต์ อินเทลลิเจนซ์ ยูนิท เผยแพร่รายงานเมื่อเดือนที่แล้วได้คาดการณ์ว่า ประเทศที่มีเศรษฐกิจก้าวหน้าจะมีประชากรวัยผู้ใหญ่ได้รับการฉีดวัคซีนเป็นจำนวนมากภายในกลางปีหน้า ในทางตรงกันข้ามใหม่ไลน์การฉีดวัคซีนดังกล่าวจะเกิดขึ้นในประเทศรายได้ปานกลาง ช่วงต้นเดือนปี 2566 และประเทศที่มีรายได้ต่ำบางประเทศจะเกิดขึ้นปี 2567 สิ่งนี้จึงเป็นการตอกย้ำถึงความท้าทายในการควบคุมการแพร่ระบาดทั่วโลก "ในความเป็นจริงทางวิทยาศาสตร์คือ เมื่อมีคนจำนวนมากทั่วโลกที่ติดเชื้อไวรัสจะยังคงมีโอกาสกลายพันธุ์ต่อไป" ดร.เจเรมี ฟาร์ราร์ ผู้อำนวยการของเวลคัม ทรัส กล่าวและชี้ว่า การอยู่ร่วมกับไวรัสนี้ไม่ได้หมายความว่า มนุษย์ไม่สามารถควบคุมมันได้ แต่ทุกคนจำเป็นต้องเรียนรู้บทเรียนจากปีที่แล้ว เฮย์แมนส์กล่าวเสริมในตอนท้ายว่า โรคโควิด-19 จะยังคงอยู่ไม่ได้หายไปไหน เหมือนกับวัณโรค เอชไอวี และไข้หวัดใหญ่ ดังนั้น มนุษย์ยังต้องเรียนรู้ที่จะอยู่ร่วมกับโรคติดเชื้อเหล่านี้ รู้วิธีการประเมินความเสี่ยง ซึ่งบางคนมีวัคซีน บางคนมีการรักษา หรือการตรวจวินิจฉัยโรคที่ล้วนสามารถนำมาแบ่งปัน เพื่อช่วยให้ทุกคนใช้ชีวิตได้อย่างสมดุล และเข้าใจวิธีการจัดการกับโรคนี้ เช่นเดียวกับการติดเชื้อหวัดใหญ่ และโรคติดเชื้ออื่นๆ



สวัสดีค่ะท่านผู้อ่านวารสารทุกท่าน จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 (โควิด-19) ในรอบใหม่นี้ การดูแลสุขภาพร่างกายตนเองให้แข็งแรง เป็นพื้นฐานที่จะป้องกันโรคทุกชนิด รวมทั้งไวรัส โควิด-19 เพราะฉะนั้นสิ่งที่สำคัญก็คือ ออกจากที่พักที่ที่จำเป็น ถ้าต้องออกมา การขยับเว้นระยะห่างทางสังคม การหลีกเลี่ยง การเข้าไปในสถานที่ที่มีผู้คนเป็นจำนวนมาก และการใส่หน้ากากอย่างถูกต้องตลอดเวลา จะช่วยอย่างมากในการลด การแพร่กระจายเชื้อจากคนสู่คนได้ ทำให้ปลอดภัยจากไวรัส โควิด-19 สำหรับฉบับนี้เรามีคอลัมน์อะไรมาฝาก ผู้อ่านวารสารกันบ้าง มาติดตามกันค่ะ

สำหรับฉบับนี้ ทีมงานวารสารขอแนะนำคอลัมน์ สนข.อินเทอร์วิว (บทสัมภาษณ์พิเศษ รอง ผอ.สนข.) นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) แบบเจาะลึก จัดหนัก จัดเต็มกันเลยทีเดียว คอลัมน์คมนาคมก้าวไกล เรื่องโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน คอลัมน์เวทีความคิด เรื่องโครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่าย คมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล นอกจากนี้ยังมีคอลัมน์ที่น่าสนใจอื่นๆ อาทิ คอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่องการเดินทางทางน้ำของเมือง ในต่างประเทศ และคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี เรื่องการขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งศูนย์บูรณาการด้าน ITS ซึ่งเป็น โครงการที่ประชาชนให้ความสนใจมากในขณะนี้ที่น่าสนใจไม่แพ้กัน รวมทั้งคอลัมน์จุดประกายความคิด เรื่องมองคลองสุเอซแล้วหันมามองคลองไทย รวมทั้งคอลัมน์ปกิณกะ เรื่อง รวม 9 เรื่องสำคัญในวันที่ต้องอยู่กับ COVID-19 และคอลัมน์อื่นๆ ที่น่าสนใจอีกมากมายมาฝากผู้อ่านด้วยค่ะ

คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายวิจิตร นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นายเริงศักดิ์ ทองสม ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นางสาวลักษณวดี ธนามี ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม นายอธิภู จิตรานุเคราะห์ ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นายจิรโรจน์ ศุภรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

บรรณาธิการ นางผาณิต มั่งมี ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

ฝ่ายจัดการวารสาร นางดวงเดือน นพรัตน์ นายกวีภพ ปุષปาคม นางสาวดาราร วงศ์โต นายวิทยา กอกลิ้น นางสุรจรงค์ โพธิบุตร นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ

กองบรรณาธิการ นายอธิภู จิตรานุเคราะห์ นางสาวกฤติกา บุรณะดิษ นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ นางสาวจิริงรัก ห้วยหงษ์ทอง นางสาวก้านทอง บุหระ นายปริญญา ถนัดทาง นายณฤทธิ์ มัยรัตน์



- 5** สนข.อินเทอร์วิว
 - บทสัมภาษณ์พิเศษ รอง ผอ.สนข. นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
- 11** คมนาคมก้าวไกล
 - โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน
- 16** มุมมองขนส่งและจราจร
 - การเดินทางทางน้ำของเมืองในต่างประเทศ
- 23** เวทีความคิด
 - โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- 26** จุดประกายความคิด
 - มองคลองสุเอซแล้วหันมามองคลองไทย
- 31** หยิบมาแล้ว
 - แอ่วเหนื่อ หนาวนี้ ไปพินกันที่แม่กำปอง
- 36** เปิดโลกเทคโนโลยี
 - การขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งศูนย์บูรณาการด้าน ITS
- 40** สัญจรทั่วไทย
 - หมูอ้วนชวนชิม ... ร้านอร่อยเด็ดยกนิ้ว “มะเหง่” อาหารภูมณฑลท้องถิ่นวัดภูวนสะพานขาว
- 45** สถิติขนส่งและจราจร
 - สรุปสถิติอุบัติเหตุ 7 วันอันตรายเทศกาลสงกรานต์ 64
- 47** ปกิณกะ
 - รวม 9 เรื่องสำคัญในวันที่ต้องอยู่ร่วมกับ Covid-19
- 53** รอบรั้ว สนข.
 - แนะนำข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.



สนท. อินเทอร์วิว



บทสัมภาษณ์พิเศษ

นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สวัสดิ์ท่านผู้อ่านวารสารนโยบายการขนส่งและจราจรทุก ๆ ท่านครับ เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2564 ที่ผ่านมา นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งรองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 330/2564 เรื่อง ย้ายราชการ สังกัด วันที่ 7 มิถุนายน 2564 ที่งานวารสารฯ จึงอยากชวนท่านผู้อ่านทุกท่านมาทำความรู้จักกับนายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร รอง ผอ.สนท. คนใหม่กันครับ

นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และระดับปริญญาโท สาขา Transport Engineering จากสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (Asian Institute of Technology, AIT) โดยได้รับทุนรัฐบาลไทย เริ่มต้นรับราชการเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2536 ในตำแหน่งวิศวกร สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) สำนักนายกรัฐมนตรี จนกระทั่งมีการปฏิรูประบบราชการตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 ก่อตั้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนท.) ขึ้นและปฏิบัติหน้าที่จนได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้ราชการกองจัดระบบการจราจรทางบก ตั้งแต่ปี 2561 จนถึงปัจจุบัน



**มีงานอีกหลายอย่าง
ที่ต้องทำและที่ควรทำ
จะพยายามทำ
ให้เต็มความสามารถ**

ผมคิดว่า สนข. เป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญ และมีงานที่ต้องดำเนินการเพื่อให้ระบบการขนส่งของประเทศมีประสิทธิภาพ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียมกัน ซึ่งมีอีกหลายอย่างที่ต้องดำเนินการ และผลักดันให้สำเร็จตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ซึ่งผมจะพยายามทำงานอย่างเต็มความสามารถตามหน้าที่ในฐานะรองหัวหน้าส่วนราชการ และจะช่วยงานท่าน ผอ.สนข. รวมถึงการผลักดันนโยบายในด้านต่าง ๆ ให้สำเร็จ และสัมฤทธิ์ผลให้ได้ตามที่ได้ตั้งใจไว้ โดยจะเสนอแนะนโยบายและแผนด้านการจราจรและขนส่ง พร้อมผลักดันนโยบายและแผนไปสู่การปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จเพื่อประโยชน์ของประชาชนและประเทศชาติ





การทำงานหลาย ๆ อย่าง ต้องอาศัยการทำงาน อย่างมืออาชีพ ทำงานเชิงรุก และการบูรณาการ ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ

ที่ผ่านมาผมปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้อำนวยการกอง
จัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) รับผิดชอบในส่วน
ของการแก้ไขปัญหาจราจรทั้งในกรุงเทพมหานคร
และปริมณฑล และในเมืองภูมิภาค รวมทั้งรับผิดชอบงาน
ของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)
ซึ่งงานด้านการแก้ไขปัญหาจราจร มีการลงพื้นที่สำรวจ
และบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ โดยมีทั้ง
ภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ปัจจุบันอยู่ระหว่างเร่งผลักดัน
ในเรื่องของการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
โดยส่วนหนึ่ง คือ การเร่งทำระบบ feeder ไม่ว่าจะเป็น
feeder ทางน้ำ และ feeder ทางบก เช่น การเชื่อมต่อ
ล้อ-ราง-เรือ และระบบ bus way ตามนโยบายกระทรวง
คมนาคม ส่วนความท้าทายในบทบาทใหม่ของ สนข. นั้น
เนื่องจาก สนข. เป็นหน่วยงานที่อยู่ในฐานะเสนอแนะ
นโยบาย และรับนโยบายจากผู้บริหารระดับสูง แล้วต้อง
แปลงนโยบายให้เป็นแผนงาน/โครงการต่าง ๆ และนำไปสู่
การปฏิบัติ การทำงานหลาย ๆ อย่างต้องอาศัย การทำงาน
อย่างมืออาชีพ การทำงานเชิงรุก และการบูรณาการร่วมกับ
หน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงการเป็นพันธมิตรที่จะช่วยกันเพื่อให้
งานสำเร็จ สิ่งที่ทำท้าทายคือเราจะต้องผลักดันและส่งเสริม
การใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้ได้ ซึ่งจะมีความท้าทาย
ในการแก้ไขปัญหาที่มีความยากของมันอยู่ในตัว





ในส่วนของการเชื่อมต่อระหว่างเมือง คือ เรื่องของการเดินทางของคน และการขนส่งสินค้า มีโครงการหลาย ๆ โครงการที่เป็นนโยบายของรัฐบาล ที่จะพยายามผลักดันเพื่อแก้ปัญหาเหล่านี้ ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เช่น โครงการ MR MAP / โครงการ Land Bridge การศึกษาจัดทำท่าเรือบก (Dry Port) เป็นต้น ซึ่งมีหลายงานที่เกี่ยวข้องมากหลายส่วน เพราะฉะนั้นจะต้องมีการประสานและบูรณาการร่วมกัน ในด้านต่าง ๆ แต่ละโครงการที่สอดคล้องกันในเวลาที่เหมาะสมและเกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด ซึ่งในมุมมองของผมมันเป็นเรื่องที่ยากและท้าทาย



การทำงานของผมจะเอาผลประโยชน์ของประเทศเป็นที่ตั้ง การทำงานต้องทำงานในเชิงรุก พยายามพัฒนาระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพตามที่คาดหวัง และทำให้สำเร็จให้ได้ ในส่วนของ สนข. อยากให้มีการร่วมกันทำงาน ทำงานเชิงรุก และทำงานเป็นทีม ผมมองว่าเจ้าหน้าที่ สนข. เป็นคนเก่งแต่ความเก่งของเราจะเพิ่มมากขึ้น คือ ทุกคนจะต้องทำงานเป็นทีม ช่วยกันผลักดัน และให้โอกาสน้อง ๆ ในการทำงาน และต้องสร้าง Trust คือ ความไว้วางใจซึ่งกันและกัน เพราะความไว้วางใจจะช่วยทำให้งานยากเป็นง่าย ช่วยให้งานที่ต้องใช้ระยะเวลาทำมากเป็นระยะเวลา น้อยลง งานที่ใช้ทุนมากจะใช้ทุนน้อยลง และความไว้วางใจนี้ ต้องสร้างให้มีทั้งระดับแนวราบและแนวตั้ง ผมตั้งใจไว้ว่าจะช่วยพัฒนาและดูแลเจ้าหน้าที่น้อง ๆ ทุกคนให้สามารถแสดงความสามารถได้อย่างเต็มที่

**ต้องสร้าง Trust
คือ ความไว้วางใจ
ซึ่งกันและกัน
เพราะความไว้วางใจ
จะช่วยทำให้
งานยากเป็นง่าย**



โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่าง อ่าวไทยและอันดามัน



โดย : สำนักส่งเสริมระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค

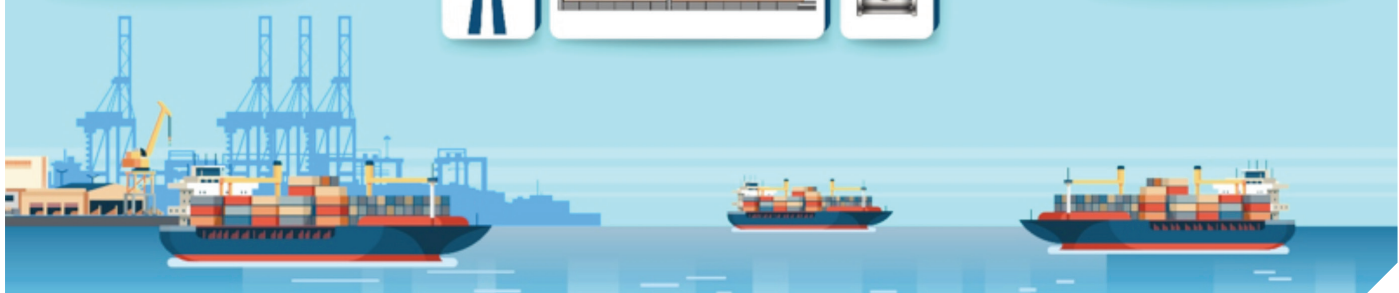
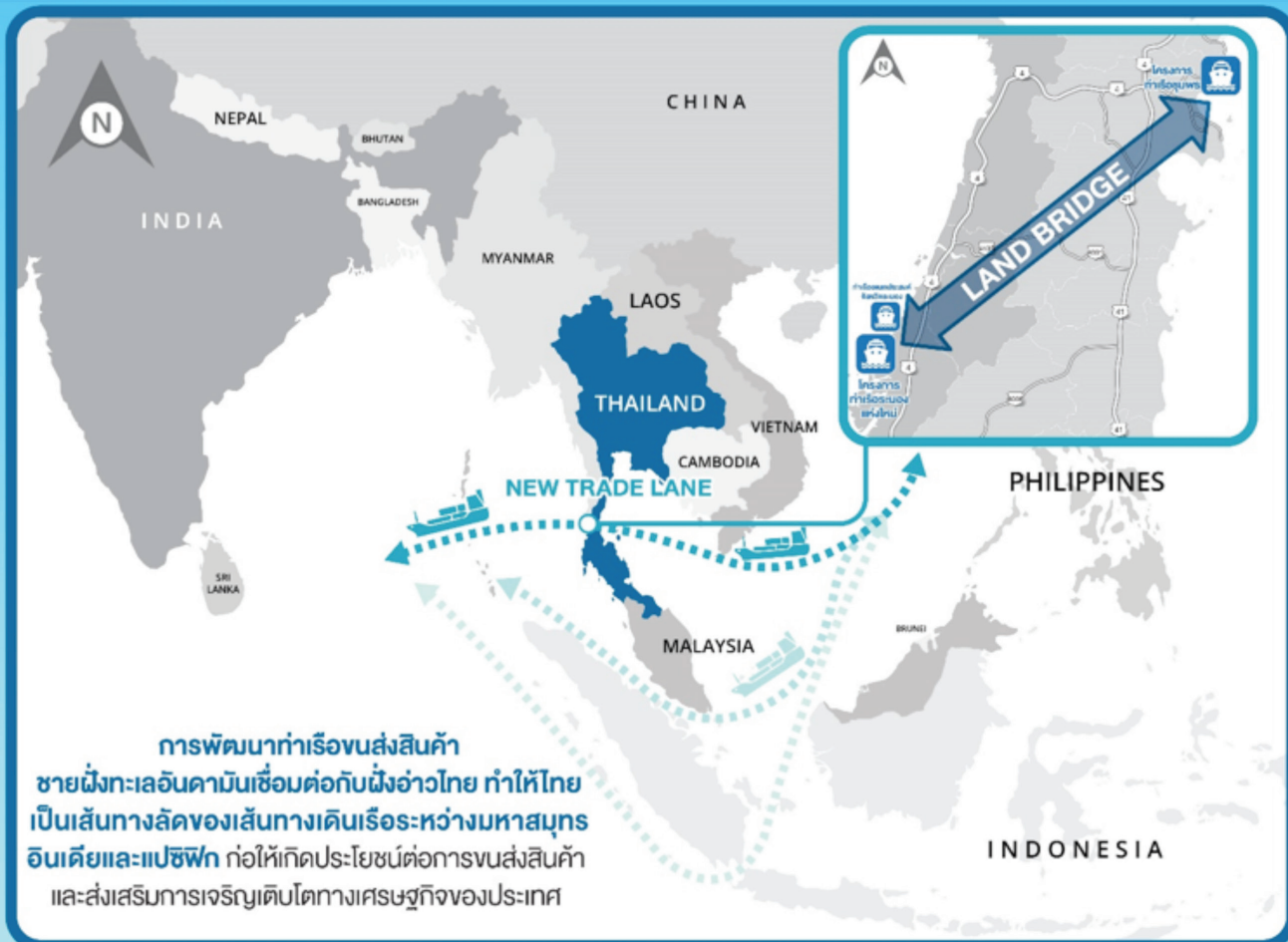
ปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรอินเดียต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกผ่านช่องแคบมะละกา (สิงคโปร์) ซึ่งเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่อ้อมและมีระยะไกล การจราจรทางน้ำคับคั่ง มีความหนาแน่นของปริมาณเรือสูงถึง 100,000 ลำ/ปี และคาดว่าในปี 2567 การรองรับปริมาณเรือของช่องแคบมะละกาจะเต็มศักยภาพ โดยคาดการณ์ว่าปี 2593 ปริมาณเรือที่ผ่านจะมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นอีก 4 เท่า กระทรวงคมนาคมจึงเล็งเห็นความสำคัญของการขนส่งสินค้าในพื้นที่ดังกล่าว จึงสั่งการให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษา ความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนา การลงทุน (Business Development Model) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Land bridge) ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านคมนาคม



เป้าหมายในการพัฒนาโครงการ LAND BRIDGE



การขนส่งเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ ได้แก่ โครงการก่อสร้างท่าเรือระนองแห่งใหม่ และโครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร โดยให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัย หรือ Smart Port ควบคุมการบริหารจัดการด้วยระบบอัตโนมัติ ซึ่งรวมถึงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และรถไฟทางคู่ ตลอดจนการขนส่งทางท่อ โดยให้ก่อสร้างคู่ขนานบนเส้นทางเดียวกัน





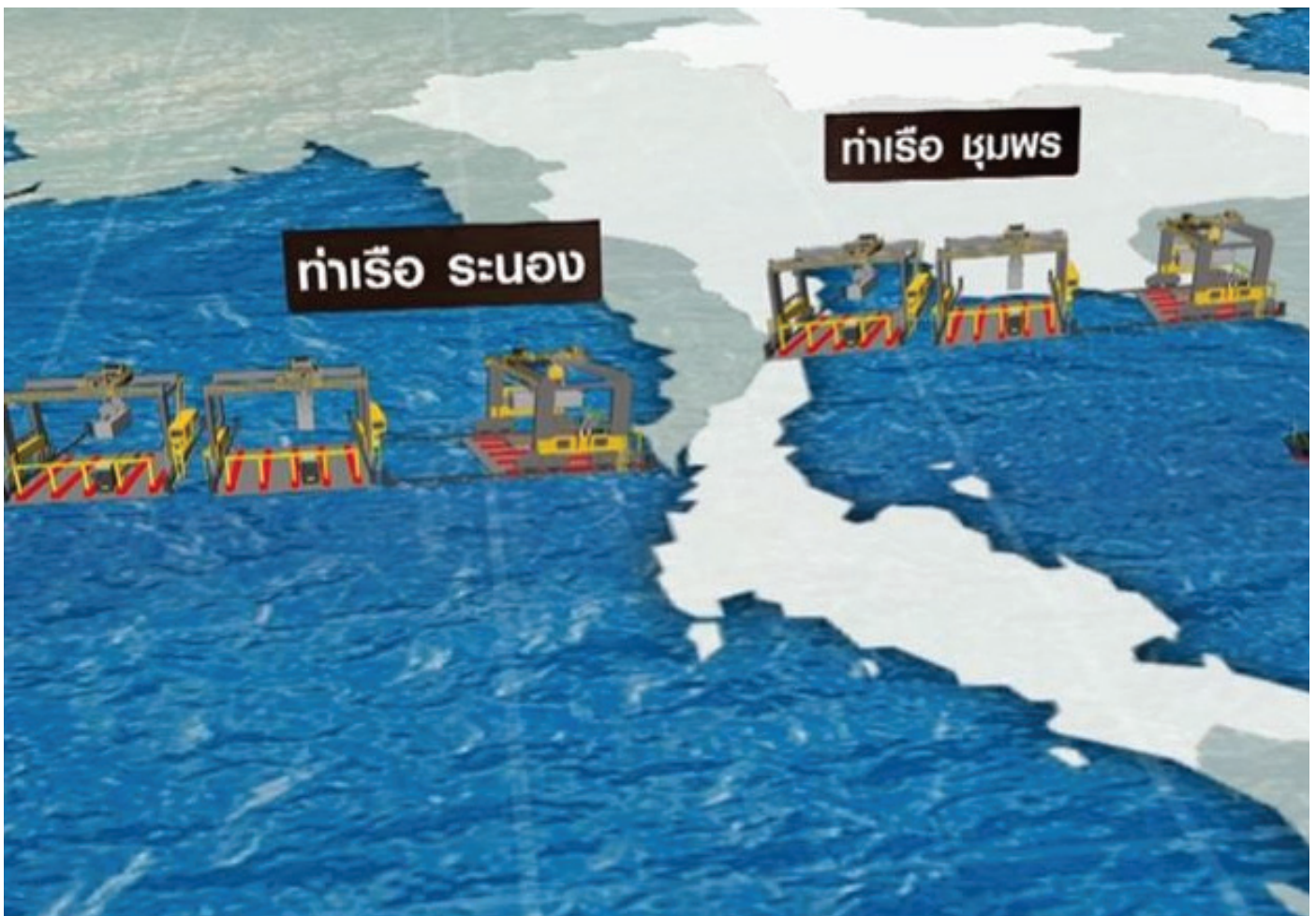
โดยบูรณาการรูปแบบการขนส่งเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือระนองแห่งใหม่ (ฝั่งอันดามัน) และท่าเรือชุมพร (ฝั่งอ่าวไทย) โดยออกแบบให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัยหรือ Smart Port ควบคุมการบริหารจัดการด้วยระบบอัตโนมัติ รวมทั้งการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และรถไฟทางคู่ ตลอดจนวางระบบการขนส่งทางท่อ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่ง 2 ฝั่งทะเล โดยทำการก่อสร้างไปพร้อมกันในพื้นที่เดียวกัน เพื่อให้สอดคล้องตามแผนบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชื่อมต่อแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ (MR-MAP) ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินของภาคประชาชน โดยประมาณการวงเงินลงทุนทั้งโครงการ ประมาณ 100,000 ล้านบาท ซึ่งจะให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนกับภาครัฐในรูปแบบ PPP ทั้งนี้ เมื่อโครงการดังกล่าวดำเนินการแล้วเสร็จ จะสามารถลดระยะเวลาการขนส่งทางเรือลงได้ถึง 2 วัน ช่วยยกระดับประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค เปิดเส้นทางเดินเรือแห่งใหม่ของมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ พร้อมยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ช่วยสร้างโอกาส สร้างงานและรายได้เพิ่มขึ้น







แผนโครงการสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge)





การเดินทางทางน้ำของเมือง ในต่างประเทศ

โดย : กองจัดระบบการจราจรทางบก

ระบบการขนส่งทางน้ำภายในประเทศทางแม่น้ำและคลองเป็นหนึ่งในรูปแบบการขนส่งที่สำคัญของระบบการขนส่งสาธารณะ เพื่อรองรับการเดินทางสัญจรของประชาชนที่มีความต้องการเดินทางเพื่อไปทำงาน ไปเรียนและศึกษา ไปจับจ่ายซื้อสินค้า และไปประกอบกิจกรรมอื่น ๆ รวมถึงมีส่วนส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวเมืองขนาดใหญ่ในนานาอารยประเทศ นโยบายพัฒนาเมืองไปสู่เมืองอัจฉริยะ (Smart City) ได้ให้ความสำคัญอย่างมากกับการพัฒนาระบบการเดินทาง ในแม่น้ำและคลองที่มีอยู่ให้มีความสะดวก ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีการเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะทางถนนและรางแบบไร้รอยต่อ ตลอดจนมีการให้การอุดหนุนการให้บริการเพื่อจัดให้มีบริการพื้นฐานเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนภายในเขตเมืองและการเชื่อมโยงระหว่างเขตเมืองกับพื้นที่ต่อเนื่อง

การเดินทางทางน้ำของเมืองขนาดใหญ่ในต่างประเทศได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการเดินทางทางน้ำควบคู่ไปกับการพัฒนาในมิติอื่น ๆ พร้อมกันในเขตเมือง ได้แก่ การพัฒนา การเชื่อมต่อ การเดินทางของการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ (ล้อ ราง เรือ) การใช้บัตรโดยสารร่วมเพื่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน การพัฒนาการเดินทางทางราง การนำเทคโนโลยีสารสนเทศและแอปพลิเคชันมาใช้ในการจัดการการเดินทาง การใช้พลังงานไฟฟ้าและพลังงานสะอาดในการขนส่งและเดินทาง เป็นต้น



กรุงอัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์

กรุงอัมสเตอร์ดัมมีหน่วยงานที่ให้บริการการขนส่งสาธารณะครบวงจรเพื่อรองรับการเดินทางสัญจรของประชาชนและนักท่องเที่ยวในกรุงอัมสเตอร์ดัม คือ บริษัท GVB ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้กำกับของสภาเมืองอัมสเตอร์ดัม (Municipality Council) และได้รับเงินอุดหนุนบางส่วนจากรัฐเพื่อให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน (Metro Rail) รถราง (Tram) รถโดยสารประจำทาง และเรือเฟอร์รี่แบบครบวงจร GVB ใช้การเก็บค่าโดยสารแบบบัตรโดยสารร่วมกันแบบบูรณาการ (ตัวร่วม) ซึ่งเป็นระบบบัตรเติมเงิน (Smart Card) ที่สามารถใช้เพื่อการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไประบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้โดยไม่ต้องเสียค่าเข้าระบบใหม่ โดยเรือเฟอร์รี่ (Veer) ในกรุงอัมสเตอร์ดัม เป็นเรือคาตามาลัน (Catamaran) ซึ่งเป็นเรือใบน้ำตื้น ใช้เพื่อการขนส่งผู้โดยสาร จักรยานยนต์ รถจักรยาน และสามารถบริการผู้โดยสารที่ต้องใช้รถเข็นได้เป็นอย่างดี โดยรัฐบาลให้การสนับสนุนการประกอบการ (Subsidy) ให้แก่กิจการ GVB ในภาพรวมของระบบขนส่งทั้งหมดโดยไม่ได้แยกให้กับบริการเดินรถ เดินรถราง และการเดินเรือ อย่างเป็นอย่างหนึ่ง



ในด้านเทคโนโลยี มีการนำแอปพลิเคชันมาใช้ในการจัดการเดินทางทางน้ำ เช่น การเรียกเรือให้มารับ (Uber Boat) การติดตามตารางการเดินทางของเรือ การหาเส้นทางเดินเรือเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น โดยควบรวมแอปพลิเคชันนี้เข้ากับระบบขนส่งสาธารณะอื่นทั้งหมดด้วย การพัฒนาเทคโนโลยีเรือไฟฟ้า และการพัฒนาเทคโนโลยีเรือไร้คนขับ (เรือหุ่นยนต์) โดยในส่วนของพัฒนาเทคโนโลยีเรือไร้คนขับ รัฐบาลท้องถิ่น กรุงอัมสเตอร์ดัมได้ร่วมกับมหาวิทยาลัยเพื่อพัฒนาต้นแบบเรือเพื่อนำมาใช้ในการจ่ายและเก็บถังขยะของเจ้าของเรือที่จอดอยู่ตามริมคลองและจุดจอดหรือผูกเรือที่กำหนด เพื่อลดภาระเจ้าหน้าที่เทศบาลในการจัดเก็บขยะ โดยใช้เทคนิคการตรวจจับภาพจากเลเซอร์ Laser Image Detection and Ranging (LIDAR) ที่ทำงานร่วมกับระบบ GPS เพื่อคำนวณหาเส้นทางที่เหมาะสม และสามารถปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ ได้ตามสภาพอากาศ สภาพกระแสน้ำ และความหนาแน่นของเรือที่ใช้บริการจุดจอดหรือผูกเรือ



นครดูไบ ประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์

นครดูไบมีหน่วยงานการขนส่งทางน้ำ (Marine Transport Agency) เป็นส่วนหนึ่งของหน่วยงานด้านถนนและการคมนาคม (Road and Transportation Agency - RTA) โดยเป็นรัฐวิสาหกิจผู้ให้บริการเดินเรือขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตเมืองดูไบ เดินเรือข้ามฟาก และการเดินเรือระหว่างเมือง โดย RTA อำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการสามารถใช้บัตรโดยสาร (Dubai City Pass) ร่วมสำหรับการเดินทางด้วยเรือ รถประจำทาง รถราง รถไฟใต้ดิน ภายใต้แนวคิด “ล้อ ราง เรือ” ได้ในบัตรเดียวกัน เนื่องจากอยู่ภายใต้การบริหารขององค์กรเดียวกัน





ในส่วนของการบริการเดินเรือโดยสารประจำทาง (Dubai Water Bus) RTA จัดให้มีบริการเดินเรือประจำเส้นทางด้วยเรือขนาด 20 ที่นั่ง ติดตั้งเครื่องปรับอากาศ และจัดให้มีพื้นที่รองรับผู้พิการ นอกจากนี้ยังรับให้บริการเช่าเหมาสำหรับหมู่คณะและคณะทัวร์ต่างๆ ด้วย

RTA ได้จัดให้มีการพัฒนาแอปพลิเคชันเพื่อใช้ในการเดินทางระบบการขนส่งสาธารณะทั้งหมด เช่น การรับจองบริการขนส่งและการชำระค่าโดยสาร แผนที่การเดินทาง การสะสมแต้มการเดินทางเพื่อรับรางวัล ตลอดจนร่วมพัฒนาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไบโอดีเซลเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกกับบริษัทผู้ผลิตน้ำมัน ENOC นอกจากนี้รัฐบาลแห่งดูไบยังให้การอุดหนุนบางส่วนสำหรับค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าไฟฟ้าสำหรับการให้บริการ

การพัฒนาการขนส่งทางน้ำในนครดูไบนั้น มีการเชื่อมโยงกับการขนส่งสาธารณะระบบอื่นได้อย่างไร้รอยต่อ (Seamless) ภายใต้การบริหารจัดการของหน่วยงาน RTA ซึ่งทำให้สามารถบูรณาการการเก็บค่าโดยสารและการบริหารต้นทุนค่าใช้จ่ายได้



เมืองเวนิส ประเทศอิตาลี

การพัฒนาการให้บริการขนส่งสาธารณะทั้งการขนส่งทางน้ำและทางบกในเมืองเวนิส อยู่ภายใต้การดำเนินงานของ Azienda del Consorzio Trasporti Veneziano (ACTV) ที่มีการให้บริการขนส่งสาธารณะครบวงจรครอบคลุมทั้งบริการรถโดยสารประจำทาง บริการรถราง บริการเรือโดยสาร บริการเรือเฟอร์รี่ บริการที่จอดรถยนต์และจักรยาน และบริการต่อและซ่อมเรือ ซึ่งทำให้สามารถบูรณาการการเก็บค่าโดยสาร และการบริหารต้นทุนค่าใช้จ่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพ



เรือยนต์โดยสารประจำทาง Vaporetto หรือ Water Bus ที่ดำเนินการโดย ACTV จำหน่ายบัตรโดยสารที่สามารถใช้เดินทางได้ทั้งรถโดยสารประจำทาง เรือ และรถรางในเมืองเวนิส ในลักษณะที่เป็นบัตรโดยสารครบวงจร “ตัวร่วม” ที่จำแนกเป็นบัตรโดยสารเดินทางภายในเขตเมือง (City Pass หรือ Travel Card) โดยเมื่อผู้ซื้อได้รับบัตรโดยสารที่เป็นบัตรพลาสติกแข็ง (Card) แล้ว สามารถทำการตรวจสอบจำนวนเงินและระยะเวลาที่ใช้ได้โดยผ่านเครื่องพิสูจน์บัตรโดยสาร (Ticket Validator)

กรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก

กรุงโคเปนเฮเกน เป็นเมืองใหญ่ที่มีระบบขนส่งสาธารณะที่ครบวงจรและมีการบูรณาการเป็นอย่างดี ได้มีการจัดให้ระบบเรือโดยสารเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยเติมเต็มระบบขนส่งสาธารณะ จัดเส้นทางและตัวโดยสารให้สอดคล้องกับระบบอื่น ๆ ทำให้สะดวกสำหรับผู้สัญจรและนักท่องเที่ยว

การให้บริการขนส่งสาธารณะภายในกรุงโคเปนเฮเกน เป็นระบบที่สร้างขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการใช้ ปลอดภัย สะดวก และสามารถเข้าถึงทุกพื้นที่ของเมืองได้เป็นอย่างดี และถือเป็นเมืองหนึ่งที่ได้รับการยกย่องว่ามีระบบขนส่งสาธารณะที่ดีที่สุดในโลก อีกทั้งได้พัฒนาระบบ



บัตรโดยสารที่สามารถเดินทางได้ทุกระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมือง “ตัวร่วม” หรือบัตรโคเปนเฮเกน (Copenhagen Card) และบัตรเดินทาง City Pass ที่ให้ผู้ถือบัตรสามารถใช้บริการขนส่งสาธารณะได้แก่ รถไฟในเขตเมืองรถโดยสารประจำทาง และเรือโดยสารประจำทางได้อย่างไม่จำกัดภายในระยะเวลาที่บัตรสามารถใช้งานได้ อีกทั้งยังให้สิทธิผู้ถือบัตรได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมการเข้าชมพิพิธภัณฑ์

และสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ และได้รับส่วนลดในการใช้บริการร้านอาหารที่เข้าร่วมโครงการฯ โดยผู้ซื้อบัตรโคเปนเฮเกน และ City Pass สามารถดาวน์โหลดแอปพลิเคชันของบัตรฯ ดังกล่าว และแสดงภาพบัตรที่ดาวน์โหลดผ่านมือถือเพื่อนำไปใช้แสดงสิทธิ์และเดินทางได้ และสามารถตรวจสอบวงเงินในบัตรและทำการเติมเงินได้ผ่านแอปพลิเคชัน





ในการจัดการการเดินทางทางน้ำนั้น ได้มีการแบ่งแยกชัดเจนระหว่างเรือสัญจรเพื่อการขนส่งสาธารณะ (Harbour Bus) และเรือเพื่อการท่องเที่ยว และมีการกำหนดค่าโดยสารที่แตกต่างกันไป ในส่วน Harbour Bus นั้นได้ให้ความสำคัญกับการรักษาสภาพแวดล้อมและลดมลภาวะเป็นอย่างดี โดยใช้เรือไฟฟ้า

กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

กรุงลอนดอนมี London River Service (LRS) เป็นหน่วยงานของเมืองที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการบูรณาการการขนส่งในแม่น้ำให้เข้ากับระบบการขนส่งสาธารณะอื่นๆ โดยเฉพาะรถไฟใต้ดินและรถประจำทาง โดยการประชาสัมพันธ์เรือที่ให้บริการในแม่น้ำทั้งหมด จะอยู่ภายใต้ตราของ LRS รวมถึงการเผยแพร่แผนที่และตารางเวลาเดินทางของเรือเหล่านี้ LRS ยังมีหน้าที่รับผิดชอบบริหารจัดการท่าเรือ 8 แห่งริมแม่น้ำ และลงทุนติดตั้งป้ายบอกทางและป้ายให้ข้อมูลผู้โดยสารอีกด้วย นอกจากนี้ยังมีหน้าที่สร้างความร่วมมือกับเจ้าของท่าเรืออื่นๆ ผู้ให้บริการเดินเรือ สภาเมือง และ Transport for London ในการสร้างระบบการจำหน่ายตั๋วการใช้ท่าเรือ การให้ข้อมูลผู้โดยสาร เพื่อการบูรณาการระบบขนส่งสาธารณะทั้งระบบ ขณะที่ Port of London Authority มีหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาแม่น้ำ การจัดการจราจรในลำน้ำ ความปลอดภัยในการสัญจร และติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมต่างๆ



Thames Clipper Commuter Service จัดเป็นบริษัทสายเรือเพื่อการสัญจรของประชาชนทั่วไป หรือเรียกว่า River Bus ซึ่งได้รับเงินสนับสนุนจาก LRS โดยมีกำหนดให้บริการออกเรือทุกๆ 15 นาที เรือทุกลำรองรับผู้โดยสารทุกประเภท รวมทั้งผู้ที่ใช้รถเข็นได้ 4 คนต่อลำ สามารถนำ e-scooter รถจักรยาน รวมถึงสุนัขขึ้นเรือได้



การนำแอปพลิเคชันมาใช้ในการจัดการเดินทางทางน้ำ เช่น การเรียกเรือให้มารับ (Uber Boat) การติดตามตารางการเดินทางของเรือ การหาเส้นทางเดินเรือเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น



ตารางสรุปประเทศที่มีรูปแบบ ลักษณะเมือง และการเดินทางสัญจรคล้ายกับประเทศไทย

ลำดับ	ชื่อเมือง	ประเทศ	ประชากร (ล้านคน)	ขนาดพื้นที่ (ตร.กม.)	แม่น้ำ/ลำน้ำ	ลักษณะเด่นของเมืองที่มีความคล้ายคลึงกับ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
1	กรุงอัมสเตอร์ดัม	เนเธอร์แลนด์	0.85	219	เฮเรนกราทช์ (Herengracht) ไคเซอร์กราทช์ (Keizersgracht) พรินเซนกราทช์ (Prinsengracht) ซิงเกลกราทช์ (Singelgracht)	เป็นเมืองหลวงของประเทศที่มีคลองเป็นจำนวนมาก (คล้ายกรุงเทพมหานครที่เป็นเวนิสตะวันออก) และมีการใช้ประโยชน์จากคลองและแม่น้ำในการเดินทางสัญจร และมีการเชื่อมโยงการขนส่งสาธารณะแบบไร้รอยต่อ
2	นครดูไบ	สหรัฐอาหรับเอมิเรสต์	2.26	4,114	ดูไบครีก (Dubai Creek)	เป็นเมืองที่มีความทันสมัยและมีการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะที่สอดคล้องกับแนวคิดของกรมเจ้าท่าในการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะ ตลอดจนมีการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจเพื่อให้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองครบทั้งวงจรถ่ายแนวคิดของกรุงเทพฯ ที่มีการจัดตั้งบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด
3	เมืองเวนิส	อิตาลี	0.26	415	แกรนด์คาแนล (Grand Canal)	เป็นเมืองต้นแบบของโลกของการมีระบบคลองจำนวนมากในเมือง และมีการใช้ประโยชน์จากคลองในการเดินทางสัญจรอย่างมาก
4	กรุงโคเปนเฮเกน	เดนมาร์ก	1.28	615	เคอเปนเฮาวัน (Kobenhavns)	เป็นเมืองหลวงของประเทศที่มีการให้บริการขนส่งทางเรือตามแนวแม่น้ำและข้ามฟากแม่น้ำรองรับการสัญจร โดยรัฐบาลจัดตั้งรัฐวิสาหกิจเพื่อให้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองครบทั้งวงจรถ่ายแนวคิดของกรุงเทพฯ ที่มีการจัดตั้ง บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ตลอดจนมีการพัฒนาบัตรโดยสารร่วมที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองได้แบบไร้รอยต่อ
5	กรุงลอนดอน	สหราชอาณาจักร	13.06	1,580	แม่น้ำเทมส์ (River Thames) / คลองรีเจนท์ (Regent's Canal)	เป็นเมืองหลวงของประเทศและเมืองมหานคร และหน่วยงานบริหารเมือง ทำหน้าที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและจัดให้มีการให้เงินอุดหนุน การประกอบการแก่การเดินทางเรือสาธารณะในบางเส้นทางสำคัญที่กำหนด

ทั้งนี้ ตัวอย่างของเมืองต่าง ๆ ที่ได้นำเสนอ สามารถนำมาเป็นกรณีศึกษาแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practices) ในการนำมาพิจารณาประยุกต์ใช้สำหรับการปรับปรุง พัฒนา และสนับสนุนเดินทางทางน้ำในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจังหวัดอื่น ๆ ในประเทศไทยได้ต่อไป



โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

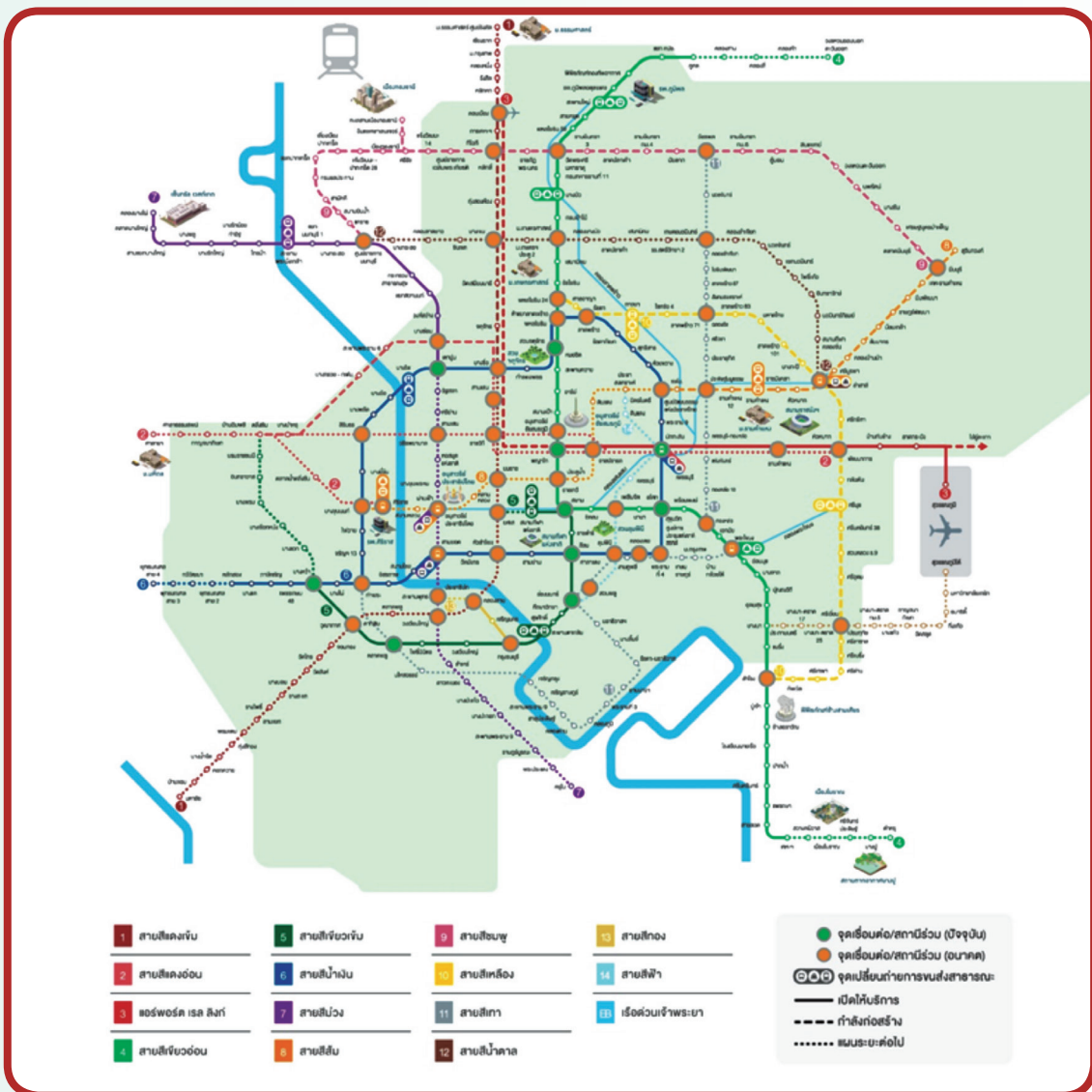
โดย : กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (กพข.)
กลุ่มโครงข่ายและการเชื่อมต่อการขนส่ง (กคช.)

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมืองสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐและแผนหลัก ตลอดจนภารกิจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทั้งนี้ การพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายสาธารณะให้เหมาะสมสอดคล้องพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารมีเป้าหมายเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้เดินทางให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและบรรเทาปัญหาการจราจร สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงและส่งเสริมศักยภาพในการเดินทางรองรับการเติบโตของเมือง อาทิ แหล่งงาน แหล่งท่องเที่ยว การลงทุน ผลการศึกษาจะเป็นแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโครงข่ายเชื่อมต่อที่จำเป็นต่อไป



วัตถุประสงค์หลักของโครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้กำหนดไว้ดังนี้

- 1 เพื่อรวบรวมและสำรวจโครงข่าย การเชื่อมต่อการเดินทางตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) และสนามบินกับระบบขนส่งรูปแบบต่างๆ และสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- 2 เพื่อเสนอรูปแบบทางเลือกในการเชื่อมต่อการเดินทาง และสิ่งอำนวยความสะดวก ในการเดินทางหลายรูปแบบ (Intermodal Transfer Facility : ITF) เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะ
- 3 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาของโครงข่ายคมนาคมและการเชื่อมต่อ สถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน ทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น สำหรับเป็นข้อมูล ประกอบในการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า สถานีรถไฟ สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นต่อไป



รูปที่ 1 แนวเส้นทางรถไฟฟ้าและการเชื่อมต่อที่สำคัญ



มอง คลองสุเอซ แล้วหันมามอง คลองไทย

โดย : กองพัฒนาระบบขนส่งและจราจร

คลองสุเอซ (Suez Canal) เป็นคลองที่มนุษย์สร้างขึ้นในประเทศอียิปต์เชื่อมทะเลเมดิเตอร์เรเนียน (Mediterranean Sea) กับทะเลแดง (Red Sea) ผ่านทางช่องแคบสุเอซ ซึ่งคลองนี้แบ่งทวีปแอฟริกากับทวีปเอเชียออกจากกัน คลองสุเอซถูกสร้างขึ้นระหว่างปี ค.ศ. 1859 - 1869 เปิดให้บริการวันแรกเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน ค.ศ. 1869 นับเป็นการเชื่อมเส้นทางระหว่างมหาสมุทรแอตแลนติกด้านเหนือกับมหาสมุทรอินเดียด้านเหนือเข้าด้วยกัน ช่วยร่นระยะทางจากทะเลอาราเบียไปยังกรุงลอนดอน สหราชอาณาจักรไปได้ถึง 8,900 กิโลเมตร หรือเทียบเท่า 8 - 10 วัน ในการเดินเรือเลยที่เดียว รวมทั้งร่นระยะเวลาการเดินทางที่เคยต้องอ้อมแหลมกูดโฮป ทวีปแอฟริกาไปได้ถึง 10 วัน คลองสุเอซมีระยะทางรวม 193.30 กิโลเมตร โดยในปี ค.ศ. 2020 มีเรือมากกว่า 18,500 ลำ ผ่านเส้นทางนี้ (หรือประมาณ 51.5 ลำต่อวัน) ทั้งนี้ ปริมาณการค้าโลกถึง 12 % รวมทั้งน้ำมัน 1 ล้านบาร์เรล และ 8 % ของก๊าซธรรมชาติเหลว จะใช้เส้นทางน้ำผ่านคลองแห่งนี้ในแต่ละวัน



เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2563 เรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ปักธงปานามาขนาดความยาวเรือ 400 เมตร ชื่อ Ever Given ได้สูญเสียการควบคุมเนื่องจากเกิดพายุทรายขนาดใหญ่ เป็นผลให้เรือเกยฝั่งเข้าไปและลอยเอียงขวางลำคลองทั้งหมด ทำให้การเดินทางผ่านคลองสุเอซต้องหยุดลงโดยสิ้นเชิง กว่าจะสามารถกู้เรือให้สามารถลอยลำหลบหลีกคลองสุเอซได้ใช้เวลามากถึง 7 วัน จนวันที่ 29 มีนาคม 2563 จึงสามารถผลักดันให้หลบหลีกและให้เรือลำอื่นผ่านได้ เหตุการณ์นี้ได้สร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากการขนส่งสินค้าผ่านคลองสุเอซเป็นปริมาณมหาศาลถึง 10 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อวัน และกีดขวางการเดินทางเรือที่รออยู่ประมาณ 450 ลำ



<https://www.bbc.com/thai/international-56538570>



จากเหตุการณ์ดังกล่าวของเรือ Ever Given ทำให้เส้นทางเดินเรือสินค้ากลับมามีความสำคัญต่อประเทศต่าง ๆ ในโลกนี้อีกครั้งหนึ่ง โดยได้เคยมีแนวความคิดในการหาเส้นทางเดินเรือเส้นทางอื่น อย่างเส้น Northern Sea Route ซึ่งเสนอโดยสหพันธรัฐรัสเซีย รวมถึงแนวคิดในการขุดคลองคอคอดกระของไทยในสมัยรัชกาลที่ 4 - 5 เพื่อเชื่อมโยงโลกการค้าการเดินเรือกับคลองสุเอซและการค้าขายกับทวีปยุโรปด้วย



<https://www.economist.com/the-economist-explains/2018/09/24/what-is-the-northern-sea-route>

KRA CANAL: NEW GATEWAY TO MARITIME SILK ROAD?

Source: The Nation

NATION GRAPHICS

<https://thethaiger.com/thai-life/property/kra-canal-the-28-billion-baht-shortcut>



เส้นทางเดินเรือทางเล็กลง ปัจจุบันเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางฝั่งอันดามัน ซึ่งเป็นเรือจากยุโรปหรือตะวันออกกลาง เพื่อไปยังด้านฝั่งอ่าวไทยมุ่งสู่จีน ญี่ปุ่น ปัจจุบันมี 3 เส้นทางหลัก คือ (1) เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา (Malacca) (2) เส้นทางผ่านช่องแคบซุนด้า (Sunda) และ (3) เส้นทางผ่านช่องแคบลอมบ็อก (Lombok) สำหรับประเทศไทยนอกจากประเด็นเรื่องเส้นทางเดินเรือทางเล็กลงในกรณีเกิดเหตุการณ์ที่จะส่งผลกระทบต่อการเดินทางเรือในอนาคตเช่นเดียวกับเหตุการณ์กรณีเรือ Ever Given ขวางคลองเช่นนี้ ประเด็นเรื่องการเตรียมความพร้อมรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Plan) จากการเดินเรือผ่านเส้นทางไม่ได้ก็ถูกนำมาพูดถึงกันอีกครั้งอย่างกว้างขวาง รวมทั้งมุมมองในด้านความมั่นคง (Security) ซึ่งเป็นผลจากความสัมพันธ์และการเมืองระหว่างประเทศ ประเทศไทยมีความพยายามที่จะเชื่อมทะเลอันดามันกับอ่าวไทยด้วยเส้นทางหลากหลาย ภายใต้โครงการพัฒนาคองไทย (Thai Canal) ซึ่งจากการศึกษาแนวเส้นทางจากอดีตถึงปัจจุบัน ณ เวลานี้มีทั้งหมด 12 แนวคลองที่จะขุดและเมื่อเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียในเรื่องของความเสี่ยงในการบริหาร เศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง สังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงวิศวกรรมศาสตร์แล้วพบว่า เส้นทาง 9 เอ มีความเหมาะสม โดยแนวเส้นทางจะผ่านจังหวัดสงขลา พัทลุง นครศรีธรรมราช ตรัง และกระบี่ มีระยะทาง 135 กิโลเมตร คาดว่า จะช่วยย่นระยะทางการเดินเรือได้ 1,200 - 3,500 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษคลองไทยขึ้นบริเวณปากคลองไทย คาดว่าใช้งบประมาณในการดำเนินการ 2 ล้านล้านบาท อย่างไรก็ตามแนวคิดดังกล่าวยังเป็นที่ยกเถียงว่า คลองไทยจะให้ผลตอบแทนคุ้มค่ากับเงินที่ลงทุนหรือไม่



https://www.matichon.co.th/columnists/news_849941



และถ้าไทยมองไกลออกไป การสร้างคลองมิใช่เพียงเพื่อประโยชน์ในการเดินเรือเพียงเพื่ออำนวยความสะดวกให้สั้นลงเท่านั้น หากยังมีส่วนสำคัญที่จะสร้างประโยชน์ให้ประเทศเป็นศูนย์กลางทางพาณิชย์ของโลก เกิดการพัฒนาทางการค้า เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น ประเทศมีความมั่นคงมากขึ้น โดยเฉพาะในการบริหารกิจการภายในของประเทศ การป้องกันประเทศ รวมทั้งการดูแลความปลอดภัยให้ประชาชน และการช่วยเหลือกรณีเกิดสาธารณภัยได้อย่างทั่วถึง ในขณะเดียวกัน ในด้านความมั่นคงการขุดคลองไทยอาจจะส่งผลต่อความเป็นอัตลักษณ์ของชุมชน เพิ่มความเสี่ยงในการเกิดการแบ่งแยกดินแดนได้ง่ายซึ่งจากข้อเท็จจริงข้างต้น จะเห็นได้ว่าความมั่นคง (Security) ของประเทศจึงเป็นประเด็นสำคัญยิ่งที่ควรหยิบยกขึ้นมาพิจารณาโดยละเอียดอีกครั้งหนึ่ง รวมทั้งปัญหาเศรษฐกิจที่รุมเร้าทั่วโลกรวมทั้งประเทศไทย ทำให้แนวคิดในการขุดคลองย่นระยะทางและพัฒนาเศรษฐกิจในรูปแบบใหม่ในอนาคตจึงควรได้รับการปัดฝุ่นขึ้นมาใหม่อีกครั้ง ดังนี้

1. แนวทางการก่อสร้างในเชิงวิศวกรรม พื้นที่ กังบประมาณในการก่อสร้าง คุ่มค่าในระยะยาวและคุ่มที่จะเสี่ยงหรือไม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเทคโนโลยีการก่อสร้าง และเทคโนโลยีด้านการขนส่งในปัจจุบันจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการจากที่เคยต้องลงทุนสูงในอดีตได้มากน้อยแค่ไหน
2. การทำให้ภาพลักษณ์ของคลองไทยที่จะขุดใหม่เป็นเรื่องของเศรษฐกิจของภูมิภาค ไม่ใช่ประเด็นการเมือง ซึ่งมีความสำคัญยิ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียนนับว่ามีความสำคัญต่อความเป็นไปได้ของโครงการอย่างมาก
3. ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากการปรับปรุงพื้นที่ และการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ต้องให้ความสำคัญ และมีความชัดเจนในระดับชาติและระดับพื้นที่ มีการสร้างความเข้าใจถึงบทบาทโครงการที่จะมีต่อพื้นที่ และเตรียมพร้อมในการลดผลกระทบในด้านลบซึ่งแน่นอนว่าจะต้องเกิดขึ้นกับโครงการขนาดใหญ่เช่นนี้อยู่แล้ว
4. การสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมและสาธารณูปโภคอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ถนน สะพาน ระบบไฟฟ้า ประปา เพื่อให้โครงการมีความครบวงจรมากขึ้น เป็นต้น
5. การคำนึงถึงสินค้าและผลผลิตทางเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่เปลี่ยนไปในอนาคต อันเป็นผลจากการเดินเรือผ่านคลองไทยใหม่ ซึ่งผลผลิตอย่าง ยางพารา อาจจะไม่จำเป็นต้องเป็นเพียงผลิตภัณฑ์เดียวที่ควรได้รับการสนับสนุน แต่อาจจะเป็นผลผลิตหรือผลิตภัณฑ์ใหม่อื่น ๆ ที่น่าจะสร้างเม็ดเงินทางเศรษฐกิจผ่านทางคลองไทยใหม่นี้ได้ โดยอาจต้องคำนึงถึงสินค้าจากภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศด้วย เป็นต้น

โดยสรุปแล้ว จากกรณีเหตุการณ์เรือขนาดใหญ่วัดกนแสนทางเดินเรือคลองสุเอซ ทาเหตุกบประเทศทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยด้วย ต้องกลับมาทบทวนเส้นทางเดินเรือรวมทั้งแนวเส้นทางใหม่ ๆ ที่จะเกิดขึ้นหรือจะสร้างในอนาคตเพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าอุปโภค บริโภคที่จำเป็นได้อย่างสะดวก มีประสิทธิภาพ และมีแผนสำรองรองรับกรณีเกิดเหตุการณ์เช่นเดียวกันนี้ในอนาคต โดยแนวคิดคลองไทยก็เป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมโยงเศรษฐกิจทางเรือระหว่างประเทศที่สำคัญเส้นหนึ่งเช่นกัน



แหม่หนื้อ หนากัน้ ไปพินกันท์...

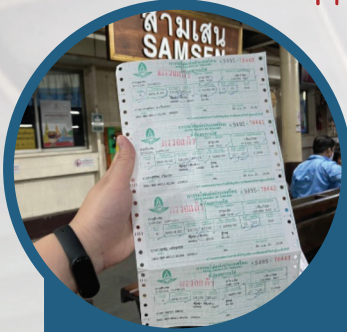
แหม่
กำ
ปอง
2 วัน 1 คืน

การเดินทางครั้งนี้พวกเรา น้องปฏิบัติกร สนข. เริ่มต้นเดินทางกันที่สถานีรถไฟสามเสน ด้วย “รถไฟขบวนที่ 9 อุดรธานี กรุงเทพฯ - เชียงใหม่” ออกจากสถานีรถไฟสามเสน เวลา 18.25 น. สำหรับในสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19 การรถไฟแห่งประเทศไทยมีมาตรการในการป้องกันการแพร่ระบาดและการสแกน “ไทยชนะ” เพื่อเช็คอินและเช็คเข้าที่ก่อนออกจากสถานี

ลมหนาวโชนมา ได้เวลาแพ็คกระเป๋า หนีขึ้นดอยไปสัมผัสอากาศหนาวและทดลองใช้ชีวิตแบบ SLOW LIFE ท่ามกลางธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ จุดหมายปลายทางของหลายคน สำหรับหน้าหนาวนี้ เราจะไปพินกันท์ที่หมู่บ้านแม่กำปอง อ.แม่อน จ.เชียงใหม่ หมู่บ้านที่ซ่อนตัวอยู่ท่ามกลางป่าเขาที่ยังคงความสมบูรณ์ของธรรมชาติ รอต้อนรับการมาเยือนของผู้คนที่ต้องการหลบหนีความวุ่นวายมาสัมผัสอากาศบริสุทธิ์ ความเป็นธรรมชาติของป่าไม้ ลำธาร และวิถีชีวิตของชาวบ้านที่ยังคงอยู่ร่วมกับธรรมชาติได้อย่างลงตัว



การเดินทางสู่ ...แม่กำปอง



● ตั๊ตตอนยอน...นอนรถไฟไปแม่กำปอง

การเดินทางครั้งนี้พวกเรา น้องปฏิบัติกร สนข. เริ่มต้นเดินทางกันที่ สถานีรถไฟสามเสน ด้วย “รถไฟขบวนที่ 9 อุดรวิถิ กรุงเทพ - เชียงใหม่” ออกจากสถานีรถไฟสามเสน เวลา 18.25 น.

สำหรับในสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19 การรถไฟแห่งประเทศไทยมีมาตรการ ในการป้องกันการแพร่ระบาดและการสแกน “ไทยชนะ” เพื่อเช็คอินและเช็คเอาท์ก่อนออกจากสถานี

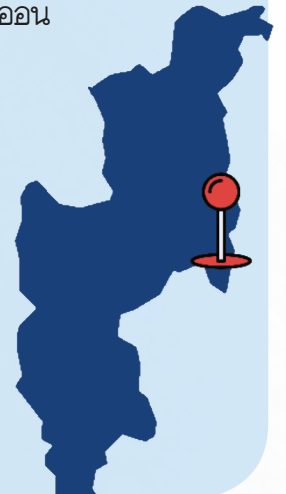


13 ชั่วโมงผ่านไป ในที่สุดขบวนรถไฟพาเราเข้าสู่สถานีรถไฟเชียงใหม่ ในเวลา 07.15 น. เมื่อมาถึงก็พบเจอผู้คนที่เดินทางมาเยือนเชียงใหม่เหมือนกับพวกเรา ที่มุ่งหน้ามาสัมผัสกับอากาศที่เย็นสบายและเหมาะกับการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก

● สวีสวีเชียงใหม่... โบกรถแดงไปแม่กำปอง

การเดินทางเพื่อไปยังหมู่บ้านแม่กำปองนั้น เราเลือกใช้ยานพาหนะที่เป็น สัญลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่ นั่นก็คือ **รถแดง** เพื่อไปยังจุดหมายของเรา

บ้านแม่กำปองตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของ จ.เชียงใหม่ ห่างจากตัวเมืองเชียงใหม่ โดยผ่าน อ.สันกำแพง ระยะทาง 50 กิโลเมตร และห่างจากตัว อ.แม่เอน 20 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง





ปาห้องโก๋ไดโนเสาร์ ร้านโก๋เหน่ง

เริ่มต้นด้วยการเติมพลังยามเช้า ที่ร้านโก๋เหน่ง ปาห้องโก๋ จุดเด่นของร้านนี้คือ ปาห้องโก๋รูปสัตว์ต่าง ๆ ทั้ง มังกร กบ จระเข้ ช้าง และไดโนเสาร์ ใครมาที่นี่ต้องไม่พลาดที่จะต้องสั่งมาลองชิม



น้ำพุร้อนสันกำแพง

จากนั้นเราก็ออกเดินทางไปยัง อ.แม่อน และได้แวะชมน้ำพุร้อนสันกำแพง ซึ่งกิจกรรมที่พลาดไม่ได้ เมื่อมาที่นี่คือ “การต้มไข่ในน้ำพุร้อน” นั่นเอง



เดอะ ใจแอนท์ เชียงใหม่

สถานที่ยอดฮิต เมื่อมาเที่ยวแม่กำปองที่พลาดไม่ได้อีกหนึ่งแห่ง นั่นคือ เดอะใจแอนท์ เชียงใหม่ ร้านกาแฟบนต้นไม้สุดชิค ซึ่งบรรยากาศที่นี่ดีมาก ๆ มีวิวสวย ธรรมชาติสุดๆ



น้ำตกแม่กำปอง

น้ำตกในหมู่บ้านแม่กำปอง มีทั้งหมด 7 ชั้น สำหรับคนที่ชอบ ใกล้ชิดธรรมชาติ สามารถเดินสำรวจน้ำตกแห่งนี้ได้อย่างสบาย เพราะมีน้ำใส ไหลเย็นตลอดทั้งปี



วัดคันธารพุกษา

วัดคันธารพุกษา หรือ วัดแม่กำปอง เป็นวัดเก่าแก่ประจำหมู่บ้าน วัดแห่งนี้มีโบสถ์ตั้งโดดเด่นอยู่กลางสายน้ำ



หมู่บ้านแม่กำปอง

หมู่บ้านแม่กำปอง เป็นหมู่บ้านที่สัมผัสได้ถึงวิถีชีวิตแบบพื้นบ้าน มีความเรียบง่าย ผู้คนน่ารัก ยิ้มแย้ม รอต้อนรับผู้มาเยือนอย่างเป็นมิตร

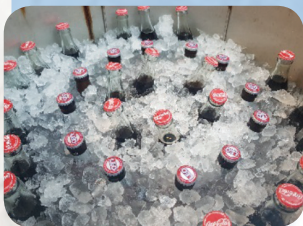
ร้านกาแฟลุงปุด บ้าเบ็ง

แวะถ่ายรูปมุมมหาชน ณ ร้านกาแฟลุงปุด บ้าเบ็ง ไม่ว่าใครที่ได้มาเยือนที่นี่ ก็ไม่ควรพลาด นอกจากแวะถ่ายรูปแล้ว ยังสามารถเข้ามานั่งจิบกาแฟ ชมลำธาร ได้อีกด้วย



อาหารสุดฮิตสไตล์ แม่กำปอง

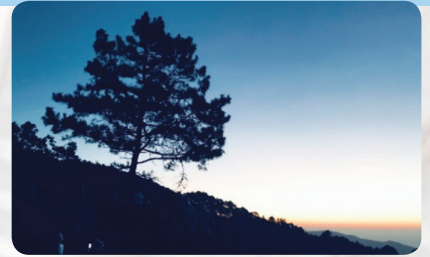
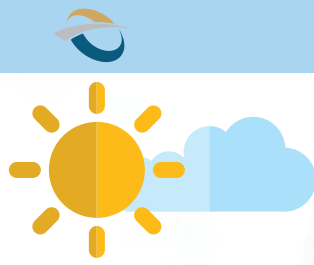
อีกหนึ่งความประทับใจ เมื่อมาเยือนแม่กำปอง คือ อาหารยอดฮิต อย่าง ไข่ปาม ไข่อั่ว และอาหารพื้นบ้าน ที่รอให้นักท่องเที่ยว มาลิ้มลองรสชาติ รับรองว่าทุกคนที่ได้ลองจะต้องติดใจ



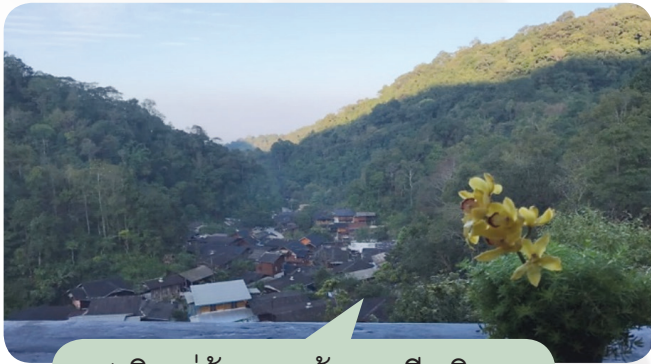
ไข่ปาม



ชมพระอาทิตย์ขึ้น ที่กิ่วฝิ่น



เริ่มต้นวันที่สองด้วยการตื่นแต่เช้ามืดเพื่อไปดูพระอาทิตย์ขึ้นที่กิ่วฝิ่น ซึ่งมีความสูงจากระดับน้ำทะเล 1,517 เมตร โดยมีนักท่องเที่ยวมากมายไปรอดูเช่นกัน



ชมวิวหมู่บ้าน ณ ร้านระเปียงวิว



แวะถ่ายรูปที่ร้านระเปียงวิว แม่กำปอง ซึ่งวิวที่นี้ดีมาก ๆ เราสามารถมองลงไปข้างล่างจะเห็นวิวรอบหมู่บ้านในมุมสูง

จากนั้นได้ไปรับประทานอาหารเช้าที่ **ร้านขนมกมไม้** ซึ่งมีอาหารมากมายหลากหลาย และรสชาติดี ไม่ว่าจะเป็นเครื่องดื่ม และเบเกอรี่ต่าง ๆ



โบกมือลา เชียงใหม่

ได้เวลากลับไปทำงานที่เรารัก

ถึงเวลาออกลาแม่กำปอง และมุ่งหน้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่ แวะไหว้พระขอพรที่วัดพระธาตุดอยคำ เพื่อความเป็นสิริมงคล ก่อนกลับแวะซื้อของฝากที่กาดตันพยอม เดินเล่นถนนคนเดินท่าแพ มีสินค้าพื้นเมือง เครื่องประดับตกแต่ง เสื้อผ้า รวมทั้งของกินมากมาย



หมดเวลาสนุกแล้วสิ เราปิดทริปที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ เดินทางสู่กรุงเทพมหานครโดยสวัสดิภาพ





เปิดโลกเทคโนโลยี

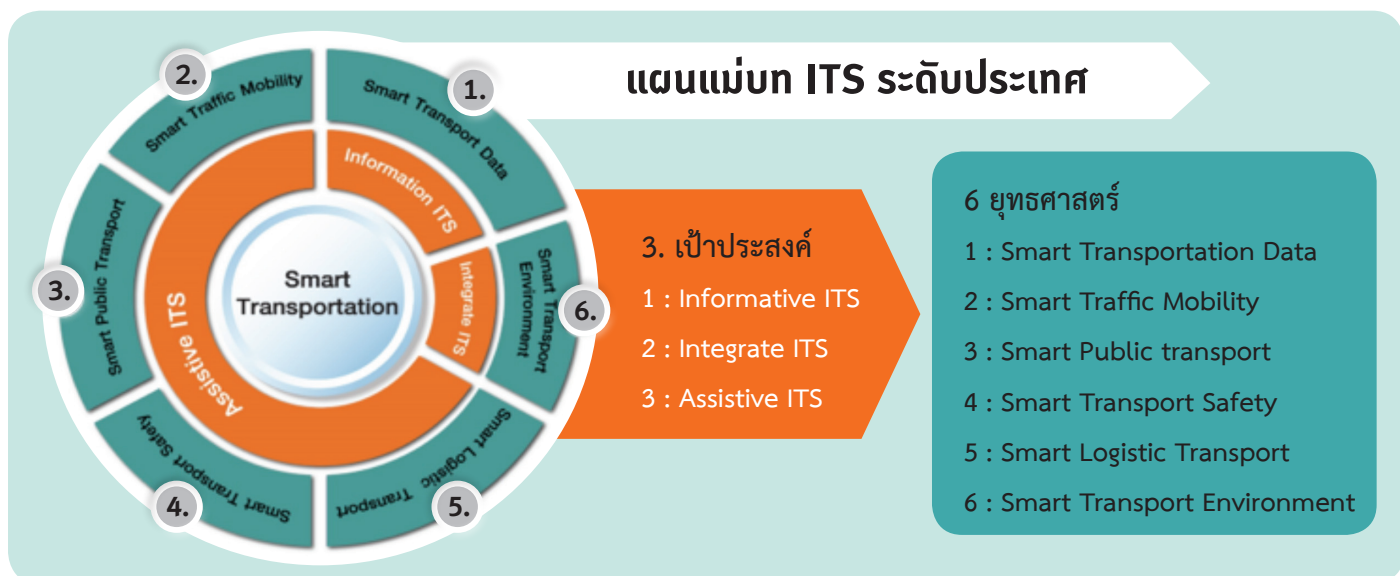


การขับเคลื่อนโครงการจัดตั้ง ศูนย์บูรณาการด้าน ITS

โดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

1. แผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Intelligent Transport System : ITS) (ระยะ 10 ปี พ.ศ. 2561 - 2570) (แผนแม่บท ITS)

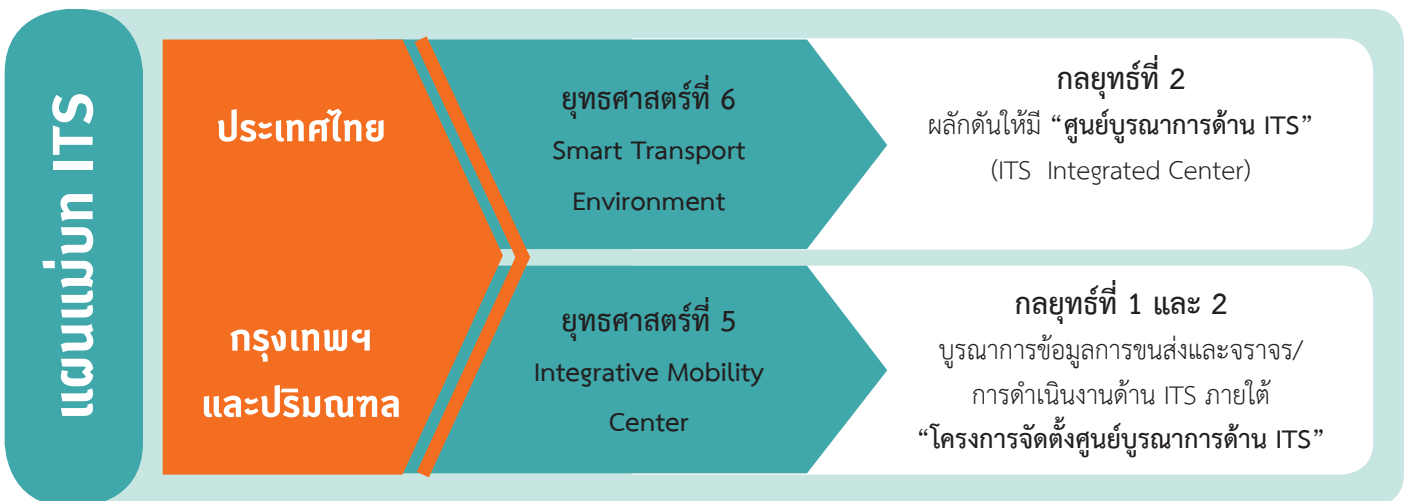
แผนแม่บท ITS แบ่งระดับการพัฒนาออกเป็น 2 ระดับ ระดับ ได้แก่ ระดับประเทศ และระดับกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีระยะการพัฒนาแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น (3 ปี พ.ศ. 2561 - 2563) ระยะกลาง (5 ปี พ.ศ. 2561 - 2565) และระยะยาว (10 ปี พ.ศ. 2561 - 2570)





2. โครงการจัดตั้งศูนย์บูรณาการด้าน ITS

ภายใต้แผนแม่บท ITS ระยะกลาง (5 ปี) ได้กำหนดให้มี “การจัดตั้งศูนย์บูรณาการ ITS” เพื่อทำหน้าที่บูรณาการข้อมูลจราจร ข้อมูลการขนส่งและข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบ ITS ภายในเมืองต่าง ๆ โดยดำเนินการในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นลำดับแรก เพื่อให้ประเทศไทยมีศูนย์บูรณาการ ITS ที่สามารถบริหารจัดการด้านการจราจรและขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นเอกภาพ พร้อมทั้งปฏิรูปประเทศไทยให้ทันต่อบริบทการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วไปสู่ยุคดิจิทัล ดังนี้



3. การเข้าพบประชุมหารือเพื่อขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งศูนย์บูรณาการด้าน ITS

เพื่อให้เกิดการบูรณาการข้อมูลสภาพจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและการขับเคลื่อนการจัดตั้งศูนย์บูรณาการ ITS ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม จึงได้เข้าพบประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 7 หน่วยงานพบว่าทั้ง 7 หน่วยงาน มีข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะในประเด็นสำคัญและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน 5 ประเด็น ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมาย และกิจกรรมที่ต้องดำเนินการ ภายใต้แผนแม่บท ITS ระดับกรุงเทพฯ และปริมณฑล ยุทธศาสตร์ที่ 5 จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis (Integrative Mobility Center)



ยุทธศาสตร์ที่ 5 Integrative Mobility Center (จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis)

กลยุทธ์ที่ 1

Data Integrates Center

(บูรณาการข้อมูลการขนส่งและจราจร)

เป้าหมาย

- บูรณาการข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ภายในพื้นที่กรุงเทพมหานครเข้าด้วยกัน
- นำข้อมูลที่ได้จากการบูรณาการมาวิเคราะห์และเผยแพร่ข้อมูล
- นำข้อมูลที่ได้จากการบูรณาการมาใช้บริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง

กิจกรรม

- การจัดทำมาตรฐานข้อมูล
- การติดตั้งอุปกรณ์รวบรวมข้อมูล
- การจัดซื้อและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับเอกชน
- การติดตั้งอุปกรณ์เก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล

กลยุทธ์ที่ 2

Operation Integrated Center

(บูรณาการดำเนินงานด้าน ITS)

เป้าหมาย

- มี “ศูนย์บูรณาการ ITS” ที่เป็นศูนย์สำหรับการดำเนินงานเกี่ยวกับระบบ ITS
- การดำเนินงานด้าน ITS มีความสอดคล้องกันทั้งระบบ

กิจกรรม

- การแก้ไขกฎหมายเพื่อปรับเปลี่ยนถ่ายโอนอำนาจหน้าที่
- การจัดตั้งศูนย์บูรณาการ ITS
- การถ่ายโอนข้อมูลและอำนาจหน้าที่

1. ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
2. สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
3. กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
4. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
5. กรมทางหลวงชนบท
6. สมาคมระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะไทย (TIS Thailand)
7. มูลนิธิศูนย์ข้อมูลจราจรอัจฉริยะไทย (ITIC)

1. การนำข้อมูล GPS และ Mobile Data มาใช้ประโยชน์ด้านคมนาคมขนส่ง
2. การเผยแพร่ข้อมูลและเปิดเผยข้อมูล (Open Data)
3. การจัดทำมาตรฐานระบบ ITS
4. การดำเนินงานร่วมกันของทุกภาคส่วนที่ส่งผลกระทบต่อปัญหาจราจรเพื่อให้เกิดการบูรณาการ
5. กำหนดผู้รับผิดชอบหลักในการจัดตั้งศูนย์บูรณาการ ITS



โดย สนข. จะได้นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าว ไปบูรณาการกับยุทธศาสตร์การพัฒนาภายใต้แผนแม่บท ITS เพื่อให้สามารถนำแผนแม่บท ITS ไปสู่การปฏิบัติได้จริง ดังนี้

1.

การนำข้อมูล GPS และ Mobile Data มาใช้ประโยชน์ด้านคมนาคมขนส่ง : กำหนดแนวทางที่ชัดเจนในการเชื่อมโยงข้อมูลจาก GPS ของรถบรรทุกภาคเอกชน และ Mobile Data มาใช้ประโยชน์ด้านการคมนาคมขนส่งของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนได้

2.

การเผยแพร่ข้อมูลและเปิดเผยข้อมูล (Open Data) : กำหนดแนวทางการจัดทำข้อมูลในรูปแบบที่ทุกภาคส่วนสามารถนำไปใช้ประโยชน์ เพื่อต่อยอด พัฒนาภาคคมนาคมขนส่ง และเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวตามแนวทางข้อมูลเปิดภาครัฐ (Open Government Data)

3.

การจัดทำมาตรฐานระบบ ITS : ขับเคลื่อนการจัดทำมาตรฐานกลางของระบบหรืออุปกรณ์ ITS เพื่อการประสานงานและเชื่อมต่อข้อมูล ทั้งนี้ สนข. ได้กำหนดร่างมาตรฐานการให้บริการข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะ อ้างอิงมาตรฐานสากล International Organization for Standardization (ISO) เพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะ และเผยแพร่ข้อมูลต่อผู้เดินทางแล้ว โดย สนข. จะประสานกับสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) เพื่อพิจารณาร่างมาตรฐานดังกล่าวประกาศเป็นมาตรฐานต่อไป

4.

การดำเนินงานร่วมกันของทุกภาคส่วนที่ส่งผลกระทบต่อปัญหาจราจรเพื่อให้เกิดการบูรณาการ : กำหนดโครงสร้างและอำนาจหน้าที่ของศูนย์บูรณาการ ITS ที่มีองค์ประกอบครอบคลุมทุกภาคส่วน เพื่อบูรณาการความร่วมมือในการใช้ระบบ ITS แก้ไขปัญหาจราจรแบบเบ็ดเสร็จในศูนย์เดียว

5.

กำหนดผู้รับผิดชอบหลักในการจัดตั้งศูนย์บูรณาการ ITS : พิจารณาความเหมาะสม ความพร้อม และศักยภาพของหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการจัดตั้งศูนย์บูรณาการ ITS

หมูอ้วนชวนชิม

ร้านอาหารอร่อยเด็ดยกนิ้ว



😊 พี่หมูอ้วน 😊

โดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร



...ต่อ%

๖๖ มะเหง่ ๖๗ ๙๙

อาหารถวณท้องถื่นวัดถวณสะพานขาว

กราบสวัสดีปีใหม่ไทย ช่วงเวลาแสนพิเศษที่ทุกท่านจะได้อยู่กับครอบครัวอย่างพร้อมหน้าพร้อมตา บางท่านเดินทางกลับภูมิลำเนา ทำบุญพบปะรดน้ำคำหัวญาติผู้ใหญ่ เนื่องในโอกาสเทศกาลสงกรานต์ 2564 นี้ “พี่หมูอ้วน” ขอส่งความปรารถนาดีและความห่วงใยที่แสนอบอุ่นไปถึงคุณผู้อ่านทุกท่าน ขอให้ทุกวันล้วนเป็นวันที่สดใส ขอให้คุณ ๆ ทุกท่านมีสุขภาพแข็งแรงและปลอดภัย และมีความสุขไปจวบจนตลอดทั้งปีด้วยเทอญ

ฉบับนี้พี่หมูอ้วนจะพาไปรู้จักอาหารท้องถื่นโบราณของชุมชนเพื่อนบ้านใกล้ ๆ อาคาร สนข. ซึ่งอาหารเมนูนี้เป็นเมนูที่หารับประทานได้ยากมาก หรืออาจจะเรียกได้ว่าในกรุงเทพมหานครมีขายเพียงเจ้าเดียวเท่านั้น เมนูที่ว่านี้คือ “มะเหง่” เป็นอาหารถวณท้องถื่นย่านวัดถวณสะพานขาว

พื้นที่กรุงเทพมหานครถือเป็นสังคม “พหุลักษณะ” ที่มีผู้คนหลากหลาย กลุ่มชาติพันธุ์ หลายศาสนาอาศัยอยู่ ตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนกระจายไปในพื้นที่ต่าง ๆ จึงพบความหลากหลายทางประเพณี วัฒนธรรมและวิถีชีวิต “ชาวถวณ” ถือเป็นหนึ่งกลุ่มชาติพันธุ์ที่ถูกอพยพโยกย้ายถิ่นฐานเข้ามาอยู่ภายในกรุงเทพฯ ตั้งแต่ต้นกรุงรัตนโกสินทร์ในสมัยรัชกาลที่ 1 ครั้งเกิดเหตุการณ์กบฏไต่เซินและมาเพิ่มเติมในการสงครามสมัยรัชกาลที่ 3 แบ่งออกเป็นสองกลุ่มใหญ่ ๆ คือ กลุ่มที่นับถือศาสนาคริสต์ ซึ่งอาศัยอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนสามเสน และอีกกลุ่มคือกลุ่มชาวถวณที่นับถือพุทธศาสนาอาศัยอยู่



ในบริเวณวัดญวนสะพานขาว ริมคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งนอก ทุกวันนี้แม้จะไม่พบว่ามียุคคนเชื้อสายญวนหลงเหลือตั้งถิ่นฐานบ้านช่องอยู่ที่วัดญวนสะพานขาวอีกแล้วแต่อย่างใด แต่มรดกทางวัฒนธรรมด้านอาหารชนิดหนึ่งยังคงพบเห็นและสืบทอดการทำอยู่ ยังคงรสชาติอร่อยแบบดั้งเดิม และถือเป็นอาหารประจำย่านวัดญวนสะพานขาวที่มีให้รับประทานได้ที่นั่นเท่านั้น



มะเห่งน้ำ



มะเห่งแห้ง

ในสมัยโบราณ “มะเห่ง” เป็นอาหารที่มีรับประทานกันในชุมชน โดยมีคนญวนใส่หีบขายกันตามบ้าน และเป็นอาหารที่ทำรับประทานกันเองภายในครอบครัวตามวาระ มีลักษณะคล้ายก๋วยเตี๋ยวไหหลำ แต่เส้นทำมาจากแป้งขนมจีนเพียงแต่มีขนาดอวบใหญ่กว่ามาก สามารถรับประทานได้ทั้งแบบแห้งและน้ำ ส่วนน้ำซุปรู้ทำจากน้ำต้มกระดูกหมูที่ต้มจนได้รสชาติดีและ คอยดูแลให้น้ำใส ใสเนื้อสัตว์สองแบบคือหมูและปลา สูตรดั้งเดิมนั้น ใช้ปลาทุ แต่เนื่องจากปลาทุมักล้นคว้างได้ปรับมาเป็นปลาช่อน

“มะเห่ง”
จะใช้เส้นขนบจีนเส้นใหญ่ ใส่น้ำปลาซุปรู้ที่รกรักลิ้นคาว
และน้ำซุปรสชาติกลมกล่อม
หรือจะเป็นแบบแห้งก็นำเส้นมา
คลุกเคล้าด้วยกระเทียมเจียวหอมกรุ่น
และเนื้อหมูริยหน้าด้วยต้นหอมผักชี
ทานคู่กับน้ำจิ้มมะม่วงดิบขอยสาบรสอ่อนเป็นเอกลักษณ์.

ป้าใหญ่



ปัจจุบันอาหารประจำถิ่นวัดญวนสะพานขาว “มะเห่ง” ได้รับการฟื้นฟูให้กลับมาเป็นที่นิยมอีกครั้งโดย คุณพณิภา สกุลธนโสภณ หรือ “ป้าใหญ่” ในวัย 67 ปี ที่เกิดและอยู่ที่ตรอกใต้มานาน มีเชื้อจีนผสมญวนทางนครสวรรค์ ย้ายออกมาจากตรอกใต้หลังไฟไหม้ครั้งใหญ่เมื่อปี พ.ศ. 2511 ภายหลังมาแต่งงานกับสามีเป็นคนเชื้อจีนไหหลำซึ่งอาศัยเช่าที่ดินวัดสมณานัมบริหารหรือรู้จักกันในนามวัดญวนสะพานขาว อาศัยอยู่บริเวณด้านหน้าวัดและเป็นโยมอุปัฏฐากวัด ดูแลกิจกรรมภายในวัดและศาลเจ้าพ่อกวนอูต่อจากแม่ของสามีที่เคยทำหน้าที่นี้อยู่

ป้าใหญ่เล่าให้ฟังว่า สมัยเด็ก ๆ เมนู “มะเห่ง” เป็นอาหารที่ทำรับประทานกันในบ้าน ซึ่งนับวันเริ่มจะเลือนหายไป และด้วยเกรงว่าอาหารที่เป็นมรดกตกทอดทางวัฒนธรรมของชุมชน “มะเห่ง” นี้ จะเลือนหายไปกับยุคสมัยที่เปลี่ยนไป จึงตัดสินใจเปิดการขาย “มะเห่ง” ขึ้นมาอีกครั้ง พร้อมทั้งแนะนำวิธีการทำให้กับทายาทและผู้สนใจได้เรียนรู้ โดยถือว่าการเผยแพร่



และประชาสัมพันธ์คือวิธีการอนุรักษ์อย่างหนึ่งที่จะสามารถทำได้ด้วยตัวเอง สำหรับเครื่องปรุงและวิธีทำ “มะเหง่” นั้น ทำไม่ยาก แต่ที่ยากคือการทำให้อร่อยกลมกล่อมและไม่เหม็นคาว วัตถุดิบประกอบด้วย เส้นขนมจีนไหลล่า (สมัยก่อนจะใช้เส้นทำเอง คล้ายเส้นขนมจีนแต่เส้นอวบและสั้นกว่าแต่ปัจจุบันนี้ไม่มีใครทำแล้ว โดยจะประยุกต์ใช้เส้นขนมจีนไหลล่าแทน) “มะเหง่น้ำ” จะใช้ปลาช่อนแล่เอาแต่เนื้อหั่นเป็นชิ้นพอคำลวกในน้ำเดือดจัดห้ามคนเด็ดขาด มีน้ำซุปล่มแยกไว้ เวลาจะรับประทานให้ตักน้ำซุปล่มใส่หม้อตั้งไฟให้เดือด นำเส้นขนมจีนไปลวกน้ำร้อนเพื่อให้เส้นนิ่มแล้วตักใส่ชาม วางชิ้นปลาช่อนลวกแล้วราดด้วยน้ำซุปล่มโรยกระเทียมเจียวและต้นหอมผักชี เป็นอันรับประทานได้

ส่วน “มะเหง่แห้ง” จะใช้เนื้อหมูรวนแทนเนื้อปลาช่อนลวก และเพิ่มความอร่อยด้วย “น้ำจิ้มมะม่วง” ความพิเศษของมะเหง่ที่ฟังดูแล้วไม่คุ้นเคยพอ ๆ กับชื่อนั้นคือ “น้ำจิ้มมะม่วง” ที่ใช้ราดลงไปในมะเหง่แบบแห้งเพื่อเพิ่มรสชาติ แกรมยังได้รับการยืนยันจากคนในท้องถิ่นว่า “มะเหง่อร่อยได้เพราะน้ำจิ้ม หากไม่ใส่จะถือว่าไม่เป็นมะเหง่” น้ำจิ้มมะม่วงดังกล่าวมีส่วนผสมจาก น้ำตาลปีบ น้ำมะนาว กระเทียม พริกเหลืองหรือขี้หนูสวน และมะม่วงดิบซอยที่มีรสเปรี้ยว รสชาติคล้ายกับยำมะม่วง หรือกินมะม่วงน้ำปลาหวาน เมื่อราดน้ำจิ้มลงบนมะเหง่แห้งแล้วโรยหน้าด้วยกระเทียมเจียว ต้นหอมผักชี คลุกให้เข้ากันแล้วรับประทานอร่อยหอมหวานอมเปรี้ยว

ป่าใหญ่เล่าให้ฟังอีกว่า เมื่อไม่นานมานี้มีชาวเวียดนามได้บังเอิญผ่านเข้ามาเจอป่าใหญ่กำลังปรุงมะเหง่อยู่ที่ร้านที่บริเวณหน้าบ้านพักหน้าวัดญวนสะพานขาว ชาวเวียดนามคนนั้นมีความสนใจและได้พูดคุยแลกเปลี่ยนบอกเล่าเรื่องราวทางวัฒนธรรมกันได้ความว่า ในเวียดนามตอนเหนือแถบฮานอยมีอาหารที่มีลักษณะคล้ายมะเหง่ โดยมีชื่อภาษาถิ่นว่า “บุนจ่าก้า (Bu'n Cha' Ca)” นับได้ว่าเป็นความรู้ใหม่ให้กับชาวชุมชน เพราะที่ผ่านมามีใครทราบสิ่งเหล่านี้มาก่อน รู้เพียงแค่ว่านี่คืออาหารที่สืบทอดกันมายาวนานของผู้คนในชุมชนเพียงเท่านั้น



มะเหง่แห้ง และ น้ำจิ้มมะม่วง



ในปัจจุบันถึงแม้ว่าผู้คนที่มีความเชื่อสายญวนนั้นแทบจะหายไปจากชุมชนวัดญวนหมดแล้ว แต่ “มะเหง่” ยังเป็นร่องรอยวัฒนธรรมที่ยืนยัน และสามารถบอกเล่าเรื่องราวในชุดความรู้ของประวัติศาสตร์สังคมของชาวญวน ที่ครั้งหนึ่งที่บริเวณนี้เคยมีกลุ่มคนชาวเวียดนามเก่าแก่มาตั้งแต่ยุคต้นกรุงรัตนโกสินทร์กลุ่มหนึ่งได้อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานและมีรากเหง้าบรรพชนอยู่ในพื้นที่แห่งนี้

นอกจากจะมีเมนู “มะเหง่” เป็นพระเอกของร้านแล้ว ร้านป่าใหญ่ยังมีเมนูกับข้าวไทย ๆ รสชาติไทยแท้ ๆ ที่แสนอร่อยให้เลือกลิ้มลองอีกด้วย อาทิเช่น แกงเขียวหวานปลาทรายใส่ผัก (ขบออกว่าอร่อยมากกกกก) หมูสามชั้นทอดน้ำปลา หมูแดดเดียว กุนเชียง ผัดจุนเส้น ไข่ยัดไส้ แกงหน่อไม้ไก่ ปลาแร่ทรงเครื่อง/ผักสด ผัดมะเขือยาวหมูสับ ไข่เจียวไข่โป้ว ไข่พะโล้ ฯลฯ



ร้านมะเห่ง ป้าใหญ่วัดญวนสะพานขาว

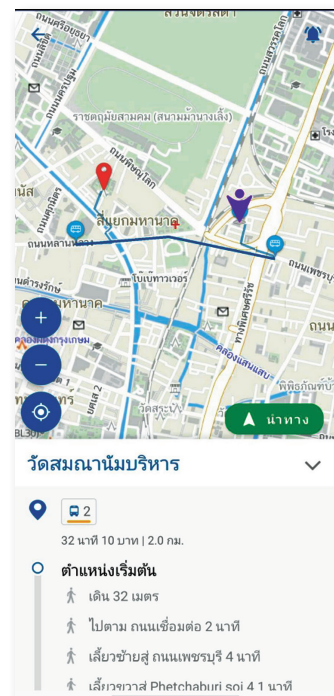
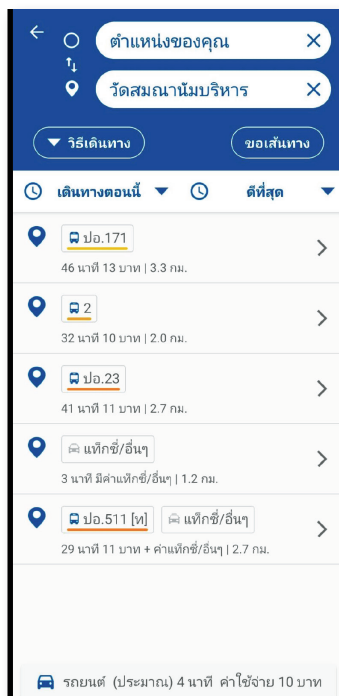
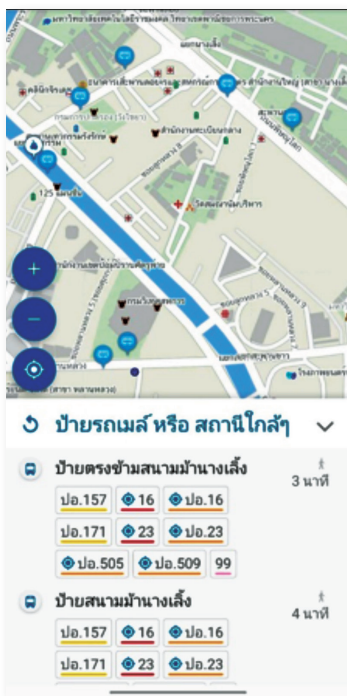
พิกัดความอร่อย

บริเวณลานจอดรถวัดสมณานัมบริหาร หรือ วัดญวนสะพานขาว ถนนลูกหลวง แขวงสี่แยกมหานาค เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300 (สามารถจอดรถได้ที่บริเวณลานจอดรถวัด)

หันหน้าเข้า หาดูโบสถ์วัด ร้านป้าใหญ่จะอยู่ทางขวามือ

เปิดบริการเฉพาะวันเสาร์และวันอาทิตย์ เวลา 09.00 - 13.00 น. ☎ 062 517 4765

หากยังไปไม่ถึง พี่หมูอ้อหะหะห่าไหลดบอปปลิเคซ์หที่ชื่อว่ **ห่าทาง (NAMTANG)** ๒ลั้วใส่รายละเอียดยโขงอยากไปไหนห? ว่ **๒วัดสมณหัมบริหาร๒** ๒อปปลิเคซ์หที่จจะ๒หะห่า การดิหทางด้ยข๒ส่งสาธารณะที่๒หมาะสมมาจ๒ถึง๒ลย ถื่อว่๒ะดวกมาก๒





หลังจากรับประทาน “มะเห่ง” อิ่มอร่อยกันเป็นที่เรียบร้อยแล้ว พี่หม้อ่วนขอแนะนำให้เดินไปทำบุญไหว้พระที่ “วัดสมณานัมบริหาร” หรือที่รู้จักกันในนาม “วัดญวนสะพานขาว” วัดนี้เป็น วัดนิกายมหายานในสังกัดคณะสงฆ์อนัมนิกาย แห่งประเทศไทย มีความสำคัญคือ เป็นสถานที่บรรจุอัฐิธาตุขององสรภานมธูรส (หลวงพ่อบ่าวเอ็ง) อดีตเจ้าอาวาสวัดญวน เป็นที่รู้จักของคนทั่วไปในฐานะที่ท่านเป็นพระสงฆ์ญวนสังกัดอนัมนิกาย ที่มีการปฏิบัติปฏิบัติชอบตามหลักของพุทธศาสนา ความเมตตาของท่านนอกจากการให้ความช่วยเหลือและสงเคราะห์ช่วยรักษาโรคภัยไข้เจ็บแล้ว สิ่งที่ทำให้ท่านเป็นที่รู้จักของคนทั่วไปในยุคสมัยนั้น คือ “การอัญเชิญวิญญาณ” และ “การติดต่อสื่อสารกับสิ่งเร้นลับ” ตามความเชื่อของชาวญวน เช่น เทพ เทวดา วิญญาณของนักบวชที่ล่วงลับไปแล้ว เป็นต้น



“วัดสมณานัมบริหาร” เดิมชื่อ “วัดเกี้ยวเพือกต้อ” ชาวญวนที่อพยพมาพึ่งพระบรมโพธิสมภารในรัชสมัยของพระบาท สมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 3) และต่อมาในปี พ.ศ. 2449 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามวัดใหม่ว่า “วัดสมณานัมบริหาร”

หมายเหตุ : คัดลอกมาจากบางส่วนมาจาก “พระนครบันทึก : จดหมายข่าวมูลนิธิเล็ก-ประไพ วิริยะพันธุ์ ฉ.114 (เม.ย. - มิ.ย. 2560)”

ท้ายที่สุดของคอลัมน์ “หม้อ่วนชวนชิม ... ร้านอร่อยเด็ดยกนี้” ในฉบับนี้ พี่หม้อ่วนขอฝากร้านอาหารพื้นถิ่น ของชาวมุขชนวัดญวนสะพานขาวไว้ในอ้อมใจของท่านไว้ด้วยนะเจ้าคะ “มะเห่ง” ยังรอให้ให้บุคคลภายนอกมุขชน เข้าไปลิ้มลองความอร่อย และเป็นกำลังใจให้ “ป้าใหญ่” มีแรงผลึกที่จะมีแรงรักษารากเหง้าของวัฒนธรรมอาหารที่ นับวันจักจางหายไปจากมุขชนลงทุกวัน ๆ ขอรับรองว่า “ความอร่อยเด็ดยกนี้” แน่نون 🌸🌸 ท้ายที่สุดของที่สุด ขอกล่าวคำว่า สวัสดีปีใหม่ไทย 2564 ... 🌸🌸 แล้วพบกันใหม่ฉบับหน้า เน้นย้ำรักษาสุขภาพ ล้างมือบ่อย ๆ กินร้อน ช้อนเรา เว้นระยะห่าง ไม่เข้าไปในพื้นที่เสี่ยง แล้วเราจะผ่านวิกฤติโควิด-19 นี้ไปด้วยกัน 🌸🌸



สรุปสถิติอุบัติเหตุ

7

วันอันตราย เทศกาลสงกรานต์ 64

7 วันอันตราย

สรุปอุบัติเหตุทางถนนสะสมในช่วง 7 วันของการรณรงค์ (10 - 16 เม.ย. 2564) เกิดอุบัติเหตุรวม 2,365 ครั้ง ผู้เสียชีวิตรวม 277 ราย ผู้บาดเจ็บรวม 2,357 คน จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด ได้แก่ นครศรีธรรมราช 106 ครั้ง จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด ได้แก่ นครศรีธรรมราช 109 คน จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด ได้แก่ ปทุมธานี 10 ราย กรุงเทพฯ เชียงใหม่ 9 ราย

สรุปอุบัติเหตุทางถนนสะสมในช่วง 7 วันของการรณรงค์ (10 - 16 เม.ย. 2564) เกิดอุบัติเหตุรวม 2,365 ครั้ง ผู้เสียชีวิตรวม 277 ราย ผู้บาดเจ็บรวม 2,357 คน จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต (ตายเป็นศูนย์) มี 5 จังหวัด ประสานจังหวัดตรวจสอบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ



ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2564

ณ วันที่ 17 เมษายน 2564

สะสมวันที่ 10 – 16 เมษายน 2564

เกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)

2,365

บาดเจ็บ (คน)

2,357

เสียชีวิต (ราย)

277

สาเหตุอุบัติเหตุ

1. ขับรถเร็ว	32.01 %
2. ต้มแล้วขับ	28.29 %
3. ตัดหน้ากระชั้นชิด	18.27 %

ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ

86.01 %	6.17 %	2.76 %

เส้นทางเกิดอุบัติเหตุ

ทางตรง	60.38 %
ทางโค้ง	16.70 %
ทางแยก	7.44 %

ช่วงเวลาเกิดอุบัติเหตุ

16.01-20.00 น.	28.84 %
12.01-16.00 น.	20.00 %
20.01-24.00 น.	14.88 %

ข้อมูลอุบัติเหตุสะสมรายจังหวัด

เกิดอุบัติเหตุ (สูงสุด)

นครศรีธรรมราช (106 ครั้ง)

บาดเจ็บ (สูงสุด)

นครศรีธรรมราช 109 ครั้ง

เสียชีวิต (สูงสุด)

ปทุมธานี (10 ราย)

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย DDPM

@DDPMNews

www.disaster.go.th

@1784DDPM

สายด่วนนิรภัย 1784

7 บรรทัด

ทางถนน และข้อมูลบูรณาการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐานให้มีความถูกต้องบนฐานข้อมูลเดียวกัน เพื่อนำมาวิเคราะห์และถอดบทเรียนการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนนในเชิงลึก รวมถึงค้นหาปัญหาอุปสรรคและปัจจัยความสำเร็จ เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในมิติเชิงพื้นที่ให้สอดคล้องกับทุกปัจจัยเสี่ยง และนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายระดับประเทศในการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 12 คนต่อประชากรแสนคน ภายในปี พ.ศ. 2570 นายอรรษิษฐ์ สัมพันธ์รัตน์ รองปลัดกระทรวงมหาดไทย ในฐานะประธานคณะกรรมการเฉพาะกิจ ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี เปิดเผยว่า ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2564 โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและความร่วมมือของหน่วยงานภาคีเครือข่าย ได้รวบรวมสถิติอุบัติเหตุทางถนนประจำวันที่ 16 เม.ย. 2564 ซึ่งเป็นวันที่ 7 ของการรณรงค์ “สงกรานต์สุขใจ ขับขี่ปลอดภัย ห่างไกลโควิด” เกิดอุบัติเหตุ 253 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 26 ราย ผู้บาดเจ็บ 255 คน นายอรรษิษฐ์ กล่าวว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ ขับรถเร็ว ร้อยละ 35.18 ต้มแล้วขับ ร้อยละ 22.13 ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 83.27 ส่วนใหญ่เกิดบนเส้นทางตรง ร้อยละ 58.10 ถนนกรมทางหลวง ร้อยละ 39.13 ถนนใน อบต./หมู่บ้าน ร้อยละ 37.15 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ ช่วงเวลา 16.01 - 20.00 น. ร้อยละ 33.20 ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด อยู่ในช่วงอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.79 ระดับประเทศในการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 12 คน ต่อประชากรแสนคนภายในปี พ.ศ. 2570

ที่มา : <https://prachatai.com/journal/2021/04/92599>



รวม 9 เรื่องสำคัญในวันที่ต้อง อยู่ร่วมกับ Covid-19

สสส. รวม 9 ประเด็นสุขภาพสำคัญ ที่จะช่วยในการรับมือ
การแพร่ระบาดของอีกระลอกของเชื้อ Covid-19 ได้อย่างมีประสิทธิภาพและ
ถูกต้องมากขึ้น

1

Recheck นิสัยการใส่ “หน้ากากอนามัย” อย่างไรให้ถูกต้อง

แม้ว่าเราจะใส่หน้ากากอนามัยกันจนเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตปกติไปแล้ว แต่บางคนก็อาจจะยังสวมใส่
ไม่ถูกต้อง ซึ่งกระทรวงสาธารณสุขแนะนำให้เริ่มจากการล้างมือให้สะอาดทุกครั้งก่อนหยิบหน้ากากอนามัยขึ้นมาใส่
โดยหันด้านที่มีสีเข้มหรือผิวมันไว้ด้านนอก ดึงหน้ากาคให้คลุมทั้งจมูกและปาก และบีบขอบลวดให้แนบกับจมูกมากที่สุด
เมื่อใช้งานเสร็จควรถอดทิ้งทันที โดยพับทบกันให้ด้านที่สัมผัสจมูกและปากอยู่ข้างใน แล้วมัดด้วยสายรัดให้แน่น
จากนั้นจึงทิ้งในถังขยะที่มีฝาปิดมิดชิดเพื่อป้องกันการแพร่เชื้อ และสำหรับใครที่ใช้หน้ากากผ้า ก็ควรซักให้สะอาด
ก่อนนำมาใช้ซ้ำในทุก ๆ วัน

ด้านองค์การอนามัยโลกหรือ WHO ก็ออกมาย้ำว่า ไม่ควรใช้หน้ากากชนิดที่มีวาล์ว เนื่องจากมีโอกาสที่เชื้อ
โรคจะแพร่จากตัวเราไปสู่คนอื่นได้ ที่สำคัญ ไม่ควรใช้มือจับหน้ากากอนามัยระหว่างสวมใส่ และไม่ควรวางหน้ากาค
อนามัยลงมาพักไว้ได้คาง เพราะมีความเสี่ยงที่จะปนเปื้อนเชื้อโรคได้เช่นกัน





2

เชื้อโรค Covid-19 กลัว “อากาศร้อน” จริงหรือไม่



หลายคนอาจคิดว่า โขคดีจิ้งที่อยู่เมืองไทย อากาศร้อนขนาดนี้ เชื้อโรค Covid-19 คงจะตายก่อนแน่ ๆ แต่ในความเป็นจริงนั้น เชื้อโรค Covid-19 ไม่ได้แคร์ว่าอากาศจะร้อนหรือหนาวแต่อย่างใด

งานวิจัยจาก The University of Texas สหรัฐอเมริกา บอกกับเราว่า สภาพอากาศซึ่งก็คืออุณหภูมิกับความชื้น ไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญต่อการระบาดของเชื้อโรค Covid-19 สาเหตุหลักก็คือพฤติกรรมของคนเรามากกว่า ไม่ว่าจะเป็นการออกไปทำกิจกรรมนอกบ้าน การใส่หน้ากากอนามัย หรือการเว้นระยะห่าง ส่วนสภาพอากาศอาจจะมีผลเล็กน้อย อย่างเช่น อากาศที่หนาวเย็นจัดอาจทำให้คนรวมตัวกันอยู่แต่ในบ้าน จนแพร่เชื้อถึงกันได้ง่ายขึ้น เรียกว่าสภาพอากาศส่งผลต่อพฤติกรรมของเรา มากกว่าจะส่งผลโดยตรงต่อการระบาดของโรค ดังนั้นแล้ว ไม่ว่าจะอยู่ในสภาพอากาศแบบไหน ก็ควรเน้นที่การดูแลพฤติกรรมให้ถูกสุขอนามัย เพื่อป้องกันตัวเราและคนในครอบครัวให้ปลอดภัยจากเชื้อ Covid-19

3

“สบู่ VS เจลแอลกอฮอล์” ใครคือมือหนึ่งในการจัดการกับเชื้อ Covid-19

มือที่สะอาดหมดจดจะช่วยปกป้องตัวเราเองจากเชื้อ Covid-19 ได้ดีที่สุด แล้วระหว่างสบู่กับเจลแอลกอฮอล์ ตัวช่วยตัวไหนที่สามารถจัดการกับเชื้อโรคได้ดีกว่ากัน มาเริ่มจากตัวช่วยสามัญประจำบ้านอย่างสบู่ เวลาที่เราถูสบู่ นั้น โมเลกุลส่วนหางของสบู่จะจับกับโมเลกุลของไขมัน ซึ่งเป็นเหมือนกับผนังหรือเกราะที่จับตัวห่อหุ้มไวรัสไว้แบบหลวม ๆ สบู่จะทำให้ไขมันเหล่านี้แยกออกจากกัน เมื่อเกราะคุ้มกันแตก เชื้อไวรัสจึงถูกทำลาย และถูกชะล้างออกไปจากมือเราทันทีเมื่อล้างน้ำ

ส่วนเจลแอลกอฮอล์ ที่มีแอลกอฮอล์มากกว่า 70% นั้น มีหลักการทำงานโดยจัดการชั้นไขมันของไวรัส ทำให้ไวรัสหมดฤทธิ์ ไม่สามารถทำให้ร่างกายเราติดเชื้อได้อีกต่อไป เราจึงมักได้ยินคนใช้คำว่า แอลกอฮอล์ฆ่าเชื้อ อยู่บ่อย ๆ นั่นเอง





4

เราจะมีโอกาสติดเชื้อ Covid-19 ผ่าน “อาหาร” ที่รับประทานเข้าไปได้หรือไม่

ทุกวันนี้ ยังไม่พบหลักฐานว่ามีคนติดเชื้อ Covid-19 จากการรับประทานอาหาร อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเชื้อไวรัสตัวนี้ ไม่ได้ทนความร้อนได้เก่งกว่าเชื้อโรคตัวอื่น ๆ ดังนั้น เพื่อความปลอดภัย จึงแนะนำให้รับประทานอาหารที่ปรุงสุกอย่างน้อย 70 องศาเซลเซียส ส่วนบรรจุภัณฑ์อาหารที่หลายคนกังวลว่าจะมีการปนเปื้อนเชื้อโรค ติดมาด้วยนั้น แต่เราล้างมือให้สะอาดหลังจับบรรจุภัณฑ์ก็เพียงพอ และสำหรับใครที่ชอบสั่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ และไม่แน่ใจว่ามีไวรัสส่งเป็นของแถมมากับอาหารด้วยหรือเปล่า ก็สามารถใช่วิธีการล้างมือให้สะอาด เป็นตัวช่วยสุดท้ายได้เสมอ ที่สำคัญ อย่าลืมรับประทานอาหารให้หลากหลาย โดยเน้นผักผลไม้ เพื่อเสริมสร้างระบบภูมิคุ้มกันของเราเอง



5

เราควรต้องกังวลแค่ไหน กับข่าว “การกลายพันธุ์” ของเชื้อไวรัส Covid-19

ความจริงก็คือ ไวรัส Covid-19 นั้นอาจค่อย ๆ กลายพันธุ์มาเรื่อย ๆ ตั้งแต่แรกเริ่มแล้ว เพราะไวรัสก็มักจะพัฒนาตัวเองอยู่ตลอดเวลาเป็นปกติ ซึ่งก็ยังไม่พบหลักฐานว่า การกลายพันธุ์ไปสู่สายพันธุ์ใหม่ จะทำให้อาการป่วยของคนรุนแรงหรือเป็นอันตรายมากขึ้น เพียงแต่ทำให้เชื้อแพร่ระบาดระหว่างคนสู่คนได้ง่ายขึ้นเท่านั้น ดังนั้น วิธีที่เราควรปฏิบัติในการดูแลตัวเองให้ปลอดภัยจึงยังคงเหมือนเดิม

ส่วนคำถามที่ว่า วัคซีนที่ผลิตไว้แล้ว จะใช้ได้ผลกับไวรัสที่กลายพันธุ์ด้วยหรือไม่ เนื่องจากวัคซีนที่ผลิตขึ้นต้องผ่านการทดลองกับไวรัสมาแล้วหลากหลายสายพันธุ์จนแน่ใจในประสิทธิภาพ เราจึงค่อนข้างมั่นใจในผลลัพธ์ของ



วัคซีนที่ผ่านการทดสอบมาเป็นอย่างดีได้ โดยวัคซีนจะกระตุ้นให้แอนติบอดีในระบบภูมิคุ้มกันของร่างกายเราทำงานได้ดีขึ้น ทั้งแอนติบอดีส่วนที่เป็นตัวค้นหาและจัดการกับไวรัส และส่วนที่เป็นเหมือนเรดาร์คอยตรวจสอบสภาพความแข็งแรง และทำหน้าที่เหมือนระบบเตือนภัยเบื้องต้นให้แก่ร่างกาย



6

“คุณแม่ตั้งครรภ์” มีความเสี่ยงแค่ไหน ในช่วงการระบาดของ Covid-19

จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก ยังไม่เป็นที่ทราบแน่ชัดว่า เชื้อ Covid-19 สามารถติดต่อจากคุณแม่ที่ติดเชื้อไปสู่ลูกระหว่างตั้งครรภ์หรือระหว่างคลอดได้หรือไม่ และทุกวันนี้ก็ยังตรวจไม่พบไวรัสชนิดนี้ในตัวอย่างของเหลวในครรภ์ของคุณแม่ หรือในน้ำนมแม่แต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม คุณแม่ตั้งครรภ์สามารถดูแลตัวเองได้ด้วยวิธีเดียวกับคนทั่วไป ส่วนคุณแม่ที่ติดเชื้อ Covid-19 ก็สามารถทำคลอดภายใต้การวินิจฉัยและการดูแลของทีมแพทย์ได้

เช่นเดียวกับการให้นมลูก ยังไม่มีการค้นพบว่าเชื้อ Covid-19 สามารถแพร่สู่ลูกผ่านน้ำนมแม่ ดังนั้น แม้ว่าคุณแม่จะติดเชื้อ ก็ยังสามารถสัมผัส อุ้ม และให้นมลูกได้ โดยควรใส่หน้ากากอนามัยทางการแพทย์และล้างมือให้สะอาด เพราะถึงอย่างไร นมแม่ก็มีความสำคัญต่อความอยู่รอดและเจริญเติบโตของทารกอย่างที่สุด



7

ชวน “ขยับร่างกาย” วันละนิด พิตร่างกายสู้ Covid-19

องค์การอนามัยโลก หรือ WHO แนะนำให้เราทำกิจกรรมทางกาย หรือ physical activity อย่างสม่ำเสมอ แม้ในช่วงที่ต้องอยู่บ้านเป็นประจำระหว่างเกิดการระบาดของ Covid-19 โดยมีคำแนะนำสำหรับคนแต่ละวัย ดังนี้

- เด็กอายุต่ำกว่า 1 ปี ควรทำกิจกรรมทางกายให้ได้วันละหลาย ๆ ครั้ง
- เด็กอายุ 1 - 2 ปี ควรทำกิจกรรมทางกาย โดยมีกิจกรรมระดับปานกลางถึงหนักไปด้วย อย่างน้อยวันละ 180 นาที
- เด็กอายุ 3 - 4 ปี ควรทำกิจกรรมทางกายอย่างน้อยวันละ 180 นาที โดยให้มีกิจกรรมระดับปานกลางถึงหนักอย่างน้อย 60 นาที
- เด็กและวัยรุ่นอายุ 5 - 17 ปี ควรทำกิจกรรมทางกายระดับปานกลางถึงหนัก อย่างน้อยวันละ 60 นาที
- ผู้ใหญ่อายุ 18 - 64 ปี ควรทำกิจกรรมทางกายระดับปานกลาง อย่างน้อยสัปดาห์ละ 150 - 300 นาที หรือทำกิจกรรมทางกายระดับหนัก อย่างน้อยสัปดาห์ละ 75 - 150 นาที
- ผู้ใหญ่อายุ 65 ปีขึ้นไป ควรทำกิจกรรมทางกายเช่นเดียวกับผู้ใหญ่อายุ 18 - 64 ปี แต่เพิ่มการฝึกการทรงตัว และกล้ามเนื้อในระดับปานกลางหรือมากกว่า ให้ได้ 3 วันต่อสัปดาห์ขึ้นไป



กิจกรรมทางกายในที่นี้ อาจจะเป็นการเล่นกีฬา ออกกำลังกาย ทำงานบ้าน ทำสวน เล่น หรือเต้นประกอบเพลง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ใครที่ต้องนั่งอยู่กับที่คราวละนาน ๆ ระหว่างทำงาน เรียนออนไลน์ หรือใช้เวลาอยู่หน้าจอโทรทัศน์ หรือสมาร์ทโฟน แนะนำให้หยุดพักทุก 20 - 30 นาที แล้วลุกขึ้นมายืดเส้นยืดสาย เดินผ่อนคลายในบ้านหรือในสวน ให้ได้ประมาณ 3 - 5 นาที ทั้งหมดนี้ เพื่อช่วยให้ร่างกายแข็งแรง ลดความเสี่ยงที่จะเกิดโรคต่าง ๆ รวมถึงลดความเครียด และเป็นโอกาสสร้างความสัมพันธ์ที่ดีในครอบครัวด้วย

8

“อาการ” แบบไหน น่าสงสัยว่า อาจติดเชื้อ Covid-19

หากร่างกายของเราได้รับเชื้อ Covid-19 แล้ว ก็จะเริ่มแสดงอาการต่าง ๆ ภายในระยะเวลา 5 - 14 วัน ซึ่งอาการก็จะคล้าย ๆ กับอาการของโรคหวัดทั่วไป เพียงแต่แพร่กระจายเชื้อได้ง่ายกว่า ในคนไข้บางคนอาจส่งผลต่อระบบการทำงานของร่างกายมากกว่า ขณะที่บางคนก็สามารถดูแลร่างกายจนหายได้เองโดยไม่ต้องไปพบแพทย์

มาลองหมั่นสังเกตตัวเองและคนรอบข้าง ว่ามีอาการต้องสงสัยเหล่านี้หรือไม่

- อาการทั่วไป เช่น มีไข้ ไอแห้ง เหนื่อยง่าย
- อาการที่อาจพบได้รองลงมา เช่น ปวดหัว ปวดเมื่อยกล้ามเนื้อ เจ็บคอ น้ำมูกไหล คลื่นไส้ อาเจียน รวมถึงการไม่รับรู้รสหรือไม่ได้กลิ่นอาหาร อาจมีอาการท้องเสีย หรือมีผื่นคันตามผิวหนังด้วย
- อาการรุนแรง เช่น หายใจ หุด หรือเคลื่อนไหวร่างกายลำบาก รวมถึงอาการเจ็บหน้าอก หากพบสัญญาณฉุกเฉินเหล่านี้ ควรรีบพบแพทย์โดยเร็วที่สุด





9

หากสงสัยว่า “ติดเชื้อ Covid-19” ควรทำอย่างไรดี

สำหรับใครที่สงสัยว่าตนเองหรือคนรอบข้างอาจจะติดเชื้อ Covid-19 โดยเฉพาะกลุ่มที่ควรได้รับการดูแลใกล้ชิด ตัวอย่างเช่น ผู้สูงอายุ เด็ก คุณแม่ตั้งครรภ์ หรือผู้มีประวัติป่วยด้วยโรคปอดและโรคเบาหวาน ภูมิคุ้มกันโรค กระทบวงสาธารณสุข แนะนำว่าหากมีอาการเกี่ยวกับทางเดินหายใจ ไม่ว่าจะเป็น ไอ เจ็บคอ หายใจเหนื่อย มีน้ำมูก จมูกไม่ได้กลิ่น ลิ้นไม่รับรส ควรรีบไปรับการตรวจรักษาที่สถานพยาบาลใกล้บ้านโดยเร็ว โดยจะต้องปฏิบัติตัวให้ถูกต้อง ด้วยการรักษาระยะห่างจากผู้อื่น 1 - 2 เมตร ใส่หน้ากากอนามัยตลอดเวลาการเดินทาง หมั่นล้างมือด้วยสบู่ หรือเจลแอลกอฮอล์ และหลีกเลี่ยงการไปในสถานที่แออัด ทั้งนี้ หากมาสถานพยาบาลซ้ำเกิน 48 ชั่วโมง มีโอกาสที่จะเสียชีวิตได้



และนี่ก็คือ 9 ประเด็นสุขภาพเพื่อรับมือกับ Covid-19 ซึ่งอีกข้อหนึ่งที่สำคัญ ก็คือการพยายามติดตามข้อมูล เพื่ออัปเดตความคืบหน้าเกี่ยวกับสถานการณ์ Covid-19 โดยเฉพาะยิ่ง ในยุคที่เต็มไปด้วยข้อมูลข่าวสาร และทุก ๆ บ้านมี อินเทอร์เน็ตเป็นเครื่องมือสำคัญเช่นนี้ อย่าลืมช่วยกันตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ Covid-19 ที่ได้รับจากโลกอินเทอร์เน็ต เพื่อไม่ให้ตกเป็นเหยื่อของข่าวลวงหรือ fake news ด้วยการลองสังเกตรูปประกอบต่าง ๆ ของข่าว เช่น

- ข้อความพาดหัวที่อาจดูน่าตระหนกเกินไป
- URL ของเว็บไซต์ ซึ่งอาจพยายามเลียนแบบแหล่งข่าวจริง
- แหล่งที่มา หรือการอ้างอิงแหล่งข้อมูล มีความน่าเชื่อถือหรือไม่
- การจัดรูปแบบ การสะกดคำ วันที่ลำดับเหตุการณ์ หรือรูปภาพประกอบ มีความน่าเชื่อถือหรือไม่
- ตรวจสอบแหล่งข่าวอื่น ๆ ด้วย ว่าให้ข้อมูลตรงกันหรือเปล่า

ทั้งหมดนี้ เพื่อช่วยให้เราสามารถวิเคราะห์ข้อมูลข่าวสาร และก้าวผ่านสถานการณ์โรคระบาดนี้ไปอย่างมีสติ ไม่ตื่นตระหนกจนเกินไป และเข้าใจวิธีปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันตนเองจากเชื้อ Covid-19 ได้อย่างถูกต้องนั่นเอง

ที่มา : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)



สวัสดีนะคะครับ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” เข้าสู่ฤดูฝนแล้ว รักษาสุขภาพกันด้วยนะคะครับ ขอให้ทุกคนครบถ้วนปลอดภัยจากโรคโควิด-19 และที่สำคัญอย่าลืมใส่หน้ากากอนามัยทุกครั้งที่ออกจากบ้านด้วยนะคะครับ ทีมงานวารสารฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูลข่าวสารและเกร็ดความรู้ต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไป ฉบับนี้ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีและขอต้อนรับท่านรอง ผอ.สนข. และ ผอ.สสภ. คนใหม่ ที่ได้รับการแต่งตั้งด้วยความเคารพอย่างสูงครับ รวมทั้งยังมีข้าราชการที่โอนย้ายมา ข้าราชการ และพนักงานราชการบรรจุใหม่มาแนะนำให้ท่านรู้จักกันอีกเช่นเคยนะคะครับ

นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



พวกเราชาว สนข. ขอแสดงความยินดีกับท่านรองสุรพงษ์ฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็น รอง.ผอ.สนข. ด้วยนะคะครับ คงจะคุ้นเคยกับท่านรองฯ คนใหม่คนนี้เป็นอย่างดี ในฐานะ ผอ.กจร. ที่มีความรู้ความสามารถในด้านขนส่งและจราจร และที่สำคัญเป็นผู้ใหญ่ใจดีและเป็นกันเองมาก ๆ อีกด้วยครับ

นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์

ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค



พี่ ๆ น้อง ๆ ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีกับพี่จิรโรจน์ ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็น ผอ.สสภ. ด้วยนะคะครับ ก่อนที่จะมา สนข. เคยดำรงตำแหน่งวิศวกรโยธา ชำนาญการพิเศษ กลุ่มบริหารโครงการเงินกู้และเงินช่วยเหลือ สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ กรมทางหลวง ขอให้ ผอ. ประสบความสำเร็จในการทำงาน และพัฒนางานด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคให้ดียิ่งขึ้นไปนะคะครับ

นายเฉลิมรัฐ เตชะเกษม

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักแผนงาน (สผง.)



หนุ่มหน้าดีของ สผง. ชื่อซี เป็นชาวกรุงเทพมหานคร ก่อนที่จะโอนย้ายมาปฏิบัติงานที่ สนข. เคยเป็นนักตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบินชำนาญการ สำนักฝ่ายสอบสวนอากาศยานส่วนบุคคลและเฮลิคอปเตอร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มติดตามและประเมินผล

นางสาวชัชชาดา อุลิศ

นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ สำนักบริหารกลาง ฝ่ายช่วยอำนวยความสะดวกและประสานราชการ (ฝชอ.)



สมาชิกคนล่าสุดของ ฝชอ. ชื่อแจน เป็นชาวจังหวัดสุพรรณบุรี ก่อนที่จะโอนย้ายมาปฏิบัติงานที่ สนข. เคยเป็นนักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ กรมทางหลวง ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายช่วยอำนวยความสะดวกและประสานราชการ



นางสาวเบญจมาศ นรสิงห์

นักทรัพยากรบุคคลปฏิบัติการ สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล (กทบ.)

สมาชิกใหม่ของ กทบ. ชื่อเล็ก เป็นชาวจังหวัดสมุทรปราการ ก่อนที่จะโอนย้ายมาปฏิบัติงานที่ สนข. เคยเป็นนักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ ฝ่ายบริหารทั่วไป สถาบันวิจัยสมุนไพรรวมวิทยาลัยการแพทย์ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล



นางสาวสาวิตรี จันทักษ์

นักวิชาการพัสดุปฏิบัติการ สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารพัสดุ (กพส.)

สมาชิกใหม่คนนี้จาก กพส. ชื่อไอ้ เป็นชาวจังหวัดอุทัยธานี ก่อนที่จะโอนย้ายมาปฏิบัติงานที่ สนข. เคยเป็นนักจัดการงานทั่วไป กองสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม องค์การบริหารส่วนตำบลท่าอิฐ จ.นนทบุรี ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารพัสดุ



นายธนะพันธ์ เหลืออัมพร

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักแผนงาน (สผง.)

หนุ่มหล่อของ สผง. ชื่อเล่นว่าน้องพัน เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิทยาศาสตร์ สาขาวัสดุศาสตร์ (อัญมณีและเครื่องประดับ) จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ และระดับปริญญาโท คณะบัณฑิตวิทยาลัย สาขาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง



นางสาวณัฐวิภา คุณเจริญ

เจ้าหน้าที่ธุรการ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.)

น้องใหม่ของ ศทท. ชื่อน้องเอิร์น เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) สาขาการตลาด จากวิทยาลัยเทคโนโลยีตั้งตรงจิตรบริหารธุรกิจ ปัจจุบันกำลังศึกษาระดับปริญญาตรี (ปีที่ 4) สาขาการตลาดดิจิทัล (ภาคพิเศษ) คณะบริหารธุรกิจ จากมหาวิทยาลัยราชพฤกษ์ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย



นางสาวกนกรัตน์ ส้านไตรภพ

เจ้าหน้าที่ธุรการ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.)

น้องใหม่คนนี้ของ ศทท. ชื่อว่าน้องจำ เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) สาขาการบัญชี จากโรงเรียนตั้งตรงจิตรพณิชยการ และระดับปริญญาตรี คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ จากมหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ



นางณัททัย ปุષปาคม

เจ้าหน้าที่ธุรการ สำนักแผนงาน (สผง.)

สมาชิกใหม่คนนี้ของ สผง. ชื่อเล่นว่าแสม เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) สาขาการเลขานุการ จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร และระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ จากมหาวิทยาลัยสวนดุสิต ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มติดตามและประเมินผล



การ์ตูนรณรงค์วินัยจราจร : ตอนอย่างเข้าเดือนหก...ฝนก็ตกพริ้วๆ

"อย่างเข้าเดือนหกฝนก็ตกพริ้วๆ กบมันก็ร้องจ๊อมจ๋า ระงมไปทั่วท้องนา ฝนตกที่ไรคิดถึงขวัญใจของข้า แม่ดอกโสนบ้านนา น้องเคยเรียกข้าพ่อดอกสะเดา"....



เข้าหน้าฝนแล้วดูแลสุขภาพกันด้วยนะครั้นนะอย่าลืมพกร่ม เสื้อกันฝน ด้วยนะครั้น ส่วนผู้ที่ขับรถยนต์หรือมอเตอร์ไซค์ก็ควรขับด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษด้วยนะครั้น เพราะฝนตกฝนลื่น อุบัติเหตุสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ถ้าทุกคนไม่ประมาทและเคารพกฎจราจร



สุดท้ายนี้ผมต้องขอตัวไปหาร่ม หาเสื้อกันฝนก่อนนะครั้น เดี่ยวจะไม่สบาย.ย.ย.ย.ย.ย.ย พบกันใหม่ฉบับหน้าครั้น อ๊าบๆ



"สนช. ห่วงใย เดินทางปลอดภัย การ์ดอย่าตก"

สวมหน้ากาก

สวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้าตลอดเวลา

ล้างมือบ่อยๆ

ล้างมือให้สะอาดด้วยสบู่หรือแอลกอฮอล์

รักษาระยะห่าง

หลีกเลี่ยงการสัมผัสหรือใกล้บุคคลอื่น
โดยให้เว้นระยะห่างประมาณ 1-2 เมตร
เพื่อลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อ COVID-19

งดเว้นพื้นที่เสี่ยง

งดเว้นเข้าสถานที่ ที่มีความเสี่ยงสูง
ในการแพร่กระจายเชื้อไวรัส COVID-19

ติดตั้งแอปพลิเคชัน "หมอชนะ" และสแกน "ไทยชนะ"

เพื่อบันทึกข้อมูลการเดินทาง ช่วยอำนวยความสะดวก
ในทางการแพทย์ สอบสวนโรคได้อย่างรวดเร็ว

