



ใส่ใจตนเอง...ใส่ใจผู้อื่น



👍 สนช.อินทอร์วิง
บก.สัมภาษณ์พิเศษ
นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ
นายวิจิตร นิมิตรวานิช



👍 จุดประกายความคิด
การแบ่งปันข้อมูล
(Data Sharing)



👍 ประมวลภาพ
กิจกรรม IO /
กิจกรรมสื่อมวลชน
สัญญาจร



👍 เปิดโลกเทคโนโลยี
เทคโนโลยี
การเชื่อมต่อ
ระบบตัวร่วม



👍 สัญจรทั่วไทย
หมู่อันชนวนชิม ...
ร้านอร่อยเด็ดยกนิ้วต่อน
“ข้าวราดแกง”

“ใส่ใจตนเอง...ใส่ใจผู้อื่น”

ก่อนสถานการณ์โควิด-19 ในแง่การพัฒนาประเทศและเศรษฐกิจ ประเทศไทยได้เผชิญวิกฤติมาหลายครั้ง แต่โควิด-19 ถือเป็นปรากฏการณ์ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงมหาศาล เพราะเป็นการระบาดใหญ่ทั่วโลก ส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างรุนแรงในระยะสั้น และหลายพฤติกรรมจะอยู่ถาวรกลายเป็น New Normal ซึ่งเป็นสิ่งที่หลายองค์กรกำลังศึกษาอยู่ เนื่องจากโควิด-19 เป็นโรคอุบัติใหม่ที่เรายังไม่รู้จักมาก่อน ส่งผลต่อวิถีชีวิต การทำงาน การดำเนินชีวิตประจำวัน การเกิดขึ้นและการดำเนินโควิด-19 ครั้งนี้ จึงเป็นสถานการณ์ที่หลายคนคาดว่าคงจะยาวนานพอสมควร จนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างถาวรในหลายพฤติกรรมของผู้คน ความไม่แน่นอนและการคาดเดาสถานการณ์ไม่ได้ ประกอบกับการได้รับข้อมูลข่าวสารถึงผลกระทบต่าง ๆ อาจก่อให้เกิดความเครียด ความกลัว ในจิตใจของคนไทยได้ทุกเพศทุกวัย

มีข้อมูลจากเว็บไซต์ธรรมาภิบาลได้เผยแพร่ข้อมูลการสำรวจของซูเปอร์โพลและนำเสนอแนวทางชีวิตวิถีใหม่ของคนไทยไว้ มีดังนี้คือ



การใช้เทคโนโลยี และอินเทอร์เน็ต

เทคโนโลยีควบคู่กับอินเทอร์เน็ตจะเข้ามามีบทบาทกับการใช้ชีวิตมากขึ้น ที่จากเดิมมีมากอยู่แล้ว แต่ในสังคมยุค New Normal สิ่งเหล่านี้จะเข้าไปอยู่ในแทบทุกจังหวะชีวิต ไม่ว่าจะเป็น การเรียนออนไลน์ การทำงานที่บ้าน การประชุมออนไลน์ การซื้อสินค้าออนไลน์ การทำธุรกรรม และการเอ็นเตอร์เทนชีวิตรูปแบบต่าง ๆ อย่างดูหนัง ฟังเพลง



การเว้นระยะห่างทางสังคม

ผู้คนในสังคมจะเห็นความสำคัญของการเว้นระยะห่างที่เป็นแนวทางการใช้ชีวิตช่วงวิกฤติโควิด-19 และจะดำเนินชีวิตแบบนั้นต่อไป โดยรักษาระยะห่างทางกายภาพเพิ่มขึ้น และใช้เทคโนโลยีเข้ามามีส่วนช่วยในการสื่อสารและใช้ชีวิตลดการปฏิสัมพันธ์ การไปในสถานที่สาธารณะ และเน้นการทำกิจกรรมที่บ้านมากขึ้น



การดูแลสุขภาพทั้งตัวเองและคนรอบข้าง

โดยเกิดความคุ้นชินจากช่วงวิกฤติโควิด-19 ที่ต้องดูแลด้านสุขภาพและความสะอาดเพื่อป้องกันการแพร่เชื้อ ดังนั้นพฤติกรรมการใช้หน้ากากอนามัย เจลแอลกอฮอล์ และการล้างมืออย่างถูกวิธี และหมั่นสังเกตตัวเองเมื่อไม่สบายจะยังคงมีต่อไป รวมถึงการหันมาใส่ใจสุขภาพ การออกกำลังกาย และการทำประกันสุขภาพจะมีแนวโน้มมากขึ้น



การสร้างสมดุลชีวิต

การมีโอกาสดำเนินงานที่บ้าน ลดจำนวนวันการเข้าออฟฟิศ หรือการลดการพบปะผู้คนในสังคม แล้วหันมาใช้ชีวิตและทำงานที่บ้าน ทำให้ผู้คนมองเห็นแนวทางที่จะสร้างสมดุลชีวิตระหว่างอยู่บ้านมากขึ้น และจะเป็นแนวทางในการปรับสมดุลชีวิตระหว่างเวลาส่วนตัว การงาน และสังคมให้สมดุลมากยิ่งขึ้น



สวัสดิ์ค๊ะท่านผู้อ่านวารสารทุกท่าน จากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 พบว่าประชาชนมีความเครียดและวิตกกังวลที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้มีการปรับตัวอย่างมาก ทำให้เกิดภาวะสุขภาพจิตต่าง ๆ ตามมา ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความเครียดและวิตกกังวลดังกล่าวเกิดจากปัจจัยทางด้านสังคมและสภาพแวดล้อม เช่น การแพร่ระบาดในระลอกใหม่ สภาพเศรษฐกิจและอัตราการว่างงาน ที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ซึ่งวิธีการจัดการกับภาวะสุขภาพจิตสามารถทำได้หลายวิธี เช่น การใช้สติในการดำเนินชีวิต การผ่อนคลายความเครียด เป็นต้น โดยสิ่งที่ต้องการให้หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนเข้ามาช่วยมากที่สุด คือ การฉีดวัคซีนและการแก้ปัญหาเศรษฐกิจ โดยภาพรวมประชาชนใช้ความอดทนและความพยายามแก้ปัญหาต่าง ๆ อาจเพราะประชาชนยังมีความหวังว่าจะกลับมาใช้ชีวิตในสภาวะปกติได้ในเร็ววัน และยังมีกำลังใจในการต่อสู้ชีวิตโดยหมั่นใส่ใจดูแลสุขภาพจิตของตนเองและคนรอบข้างให้มีความเข้มแข็ง มีพลังใจในการต่อสู้กับปัญหาต่าง ๆ ถือเป็นภูมิคุ้มกันทางใจที่มีความสำคัญที่จะสามารถผ่านสถานการณ์ที่ยากลำบากนี้ไปด้วย สำหรับฉบับนี้เรามีคอลัมน์อะไรมาฝากผู้อ่านวารสารกันบ้าง มาติดตามกันค่ะ

สำหรับฉบับนี้ ทีมงานวารสารขอแนะนำคอลัมน์ สนข.อินเทอร์วิว (บทสัมภาษณ์พิเศษ นายวิจิตร นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เนื้อในโอกาสที่ท่านจะเกษียณอายุราชการ ในปีงบประมาณ 2564 นี้), คอลัมน์คมนาคมก้าวไกล เรื่องการพัฒนาการเดินทางเข้า-ออกท่าเรือโดยสารเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางไปยังระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ๆ กรุงเทพมหานคร, คอลัมน์เวทีความคิด เรื่องแผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorways - Railways Masterplan : MR-Map) นอกจากนี้ยังมีคอลัมน์ที่น่าสนใจอื่น ๆ อาทิ คอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่องการจัดกลุ่มความสำคัญสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี เรื่องเทคโนโลยีการเชื่อมต่อระบบตัวร่วม ซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนให้ความสนใจมากในขณะนี้ ที่น่าสนใจไม่แพ้กัน รวมทั้งคอลัมน์จุดประกายความคิด เรื่องการแบ่งปันข้อมูล (Data Sharing), คอลัมน์ปณิธาน เรื่องโควิด-19 กับหน้ากาก และคอลัมน์อื่น ๆ ในเล่มที่น่าสนใจอีกมากมายมาฝากผู้อ่านด้วยค่ะ

คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายวิจิตร นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นายเรangkit์ ทองสม ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นางสาวลักษณวดี ธนามี ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร นายอธิภู จิตรานุกเคราะห์ ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นายจิรโรจน์ ศุภรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

บรรณาธิการ นางผาณิต มั่งมี ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

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

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



- 5 สนข.อินเทอร์วิว
 - บทสัมภาษณ์พิเศษ นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นายวิจิตรต์ นิมิตรวานิช
- 11 คมนาคมก้าวไกล
 - การพัฒนาการเดินทางเข้า-ออกท่าเรือโดยสาร เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางไปยังระบบขนส่งสาธารณะ รูปแบบอื่น ๆ กรุงเทพมหานคร
- 16 มุมมองขนส่งและจราจร
 - การจัดกลุ่มความสำคัญสถานีรถไฟฟ้า ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- 19 เวทีความคิด
 - แผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorways - Railways Masterplan : MR-Map)
- 24 จุดประกายความคิด
 - การแบ่งปันข้อมูล (Data Sharing)
- 29 ประมวลภาพ
 - กิจกรรม IO / กิจกรรมสื่อมวลชนสัญจร
- 35 เปิดโลกเทคโนโลยี
 - เทคโนโลยีการเชื่อมต่อระบบตัวร่วม
- 38 สัญจรทั่วไทย
 - หมู่อ้วนชวนชิม ... ร้านอร่อยเด็ดยกนี้วัดอน “ข้าวราดแกง”
- 44 สถิติขนส่งและจราจร
 - โควิด-19 กับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ และการขนส่งสินค้า
- 47 ปกิณกะ
 - โควิด-19 กับหน้ากาก
- 50 ธรรมะกับชีวิต
 - ธรรมะชนะโควิด-19
- 53 รอบรั้ว สนข.
 - แนะนำข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.



บทสัมภาษณ์

นายวิจิตร นิมิตรวานิช

นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ

ช่วงเวลาของการเกษียณอายุราชการ ปี 2564 ที่จะถึงนี้ คณะผู้จัดทำวารสารนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ขอแสดงความยินดีต่อกับคุณวิจิตร นิมิตรวานิช และขอให้คุณมีความสุข สุขภาพแข็งแรง สุขภาพใจที่แจ่มใส มีความสุขในชีวิตหลังเกษียณทุกท่านนะคะ สำหรับวารสารฉบับนี้ เรามีบทสัมภาษณ์พิเศษ **นายวิจิตร นิมิตรวานิช** นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ ซึ่งท่านกำลังจะเกษียณในวันที่ 30 กันยายน 2564 นี้ ท่านได้ให้สัมภาษณ์ถึงมุมมองของท่านในการทำงานที่ได้รับราชการมาอย่างยาวนานถึง 39 ปี นับเป็นความภาคภูมิใจของเราชาว สนง. อีกหนึ่งท่านครับ



นโยบายของภาครัฐด้านคมนาคม ในช่วงเวลาที่ท่านเริ่มต้นรับราชการจนถึงปัจจุบัน

ผมเริ่มรับราชการเมื่อปี 2525 ซึ่งอยู่ในช่วงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (2525 - 2529) ตั้งแต่แผนฯ ที่ 1 - 4 การพัฒนาด้านคมนาคมของประเทศมุ่งเน้นด้านการคมนาคมทางถนนเป็นหลัก รัฐบาลได้ทุ่มงบประมาณส่วนใหญ่ให้กับโครงการก่อสร้างถนนและสะพาน และต่อเนืองมาในแผนฯ ที่ 5 ด้วยเช่นกัน ในการจัดแผนพัฒนาการขนส่งของประเทศ ทำให้ทราบว่า การขนส่งของประเทศมีปริมาณการขนส่งทางถนนมากกว่าร้อยละ 80 ที่เหลือเป็นการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ การขนส่งทางถนนที่สูงนี้ มีผลทำให้การใช้เชื้อเพลิงของประเทศสูงด้วยเช่นกัน พลังงานส่วนใหญ่ก็คือน้ำมัน ซึ่งประเทศไทยต้องเสียเงินตราต่างประเทศนำเข้าน้ำมันเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในแผนฯ ที่ 6 จึงได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น และให้กรมทางหลวง (ทล.) เชลโลโครงการก่อสร้างถนน รัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณให้โครงการพัฒนาเส้นทาง การขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก แต่อย่างไรก็ตามการรถไฟแห่งประเทศไทยขาดความพร้อมในการดำเนินโครงการ เนื่องจากปัญหาการขาดทุนและไม่ได้ดำเนินโครงการพัฒนามาเป็นเวลานาน ตลอดระยะเวลาในช่วงแผนฯ ที่ 6 การรถไฟฯ ไม่สามารถใช้งบประมาณที่ได้รับทันตามกำหนดเวลา จึงต้องคืนเงินงบประมาณ



ให้กระทรวงการคลัง การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟไม่ประสบผล มีผลทำให้ในช่วงแผนการพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 - 10 รัฐบาลได้กลับไปให้ความสำคัญกับการพัฒนาการขนส่งทางถนน โดยดูได้จากงบประมาณในโครงการก่อสร้างถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงช่วงกลางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 รัฐบาล คสช. เข้ามาบริหารประเทศ

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ พ.ศ. 2558 - 2565 (แผน 8 ปี) ซึ่งอยู่ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 - 12) กลับมาให้ความสำคัญกับการขนส่งทางรถไฟ โดยจะพัฒนาให้การขนส่งทางรถไฟเป็นการขนส่งหลักของประเทศ แผนนี้ประกอบด้วย โครงการรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครใช้งบประมาณรวมมากกว่า 2 ล้านล้านบาทเลยทีเดียว ซึ่งการดำเนินโครงการต่าง ๆ แล้วเสร็จเป็นช่วง ๆ จึงยังไม่มีผลให้โครงสร้างการขนส่งของประเทศเปลี่ยนไปมากนัก การปรับโครงสร้างการขนส่งของประเทศตามแผนฯ สัดส่วนนี้ เป็นผลมาจากประเทศไทยประสบปัญหาหลาย ๆ ด้าน



เช่น ต้นทุนการขนส่งของประเทศ (Logistic cost) อยู่ในระดับสูง ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับต้น ๆ ของโลก คิดเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจปีละ 2 - 3 แสนล้านบาท ปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดจากไอเสียรถยนต์ การใช้พลังงานในภาคการขนส่งสูง ปัญหาการจราจรติดขัด เป็นต้น เมื่อการดำเนินโครงการตามแผนนี้เสร็จสิ้น และเปิดให้บริการแก่ประชาชนได้ ก็จะทำให้ปัญหาต่าง ๆ ที่กล่าวข้างต้นลดลงตามลำดับ ประเทศไทยก็จะมีศักยภาพในการแข่งขัน เป็นที่ตั้งศูนย์การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นในอนาคต



แผนงานหรือโครงการสำคัญ ๆ ภายใต้การบริหารงานของท่านที่ได้ผลักดันจนเป็นผลสำเร็จ

แผนงานโครงการสำคัญ ๆ ที่ได้ดำเนินการจนมีผลสำเร็จ เช่น การจัดทำแผนพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค ซึ่งเป็นแผนของแต่ละจังหวัดในเมืองภูมิภาค ประมาณ 20 กว่าจังหวัด ซึ่งในปัจจุบันได้ดำเนินการครบถ้วนทุกจังหวัดเรียบร้อยแล้ว โครงการการจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน หลักสูตรการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment Training Program) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ เป็นต้น การดำเนินโครงการต่าง ๆ เหล่านี้ จะเน้นการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ให้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ความต้องการและปัญหา ช่วยคิดช่วยทำ ลงสำรวจพื้นที่จริงด้วยกัน โดยอาศัยมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ในพื้นที่แต่ละภูมิภาคเข้ามาช่วยเหลือทางวิชาการให้ได้ข้อสรุป ในเรื่องของแบบและแผนงาน โดยพื้นที่สามารถนำไปดำเนินการได้เลย โดยผ่านกลไกของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.) ซึ่งมีผู้ว่าราชการเป็นประธาน เห็นชอบร่วมกันและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ โดยมีการติดตามความก้าวหน้าของผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง





แนวทางการบริหารจัดการในการผลักดัน แผนงานและโครงการต่าง ๆ ให้สำเร็จลุล่วงตามเป้าหมาย

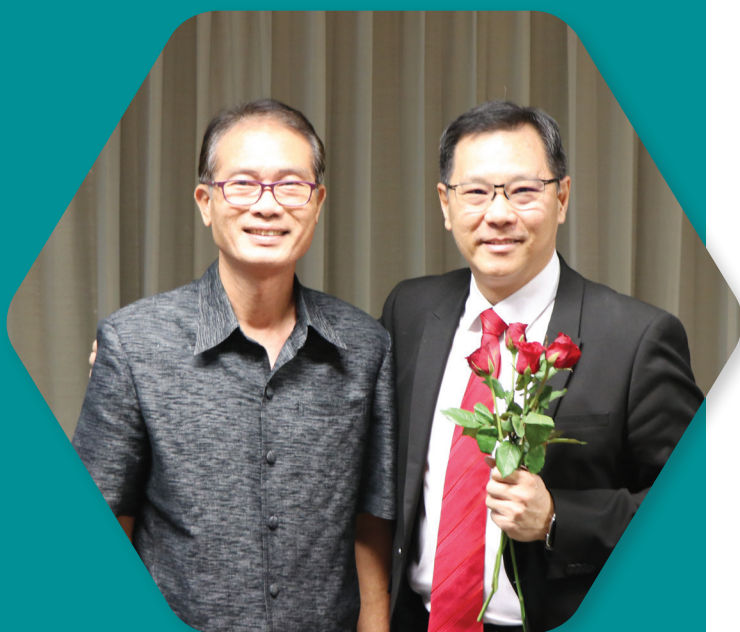


ตลอดระยะเวลาในชีวิตการทำงานของผมนั้น ผมมีแนวทางในการบริหารจัดการ
จัดการแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ให้สำเร็จลุล่วงตามเป้าหมาย โดยให้คิดว่า
แผนงาน/โครงการต่าง ๆ นั้น เป็นของประชาชนไม่ใช่ของเรา เราเป็นเพียง
คนกลางที่รัฐบาลมอบหมายให้มาช่วยดำเนินการ ให้ประชาชนพอใจหรือ
ทำตามความต้องการของประชาชน ไม่มีการตั้งธงใด ๆ และในการดำเนินงาน
ต้องให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานในทุกขั้นตอนเท่าที่จะ
ทำได้ เพื่อให้ประชาชนได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องครบถ้วน โดยมีหลักวิชาการ
จากผู้เชี่ยวชาญ หรือองค์ความรู้และประสบการณ์ที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปมาประกอบ
เข้าด้วยกัน ที่สำคัญยิ่งนั้นจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริตต่อวิชาชีพของตน ไม่มีผลประโยชน์
แอบแฝง และทำให้เสร็จภายในเวลาที่กำหนด (ไม่สมบูรณ์ 100% แต่ทันการใช้งาน เสนอไปก่อนและบอก
ข้อจำกัดด้วย) เมื่อมีเวลาจึงค่อยทำให้สมบูรณ์มากขึ้น ซึ่งงานทุกอย่างจะสมบูรณ์ 100% จริง ๆ หายาก

ข้าราชการ คือ ผู้ใช้ประชาชน ไม่ใช่อำนาจผลประโยชน์

สำหรับแนวคิดและทัศนคติใน
การทำงานของผมนั้น สิ่งที่ผมยึดถือมาตลอด
ก็คือ ข้าราชการ คือ ผู้รับใช้ประชาชน ไม่ใช่
อำนาจผลประโยชน์ และทำงานทุกชิ้นที่
ได้รับมอบหมายให้เต็มกำลังความสามารถที่มี

สุดท้ายนี้ ผมขอฝากข้อคิดดี ๆ ที่ผม
ยึดถือและได้นำมาใช้ในการดำเนินชีวิตของผม
ก็คือ พระราชดำรัสของสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี (สมเด็จย่า) ที่ได้ทรงดำรัสไว้ว่า
“คนดีของฉันทรี จะต้องเป็นคนที่ไม่พูดปิด
ไม่สอพลอ ไม่อิจฉาริษยา ไม่คดโกง และ
ไม่มีความทะเยอทะยานอย่างบ้า ๆ แต่พยายาม
ทำหน้าที่ของตนเองให้ดีในขอบเขตของ
ศีลธรรม”



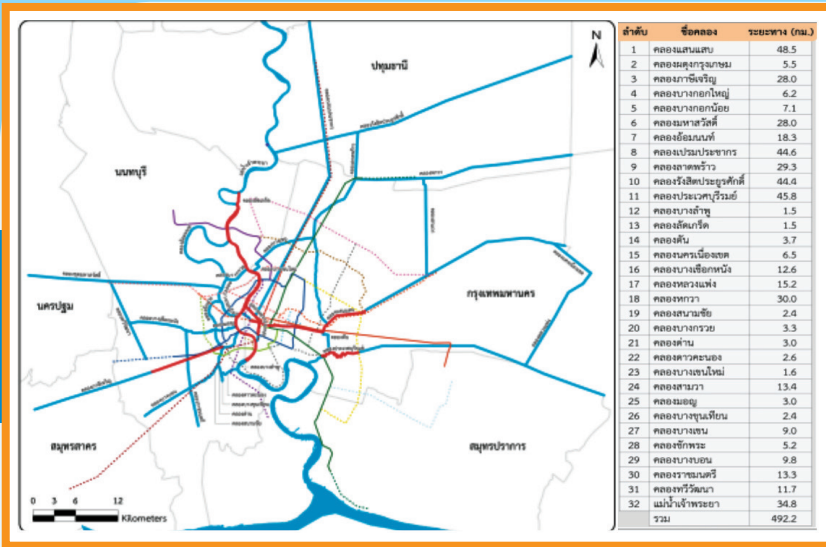


การพัฒนาการเดินทางเข้า-ออกท่าเรือโดยสาร เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางไปยังระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ๆ กรุงเทพมหานคร

โดย : กองจัดระบบการจราจรทางบก

กรุงเทพมหานครมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแหล่งน้ำสายหลักที่ใช้ในการดำรงชีวิตและการเดินทางสัญจร ต่อมาเมื่อเกิดขยายตัวของเมืองจึงมีการขุดคลอง เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางเดินทางสัญจรทางน้ำในคลองกับแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ทำให้เกิดรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถไฟ รถไฟฟ้า เป็นต้น เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็วและสามารถรองรับความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น แต่ในปัจจุบันกรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่ประสบปัญหาการจราจรหนาแน่น เนื่องจากมีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นจำนวนมาก ประกอบกับการเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะยังไม่มี ความครอบคลุมและเพียงพอ ดังนั้น การพัฒนาการเดินทางทางน้ำให้เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ๆ ตามแนวคิด **“ระบบขนส่งสาธารณะไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity)”** จึงเป็นการเพิ่มทางเลือกและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครได้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเสนอรูปแบบการพัฒนาการเดินทางทางน้ำที่สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและการพัฒนาพื้นที่สองฝั่งคลอง โดยผลการศึกษาพบว่า ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีแม่น้ำและคลองที่มีศักยภาพในการใช้เป็นเส้นทางเดินทางทางน้ำ 1 แม่น้ำ กับ 31 คลอง ดังแสดงในรูปที่ 1

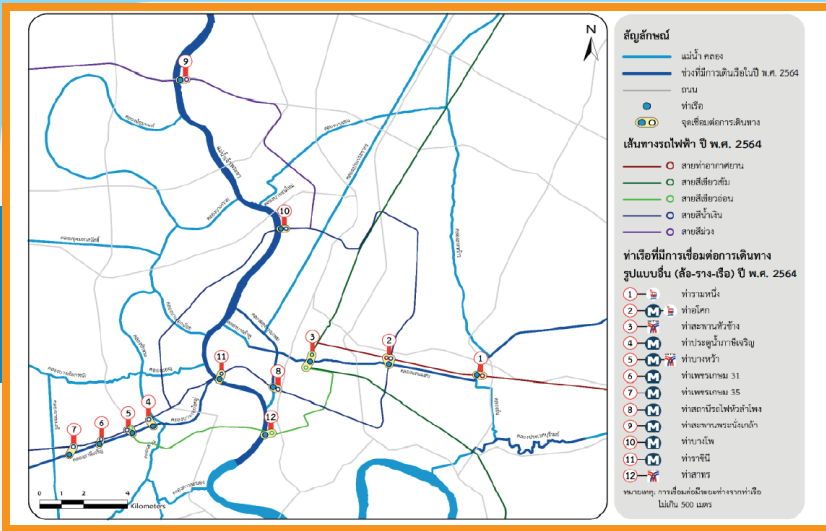


รูปที่ 1 แสดงเส้นทางการเดินทางทางน้ำที่มีศักยภาพในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

แม่น้ำเจ้าพระยามีการเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางทางน้ำกับคลองทั้ง 31 คลองข้างต้น มีระยะทางรวม 492 กิโลเมตร โดยปัจจุบันมีเส้นทางการเดินทางทางน้ำ จำนวน 6 เส้นทาง ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา คลองแสนแสบ คลองผดุงกรุงเกษม คลองภาษีเจริญ คลองประเวศบุรีรมย์ และคลองหุดมหาสวัสดิ์ รวมระยะทาง 77 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 15.6 ของโครงข่ายการเดินทางทางน้ำ มีท่าเรือโดยสารทั้งหมด 114 ท่า โดยมีท่าเรือโดยสารที่เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะแบบ ล้อ-ราง-เรือ ทั้งหมด 12 จุด ดังนี้

ตารางที่ 1 รายละเอียดจุดเชื่อมต่อท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะ

คลอง	ท่าเรือ	การเชื่อมต่อรถไฟฟ้า	
		เส้นทาง	สถานี
คลองแสนแสบ	1. ท่าเรือรามหนึ่ง	สายท่าอากาศยาน (ARL)	รามคำแหง
	2. ท่าเรืออโศก	สายสีน้ำเงิน (MRT)	เพชรบุรี
		สายท่าอากาศยาน (ARL)	มักกะสัน
คลองภาษีเจริญ	3. ท่าเรือสะพานหัวช้าง (ราชเทวี)	สายสีเขียวเข้ม (BTS)	ราชเทวี
		สายสีเขียวอ่อน (BTS)	สนามกีฬาแห่งชาติ
คลองมหาสวัสดิ์	4. ท่าเรือประตูน้ำภาษีเจริญ	สายสีน้ำเงิน (MRT)	บางไผ่
	5. ท่าเรือบางหว้า	สายสีน้ำเงิน (MRT)	บางหว้า
		สายสีเขียวอ่อน (BTS)	บางหว้า
คลองผดุงกรุงเกษม	6. ท่าเรือเพชรเกษม 31	สายสีน้ำเงิน (MRT)	เพชรเกษม 48
	7. ท่าเรือเพชรเกษม 35	สายสีน้ำเงิน (MRT)	ภาษีเจริญ
แม่น้ำเจ้าพระยา	8. ท่าเรือหัวลำโพง	สายสีน้ำเงิน (MRT)	หัวลำโพง
	9. ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า	สายสีม่วง (MRT)	สะพานพระนั่งเกล้า
	10. ท่าเรือบางโพ	สายสีน้ำเงิน (MRT)	บางโพ
	11. ท่าเรือราชินี	สายสีน้ำเงิน (MRT)	สนามไชย
	12. ท่าเรือสาทร (สะพานตากสิน)	สายสีเขียวอ่อน (BTS)	สะพานตากสิน



รูปที่ 2 แผนภาพเชื่อมต่อท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะ

ทั้งนี้ การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ๆ จำเป็นจะต้องพัฒนาท่าเรือโดยสารให้สามารถรองรับการใช้บริการและการเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางได้ สนข. จึงได้มีแนวคิดในการพัฒนาท่าเรือโดยสารเพื่อให้เกิดความสะดวกในการใช้บริการ รวมทั้งการพัฒนาและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ การสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ด้วยการพัฒนาเส้นทางเข้า-ออกท่าเรือโดยสารและเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ๆ การพัฒนาเพื่อผู้ใช้บริการทุกคน รวมทั้งผู้พิการ (Universal design) และ การสร้างพื้นที่สีเขียวเพื่อสร้างความร่มรื่น สร้างทัศนียภาพที่สวยงาม เป็นจุดพักระหว่างการรอใช้บริการที่ท่าเรือโดยสาร

จากการศึกษาของ สนข. พบว่า ท่าเรือโดยสารที่เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะแบบ ล้อ-ราง-เรือ ทั้ง 12 จุด มีสภาพปัญหาที่ต้องได้รับการพัฒนาแบ่งได้เป็น 4 ปัญหา คือ 1) ลักษณะทางกายภาพไม่เหมาะสมต่อการใช้งาน เช่น ทางเดินเท้าชำรุดเสียหาย ไม่มีทางลาด/ทางเดินสำหรับผู้พิการ ไม่มีหลังคาบริเวณทางเดิน เป็นต้น 2) ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ป้ายแนะนำเส้นทางเข้า-ออกท่าเรือโดยสาร ป้ายแนะนำเส้นทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ที่นั่งพักคอย กล้องวงจรปิด เป็นต้น 3) ภูมิทัศน์รอบท่าเรือโดยสารไม่สวยงาม เช่น ต้นไม้กีดขวางทางเดิน ไม่มีการจัดระเบียบร้านค้า/แผงลอย เป็นต้น และ 4) ไม่มีพื้นที่จอดรถ มีรายละเอียดของสภาพปัญหาและข้อเสนอแนะการพัฒนาท่าเรือโดยสาร ดังนี้

สภาพปัญหาของท่าเรือโดยสารในภาพรวม



ท่าเรือมีสภาพชำรุด

ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกและไม่รองรับคนพิการ

ถังขยะสกปรก กีดขวางไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย

ท่าเรือมีแสงสว่างไม่เพียงพอ

ป้ายแผนที่ ตารางเวลาถูกบดบัง

เป็นที่พักพิงของคนไร้ที่อยู่

รูปที่ 3 สภาพปัญหาของท่าเรือโดยสารในภาพรวม



รูปที่ 4 ตัวอย่างสภาพปัญหาของท่าเรือราม 1

จากสำรวจท่าเรือโดยสารที่เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะแบบ ล้อ-ราง-เรือ ทั้ง 12 จุด ได้มีข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น ได้แก่ การปรับปรุงลักษณะทางกายภาพ ทางเข้า-ออกท่าเรือ การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ป้ายแนะนำเส้นทางเข้า-ออกท่าเรือโดยสาร ป้ายแนะนำเส้นทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ที่นั่งพักคอย กล้องวงจรปิด เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 5

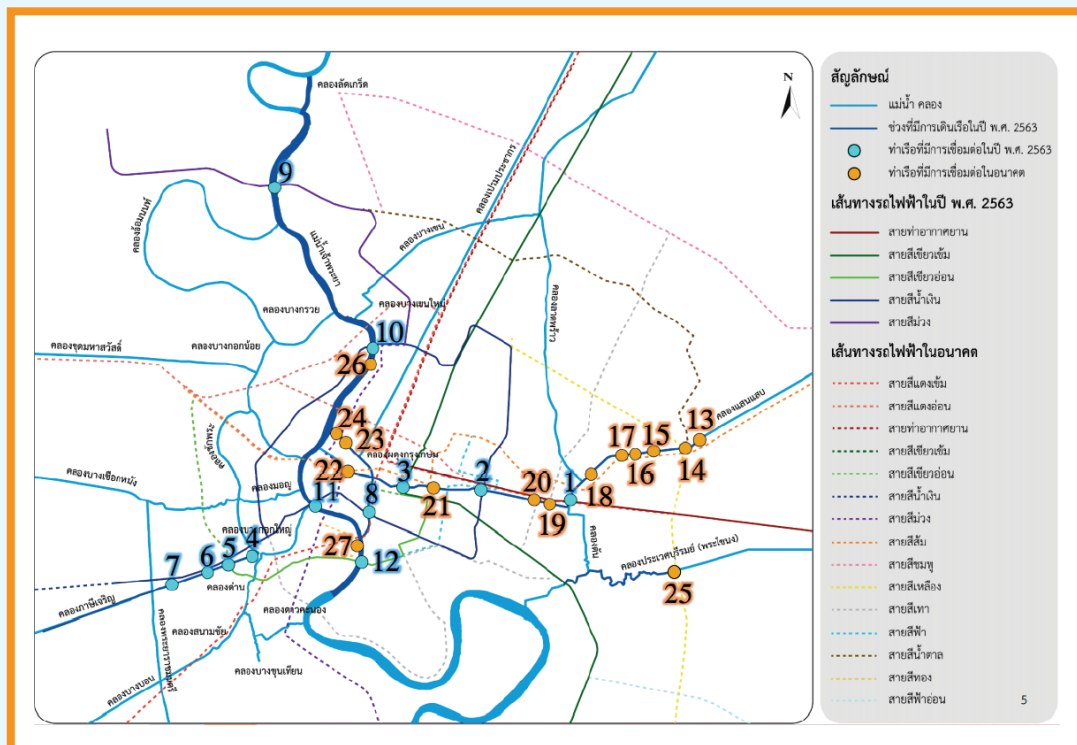


รูปที่ 5 ตัวอย่างสภาพปัญหาก่อน (Before) และหลัง (After) การพัฒนาท่าเรือราม 1



นอกจากนี้ ในการศึกษาได้เสนอแนะตำแหน่งท่าเรือโดยสารแห่งใหม่เพิ่มเติม เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายเส้นทาง การเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (W-MAP) กับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า (M-MAP) ในอนาคต ทั้งนี้ เมื่อรวมจุดเชื่อมต่อท่าเรือโดยสารกับโครงข่ายรถไฟฟ้าในอนาคตจะมีจุดเชื่อมต่อ ล้อ-ราง-เรือ รวม 27 จุด ดังรูปที่ 6 โดยมีเกณฑ์ในการกำหนดตำแหน่งท่าเรือโดยสารแห่งใหม่ดังนี้

- 1 การเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าในปัจจุบันและในอนาคต
- 2 เป็นตำแหน่งคลองที่มีจุดเชื่อมต่อกับถนนหรือซอยที่มีลักษณะเป็นสะพานข้ามคลอง
- 3 ผ่านพื้นที่อยู่อาศัยหรือพื้นที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นบริเวณริมฝั่งคลอง
- 4 ควรเป็นพื้นที่สาธารณะหรือสถานที่ของรัฐ โดยต้องไม่รบกวนพื้นที่เอกชนหรือพื้นที่ส่วนบุคคล
- 5 ตำแหน่งท่าเรือโดยสารควรมีสะพานสำหรับคนข้าม เพื่ออำนวยความสะดวกและสามารถรองรับผู้มาใช้บริการท่าเรือได้จากทั้งสองฝั่งคลอง
- 6 เป็นท่าเรือโดยสารเดิมที่เคยมีการให้บริการการเดินทางทางน้ำหรือท่าเรือของวัดที่มีศักยภาพในการพัฒนา เป็นท่าเรือโดยสาร โดยเฉพาะท่าเรือของวัดส่วนใหญ่จะมีพื้นที่สำหรับเป็นจุดจอดรถยนต์ได้
- 7 การเลือกตำแหน่งท่าเรือจากหน่วยงานภาครัฐที่เคยมีการศึกษาในอดีต
- 8 การลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนในพื้นที่ชุมชนริมน้ำ เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการพิจารณาตำแหน่งท่าเรือโดยสารที่เหมาะสม



รูปที่ 6 จุดเชื่อมต่อ ล้อ-ราง-เรือ ในปัจจุบันและในอนาคต



การจัดกลุ่มความสำคัญ สถานีรถไฟฟ้า ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล)

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

สถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) มีจำนวนสถานีทั้งสิ้น 381 สถานี (พิจารณาจากสถานีของรถไฟฟ้าแต่ละสายแม่เป็นสถานีร่วม) ในการที่จะพิจารณาความจำเป็นเร่งด่วนในการจัดทำแผนการพัฒนาหรือปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเชื่อมต่อการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นภายในสถานีหรือภายนอกสถานี จึงต้องมีการจัดกลุ่มความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้าแต่ละสถานี โดยพิจารณาจากปัจจัยและเกณฑ์ต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับการใช้งานและการรับรู้ของผู้โดยสารรถไฟฟ้าในปัจจุบัน

ปัจจัยที่นำมาใช้ในการพิจารณาจัดกลุ่มความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้ามียู่ 5 ปัจจัย ได้แก่

- 1 ปริมาณผู้ใช้งานสถานีต่อวันในปี พ.ศ. 2580 พิจารณาจากจำนวนผู้โดยสารขึ้นและลง เป็นจำนวนผู้ใช้งานที่สถานีต่อวันในปี พ.ศ. 2580 ซึ่งเป็นปีที่คาดการณ์ว่ารถไฟฟ้าทุกสายเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ (แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) มีระยะเวลา 20 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2553 - พ.ศ. 2572)
- 2 การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลักอื่น ๆ ในรัศมี 500 เมตร พิจารณาจากจำนวนของระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกับสถานีภายในระยะรัศมี 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้า โดยระบบขนส่งสาธารณะที่นำมาพิจารณา ได้แก่ รถโดยสารหมวด 4 รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า รถไฟ เรือโดยสารคลองและแม่น้ำ BRT อาคารจอดแล้วจร สถานีขนส่ง และท่าอากาศยาน
- 3 ความหนาแน่นประชากรรอบสถานี พิจารณาจากความหนาแน่นของประชากรรายแขวงที่สถานีรถไฟฟ้าตั้งอยู่
- 4 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม พิจารณาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมที่สถานีรถไฟฟ้าตั้งอยู่
- 5 จำนวนสถานีที่สำคัญในรัศมี 500 เมตร พิจารณาจากจำนวนสถานีที่สำคัญรอบสถานีในรัศมี 500 เมตร

แต่ละปัจจัยมีเกณฑ์พิจารณาเพื่อให้คะแนนอีกปัจจัยละ 5 เกณฑ์ คะแนนเต็มแต่ละเกณฑ์คือ 5 คะแนน รวมคะแนนเต็มในการจัดกลุ่มความสำคัญคือ 25 คะแนน



ปัจจัย	เกณฑ์การให้คะแนน				
	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	4 คะแนน	5 คะแนน
ปริมาณผู้ใช้งานสถานี ต่อวันในปี พ.ศ. 2580	< 25,000 คน/วัน (S)	25,000 - 50,000 คน/วัน (M)	50,000 - 75,000 คน/วัน (M)	100,000 - 75,000 คน/วัน (L)	> 100,000 คน/วัน (L)
การเชื่อมต่อกับระบบ ขนส่งหลักอื่น ๆ ในรัศมี 500 เมตร (รูปแบบระบบ ขนส่งมวลชนอื่น ๆ ได้แก่ รถไฟฟ้า รถไฟ เรือ สถานีขนส่ง BRT)	มีเพียงรถโดยสาร หมวด 4 ให้บริการ	มีรถโดยสาร ประจำทาง หมวด 1 ให้บริการ	มีการเชื่อมต่อกับ ระบบขนส่งมวลชน มีการเชื่อมต่อกับระบบ ขนส่งมวลชนอื่น ๆ อีก 1 รูปแบบหรือ รถไฟฟ้า 1 สาย หรือสถานีตั้งอยู่ใกล้ ทางแยกที่เชื่อมต่อ รถโดยสารประจำทาง ได้หลายทิศทาง หรือมีอาคารจอดแล้ว จรให้บริการ	มีการเชื่อมต่อกับระบบ ขนส่งมวลชนอื่น ๆ อีก 2 รูปแบบ หรือเชื่อมต่อกับ รถไฟฟ้าอีก 2 สาย	มีการเชื่อมต่อกับระบบ ขนส่งมวลชนอื่น ๆ อีก 3 รูปแบบ หรือเชื่อมต่อกับ รถไฟฟ้าอีก 3 สาย หรือเชื่อมต่อกับท่า อากาศยาน
ความหนาแน่นประชากร	<2,500 คน/ตร.กม.	5,000 - 2,500 คน/ตร.กม.	5,000 - 7,500 คน/ตร.กม.	7,500 - 10,000 คน/ตร.กม.	> 10,000 คน/ตร.กม.
การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ผังเมืองรวม)	อื่น ๆ	สีเหลือง - ที่อยู่ อาศัยหนาแน่น น้อย	สีส้ม - ที่อยู่อาศัย หนาแน่น ปานกลาง	สีน้ำเงิน - สถาบันราชการ การสาธารณสุข และสาธารณูปการ	สีน้ำตาล - ที่อยู่อาศัย หนาแน่นมาก หรือสีแดง - พื้นที่พาณิชย์กรรม
จำนวนสถานที่สำคัญ ในรัศมี 500 เมตร (โรงเรียน โรงพยาบาล สถานีราชการ ศูนย์การค้า ตลาด สวนสาธารณะ)	0 - 1 สถานที่	2 - 3 สถานที่	4 - 5 สถานที่	6 - 7 สถานที่	≥ 8 สถานที่

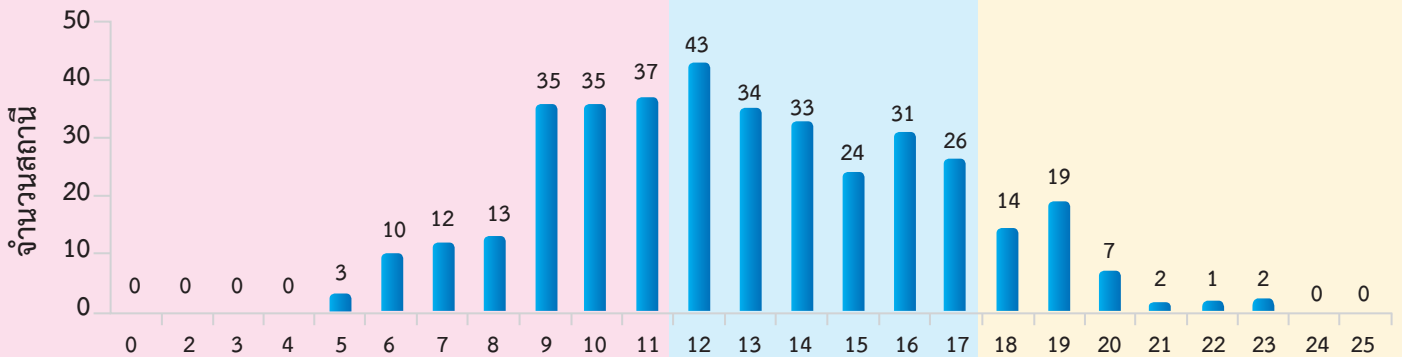
ที่มา : บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)

จากสถานีทั้ง 381 สถานี ได้พิจารณาแบ่งสถานีออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ สถานีทั่วไป สถานีสำคัญ และสถานีสำคัญมาก โดยกำหนดช่วงคะแนนปัจจัยรวมของแต่ละกลุ่มไว้ ดังนี้

- 1) สถานีทั่วไป คือสถานีที่มีคะแนนปัจจัยรวมอยู่ในช่วง 0 - 11 คะแนน จำนวน 145 สถานี
- 2) สถานีสำคัญ คือสถานีที่มีคะแนนปัจจัยรวมอยู่ในช่วง 12 - 17 คะแนน จำนวน 191 สถานี
- 3) สถานีสำคัญมาก คือสถานีที่มีคะแนนปัจจัยรวมอยู่ในช่วง 18 - 25 คะแนน หรือมีการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน จำนวน 45 สถานี



ความถี่คะแนนการจัดกลุ่มสถานี



ที่มา : บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

แต่ทั้งนี้ เนื่องจากสถานีที่มีการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานจะถูกพิจารณาให้เป็นสถานีสำคัญมาก ไม่ว่าจะสถานีนั้นจะมีคะแนนเท่าใดก็ตาม รวมไปถึงบางสถานีที่เป็นสถานีร่วม เช่น สถานีกลางบางซื่อ ก็จะถูกพิจารณาเลือกระดับความสำคัญที่สูงที่สุดจากคะแนนในแต่ละสายที่ประเมินได้ จึงสรุปจำนวนสถานีของแต่ละกลุ่มความสำคัญได้ ดังนี้

กลุ่มสถานี	จำนวนสถานี
สถานีทั่วไป	14 สถานี
สถานีสำคัญ	185 สถานี
สถานีสำคัญมาก	52 สถานี

ที่มา : บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

ผลจากการจัดกลุ่มความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนี้ สามารถนำไปพิจารณา ร่วมกับการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้า เพื่อพิจารณาออกแบบหรือปรับปรุง เกณฑ์มาตรฐานต่าง ๆ โดยการกำหนดมาตรฐานหรือเกณฑ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่สถานีแต่ละกลุ่มควรมี และการกำหนดแผนการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในระยะเร่งด่วน ระยะกลางและระยะยาว เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป



แผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟพร้อม กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorways - Railways Masterplan : MR-Map)

โดย : สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

ความเป็นมา

นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณาจัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อบูรณาการระหว่างระบบรางและถนนในการพัฒนาโครงข่ายให้เป็นระบบเชื่อมโยงโครงข่ายภายในประเทศและต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งปลัดกระทรวงคมนาคม (นายชยธรรม์ พรหมศร) ในคราวดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้พิจารณากำหนดกรอบแนวคิดเบื้องต้นของ MR-Map และขับเคลื่อนการดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการเพิ่มเติมให้กระทรวงคมนาคม (คค.) นำนโยบาย MR-Map ไปสู่การปฏิบัติอย่างแท้จริง เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน ซึ่งในการศึกษาต้องพิจารณาประเด็นการกระจายความเจริญสู่พื้นที่ใหม่ รวมถึงการแก้ไขปัญหาด้านต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์

กระทรวงคมนาคม ได้มีคำสั่ง ที่ 326/2563 สั่ง ณ วันที่ 13 พฤษภาคม 2563 แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟพร้อมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยในการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 3/2563 เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2563 ที่ประชุมมอบหมายให้กรมทางหลวง (ทล.) ดำเนินงานศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การลงทุนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง และรับทราบกรอบระยะเวลา (Time line) การดำเนินงาน MR-Map ซึ่งกำหนดให้

กรมทางหลวง ดำเนินงานศึกษา ให้แล้วเสร็จภายในปี 2564 ซึ่งกรมทางหลวงได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาได้แก่ บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด และ บริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2564 วงเงิน 15 ล้านบาท เพื่อศึกษาความเหมาะสมและจัดทำแผนบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวงและระบบราง ได้แก่ โครงข่ายรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ และทางรถไฟสายใหม่ เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกพื้นที่ของประชาชน



แนวคิดการจัดทำแผน MR-Map

แนวคิดในการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) โดยทบทวนแผนที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี เส้นทางรถไฟปัจจุบัน แผนพัฒนารถไฟทางคู่ รถไฟทางคู่สายใหม่ และรถไฟความเร็วสูง และพิจารณาถึงความสอดคล้องตามยุทธศาสตร์ชาติที่จะเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่เขตเศรษฐกิจ เช่น เขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษใหม่บริเวณชายแดน (SEZ) เป็นต้น รวมทั้งเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคมขนส่งระหว่างเมืองหลักในภูมิภาคต่าง ๆ ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ โดยการศึกษา MR-Map จะพิจารณาให้เกิดการบูรณาการการใช้พื้นที่ร่วมกันในเส้นทางที่เป็นไปได้ให้เกิดประสิทธิภาพ ลดการเวนคืน ลดผลกระทบ การแบ่งแยกชุมชน เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและประตูการค้า แก้ปัญหาจราจร ลดปัญหาการเกิดคอขวดของการเดินทางทั้งระบบถนน และระบบรางของทั้งประเทศ

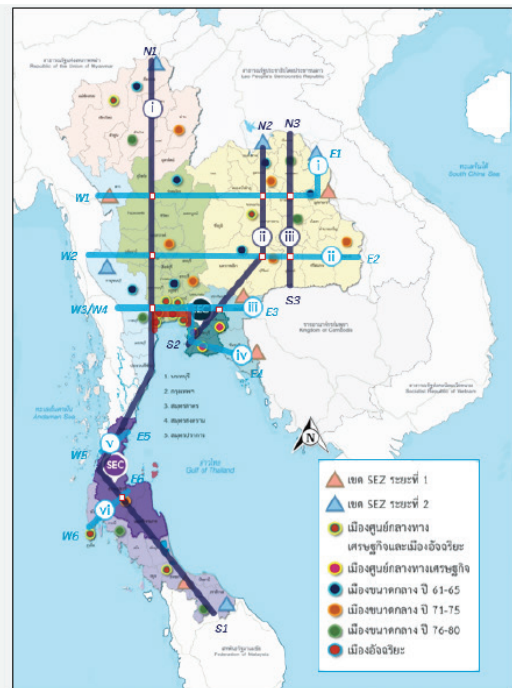
การพิจารณากำหนดรูปแบบแนวเส้นทาง

สำหรับการกำหนดรูปแบบแนวเส้นทาง จะใช้รูปแบบเส้นทางรถไฟเดิม แผนการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ และความหนาแน่นของชุมชนบริเวณเขตทางรถไฟปัจจุบัน เป็นเกณฑ์การกำหนดรูปแบบแนวเส้นทาง โดยพิจารณาตามความเหมาะสมว่าจะมีการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟอยู่ในแนวเส้นทางเดียวกัน หรือพัฒนาในลักษณะแยกจากเส้นทางรถไฟเดิมเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนในพื้นที่

แผน MR-MAP ตามนโยบาย



ความสอดคล้องกับการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ



รูปที่ 1 แนวเส้นทาง MR-Map ตามนโยบายและความสอดคล้องตามยุทธศาสตร์ชาติ



จากงานศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR Map) ของกรมทางหลวง ได้มีการร่างกำหนดแนวเส้นทางโดยมีระยะทางรวม 6,540 กิโลเมตร ประกอบด้วยเส้นทางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับเส้นทางระบบราง 4,480 กิโลเมตร เส้นทางเฉพาะทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 1,710 กิโลเมตร และเส้นทางระบบราง 350 กิโลเมตร โดยปัจจุบันงานศึกษาอยู่ในขั้นตอนการศึกษาเพื่อจัดทำโครงข่ายในเบื้องต้น และคัดเลือกโครงการนำร่องเพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น ซึ่งตามกรอบแผนการพัฒนา ได้มีการกำหนดแนวเส้นทาง จำนวน 10 เส้นทาง ดังนี้

1 เส้นทาง MR1 ตาก (ด่านแม่สอด) - นครพนม (ด่านนครพนม) ประกอบด้วยช่วงสายทาง (1) ด่านแม่สอด - ตาก (2) ตาก - พิษณุโลก (3) พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ (หล่มสัก) (4) เพชรบูรณ์ (หล่มสัก) - ขอนแก่น และ (5) ขอนแก่น - มุกดาหาร - นครพนม (ด่านนครพนม) ระยะทางรวม 1,020 กิโลเมตร

2 เส้นทาง MR2 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์) - อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพแห่งที่ 6) ประกอบด้วยช่วงสายทาง (1) กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์) - นครสวรรค์ (2) นครสวรรค์ - ชัยภูมิ (3) ชัยภูมิ - นครราชสีมา และ (4) นครราชสีมา - อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพแห่งที่ 6) ระยะทางรวม 980 กิโลเมตร

3 เส้นทาง MR3 กาญจนบุรี (ด่านน้ำพุร้อน) - สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ) ประกอบด้วยช่วงสายทาง (1) ด่านน้ำพุร้อน - กาญจนบุรี (2) จตุโชติ - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) (3) วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) - ปราชินบุรี และ (4) ปราชินบุรี - อรัญประเทศ ระยะทางรวม 312 กิโลเมตร

4 เส้นทาง MR4 ชลบุรี - ตราด (ด่านคลองใหญ่) ประกอบด้วยช่วงสายทาง (1) ชลบุรี - ระยอง และ (2) ระยอง - ตราด (ด่านคลองใหญ่) ระยะทางรวม 293 กิโลเมตร

5 เส้นทาง MR5 ชุมพร - ระนอง ระยะทางรวม 96 กิโลเมตร

6 เส้นทาง MR6 ภูเก็ต - สุราษฎร์ธานี ระยะทางรวม 185 กิโลเมตร

7 เส้นทาง MR7 เชียงราย (ด่านเชียงของ) - สงขลา (ด่านชายแดนมาเลเซีย) ประกอบด้วยช่วงสายทาง (1) ด่านเชียงของ - เชียงราย (2) ด่านแม่สาย - เชียงราย (3) เชียงราย - เชียงใหม่ (4) เชียงใหม่ - พิษณุโลก (5) พิษณุโลก - นครสวรรค์ (6) นครสวรรค์ - นครปฐม (7) นครปฐม - ชะอำ (8) ชะอำ - ชุมพร (9) ชุมพร - สุราษฎร์ธานี (10) สุราษฎร์ธานี - สงขลา (11) สงขลา - ด่านสะเดา และ (12) สงขลา - นราธิวาส ระยะทางรวม 2,125 กิโลเมตร

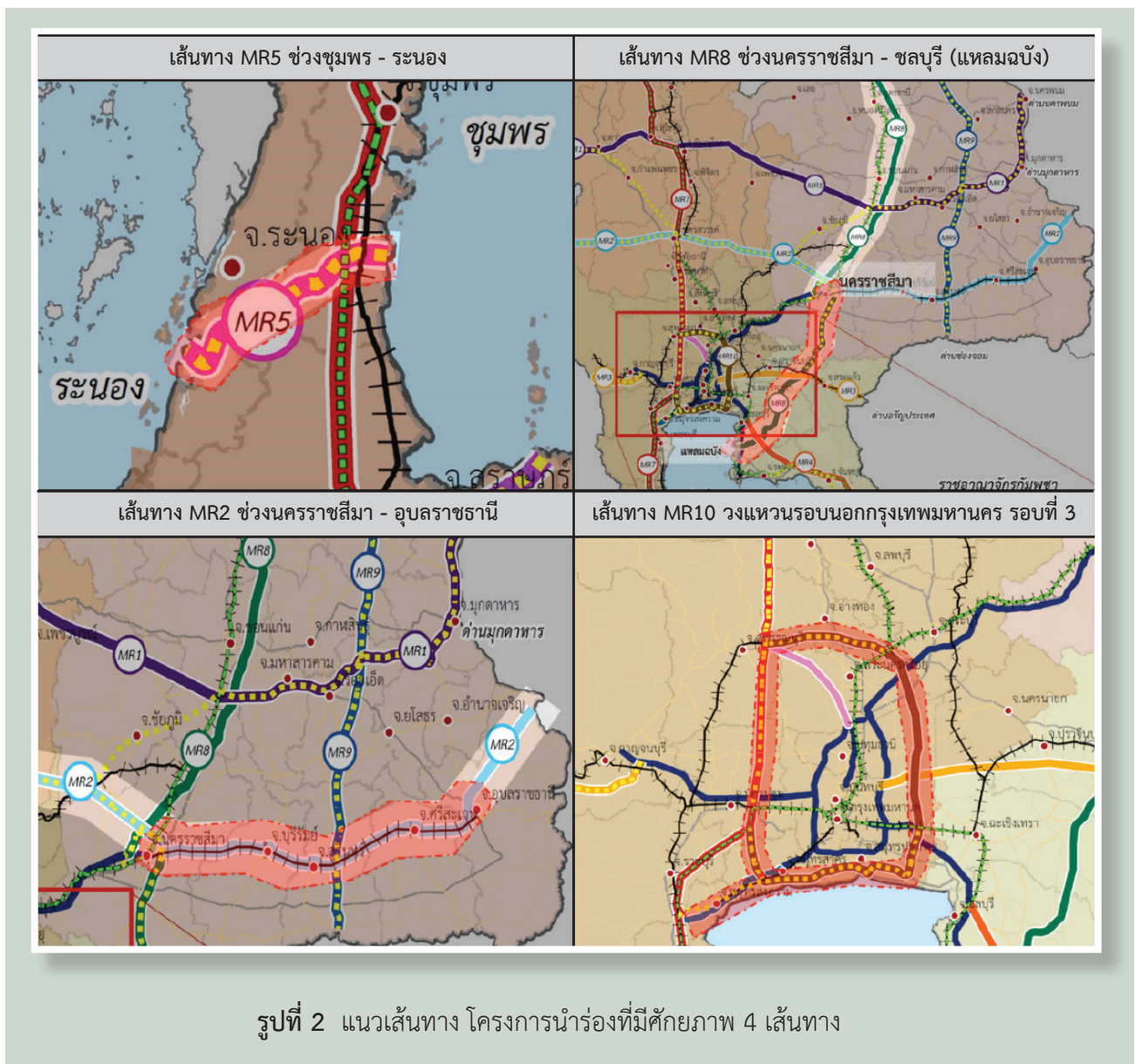
8 เส้นทาง MR8 หนองคาย (ด่านหนองคาย) - ชลบุรี (แหลมฉบัง) ประกอบด้วยช่วงสายทาง (1) ขอนแก่น - หนองคาย (ด่านหนองคาย) (2) นครราชสีมา - ขอนแก่น (3) นครราชสีมา - ปราชินบุรี และ (4) ปราชินบุรี - ชลบุรี (แหลมฉบัง) ระยะทางรวม 666 กิโลเมตร

9 เส้นทาง MR9 บึงกาฬ (ด่านบึงกาฬ) - สุรินทร์ (ด่านช่องจอม) ประกอบด้วยช่วงสายทาง (1) บึงกาฬ (ด่านบึงกาฬ) - ร้อยเอ็ด และ (2) ร้อยเอ็ด - สุรินทร์ (ด่านช่องจอม) ระยะทางรวม 470 กิโลเมตร



10 เส้นทาง MR10 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 ระยะทางรวม 319 กิโลเมตร โดยได้พิจารณา 4 โครงการนำร่องที่มีศักยภาพ ได้แก่

- ① เส้นทาง MR5 ชุมพร - ระนอง ระยะทาง 108 กิโลเมตร โดยการศึกษาจะสอดคล้องกับแนวทางการศึกษาความเหมาะสมโครงการ Landbridge ของกระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อเชื่อมโยงระหว่างฝั่งทะเลอันดามัน - อ่าวไทย ให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางเรือในภูมิภาค
- ② เส้นทาง MR8 หนองคาย (ด่านหนองคาย) - แหลมฉับ ช่งนครราชสีมา - แหลมฉับ ระยะทาง 288 กิโลเมตร โดยเบื้องต้นกรมทางหลวงคาดว่าจะพัฒนาโครงการนี้จะประกอบด้วย ด่านเข้า - ออก 10 แห่ง ทางแยกต่างระดับ 11 แห่ง อุโมงค์ 3 แห่ง และ Rest Area 8 แห่ง
- ② เส้นทาง MR9 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์) - อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพแห่งที่ 6) ช่งนครราชสีมา - อุบลราชธานี ระยะทาง 440 กิโลเมตร โดยเบื้องต้นกรมทางหลวงคาดว่าจะพัฒนาจะประกอบด้วย ด่านเข้า - ออก 10 แห่ง ทางแยกต่างระดับ 9 แห่ง และ Rest Area 8 แห่ง
- ④ เส้นทาง MR10 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 ระยะทางรวม 319 กิโลเมตร





ตามแผนการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) กรมทางหลวง คาดว่าจะศึกษาแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2564 จากนั้นจะนำเสนอ คค. เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป หลักการของแผนพัฒนาโครงข่าย MR-Map นั้นจะเป็นการบูรณาการแผนพัฒนามอเตอร์เวย์ร่วมกับแผนพัฒนาทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาจราจร ลดคอขวดของการเดินทางทั้งทางถนนและทางราง เพิ่มความสะดวก และความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า รวมถึงการลดพื้นที่การเวนคืนที่ดินของประชาชนและลดการแบ่งแยกชุมชน อีกทั้งหลักการดังกล่าวนี้จะช่วยแก้ปัญหาโครงข่ายระบบคมนาคม ลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงาน ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการของโครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น โครงการของกรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แก่ การพัฒนาวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 การบูรณาการโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี วงแหวนฯ รอบที่ 3 กับโครงการมอเตอร์เวย์สายกาญจนาภิเษก-สระแก้ว และยังช่วยแก้ไขปัญหาเส้นทางรถไฟที่วิ่งผ่านเขตชุมชนเมืองทำให้เกิดปัญหาการจราจรและการแบ่งแยกพื้นที่ ได้แก่ โครงการรถไฟทางคู่สายมาบะเปาะ-ชุมทางถนนจิระ ช่วงผ่านตัวเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา รวมถึงยังช่วยให้การขนส่งสินค้าทางรางเป็นไปด้วยความสะดวก และลดปัญหาการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่พื้นที่ในเขตเมืองใหญ่อีกด้วย



รูปที่ 3 แนวเส้นทางการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟ และรถไฟความเร็วสูง ในเขตทางเดียวกัน

โดยที่ผ่านมาได้มีการประชุมขับเคลื่อนการศึกษาแผนพัฒนาโครงข่าย MR-Map ไปทั้งหมด 3 ครั้งเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2564 วันที่ 16 มีนาคม 2564 และวันที่ 12 กรกฎาคม 2564 โดยนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานในการประชุม ซึ่งการประชุมครั้งล่าสุดท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มีข้อสั่งการให้เพิ่มการศึกษาเส้นทางนำร่องเส้นทางเชื่อมระหว่างเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) - เส้นทาง MR5 (ชุมพร - ระนอง) และเน้นย้ำให้กรมทางหลวงเน้นหลักการของโครงการแผนพัฒนาโครงข่าย MR-Map โดยเฉพาะกรณีเส้นทางที่ต้องเลี่ยงการเข้าเขตเมือง เพื่อลดปัญหาเรื่องการเวนคืนที่ดินของประชาชน รวมถึงต้องมีการวางแผนการเชื่อมต่อโครงข่ายเส้นทาง MR-Map กับพื้นที่เขตเมืองให้เชื่อมต่อได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาข้อมูลรูปแบบเส้นทางรถไฟในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาเพื่อบูรณาการเชื่อมต่อโครงข่ายเส้นทาง MR-Map โดยเน้นการใช้ประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก พร้อมเน้นย้ำให้มีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นต้น รวมทั้งการดำเนินงานต้องอยู่ในกรอบระยะเวลาที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนต่อไป



การแบ่งปันข้อมูล (Data Sharing)

โดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร



Data Sharing คืออะไร

เราทุกคนรับรู้ว่ามี Data สำคัญมากขึ้นเรื่อย ๆ แต่ความสามารถในการนำ Data ที่เรามีอยู่ไปทำอะไรได้บ้าง และ Data เหล่านั้นจะช่วยให้การทำงาน การวางแผน งานของเราดีขึ้นหรือขายของมากขึ้นได้อย่างไร (ทุกวันนี้ เรานั่งทับ Data ไว้เฉย ๆ ซึ่งก็เปรียบเหมือน Data เป็น กระจดาชเปล่า ๆ แต่ถ้าเรารู้ว่ากระจดาชเปล่า ๆ ก็มีประโยชน์ได้ ถ้ารู้วิธีการพับให้เป็นถุง เราก็จะได้ถุงกระจดาชไปใส่ กล้วยทอด ซึ่งมีประโยชน์ขึ้นมาทันที

การแบ่งปันข้อมูล (Data Sharing) คือ การนำข้อมูล ความรู้ ประสบการณ์ หรือจากการค้นคว้า ไปบอกต่อยังผู้อื่น ในปัจจุบันการแบ่งปันหรือที่เราเรียกติดปากว่า “แชร์ (Share)” สามารถทำได้ง่าย และกลายเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันไปแล้ว เช่น การแชร์รูปภาพ บนเฟซบุ๊ก การแชร์วิดีโอบนยูทูป การแชร์ตำแหน่งที่ตั้ง เป็นต้น





การแบ่งปันความรู้ต่าง ๆ จะต้องมีการอ้างถึงแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นด้วย เพื่อไม่เป็นการลอกเลียน หรือนำความคิดของผู้อื่นไปเป็นของตนเอง



Data Sharing กับเครือข่ายสังคมออนไลน์

เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) เป็นเครือข่ายสังคมสำหรับผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ต โดยเป็นแหล่งรวมผู้ที่มีความสนใจในกิจกรรมลักษณะเดียวกันเข้ามาไว้ด้วยกัน ช่วยให้สามารถติดต่อสื่อสาร แบ่งปันข้อมูลซึ่งกันและกันผ่านสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media)

ผู้ใช้งานจำเป็นต้องเรียนรู้วิธีการแบ่งปันข้อมูลที่ปลอดภัยเพื่อป้องกันภัยที่มาจากเครือข่ายสังคมออนไลน์ ดังต่อไปนี้



ก่อนโพสต์ข้อมูลใด ๆ ควรมีการตรวจสอบให้รอบคอบ เพราะผู้อื่นสามารถเข้าถึงข้อมูลได้



ระวังการคลิกลิงก์ (Link) หรือข้อความที่แชร์ต่อมาจากผู้อื่น เพราะอาจนำไปสู่ไวรัส หรือการโจรกรรมข้อมูล



คัดกรองผู้ที่ขอเข้ามาเป็นเพื่อน หรือเชื่อมโยงกับเรา หรือหลีกเลี่ยงการตอบรับคนแปลกหน้า เพราะอาจเป็นมิจฉาชีพแอบแฝงตัวมา



ตั้งค่าความเป็นส่วนตัวของข้อมูลสำคัญ ๆ เช่น หมายเลขโทรศัพท์มือถือ วันเดือนปีเกิด เลขบัตรประจำตัวประชาชน เลขบัตรเครดิต ตำแหน่งที่อยู่ เป็นต้น



ใช้วิจารณญาณในการรับชมข่าวสารต่าง ๆ อย่าเชื่อข้อมูลที่เผยแพร่มาในทันที เพราะอาจเป็นข้อมูลเท็จ หรือข้อมูลที่เผยแพร่มานานแล้ว



ดูแลการใช้งานเครือข่ายสังคมออนไลน์ของบุตรหลานอย่างใกล้ชิด สอนให้บุตรหลานใช้งานอย่างถูกวิธี และระมัดระวังภัยจากเครือข่ายสังคมออนไลน์อยู่เสมอ



ข้อดีของสื่อสังคมออนไลน์

- สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกันได้
- ประหยัดค่าใช้จ่ายในการติดต่อสื่อสาร สะดวกรวดเร็ว
- ช่วยสร้างผลงาน และรายได้ให้แก่ผู้ใช้งาน
- เป็นสื่อแนะนำผลงานของตนเอง
- ใช้เป็นสื่อในการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ บริการลูกค้า สร้างความเชื่อมั่นให้กับลูกค้า
- เป็นคลังความรู้ขนาดย่อม สามารถซักถาม เสนอแนะ แสดงความคิดเห็น แลกเปลี่ยนข้อมูล



ข้อเสียของสื่อสังคมออนไลน์

- ขอเว็บไซต์ให้บริการบางเว็บไซต์อาจจะเปิดเผยข้อมูลส่วนตัวของเรา
- มีมีจฉาชีพแฝงตัวเพื่อหลอกลวงจำนวนไม่น้อย
- เป็นแหล่งละเมิดลิขสิทธิ์ ผิดกฎหมาย ทำให้ผู้สร้างผลงานตัวจริงเสียผลประโยชน์ของสื่อสังคมออนไลน์



Data Sharing กับการพัฒนาองค์กร

เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 สำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สดช.) ได้จัดสัมมนา Innovation Live Forum ครั้งที่ 2 ในหัวข้อ “EMPOWERING DATA SHARING Making Impact with DATA” เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐ และประชาชน ได้เห็นถึงประโยชน์และความสำคัญของ DATA Sharing และการใช้ข้อมูลให้เป็นประโยชน์ร่วมกัน รวมถึงคาดหวังให้หน่วยงานภาครัฐได้เตรียมการวางแผนในการดำเนินงานเพื่อ Transform ระบบเดิมสู่การทำงานโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล



มีผู้ร่วมเสวนาประกอบด้วย ศาสตราจารย์วันประชา เขาวลิตวงศ์ ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายบริหารข้อมูลและดาต้า อนาคติกส์ ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ปิยะบุตร บุญอร่ามเรือง อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และนายธัชพล โปษยานนท์ กรรมการผู้จัดการบริษัท Palo Alto Networks Thailand and Indochina ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการเชื่อมโยงข้อมูลในภาครัฐ ดังนี้

ศ.ดร.วันประชา กล่าวว่า ธปท. เป็นผู้ใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ ไม่ใช่เฉพาะข้อมูลสถาบันการเงิน แต่มีข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ ของประเทศที่ได้รับจากหน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงาน เช่น ข้อมูลสถานะแรงงาน การส่งออก อัตราการว่างงาน กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ ธปท. จะนำมาวิเคราะห์และเป็นข้อมูลประกอบในการประชุมของคณะกรรมการนโยบายการเงิน เพื่อกำหนด นโยบายการปรับลดหรือขึ้นดอกเบี้ยหรือนำมาใช้ในการดูแลเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งในอนาคตหากหน่วยงานภาครัฐสามารถนำข้อมูล มาเก็บไว้ที่คลาวด์กลางภาครัฐ (Government Data Center and Cloud service : GDCC) ก็จะส่งผลให้การดำเนินงานของ ธปท. ในการใช้ข้อมูลมีความรวดเร็วและสะดวกมากขึ้น

ส่วนการแชร์ข้อมูลหรือ Data Sharing นั้น ธปท. มีการแชร์ข้อมูลอยู่แล้ว โดยส่วนใหญ่เป็นข้อมูลทางด้านสถิติ ซึ่งบางครั้ง ไม่ตรงกับความต้องการของประชาชน หาก GDCC หรือ คณะกรรมการภาครัฐสามารถกำหนดนโยบายหรือกรอบทิศทางการแชร์ ข้อมูลที่คำนึงถึงความต้องการของประชาชนเป็นหลัก จะทำให้ประชาชนเข้าใจและใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่ได้รับ รวมถึงพร้อม ให้ความร่วมมือ เมื่อต้องให้ข้อมูลกับภาครัฐ ส่งผลให้ภาครัฐสามารถกำหนดหรือออกนโยบายได้ตรงต่อความต้องการของประชาชน อย่างแท้จริง

ผศ.ดร.ปิยะบุตร ได้กล่าวว่า หน่วยงานต่าง ๆ เริ่มเข้าใจถึงการแชร์และการใช้ข้อมูล แต่ยังไม่มีความเข้าใจในกระบวนการ ทางกฎหมาย เช่น สามารถนำข้อมูลมาไว้บนคลาวด์ได้หรือไม่ การเชื่อมโยงข้อมูลหรือการใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างหน่วยงาน สามารถทำได้มากน้อยเพียงใด ซึ่ง 2 ปีที่ผ่านมา ได้มีพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 พ.ร.บ.คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 และ พ.ร.บ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562 มารองรับการใช้ Data Sharing แล้ว โดยเฉพาะ พ.ร.บ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562 ได้กำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดชุดข้อมูล (Data Catalog) สำคัญที่สามารถเปิดเผยข้อมูล (Open Data) ได้





ทั้งนี้ ในการกำหนดนโยบายในการใช้ชุดข้อมูล (Data Catalog) การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ภาครัฐควรคำนึงถึงกระบวนการใน 3 ประเด็น ดังนี้

- ① นโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ ภาครัฐจะต้องดำเนินการตามกรอบของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 และ พ.ร.บ. คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 เป็นสำคัญ
- ② การนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในกรณีที่สามารถทำให้เกิดค่าตอบแทน จะต้องทำสัญญาระหว่างผู้ให้ข้อมูลและผู้ใช้ข้อมูลอย่างถูกต้องและเหมาะสม
- ③ การเปิดเผยข้อมูล (Open Data) ภาครัฐจะต้องกำหนดชุดข้อมูลที่สามารถเปิดเผยได้ โดยต้องตรวจสอบชั้นความลับของข้อมูล (Data Classification) และกำหนดดิสทริบิวชันในการเข้าถึงชุดข้อมูล (Data Catalog)

ดร.รัชพล ได้กล่าวว่า ข้อมูลที่มีประโยชน์และมีปริมาณมากส่วนใหญ่มาจากภาครัฐ ดังนั้น ข้อมูลพื้นฐานจึงควรมีความแม่นยำ มีคุณภาพและมีคุณค่า ในส่วนภาคเอกชนมีการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในด้านธุรกิจทุกภาคส่วน เช่น ภาคการเงินมีการเปิดเผยและการแบ่งปันข้อมูล (Open Banking) เพื่อเป็นข้อมูล ในการกำหนดรูปแบบการให้บริการและการเรียกใช้บริการทางด้านการเงิน ที่สามารถรองรับความต้องการของผู้รับบริการได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ในภาคการขนส่งทางด้านโลจิสติกส์มีความจำเป็นต้องเชื่อมโยงข้อมูลที่หลากหลายเพื่อนำไปวิเคราะห์ความต้องการสินค้า (Demand) เป็นต้น

ทั้งนี้ การทำ Data Sharing ให้เกิดประโยชน์สูงสุดนั้น หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนจำเป็นต้องมองจากภายนอกองค์กรไปสู่ภายในองค์กร ว่าแท้จริงแล้วประชาชนต้องการอะไร อยากใช้ประโยชน์จากข้อมูลประเภทใด มากกว่าความต้องการของหน่วยงานเพียงฝ่ายเดียว

จากที่กล่าวมา Data Sharing มีความสำคัญกับบุคคลหรือองค์กรที่ต้องการสื่อสารหรือต้องการแบ่งปันข้อมูลระหว่างกัน เพื่อหวังนำข้อมูลต่าง ๆ เหล่านั้น มาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาตัวเองหรือองค์กร การแบ่งปันข้อมูลที่ถูกต้อง เป็นปัจจุบัน และมีมาตรฐาน จะส่งผลให้สามารถบรรลุเป้าหมายหรือภารกิจต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ อันจะนำไปสู่สังคมดิจิทัลอย่างแท้จริง

แหล่งข้อมูล : <https://www.blockdit.com/posts/5ec924d25bfda50cbafa600b>

กิจกรรมส่งเสริมการดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติการด้านข่าวสาร (Information Operations : IO)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติการด้านข่าวสาร (Information Operations : IO) โดยจัดกิจกรรมที่ส่งเสริมให้บุคลากรของ สนข. มีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการปฏิบัติการด้านข่าวสาร (Information Operations : IO) ให้สามารถโต้ตอบกับสถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งแจ้งประเด็นสำคัญที่ทันต่อสถานการณ์ที่เกิดผลกระทบเกี่ยวกับการดำเนินโครงการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรของ สนข. และสื่อสารข้อมูลที่ถูกต้องไปยังประชาชนให้รับรู้และสร้างความเข้าใจได้อย่างรวดเร็วและทันท่วงที ทั้งนี้ ฝ่ายประชาสัมพันธ์และการสื่อสาร สำนักบริหารกลาง ได้จัดกิจกรรมดังกล่าวระหว่างวันที่ 5 - 6 มีนาคม 2564 ณ จังหวัดราชบุรี และจังหวัดกาญจนบุรี ที่ผ่านมามีคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. จำนวน 70 คน เข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว มีรายละเอียดดังนี้

วันศุกร์ที่ 5 มีนาคม 2564

ช่วงเช้า

คณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. เข้าร่วมพิธีเปิดกิจกรรมที่ส่งเสริมการดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติการด้านข่าวสาร (Information Operations : IO) ณ อาคาร สนข. และรับฟังการบรรยาย หัวข้อ **“แกะสูตรความสำเร็จของ Fanpage ที่กำลังอยู่ในความสนใจของโลกออนไลน์”** และแบ่งกลุ่ม Workshop โดยใช้สถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก เป็น Case Study โดยวิทยากร นายพยุหศักดิ์ เสริมสันตวิภาณิช (Producer ยุง)





ช่วงบ่าย

คณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. ออกเดินทางถึงสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก จังหวัดราชบุรี จากนั้นรับฟังการบรรยายสรุปจากนายสถานีรถไฟหนองปลาดุก พร้อมทั้งลงพื้นที่ฝึกปฏิบัติการ IO หัวข้อ “การทำ content เพื่อโปรโมทสถานีรถไฟที่มีความสำคัญ แต่ไม่ได้รับความสนใจได้อย่างไร”



วันศุกร์ที่ 6 มีนาคม 2564

ช่วงเช้า

คณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. เข้าร่วมรับฟังการบรรยาย หัวข้อ “การใช้กลยุทธ์ของ IO เพื่อบูรณาการการทำงาน” โดยวิทยากร พ.อ. เกียรติชัย โอภาโส อาจารย์อำนวยการโรงเรียนเสนาธิการทหารบก ประกอบด้วย 1) แนวคิดเชิงกลยุทธ์ รูปแบบ เครื่องมือ และ 2) ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการ IO การสร้างศักยภาพของเครือข่าย การวางระบบการรับมือสถานการณ์วิกฤตเพื่อสร้างสรรค์รูปแบบการสื่อสาร และการบริหารจัดการประเด็น จากนั้นผู้แทนในแต่ละกลุ่มออกมานำเสนอผลงานกลุ่มและสรุปแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

ช่วงบ่าย

คณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. เดินทางสำรวจเส้นทางคมนาคมขนส่งของจังหวัดกาญจนบุรี และกลับกรุงเทพมหานครโดยสวัสดิภาพ







กิจกรรมสร้างเครือข่ายความร่วมมือ และการมีส่วนร่วมต่อการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาระบบ การขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดกิจกรรมสร้างเครือข่ายความร่วมมือและการมีส่วนร่วมต่อการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร กิจกรรม **“สื่อมวลชนสัญจร”** ระหว่างวันที่ 12 - 13 มีนาคม 2564 ณ จังหวัดสระบุรี และจังหวัดนครราชสีมา โดยมีคณะผู้บริหาร ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สนข. และสื่อมวลชน จำนวน 50 คน เข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

วันศุกร์ที่ 12 มีนาคม 2564

ช่วงเช้า

พิธีเปิดกิจกรรมผู้บริหารพบสื่อมวลชน เพื่อแถลงผลการดำเนินงานและแนวทางการดำเนินงานของ สนข. ประจำปี 2564 พร้อมตอบข้อซักถามสื่อมวลชน ณ อาคาร สนข. และออกเดินทางไปศึกษาดูงาน ณ จังหวัดสระบุรี และจังหวัดนครราชสีมา





**กิจกรรมสร้างเครือข่ายความร่วมมือ และการมีส่วนร่วม
ต่อการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุน
การพัฒนากระบวนการขนส่งและจราจร
วันที่ 12 - 13 มีนาคม 2564 ณ จังหวัดสระบุรีและจังหวัดนครราชสีมา**



ช่วงบ่าย

คณะผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ สนข. และสื่อมวลชน เดินทางลงพื้นที่ศึกษาดูงานการก่อสร้างรถไฟทางคู่สาย
มาบะเภา - จิระ ญ บริเวณทางยกระดับช่วงมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี และรับฟังการบรรยายสรุปความคืบหน้า
ของโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ - นครราชสีมา) ในปัจจุบัน ณ สำนักงานโครงการก่อสร้าง
รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ - นครราชสีมา) จังหวัดนครราชสีมา





วันศุกร์ที่ 13 มีนาคม 2564

ช่วงเช้า

คณะผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ สนข. และสื่อมวลชน ลงพื้นที่ศึกษาดูงานโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน และเศรษฐกิจในเมืองภูมิภาค ณ จังหวัดนครราชสีมา

ช่วงบ่าย

เดินทางกลับกรุงเทพมหานครโดยสวัสดิภาพ





เทคโนโลยีการเชื่อมต่อ ระบบตัวร่วม

โดย : สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
(กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมระบบตัวร่วม)

ระบบตัวร่วมเป็นระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication Technology : ICT) ที่ซับซ้อน โดยมีระบบบัตรโดยสารเป็นสื่อกลางการชำระค่าโดยสารที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบตัวร่วม เทคโนโลยีที่ใช้จึงควรประยุกต์ใช้งานได้ง่ายเพื่อทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งนี้ สื่อกลางการชำระค่าโดยสารโดยทั่วไปที่ประยุกต์ใช้อยู่ทั่วโลก มีดังนี้

1. เหรียญโดยสาร (Token)

เป็นการนำ RFID Token มาประยุกต์ใช้ช่วยให้เกิดการปรับเปลี่ยนค่าโดยสารที่เรียกเก็บตามระยะทางที่แตกต่างกัน โดยเหรียญโดยสาร RFID นั้น สามารถถูกอ่านด้วยเครื่องรับหรือเครื่องอ่านได้ และสามารถเก็บมูลค่าไว้ในเหรียญโดยสารได้ ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการประยุกต์ใช้เหรียญโดยสาร RFID สำหรับการเดินทางเที่ยวเดียวบนโครงข่ายรถไฟฟ้า MRT (สายสีม่วงและสายสีน้ำเงิน) และระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ แม้ว่าระบบนี้ยังคงมีการประยุกต์ใช้ในระบบขนส่งสาธารณะบางรูปแบบในประเทศไทย และที่อื่นทั่วโลก แต่ปัจจุบันกำลังจะถูกแทนที่ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยกว่า นอกจากนี้ เทคโนโลยีประเภทนี้ไม่สามารถประยุกต์ใช้กับระบบตัวร่วมเพื่อการเดินทางระหว่างการขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ได้





2. ตัวแถบแม่เหล็ก

ตัวกระดาษแข็งหรือพลาสติกที่มีแถบออกซิไดซ์อย่างน้อยหนึ่งแถบที่สามารถเข้ารหัสเพื่อเก็บข้อมูล ซึ่งข้อมูลบนแถบแม่เหล็กสามารถอ่านและเขียนโดยเครื่องอ่านที่ได้รับอนุญาต เพื่อวัตถุประสงค์ที่หลากหลาย รวมถึงการจัดเก็บค่าโดยสารและการตรวจสอบตั๋ว ปัจจุบันเทคโนโลยีตัวแถบแม่เหล็กไม่ได้รับความนิยมแล้ว ดังนั้นจึงถูกแทนที่ด้วยบัตรแบบไร้สัมผัสหรือสมาร์ทโฟน



3. บัตรอัจฉริยะแบบไร้สัมผัส

เป็นการใช้เทคโนโลยี RFID เพื่อเชื่อมต่อระหว่างชิปที่ฝังอยู่ในบัตรหรือเครื่องอ่านบัตร โดยสามารถนำบัตรมาวางไว้บริเวณด้านหน้าของเครื่องอ่าน ซึ่งทำให้การทำธุรกรรมมีความรวดเร็ว จึงเป็นสื่อกลางที่เหมาะสมสำหรับระบบตั๋วร่วม ทั้งนี้ RFID เป็นการใช้เทคโนโลยีการติด “tag” ซึ่งประกอบด้วยเครื่องรับส่งสัญญาณวิทยุขนาดเล็ก เช่น เครื่องรับส่งสัญญาณวิทยุในรูปแบบของ IC หรือชิป เมื่อถูกกระตุ้นด้วยสัญญาณแม่เหล็กไฟฟ้าจากอุปกรณ์อ่าน RFID ที่อยู่ใกล้ ๆ tag โดยส่งผ่านข้อมูลดิจิทัลออกมา



4. เทคโนโลยีการสื่อสารระยะใกล้ (Near Field Communication : NFC)

เป็นรูปแบบการสื่อสารแบบไร้สัมผัส (Contactless) ระหว่างอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น สมาร์ทโฟน แท็บเล็ต หรือสมาร์ทวอช โดยรูปแบบการทำงานของอุปกรณ์ NFC เหมือนเป็นบัตรไร้สัมผัส (NFC Card Emulation) ทำหน้าที่เหมือนบัตรอัจฉริยะแบบไร้สัมผัส ช่วยให้ผู้ใช้สามารถทำธุรกรรมโดยเปิดใช้งานฟังก์ชัน NFC ผ่านแอปพลิเคชันเพื่อชำระเงิน

5. QR Code (Quick Response Code)

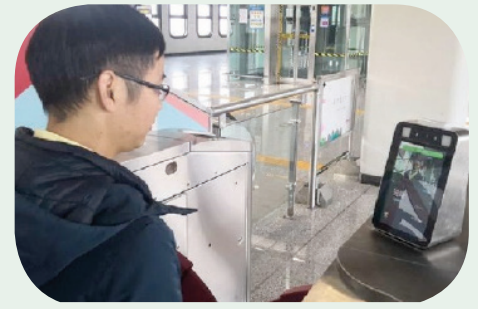
เป็นบาร์โค้ดเมทริกซ์ประเภทหนึ่ง หรือบาร์โค้ดสองมิติ ซึ่งประกอบด้วยจุดสี่เหลี่ยมสีดำที่เรียงเป็นตารางสี่เหลี่ยมบนพื้นหลังสีขาว โดยสามารถอ่านภาพได้จากกล้องสมาร์ทโฟน iPhone หรือ Android ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการชำระค่าโดยสารด้วยระบบ QR Code กับบริการรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผ่านแอปพลิเคชันการชำระเงินที่ออกโดยธนาคาร โดยผู้โดยสารจะสแกน QR Code บนรถโดยสารประจำทาง ในกรณีค่าโดยสารคงที่ตามระยะทาง ซึ่งรหัสนี้อาจจะแสดงอยู่รอบ ๆ ของรถโดยสารประจำทาง





6. ไบโอมेटริกซ์ (Biometrics)

เป็นระบบที่สามารถจดจำลักษณะเฉพาะของแต่ละบุคคลได้ด้วยการใช้อัลกอริทึมทางคณิตศาสตร์และข้อมูลไบโอมेटริกซ์ โดยมีการบันทึกข้อมูลประจำตัวทางชีวมิติเฉพาะบุคคลในระหว่างขั้นตอนการลงทะเบียน ข้อมูลเหล่านี้สามารถเชื่อมโยงกับบัญชีสำหรับการเดินทาง หรือบัญชีบัตรเครดิต/บัตรเครดิต สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการชำระค่าโดยสารโดยการจดจำใบหน้า ซึ่งได้มีการทดลองประยุกต์ใช้ในเมืองต่าง ๆ ในสาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศในยุโรปตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้นจึงมีแนวโน้มที่จะกลายเป็นรูปแบบการชำระเงินหลักในอนาคต



7. การใช้บัญชีระบุตัวตนผู้โดยสาร (Account Based Ticketing : ABT)

ABT พัฒนาขึ้นจากการเชื่อมโยงบัตรอัจฉริยะกับระบบคลาวด์ เช่น เซิร์ฟเวอร์ระบบการชำระเงิน โดยผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะสามารถย้ายซอฟต์แวร์ที่ใช้ในการคำนวณค่าโดยสารออกจากเครื่องอ่านบัตร (Card Reader) ไปยังระบบหลังบ้าน (Back-office) หรือ “คลาวด์” ที่มีบัญชีของผู้เดินทาง จากนั้น Back-office จะดำเนินการรวบรวมธุรกรรมต่าง ๆ และใช้อัลกอริทึมในการคำนวณค่าโดยสารที่เหมาะสม พร้อมทั้งเรียกเก็บเงิน หักเงินจากบัญชีผู้เดินทางที่ระบบยอมรับและรู้จัก ซึ่งอาจเป็นบัญชีบัตรเครดิต/บัตรเครดิต หรือบัญชีที่เติมเงินไว้ล่วงหน้า หรือบัญชีประเภทใดก็ได้ที่ระบบขนส่งสาธารณะยอมรับ เนื่องจากบัญชีนี้สามารถเข้าถึงได้ทางออนไลน์ ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงข้อมูลใด ๆ ของบัญชีนี้ที่เกิดขึ้นทางออนไลน์ สามารถมีผลทันที ระบบนี้ได้รับความนิยม เนื่องจากมีความน่าเชื่อถือ ปลอดภัย และมีการสื่อสารข้อมูลที่รวดเร็ว มีความสามารถในการประมวลผลของเทคโนโลยีบัตร และมีบัญชีออนไลน์ของผู้โดยสาร

ปัจจุบันการพัฒนาระบบตัวร่วมของประเทศได้มุ่งไปสู่การพัฒนาระบบตัวร่วมในรูปแบบ ABT ซึ่งเป็นระบบที่มีความเหมาะสมในการรองรับการใช้งานที่หลากหลายในอนาคตและสามารถบูรณาการโครงสร้างราคาค่าโดยสารร่วมต่อไป



หมูอ้วนชวนชิม



ร้านอาหารอร่อยเด็ดยกนิ้ว



😊 พี่หมูอ้วน 😊

โดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

...ต่อข

ข้าวราดแกง

กราบสวัสดีมิตรรักแฟนคลับ “หมูอ้วนชวนชิม ... ร้านอาหารเด็ดยกนิ้ว” อย่างเข้าสู่สันตฤดู (วะ-สัน-ตะ-รี-ดู) หรือ วัสสานฤดู (อ่านว่า วัด-สา-นะ-รี-ดู) ฤดูฝนปีนี้อากาศร้อนกว่าฤดูร้อนเดือนเมษายนเสียอีก ร้อนเดือนละ 38 องศา ช่วงนี้ขอให้แฟนคลับ รักษาสุขภาพให้แข็งแรง เพื่อเสริมสร้างให้ร่างกายมีภูมิคุ้มกันทานเชื้อโรคร้ายไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และที่สำคัญรามาฉีดวัคซีนเพิ่มภูมิคุ้มกัน Covid-19 กันเถอะ ไม่ใช่แค่ตัวคุณ แต่เพื่อชาติและสังคมส่วนรวมของเราทุกคน “วัคซีนที่ดีที่สุด คือ วัคซีนที่ได้ฉีดเร็วที่สุด”



ฉบับนี้ จะมาว่ากันด้วยเรื่อง “ข้าวราดแกง” จากข้อมูลที่สืบค้นมาพบว่า ร้านข้าวราดแกง มีพื้นฐานมาจากวัฒนธรรมการรับประทานอาหารแบบสำรับของคนในสมัยก่อน ส่วนมากจะเป็นอาหารประเภทแกงเผ็ด ผัก และน้ำพริก ซึ่งเน้นความเรียบง่ายและกินข้าวได้มาก ต่อมาเมื่อคนไทยเปลี่ยนวิถีชีวิตโดยหันไปทำงานนอกบ้านกันมากขึ้น จึงมีการย่ออาหารสำหรับให้เหลือแต่ข้าวสวยราดด้วยแกงและของเคียงแก้เผ็ดเพื่อความสะดวกในการรับประทาน

ตามหลักฐานที่ปรากฏในหนังสือของลาววัลย์ โชตตามระ นักเขียนท่านหนึ่ง ได้เขียนเล่าไว้ว่าเมื่อหลายร้อยปีก่อน บริเวณสี่แยกบ้านหม้อ มีศาลาตาเพ็งเป็นร้านขายข้าวแกงของ “ตาเพ็งและยายพุก” 2 สามีภรรยาที่ทำอาชีพขายข้าวแกงจนร่ำรวยเป็นเศรษฐีได้ชื่อว่าเป็นราชาข้าวแกงแห่งเมืองหลวงสมัยนั้น



ข้าวราดแกงในสมัยแรกจะขายแบบเป็นจานและเป็นชุดตั้งโต๊ะ ซึ่งมีให้เลือกทั้งแกงเผ็ด แกงจืด หรือสั่งเป็นชุดที่มีน้ำพริกผัก ปลาตุ๋นอย่างเพิ่มให้ โดยสามารถรับประทานได้ถึง 3 - 4 คน ในราคา โต๊ะละ 2 สลึง พร้อมข้าวสุกข้าวสวยแถมให้แบบไม่คิดราคาอีกด้วย ส่วนพวกที่กินแบบเจียมก็อยู่เจียม ก็จะได้รับประทานข้าว 1 จาน พร้อมกับข้าว 1 อย่าง ในราคาจานละ 3 - 4 สตางค์ มีเสื่อปูให้หนึ่งกิน ถ้าไม่อิ่ม ก็สั่งเพิ่มทั้งข้าวปลาและกับข้าว คิดราคาเพิ่มเข้าไปอีก โดยจุดนี้ถือเป็นจุดเริ่มต้นของการเปิดร้านขาย ข้าวแกงในกรุงเทพฯ อีกมากมายหลายร้าน

“วัฒนธรรมข้าวราดแกง” ที่มาจากโรงอาหารในโรงเรียน หาบข้าวแกงข้างถนน แม้กระทั่ง ห้องอาหารที่ทำงาน “ข้าวแกง” เป็นอาหารที่ย่อยส่วนลงมาจากรับ ที่ประกอบด้วยกับข้าวหลายอย่าง เหลือเพียงข้าวเปล่าราดด้วยแกง ซึ่งโดยทั่วไปก็ไม่พ้น ไข่พะโล้ ผัดพะเนียง แกงไก่ แกงเนื้อ แกงปลาไหล แกงปลาตุ๋น ฯลฯ ในสมัยก่อนแม่ค้าจะตั้งหาบข้างถนน หรือปากตรอก ในหาบก็จะประกอบด้วย ข้าวหนึ่งหม้อ และหม้อใส่แกงต่าง ๆ คนกินก็นั่งยอง ๆ บนม้าเตี้ยรอบหาบ มีน้ำปลาพริกถ้วยใหญ่ ไว้เพิ่มรสชาติ มีกระตักน้ำกับถ้วยใบเล็ก ๆ ให้ตัก ซึ่งตอนนั้น ๆ ใคร ๆ ก็ใช้ถ้วยใบเดียวกัน จ้วงน้ำจาก กระตักเดียวกัน โดยไม่มีใครคำนึงเรื่องสุขอนามัย ถ้าข้าวแกงจานเดียวไม่อิ่ม จะขอต่ออีกสักครึ่งจาน แม่ค้าก็ยินดีขายให้ เป็นการกินแบบอะลุ่มอล่วยระหว่างแม่ค้ากับลูกค้า

ส. พลายน้อย เขียนอธิบายใน “กระยานิยาย” ว่า คนไทยในอดีตไม่นิยมกินข้าวนอกบ้าน เพราะสมัยก่อนทำงานนอกบ้านเช่นทำไร่นาก็เตรียมข้าวไปกินเอง หรือมีคนเอาไปส่ง คนที่กินข้าว นอกบ้านมีแต่พวกข้าราชการ ปรากฏหลักฐานในสมัยกรุงศรีอยุธยาว่า “ร้านข้าหุงข้าวแกงขายคน ข้าราชการ” โดยตั้งร้านอยู่บริเวณใกล้กับพระราชวัง ข้าวแกงในอดีตจึงนิยมกินกันในหมู่ข้าราชการ ที่ออกจากบ้านมาทำงานหลวง จะกลับไปกินข้างที่บ้านคงไกลหรือกลับไม่ได้





ส. พลายน้อย อธิบายว่า ข้าวแกงน่าจะจะมีมากขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 มีเรื่องเล่าไว้ในหนังสือพิมพ์ยุคนั้นว่า บางคนขายข้าวแกงจนร่ำรวย เช่น ตาเพ็งขายข้าวแกงจนมีเงินสร้างวัดไว้ที่บ้านป่อโพง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เรียกว่า วัดราษฎร์บำเพ็ญ ตามเรื่องว่า ในครั้งนั้นมีแต่ตาเพ็งกับแม่พุก 2 คนเท่านั้น ที่ตั้งร้านขายข้าวแกงอยู่ที่สี่แยกบ้านหม้อ เป็นร้านชื่อดังของที่นี่

การขายข้าวแกงสมัยรัชกาลที่ 5 ไม่ได้ตักแกงมาราดข้าว แต่ทำเป็นสำรับ จัดของใส่จานชาม ตั้งบนโต๊ะไม้ คือ โต๊ะลาวทาชาดสีแดง ๆ และบ้างก็เป็นโต๊ะทองเหลืองหรือที่เรียกว่า โตก เป็นพานขนาดใหญ่ มีทั้งสำรับคาว และสำรับหวาน ราคาที่ 1 สลึง

- สำรับโต๊ะไม้ราคา 1 สลึงมีแกง 1 ถ้วย ผัด 1 จาน น้ำพริก 1 ถ้วย ผัก 1 จาน ปลาอย่าง 1 จาน หากจ่ายเพิ่มอีก 1 สลึง ได้แกงเผ็ด แกงจืดเพิ่ม หากอยากกินหรุขึ้นอีกก็ต้อง “Upgrade” เป็นสำรับโต๊ะทองเหลือง

- สำรับโต๊ะทองเหลือง จะมีกับข้าวมากกว่าสำรับโต๊ะไม้ ได้นั่งบนพรมเจียมอย่างดี กระจอนและขันน้ำเป็น ทองเหลือง ขณะที่สำรับโต๊ะไม้ ต้องนั่งบนเสื่อกระจูด กระจอนและขันน้ำเป็น ดินเผาถูก ๆ

“ใครกินโต๊ะทองเหลืองก็ออกจะโก้หน่อย แสดงว่าเป็นคนที่ค่อนข้างจะมีรับประทาน”

ส. พลายน้อย อธิบาย

กลับมาเรื่องข้าวแกง ทุกวันนี้หาบข้าวแกงข้างถนนในตัวเมืองแทบไม่หลงเหลือให้เห็นอีกแล้ว อาหารในโรงอาหารก็ผสมปนเปด้วยอาหารจานเดียวของจีน เช่น ข้าวมันไก่ ข้าวขาหมู ข้าวหมูแดง ข้าวหน้าเป็ด ก๋วยเตี๋ยว เกี้ยว บะหมี่ ฯลฯ ที่หนักกว่านั้นก็คือ การรุกคืบของวัฒนธรรมอาหารทั้งจากซีกโลกตะวันตก เช่น แฮมเบอร์เกอร์ ไก่ทอด พิซซ่า และจากซีกโลกตะวันออกของอาหารญี่ปุ่น อาหารเกาหลี จนบางพื้นที่ถูกทำให้มีบรรยากาศเหมือนเดินอยู่ในสถานีรถไฟใต้ดินของญี่ปุ่น หรือกรุงโซล ขณะที่พื้นที่ของข้าวแกงและอาหารไทยหดหายไปทุกวัน ทั้ง ๆ ที่อาหารไทยในต่างประเทศได้รับความนิยมทั่วโลก อาหารบางอย่าง เช่น ต้มยำกุ้ง ต้มข่าไก่ ผัดไทย เป็นที่รู้จักอย่างกว้างขวาง

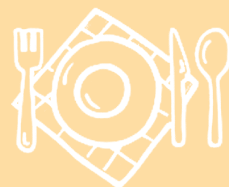


รูปจำลอง “หาบข้าวแกง”



เกริ่นประวัติข้าวราดแกงกันมาเสียนาน มาถึงร้านข้าวราดแกงที่พี่หมูอ้วนจะชวนไปชิม นั่นคือ “ร้านข้าวแกงผู้ใหญ่ลี” ร้านข้าวแกงที่พกดึกหรือความอร่อย ที่เปิดขายมายาวนานกว่า 50 ปี ร้านข้าวแกงสไตล์ Street food กับข้าวที่เน้นรสชาติจัดจ้าน เผ็ดร้อนถึงใจ รสชาติคนไทยที่เป็นเอกลักษณ์จนมีลูกค้าติดอกติดใจเป็นจำนวนมาก เพราะร้านข้าวแกงผู้ใหญ่ลี ข้าวแกงเด็ด ! อร่อยมาตั้งแต่รุ่นพ่อ !

ปัจจุบัน “ร้านข้าวแกงผู้ใหญ่ลี” ได้ตกทอดมาถึง คุณบุญชิต เพ็ชรรัตน์ (พี่ต๋อย) เป็นรุ่นที่ 3 แล้ว ในส่วนของเมนูกับข้าวที่ร้านจะมีประมาณ 50 อย่าง เมนูเดิมทำวน ๆ หมุนเวียนกันไป ใครที่ชื่นชอบรสชาติเผ็ดร้อนต้องห้ามพลาด เพราะที่นี่ใช้พริกแกงตำสดใหม่วันต่อวัน ทำให้ได้รสชาติจัดจ้าน กว่าร้านข้าวแกงทั่วไป เน้นรสชาติจัดจ้านเผ็ดแซ่บถึงใจ สำหรับคนที่ชอบรับประทานกับข้าวไทยรสเผ็ด ๆ รับประทานไม่ผิดหวัง เมนูกับข้าวบางเมนูหากินไม่ได้ที่ไหน แต่มาที่ “ร้านข้าวแกงผู้ใหญ่ลี” รับประทานไม่ผิดหวัง





อาทิเช่น ปลาตุ๋นผัดฉ่า ผัดเผ็ดเนื้อ / พุงปลาอ่อน / ผัดเผ็ดปลาตุ๋นทอด ผัดเผ็ดปลาไหล ผัดเผ็ดกบ ผัดเผ็ดปลากะเบน ผัดเผ็ดลูกชิ้นปลากราย ผัดพริกแกงเนื้อ / หมู / ไก่ ผัดกะเพราเนื้อสับ / หมูสับ / ไก่ / เครื่องในไก่ / ไส้กรอกแดง แกงเขียวหวานปลากราย / ปลาตุ๋น / เนื้อ / หมู / ไก่ แกงเผ็ดไก่ใส่หน่อไม้เหลือง พะแนงหมู / เนื้อ ไข่พะโล้ ทอดมัน ไก่ทอดเกลือ หมูสามชั้นผัดหวาน ไก่กระเทียม ผัดผัก (ตามฤดูกาล) หลนปูเค็ม - ผักสด น้ำพริกกะปิ - ปลาทุทอด - ผักทอด ผัดขิงสด ผัดหนังหมู ปลาเก๋าราดพริก กระเพาะปลาผัดแห้ง ผัดวุ้นเส้น ผักกาดดองผัดไข่ ผัดเต้าหู้ ยำหัวหมู ยำปลาทุ ลาบหมู ลาบไก่ ไข่เสียว ไข่ดาว ไข่ต้ม ปลาเค็มทอด กุนเชียงทอด ต้มเกลือผัด ผัดผักกาดดอง ต้มมะระ ต้มหน่อไม้สด ต้มเลือดหมู ต้มฟักมะนาวดอง ห่อหมกปลากราย ฯลฯ

เป็นอย่างไรกันบ้างคะ แค่อ่านเมนูตามที่พี่หมูอ้วนนี่ก็ได้ ก็น้ำลายไหลกันแล้วใช่ไหม อยากลิ้มชิมรสชาติอร่อย ต้องไปชิมเองตั้งคำที่ว่า “สิบปากว่าไม่เท่าตาเห็น สิบตาเห็นไม่เท่าได้ชิมเอง” อ้อ ... พี่หมูอ้วนลืมบอกไปว่า “พี่หมูอ้วนเป็นแฟนคลับตัวยงของร้านข้าวแกงผู้ใหญ่ลี” มากกว่า 15 ปี เมนูที่รับประทานบ่อย คือ แกงเขียวหวานลูกชิ้นปลากราย ผัดหนังหมู ผัดเผ็ดปลาตุ๋น หลนปูเค็ม ไก่ทอดเกลือ ...





ร้านข้าวแกงผู้ใหญ่ลี

พิกัดความอร่อย

ซอยทรัพย์สิน ถนนเจริญกรุง (ซอย 6) แขวงวังบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร

กรุงเทพมหานคร 10200 (ด้านหลังดิโอลด์สยาม ซอยแรกซ้ายมือ)

เปิดบริการ : วันจันทร์ - วันเสาร์ (หยุดวันอาทิตย์) เวลา 05.30 - 13.00 น. หรือจนกว่าของหมด

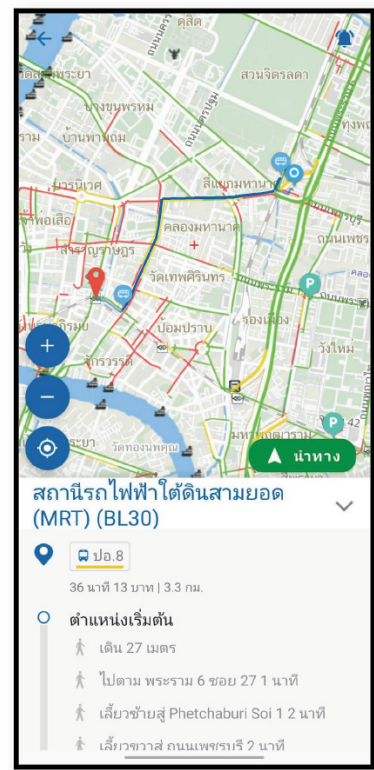
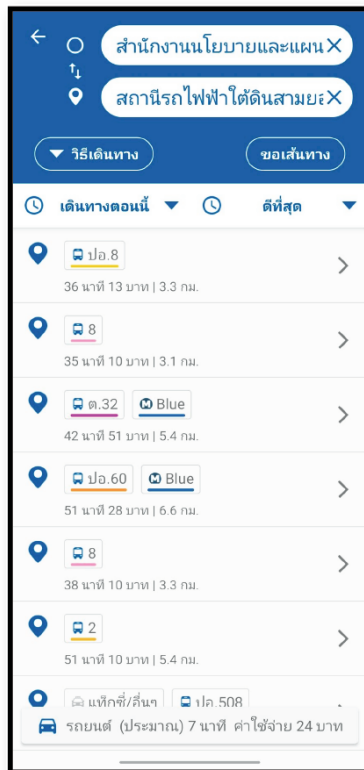
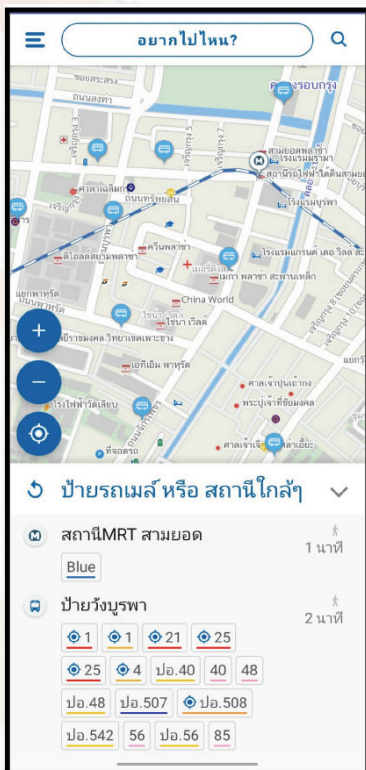


02 222 3255, และ 084 044 1673

เมนูแนะนำ : กบผัดเผ็ด, ฟูลาดุกผัดเผ็ด, หมูหวาน, ผัดเผ็ดปลาช่อน,
แกงเขียวหวานลูกชิ้นปลากราย, หลนปูเค็ม, ทอดมัน

ราคา : ข้าวราด 1 อย่าง 35 บาท 2 อย่าง 40 บาท แกงถ้วย/ถุง 40 บาท

หากยังไม่ถูก พี่หม้ออ้วนแนะนำให้ลดแอปพลิเคชันที่ชื่อว่า **ห้าทาง (NAMTANG)**
แล้วใส่รายละเอียดในช่องอยากไปไหน? ว่า **“MRT สามยอด”** แอปพลิเคชันก็จะแนะนำ
การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมมาจนถึงเลย **ถือว่าสะดวกมาก ๆ**



ท้ายที่สุดของคอลัมน์ “หม้ออ้วนชวนชิม ... ร้านอร่อยเด็ดยกนี้” ในฉบับนี้ พี่หม้ออ้วนขอฝาก “ความอร่อยเด็ดยกนี้”
แน่นอน ท้ายที่สุดของที่สุดขออำนวยการให้ทุกท่านมีสุขภาพที่แข็งแรงปลอดภัย แล้วอย่าลืมล้างมือบ่อย ๆ กินร้อน ช้อนเรา
เว้นระยะห่าง ไม่เข้าไปในพื้นที่เสี่ยง แล้วเราจะผ่านวิกฤติโควิด-19 นี้ไปด้วยกัน

ขอบคุณข้อมูล : Yahoo! รั้วรอบ - ใครเป็นคนเปิดร้านขายข้าวแกงเป็นเจ้าแรกในประเทศไทย?



โควิด-19

กับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ และการขนส่งสินค้า

กรมการขนส่งทางบก คุมเข้มโควิด-19 ในพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด 13 จังหวัด!!!
การให้บริการรถโดยสารสาธารณะและการขนส่งสินค้า “งดให้บริการเดินรถเข้า-ออกเขตพื้นที่
ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด” ต้องปฏิบัติตามประกาศ ศบค. อย่างเคร่งครัด

นายจิรัฐม์ วิศวาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เปิดเผยว่า สถานการณ์การแพร่ระบาดของ
โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ยังมีอัตราการเพิ่มของจำนวนผู้ติดเชื้อ โดยเฉพาะในพื้นที่
ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด 13 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครปฐม นราธิวาส นนทบุรี ปทุมธานี
ปัตตานี ยะลา สมุทรปราการ สมุทรสาคร สงขลา ชลบุรี พระนครศรีอยุธยา และฉะเชิงเทรา โดยศูนย์บริหาร
สถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือ โควิด-19 (ศบค.) ได้มีคำสั่งเพื่อควบคุม



การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 กรมการขนส่งทางบกจึงกำหนดมาตรการให้สอดคล้องกับคำสั่งดังกล่าว ทั้งในส่วนของการให้บริการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะและการขนส่งสินค้า โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นไป จนกว่าจะมีประกาศเปลี่ยนแปลง ดังนี้

การให้บริการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะทุกประเภท ในพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด 13 จังหวัด “งดให้บริการเดินรถเข้า-ออกเขตพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด” และ “จำกัดการเดินรถระหว่างเขตพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด” เฉพาะเท่าที่จำเป็นสอดคล้องกับสถานการณ์ที่ต้องเพิ่มความระมัดระวังขั้นสูงสุด ส่วนมาตรการบังคับใช้เพื่อควบคุมการให้บริการรถโดยสารสาธารณะภาพรวมทั้งประเทศ ต้องปฏิบัติตามประกาศ ศบค. ด้านอื่น ๆ อย่างเคร่งครัด อาทิ ต้องหยุดการให้บริการตั้งแต่เวลา 21.00 - 04.00 น. ของวันรุ่งขึ้น กำหนดจำนวนผู้โดยสารไม่เกินร้อยละ 50 ของจำนวนที่นั่งทั้งหมด และต้องปฏิบัติตามมาตรการเว้นระยะห่าง จัดที่นั่งของรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารไม่ประจำทางให้จัดที่นั่ง 1 ที่นั่ง เว้น 1 ที่นั่ง ห้ามลงจากรถระหว่างหรือในสถานที่ซึ่งมีผู้ใช้ที่หยุดหรือจอดตามที่กำหนดไว้ เพื่อให้สามารถตรวจคัดกรองผู้โดยสารตามมาตรการสาธารณสุขได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

การขนส่งสินค้าภาพรวมทั้งประเทศ “งดการขนส่งในช่วงตั้งแต่เวลา 21.00 - 04.00 น. ของวันรุ่งขึ้น” เว้นแต่ผู้ที่มีความจำเป็นในการขนส่งสินค้าเพื่อประโยชน์ของประชาชน ได้แก่ ผู้ขนส่งอาหาร ยา เวชภัณฑ์ เครื่องมือแพทย์ สินค้าอุปโภคบริโภค ผลผลิตทางการเกษตร น้ำมันเชื้อเพลิง ไพรศณียภัณฑ์ พัสตุภัณฑ์ สิ่งพิมพ์ หรือสินค้าเพื่อการส่งออกหรือนำเข้า สามารถขนส่งสินค้าได้ รวมถึงการขนส่งเที่ยวเปล่า หรือตู้สินค้าเปล่าในกรณีเดินทางไปรับสินค้าและเดินทางกลับโดยจัดเตรียมใบอนุญาตขับรถ บัตรประจำตัวประชาชน บัตรประจำตัวพนักงานหรือหนังสือรับรองการทำงาน และเอกสารรับรองความจำเป็นเกี่ยวกับสินค้าและการเดินทางของผู้ขนส่งสินค้าเพื่อใช้แสดงต่อเจ้าหน้าที่ และต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันโรคอย่างเคร่งครัด

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กล่าวต่อไปว่า ผู้ประกอบการขนส่งต้องควบคุม กำกับ ดูแล ผู้โดยสารให้ลงทะเบียนไทยชนะ หรือหมอชนะ หรือกรอกแบบฟอร์มที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด และในระหว่างการเดินทางต้องมีการระบายอากาศภายในรถโดยสารปรับอากาศ รถตู้โดยสารปรับอากาศ โดยให้พนักงานขับรถพิจารณาจอดพักรถ และเปิดประตูหน้าต่างเพื่อระบายอากาศภายในรถขณะเดินทางทุก 2 ชั่วโมง และทำความสะอาดภายในตัวรถและพื้นผิวสัมผัสภายในรถด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อ เพื่อความปลอดภัยของผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะทุกประเภท และงดการพูดคุยขณะให้บริการ รวมถึงต้องสวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้าตลอดการเดินทางไม่ว่าจะเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะประเภทใดก็ตาม

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=2911



กรมการขนส่งทางบก ปฏิบัติตาม ศบค. เครื่องครัด (ข้อกำหนดมาตรา 94 ฉบับที่ 28)

ทั่วประเทศ และ 13 จังหวัด พื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด

ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครปฐม นราธิวาส นนทบุรี ปทุมธานี ปัตตานี ยะลา สมุทรปราการ สมุทรสาคร สงขลา ชลบุรี พระนครศรีอยุธยา และฉะเชิงเทรา

มีผลตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นไป จนกว่าจะมีประกาศเปลี่ยนแปลง



รถโดยสารสาธารณะทุกประเภท

งดให้บริการเดินรถ

ตั้งแต่เวลา 21.00 – 04.00 น. ของวันรุ่งขึ้น ในรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ

งดให้บริการเดินรถ **เข้า-ออก**

เฉพาะเขตพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด

จำกัดการเดินรถภายในจังหวัด

เฉพาะเขตพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด



จำนวนผู้โดยสารไม่เกิน

ร้อยละ 50 ของจำนวนที่นั่งทั้งหมด

การจัดที่นั่งให้ห่าง 1 ที่นั่ง เว้น 1 ที่นั่ง ในรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ

ห้ามลงจากรถระหว่างทางหรือใน สถานที่ ซึ่งมีไซท์หยุดหรือจอดตามที่กำหนดไว้ในรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ



ผู้ขนส่งสินค้า “งด” การขนส่ง

เวลา 21.00 – 04.00 น. ของวันรุ่งขึ้น ทั่วประเทศ

เว้นแต่การขนส่งสินค้าเพื่อประโยชน์ของประชาชน ได้แก่ ผู้ขนส่งอาหาร ยา เวชภัณฑ์ เครื่องมือแพทย์ สินค้าอุปโภคบริโภค ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร น้ำมันเชื้อเพลิง โปรงแยกก๊าซ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว หรือสินค้าเพื่อการส่งออกหรือนำเข้า

เตรียมใบอนุญาตขับรถ บัตรประจำตัวประชาชน บัตรประจำตัวพนักงานหรือหนังสือรับรองการทำงาน และเอกสารรับรองความจำเป็นเกี่ยวกับสินค้าและการเดินทางของผู้ขนส่งสินค้าเพื่อใช้แสดงต่อเจ้าหน้าที่ และต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันโรคอย่างเคร่งครัด

ย้ำ!! ให้ดำเนินการตามมาตรการสาธารณสุขอย่างเข้มงวด



ข้อมูล ณ วันที่ 21 ก.ค. 2564

เชื่อมโยงโครงข่าย ผูกพันหัวใจ
กระทรวงคมนาคม พัฒนาก้าวไกล คมนาคมไทย 108 ปี

ศูนย์ประชาสัมพันธ์และช่องทาง
กรมการขนส่งทางบก
*ติดต่อศูนย์และประสานงานขอรับทราบ
ระบบขนส่งทางบก โทร 1584 หรือ @dltnews

Safety Security
Sustainable Smart Transport

Web Site
www.dlt.go.th

กรมการขนส่งทางบก
PR.DLT-NEWS

Line @dltnews

Call Center
1584



ปกิณกะ

โควิด-19 กับหน้ากาก



ทำไมต้องสวมหน้ากากหรือผ้าปิดหน้า

โดยส่วนใหญ่ เชื้อโควิด-19 แพร่กระจายทางละอองฝอยจากการที่คนพูด ร้องเพลง ไอ หรือจาม เข้าสู่ระบบทางเดินหายใจ ในขณะที่การวิจัยยังดำเนินต่อไป เรารู้แล้วว่าผู้ที่ไม่แสดงอาการก็สามารถแพร่เชื้อได้ นั่นหมายความว่าผู้นี้อาจเป็นผู้แพร่เชื้อโดยไม่รู้ตัว นั่นเป็นเหตุผลข้อหนึ่งว่าทำไมการรักษาระยะห่างทางกายในพื้นที่ที่เชื้อโควิด-19 แพร่ระบาดจึงสำคัญอย่างยิ่ง แต่การรักษาระยะห่างจากผู้อื่นในพื้นที่แออัดไม่สามารถทำได้ตลอดเวลา ดังนั้น จึงแนะนำให้สวมหน้ากากเมื่ออยู่ในพื้นที่แออัดเพื่อช่วยป้องกันตนเองจากการติดเชื้อ แต่พึงระลึกเสมอว่าการสวมหน้ากากเพียงอย่างเดียวไม่ได้ป้องกันการแพร่กระจายโควิด-19 เราทุกคนจึงต้องรักษาระยะห่างจากผู้อื่นและล้างมือเป็นประจำ การทำตามขั้นตอนเหล่านี้ร่วมกันจะทำให้เราเอาชนะโควิด-19 ได้



ควรเลือกใช้หน้ากากประเภทใด

หน้ากากอนามัยทั่วไป (หรือที่เรียกว่าหน้ากากผ้าหรือผ้าปิดหน้า) : หากคุณและครอบครัวอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีโควิด-19 แพร่ระบาดและไม่มีอาการของโรค ควรสวมหน้ากากอนามัยทั่วไป



หน้าากากทางการแพทย์ : โครonavirus-19 ทำให้ทั่วโลกขาดแคลนหน้าากากทางการแพทย์ หากคุณหรือครอบครัวอยู่ในกลุ่มเสี่ยงที่จะป่วยหนักหากติดเชื้อโควิด-19 (อายุมากกว่า 60 ปีหรือมีปัญหาสุขภาพอยู่แต่เดิม) หรือเป็นผู้ดูแลผู้ป่วยโรควิด-19 หรือมีอาการโรค ควรสวมหน้าากากทางการแพทย์



หน้าากากประเภทใดดีที่สุด

หน้าากากผ้าหรือผ้าปิดหน้าทำจากผ้าหลายชนิด และสามารถทำหรือซื้อจากร้านค้าได้ง่าย ๆ ถึงแม้ว่าจะยังไม่มีผลวิจัยบ่งชี้ถึงการใช้น้าากากผ้าอย่างชัดเจน แต่ประสิทธิภาพของการใช้น้าากากประเภทนี้ขึ้นอยู่กับชนิดของผ้าและหน้าากากว่าทำด้วยผ้ากี่ชั้น องค์การอนามัยโลกแนะนำว่าหน้าากากควรมี 3 ชั้น ประกอบด้วย:

- ชั้นในสุดทำจากวัสดุที่ดูดซับน้ำได้ เช่น ผ้าฝ้าย
- ชั้นกลางเป็นวัสดุไม่ถักทอ เช่น โพลีโพรพิลีน
- ชั้นนอกสุดทำจากวัสดุไม่ดูดซับน้ำ เช่น โพลีเอสเตอร์ หรือโพลีเอสเตอร์ผสม

แต่ไม่ว่าคุณจะเลือกใช้น้าากากประเภทใด หน้าากากที่ดีควรปิดคลุมจมูก ปากและคาง และยึดด้วยสายยางยืดหรือเชือกผูก องค์การอนามัยโลกไม่แนะนำให้ใช้น้าากากที่มีวาล์วระบายอากาศ เนื่องจากทำให้อากาศที่ไม่กรองเด็ดขาดได้ ซึ่งทำให้ประสิทธิภาพด้อยลงในการป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อโรคต่าง ๆ เช่น เชื้อโควิด-19



ใช้แผ่นครอบใสป้องกันใบหน้า (เฟซชีลด์) ดีไหม

หน้าากากใสป้องกันใบหน้า (เฟซชีลด์) ช่วยป้องกันดวงตาได้ แต่ไม่เหมือนกับหน้าากากในการป้องกันละอองฝอยจากระบบทางเดินหายใจ อย่างไรก็ตาม ผู้ที่สภาพร่างกายไม่เหมาะกับการสวมหน้าากาก (เช่น ผู้บกพร่องทางสติปัญญา ผู้ที่หายใจไม่สะดวก และผู้มีปัญหาการได้ยิน) อาจเลือกสวมเฟซชีลด์แทนการสวมหน้าากาก ซึ่งเฟซชีลด์ที่ใช้ควรยาวปิดด้านข้างของใบหน้าและใต้คาง



เมื่อใดที่คนในบ้านควรสวมหน้าากาก

ตรวจสอบว่าหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ของคุณกำหนดให้สวมหน้าากากในสถานที่บางแห่ง และกำหนดอายุของผู้สวมหรือไม่

มีหลายปัจจัยในการกำหนดว่าบุตรหลานของคุณควรใส่น้าากากหรือไม่ ซึ่งรวมถึงอายุ และความสามารถที่จะใช้น้าากากได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ [ข้อแนะนำของยูนิเซฟและองค์การอนามัยโลก](#)

หากมีโรคโควิด-19 แพร่ระบาดอยู่ในย่านที่คุณอาศัย ควรสวมหน้าากากเมื่ออยู่นอกบ้านในพื้นที่ที่รักษาระยะห่างจากผู้อื่นได้ยาก และสวมหน้าากากไว้ตลอดเวลาเมื่ออยู่ภายในอาคาร ควรเลี่ยงพื้นที่แออัดและพื้นที่ภายในอาคารที่อากาศไม่ถ่ายเทให้มากที่สุด

มีข้อมูลที่ไม่ถูกต้องมากมายถึงการใช้น้าากากและการแพร่กระจายเชื้อโรคโควิด-19 ดังนั้นควรศึกษาข้อมูลจากแหล่งที่เชื่อถือได้ เช่น ยูนิเซฟ องค์การอนามัยโลก และหน่วยงานสาธารณสุขท้องถิ่น เพื่อให้ตัดสินใจเรื่องสุขภาพของครอบครัวได้เหมาะสมที่สุด



เมื่อใดที่ไม่ควรสวมหน้ากาก

บุคคลที่ถอดหน้ากากด้วยตนเองไม่ได้ เช่น เด็กอ่อน เด็กเล็ก หรือบุคคลที่หายใจลำบาก ไม่ควรสวมหน้ากาก **ยูนิเซฟและองค์การอนามัยโลกแนะนำว่า** เด็กอายุ 5 ปีและต่ำกว่าไม่ควรต้องกำหนดให้สวมหน้ากาก ซึ่งอิงหลักความปลอดภัยของเด็กเป็นเกณฑ์และตระหนักว่าเด็กแต่ละช่วงวัยมีระดับพัฒนาการต่างกัน

บางประเทศอาจมีคำแนะนำให้เด็กสวมหน้ากากที่แตกต่างออกไป จึงควรตรวจสอบกับหน่วยงานท้องถิ่นในเรื่องข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับอายุของผู้สวมหน้ากาก หากท้องถิ่นของคุณกำหนดให้เด็กอายุ 5 ขวบหรือน้อยกว่าต้องสวมหน้ากาก เด็กควรอยู่ในสายตาคุณหรือผู้ดูแลคนอื่นเพื่อดูแลการใช้หน้ากากอย่างใกล้ชิดเพื่อความปลอดภัย

หากคุณหรือคนในครอบครัวมีปัญหาสุขภาพหรือความทุพพลภาพที่ส่งผลต่อการสวมหน้ากาก ควรปรึกษาแพทย์เพื่อขอคำแนะนำเพื่อหาทางออกที่ดีที่สุด

เวลาออกกำลังกาย ควรทำในพื้นที่ที่ไม่จำเป็นต้องสวมหน้ากาก เช่น ในบ้านหรือพื้นที่เปิด (เช่น กลางแจ้ง) ที่สามารถรักษาระยะห่างจากผู้อื่นได้ เด็กและผู้ใหญ่ไม่ควรสวมหน้ากากขณะเล่นกีฬาหรือออกกำลังกายเพื่อให้หายใจได้สะดวก เหนืออาจทำให้หน้ากากเปียกทำให้หายใจลำบาก และหน้ากากเปียกจะเป็นแหล่งเพาะเชื้อโรค



ควรเลือกหน้ากากให้บุตรหลานอย่างไร

หน้ากากส่วนใหญ่ออกแบบมาให้ผู้ใหญ่สวมและไม่พอดีกับใบหน้าของเด็ก เวลาเลือกซื้อหน้ากากให้เด็กควรเลือกขนาดที่เหมาะสมกับเด็ก ไม่ว่าจะซื้อหรือทำหน้ากากให้เด็กเอง ต้องดูว่าหน้ากากนั้นคลุมปาก จมูก และคางของเด็ก และไม่มีช่องว่างทางด้านข้างใบหน้า หรือบังการมองเห็น เด็กต้องหายใจได้สบายขณะสวมหน้ากากในเวลาที่ได้เดินไปพูดไป



ควรทำความสะอาดหน้ากากอย่างไร

ใช้สบู่หรือผงซักฟอกซักทำความสะอาดหน้ากากในน้ำร้อน (อย่างน้อยที่อุณหภูมิ 60 องศาเซลเซียส) อย่างน้อยวันละครั้ง หากใช้เครื่องซักผ้าให้เลือกระดับน้ำร้อนที่สุดที่เหมาะสมกับชนิดของผ้า หากซักด้วยมือควรใช้น้ำร้อนละลายสบู่ หลังจากซักเรียบร้อยแล้วควรตากหน้ากากให้แห้งสนิทก่อนนำมาสวมอีกครั้ง เก็บหน้ากากไว้ในถุงที่สะอาด



ธรรมะ

ชนะโควิด-19

การแพร่ระบาดของโควิด-19 ประเทศไทย เข้าสู่ระลอก 3 ยังคงลุกลามกระจายไปทั่วทุกภูมิภาค “ตัวเลขผู้ป่วย และผู้เสียชีวิตสูงขึ้นรวดเร็ว” ซึ่งอาจเกินกว่า “ระบบสาธารณสุข” รองรับไหวได้ถ้าจำนวนผู้ติดเชื้อรายใหม่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เช่นนี้ ทำให้กระทบต่อประเทศโดยรวม ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการดำเนินชีวิตหลายด้าน “คนไทย” ต้องเจอความลำบากอยู่กันอย่างทนทุกข์ทรมานจิตใจ เพราะปัญหาความตึงเครียดรับเชื้อ และเครียดสารพัดปัญหาทั้งตงงาน ขาดรายได้ “การใช้ชีวิตหดหู่สิ้นหวัง” ที่ต้องการกำลังใจเร่งด่วนแต่ด้วย “ประเทศไทยเป็นเมืองพุทธ” อันเป็นที่พึ่งทางใจอยู่กับสังคมมายาวนาน ที่อาจเป็นทางเลือกหนึ่งในการนำ “หลักพระธรรมคำสอน” มาปรับตัวปรับใจ “สลายความกลัวและความเครียด” ที่เกิดขึ้นจากโรคระบาดนี้ เพื่อผ่อนคลายไม่ให้เกิดกระทบต่อ “สุขภาพจิต และสุขภาพกาย” ที่นำพาโรคอื่นตามมาก็ได้ตามหลักพุทธธรรม อันจะช่วยชีวิตในยามวิกฤติโรคระบาดนี้ พระมหาสุเทพ สุทธิญาณ ประธานกลุ่มอาสาชานาธรรม บอกว่า เป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปอยู่แล้ว “การระบาดของโควิด-19 ระลอก 3” ค่อนข้างน่าเป็นห่วงอย่างยิ่ง เพราะส่งผลกระทบต่อ “การดำเนินชีวิตประกอบสัมมาอาชีพ” ของผู้คนเป็นวงกว้างมานานแล้วเสมือนว่า “คนไทยเจอโจทย์ปัญหาใหญ่สำคัญ” เพื่อแก้ไขฝ่าฟันอุปสรรคด้วยกัน เหตุนี้ “ทุกคนต่างมีบริบทหน้าที่ช่วยเหลือประเทศ” ตั้งแต่ “รัฐบาล” กำหนดนโยบายป้องกัน ฟันฟู เยียวยาผู้รับผลกระทบเดือดร้อน “บุคลากรทางการแพทย์” เป็นทัพหน้าการกำราบการแพร่ระบาดนี้ และดูแลรักษาผู้ป่วยให้ปลอดภัยในส่วน “ประชาชน” แบ่งเป็น 3 มิติ คือ มิติด้านกายภาพ... ต้องเจอความขัดข้องไม่สะดวกจาก “ข้อจำกัดเสรีภาพ” ดังนั้นควรปรับความสมดุลในการใช้ชีวิตให้ระมัดระวัง



เหตุให้เกิดโรคระบาดนี้ เช่น “งดอกเทียวสถานที่สุ่มเสี่ยงติดต่อโรค” มิเช่นนั้นอาจเป็นเหตุให้ “เชื้อแพร่ระบาด” มากกว่าเดิมก็ได้โดยเฉพาะ “คำแนะนำสาธารณสุข” ถ้าร่วมใจกันปฏิบัติตามหลักมาตรการป้องกัน ใส่หน้ากาก เว้นระยะห่าง หมั่นล้างมือ และอดทนอดกลั้นยอมสูญเสียอิสรภาพชั่วคราว “รักษาชีวิต และร่างกายไม่ให้เจ็บป่วยไว้” เพื่อรอคอยเวลาฟ้าหลังฝนกลับคืนมามีชีวิตใหม่เป็นปกติดังเดิมเร็ววันนี้ อีกทั้งจำเป็นต้องมี “มาตรการประหยัดอดออม” เพราะถ้าเมื่อ “ฝนหยุดตกฟ้าเปิดใหม่” จะทำให้สามารถเก็บกวาดฟื้นฟูชีวิต และกิจการงานอาชีพได้สะดวกไม่ติดขัดด้วย ต่อมา...“มิติด้านจิตใจ” สภาวะโรคระบาดหนักเช่นนี้ย่อมส่งผลให้เป็นแรงกดดันเกิดความเครียด กังวล และระแวงกลัวรับเชื้อ ทำให้บางคนต้องเผชิญกับ “ความรู้สึกหดหู่ ท้อแท้ สิ้นหวัง เศร้าสร้อยใจ” ที่ต้องการคนดูแลให้กำลังใจที่มีความสำคัญแก่คนกำลังเจอวิกฤติโรคระบาดครั้งนี้ ซึ่งสามารถสร้างได้โดยเริ่มจาก “ตัวเองเป็นอันดับแรก” ในการหาทางออกให้ชีวิตด้วย “สติปัญญา” ที่จะเสริมสร้างแรงใจให้เชื่อมั่น อดทน ไม่ท้อแท้ สิ้นหวัง และพร้อมเผชิญหน้าฟันฝ่าอุปสรรคกิเลส กำลังกัดกินใจนี้ที่มีทั้งความตระหนกตกใจ ความกลัว หวาดระแวง เพื่อก้าวผ่านความลำบากสู่อากาศต่อไป

ทว่าตรงกันข้าม “คนในครอบครัววัยโตะใส่คนอื่น” สิ่งนี้จะกลายเป็นพลังความเครียดส่งต่อเป็นแรงกดดันผู้อื่นให้เผชิญความเครียดสะสมตามด้วย เหตุนี้ย่อมทำให้ “สติปัญญาไม่เกิด” ไม่อาจก้าวผ่านความลำบากได้ ต่อย้าให้เป็น “ทุกข์ไม่มีกำลังใจ” สุดท้ายอาจต้องพังทลายไปด้วยกันทั้งครอบครัวก็ได้เช่นนี้แล้วแม้ว่า “คนในครอบครัวต้องเผชิญความทุกข์มากเพียงใด” ต้องอดทนคิดบวกแล้ว “ยิ้มสู้ให้กำลังใจกัน” เพื่อสร้างความอบอุ่นอันจะส่งเสริมความเชื่อมั่นก่อให้เกิด “เจริญทางสติปัญญา” กลายเป็นตัวกระตุ้นให้พร้อมเดินทางสู้กับปัญหาอุปสรรคโรคระบาดนี้ไปด้วยกันตัวอย่างชัด ๆ ...มีบุคคล 3 คน เดินผ่านป่าช้าขณะที่หมาหอน ถ้าทุกคนกลัวกันหมดอาจวิ่งหนีกระเจิงแน่ แต่หาก 1 คน มีใจหนักแน่นไม่หวั่นไหวยอมทำให้อีก 2 คนนั่งฝ่าฟันจุดนั้นไปด้วยกันได้ ถัดมา...“มิติด้านสังคม หรือสิ่งแวดล้อม” มักมีอิทธิพลต่อตัวเองและผู้อื่นเสมอ เช่น เมื่อต้องออกจากบ้านเจอผู้คนมากมาย “ไม่ยอมใส่หน้ากากป้องกันยอมทำให้รู้สึกไม่สบายใส่ด้วยเหมือนกัน” แต่ถ้าหากคนอื่นใส่หน้ากากพร้อมเพรียงกันแล้วสิ่งนี้จะเป็แรงกระตุ้นให้ตัวเราต้องใส่เช่นกันสภาวะเช่นนี้ “ญาติโยมต้องเป็นสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อสังคม” อันเป็นเหตุปัจจัยกระตุ้นให้ผู้ไม่สนใจทำหน้าที่รับผิดชอบต่อสังคม รู้สึกผิดที่ต้องปรับปรุงตัวปฏิบัติตามกฎระเบียบของสังคมตกลงกันได้ โดยเฉพาะ “รอยยิ้มเป็นยาวิเศษ” มีอิทธิพลต่อสิ่งแวดล้อมรอบข้างเป็นตัวสร้างกำลังใจให้ผู้อื่นได้เสมอในยามวิกฤตินี้ เช่นเดียวกับ “คำพูดขาดสติ” ก็มีอิทธิพลทำลายผู้อื่นเช่นกัน ดังนั้น “เราต้องเป็นสิ่งแวดล้อม” เป็นพลังส่งเสริมให้สถานการณ์ดีขึ้นมากกว่าทำให้แย่ลง ด้วยรักษาระเบียบวินัยที่ดีต่อสังคมเท่านี้ก็พอแล้ว อีกประการ...“ความคิด” สิ่งนี้นับเป็นหน่วยสำคัญมากในวิกฤติโรคระบาด เพราะการแก้ไขปัญหาและหาทางออกอุปสรรคสำเร็จได้นั้น มักต้องมาจาก “หน่วยความคิด” ทั้งสิ้น แม้แต่ “อารมณ์หงุดหงิดฉุนเฉียวโดยไม่มีเหตุผล” ก็มีจุดเริ่มต้นจากความคิดที่ไม่อาจบริหารจัดการหาทางออกได้ด้วยซ้ำ “แต่ถ้า ญาติโยม สามารถบริหารจัดการรู้เท่าทันหน่วยความคิดตัวเองด้วย การมองโลกแง่บวก เลือกรักคิดใน



เชิงสร้างสรรค์ ย่อมทำให้มีกำลังใจ และไม่เกิดเป็นความทุกข์ได้ สิ่งนี้จะเป็นผลดีต่อการใช้ชีวิต ยามวิกฤติโรคระบาดนี้ เสมือนยวักชินพิเศษสร้างภูมิคุ้มกันให้เป็นเกราะป้องกันภัยได้ด้วยซ้ำ” พระมหาสุเทพ ว่าแม้แต่... “ผู้ป่วยติดเชื้อโควิด-19” จากความตั้งใจ หรือไม่ตั้งใจก็แล้วแต่ก็ต้อง “มองโลกเชิงบวกเท่าทันความคิดตัวเอง” เพื่อส่งผลให้ “เกิดกุศล” เป็นสติสัมปชัญญะอันเป็นเหตุให้สามารถประคับประคองชีวิตไปได้ แต่ในยามใดรู้ไม่เท่าทันนั้นมัก “เกิดอกุศล” นำมาซึ่งความคิดเชิงลบที่มักไม่มีทางออก ปัญหาที่ยิ่งเพิ่มพูนตอกย้ำผลกระทบต่อ “สภาพจิตใจหดหู่” ทำให้ร่างกายตอบสนองต่อสื่่อร้ายแย่งด้วยจริง ๆ แล้วในสมัย... “ยุคพุทธกาล” ก็เคยมีบันทึกเกี่ยวกับ “สภาวะโรคระบาด” มีผู้คนเสียชีวิตจำนวนมากเช่นกัน ดังนั้น “พระพุทธเจ้า” ได้รับอาราธนาไปโปรดเมืองเวสาลีด้วย “สวดรัตนสูตร” กล่าวคำสรรเสริญรัตนตรัย พระพุทธ พระธรรม พระสงฆ์ ทั้งยังประพรมน้ำพระพุทธมนต์อันเป็นมงคลแก่ผู้มีทุกข์ครั้งนั้น เหตุนี้ชวนวิเคราะห์ดูว่า “นัยการสวดมนต์ และประพรมน้ำพระพุทธมนต์” เสมือนเป็นการสร้างกำลังใจเป็นสำคัญ เพราะยามใด “ผู้คน” ขาดกำลังใจย่อมไม่ประสบความสำเร็จอยู่เสมอ ฉะนั้นใครก็ตาม “คนมีกำลังใจปรากฏ” สิ่งที่กำลังจะสูญเสียไปแล้วนั้นก็อาจหายกลายเป็นได้ด้วยเช่นกัน

ยามนี้ “พระสงฆ์สวดมนต์ หรือประพรมน้ำพระพุทธมนต์” มักมีผลเป็นกำลังใจต่อ “ผู้ป่วย หรือประชาชน” ได้อยู่เสมอ ฉะนั้น “พระสงฆ์” ต้องเป็นผู้มีสติสัมปชัญญะปฏิบัติดีปฏิบัติชอบ มีความตั้งอกตั้งใจประกอบพิธีฯ เพื่อถ่ายทอดเชื่อมโยง “ผู้อ่อนแอ” ให้มีที่พึ่งก่อเกิดความเข้มแข็งนำมาซึ่งสติสัมปชัญญะตามมาสภาวะเช่นนี้ “พระภิกษุสงฆ์” ต้องใช้คติอันแน่วแน่ “สวดมนต์เจริญพระพุทธมนต์” สร้างขวัญกำลังใจให้ผู้คนได้มีแรงต่อสู้ฟันฝ่ากับอุปสรรคต่าง ๆ นานา ดังนั้น “พระพุทธศาสนา” มักมุ่งเน้น “ความมั่นคงของใจ” เป็นหลัก “ไม่ตระหนกแต่ตระหนัก” ด้วยการตื่นรู้อยู่เสมอที่จะเป็นเครื่องเยียวยาจิตใจในกาลครั้งนี้ สุดท้าย...ขอเป็นกำลังใจให้ญาติโยม ในการป้องกันตัวเอง และคนในครอบครัว “ใช้ชีวิตอย่างมีสติ” ไม่นาน “โรคระบาด” น่าจะเบาบางด้วย “วัคซีน” ที่กำลังเข้ามาในช่วงนี้จำเป็นต้องประคับประคองชีวิตกันก่อน

ย้ำว่าความสมัคสมานสามัคคี และการให้กำลังใจกันเท่านั้น ที่จะนำพาเราผ่านวิกฤติโควิด-19 อันเลวร้ายนี้ให้รอดปลอดภัยไปด้วยกันได้ เจริญพร...

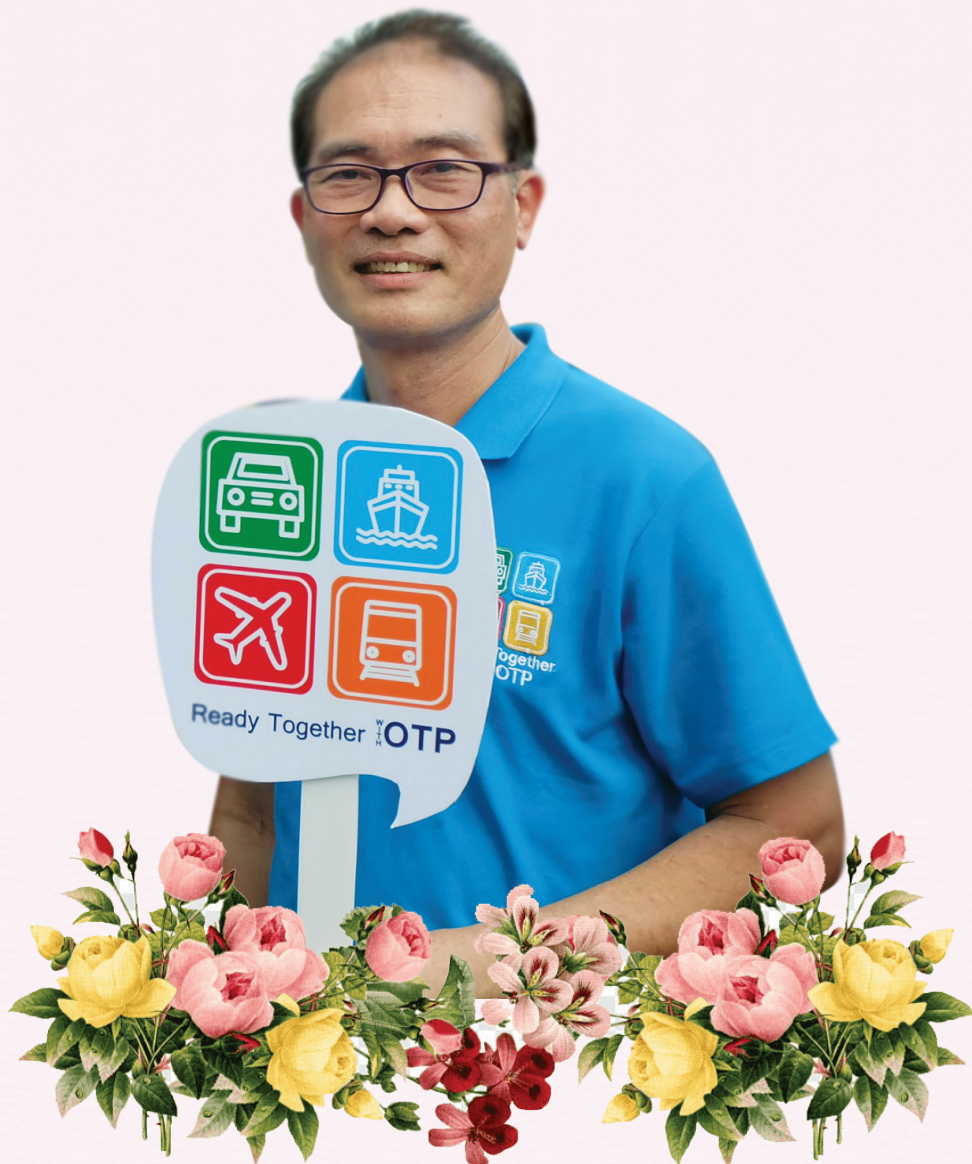
ที่มา : ไทยรัฐออนไลน์ <https://www.thairath.co.th/news/society/2097712>

COVID-19



สวัสดีนะคะครับ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” เข้าสู่ช่วงปลายฝนต้นหนาวกันแล้ว ใครที่จะเดินทางขอให้ใช้รถใช้ถนนด้วยความระมัดระวัง ขอให้ท่านผู้อ่านและคนในครอบครัวปลอดภัยจากโควิด-19 และที่สำคัญจะออกนอกบ้านอย่าลืมใส่หน้ากากอนามัย พกเจลแอลกอฮอล์ ล้างมือบ่อย ๆ และเว้นระยะห่าง Social Distancing ด้วยนะคะ ทีมงานวารสารฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไปนะคะ ฉบับนี้ชาว สนข. ขอแสดงกตเวทิตาจิตแต่ข้าราชการและพนักงานราชการที่จะเกษียณอายุราชการ ในปี 2564 นี้ด้วยนะคะ

ข้าราชการที่จะเกษียณอายุราชการ ในปี 2564



นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช

นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ



พี่ ๆ น้อง ๆ ชาว สนข. ขอแสดงกตเวทิตาจิตแด่ ท่านวิจิตต์ฯ และ พี่กัญญาฯ ในโอกาสที่จะเกษียณอายุราชการในปี 2564 นี้ ช่วงเวลาที่ผ่านมามีท่านผู้ทรงฯและพี่รัก ได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถและเป็นพี่รักของน้อง ๆ ในโอกาสนี้ขอให้ท่านผู้ทรงฯ พี่รักและครอบครัวมีสุขภาพแข็งแรงและมีความสุขตลอดไปนะครับ



นางกัญญา คงสมบูรณ์
เจ้าพนักงานธุรการ ชำนาญงาน
กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (กพว.)

พนักงานราชการที่เกษียณอายุราชการ ในปี 2564

พวกเราชาว สนข. ขอแสดงกตเวทิตาจิตแด่ พี่อุษณีย์ฯ หรือพี่เอื้อยของเราเนื่อเอง ตลอดเวลาที่ผ่านมามีได้ปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายอย่างเต็มที่ ขอให้พี่เอื้อยมีสุขภาพที่แข็งแรงและมีความสุขกันทั้งครอบครัวนะครับ



นางสาวอุษณีย์ ณ กลาง
เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ สำนักส่งเสริม
ระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสก.)

เหนื่อยมั้ย? พักหายใจก่อน 4 วิธีดูแลใจตัวเองช่วงโควิด



60
YEARS



1.

ออกกำลังกาย

หาวิธีออกกำลังกายที่ชอบ
และทำได้ที่บ้าน เช่น โยคะ



ฝึกสมาธิ

ใช้เวลากับตัวเอง ฝึกรับรู้ลมหายใจ
เพื่อสร้างความรู้สึกละมุนคลาย



3.

สร้างกิจวัตรที่ดี

รักษาสมดุลชีวิตด้วยการ
จัดตารางเวลาการกิน
การนอน การทำงาน



4.

คุยกับคนอื่นบ้าง

คุยเรื่องทั่วไปหรือแชร์ความรู้สึก
เพื่อสร้างความรู้สึกละมุนคลาย



ส่งกำลังใจให้กันด้วย LINE Sticker
Stand beside you
Amnesty International Thailand

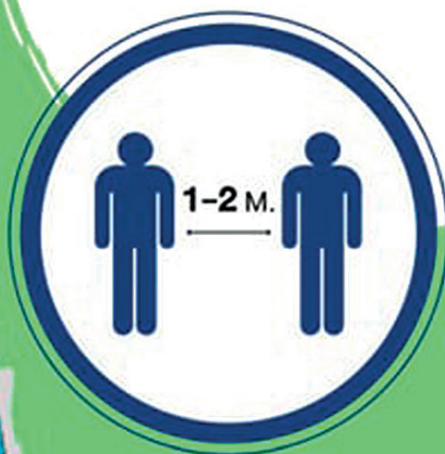


ใส่ใจตนเอง ใส่ใจผู้อื่น



เว้น ระยะห่าง

Social Distancing



ติดตาม
ข่าวสาร
เกี่ยวกับโควิด-19
อย่างสม่ำเสมอ

หมั่น
ล้างมือ
ด้วยเจลแอลกอฮอล์

ใส่หน้ากาก
อนามัย

เข้มมาตรการ
WFH

