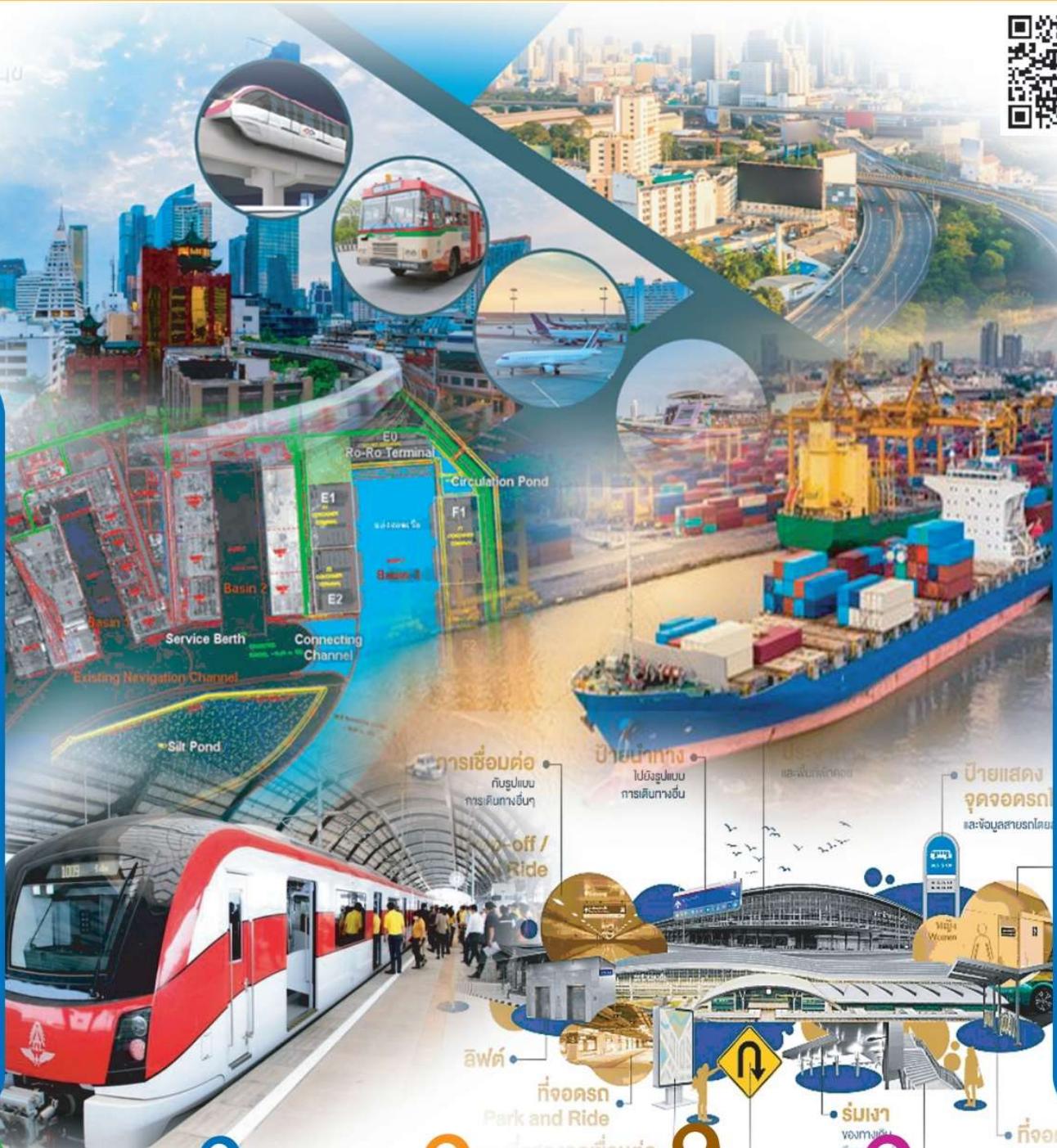




# วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม

ISSN 1906-3601 : ปีที่ 14 ฉบับที่ 1 มกราคม-มีนาคม 2565



## จุดเด่นน่าสนใจ

บทบาทการเมืองในความทุ่มเทในการพัฒนา 70 ปีของการเดินทาง

## คุยกันเรื่องราว

โครงการศึกษาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามข้อมูลเชิงลึกเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของคนกรุงเทพฯ ให้ดียิ่งขึ้น

## เส้นทางเศรษฐกิจ

ศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนในเส้นทางการเดินทางและปรับเปลี่ยน

## ขั้นตอนพัฒนา

ร้านอาหารและสถานที่ท่องเที่ยวที่ดึงดูดลูกค้า

## คิดแบบบ้านน้ำ

แผนใจเด็ดที่เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงภูมิภาคในประเทศและต่างประเทศ



## ที่ของเสือ

# เสือ

เข้าปี **เสือ** ก็ต้องว่าด้วยเรื่องของ



"เสือ" ในมิติทางวัฒนธรรม

เราลองมาทำความ

รู้จักกันดู ในพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน

บอกไว้ว่า "ขال" เป็นชื่อปีที่ 3 ของรอบปีนักษัตร ที่มี "เสือ"

เป็นเครื่องหมาย หากเราจะนับแบบสากล

ปีเสือหรือขາລືจะเริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม 2553 เป็นต้นไป

แต่ถ้านับแบบจีน ปีเสือจะเริ่มในเดือนกุมภาพันธ์ช่วงตรุษจีน (14 กุมภาพันธ์) ถ้าแบบไทย ก็ต้องไปเริ่มเดือนเมษายน

ช่วงสงกรานต์ปีใหม่ ซึ่งใครจะนับอย่างไรมักเกี่ยว ข้องกับความเชื่อทางไหรศาสตร์เป็นสำคัญ คนเกิดปีเสือ-ขາລື ตามตำรา

พรหมชาติฉบับหลวง บอกไว้ว่า คนเกิดปีขາລືเป็นพวกราตรีไม่ ผีเสื้อผู้หญิงเป็นคนเจรจากระดัง มักพูดโหัง ชอบเจรา

แต่เรื่องผู้หญิง และมักเจรจาตลอดคนอง ทำตัวไม่เป็นทุกข์อยู่เสมอชอบการช่างและเรียนรู้ความรู้ต่างๆ ทำการ

มักถูกย้ายที่อยู่เนื่องๆ ทำมาค้าขายกับต่างแดน/ต่างจังหวัด จะดี และชอบการมารมณ์ด้วย

บอกไว้ว่า คนเกิดปีขາລືเป็นพวกราตรีไม่ ผีเสื้อผู้หญิงเป็นคนเจรจากระดัง มักพูดโหัง ชอบเจรา

แต่เรื่องผู้หญิง และมักเจรจาตลอดคนอง ทำตัวไม่เป็นทุกข์อยู่เสมอชอบการช่างและเรียนรู้ความรู้ต่างๆ ทำการ

มักถูกย้ายที่อยู่เนื่องๆ ทำมาค้าขายกับต่างแดน/ต่างจังหวัด จะดี และชอบการมารมณ์ด้วย

ส่วนคำทำนายทั่วไป มีลักษณะเป็นผู้นำ ชอบเสียง ทำก่อนคิด เป็นคนใจดีและเอาตัวรอดได้เสมอ กล้าทำตาม

ความเชื่อของตนเอง เป็นที่ชื่นชมของผู้อื่น แต่มักเป็นคนอารมณ์ร้อน ความรู้ สึกไวและเข้าใจน้อย ตามคำรามไหรศาสตร์ว่า

เชื่อว่าคนเกิดปีขາລືจะสมพงษ์กับคนเกิดปีกุน และจะไม่ถูกใจคนหรือของกับคนปีก่อนออกจากนี้ต่อจากนั้นยังได้กล่าวไว้

ทภูงชนายได้ผ่านมาได้เจ้าปีเสือ ทายว่าจะมีอำนาจวาสนาหรือได้รับการเลื่อนตำแหน่งหน้าที่ ถ้าผ่านมา ถูกเสือกัด ทายว่า

จะได้โชคคลากจากเพศตรงข้าม ถ้าผ่านมา ผู้เสือตาย ทายว่าจะหมดเคราะห์หรือหมดศักดิ์ ที่เจ็บป่วยจะหาย

ในเชิงลักษณ์ เสือมักถูกใช้เป็นลักษณ์ของพลังอำนาจ ความแข็ง ความเชื่อต่างๆ ทั้งในด้านดีและร้าย

มาตั้งแต่โบราณ ในด้าน ดี จินเชื่อว่า ยันต์รูปเสือคาดatab สามารถขับไล่ภูตผีศาต หรือสิ่งอัปมงคลต่างๆให้ออกไปได้

โดยนิยมติดยันต์ตามหน้าบ้านและหน้าบ้านประดุจ ส่วน เจี้ยวเสือ ใช้เป็นเครื่องรางของลัง ป้องกันอันตราย หรือการสักลาย

"เสือเฝ่น" เพื่อให้หนังเหนียวพันแหงไม่เข้า ส่วนบุคคลที่มีความเก่งกล้าหาญ ก็จะถูกขนานนามให้เป็นเสือ เช่น ทหารเสือ

เสือป่า และเสือพวน เป็นต้น สถานที่สำคัญ เกี่ยวกับเสือ ที่ราชบุรีกันตีในกรุงเทพฯ คือ ศาลเจ้าพ่อเสือ หรือขาวจีนเรียกว่า

"ตัวเล่าเอี้ย" ตั้งอยู่บนถนนตะนาว ใกล้เสาชิงช้า เป็นศาลเจ้าจีนแต่จริงที่เก่าแก่ มีเชื่อเสียงมากที่สุดแห่งหนึ่งของไทย

และเป็นที่เคารพนับถือของทั้งชาวไทยและชาวจีนเป็นอย่างมาก

ทั้งหมดข้างต้น ประมวลเรื่องราวของ "เสือ" เท่าที่พยากรณ์ในแต่ละปีต่างๆ เคามาเล่าสู่กันฟัง ที่สำคัญคือขอ

ให้ปีเสือปีนี้ เป็นปีที่ทุกคนเต็มเปี่ยมไปด้วยพลังอำนาจ และความคิดอันขลุณลาดที่จะต่อสู้กับสิ่งที่ร้ายและเอาชนะอุปสรรค

ทั้งหลายทั้งปวง...ส่วนท่านจะเป็นเสืออะไรนั้นก็แล้วแต่ท่าน

(ขอบคุณข้อมูลจากสยามรัฐ)

# CONTENT



## เห็นอย่างพากเพียบ

สวัสดีปีใหม่ 2565 ท่านผู้อ่านทุกท่าน จะบันนี้เป็นฉบับที่สอง ในรูปแบบของการสาร Digital Online เพื่อความสะดวก ทันสมัย และเข้าถึงท่านผู้อ่านได้อย่างรวดเร็ว (อยู่ที่ไหนก็อ่านได้) แต่ยังคงเต็มเปี่ยมไปด้วยเนื้อหาสาระน่ารู้ต่างๆ ที่ทางทีมงานนำมาฝากทุกท่านเช่นเดิมค่ะ

สำหรับฉบับนี้ ทีมงานการสารขอแนะนำ คอลัมน์จัดตามภาค เรื่องบทบาทการมีส่วนร่วมของชุมชนในการพัฒนา (ขยาย) ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 คอลัมน์นี้ไว้ใช้ว่า เรื่องการเขื่อมโยงทางรถไฟระหว่าง ไทย-ลาว-จีน นอกจากนี้ ยังมี คอลัมน์ที่นำเสนอใจอื่นๆ อีกด้วย อาทิ คอลัมน์คุยกันริมทาง เรื่องโครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเขื่อมโยงรูปแบบ การเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนให้ความสนใจมากในขณะนี้ และ คอลัมน์เส้นทางเศรษฐกิจ เรื่องการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ที่นำเสนอใจไม่แพ้กัน รวมทั้ง คิดแบบคมนาคม เรื่องแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเขื่อมโยง ฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ และคอลัมน์อื่นๆ ที่นำเสนอใจอึกมากามาฝ่าผู้อ่านด้วยค่ะ

สุดท้ายนี้...ขอกราบอาราอนาคุณพระศรีรัตนตรัยมาอภิญญาอยพรชัยให้ทุกท่านมีสุขภาพร่างกายแข็งแรงเจริญรุ่งเรือง ในหน้าที่การทำงาน เงินทองไหลมาเทมาไม่ขาดสาย คิดหวังสิ่งใดขอให้ได้สัมความปราถนา ทุกประการ

## คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา นายปัญญา ชุมพาณิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นางวิไลรัตน์ ศิริโภกนิติลป์ รองผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายสุรพงษ์ เมียนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายเรืองศักดิ์ ทองสม ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นางสาวลักษณวดี ชนามี ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ การขนส่งและจราจร นายอธิภูมิ จิตรานุเคราะห์ ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่ง และจราจรในภูมิภาค นางสาวกฤณา เมียนเมี้ยม ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบด้วยร่วม นายศิริเกษ อกวิรัตน์ ผู้อำนวยการ กองจัดระบบการจราจรทางบก นางสาวกฤติกา มูลนະดิษฐ์ ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย

บรรณาธิการ นางสาวณิต มั่งมี ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

ฝ่ายจัดทำวารสาร นางดวงเดือน พนรัตน์ นายกเวช พุ่งป่าคอม นางสาวดาภา วงศ์ติ นายนิพัทธ์ กอกลีน นางสุรุวงศ์ โพธิ์บุตร นายทักษิลา ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนันดา อุดบุญ

กองบรรณาธิการ นางสาวพิมพ์พรรณ ชุมเพ็งพันธุ์ นายพรชัย พัฒนาพงษ์สิติธรรม นางสาวจิรังศัก ห้วยหนงทอง นางสาวกุลกันยา ชูแก้ว นางสาวอรุณี พวงจันทร์หอม นายณัฐธ์ มัยรัตน์ นางสาวจินตดี สุขศรี



5

## จับตากมนาคม

บทบาทการมีส่วนร่วมของชุมชนในการพัฒนา (ขยายท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3)

13

## รู้ไว้ใช้ว่า

การเข้มข้นทางรถไฟระหว่างไทย-ลาว-จีน

18

## คุยกันริมราง

โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

22

## เส้นทางเศรษฐกิจ

ศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

27

## คิดแบบคมนาคม

แผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ECC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้

34

## บันทึก rimทาง

สถิติอุบัติเหตุชั่ว tempo ปีใหม่ 2565

36

## ชีพจรลงพุง

ร้านข้าวแกงกระหรี่คลองถม

41

## รอบร็อว์ สนข.

แนะนำข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สนข.



โดย : สำนักแผนความปลอดภัย

## บทบาทการมีส่วนร่วมของชุมชน ในการพัฒนา (ขยาย) ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

"บทความนี้ผู้เขียนมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนต่อการพัฒนาท่าเรือ (ขยาย) แหลมฉบัง ระยะที่ 3 ซึ่งผู้เขียนได้นำความรู้และประสบการณ์จากการศึกษาด้านการวางแผนระดับภูมิภาค ณ มหาวิทยาลัยเดอร์ติน เมืองเพิร์ท ประเทศไทย เลี้ยงนำเสนอนแนวคิดลงในวารสาร สนข. เพื่อเผยแพร่ต่อสาธารณะทั่วไป ทั้งนี้ แนวคิดและข้อเสนอแนะต่างๆ มาจากการศึกษาเรียนรู้ประสบการณ์ทำงานและความเห็นของผู้เขียน (นางสาวสกุลฑา ศุภกุลศรีศักดิ์) แต่เพียงผู้เดียว ไม่ผูกพันกับการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใด ๆ ทั้งสิ้น"

### บทบาทและการพัฒนา (ขยาย) ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

การพัฒนา (ขยาย) ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ภายใต้ระบบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยมีวิสัยทัศน์เป็นนโยบายที่เปลี่ยนเศรษฐกิจที่ขึ้นเคลื่อนด้วยนวัตกรรม (Thailand 4.0) ท่าเรือแหลมฉบังมีการเปลี่ยนจากท่าเรือเพื่อการประมงท่องถินในจังหวัดชลบุรีให้เป็นประตูการค้าหลักของประเทศไทยถึงเส้นทางการขนส่ง

สินค้าระหว่างประเทศ เพื่อการต้นการค้าการลงทุนทางทะเล (seaborne trade) อันเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาประดิษฐ์เศรษฐกิจแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Sub-region trade) หรืออินโดจีน เพื่อแข่งขันกับประเทศไทยและลิงค์ปอร์ส ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังบริหารจัดการเพื่อนำเข้าและส่งออกสินค้าถึงร้อยละ 54 มีการประมาณการว่าการขยายท่าเรือจะทำให้สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งมีผลต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) จากร้อยละ 15.2 เป็นร้อยละ 13.2 การพัฒนาท่าเรือ ระยะที่ 3 จะสามารถรองรับสินค้าเพิ่มจาก 11 ล้าน TEUs เป็น 18 ล้าน TEUs (UNESCAP 2016, BOI 2021, and Hutchison Ports n.d.).

### Laem Chabang Port (LCP) Development Project (Phase 3)



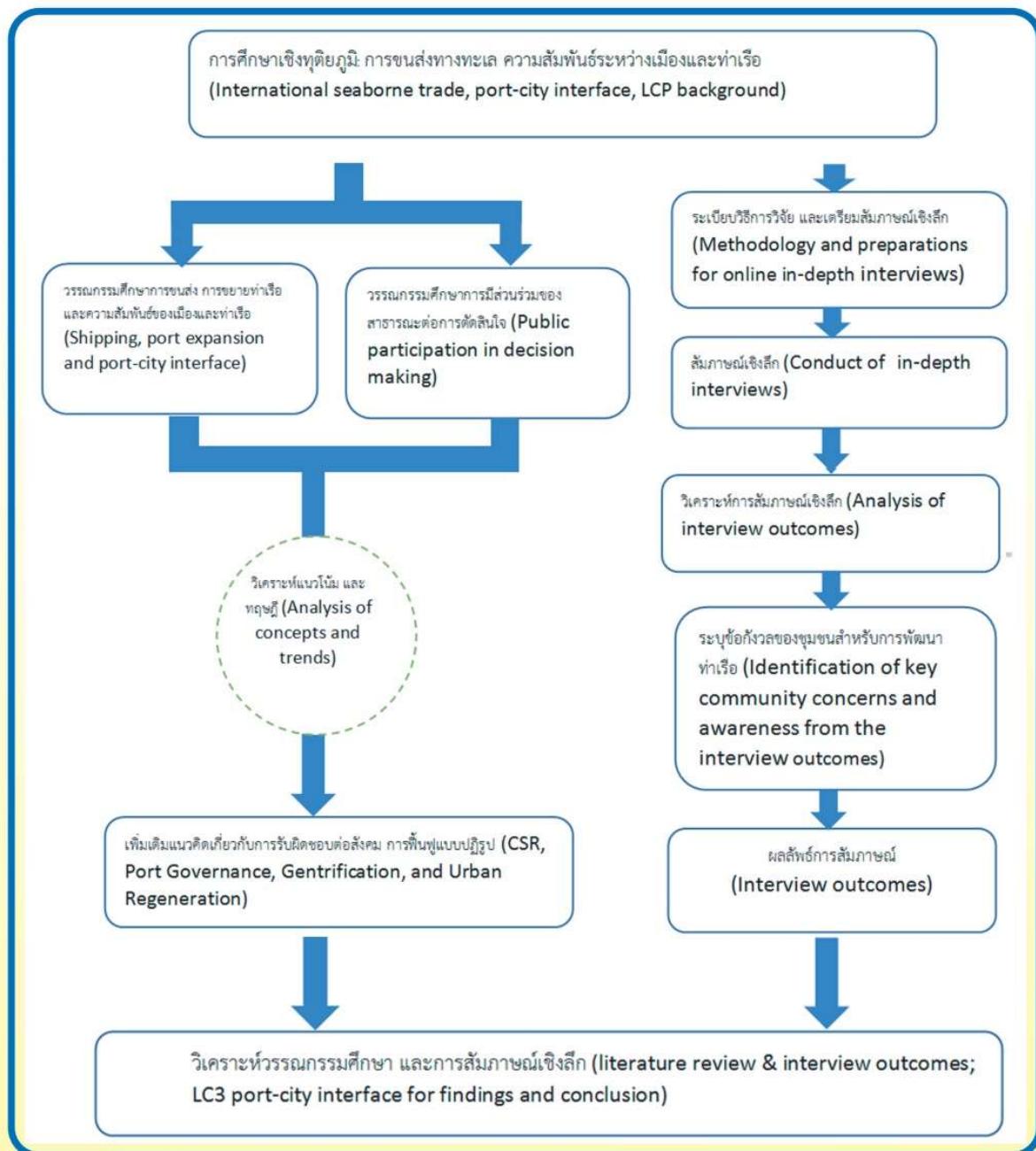
รูปภาพที่ 1: การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

ที่มา: Supakoonsrisak 2021, Port-city Community Engagement - a Case Study of Thailand's Port of Laem Chabang Expansion, Phase Three

### ปัญหาและอุปสรรคสำหรับการพัฒนา (ขยาย) ท่าเรือ ระยะที่ 3

ในการพัฒนา (ขยาย) ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ เริ่มดำเนินโครงการในปี 2554 พบว่า การดำเนินงานดังกล่าวต้องแข็งกับการต่อต้านของภาคประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างเสียพื้นที่ที่ทำการ ที่อยู่อาศัย การย้ายถิ่นฐานและปัญหาค่าเช่า ปัญหาการต่อต้านของชุมชนเกิดจากการขาดการมีส่วนร่วมของชุมชนในขั้นตอนการตัดสินใจการขยายท่าเรือ บทความนี้เป็นการนำเสนอแนวคิด ที่ดำเนินการภายใต้การวิจัยเชิงประจักษ์ (Desktop research) เพื่อเก็บข้อมูลพื้นฐาน

เกี่ยวกับบทบาทของท่าเรือแหลมฉบังต่อการเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งขั้นตอนการศึกษาได้อธิบายในแผนผังที่ 1 ภายใต้ขั้นตอนการทำวิจัยความสัมพันธ์ของเมืองและท่าเรือในแหลมฉบัง ระยะที่ 3 วรรณกรรมศึกษาได้มุ่งเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนจากแบบจำลองต้นแบบของ Arnstein ladder (1969) ซึ่งได้มีการประยุกต์ใช้ในแบบจำลองการมีส่วนร่วมของชุมชนในการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ของตลาดน้ำอัมพวาโดย Peerapun (2008)



แผนผังภาพที่ 1: ขั้นตอนวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของชุมชนต่อการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3  
ที่มา: Supakoonsrisak 2021, Port-city Community Engagement - a Case Study of Thailand's Port of Laem Chabang Expansion, Phase Three

## กระบวนการวิจัย

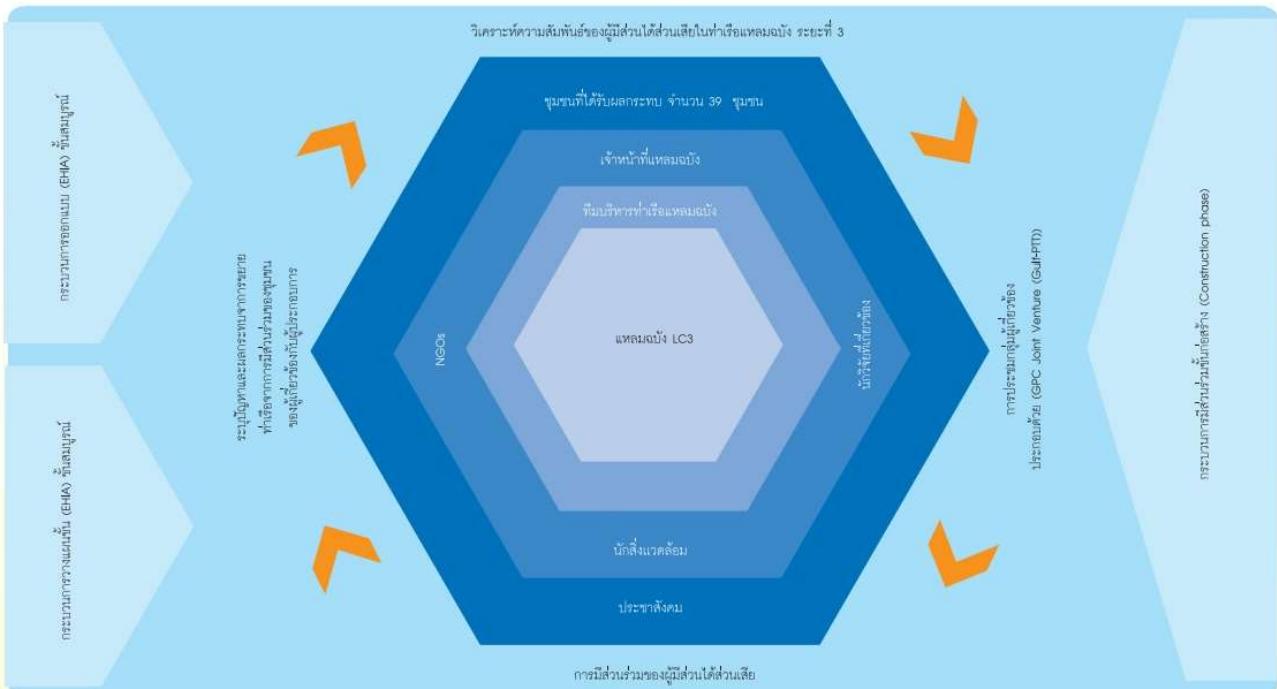
งานวิจัยนี้ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกประกอบด้วยกลุ่มผู้เกี่ยวข้องสามกลุ่ม ทั้งหมด 22 ตัวอย่าง ประกอบด้วย กลุ่มเจ้าหน้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 5 ตัวอย่าง กลุ่มผู้ประกอบการทำเทียบเรือแหลมฉบัง ท่าเทียบเรือเอกชน ผู้ประกอบการสินค้าอันตรายและผู้ประกอบการขนส่ง รวมจำนวน 7 ตัวอย่าง และกลุ่มประชาชน ประกอบด้วยผู้นำชุมชน สื่อมวลชน นักวิจัย และประเมินท้องถิ่น จำนวน 8 ตัวอย่าง ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 22 ตัวอย่าง ได้ถูกเลือกและเข้าร่วมกระบวนการนี้ เนื่องจากมีส่วนร่วมของชุมชนในการตัดสินใจ พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3



## ผลการศึกษา

การพัฒนาท่าเรือระยะที่ 3 มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะ การเปลี่ยนแปลงของสัตuan การสูญเสียที่อยู่อาศัย พื้นที่ทำกิน ตลอดจนมลพิษจากการบริหาร ท่าเรือ นอกจากนี้ งานวิจัยค้นพบว่า ชุมชนที่ได้รับผลกระทบโดยเฉพาะชุมชนประเมินพื้นบ้านในและรอบท่าเรือ แหลมฉบังและจังหวัดชลบุรี ยังขาดโอกาสในการมีส่วนร่วมของการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 และ 2 ดังนั้น ปัญหาค่าชดเชยที่ดินคงค้างและปัญหาอื่นๆ จึงยังไม่ได้รับการแก้ไข จนกระทั่งท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ถูกประกาศให้มีการพัฒนาภายในมาตราการเร่งรัดตามกฎระเบียบท่องเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (fast-tracked under the EEC special power) ในที่สุดชุมชนผู้ได้รับผลกระทบได้ร่วมตัวกัน (social power)

ด้วยความช่วยเหลือของกลุ่มนักวิจัยห้องถิน องค์กรอิสระ เพื่อสร้างโอกาสในการมีส่วนร่วมของชุมชน ต่อการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง รายละเอียดตามแผนภาพที่ 2 ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือแหลมฉบังได้บูรณาการวางแผน และตัดสินใจร่วมกับชุมชนไปยังระดับนโยบาย และจากระดับนโยบายนำไปสู่การปฏิบัติ (a combined top-down and bottom-up approach) โดยมุ่งเน้นไปยังการมีส่วนร่วมของชุมชน การวางแผนหลักทรัมภ์ภาค (community engagement, governance, and collaboration)



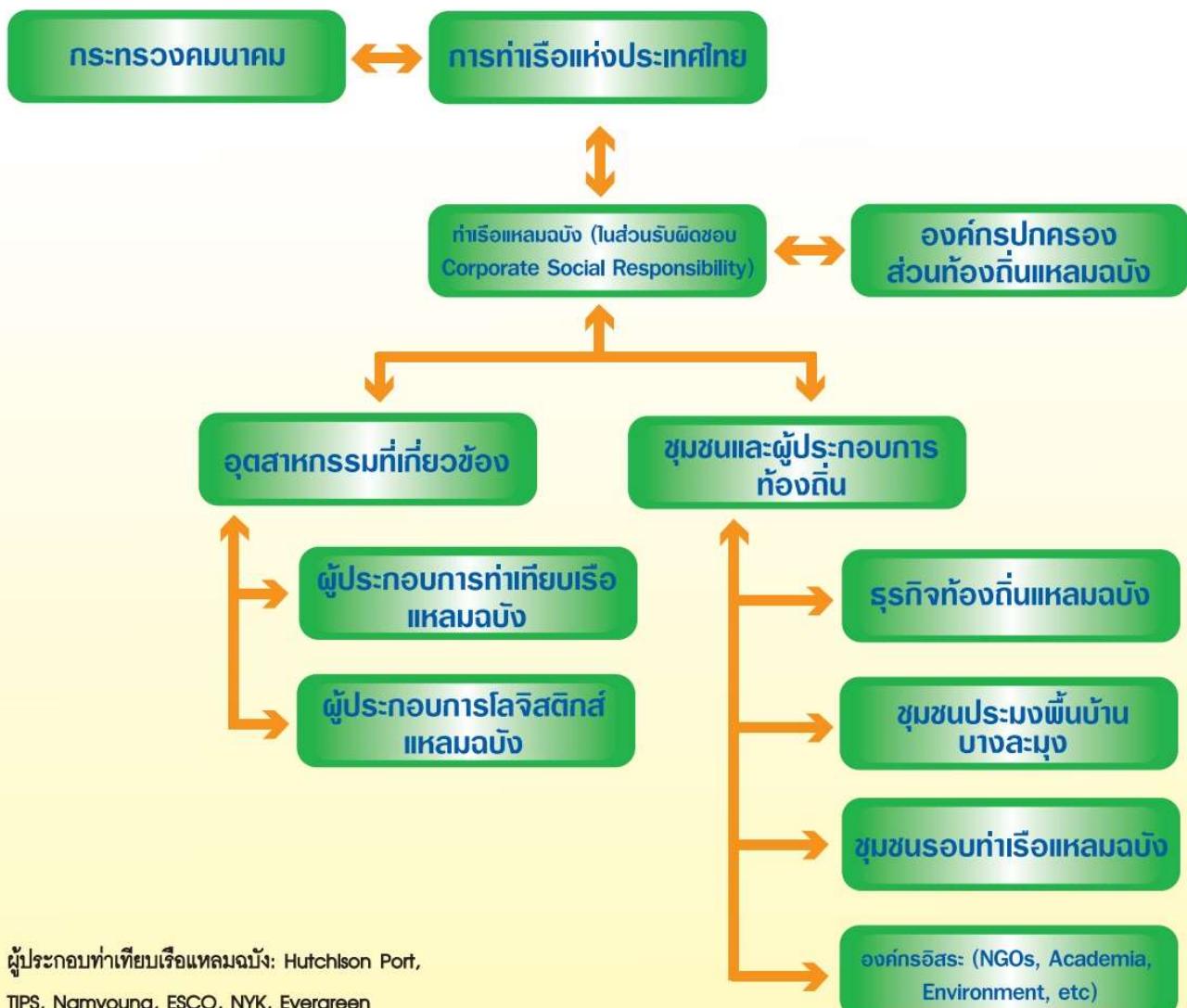
แผนภาพที่ 2: กรอบการมีส่วนร่วมของชุมชนต่อการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

ที่มา: Supakoonsrisak 2021, Port-city Community Engagement - a Case Study of Thailand's Port of Laem Chabang Expansion, Phase Three

## บทสรุป

การขาดการมีส่วนร่วมของชุมชนสำหรับโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 นำไปสู่กระบวนการล้าช้าของโครงการ การขาดความเชื่อใจ (public distrust) และการประท้วง (public protest) ดังนั้น การท่าเรือแหลมฉบังผ่านการพิจารณาโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ประยุกต์กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ผ่านกระบวนการวางแผนอย่างมีส่วนร่วมต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR) และคณะกรรมการร่วมระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและชุมชน รอบท่าเรือแหลมฉบัง อันได้แก่ ทุนการศึกษา ทุนฝึกอาชีพ การตรวจสอบภาพและให้บริการรักษา ตลอดจนกระบวนการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม กระบวนการรักษาป่าชายเลน หรืออนุรักษ์พันธุ์สัตว์น้ำทะเล มาตรการทั้งหลายก่อให้เกิดการสร้างสรรค์สัมพันธ์ระหว่างชุมชน รวมถึงกระบวนการเศรษฐกิจท้องถิ่น (social harmony and economic prosperity) ซึ่งการทำงานร่วมกันของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างยุติธรรมจะก่อให้เกิด

การสร้างสานสัมพันธ์ระหว่างชุมชน รวมถึงการต้านเศรษฐกิจท้องเดิน (social harmony and economic prosperity) ซึ่งการทำงานร่วมกันของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างยุติธรรมจะก่อให้เกิดกระบวนการพัฒนาการขยายท่าเรือที่เป็นธรรม และสามารถแก้ปัญหาร่วมดึงข้อวิตกกังวลของชุมชนได้เป็นอย่างดี รายละเอียดตามแผนภาพที่ 3 กระบวนการขอร่วมกิจกรรมของท่าเรือแหลมฉบัง (Laem Chabang Port Governance) และภาพที่ 4-7 โครงการพัฒนาภายใต้กระบวนการรับผิดชอบต่อสังคมของท่าเรือแหลมฉบัง



แผนภาพที่ 3: กระบวนการขอร่วมกิจกรรมของท่าเรือแหลมฉบังและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ที่มา: Supakoonsrisak 2021, Port-city Community Engagement - a Case Study of Thailand's Port of Laem Chabang Expansion, Phase Three



4. โครงการฝึกอาชีพ



5. โครงการตรวจสุขภาพประจำปี



6. โครงการทุนการศึกษา



7. โครงการอนุรักษ์ป่าชายเลน

ภาพที่ 4-7 โครงการพัฒนาภายใต้กระบวนการรับผิดชอบต่อสังคมของท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา: Supakoonsrisak 2021, Port-city Community Engagement - a Case Study of Thailand's Port of Laem Chabang Expansion,

Phase Three

## ข้อเสนอแนะ:

บทเรียนของการพัฒนาโครงการแหล่งจดัง ระยะที่ 3 จึงมีความเป็นไปได้ในการประยุกต์ใช้ ต่อโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่มีผลกระทบเป็นวงกว้างต่อประชาชน อาทิ เช่น โครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก ตัวอย่างเช่น โครงการรถไฟฟ้า ความเร็วสูงจากกรุงเทพฯ ไปยังสนามบินอู่ตะเภา จังหวัดระยอง ซึ่งอยู่ภายใต้พื้นที่ EEC และมีจุดมุ่งเน้น ไปยังการเขื่อมโยงการบินสากลและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกเดินทาง ตลอดจนการพัฒนาเป็นศูนย์โลจิสติกส์สำหรับประเทศไทยอาเซียน นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า ความเร็วสูงส่งเสริมความเขื่อมโยงกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (EEC) ตลอดจนการพัฒนาโครงการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเขื่อมโยงการขนส่ง ระหว่างจังหวัดไทยและอันดามัน (Landbridge) ล้วนมีผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน คล้ายกับโครงการพัฒนาการขยายท่าเรือ ระยะที่ 3 จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาผลกระทบต่อชุมชน ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจที่ยั่งยืน



### References

- Arnstein, Sherry R. 1969. "A ladder of citizen participation." *Journal of the American Institute of planners* 35 (4): 216-224. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/0194436908977225>
- BOI. 2021. "Seaports." Thailand Board of Investment. Accessed January 17, 2021. <https://www.boi.go.th/index.php?page=seaports&language=tw>
- Erkul, Mehmet, Ibrahim Yitmen, and Tahir ?elik. 2016. "Stakeholder engagement in mega transport infrastructure projects." *Procedia Engineering* 161: 704-710. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877705816329745>
- HutchisonPorts. n.d. "Laem Chabang Port." HutchisonPorts Thailand. Accessed January 17, 2021. <https://hutchisonports.co.th/laem-chabang-port/>
- Peerapun, Wannasilpa. 2018. "Participatory Planning Approach to Urban Conservation and Regeneration in Amphawa Community, Thailand." *Journal of Environment Behaviour Studies* 3 (6): 147-155. <https://aje-bs.e-jph.co.uk/index.php/aje-bs/article/view/245/221>
- UNESCAP. 2016. "Laem Chabang Port's Infrastructure Development & Connectivity." UNESCAP. Accessed January 17, 2021. [https://www.unescap.org/sites/default/files/d8files/%28Session%205%29%20PAT\\_Experience%20in%20Developing%20and%20Operating%20Ports.pdf](https://www.unescap.org/sites/default/files/d8files/%28Session%205%29%20PAT_Experience%20in%20Developing%20and%20Operating%20Ports.pdf)
- UNESCAP. n.d. "Overview of Port Development in Thailand." UNESCAP. Accessed January 17, 2021. [https://www.unescap.org/sites/default/files/2.2\\_Country%20presentation\\_Thailand\\_Marine%20department.pdf](https://www.unescap.org/sites/default/files/2.2_Country%20presentation_Thailand_Marine%20department.pdf)



โดย : สำนักแผนงาน

## การเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย - ลาว - จีน

โครงการก่อสร้างรถไฟจีน - ลาว (China - Laos Railway) เริ่มขึ้นเมื่อเดือนธันวาคม 2559 และเปิดให้ใช้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2564

รถไฟสายจีน - ลาว เป็นความร่วมมือภายใต้รัฐบาลเศรษฐกิจจีน - ลาว เป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ที่จะทำให้โครงข่ายการขนส่งของจีนเชื่อมโยงในภูมิภาคและยุโรป

เส้นทางโครงการรถไฟจีน - ลาว มีทั้งหมด 31 สถานี เริ่มต้นที่นครคุนหมิง 曼谷ทูนนาน เชื่อมต่อที่เมืองบ่อเต็น สปป. ลาว มีปลายทางที่เวียงจันทน์ได้ (สินค้า) ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ขนถ่ายสินค้าสถานีท่านาแล้ง 2.5 กม. อยู่ระหว่างฝ่ายจีนและ สปป. ลาว เชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟในเส้นทางดังกล่าว เพื่อรองรับการขนส่งและเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สถานีท่านาแล้งและเชื่อมโยงเข้ามายังประเทศไทย



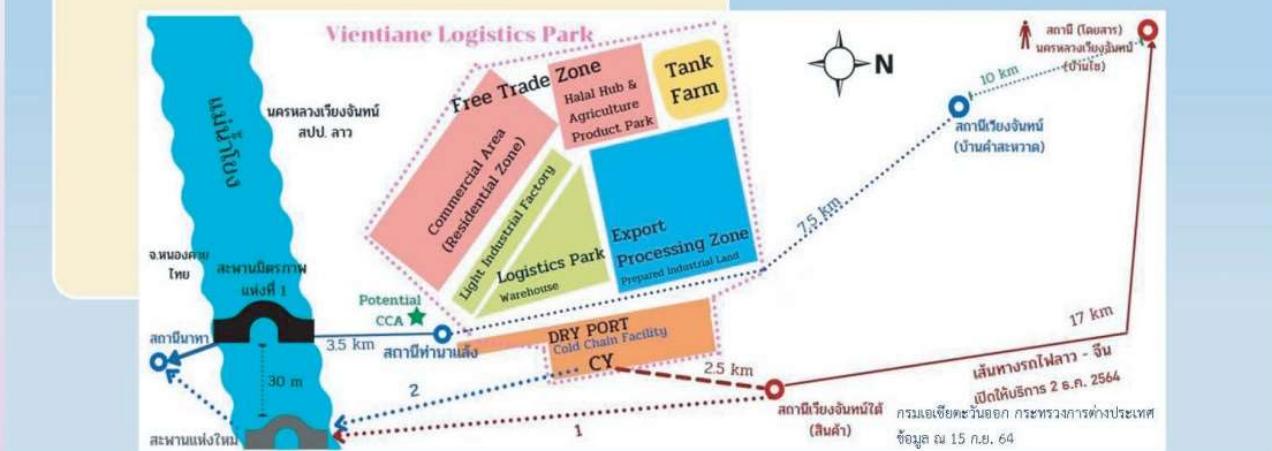
ขนาดทาง 1.435 เมตร  
(Standard Gauge)



บ่อเต็น - เวียงจันทน์  
รวมระยะทาง 422 กม.



ความเร็ว 160 – 210 กม./ชม.  
ขอบเขตไฟสินค้า 120 กม./ชม.



## การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของไทย



### การพัฒนารถไฟทางคู่

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พัฒนารถไฟทางคู่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า และการเดินทางของประชาชน โดยโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขุนทดนนทบุรี – ขอนแก่น ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม 2562 และเปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2563

สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และ เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2561 ปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ



### การพัฒนารถไฟความเร็วสูง

การพัฒนารถไฟความเร็วสูงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค

#### ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา

ระยะทางประมาณ 253 กิโลเมตร ประกอบด้วย 6 สถานี ได้แก่ บางซื่อ ดอนเมือง อยุธยา สารบุรี ปากช่อง นครราชสีมา ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2569

#### ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย

ระยะทางประมาณ 357 กิโลเมตร ประกอบด้วย สถานีรถไฟ 5 สถานี ได้แก่ บัวใหญ่ บ้านไผ่ ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) 2 แห่ง บริเวณนาท้า และเขียงรากน้อย ศูนย์ซ่อมบำรุงทาง (Maintenance Base) 4 แห่ง บริเวณบ้านมะค่า หนองเม็ก โนนสะอาด และนาทา ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) และย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) 1 แห่ง ที่นาทา

ปัจจุบันออกแบบงานโยธาแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างการจัดทำรายงาน EIA คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2571



## การเตรียมความพร้อมด้านคมนาคมขนส่งของไทย เพื่อรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายจีน – สปป.ลาว



### 1 การพัฒนาพื้นที่บริเวณหนองสองห้อง จังหวัดหนองคาย

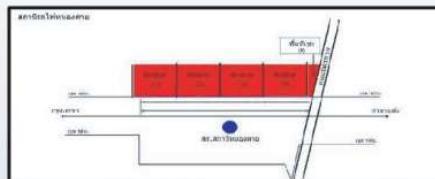
การพัฒนาพื้นที่บริเวณหนองสองห้อง จังหวัดหนองคาย ได้มีการออกแบบใช้พื้นที่ประมาณ 80 ไร่ วงเงินงบประมาณ 280 ล้านบาท รองรับรถบรรทุกได้ประมาณ 200 คัน พร้อมห้องน้ำและจุดพักค oy จากศูนย์ฯ จำนวน 70 คัน และที่จอดรถสำหรับผู้พิการ 6 คัน รวมทั้ง การปรับปรุงภูมิทัศน์ ระบบสาธารณูปโภค ระบบกล้อง CCTV และด่านชั่งน้ำหนัก เพื่อรับรองการตรวจปล่อยสินค้าขาออกไปประเทศลาว โดยเบื้องต้นในระยะเร่งด่วน กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก บริเวณทางหลวงหมายเลข 2 กม. ที่ 504+700 (ข้าราชการ) ที่ได้สามารถจอดรถบรรทุกได้ประมาณ 10 คัน



## 2 การพัฒนาสถานีรถไฟหนองคาย จังหวัดหนองคาย

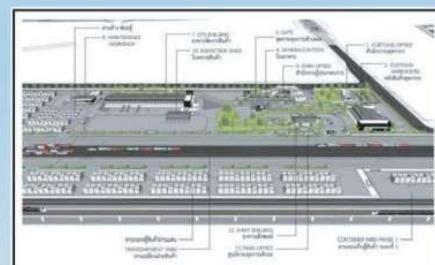
ในระยะเร่งด่วน จะดำเนินการพัฒนาสถานีหนองคาย มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรถไฟระหว่างไทย – ลาว – จีน การก่อสร้าง ICD (โรงพักรถสินค้านอกทำเนียบท่าเรือ) รองรับกระบวนการดำเนินงานพิธีการศุลกากร เพิ่มและพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพ และมาตรฐานสากล และเพิ่มปริมาณการขนส่งทางรถไฟ

โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 5 แปลง  
ให้เอกชนเข้าบริหารจัดการพื้นที่ 4 แปลง  
และอีก 1 แปลงเป็นพื้นที่ส่วนกลาง



## 3 การพัฒนาพื้นที่ย่านนาทา จังหวัดหนองคาย

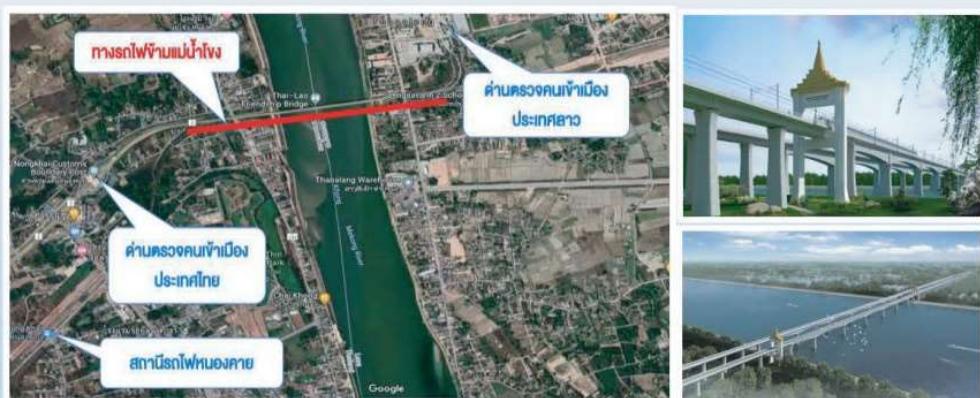
ในระยะยาว ดำเนินการพัฒนาพื้นที่นาทาเพื่อเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บสินค้า โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดงานโยธาโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย) ซึ่งรวมการออกแบบย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้านาทาด้วย แบ่งพื้นที่ออกเป็น ๓ ส่วน ได้แก่ พื้นที่สำหรับกองเก็บสินค้าประเภทต่าง ๆ (Container Yard) พื้นที่ลานขนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) และพื้นที่ทำการสำนักงาน โรงพักรถสินค้าและอื่น ๆ ปัจจุบันบริษัทที่ปรึกษาได้ออกแบบรายละเอียดงานโยธาแล้วเสร็จ



โดย รฟท. อยู่ระหว่างการศึกษาวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐฯโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า และย่านกองเก็บสินค้าเพื่อรับการขนส่งทางราง จังหวัดหนองคาย

## 4 การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งใหม่

การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่สำหรับทางรถไฟโดยเฉพาะ อยู่ห่างจากสะพานเดิมประมาณ 30 เมตร โดยมีทั้งทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน 1,435 เมตร จำนวน 2 ทาง และขนาดทาง 1 เมตร จำนวน 2 ทาง ความยาวสะพานรวม 1,500 เมตร ซึ่งจากการประชุมไตรภาคีเพื่อหารือแนวทางการเชื่อมโยงรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2564 ทั้งสามฝ่ายตกลงให้ไทยรับผิดชอบการลงทุนในส่วนของไทยและฝ่ายลารวบผิดชอบการลงทุนในส่วนของลาวในพร้อมด้วยของตนเอง



### แผนการเชื่อมต่อรถไฟไทย - ลาว - จีน





โดย : กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

# โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสบายน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (กพข.) ได้ดำเนินการศึกษาโครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเขื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ตามยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระดับนานาชาติ โครงการสร้างพื้นฐาน เนื่องไทย เนื่องโลก ซึ่งครอบคลุมถึงการเขื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมได้อย่างไร้รอยต่อ และเป็นการพัฒนารากฐานที่สำคัญให้มีโครงสร้างพื้นฐานครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนตอบสนองความต้องการของประชาชน และส่งผลให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ตามแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แต่อย่างไรก็ตาม ปัญหาและอุปสรรคของภาคการขนส่งของประเทศไทยในปัจจุบัน พบว่า การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมืองยังไม่สมบูรณ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้า ที่ไม่สะดวก รวดเร็ว อันมีสาเหตุมาจากการขาดการเขื่อมต่อ กับระบบขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ ทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเขื่อมต่อภาคการขนส่งไม่เพียงพอ จึงไม่สามารถสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนทุกกลุ่ม

ทันมาใช้บริการระบบขนส่งแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเขื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะเป็นโครงการสำคัญเพื่อเขื่อมต่อระบบคมนาคม ขนส่งทุกโหมดการเดินทางทั้งทางบก ทางน้ำ และอากาศ ไปสู่นโยบายคมนาคมรวมเป็นหนึ่ง (One Transport for all) ได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งผลการศึกษาของโครงการจะเป็นแผนพัฒนาโครงข่าย คมนาคมเขื่อมโยงรูปแบบ การเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น เพื่อพัฒนา โครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมืองให้เขื่อมต่อกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างต่อเนื่อง ประชาชนสามารถเดินทางจากรอบนอกเข้าสู่ตัวเมือง กรุงเทพฯ ในด้วยระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ตลอดจนเป็นแผนระดับที่ 3 เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติให้หน่วยงานต่างๆ ได้มีแผนสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพการเขื่อมต่อการเดินทาง และการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและมาตรการเขื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ให้ครบสมบูรณ์สำหรับประชาชน ทุกกลุ่ม ทุกเพศ ทุกวัย ได้อีกด้วย



แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ จะเป็นแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ การเชื่อมต่อการเดินทาง สำหรับการพัฒนาสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นศูนย์กลางคมนาคมการขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นๆ ให้เกิดเป็นรูปธรรมในรูปแบบ ล้อ-ราง-เรือของรถไฟฟ้าสายสีม่วง สถานีสะพานพระนั่งเกล้า - ท่าเรือพระนั่งเกล้า - รถโดยสารประจำทาง และในรูปแบบ ล้อ-ราง-ถนนบินของรถไฟฟ้าขนาดเมืองสายสีแดง สถานีบางซื่อ - รถโดยสารประจำทาง - ถนนบินดอนเมือง ดังรูปที่ 1



ที่มา : ผู้จัดการออนไลน์ รูปที่ 1 การเชื่อมต่อรูปแบบ ล้อ-ราง-เรือ และล้อ-ราง-ถนนบิน



ทั้งนี้ ระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญของการเพิ่มประสิทธิภาพ การเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานีรถไฟฟ้า โดยกำหนดให้มี รถบัส รถสองแถว รถสามล้อเครื่อง และยานพาหนะอื่นๆ ที่สำคัญของลงมา ทำหน้าที่ขนส่งผู้โดยสารที่อยู่รอบๆ สถานีรถไฟฟ้ามายังสถานี รถไฟฟ้า และขนส่งผู้โดยสารจากสถานีรถไฟฟ้าไปยังจุดหมายปลายทาง ดังเงื่ン การจัดแนวเส้นทางระบบ ขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ของสถานีรถไฟฟ้ารังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต ตามมติ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2564 โดยใช้เส้นทางถนน เลียบคลองเปรมประชากร ระยะทางประมาณ 19.1 กิโลเมตร ซึ่งจะจุใจให้ประชาชนทันมาใช้รถไฟฟ้า ที่สถานีรังสิตแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากยิ่งขึ้นและสามารถลดมลพิษจากภาคขนส่งได้อีกด้วย

นอกจาจนี้ แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมฯ จะส่งเสริมการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกความสะดวก และการเขื่อมต่อการเดินทาง (ITF) สำหรับประชาชนทุกกลุ่ม ทุกเพศ ทุกวัย ทั้งภายในและภายนอก สถานีรถไฟฟ้า โดยพิจารณาจากลักษณะปัญหาการเขื่อมต่อการเดินทางและความสำคัญของสถานี เพื่อจัดทำแผนการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและ การเขื่อมต่อการเดินทาง และความสำคัญของสถานี ซึ่งแผนดังกล่าว จะส่งเสริมการเขื่อมต่อการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport) ได้แก่ การเดินเท้า จักรยานและวีลแชร์ ส่งเสริมการเขื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport) ตลอดจนส่งเสริมการเขื่อมต่อการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล (Private Transport) ให้สามารถ เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า (Accessibility) ได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ดังรูปที่ 2 โดยจัดทำเป็นแผนงาน โครงการของสถานีรถไฟฟ้าซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเขื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ และมีความจำเป็นต้องบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนเพื่อขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้ การจัดทำทางเดิน เขื่อมหลังระหว่างอาคาร (Cover Walkway) จากทางออกของสถานีศูนย์ราชการนบทบุรีไปยังป้ายหยุดรถ โดยสารประจำทาง การจัดทำจุดจอดชั่วคราวสำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณสถานีบางซื่อ การติดตั้งม่านนั่ง และหลังคาที่พักคอยบริเวณสถานีพระโขนง และการจัดทำทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk) เพื่อเขื่อมระหว่าง ตึกหรือทางเดินระหว่างอาคารสูงบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ เป็นต้น



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อมอยงูรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รุ่ปที่ 2 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและการเขื่อมต่อการเดินทาง (DTF)



## การศึกษาสำรวจการเดินทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey)

โดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สปช.) ได้ดำเนินการสำรวจความต้องการการเดินทางและจัดทำฐานข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และปรับปรุงแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แต่ปัจจุบัน สภาพการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่องมีการเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการปรับปรุง ข้อมูลความต้องการการเดินทาง และพฤติกรรมการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าให้ทันสมัย ตลอดไป กับพฤติกรรมการเดินทาง ซึ่งจะส่งผลให้แบบจำลองมีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น

สปช. จึงดำเนินการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาแบบจำลองซึ่งเป็นเครื่องมือวิเคราะห์และวางแผน โครงการต่าง ๆ ตามนโยบายรัฐบาลและตามภารกิจของหน่วยงานก่อนตัดสินใจในการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐาน

## วัตถุประสงค์การศึกษา



1. การสำรวจข้อมูล



2. การวิเคราะห์ผลข้อมูล



3. การเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ

- เพื่อศึกษาสำรวจความต้องการ การเดินทาง พฤติกรรมการเดินทางของคน การขนส่งสินค้า สำหรับการพัฒนาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้สอดคล้อง กับพฤติกรรมการเดินทางที่เปลี่ยนไป
- เพื่อศึกษาวิเคราะห์ความต้องการการเดินทาง พฤติกรรมการเดินทางของคน การขนส่งสินค้า และการวิเคราะห์สภาพการจราจรบนโครงข่ายการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและในพื้นที่ ที่มีอิทธิพลต่อพื้นที่ศึกษาที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งในปัจจุบันและคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต
- เพื่อนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์มาใช้เพื่อวางแผนการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร และเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและการจราจรต่อสาธารณะ

## ประโยชน์ที่จะได้รับ

- มีแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่สอดคล้อง กับพฤติกรรมการเดินทางที่เปลี่ยนไป เพื่อใช้วางแผนด้านการขนส่งและจราจร
- มีฐานข้อมูลการเดินทางและพฤติกรรมการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า และสภาพ การจราจรบนโครงข่ายการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- มีระบบฐานข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจราจร สำหรับวางแผนและพัฒนาระบบการขนส่ง และจราจรที่เป็นปัจจุบัน

## แนวทางการดำเนินงาน

### ศึกษา และรวบรวมข้อมูล

ศึกษา รวบรวมข้อมูล ผลการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ นโยบายการขนส่งและจราจร รวมทั้งผลการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ข้อมูลพื้นฐาน ที่เกี่ยวข้อง และทบทวนแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สำรวจและวิเคราะห์ความต้องการการเดินทางและพฤติกรรมการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า สำรวจการเดินทาง (Travel Demand Survey) และการเลือกรูปแบบการเดินทาง เพื่อการพัฒนาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรด้วยตัวกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกำหนดจำนวนตัวอย่างสุ่มสำรวจข้อมูลครัวเรือน ไม่น้อยกว่า 70,000 ครัวเรือน และพิจารณาการนำข้อมูลจากแหล่งอื่นๆ เข้ามาประกอบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการสำรวจให้เป็นไปตามหลักวิชาการ สำรวจวิเคราะห์ความต้องการการเดินทางของคน ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้า ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่างสุ่มสำรวจไม่น้อยกว่า 10,000 ตัวอย่าง ในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า

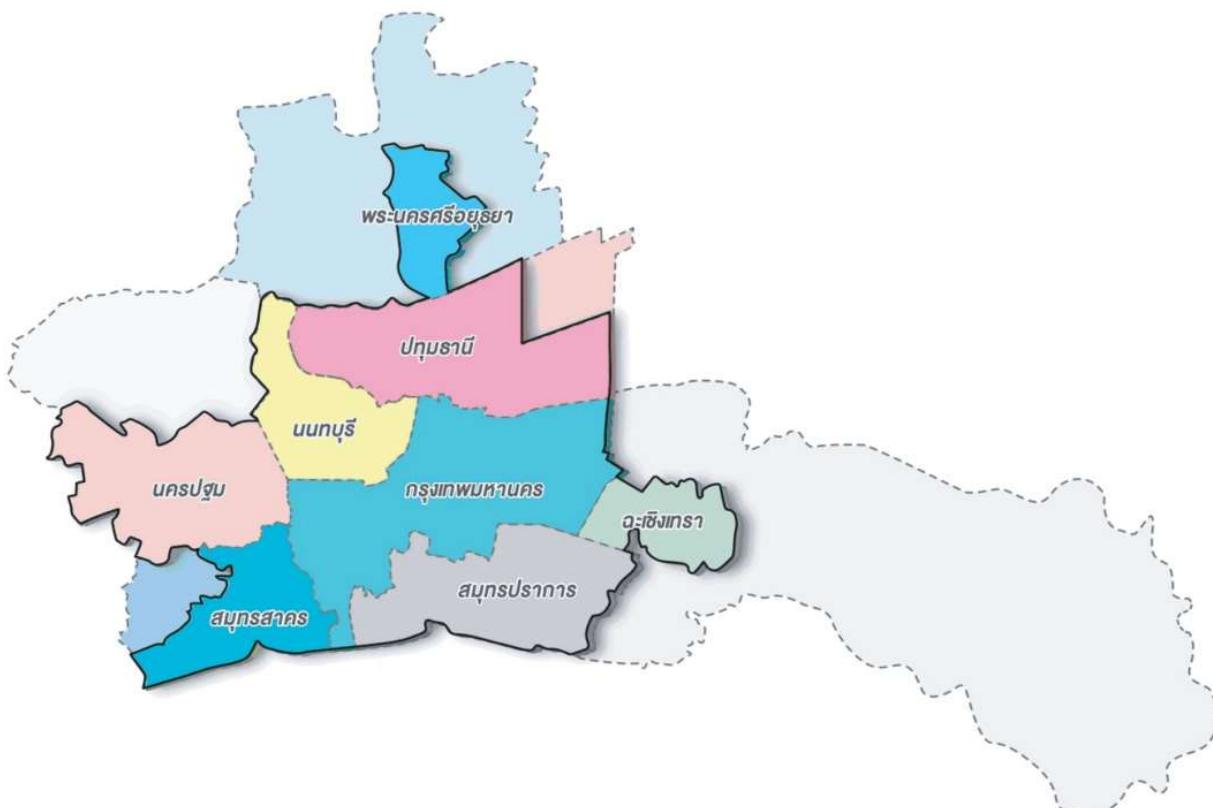
### พัฒนาและประยุกต์ใช้แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร

ออกแบบ พัฒนาโครงสร้างแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรในระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเป็นการพัฒนาฐานข้อมูลแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ซึ่งเป็นแบบจำลองระดับมหภาค (Macroscopic Model) อันเป็นเครื่องมือวิเคราะห์ที่สำคัญในการวางแผนระดับยุทธศาสตร์ (Strategic level) ประกอบด้วย การพัฒนาแบบจำลองการเดินทางของครัวเรือน การพัฒนาแบบจำลองการเดินทาง การขนส่งสินค้า การวิเคราะห์และพัฒนาแบบจำลองสำหรับการเดินทางในปัจจุบันและอนาคต การศึกษาวิเคราะห์สภาพจราจรในครองข่ายการเดินทาง การประยุกต์ใช้แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ข้อเสนอแนวคิดการสำรวจข้อมูลการเดินทางและการขนส่งสินค้า และการจัดทำและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ



## พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและพื้นที่ต่อเนื่อง รวมทั้งพื้นที่แนวราไฟฟ้าสายสีแดงส่วนต่อขยายในอนาคต ประกอบด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรสาคร พระนครศรีอยุธยา และฉะเชิงเทรา (ครอบคลุม 77 อำเภอ 489 ตำบล) รวมพื้นที่ประมาณ 6,630 ตารางกิโลเมตร



## วิธีการสำรวจ

สนช. ดำเนินการสำรวจข้อมูลแบบออนไลน์ผ่าน Mobile Application โดยใช้แบบสอบถามข้อมูลการเดินทาง ประกอบด้วยคำถาม 3 ส่วน ได้แก่

1. ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับครัวเรือน ได้แก่ ที่อยู่ปัจจุบัน ลักษณะที่พักอาศัยจำนวนผู้อยู่อาศัยร่วมกัน
2. ข้อมูลรายละเอียดการเดินทาง เช่น ข้อมูลพื้นฐาน ข้อมูลการครอบครองยานพาหนะ และใบขับขี่ การเดินทางในวันทำงานล่าสุด วัตถุประสงค์การเดินทาง จุดต้นทาง-ปลายทาง เวลาเริ่มต้น - สิ้นสุด การเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นต้น
3. ข้อมูลการเดินทางเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 ได้แก่ จำนวนเที่ยวการเดินทาง และยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

## กำหนดช่วงเวลาการสำรวจ ดังนี้

### 1. การสำรวจการเดินทางของครัวเรือน

การสำรวจการ ณ จุดปลายทาง (Destination Interview Survey) เป็นการสอบถามตามสถานที่ที่เป็นแหล่งดึงดูดการเดินทางสำคัญ เช่น สำนักงานเขต สนับสนุนสาธารณะ ห้างสรรพสินค้า เช่น สาธร สีลม อโศก เป็นต้น

พฤษภาคม 2564 - กุมภาพันธ์ 2565

การสำรวจ ณ จุดบ้านทาง (Home Interview Survey) เป็นการสอบถาม ณ ที่พักอาศัย เช่น บ้าน คอนโด หอพัก

ธันวาคม 2564 - มีนาคม 2565

### 2. การสำรวจการเดินทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้า

การสำรวจการเดินทางเข้า-ออกด่านชั้นนำหนัก ในพื้นที่ศึกษา

พฤษภาคม - ธันวาคม 2564

การสำรวจการเดินทางไปสถานีขนส่งสินค้า/ท่าเรือ

พฤษภาคม - ธันวาคม 2564

การสำรวจเที่ยวการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา โดยสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ

พฤษภาคม 2564 - กุมภาพันธ์ 2565

## ระยะเวลาการศึกษา

การศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) ดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม 2564 - เดือนตุลาคม 2565 ดังนั้น เพื่อให้มีข้อมูลที่สามารถใช้เป็นตัวแทนการเดินทางสำหรับการจัดทำแบบจำลอง ซึ่งจะใช้คาดการณ์การเดินทางในอนาคตและนำไปใช้วางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับความต้องการในพื้นที่ศึกษา สนใจ จึงขอเชิญชวนทุกท่านร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยร่วมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาผ่านช่องทางต่อไปนี้



[www.btds-otp.com](http://www.btds-otp.com)



BTDS by OTP



btdsotp@otp.go.th



โดย : สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

# ແພນໂຄງສຕິກສໍາເພື່ອເພີ່ມປະສົກຮົກການພາກຂນສ່ງສຶນຄ້າ

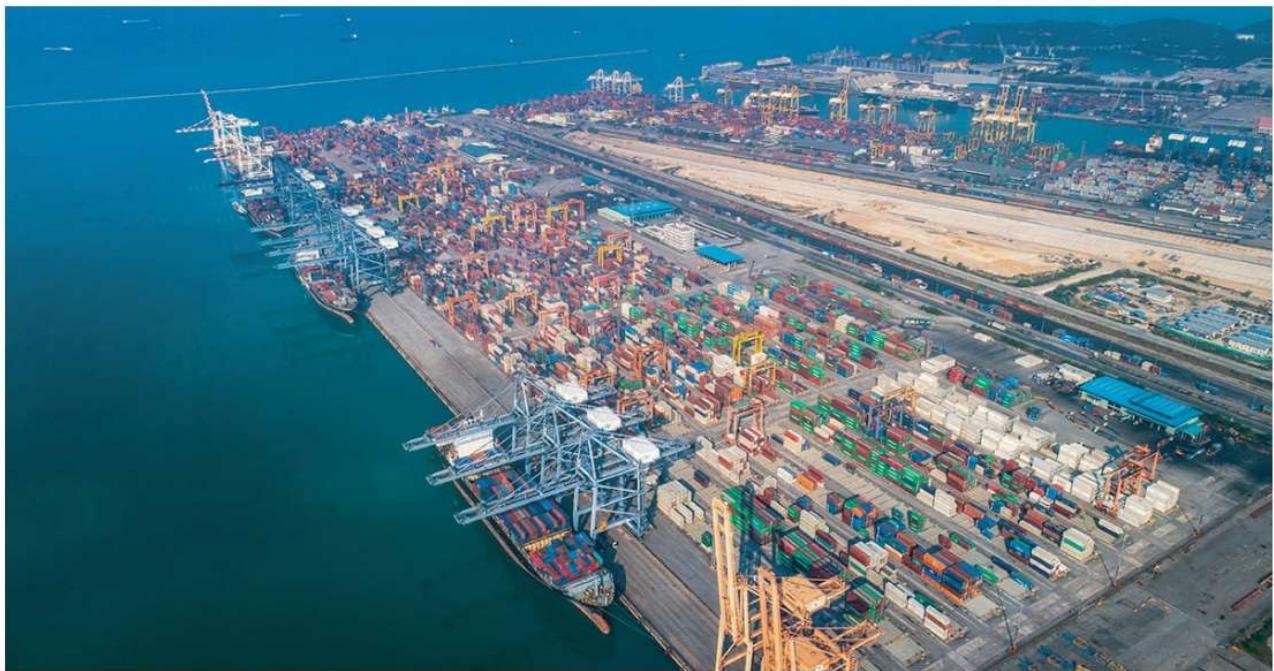
## ເຊື່ອມໂຍງໜ້ານກາຣຜລິຕໃນພື້ນທີ່ເຂດພັດມາພິເສດ

### ກາຄຕະວັນອອກ (EEC) ກັບປະຕູກາຣຄ້າໃນພື້ນທີ່ກາຄໄຕ

ปัจจุบันประเทศไทยคือศูนย์กลางของไทยประกอบด้วย กลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิก ได้แก่ ญี่ปุ่น จีน เกาหลี สหรัฐอเมริกา กลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรยุโรป ได้แก่ ประเทศในแถบเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา และกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งมีมูลค่าการค้าประมาณ ร้อยละ 60 ร้อยละ 25 และร้อยละ 15 ของมูลค่าการค้ารวมทั้งประเทศตามลำดับ

จากข้อมูลการนำเสนอและส่งออกของประเทศไทยกับประเทศคู่ค้าที่ผ่านมา พบว่า กลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิกและกลุ่มประเทศอาเซียน สามารถทำการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังได้โดยตรง ในขณะที่กลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรอินเดีย จะต้องอาศัยการถ่ายลำที่ประเทศสิงคโปร์หรือมาเลเซีย เพื่อส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา

เมื่อพิจารณาศักยภาพในการขนส่งสินค้าผ่านไปยังกลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรอินเดีย พบร่วมกันที่เรือรับรองเป็นท่าเรือตู้สินค้าและเป็นประตูการค้าของไทยในการขนส่งสินค้าสู่มหาสมุทรอินเดียได้แต่ปัจจุบันมีการใช้งานที่น้อย ไม่สามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ได้ เนื่องจากข้อจำกัดด้านภัยภาพ



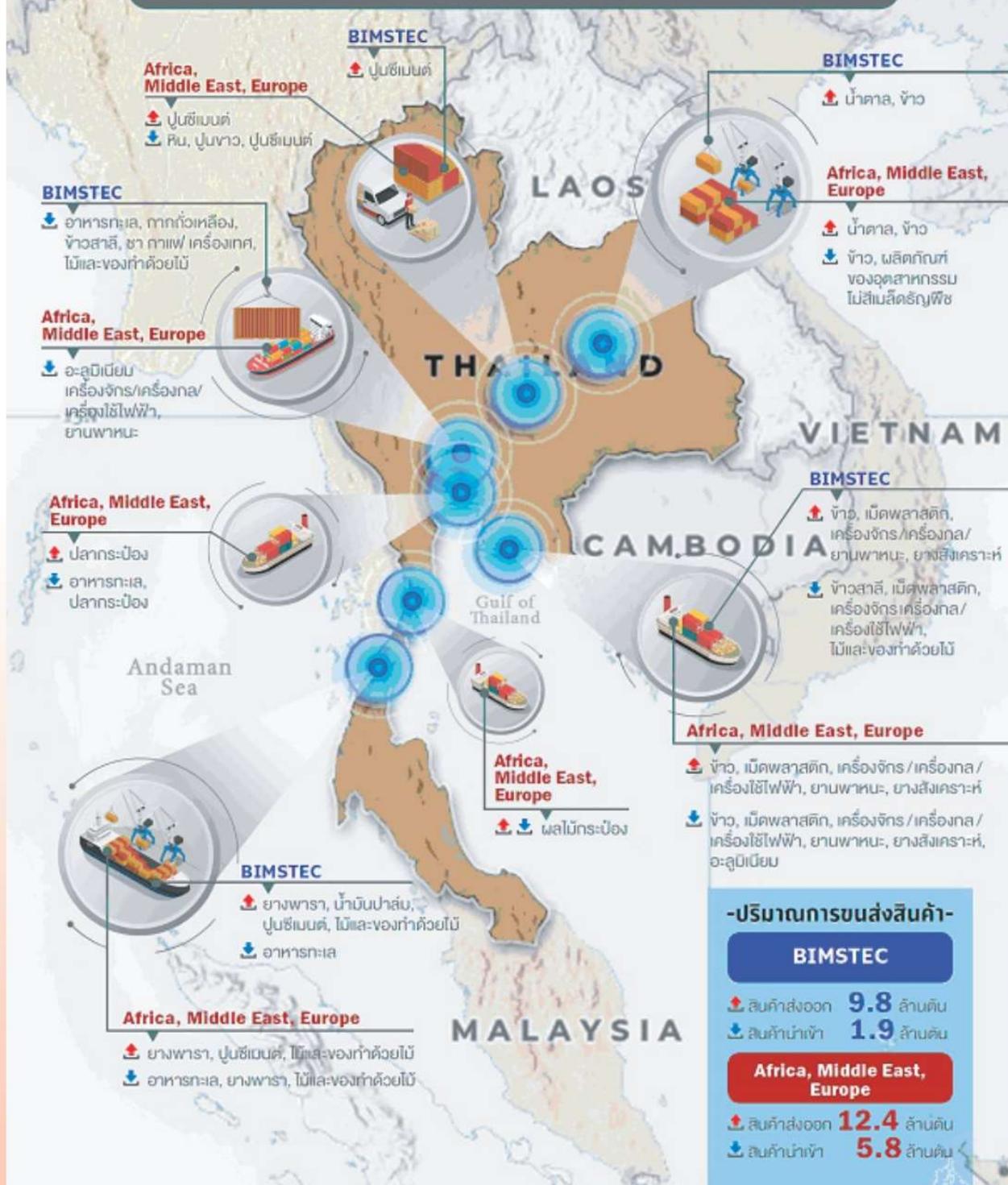
ทั้งทางภูมิศาสตร์และทางสมุทรศาสตร์ของท่าเรือในปัจจุบัน ในขณะที่ท่าเรือฝั่งอ่าวไทย จะมีท่าเรือประจำที่เป็นท่าเรือเอกชนซึ่งมีความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าได้ และท่าเรือชุมพรที่กรมเจ้าท่าได้เคยมีการศึกษาไว้เดิม เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์การเพิ่มศักยภาพการส่งออกทางทะเลของไทยนั้น สามารถพัฒนาการขนส่งเข้มข้นยังการขนส่งทางทะเลระหว่างท่าเรือบริเวณพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมถึงการเข้มข้นยังโครงข่ายคมนาคมไปสู่ท่าเรือระนอง เพื่อส่งเสริมการนำเข้าและส่งออกสินค้าไปยังประเทศในแถบมหาสมุทรอินเดียได้โดยตรง โดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา เป็นการพัฒนาประตูการค้าของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งทำให้ลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ

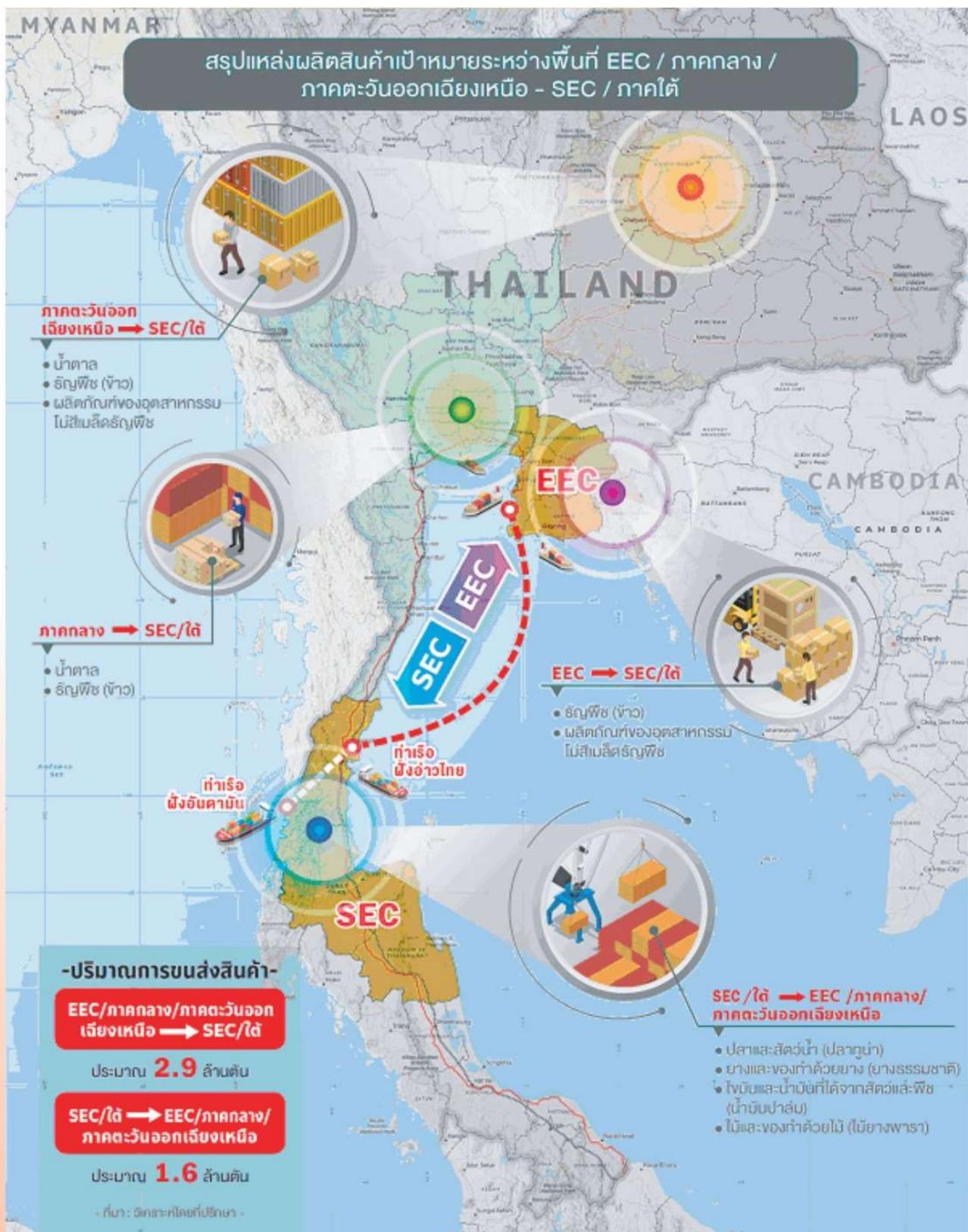
โดยแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเข้มข้นยังจุดการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ สามารถเพิ่มโอกาสในการพัฒนาของประเทศไทยเนื่องจากพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยสามารถเปิดสู่ทะเลฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ทำให้มีโอกาสในการพัฒนาเส้นทางเพื่อขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือฝั่งอันดามันโดยไม่ต้องอ้อมผ่านทางช่องแคบมะละกา ทำให้เพิ่มโอกาสการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกของฝั่งอันดามัน ให้สามารถขนส่งสินค้าเข้มข้นยังกลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรอินเดียได้ตามเป้าหมาย และยังเป็นการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล

เป้าหมายในการพัฒนาเส้นทางการขนส่งสินค้าเพื่อรับสินค้าส่งออกและนำเข้าระหว่าง EEC กับกลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรอินเดีย และพัฒนาโครงข่ายด้านคมนาคมเพื่อรับการขนส่งสินค้าเข้มข้นยังในประเทศระหว่าง EEC กับ SEC

MYANMAR

## สรุปแหล่งผลิตสินค้าเป้าหมายระหว่างประเทศของโครงการ







## แผนงานการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวมในการส่งเสริมการลงทุน เพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศไทยให้เศรษฐกิจของไทยเดิบโตได้ในระยะยาว รองรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ และยังมีแผนสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่อย่างสมบูรณ์แบบเป็นรูปธรรมและยั่งยืนในทุกมิติ โดยมีแผนงานการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ ประกอบด้วย โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 โครงการรถไฟทางคู่ที่เชื่อมสู่ท่าเรือแหลมฉบัง มาบตาพุดและสัตหีบ โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์รองรับ EEC และโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กับเส้นทางรถไฟ (MR-Map)



**พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC)** มีเป้าหมายที่สำคัญในการสร้างความเจริญในพื้นที่โดยเฉพาะการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจแห่งใหม่ มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์เป็นส่วนสนับสนุนหลักในการเข้มแข็งกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมทั้งกระจายการพัฒนาจากพื้นที่เศรษฐกิจเดิมสู่พื้นที่เศรษฐกิจใหม่ โดยมีแผนงานการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ประกอบด้วย โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 โครงการทางรถไฟสายใหม่ (ชุมพร - ท่าเรือระโนง) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเข้มแข็งการขนส่งระหว่างอ่าวไทย และอันดามัน (Landbridge) โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (ท่าเรือระโนง) และโครงการพัฒนาทางหลวงห่วงเมืองกับเส้นทางรถไฟ (MR-Map)



### ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

- ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกระหว่างพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก EEC กับกลุ่มประเทศผู้นำมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งการพัฒนานี้จะเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าโดยไม่ต้องใช้เส้นทางอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา เพิ่มศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการและสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก EEC และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ SEC ของประเทศไทย
- ลดปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก โดยสนับสนุนให้ใช้ท่าเรือในพื้นที่ภาคใต้ เป็นศูนย์รวมและกระจายสินค้าระหว่างพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก EEC กับกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้ รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องไปยังประเทศมาเลเซียผ่านทางด่านศุลกากรสะเดา ทำให้ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้า ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการจราจรที่擁อัด ลดปัญหามลพิษด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้น
- ส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์ท่าเรือน้ำลึกระโนง ให้เป็นประตูการค้าในฝั่งอันดามัน เพื่อรับการขนส่งสินค้ากับประเทศไทยกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC และเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ
- รองรับและส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก EEC ซึ่งเป็นนโยบายที่สำคัญของรัฐบาล และพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ SEC ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจใหม่

## บันทึก rim กาง



### ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565

ณ วันที่ 5 มกราคม 2565

สะสมวันที่ 29 ธ.ค. 64 - 4 ม.ค. 65 (รวม 7 วัน)

เกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)

2,707

บาดเจ็บ (ราย)

2,672

เสียชีวิต (คน)

333

#### สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- |                       |         |
|-----------------------|---------|
| 1. ขับรถเร็ว          | 35.12 % |
| 2. ดื่มแล้วขับ        | 29.51 % |
| 3. ตัดหน้ากราชชั้นชิด | 17.84 % |

#### ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ



#### เส้นทางเกิดอุบัติเหตุ



#### ช่วงเวลาเกิดอุบัติเหตุ



# สรุปสถิติ 7 วันช่วงปีใหม่ ตายจากอุบัติเหตุ 333 ราย

" สรุปสถิติอุบัติเหตุ 7 วัน ช่วงปีใหม่ 2,707 ครั้ง บาดเจ็บ 2,672 ราย ตาย 333 ราย สาเหตุหลัก ขับรถเร็ว-ดื่มแล้วขับ เชียงใหม่-กทม.-กาญจนบุรี เช่นป์สูญเสียสะสม ขณะที่ 9 จังหวัดไร้ตาย ศพ. ชี้ยอดลดลงกว่าปีที่แล้ว พร้อมลดอุบัติเหตุในปีนี้เพิ่มมากยังคงต่อต้านเสียชีวิตให้เหลือ 12 ราย ต่อประชากร หนึ่งแสนในปี 2570 "

นายบุญธรรม เลิศสุขเงชมา อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะประธานการประชุม คณะกรรมการเฉพาะกิจศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี ผ่านสื่อโอลิมิกส์ เปิดเผยว่า ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2565 โดยกรมป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยและความร่วมมือของหน่วยงานภาคีเครือข่ายได้รวบรวมสถิติอุบัติเหตุทางถนน ประจำวันที่ 4 ม.ค. 2565 ซึ่งเป็นวันสุดท้ายของการรณรงค์ "ชีวิตใหม่ ขับขี่อย่างปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ" เกิดอุบัติเหตุ 209 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 21 ราย ผู้บาดเจ็บ 202 คน สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ ขับรถเร็ว 34.45% ตัดหน้ากราชชั้นชิด 25.36% ดื่มแล้วขับ 21.05% ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ 82.04% รถปิกอัพ/กระบะ 6.31% อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบนเส้นทางตรง 82.78% ถนนกรมทางหลวง 40.67% ถนนใน อบต./หมู่บ้าน 38.28% ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ ช่วงเวลา 18.01 - 19.00 น. 10.53% ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุดอยู่ในช่วงอายุ 40 - 59 ปี 17.49%

ทั้งนี้ ได้จัดตั้งจุดตรวจหลัก 1,904 จุด เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน 64,417 ราย เรียกตรวจ咽พหานะ 388,227 คน มีผู้ถูกดำเนินคดี รวม 78,340 ราย มีความผิดฐานไม่สวมหมวกนิรภัย 23,131 ราย ไม่มีใบขับขี่ 20,023 ราย โดยจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ สงขลา 11 ครั้ง จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ นครศรีธรรมราช 3 ราย จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด ได้แก่ สงขลา 11 ราย

สรุปอุบัติเหตุทางถนนสะสมในช่วง 7 วันของการรณรงค์ ตั้งแต่ 29 ธ.ค. 2564 - 4 ม.ค. 2565 เกิดอุบัติเหตุรวม 2,707 ครั้ง ผู้เสียชีวิตรวม 333 ราย ผู้บาดเจ็บรวม 2,672 คน จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสม สูงสุดได้แก่ เชียงใหม่ 96 ครั้ง จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร 22 ราย จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด ได้แก่ เชียงใหม่ กานยูจนบุรี จังหวัดละ 93 ราย จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต ในช่วง 7 วันของการรณรงค์มี 9 จังหวัด ได้แก่ ตรัง นครนายก ปัตตานี พังงา ยะลา สตูล สมุทรสงคราม สุโขทัย และแพรฯ

นายบุญธรรม กล่าวเพิ่มเติมว่า จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 พบว่า จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา แสดงให้เห็นถึงความร่วมมือและความมุ่งมั่นของทุกภาคส่วนในการดำเนินมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนนอย่างเข้มข้น รวมถึงความร่วมมือในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยของประชาชน

แม้จะสิ้นสุดการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 แล้ว ศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนนยังคงมุ่งสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี พร้อมบูรณาการ จังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดทุกเรื่อง ตรวจสอบ และวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน เพื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุและปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนในเชิงลึก โดยเฉพาะลักษณะภัยภาพของถนน ความพร้อมด้านสภาพร่างกายและช่วงอายุของผู้ขับขี่ กิจกรรมที่เป็นปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุในห้วงเทศกาล และช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งค้นหาปัญหาอุปสรรคและปัจจัยความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อกำหนดมาตรการและแนวทางที่เหมาะสมกับสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละพื้นที่ ซึ่งจะนำไปสู่ การบรรลุเป้าหมายภาพรวมของประเทศไทยในการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ให้เหลือ 12 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนรายในปี พ.ศ. 2570

ที่มา : <https://www.isranews.org/article/isranews-news/105538-isranews-d-2.html>

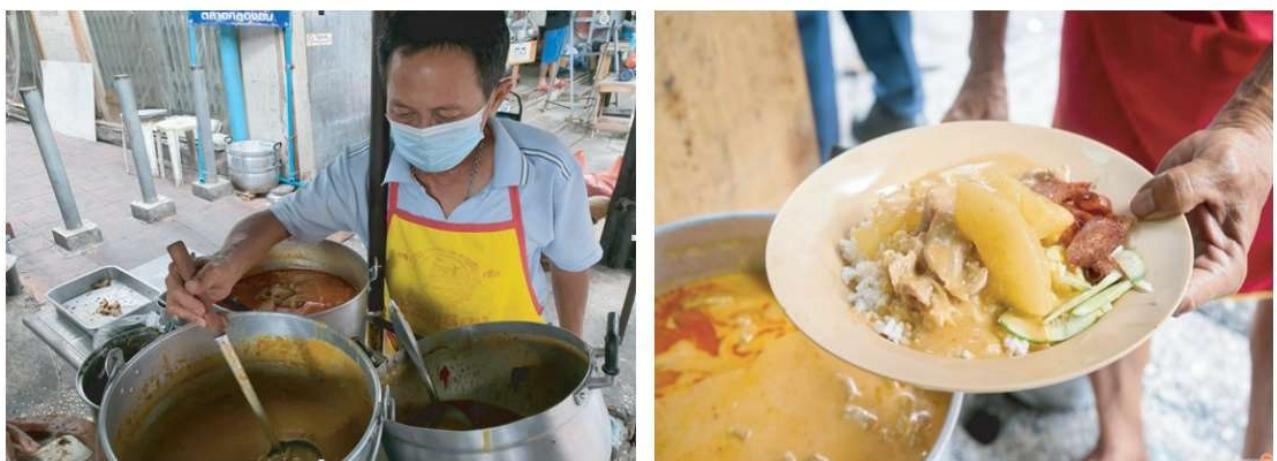


## หมูอ้วนชวนชิม ... ร้านอร่อยเด็ดยกนิ้ว

โดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขับส่งและจราจร

สวัสดีก้ายานมิตรที่รักกันทุกท่าน "หมูอ้วนชวนชิม ... ร้านอร่อยเด็ดยกนิ้ว" ในฉบับนี้เป็นฉบับที่ย่างเข้าสู่ปี 2565 ซึ่งนับได้ว่าในปีนี้เป็นปีที่ยากลำบากในการดำรงชีวิตที่สุดทั่วทุกประเทศในโลก ในภาวะที่โลกประสบภัย "วิกฤติสังคมโครค" ที่เหล่ามวลมนุษยชาติต้องต่อสู้กับศัตรุร้ายที่ชื่อ "โคโรนาไวรัส : Covid-19" รุมกระหน่ำใจมีต่อเนื่องมาตั้งแต่ต้นปี 2019 มี Hindenburg ของประเทศไทยยังประสบภัยทางธรรมชาติ ช้าช้อนเป็นระยะๆ อีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นภัยจากแผ่นดินไหว อุทกภัย วาตภัย ไฟป่า ฯลฯ เราฯ ท่านๆ ก็ได้แต่ภาวนาให้มวลมนุษยชาติรอดพ้นจากวิกฤติต่างๆ นี้ไปโดยเร็ว เพื่อที่ทุกคนจะได้กลับมาใช้ชีวิตกันตามปกติ ได้ไปท่องเที่ยวตามที่ใจฝัน ได้ยิ้ม ได้หัวเราะแบบยิ่มหั้งตาทั้งปากและยิ่มหั้งใจ แต่ทั้งนี้ เราต้องเคร่งครัดต่อมาตรการการป้องกันตัวเองจากเชื้อร้ายนี้ให้พ้นจากตัวเราและครอบครัว ด้วยการยกการดูแลทุกอย่างให้ดีที่สุด ห้ามการ์ดตกโดยเด็ดขาด ล้างมือบ่อย ๆ นวดแอลกอฮอล์ทุกครั้งที่สัมผัสพื้นผิว กินร้อนๆ ข้อนเรา รักษาสุขอนามัย งดสังสรรค์ หากิจกรรมทำயามว่างเพื่อให้เราเพลิดเพลิน เช่น อ่านหนังสือ ดูช่องโทรทัศน์ เล่นเกมส์ ทำอาหาร ปลูกต้นไม้ ทำความสะอาดบ้าน เสพข่าวแค่เพียงแค่วันละครั้ง เพราะการเสพข่าว สื่อออนไลน์มาก ๆ อาจจะทำให้เราเกิดความวิตกกังวล ส่งผลให้เราเกิดความเครียดและมีผลต่อสุขภาพจิตได้

ฉบับที่แล้วพี่หมูอ้วนว่าด้วยเรื่อง "ข้าวแกงไทย" มาฉบับนี้พี่หมูอ้วนจะพาไปเปลี่ยนบรรยากาศด้วยการพาไปกิน "ข้าวแกงเจ๊ก" ร้านที่เป็นที่รู้จักกันดีในแวดวงนักชิม นั่นคือ "ร้านข้าวแกงกะหรี่คลองถม" ร้านข้าวแกงที่สืบทอดความอร่อยจากรุ่นสู่รุ่นมานานกว่า 80 ปี จากรุ่นพ่อที่ขายที่เยาวราช จนลิ้งปัจจุบันรุ่นลูกมาปักหลักขายที่คลองถม (ถนนมหาจักร) เมื่อนึกถึงข้าวแกงแบบโบราณที่มีอาเจ็คนจีนเป็นคนขายเป็นร้านข้าวแกง Street Foods ของเหล่าบรรดานักชิมรุ่นเก่า นั่นคือ "ร้านข้าวแกงกะหรี่คลองถม" หรือ "ข้าวแกงกะหรี่สองพี่น้อง" หรือ "ข้าวแกงเสียสีกับเสียสูง"



"เสียสี" เล่าให้ฟังว่า ร้านข้าวแกงของเสียเปิดมาตั้งแต่สมัยรุ่นเตี้ยด้วยอยู่ที่ถนนเยาวราช แต่ก่อนไม่มีหน้าร้านแบบนี้ ขายมาได้ประมาณ 30 ปี เสียสีและพี่น้องก็ตัดสินใจบอกให้เด็กพัก เพราะทำงานเหนื่อยมากแล้วเลยตัดสินใจมาเปิดร้านแกงกะหรี่กันเองแค่คลองถม ตั้งแต่เสียอายุเพียงแค่ 15 ปี เท่านั้น ! (สารภาพตามตรงตอนอายุ 15 ปี พี่หมูอ้วนยังวิ่งเล่นซ่อนแอบในโรงเรียนกับเพื่อนๆ อยู่เลย) โดยเปิดขายมานานกว่า 50 ปี ถ้ารวมๆ กับเวลาของเด็กนับได้ว่าร้านนี้เปิดมาแล้วกว่า 80 ปีเลยทีเดียว ซึ่งเคล็ดลับความอร่อยของเสียที่ไม่เคยเปลี่ยนคือ "การใช้เตาถ่าน" ใน การปรุงอาหาร เพราะการทำอาหารด้วยเตาถ่านทำให้เนื้อเปื่อยนุ่ม และน้ำแกงเข้มข้นเป็นพิเศษ

ท่ามกลางความวุ่นวายของย่านการค้าคลองถม กลิ่นหอมของแกงกะหรี่ และน้ำดั้มขาหมูร้อนๆ ล้อมมาปะทะที่จมูก เมื่อเป็นคำสั่งให้เดินตามกลิ่นหอม ๆ เลี้ยวเข้าไปในถนนมหาจักรดั้งโคนมนต์สะกดไปยังอยู่หน้า "ร้านข้าวแกงกะหรี่คลองถม" และแน่นอนว่าเมนูเด็ดเมนูแนะนำของร้านข้าวแกงกะหรี่ก็ต้องเป็น "แกงกะหรี่" นั่นคือ แกงกะหรี่หมู แกงกะหรี่อี็นเนื้อ/เนื้อ ความพิเศษของ "ร้านข้าวแกงกะหรี่คลองถม" คือ เป็นแกงกะหรี่ที่ใส่ฟักแกง ไม่ใช่แกงกะหรี่ที่ใส่มันเทศแบบร้านทั่ว ๆ ไป น้ำแกงจะเข้มข้นตามสูตรโบราณ ราดลงบนข้าวสวยร้อนๆ แนมด้วยกุนเชียงย่างหันเป็นขี้นพอดีคำ หรือหมูทอดแห้งๆ ที่มีรสเค็มๆ กินแล้วด้วยพริกชี้ฟ้าสดที่นั่นwareนตัดเลี่ยน บอกได้คำเดียวว่า "อร่อยยധยยเหลือเกินนนนนนน...คุณผู้เข้มมมม"



นอกจากเมนู "แกงกะหรี่" แล้ว ยังมีเมนูเด็ดอีกหนึ่งเมนูที่พลาดไม่ได้ ถือว่ามาไม่ถึงร้านเสีย นั่นคือ "ข้าวขาหมู" (รวมด่า 40 บาท พิเศษ 50 บาท) งานนี้แค่ได้กลิ่นโซยมา ห้องก็ร้องอีกรอบ และเมื่อได้ตักขาหมูเข้าปากแล้ว ก็นั้นละ คือ สุดยอด! เสียงบอกว่าเคล็ดลับของเมนูนี้คือ ต้มขาหมูดังแต่ป่ายสามโมง จนถึงสามทุ่ม ตั้งแต่ที่บ้าน แล้วตื่นตี 4 เอาขาหมูมาต้มอีกที แล้วจึงเริ่มขายตอนเข้าตั้งแต่ 8 โมงเช้าทันที ด้วยวิธีการนี้ทำให้เนื้อหมูเปื่อยนุ่ม และที่สำคัญน้ำขาหมูเข้มข้น ช่วยเสริมรสชาติ หั้งหวาน หั้งเค็ม จนใครที่ได้ลองก็พินไปตามๆ กัน

อะไร่ที่ทำให้ "ร้านข้าวแกงกะหรี่คลองลม" ร้านนี้ยังคงขายดีมาจนถึงปัจจุบัน คำตอบของเสียงคือ "มันคือความรัก ความรักที่จะทำแกงกะหรี่ และข้าวขาหมู ถ้าไม่รักอยู่ไม่ได้ เพราะมันคือการเรียนรู้ระหว่างเรา และลูกค้าเรา เราต้องรับฟังคำแนะนำ ทุกคำพูดของลูกค้าแล้วปรับเปลี่ยนรสชาติจนกว่าจะลงตัว อย่างสมัยก่อนรสชาติร้านเสียจะอกรสจีดที่เหมาะสมกับคนจีน แต่ปัจจุบันเราเปลี่ยนให้มีรสเผ็ดขึ้น ตามคำแนะนำของลูกค้า"

นอกจากความรักที่เสีย มีให้แก่ "แกงกะหรี่" และ "ขาหมู" แล้ว อีกเคล็ดลับที่ทำให้ความอร่อย ไม่เปลี่ยนแปลง คือ เสียงไห้เตาถ่านในการอุ่นแกงกะหรี่และขาหมู เสียงบอกว่าการทำต้มด้วยเตาถ่าน จะทำให้เนื้อนุ่มกว่าใช้เตาแก๊ส เพราะเตาถ่านจะให้ความร้อนที่สม่ำเสมอกว่า เป็นวิธีการทำดังแต่สมัยรุ่นเตี้ย ของเสีย ไม่เคยเปลี่ยนไปใช้ร่องรอย เสียงบอกว่า ส่วนมากลูกค้าขาประจำเป็นลูกค้าเก่าแก่ที่ติดใจ ในรสชาติของร้าน และถึงแม่จะขายดี แต่ก็มีอุปสรรคเข้ามาเสมอ เช่นไม่เคยหักหรือลดใจ เพราะรักที่จะทำ พร้อมที่จะดื่นเข้าทุกวัน เพื่อที่จะมาทำในสิ่งที่รักให้ลูกค้าได้กิน



เคล็ดลับที่สำคัญที่สุดอย่างที่เชียบออกแบบไม่หวง คือ แกงกะหรี่ต้องใช้ผงกะหรี่รามีเท่านั้น ถึงจะได้น้ำแกงกะหรี่ที่หอมกรุ่นรสกำลังดี ไม่จนกลิ่นเครื่องเทศ

เมนูเด็ดแนะนำ "ข้าวแกงกะหรี่อี๊นเนื้อ" และ "ข้าวขาหมู" ก็ยังมีเมนูเด็ด ๆ ให้เลือกอีกหลายเมนู อาทิ แกงเขียวหวานลูกชิ้นไส้ฟัก แกงเขียวหวานปลาดุก แกงเขียวหวานเนื้อ แกงเขียวหวานไก่ แกงเผ็ดไก่ ไส้หน่อไม้ ผัดเผ็ดปลาดุก หมูทอด กุนเชียงย่าง (ธรรมชาติ 35 บาท พิเศษ 40 บาท) หรือถ้าใครอยากกินแบบผสมเขียว ก็จัดให้ได้ เช่น ข้าวราดแกงเขียวหวานปลาดุก+ขาหมู ข้าวราดแกงกะหรี่+ขาหมู (ราคา 50 บาท) ร้านนี้พี่หมูอ้วนรับประทานว่า "อร่อยเด็ด ... ยกนิ้ว" ทุกจาน! ข้าวราดแกงสไตล์จีนแต่รสชาติถูกปากคนไทย ข้าวแกงที่คนขายตั้งใจทำด้วยใจ และรักที่จะทำ เพื่อให้คนลูกค้าได้กินของอร่อยถูกใจ ร้านแบบนี้ในยุคสมัยนี้ ที่กินได้ยากเต็มที่



ในยามสถานการณ์ปกติที่ไม่มีเชื้อโรคร้ายระบาด การได้ลิ้มรสความอร่อยของ "ร้านข้าวแกงกะหรี่คลองถม" เมื่อนะเสนอพิเศษความอร่อยของร้านนี้เข้าไปแบบใบหัวไม้ขีน ด้วยฝีมือการทำอาหารสาขาต้นตำรากันมา ไม่ได้จ้านแต่แห้งไปด้วยความกลมกล่อมอย่างเหลือเชื่อ การนั่งรับประทานที่ร้านสำหรับบางคนอาจไม่สะดวกสักหน่อย แต่ก็จะได้บรรยากาศ Street Foods แท้ๆ คนเดินผ่านไปผ่านมาง่าย เสียงจี๊ดเจ๊กจากเจ้า คันจากท่อไอเสียที่สับพร้อมกับเสียงที่แผลกอกมาเป็นระลอก ลูกค้าสับลูกนั่งกันไม่ขาดสาย ที่นั่งแคบๆ นั่งกินข้าว โต๊ะเดียวกันโดยที่ไม่รู้จักกัน แต่ทุกคนมีจุดมุ่งหมายเดียวกัน คือมารับประทานของอร่อย และภาพที่เยี่ยมกับเชียร์สูง 2 พื้นรอง ลมกับลมตักข้าวราดแกง ตักแกงใส่ถุงกันมือเป็นระวัง พร้อมกับมีลูกน้องรูปร่างสันทัด ความจำเป็นเลิศศศศศ ชื่อ "น้องคำ" ที่เป็นคนดูแลรับออเดอร์ลูกค้า บอกต่อให้เขียดักข้าวราดใส่จาน หรือใส่ถุงกลับบ้านแบบไม่มีตกหล่น พร้อมกับเดินเสิร์ฟข้าวราดแกง และคิดเงินได้รวดเร็วแบบไม่ต้องพึ่งเครื่องคิดเลขอย่างอารมณ์ดี ยิ้มตลอดดดดด พี่หมูอ้วนเห็นแล้วทึ่งในความขยันของน้องเขาเสียจริง ....

## "ร้านข้าวแกงกะหรี่คลองถม"

พิกัด : ถนนมหาจักร แขวงจักรวรดิ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร 10100

เปิดบริการ : วันอังคาร - วันอาทิตย์ (หยุดวันจันทร์) เวลา 08.30 - ประมาณ 13.00 น.

โทร. : 08-0297-6461

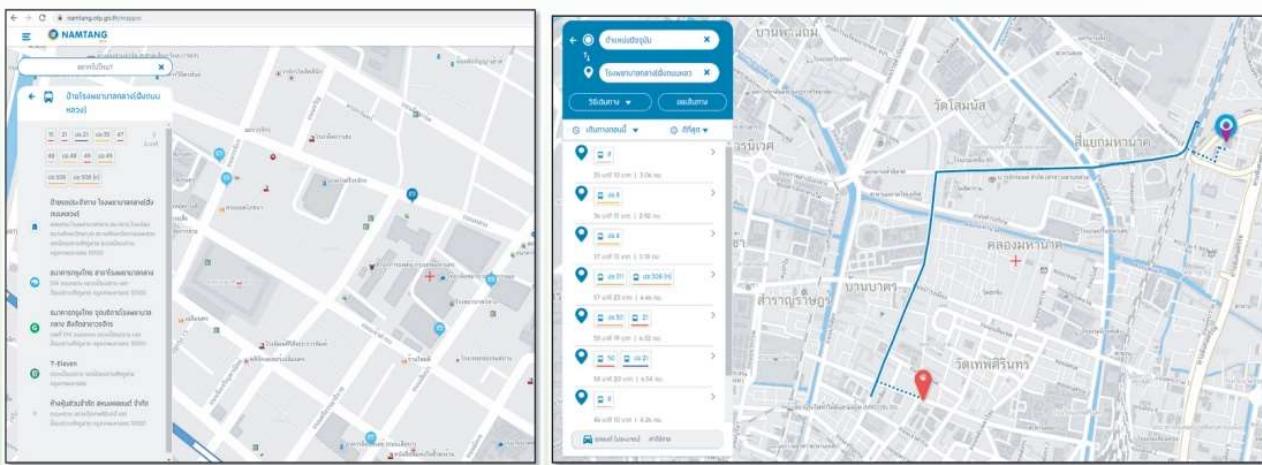
เมนูแนะนำ : แกงกะหรี่เอ็นเนื้อ แกงเขียวหวานลูกชิ้นปลา แกงเขียวหวานปลาดุก แกงเขียวหวานเนื้อ แกงเขียวหวานไก่ แกงไก่ไส้หน่อไม้ ข้าวหมูพะโล้ ผัดเผ็ดปลาดุก หมูทอด กุนเชียงย่าง ไก่พะโล้ ฯลฯ

ราคา : ข้าวราด หรือ ราดข้นมีเงิน 1 อย่าง 35 บาท 2 อย่าง 40 บาท ข้าวหมูเปล่า 50 บาท ซื้อใส่ถุงกลับบ้าน 50 บาท

ที่จอดรถ : หน้าร้านไม่มีที่จอดรถ แต่สามารถจอดรถได้ที่อาคารจอดรถศูนย์การค้าคลองถมพลาซ่า

\*\*\*\* ปล. : ปัจจุบัน "ร้านข้าวแกงกะหรี่คลองถม" (หลังโรงพยาบาลกลาง ตรงข้ามกับสำนักการแพทย์ กรุงเทพมหานคร) \*\*\*\*

หากยังไปไม่ถูก พิท忽อ้วนแนะนำให้กดแอปพลิเคชันที่ชื่อว่า นำทาง (NAMTANG) แล้วใส่รายละเอียดในช่องอย่างไปไหน? ว่า "โรงพยาบาลกลาง(ผึ้งตนหลวง)" และแอปพลิเคชันจะแนะนำการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมมากถึงเลย ถือว่าสะดวกมาก ๆ



"พิท忽อ้วนชวนชิม ... ร้านอร่อยเด็ดยกนิ้ว" ฉบับนี้ ใครชอบ ก็ "ร้านข้าวแกงกะหรี่คลองถม" ร้านข้าวแกง ผู้มีคนไทยเขื้อสายจีน ให้เป็น "ร้านอร่อยเด็ดยกนิ้ว" ไว้เป็นทางเลือกในการรับประทานอาหารของทุกๆ ท่านด้วยนะครับ

และสุดท้ายนี้ ขอกราบคำนวยพรให้ทุกท่านจะมีสุขภาพที่แข็งแรง ปลอดภัย ปราศจาก โรคภัย และอย่าลืมว่าเราต้องล้างมือบ่อย ๆ กินร้อน ขอนานชามเรา เว้นระยะห่าง ไม่เข้าไปในพื้นที่เสี่ยง แล้วเรา จะผ่านวิกฤติสิ่งแวดล้อมได้ร้ายนี้ ไปด้วยกัน ....

รอบรั้ว สนข.



## แนะนำ ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สนข.

สวัสดีปีขากลับครับ ท่านผู้อ่านนาราสาร "นโยบายการขนส่งและจราจร" ขอให้เป็นบีทีดี คิดหัวงสิ่งใด ขอให้ประสบความสำเร็จในทุกๆเรื่องนั้น ทีมงานนาราฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสารและเกร็งความรู้ต่างๆที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไป ฉบับนี้ ขาว สนข. ขอแสดงความยินดีกับ ผอ.สพป. ผอ.สตร. และ ผอ.กจช. คนใหม่ ที่ได้รับการแต่งตั้งด้วยความเคารพ อาย่างสูงครับ รวมทั้งยังมีข้าราชการและพนักงานราชการบรรจุใหม่มามาแน่นำให้ท่านรู้จักกันอีกเช่นเคยนะครับ



### 1. นางสาวกฤติกา บูรณะดิษฐ์ ผู้อำนวยการสำนักแพนคอมพลอตภัย

พี่ๆน้องๆขาว สนข. ขอแสดงความยินดีกับ ผอ.กฤติกาฯ หรือที่เรารู้จักกันว่าพี่เหมือนกับการได้รับ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักแพนคอมพลอตภัย คนใหม่ ด้วยนะครับ พากเจ้าขาว สนข. ขอให้ ผอ. มีความสุข และสนุกกับการทำงานด้านความปลอดภัยนะครับ



## 2. นางสาวกรุณา เนียมอุ่ยม ผู้อำนวยการสำนักงานโครง การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

พวกรเข้ามา สนใจ ขอแสดงความยินดีกับ ผอ.กรุณาฯ  
ที่เราได้รับแต่งตั้งให้เป็น ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการ  
ระบบตัวร่วม คนใหม่ด้วยนะครับ ขอให้ ผอ.  
ประสบความสำเร็จในการทำงาน และพัฒนาระบบ  
ตัวร่วมให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพนะครับ



## 3. นายศิริเกช อภิรัตน์ ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

ชา สนใจ ขอแสดงความยินดีกับ ผอ.ศิริเกชฯ  
หรือพี่ตุ๊กของเรานี่เอง ที่ได้รับตำแหน่ง<sup>ที่</sup>  
ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก  
ด้วยนะครับ ขอให้ ผอ. มีความสุขกับการทำงาน  
มีพลังกาย พลังใจ ในการทำงาน และหัวใจการ  
แก้ไขปัญหาจราจรให้ดียิ่งขึ้นไปนะครับ



## 4. นางสาวนัยนา สุขศรี นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักบริหารกลาโง<sup>ฝ่ายช่วยอำนวยการและประสานราชการ (ฝช.)</sup>

สาวคนนี้จาก ผอช. ขอนองค์ลูกหัว  
เป็นชาวจังหวัดสมุทรสาคร จบการศึกษาระดับ<sup>ปริญญาตรี</sup> คณะศิลปศาสตร์ สาขาวารโรงเรียน  
จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญเทพ  
ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายช่วยอำนวยการและประสานราชการ



## 5. นางสาวกัลยกร ศิริวงศ์ นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ สำนักแผนงาน (สพง.)

น้องใหม่ของ สพง. คนนี้ชื่อน้องอิง เป็นชาวจังหวัดตาก  
จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะสัตวศาสตร์และเทคโนโลยีการเกษตร  
สาขาวิชาเทคโนโลยีการผลิตสัตว์น้ำ จากมหาวิทยาลัยศิลปากร  
ปฎิบัติหน้าที่ในฝ่ายบริหารงานทั่วไป



## 6. นางสาวเพรินทร์ ไกรสร เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน สำนักแผนงาน (สพง.)

สมาชิกใหม่ของ สพง. ชื่อริน เป็นชาวจังหวัดปทุมธานี  
จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ  
สาขาวิชาการตลาด จากมหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี  
ปฎิบัติหน้าที่ในฝ่ายบริหารงานทั่วไป



## 7. นางสาวสุนิตา สิตธิชัย เจ้าพนักงานการเงิน สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารงานคลัง (กบค.)

น้องใหม่คนนี้ของ กบค. ชื่อเล่นว่า�้องโบว์ เป็นชาวจังหวัดขอนแก่น  
จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจและเทคโนโลยีสารสนเทศ  
สาขาวิชาการบัญชี จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา  
วิทยาเขตขอนแก่น ปฎิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารงานคลัง



## 8. นางสาวอารยา ชัยชนะ เจ้าหน้าที่ธุรการ สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)

น้องใหม่ของ สสภ. ชื่อน้องน้อยหน่า เป็นชาวจังหวัดอุดรธานี  
จบการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)  
สาขาวิชาการท่องเที่ยว จากมหาวิทยาลัยอาชีวศึกษาอุดรธานี  
ปฎิบัติหน้าที่ในฝ่ายธุรการ

# ເຊື້ອງເຈື້ອນໃຫ້ ລດວັນກັກຕົວ "ຜູ້ມີສັນພັສເສື່ອງສູງ"

ຈາກ 10 ວັນ ແລ້ວ 7 ວັນ



## ກັກຕົວທີ່ບ້ານ 7 ວັນ

(Home Quarantine) ຕຽບສອບອາກາຮຖຸກວັນ

### ຕຽບ ATK (ຄຣັງທີ່1)

ວັນທີ 5-6 ຮັ້ງສັນພັສຜູ້ຕົດເຂົ້ອຄຣັງສຸດກໍາຍ

ວັນທີ 1 2 3 4 5 6 7

ວັນທີ 8 9 10 ຕຽບ ATK (ຄຣັງທີ່2)

ວັນທີ 10 ຮັ້ງສັນພັສຜູ້ຕົດເຂົ້ອຄຣັງສຸດກໍາຍ

ສົ່ງເກຕວາກາຮ  
ຕະເວັງ 3ວັນ\*

(Self-Monitoring)  
ສາມາດອອກຂ້າງນອກໄດ້

- ໄປກຳນົດໄດ້ ແຍກພື້ນທີ່ກັບຜູ້ວິນ
- ປົງບັດຕາມມາຕະກາຮ Universal Prevention
- ແຕ່ຄວຮເລື່ອງອອກຈາກບ້ານໄປອັກ 3 ວັນ
- ຈດໄປສການທີ່ສາරາລະ
- ຈດໄຫັນສ່ວນສາරາລະທີ່ໜາແນ່ນ



## ໄຄຣບ້າງທີ່ເປັນ "ຜູ້ມີສັນພັສເສື່ອງສູງ"

- ຜູ້ມີສັນຫຼາກອາກອານີຍ, ໄນໄສ່ໜຸດ PPE ຂ່ວງທີ່ມີກາຮສັນພັສ
- ໄກລັບຜູ້ຕົດເຂົ້ອ ໃນວັນເຣີນປ່ວຍເຮືອກ່ອນເມື່ອອາກາຮ 2-3 ວັນ
- ອູ້ໄກລ້າ/ພູດຄູຍກັບຜູ້ຕົດເຂົ້ອ "ໃນຮະຍະ 2 ແມຕ່ ນານກວ່າ 5 ນາທີ"
- ເຮືອດູກໄວຈານຈາກຜູ້ປ່ວຍ
- ອູ້ໃນສການທີ່ປັດ ໄນກ່າຍເທິ ຮ່ວມກັບຜູ້ປ່ວຍນານກວ່າ 30 ນາທີ

ກໍານົດ : ຄບ. 20 ມ.ค. 65

# "สธ. ห่วงใย เดินทางปลอดภัย การเดินทาง"

## สวมหน้ากาก

สวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้าต่อเนื่องเวลา

## ล้างมือบ่อยๆ

ล้างมือให้สะอาดด้วยสบู่หรือแอลกอฮอล์

## รักษาระยะห่าง

หลีกเลี่ยงการสัมผัสหรือใกล้ชิดคนอื่น  
โดยให้เว้นระยะห่างประมาณ 1-2 เมตร  
เพื่อลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อ COVID-19

## งดเว้นพื้นที่สีียง

งดเว้นเข้าสถานที่ ที่มีความเสี่ยงสูง  
ในการแพร่กระจายเชื้อไวรัส COVID-19

## ติดตั้งแอปพลิเคชัน "หมוชนะ" และสแกน "ไทยชนะ"

เพื่อบันทึกข้อมูลการเดินทาง ช่วยอำนวยความสะดวก  
ในการแพทย์ สอดส่วนโรคได้อย่างรวดเร็ว



สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ