



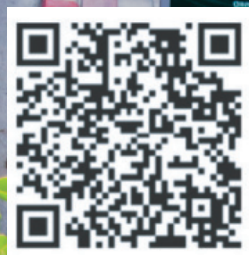
วารสารนโยบาย การขนส่งและจราจร

โดย : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

ปีที่ 17 ฉบับที่ 1 มกราคม - มีนาคม 2563



ISSN 1906-3601



Go to 2025

เคล็ดลับ..แก้เครียดในวันรถติด

ทุกวันนี้ เราใช้เวลาบนรถมากกว่าวันลาพักผ่อนเสียอีก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองที่ขึ้นชื่อเรื่องรถติดอย่างกรุงเทพฯ คนกรุงเทพฯ ไม่น่าแปลกใจที่เรารู้สึกเหนื่อยหน่ายขึ้นมามากขึ้นที่คิดถึงการเดินทางไปทำงาน การแก้ไขปัญหาในวันนี้อาจจะเป็นเรื่องที่ทำได้ยาก ดังนั้นแทนที่เราระดงอยู่อยู่กับปัญหาที่ควบคุมไม่ได้ ลองหาวิธีที่จะเปลี่ยนจากความเครียดของการเดินทาง เป็นความรู้สึกเชิงบวกกันดีกว่า

● หอระไรวัง กันหุดหวิด

การเลือกฟังเพลงที่ชื่นชอบและเพลงโปรด ก็ช่วยให้คุณหายเครียดได้เหมือนกัน เพลงจังหวะช้าๆ ได้รับการทดสอบแล้วว่า มีผลต่ออารมณ์ของคนขับในแง่ดี เพียวแค่เปลี่ยนไปฟังเพลงจังหวะช้าๆ พฤติกรรมในการขับก็จะเปลี่ยนไปในทันที โดยมีอาการใจเย็นลงอย่างรวดเร็วและขับรถได้ดีขึ้น ดังนั้น เมื่อไรที่รู้สึกว่าคุณกำลังจะกลายเป็นมารร้าย ลองเร่งเสียงวิทยุให้ดังขึ้นดู ยิ่งเราใช้เวลากับการเดินทางไปมากเท่าไร การออกแบบรถให้รองรับเวลาที่ต้องใช้บนรถยิ่งสำคัญมากขึ้นเท่านั้น

● กลิ่นหอมในรถ

หลายงานวิจัยศึกษาเรื่องกลิ่นและผลกระทบของกลิ่นต่ออารมณ์ พฤติกรรม และประสิทธิภาพในการทำงานของมนุษย์ นักวิจัยพบว่า กลิ่นเบียร์เบอร์มินท์ช่วยฟื้นฟูดจิตใจ เพิ่มศักยภาพทางกีฬา และความตื่นตัวของสมองได้ กลิ่นหอมช่วยเพิ่มสมาธิ และความเร็วในการตอบสนองต่อการเคลื่อนไหว และมีผลต่อความทรงจำกับอารมณ์ของเรามากที่สุด การนำกลิ่นหอมมาช่วยผ่อนคลายระหว่างรถติด นอกจากจะช่วยลดความเครียด ยังช่วยเพิ่มความสดชื่นได้ ไม่ว่าจะเป็นการใช้น้ำหอมดับกลิ่นในรถที่มีขายอยู่ทั่วไป หรือหยดน้ำมันหอมระเหยลงบนแผ่นน้ำหอมที่สามารถทำเองแบบง่ายๆ กลิ่นผลไม้รสเปรี้ยวอย่างส้มหรือมะนาว จะทำให้รู้สึกกระปรี้กระเปร่า มีคุณสมบัติช่วยลดความเครียดและความกังวล อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี อย่าให้แผ่นน้ำหอมบดบังทัศนวิสัยในการขับรถ และอย่าลืมทดลองก่อนว่ากลิ่นของน้ำมันหอมระเหยที่คุณเลือกใช้ไม่ทำให้รู้สึกเวียนหัว หรือผ่อนคลายมากเกินไป จนทำให้เสียสมาธิในการขับรถหรือเกิดอันตรายได้

● ใจร่ม ๆ ไว้

ความคิดของเรามีอิทธิพลต่อสิ่งต่าง ๆ แต่การทำให้สบายก็อาจจะเป็นวิธีที่ได้ผลที่สุด เราไม่แนะนำให้ทำสมาธิระหว่างขับรถเพราะอาจทำให้เสียต่อการเกิดอันตราย แต่การฝึกหายใจให้เป็นจังหวะสม่ำเสมอก็จะช่วยให้คุณมีสมาธิและใจเย็นลง

● ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

วิธีนี้เป็นการแก้ปัญหที่ต้นเหตุได้เป็นอย่างดี หากคุณไม่อยากจะเผชิญหน้ากับสถานการณ์รถติด ควรหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน รถเมล์ หรือเรือ ซึ่งนอกจากจะช่วยช่วยให้คุณหายหุดหวิด หายเครียดแล้ว คุณยังถึงจุดหมายได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ในเวลาเร่งรีบเห็นผลได้อย่างชัดเจน ความเครียดก็จะลดลง

บก. แดสง



สวัสดีปีใหม่สวัสดีครับผู้อ่านวารสารทุกท่าน วารสารฉบับนี้ ยັวนคงเดิมเปี่ยมไปด้วยเนื้อหา
สาระน่ารู้ต่างๆ ที่ทางทีมงานนำมาฝากทุกท่านเช่นเดิม...เรามาเริ่มกันเลยดีกว่าครับ

สำหรับฉบับนี้ ทีมงานวารสารขอแนะนำ **คอลัมน์จับตาคมนาคม** เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการบริหาร
จัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ... นอกจากนี้ ยังมีคอลัมน์ที่น่าสนใจอื่นๆ อาทิ **คอลัมน์ มุมมองขนส่งและจราจร**
เรื่อง ระบบการจัดการความปลอดภัยในระบบการบินของประเทศ **คอลัมน์ Next step** เรื่อง โครงการศึกษา
จัดทำแผนพัฒนาการเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทั้งทางรางและทางน้ำ
เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเป็นสิ่งที่ประชาชนให้ความสนใจอย่างมาก
ในขณะนี้ **คอลัมน์จุดประกายความคิด** เรื่อง สถานีศิริราช : ต้นแบบการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า
ภายใต้แนวคิดการสนับสนุนการเข้าสู่พื้นที่บริเวณศูนย์กลางทางการแพทย์ (Medical Hub) ที่น่าสนใจไม่แพ้กัน
คอลัมน์คิดแบบคมนาคม เรื่อง การพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณโดยรอบสถานีศิริราช **คอลัมน์ IT Intrend**
เรื่อง Microsoft Copilot **คอลัมน์คมนาคมปลอดภัย** เรื่อง การดำเนินการตามแผนการอำนวยความสะดวก
และความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 ของกระทรวงคมนาคม
คอลัมน์ รอบโลกคมนาคม เรื่อง P4I - MOT จาก...หุ้นส่วนความร่วมมือ สู่...มาตรฐานการจัดการภัยพิบัติ
ภาคคมนาคม และคอลัมน์อื่น ๆ ที่น่าสนใจอีกมากมายมาฝากผู้อ่านด้วยครับ

สุดท้ายนี้...ขอกราบอาราธนาคุณพระศรีรัตนตรียมออำนาจอวยพรชัยให้ทุกท่านมีความสุข
ร่างกายแข็งแรงเจริญรุ่งเรืองในหน้าที่การงาน เว้นทองไหลมาเทมาไม่ขาดสาย คิดหวังสิ่งใด
ขอให้ได้สมความปรารถนา ทุกประการ

คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา

1. นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
2. นายสุรพงษ์ เมียนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
3. นายจิโรจน์ คุกรัตน์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
4. นางสาวกฤติกา บุรณะดิษฐ์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค รักษาการในตำแหน่ง นักวิชาการขนส่ง
ทรงคุณวุฒิ รักษาการแทนผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย
5. นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์ ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
6. นางสาวจิรัชก ห้วยหงษ์ทอง ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
7. นางสาวนิตยา พุฒิวิทยนันท์ ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

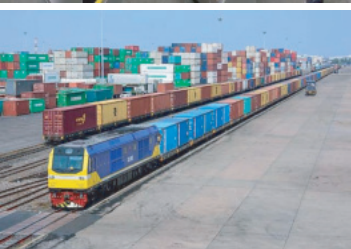
บรรณาธิการ นางผาณิต มั่งมี ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

กองบรรณาธิการ นางสาวธราธิป พวงจันทร์หอม นางสาวกตัญญู จีนา นายเฉลิมรัฐ เตชะเกษม นางสาวสุชาร์ตน์ ศรีธีระวิโรจน์
นางสาวธัญชนก ไกรสวัสดิ์ นางสาวเมธิณี ปานเขียน นางสาวธนชล บุตรวงษ์

ฝ่ายจัดทวารสาร นายภวิภ ปุษาปาคม นางสาวดาราร วงศ์โต นายวิทยา กอกลั่น นางสุรางค์ โพธิบุตร นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์
นางนฤมล สามารถ นางสาวอุษณีย์ ทองก้อน นางสาวกนกพิชญ์ แม้นทิม



สารบัญ CONTENTS



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ได้รับรางวัล
ประกาศเกียรติคุณด้านการบัญชีภาครัฐ

ระดับดีเลิศ

องค์กรที่มีความเป็นเลิศในการบริหารจัดการด้านการเงินการคลัง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

นายปัญญา อุฬามณี
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

“มุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพในการบริหารจัดการด้านการเงินการคลัง
ให้มีความถูกต้อง โปร่งใส ตรวจสอบได้
และยึดประโยชน์ของราชการเป็นสำคัญ”

จับตามนาคม

ร่างพระราชบัญญัติการบริหาร
จัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ...

5

มุมมองขนส่งและจราจร

ระบบการจัดการความปลอดภัย
ในระบบการขนส่งของประเทศ

8

Next Step

โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนา
การเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง
สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทั้งทางรางและทางน้ำ
เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

16

จุดประกายความคิด

สถานีศรีราชา : ต้นแบบการเชื่อมต่อ
การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าภายใต้แนวคิด
การสนับสนุนการเข้าสู่พื้นที่บริเวณศูนย์กลาง
ทางการแพทย์ (Medical Hub)

25

คิดแบบคมนาคม

การพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทาง
บริเวณโดยรอบสถานีศรีราชา

30

IT Intrend

Microsoft Copilot

38

คมนาคมปลอดภัย

การดำเนินการตามแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับ
การเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่
พ.ศ. 2568 ของกระทรวงคมนาคม

43

รอบโลกคมนาคม

P4I - MOT จากหุ้นส่วนความร่วมมือ
สู่มาตรฐานการจัดการภัยพิบัติคมนาคม

51

บันทึกริมทาง

รถไฟฟ้าพาไป...ชิม

55

รู้ไว้ใช่ว่า

รู้ทันออฟฟิศซินโดรม

58

รอบรู้ สนข.

แนะนำข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.

60



ร่างพระราชบัญญัติ การบริหารจัดการ ระบบตั๋วร่วม พ.ศ.



โดย : สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะ มีผู้ให้บริการหลายราย โดยผู้ให้บริการแต่ละรายมีต้นทุนในการจัดทำและบริหารจัดการระบบการจัดเก็บค่าโดยสาร หรือค่าธรรมเนียมของตนเองอันเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ต้นทุนในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะอยู่ในอัตราสูง และประชาชนผู้ใช้บริการต้องรับผิดชอบต้นทุนดังกล่าวของผู้ประกอบการทุกราย ซึ่งนอกจากจะเป็นต้นทุนและการของประชาชนแล้ว ยังทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้บริการขนส่งสาธารณะอีกด้วย

ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายแก่ประชาชนผู้ให้บริการให้สามารถใช้บัตรโดยสารใบเดียวในการเดินทางได้ทุกระบบขนส่งสาธารณะ อันเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจากขนส่งส่วนบุคคลเป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะอันจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งทำให้ลดภาวะโลกร้อนตามเป้าหมายของรัฐบาลได้อีกทางหนึ่งด้วย รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายในด้านต้นทุนการจัดทำและบริหารจัดการระบบการจัดเก็บค่าโดยสาร



หรือค่าธรรมเนียมของผู้ประกอบการอันจะทำให้สามารถลดค่าโดยสารลงอันจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนผู้ใช้บริการสมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตั๋วร่วม โดยการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม สนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ โดยมีหลักการสำคัญ ได้แก่

1. การจัดทำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบ
ตัวร่วมเพื่อเป็นมาตรฐานกลาง โดยมีสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงาน
กำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและ
ใช้เป็นมาตรฐานกลาง สำหรับการให้บริการระบบตัวร่วม
ในอนาคต และสำหรับผู้ให้บริการในปัจจุบันที่จะเข้าสู่ระบบ
ตัวร่วมตามกฎหมายนี้

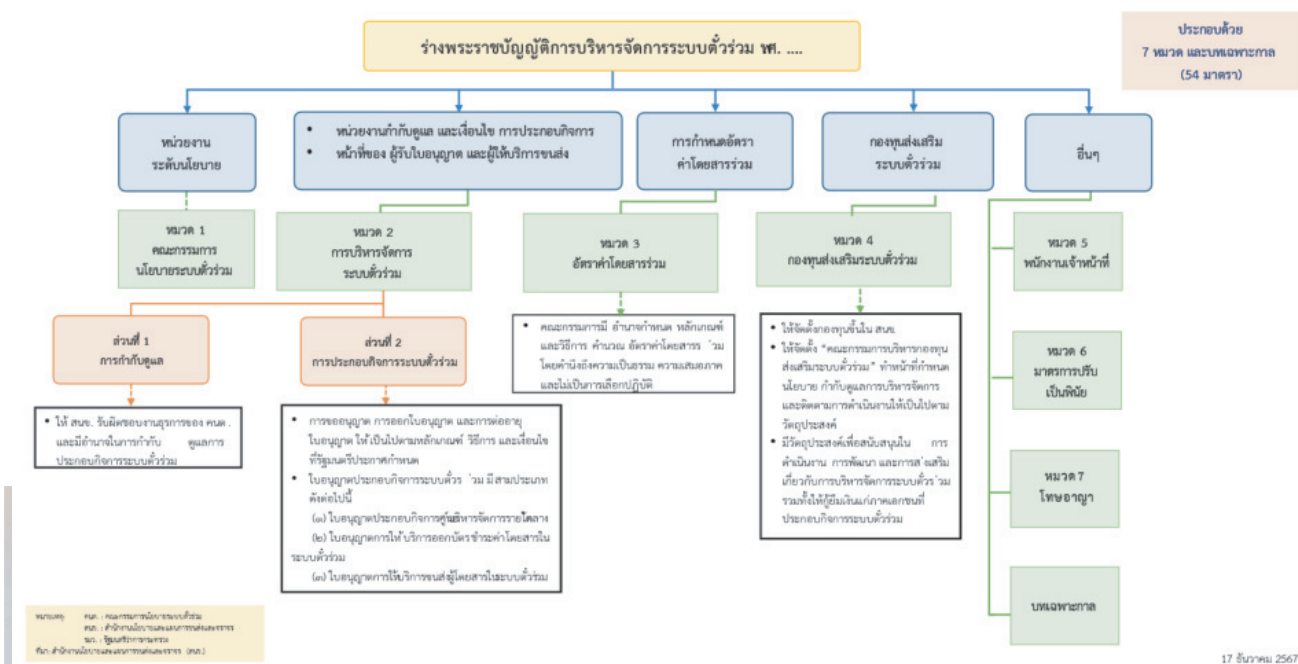
2. การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม โดยเป็น
อำนาจของรัฐมนตรีกว่าการกระทรวงคมนาคมในการ
ออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ทั้งนี้
ร่างกฎหมายฉบับนี้กำหนดให้หน่วยงานรัฐจะต้องนำอัตรา
ค่าโดยสารร่วมไปใช้บังคับในการทำสัญญาสัมปทานขนส่ง
สาธารณะในอนาคตด้วย

3. การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม
เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริม
เกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งให้กู้ยืมเงิน
แก่ภาคเอกชนที่ประกอบกิจการตัวร่วม



4. การกำหนดให้มีใบอนุญาตประกอบกิจการ
ระบบตัวร่วม โดยผู้ประกอบการที่จะมีสิทธิขอรับ
การสนับสนุนจากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมจะต้อง
ได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

5. กรณีมีความจำเป็น ให้ตราพระราชกฤษฎีกา
กำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการ
ที่ต้องใช้ระบบตัวร่วมและต้องได้รับใบอนุญาต
ตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อรักษา การให้บริการระบบตัวร่วม
หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือ
เพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ซึ่งก่อน
การตราพระราชกฤษฎีกาจะต้องจัดให้มีการเจรจาและ
ทำความเข้าใจร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ
ที่จะถูกบังคับ รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็น
ของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับ
มาประกอบการพิจารณา



17 ธันวาคม 2567



ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

พ.ศ. ประกอบด้วย 7 หมวด และบทเฉพาะกาล (54 มาตรา) ดังนี้

- หมวด 1 คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม
- หมวด 2 การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
- หมวด 3 อัตราค่าโดยสารร่วม
- หมวด 4 กองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม
- หมวด 5 พนักงานเจ้าหน้าที่
- หมวด 6 มาตรการปรับเป็นพินัย
- หมวด 7 โทษทางอาญา
- บทเฉพาะกาล

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2567 อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตรวจพิจารณาแล้วเสร็จ โดยสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (วาระที่ 1) เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2568 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.



ระบบการจัดการ ความปลอดภัย ในระบบการบิน ของประเทศ

โดย : กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย
สำนักแผนความปลอดภัย

หลายท่านคงเคยเดินทางทางอากาศในเส้นทางภายในประเทศและ / หรือเส้นทางระหว่างประเทศเพื่อกลับภูมิลำเนา ทำงาน หรือท่องเที่ยวกันมาบ้างแล้ว ทุกการเดินทางทุกเส้นทางบินมีบุคลากรในภาคการบินทำงานอย่างเข้มขันทั้งเบื้องหน้าเบื้องหลังเป็นจำนวนมากเพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้โดยสารทุกคนจะได้รับความสะดวกสบายและความปลอดภัยในการเดินทางมากที่สุด บทความนี้ได้นำเรื่องราวการทำงานเพื่อพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยในระบบการบินของประเทศมาเล่าให้ทราบว่า ภาครัฐและผู้ประกอบการเอกชนในภาคการบินดำเนินการพัฒนาการจัดการความปลอดภัยในระบบการบินกันอย่างไร และที่สำคัญการพัฒนาระบบความปลอดภัยต้องอาศัยความร่วมมือกันทุกภาคส่วนในสังคม รวมถึงประชาชนในฐานะผู้โดยสารและชาวบ้านชุมชนใกล้เคียงสนามบินสามารถมีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยในภาคการบินด้วยกันได้อย่างไร

แนวทางการจัดการความปลอดภัยในระบบการบินของประเทศ

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ภายใต้องค์การสหประชาชาติให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการบินของโลกและประเทศสมาชิกในมิติต่าง ๆ โดยเฉพาะมิติความปลอดภัย โดยจัดทำภาคผนวกที่ 19 การจัดการความปลอดภัย (Annex 19 Safety Management) ภายใต้อนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (Chicago Convention 1944) ที่กำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standard and Recommendation Practices : SRSPs) เพื่อพัฒนาสมรรถนะความปลอดภัยในระบบการบินของประเทศ และให้ประเทศสมาชิกรวมถึงประเทศไทย โดยภาครัฐรับผิดชอบพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยในระบบการบินของประเทศ ตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวก 19 และรวมถึงภาคผนวกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้วย พร้อมให้ภาครัฐ

กำหนดให้ผู้ประกอบการในภาคการบินพัฒนาระบบจัดการความปลอดภัยด้วย

ระบบการจัดการความปลอดภัยของประเทศโดยภาครัฐ

ภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัย ในระบบการบินของประเทศ ตามมาตรฐานสากล ที่สำคัญได้แก่ ระบบการจัดการความปลอดภัยด้านการบินของประเทศ (State Safety Programme: SSP) ซึ่งมี 4 แนวทางดำเนินการ และมีข้อกำหนดตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (SRAPs) ด้านการจัดการความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมถึงข้อกำหนดที่สำคัญของระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยของประเทศ (State Safety Oversight: SSO) อีก 8 ข้อ เพื่อเป็นฟังก์ชันการดำเนินงานของประเทศสมาชิก โดยภาครัฐ เพื่อมั่นใจได้ว่าหน่วยงานและบุคลากรจะสามารถดำเนินกิจกรรมด้านการบินที่สอดคล้องกับแนวทางการจัดการความปลอดภัย ดังนี้



● การพัฒนาระบบและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

เน้นการพัฒนาระบบสภาพแวดล้อมเพื่อพัฒนาสมรรถนะความปลอดภัยในระบบการบินของประเทศ มีแนวทางดำเนินการสำคัญ อาทิ การพัฒนานาฏหมายหลักด้านการบิน และกฎข้อกำหนดเฉพาะด้านสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (SRAPs) ด้านการจัดการความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ การพัฒนาระบบโครงสร้างองค์กรและการพัฒนาบุคลากรทางเทคนิคที่เหมาะสม รวมถึงการจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิค เครื่องมือและคู่มือด้านความปลอดภัย และจัดทำแผนการขับเคลื่อน State Safety Programme และ / หรือ แผนความปลอดภัยด้านการบินของประเทศ (National Aviation Safety Plan: NASP) ที่มีความเหมาะสมกับบริบทของประเทศ เช่น สมรรถนะความปลอดภัย ขนาด ความซับซ้อนและส่วนต่อประสานของระบบการบินของประเทศ ตลอดจนสอดคล้องกับแผนความปลอดภัยด้านการบินโลก (Global Aviation Safety Plan: GASP) เพื่อร่วมกันบรรลุวิสัยทัศน์ของแผนดังกล่าวในการมีอุบัติเหตุจากการบินเป็น "ศูนย์" ร่วมกัน

● **การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย** เพื่อประเมินความเสี่ยงและจัดการความเสี่ยงให้ลดลงอยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ (Acceptable level) มีแนวทางดำเนินการที่สำคัญ อาทิ การออกใบรับรองใบอนุญาต / ใบสำคัญ / หนังสืออนุญาต / หนังสือรับรองให้กับองค์กรและบุคลากรในภาคการบิน เช่น ใบอนุญาตนักบิน ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เพื่อควบคุมความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และมั่นใจได้ว่าผู้ประกอบการบรรลุมาตรฐานการปฏิบัติการปลอดภัย การจัดตั้งองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เป็นองค์กรอิสระดำเนินการเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณัฐานแรงอากาศยาน รวมถึงการพิจารณาแผนการขับเคลื่อนระบบการจัดการความปลอดภัยและระบบรายงานความปลอดภัยของผู้ประกอบการในภาคการบิน

● **การประกันด้านความปลอดภัย** มีแนวทางดำเนินการที่สำคัญ อาทิ การพัฒนาระบบเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย เพื่อรวบรวม

และวิเคราะห์รวมทั้งแบ่งปันแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนข้อมูลเพื่อตัดสินใจในการพัฒนาความปลอดภัย ร่วมกับการคุ้มครองข้อมูลด้านความปลอดภัย ด้วยการตรวจติดตามความเสี่ยงด้านความปลอดภัย เช่น การสำรวจ การตรวจประเมิน เพื่อกำกับดูแลมาตรฐานของใบอนุญาต ใบรับรอง ฯลฯ รวมถึงการประเมินสมรรถนะความปลอดภัยของระบบการบินของประเทศ โดยการติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของสมรรถนะความปลอดภัย เช่น กิจกรรมเพื่อพัฒนาความปลอดภัย เช่น การฝึกอบรมนักบิน พลพลิต / พลกระทบ เช่น อุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรงที่เกิดขึ้น และสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ของประเทศ (Acceptable Level of Safety Performance: ALOSP)

● **การส่งเสริมด้านความปลอดภัย** มีแนวทางดำเนินการที่สำคัญ อาทิ การสื่อสารและเผยแพร่เพื่อสร้างความรู้ ทักษะ ทักษะและวัฒนธรรมความปลอดภัย ในหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการในภาคการบิน และประชาชน





ระบบการจัดการความปลอดภัยของผู้ประกอบการ ในภาคการบิน

● องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดให้ประเทศสมาชิกโดยภาครัฐกำหนดให้ผู้ประกอบการในภาคการบิน ประกอบด้วย สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศ ผู้ออกแบบ / ผลิตอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญ ผู้ซ่อมอากาศยาน ที่ให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน รวมถึงผู้ดำเนินการบินทั่วไประหว่างประเทศที่ใช้เครื่องบินขนาดใหญ่ จัดทำและขับเคลื่อนระบบการจัดการความปลอดภัย (Safety Management System: SMS) ตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (SARPs) ด้านการจัดการความปลอดภัย เพื่อเป็นกระบวนการเชิงระบบในการจัดการด้านความปลอดภัย รวมถึงการจัดโครงสร้างองค์กรและหน้าที่ความรับผิดชอบ นโยบายและวิธีปฏิบัติในการจัดการระบบความปลอดภัยภายในองค์กร ดังนี้

นโยบายและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

เป็นหลักของการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย มีแนวทางดำเนินการที่สำคัญ อาทิ การสร้างข้อผูกพันองค์กรด้านความปลอดภัย การมอบหมายความรับผิดชอบ และบุคลากรหลักด้านความปลอดภัย การจัดทำแผนตอบสนองกรณีฉุกเฉินและซักซ้อมอย่างสม่ำเสมอ

● การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย เป็นหัวใจสำคัญของระบบการจัดการความปลอดภัย มีแนวทางดำเนินการที่สำคัญ อาทิ การระบุสถานะอันตรายที่อาจเป็นสาเหตุของการเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปลอดภัย หรืออุบัติเหตุได้ และประเมินระดับความเสี่ยงที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ทั้งนี้ ความเสี่ยงสูงและปานกลาง มีการกำหนดกลยุทธ์ในการกำจัด หลีกเลี่ยง และบรรเทาความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ อาทิ ซ่อมทางวิ่งที่แตกกร้าว ใช้เทคโนโลยีเพื่อไล่นกในสนามบิน หยุดทำการบินในพื้นที่ภูเขาไฟระเบิด

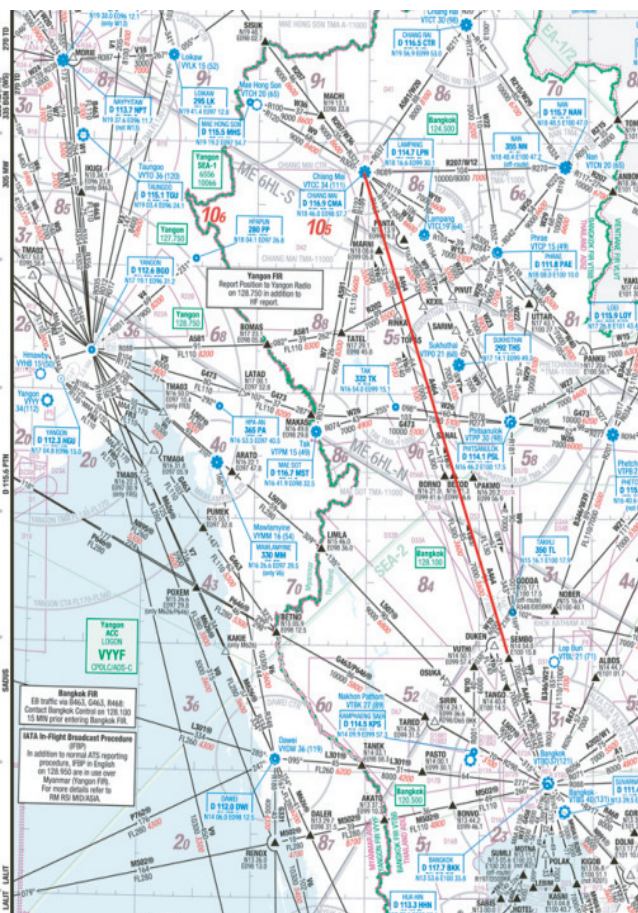
- การประกันด้านความปลอดภัย เพื่อมั่นใจได้ว่าระบบจัดการความปลอดภัยสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ มีแนวทางดำเนินการที่สำคัญ อาทิ การติดตามสมรรถนะความปลอดภัยโดยการประเมินผลตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย การจัดการความเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเสมอ เช่น การขยายศักยภาพรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและกระบวนงานการบิน และดำเนินการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

- การส่งเสริมด้านความปลอดภัย มีแนวทางดำเนินการที่สำคัญ อาทิ การฝึกอบรมและให้การศึกษา และการสื่อสารการด้านความปลอดภัยภายในและระหว่างองค์กร รวมถึงประชาชน โดยเน้นการสื่อสารสองทาง และการสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย



ความร่วมมือพัฒนาความปลอดภัยในระบบการบินของประเทศ

ประเทศไทยมีปริมาณการจราจรทางอากาศในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ในปี พ.ศ. 2557 มีปริมาณเที่ยวบินรวม 768,000 เที่ยวบิน และผู้โดยสาร 104 ล้านคน เพิ่มขึ้น มีปริมาณเที่ยวบินรวม 792,000 เที่ยวบิน และผู้โดยสาร 122 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2566 (รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย, สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, พ.ศ. 2566) โดยมีอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุการณรุนแรงจากการปฏิบัติการบินมีค่าเฉลี่ย 8 ปี (ในช่วงปี พ.ศ. 2559 - 2566) ประมาณ 6 ครั้ง / ปี และ 10 ครั้ง / ปี ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากอากาศยานไถลออกนอกทางวิ่ง การสัมผัสทางวิ่งที่ไม่ปกติ และเครื่องยนต์ของอากาศยานขัดข้อง (Thailand annual safety report 2023, สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, พ.ศ. 2566)



หน่วยงานภาครัฐในฐานะหน่วยงานผู้กำหนดนโยบาย จัดทำแผนงานมาตรการ กำกับดูแลด้านความปลอดภัย รวมถึงสอบสวนอุบัติเหตุ รวมถึงผู้ประกอบการในภาคการบิน เช่น ท่าอากาศยาน สายการบิน ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ศูนย์ซ่อมอากาศยาน สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ฯลฯ มีความตระหนักดีว่า ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย มีโอกาสเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาจากความผิดพลาดของปัจจัยต่าง ๆ ร่วมกัน และการเกิดอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์รุนแรงทุกครั้งนำมาซึ่งความสูญเสียชีวิต บาดเจ็บ และทรัพย์สิน ดังนั้น จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัย ในระบบการบินของประเทศตามมาตรฐานสากลดังกล่าว ซึ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาสมรรถนะความปลอดภัย และการควบคุมความเสี่ยงที่อาจเป็นสาเหตุนำไปสู่การเกิด อุบัติเหตุ อุบัติการณ์และเหตุการณ์ที่ไม่ปลอดภัยให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม โดยให้ความสำคัญกับการดำเนินการ



ในเชิงรุก ความร่วมมือกันสร้างระบบที่ปลอดภัย นอกจากนี้ ยังมีภาคส่วนที่สำคัญอย่างยิ่งในการ ร่วมมือร่วมใจกับภาครัฐและผู้ประกอบการในภาคการบิน ในการขับเคลื่อนระบบการจัดการความปลอดภัยในระบบ การบินของประเทศร่วมกัน ได้แก่ คนในสังคม ชุมชน รอบท่าอากาศยาน และผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ สามารถมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวังและลดความเสี่ยง ที่อาจเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ หรือเหตุการณ์ ที่ไม่ปลอดภัยได้ อาทิ





● การปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบในการจัดการความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง อาทิ

การมีส่วนร่วมของชุมชนในการจัดการความปลอดภัยในระบบการบิน ความเสี่ยงที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของเครื่องบินในการปฏิบัติการบิน ส่วนใหญ่เกิดจากบั้งไฟ (ความเสี่ยงสูง 43 ครั้ง) ลำแสงเลเซอร์ (ความเสี่ยงสูง 25 ครั้ง) และความเสียงปานกลาง 60 ครั้ง) พารามอเตอร์ (ความเสี่ยงสูง 4 ครั้ง) อากาศยานไร้คนขับ (Drone) (ความเสี่ยงสูง 3 ครั้ง) และความเสี่ยงปานกลาง 1 ครั้ง) และโคลอย (ความเสี่ยงปานกลาง 2 ครั้ง) (Thailand annual safety report 2023, สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, พ.ศ. 2566) ซึ่งชุมชนสามารถร่วมส่งเสริมวัฒนธรรมประเพณี เช่น บุกบั้งไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ยี่เป็งและลอยกระทง ในภาคเหนือและภาคกลาง ให้คงอยู่กับชุมชนต่อไป ร่วมกับการกำกับ / ควบคุมเรื่องความปลอดภัย

ในการทำการบิน จึงขอความร่วมมือประชาชนตระหนักถึงอันตรายและระมัดระวังหลีกเลี่ยงการทำกิจกรรมที่เกี่ยวกับการปล่อยวัตถุอันตรายขึ้นสู่ท้องฟ้า เช่น การจุดบั้งไฟ ปล่อยโคมลอย รวมถึงพลุ / ดอกไม้ไฟ ฯลฯ โดยดำเนินในพื้นที่และระยะความสูงที่กำหนดไว้ และให้ประชาชนขออนุญาตการจุดบั้งไฟ ปล่อยโคมลอย ตามกฎหมาย/กฎระเบียบในพื้นที่นอกเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยดำเนินการขออนุญาตล่วงหน้าจากผู้อำนวยการเขตหรือนายอำเภอในพื้นที่ล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน สำหรับอากาศยานไร้คนขับภายในรัศมี 9 กิโลเมตร รอบสนามบินจะต้องทำหนังสือขออนุญาตล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน หากฝ่าฝืนจะมีความผิดตามกฎหมาย นอกจากนี้ ยังควรระมัดระวังไม่ก่อให้เกิดการล่อลวงเข้าไปในบริเวณเขตการบิน เช่น คน สัตว์ หรือสิ่งของรุกเข้าไปในเขตทางวิ่งและทางขับ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายในการปฏิบัติการบินได้



การมีส่วนร่วมของผู้โดยสารในการจัดการความปลอดภัยในระบบการบิน ควรเรียนรู้และปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบด้านการบินของสำนักงานการบินพลเรือน ท่าอากาศยาน และสายการบินที่เกี่ยวข้อง ทั้งก่อนการขึ้นเครื่อง และระหว่างโดยสารเครื่องบิน อาทิ ไม่นำอาวุธ ของมีคม ของเหลวที่มีขนาดความจุเกิน 100 มิลลิลิตร Power Bank ที่ความจุสูงเกิน 32,000 mAh ขึ้นเครื่องบิน การรัดเข็มขัดนิรภัยประจำที่นั่งขณะเครื่องบินขึ้นและลง หรือระหว่างการบินเมื่อมีสัญญาณเตือน เช่น กรณีอากาศแปรปรวนหรือตกหลุมอากาศ

- การสนับสนุนหน่วยงานที่ให้ความสำคัญกับมาตรฐานความปลอดภัย เช่น ในการพิจารณาเลือกใช้บริการสายการบินหรือท่าอากาศยาน นอกจากปัจจัยด้านราคา ตารางบินที่เหมาะสม คุณภาพการให้บริการแล้ว ควรพิจารณารวมถึงความปลอดภัยในการทำการบินร่วมด้วย

- มีความตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยในการบิน และร่วมกันสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในองค์กรและในสังคม อาทิ

เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ ไม่ควรด่วนตัดสินว่าใครผิด แต่ควรดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุ / อุบัติการณ์ ซึ่งผลการสอบสวนอุบัติเหตุ



จะทำให้ทราบถึงสาเหตุ เพื่อนำไปสู่การเรียนรู้ร่วมกัน และหาแนวทางพัฒนาความปลอดภัยที่ดีขึ้นในอนาคต ในขณะเดียวกันผู้ที่ทำผิดหรือกระทำที่ไม่ปลอดภัยไม่ควรโทษ หากไม่ตั้งใจ ไม่ควรถูกตำหนิหรือลงโทษ แต่หากทำด้วยความประมาทหรือตั้งใจฝ่าฝืนกฎระเบียบ ควรดำเนินการอย่างเหมาะสม เช่น ให้การอบรมและแนะนำ ส่งเสริมการรายงานความปลอดภัย โดยเฉพาะการรายงานความปลอดภัยภาคสมัครใจ ที่ส่งเสริมให้บุคลากรในภาคการบินเต็มใจที่จะรายงานความเสียหายหรือความผิดพลาดที่อาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์หรือเหตุการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ในขณะเดียวกันคนในสังคม เช่น ชุมชน ผู้โดยสาร สามารถมีส่วนร่วมในการรายงานความเสียหายหรือความผิดพลาดที่ได้พบเห็นด้วยเช่นกัน

การร่วมกันขับเคลื่อนนโยบายเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในสังคม อาทิ การอบรม การขับเคลื่อน การติดตามประเมินผล และนำผลที่เกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยมาขับเคลื่อนดำเนินการอย่างสม่ำเสมอ

การมีความตระหนักหรือการมี Mind set ที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการบิน โดยการศึกษาและกระทำยึดหลัก "ปลอดภัยไว้ก่อน" รวมทั้งปรับปรุงพฤติกรรมเพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการบินในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เพิ่มขึ้น



การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเชื่อมโยง และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและ อุตสาหกรรมทั้งทางรางและทางน้ำ เพื่อรองรับ การพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

โดย : สำนักแผนงาน
กลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง

1. ความเป็นมา

การพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสำคัญที่มีบทบาทในการส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดเป้าหมายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งในทุกภาคส่วน โดยเฉพาะในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ให้มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานที่จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคม รวมถึงศูนย์กลางอุตสาหกรรมและนวัตกรรม เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ ซึ่งเป็นภาคส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่อเอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศสูงสุด

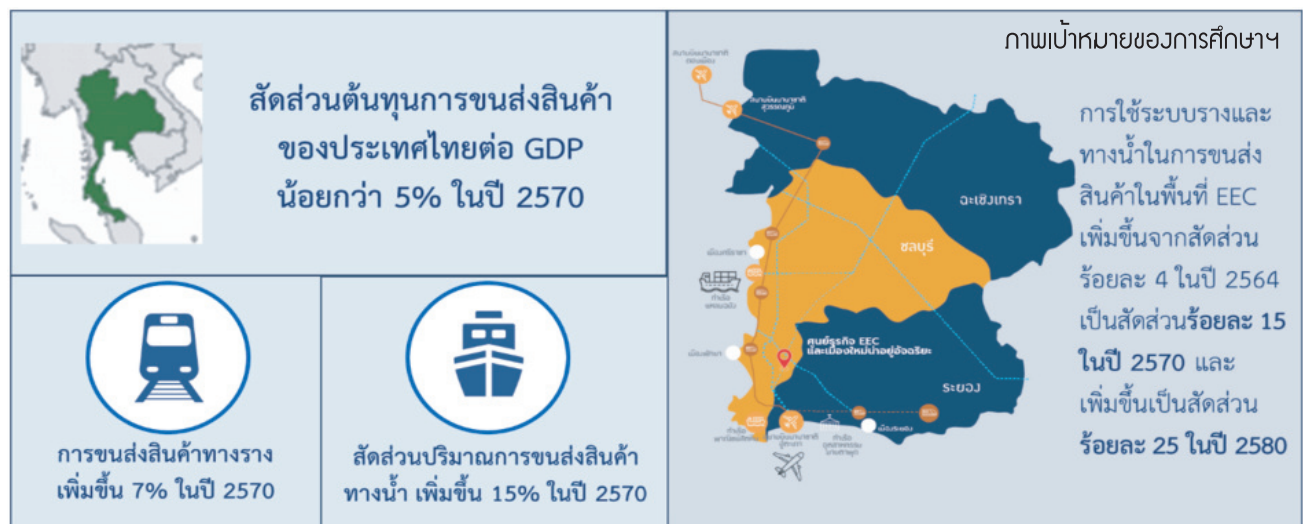
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการเสนอแนะนโยบายและชี้แนะ

การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม โดยเฉพาะในรูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำจากพื้นที่แหล่งผลิตในประเทศและประตูการค้าที่สำคัญไปยังพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมถึงการขนส่งสินค้าจาก EEC ไปยังผู้บริโภคภายในประเทศและไปยังประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ ด้วยเหตุนี้ สนข. จึงได้ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทั้งทางรางและทางน้ำ เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีระยะเวลาดำเนินการ 540 วัน เริ่มดำเนินงานเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2567 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคต่อการพัฒนาการเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทั้งทางรางและทางน้ำ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่ EEC

ตลอดจนเสนอมาตรการและแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการ การแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบกฎหมาย เพื่อสนับสนุนให้มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น

การพัฒนาระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพนี้จะช่วยให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น โดยเฉพาะในด้านการลดต้นทุนการขนส่ง ซึ่งจะช่วยให้ประเทศสามารถบรรลุเป้าหมายในการลดสัดส่วนต้นทุน

และอุตสาหกรรมที่มีปริมาณการเคลื่อนย้ายสูง รวมถึงศึกษารูปแบบการขนส่งสินค้า และจุดต้นทาง - ปลายทางของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เข้าพื้นที่แหล่งผลิตในประเทศและประตูกำแพงที่สำคัญของประเทศ จำนวน 8 พื้นที่ ที่เป็นประตูกำแพงหลักของประเทศ ได้แก่ จังหวัดเชียงราย มุกดาหาร นครพนม หนองคาย สระแก้ว ดาก จันทบุรี (รวมพื้นที่จังหวัดตราด) และสงขลา



การขนส่งต่อ GDP ให้น้อยกว่าร้อยละ 5 ภายในปี 2570 และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำในพื้นที่ EEC จากเพียงร้อยละ 4 ในปี 2564 ให้สูงขึ้นเป็นร้อยละ 15 ในปี 2570 และร้อยละ 25 ในปี 2580 ซึ่งการพัฒนานี้ไม่เพียงแต่จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในประเทศให้เติบโตอย่างสมดุลและยั่งยืน แต่ยังเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศในอนาคตอีกด้วย

สำหรับพื้นที่การศึกษา ครอบคลุม 3 จังหวัดหลักในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการขนส่งของประเทศ โดยเฉพาะในด้านการขนส่งสินค้าเกษตร



2. แนวปฏิบัติที่ดีในการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำในต่างประเทศ

เพื่อให้การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทางรางและทางน้ำ เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีประสิทธิภาพสูงสุด การศึกษารังนี้จึงได้ศึกษารวบรวมแนวปฏิบัติที่ดีในการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำในต่างประเทศ เพื่อนำประสบการณ์จากระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพระดับสากลมาเป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำของประเทศไทยให้ดียิ่งขึ้น ดังนี้

2.1.1 ให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน (Let the private sector play)

การให้ภาคเอกชนมีบทบาทในการขนส่งสินค้าทางรางจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพการบริการ เนื่องจากภาคเอกชนมีความคล่องตัวในการลงทุนและสามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้ดียิ่งขึ้น โดยมีวิธีการดำเนินงาน ดังนี้ (ตาราง)

2.1.2 ส่งเสริมการแข่งขัน (Encourage competition)

การส่งเสริมการแข่งขันในระบบขนส่งสินค้าทางรางจะช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาและนวัตกรรมใหม่ ๆ

วิธีการ	กรอบการดำเนินงาน
ความร่วมมือ (Cooperation)	การเป็นพันธมิตรหรือการร่วมทุนระหว่างผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟของรัฐหรือส่วนงานเฉพาะภายในองค์กร (เช่น ศูนย์ขนส่งสินค้าขนาดใหญ่หรือขบวนรถไฟตู้คอนเทนเนอร์) กับบริษัทขนส่งหรือโลจิสติกส์ภาคเอกชน
การทำสัญญา (Management contract)	การทำสัญญากับผู้ให้บริการเพื่อเข้ามาบริหารจัดการระบบรถไฟที่รัฐเป็นเจ้าของภายในระยะเวลาที่กำหนด
การทำสัมปทาน (Concessioning)	การแยกหน่วยงานการรถไฟของภาครัฐออกมาอยู่ในรูปแบบของบริษัทอิสระ และให้สิทธิแฟรนไชส์แก่ภาคเอกชน โดยบริษัทขนส่งสินค้าที่ได้รับแฟรนไชส์จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการใช้โครงสร้างพื้นฐานให้การรถไฟ
การขายกิจการขนส่งสินค้า (Sale)	การแยกหน่วยงานการรถไฟของภาครัฐออกมาในรูปแบบของบริษัทแต่เปลี่ยนจากการให้สิทธิแฟรนไชส์เป็นขายบริษัทการขนส่งให้แก่ภาคเอกชน
การให้สิทธิแก่ภาคเอกชนในการลากจูงตู้สินค้า (Hook and Pull)	ภาครัฐยังเป็นเจ้าของการรถไฟ แต่ให้สิทธิแก่บริษัทอื่น ๆ ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยใช้ตู้สินค้าของตนเอง โดยที่ผู้ให้บริการของรัฐทำหน้าที่ลากจูงขบวนรถไฟของเอกชนด้วยหัวรถจักรและพนักงานขับรถไฟของตน
การให้สิทธิแก่ภาคเอกชนในการใช้หัวรถจักร คนขับรถไฟ และแคร่สินค้าให้บริการบนทางรถไฟของภาครัฐ (Access)	ภาครัฐยังเป็นเจ้าของการรถไฟ โดยให้สิทธิภาคเอกชนเข้าถึงการขนส่งทางรางโดยทั่วไป (เช่น สหภาพยุโรปและออสเตรเลีย) สิทธิการเข้าถึงที่จำกัด (เช่น แคนาดาและเม็กซิโก) หรือสิทธิการเข้าถึงตามสัญญา (เช่น สหรัฐอเมริกา)

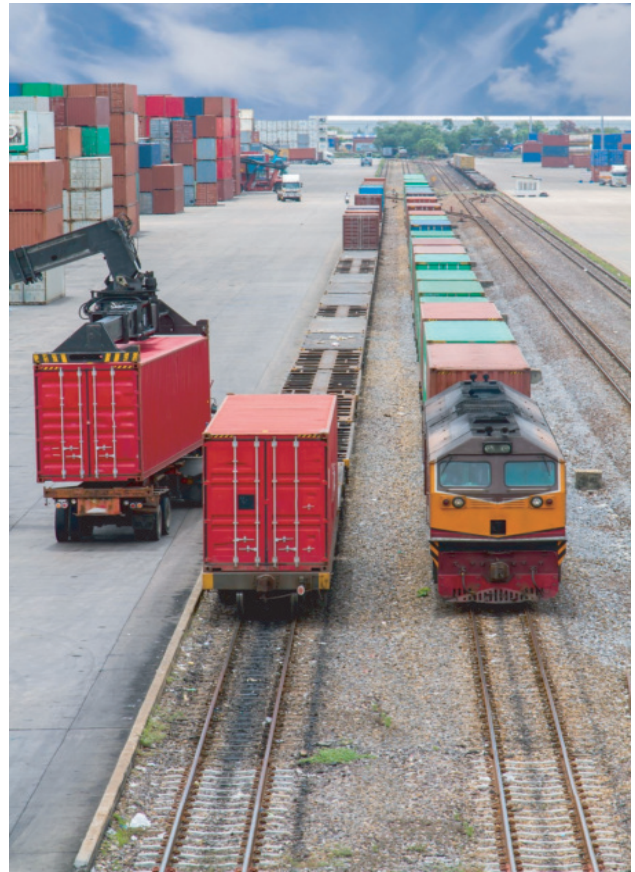
2.1 แนวปฏิบัติที่ดีในการขนส่งสินค้าทางราง

จากรายงาน Freight Transport for Development Toolkit : Rail Freight ของ World Bank ได้เสนอแนะ 3 แนวทางหลัก ที่สามารถนำมาปรับใช้เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรางของประเทศไทย ดังนี้

ในการให้บริการ อีกทั้งยังช่วยลดต้นทุนและปรับปรุงคุณภาพบริการให้ดียิ่งขึ้น การแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งทางรางจะทำให้เกิดแรงกดดันในการพัฒนาและปรับปรุงระบบให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ดีขึ้น โดยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1) สำหรับประเทศที่เจ้าของรางรถไฟเป็นบริษัทเอกชน เช่น สหรัฐอเมริกา และแคนาดา การเข้าถึงการใช้รางรถไฟในแต่ละพื้นที่จะเป็นไปในลักษณะการทำข้อตกลง (private agreement) ระหว่างบริษัทเอกชนที่เป็นเจ้าของรางและบริษัทเอกชนที่จะเข้ามาใช้รางรถไฟ

2) สำหรับบางประเทศนอกจากการเข้าถึงการใช้รางรถไฟในลักษณะของการทำข้อตกลงระหว่างภาคเอกชนด้วยกันแล้ว ยังมีการกำหนดสิทธิการเข้าใช้รางรถไฟแบบบังคับ (Mandated rights of access) ซึ่งถูกระบุอยู่ในกฎหมายของประเทศ (national/federal laws) อย่างไรก็ตาม การกำหนดสิทธิการเข้าใช้รางรถไฟแบบบังคับ จะถูกระบุในลักษณะที่เฉพาะเจาะจงในพื้นที่หรือบริการใช้งาน ไม่ได้เป็นการระบุแบบทั่วไปในทุกกรณี โดยประเทศที่มีการกำหนดสิทธิการเข้าใช้รางรถไฟลักษณะนี้ เช่น แคนาดา เม็กซิโก และสหพันธรัฐรัสเซีย



3) สำหรับประเทศที่มีการกำหนดสิทธิการเข้าใช้รางรถไฟแบบบังคับ (Mandated rights of access) ที่ถูกระบุอยู่ในกฎหมายของประเทศ ในลักษณะที่ครอบคลุมการใช้งานทั่วไป เพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางได้โดยเสรี เช่น สหภาพยุโรปและประเทศสมาชิก และออสเตรเลีย

2.1.3 ไม่ให้เขตพรมแดนเป็นอุปสรรค (Don't let border be barriers)

การขนส่งสินค้าทางรางข้ามพรมแดนระหว่างประเทศควรได้รับการสนับสนุนและปรับปรุงให้มีความสะดวก รวดเร็ว และไม่มีอุปสรรคทางกฎหมายหรือข้อบังคับที่ซับซ้อน การทำให้เขตพรมแดนไม่เป็นอุปสรรคในการขนส่งจะช่วยให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีความคล่องตัวและลดเวลาในการขนส่งสินค้า ซึ่งส่งผลให้ลดต้นทุนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้





1) **การขาดการจัดการด้านขนส่ง** : การขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศมักไม่ได้รับการจัดการอย่างจริงจัง ทำให้การกำหนดเส้นทางการเดินทางที่เฉพาะเจาะจงจากสถานีต้นทางไปยังสถานีปลายทางไม่มีประสิทธิภาพ การขาดการประสานงานและการจัดการที่เหมาะสมอาจทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีความซับซ้อนและใช้เวลานาน โดยเฉพาะในพื้นที่ชายแดนที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงขบวนรถหรือการตรวจสอบเอกสารต่าง ๆ

2) **การเปลี่ยนหัวรถจักรและคนขับ** : ในบางกรณีเมื่อขบวนรถไฟถึงชายแดน อาจต้องมีการเปลี่ยนหัวรถจักรและคนขับ ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการขนส่ง โดยเฉพาะหากไม่มีกระบวนการที่มีความยืดหยุ่นและการประสานงานที่ดีระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

3) **การรวมกันและการรอคิว** : ระยะเวลาในการดำเนินการที่ชายแดนมีความผันแปรสูง โดยเฉพาะในช่วงที่มีการขนส่งสินค้าจำนวนมากหรือช่วงเวลาเร่งด่วน

ทำให้เกิดการรวมกันของขบวนรถไฟและการรอคิวที่ชายแดน ซึ่งอาจส่งผลให้การขนส่งล่าช้าและเพิ่มต้นทุนในการขนส่ง

4) **การไหลของข้อมูล** : ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น เอกสารแสดงรายละเอียดของตู้สินค้า หรือข้อมูลที่จำเป็นในการจัดการขนส่งบางครั้งจะมาถึงพร้อมกับขบวนรถไฟเท่านั้น การไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลล่วงหน้าก่อนการขนส่งทำให้กระบวนการตรวจสอบที่ชายแดนไม่สามารถทำได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งส่งผลให้เกิดการล่าช้าในการผ่านพรมแดน

5) **กระบวนการศุลกากรและขั้นตอนที่พรมแดนอื่น ๆ** : กระบวนการศุลกากรและขั้นตอนที่พรมแดนยังมีความไม่แน่นอน ซึ่งบางครั้งอาจมีการตรวจสอบที่ซับซ้อนหรือการปฏิบัติที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ ทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องเผชิญกับความล่าช้าและความไม่แน่นอนในการผ่านพรมแดน

2.2 แนวปฏิบัติที่ดีในการขนส่งสินค้าทางน้ำ

การบังคับใช้กฎหมายเพื่อการปฏิรูปการขนส่งทางน้ำในสหภาพยุโรป (EU) การขนส่งทางน้ำในสหภาพยุโรปประสบปัญหาความไม่สอดคล้องกันในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศสมาชิก เช่น ค่าธรรมเนียมและข้อกำหนดต่าง ๆ ส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานไม่เท่าเทียม อีกทั้งกฎหมายภายในบางประเทศขัดแย้งกับกฎหมายของสหภาพยุโรป และการตีความกฎหมายที่ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการและเพิ่มต้นทุนในการขนส่งทางน้ำ ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งทางน้ำในสหภาพยุโรปสูงขึ้น และสร้างความไม่แน่นอนทางกฎหมาย

ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการมีแนวโน้มที่จะหันไปใช้รูปแบบการขนส่งทางเลือกอื่น เช่น ทางถนน ซึ่งมีความเสี่ยงและต้นทุนที่ต่ำกว่า ส่งผลให้การพัฒนาการขนส่งทางน้ำไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้การแก้ไขปัญหาดังกล่าวจำเป็นต้องมีการปรับปรุงกฎหมายของสหภาพยุโรปและประเทศสมาชิกให้สอดคล้องและเป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกผ่านคณะทำงานและการพัฒนาระบบดิจิทัลที่รองรับการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือและประสิทธิภาพของการขนส่งทางน้ำในสหภาพยุโรป

แนวทางการปฏิรูปการขนส่งทางน้ำในสหภาพยุโรป

ปัญหาที่สำคัญของ IWT ใน EU	ผลกระทบต่อการเลือกใช้ IWT	แนวทางแก้ไข
1) ความแตกต่างในการบังคับใช้กฎหมาย EU • กฎระเบียบ เช่น ข้อกำหนดการบรรทุก ค่าธรรมเนียมท่าเรือ และการจัดการขยะ แตกต่างกัน ในแต่ละประเทศ • ส่งผลให้เกิดต้นทุนในการปฏิบัติการที่แตกต่างกัน • ทำให้ค่าใช้จ่ายของ IWT ในแต่ละประเทศไม่เท่ากัน ทำให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เท่าเทียม	1) ทำให้มีต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น • ความแตกต่างในข้อกำหนด (เช่น ค่าธรรมเนียมท่าเรือ) ทำให้ต้องแบกรับภาระต้นทุนที่สูงขึ้น • การขาดความสอดคล้องในกฎระเบียบทำให้เพิ่มต้นทุนในการปฏิบัติตาม	1) ปรับปรุงกฎหมาย EU ให้สอดคล้องกัน • ทบทวนและปรับปรุง กม. ในประเทศสมาชิกให้สอดคล้องกัน • สร้างสภาพแวดล้อมการดำเนินงานที่เท่าเทียมกัน
2) ความไม่สอดคล้องของกฎระเบียบในประเทศสมาชิก • กฎหมายภายในบางประเทศขัดแย้งกับกฎหมาย EU ซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ	2) ทำให้ไม่แน่นอนในกระบวนการดำเนินงาน • การตีความกฎระเบียบที่แตกต่างกันทำให้เกิด Legal Uncertainty	2) ส่งเสริมการบังคับใช้ กม. ที่เสมอภาค • เพิ่มกลไกการประเมินผลการบังคับใช้ กม. ในแต่ละประเทศ
3) การตีความและการบังคับใช้ที่ต่างกัน • การตรวจสอบและการอนุมัติล่าช้า • เพิ่มต้นทุนด้านการบริหารจัดการ	3) ทำให้เกิดการเลือกใช้รูปแบบการขนส่งอื่น • ทำให้ผู้ประกอบการเลือกใช้รูปแบบการขนส่งอื่น (เช่น ทางถนน) ที่มีต้นทุนและความเสี่ยงต่ำกว่า	3) สร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ • จัดตั้งคณะทำงานร่วมระหว่างประเทศสมาชิกเพื่อพัฒนาในทิศทางเดียวกัน • พัฒนาระบบดิจิทัลร่วมสำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูล





ประเทศไทยสามารถนำแนวคิดจากสหภาพยุโรป มาปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายการขนส่งทางน้ำได้ 3 แนวทาง ดังนี้

1) การปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบ ให้สอดคล้องและเป็นมาตรฐานเดียวกัน

- ประเด็นปัญหาของ EU : ความแตกต่างของกฎระเบียบใน EU ส่งผลให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เท่าเทียม และเพิ่มต้นทุนการดำเนินงาน

- การปรับใช้ในประเทศไทย : ทบทวนและปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ เช่น ข้อกำหนดเรื่องการบรรทุกสินค้า ค่าธรรมเนียมท่าเรือ การจัดการขยะ และกระบวนการอนุมัติ ให้สอดคล้องและเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ ลดข้อกำหนดที่ซ้ำซ้อน และสร้างระบบที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจขนส่งทางน้ำ โดยเน้นสร้างความเท่าเทียมทั้งในด้านต้นทุนและด้านการให้สิทธิประโยชน์ผู้ประกอบการ

2) การส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมายที่เสมอภาค และลดความล่าช้า

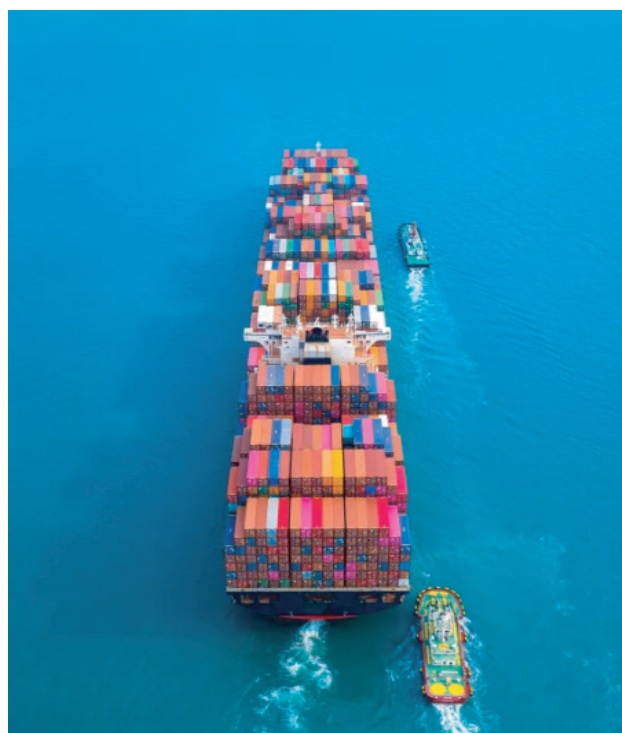
- ประเด็นปัญหาของ EU : การตีความและการบังคับใช้กฎหมายที่ต่างกันใน EU ส่งผลให้เกิดความล่าช้าและต้นทุนเพิ่ม

- การปรับใช้ในประเทศไทย : พัฒนากลไกการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นธรรมและโปร่งใส เช่น การใช้ระบบดิจิทัลเพื่อลดเวลาในการตรวจสอบและการแจ้งเรือเข้า - ออก การปรับปรุงพัฒนาระบบ NSRF สร้างมาตรฐานในการตีความกฎหมายที่ชัดเจน เพื่อหลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนในกระบวนการทางกฎหมาย

3) การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน และการพัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุน

- ประเด็นปัญหาของ EU : ความร่วมมือระหว่างประเทศใน EU ช่วยพัฒนาศักยภาพกฎระเบียบ และการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน

- การปรับใช้ในประเทศไทย เสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร และผู้ประกอบการภาคเอกชน เพื่อจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางน้ำในทิศทางเดียวกัน พัฒนาระบบดิจิทัลสำหรับการบริหารจัดการข้อมูล เช่น ระบบ National Single Window ระบบติดตามเรือ การอนุมัติแบบออนไลน์ และการแบ่งปันข้อมูลระหว่างหน่วยงาน



การทบทวนแนวปฏิบัติที่ดีในการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำในต่างประเทศ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการการขนส่ง เป็นกระบวนการสำคัญในการนำมาใช้ประกอบการจัดทำแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ EEC ให้มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนการขนส่งสินค้า รวมถึงช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยต่อไป

3. แนวทางการจัดทำแผนพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ

พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นพื้นที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและส่งเสริมความสามารถในการแข่งขัน โดยพื้นที่ EEC ได้รับการส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการผลิตและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้าง

พื้นฐานและระบบบริหารจัดการให้สามารถรองรับการขยายตัว ทั้งนี้ การพัฒนาการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทางรางและทางน้ำในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นส่วนสำคัญที่สนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและการขยายตัวของการค้าในภูมิภาค โดยการศึกษานี้ได้จัดทำแผนพัฒนา แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก ดังนี้

1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยขยายขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทางรางและทางน้ำ โดยครอบคลุมการขยายขีดความสามารถพัฒนาคุณภาพ และประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง จุดเชื่อมต่อสำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ลานกองเก็บสินค้า และศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าทางบกและริมน้ำ เพื่อทำให้การขนส่งสะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น





2) การพัฒนาระบบบริหารจัดการ (Soft Side)

การพัฒนาระบบบริหารจัดการจะมุ่งเน้นที่การจัดทำแนวทาง มาตรการ สิ่งจูงใจ เทคโนโลยีสมัยใหม่ การปรับปรุง กฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เพื่อเหนี่ยวนำให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง โดยใช้การขนส่งทางราง ทางลำน้ำ และชายฝั่งมากยิ่งขึ้น ตลอดจนแก้ไขปัญหาและข้อจำกัดจากประเด็นปัญหา ที่เป็นอุปสรรคของผู้ประกอบการในการดำเนินการขนส่ง สินค้าในพื้นที่ EEC

4. ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

4.1 มีแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเชื่อมโยง และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม ทั้งทางรางและทางน้ำ เพื่อรองรับการพัฒนา EEC

พร้อมแนวทางและมาตรการในการเพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้า โดยมีแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design Drawings) ของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการขนส่งสินค้า (Intermodal Facilities) ใน EEC จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าเกษตร 1 แห่ง และสินค้าอุตสาหกรรม 1 แห่ง

4.2 หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทั้งทางราง และทางน้ำในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่สามารถใช้เป็นแนวทางในการวางแผนและกำหนดนโยบาย ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม



สถานีศิริราช

ต้นแบบการเชื่อมต่อ

การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าภายใต้แนวคิด

การสนับสนุนการเข้าสู่พื้นที่บริเวณศูนย์กลาง

ทางการแพทย์ (Medical Hub)

โดย : กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

สถานีศิริราช : ต้นแบบการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าภายใต้แนวคิดการสนับสนุนการเข้าสู่พื้นที่บริเวณศูนย์กลางทางการแพทย์ (Medical Hub)

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของพลเมือง ประกอบกับในสถานการณ์ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมต้องการขับเคลื่อนนโยบายส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเฉพาะพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม ย่านชุมชนที่อยู่อาศัย พื้นที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยว ด้านการแพทย์และสุขภาพ ให้สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก ส่งผลให้มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น ลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล และช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน ยกกระดับคุณภาพชีวิตของสังคมเมืองให้น่าอยู่ (Livable City) ด้วยเหตุนี้กระทรวงคมนาคม โดย การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ร่วมกับ

คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างสถานีร่วมศิริราชและอาคารรักษาพยาบาล ระหว่าง รฟท. รฟม. และคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล นับเป็นมิติใหม่ในการผลักดันให้เกิดการบูรณาการการใช้พื้นที่บริเวณสถานีศิริราชร่วมกัน ครอบคลุมถึงรูปแบบ ขอบเขต ความรับผิดชอบ ค่าใช้จ่ายและแผนการดำเนินงานภายใต้กฎหมาย ระเบียบ และคำสั่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



พิธีลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU)

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ทั้งโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช - ศาลายา และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย จะมีการก่อสร้างสถานีร่วมศิริราชและอาคารรักษาพยาบาล ซึ่งจะเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบรางที่สำคัญ เป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนทั่วไป ผู้เข้ารับบริการรักษาพยาบาล และบุคลากรทางการแพทย์ ของโรงพยาบาลศิริราช เหนี่ยวนำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ โดยรอบอย่างเป็นระเบียบแบบแผน ส่งเสริมการเดินทาง ด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ให้มีการเชื่อมโยง โครงข่ายรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ที่เปิดให้บริการแล้วระหว่าง พื้นที่ฝั่งตะวันออก (พระนคร) และฝั่งตะวันตก (ธนบุรี) เข้าด้วยกัน ทั้งนี้เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จสามารถ

เชื่อมต่อการเดินทางไปยังศูนย์การแพทยกาญจนาภิเษก มหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาเขตศาลายา ทำให้คาดหวังว่า จะช่วยแบ่งเบาปริมาณการเดินทางบนถนนบรมราชชนนี - พุทธรักษา ได้

ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร (สนข.) ได้เข้าพบหารือแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น กับผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม รฟม. (นายศราวุธ เอกสุวรรณ) ได้อธิบายให้ความเห็นเพิ่มเติม สรุปได้ว่าการลงนามบันทึกความเข้าใจฯ ในครั้งนี้ จะแสดงให้เห็นถึงเจตนารมณ์ของการบูรณาการร่วมกันระหว่าง หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและคณะแพทยศาสตร์ ศิริราชพยาบาล ที่ร่วมกันสนับสนุนและประสานความร่วมมือ พลักดันการดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้โครงการก่อสร้างสถานีร่วมศิริราชและอาคาร รักษาพยาบาลสามารถเป็นต้นแบบการพัฒนาไปสู่ การปฏิบัติให้เกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรมภายใต้แนวคิด "สถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่อการเชื่อมต่อกับสถานี บริการด้านสาธารณสุขและสุขภาพที่สำคัญแห่งแรก ในประวัติศาสตร์ของประเทศไทย"



นายสรลักษณ์ โสทธิโยจีน ผู้อำนวยการกองสถาปัตยกรรม รฟม. ให้ข้อเท็จจริงเพิ่มเติมว่า อาคารรักษาพยาบาลของคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล เป็นการก่อสร้างอาคารสูง 15 ชั้น ชั้นใต้ดิน 3 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 55,057 ตารางเมตร แบ่งเป็น พื้นที่โรงพยาบาล 50,741 ตารางเมตร พื้นที่รถไฟฟ้าสายสีม่วง 3,410 ตารางเมตร และพื้นที่รถไฟฟ้าสายสีส้ม 906 ตารางเมตร ซึ่งได้เริ่มดำเนินโครงการแล้วเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2567 และคาดว่าจะตามเป้าหมายพร้อมเปิดให้บริการในปี 2573 เมื่อแล้วเสร็จจะสามารถให้บริการผู้ป่วย ทั้งผู้ป่วยนอก ผู้ป่วยใน การบริการ Ambulatory Unit/ One Day Surgical โดยผู้ป่วยสามารถเดินทางมารับบริการแล้วกลับบ้านได้ ไม่จำเป็นต้องพักค้างคืน รวมถึงบริการตรวจทางห้องปฏิบัติการและการตรวจพิเศษ ส่งผลให้ประชาชนได้รับประโยชน์และความสะดวกสบายจากการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะควบคู่ไปกับการเข้ารับบริการสาธารณสุขมากยิ่งขึ้นด้วย ในเบื้องต้นได้ประมาณการปริมาณผู้โดยสาร ณ ปีแรกที่เปิดให้บริการเดินรถของสถานีศิริราช มีจำนวน 19,210 คนต่อวัน



การเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกกับโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อนบริเวณสถานีศิริราชกับอาคารสถานพยาบาลและท่าเรือโดยสารริมคลองบางกอกน้อย

นายชัยวัฒน์ สว่างภาคย์ ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบขนส่งและจราจร สนข. ให้มุมมองต่อมติดการพัฒนาดังกล่าวว่าการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้า



สายสีส้มตะวันตกและโครงการพัฒนารถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน จะมีส่วนช่วยกระตุ้นและเพิ่มทางเลือกในการเดินทางของประชาชนให้สามารถเข้าสู่บริการขนส่งสาธารณะ ทำให้เป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะต่อการเดินทางโดยรวมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตามจะต้องมีการกำกับ บริหารจัดการ การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าควบคู่กันไป เพื่อไม่ให้เกิดการพัฒนาเมืองแบบไร้ทิศทาง จนยากแก่การควบคุม (Urban Sprawl) ดังนั้นกระทรวงคมนาคมเล็งเห็นถึงความสำคัญในการเร่งรัดการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะซึ่งตอบโจทย์ความต้องการของประชาชนให้ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางโดยใช้สถานีศิริราชเป็นจุดเชื่อมต่อของรถไฟฟ้าสายสีม่วงสายสีส้มของ รฟม. และสายสีส้มตะวันตก ของ รฟม. อีกทั้งยังเป็นพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ กล่าวคือ สถานีรถไฟธนบุรี เคยเป็นต้นทางรถไฟสายใต้และรถไฟแห่งความหวัง (กรุงเทพฯ - สะพานข้ามแม่น้ำแคว - กาญจนบุรี) ที่ญี่ปุ่นสร้างขึ้นสมัยสงครามโลก ครั้งที่ 2



ภาพจำลองการพัฒนาโครงการอาคารรักษาพยาบาล กับ การเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันตก บริเวณสถานีศิริราช

ดังนั้นเพื่อให้เกิดโมเดลการเชื่อมโยงของระบบการดูแลสุขภาพพยาบาลกับระบบรถไฟฟ้า ที่จะอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับกลุ่มคนทุกกลุ่ม (Inclusive Transport) ซึ่งทั้ง รพม. และ รพท. ได้ออกแบบการพัฒนาสถานี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญสถานีหนึ่งสอดคล้องตามหลักอารยสถาปัตย์ (Universal Design) ในเบื้องต้นพื้นที่การพัฒนาโดยรอบโรงพยาบาลศิริราช มีขนาด 4 ไร่ 2 งาน 61 ตารางวา หรือประมาณ 7,456 ตรม. คำนึงถึงหลักการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า (Efficiency) และการพัฒนาพื้นที่แบบผสมผสาน (Mixed - Use) รวมทั้งเมื่อโครงการรถไฟฟ้าก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการ จะช่วยให้พื้นที่บริเวณเขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM 2.5) ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศลดน้อยลงได้อีกทางหนึ่งด้วย

ความคืบหน้าในสถานการณ์ปัจจุบัน MOU ฉบับดังกล่าว จากเดิมกำหนดสิ้นสุดวันที่ 1 พฤษภาคม 2565 ได้ถูกขยายระยะเวลาดำเนินงานออกไป จนกว่าจะก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า 2 สาย แล้วเสร็จ คือ รถไฟฟ้า



การพบปะหารือแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีศิริราช ระหว่าง ผู้แทน สนข. และ รพม. เมื่อ พ.ย. 67

สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช - ศาลาयाของ รพท. ซึ่งกำหนดให้ช่วงตลิ่งชัน - ศาลาया ระยะทาง 14.8 กม. มี 6 สถานี และช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช 5.7 กม. มี 3 สถานี งบประมาณรวม 16,847 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินงาน 36 เดือน โดยก่อสร้างในรูปแบบทางยกระดับพื้นดินและทางยกระดับ คาดว่า จะเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการได้ภายใน ปี 2568 และรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ของ รพม. ระยะทาง 13.4 กม. มี 11 สถานี (ใต้ดินทั้งหมด) งบประมาณรวม 122,067 ล้านบาท



แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงดงลิ้น - ศิริราช - ศาลายา

และรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ของ รฟม. ระยะทาง 13.4 กม. มี 11 สถานี (ใต้ดินทั้งหมด) วงเงินลงทุนรวม 122,067 ล้านบาท ปัจจุบันเริ่มก่อสร้างงานโยธาแล้ว เมื่อ 31 กรกฎาคม 2567 ตามเป้าหมายคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนสิงหาคม 2573 ทั้งนี้ รฟท. และ รฟม. จำเป็นจะต้องบูรณาการการใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณสถานีศิริราชร่วมกันให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึง

จะต้องเตรียมความพร้อมให้มีการพัฒนาการเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) อาทิเช่น รถเมล์ หรือรถโดยสารสาธารณะ EV และเรือโดยสารสาธารณะ เพื่อส่งเสริมการเดินทางในระบบโครงข่ายได้อย่างสมบูรณ์ ลดการค่าใช้จ่ายในการเดินทางในชีวิตประจำวัน จากต้นทุนไปยวบหลายทางให้พี่น้องประชาชน ตอบสนองต่อนโยบายสำคัญของรัฐบาล



แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก (ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย)

การพัฒนาการเชื่อมต่อ การเดินทางบริเวณ โดยรอบสถานีศิริราช

โดย : กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development : TOD) เป็นแนวคิด ที่ให้ความสำคัญกับการสร้างชุมชนและเมืองที่ส่งเสริม การพัฒนาแบบกระชับ (Compact Development) เพื่อให้ การใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพผ่านการวางแผนพื้นที่ ที่มีความหนาแน่นสูง (High Density) ซึ่งสะท้อน ถึงรูปแบบอาคารที่มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) อย่างเหมาะสม กล่าวคือ มีพื้นที่ใช้สอยมากขึ้น ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ในกิจกรรม ที่หลากหลาย (Mixed Use) พสมผสานมิติการให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน เช่น รถไฟฟ้า ระบบถนนและโครงข่าย ระบบขนส่งสาธารณะ ที่มีการเชื่อมต่อกันอย่างไร้รอยต่อ ผู้มาใช้บริการบริเวณ สถานีศิริราชสามารถดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวัน ด้วยการเดินเท้า และการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ซึ่งจะลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล แนวคิดดังกล่าว ได้ถูกนำมาปรับใช้กับการจัดทำแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use Plan) และแผนผังการใช้ประโยชน์อาคาร

(Building Use Plan) บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีศิริราช ร่วมกับแนวคิดและวิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่ของหน่วยงาน รัฐ ภาคเอกชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง



แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use Plan)



แผนผังการใช้ประโยชน์อาคาร (Building Use Plan)

สถานีรถไฟฟ้าย่านเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายการเดินทางของรถไฟฟ้าสายสีแดงและสายสีส้ม ตั้งอยู่ทางด้านใต้ของคลองบางกอกน้อยในแขวงศิริราช เขตบางกอกน้อย ห่างจากสถานีรถไฟธนบุรีในปัจจุบัน ทางด้านตะวันออกประมาณ 300 เมตร อีกทั้งยังมีท่าเรือสำคัญ ทั้งท่าเรือข้ามฟาก และเรือด่วน ได้แก่ ท่ารถไฟ ท่าวัดหลัก-พารานก และท่าวัดระฆัง นอกจากนี้ พื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของถนนอรุณอมรินทร์ ตั้งอยู่ในเขตเมืองเก่า บริเวณพื้นที่ธนบุรีตรงข้ามกรุงรัตนโกสินทร์ ตั้งอยู่ในเขตเมืองเก่า บริเวณพื้นที่ธนบุรีตรงข้ามกรุงรัตนโกสินทร์ จึงมีสถานที่สำคัญหลายแห่ง เช่น วัดระฆังโฆสิตารามวชิราร วัดสุทธนารามราชวรวิหาร และวัดสุทธาวาส เป็นต้น รวมทั้งเป็นที่ตั้งของชุมชนเก่า เช่น ชุมชนบ้านบุ ชุมชนบ้านช่างหล่อ และมีชุมชนพักอาศัยกระจุกตัวหนาแน่น ทำให้มีบริการสาธารณะที่สำคัญ ได้แก่ โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลธนบุรี ตลาดคาน้ำร้อน และตลาดวัดหลัก เป็นต้น ดังนั้น พื้นที่บริเวณนี้มีองค์ประกอบหลักที่จำเป็นสำหรับการพัฒนา TOD ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ดลิ่งชัน-ศิริราช



รถไฟฟ้าสายสีส้ม สถานีศิริราช



แนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน และสายสีส้มโดยรอบสถานีศิริราช

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้เล็งเห็นถึงศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า จึงได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (กพข.) ออกแบบแนวคิดเบื้องต้นสำหรับพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า โดยได้จัดทำข้อเสนอทางเทคนิค (Technical Paper) ของเรื่องดังกล่าว โดยแบ่งตามองค์ประกอบที่สำคัญ สอดคล้องตามหลักการ TOD ดังนี้

- จัดให้มีพื้นที่การเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ที่เน้นการไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transit - NMT) ส่งเสริมให้เกิดการเดินทาง ขี่จักรยาน และใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เชื่อมต่อกับทางเข้าสถานีสายสีส้ม (ทางเข้า-ออก 2 และ 3) และสายสีแฉวงบริเวณอาคารพยาบาลของโรงพยาบาลศิริราช

- จัดให้มีจุดจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ และรถแท็กซี่ อยู่ใกล้ทางเข้าสถานีตำรวจสายสีส้ม (ทางเข้า - ออกที่ 1) และสายสีแดง

1. องค์ประกอบด้านการเดินทางเพื่อการเชื่อมต่อ
ที่มีประสิทธิภาพ

- จัดให้มีอาคารเชื่อมต่อการเดินทาง
- ในรูปแบบ Intermodal Transportation Facility (ITF)
- เพื่อรองรับการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง



สรุปแนวคิดการพัฒนา TOD เบื้องต้นบริเวณโดยรอบสถานีศรีราช

1.2 ส่งเสริมการเดินทาง

- จัดให้มีทางเดินเท้ามีหลังคาคลุม (Covered Walkway) เชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ในแนวตะวันออก-ตะวันตก จากอาคาร 11F เชื่อมโยงกับทางเข้าสถานีรถไฟฟ้าสายสีส้ม ทางเข้า - ออกที่ 2 ลอดใต้สะพานอรุณอมรินทร์ไปเชื่อมกับทางเข้า-ออกที่ 1 และทางเข้า - ออกรถไฟฟ้าสายสีแดงผ่านอาคารรักษาพยาบาล อาคารโรงพยาบาลศิริราชปิยมหาราชการุณย์ จนไปเชื่อมต่อกับท่ารถไฟฟ้าริมแม่น้ำเจ้าพระยา และเชื่อมต่อกับท่าเรือใหม่ริมคลองบางกอกน้อยด้วยสะพานลอยแบบสะพานอรุณอมรินทร์ หรือทางเดินใต้ดินของรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ทางเข้า - ออกที่ 4) เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ (รถ - รว - เรือ)



- จัดให้มีทางเดินลอยฟ้า (Skywalk) เชื่อมระหว่างอาคารพื้นที่ด้านเหนือ-ใต้ ของราว เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางอย่างปลอดภัย โดยอาจพิจารณาออกแบบควบคู่กับการออกแบบอาคารสำหรับบริเวณอาคาร 11F อาจพิจารณารูปแบบเป็นทางเชื่อมใต้ดินผ่านสถานีรถไฟฟ้าสายสีส้ม

- จัดให้มีโครงข่ายทางเดินเท้าเชื่อมโยงกับพื้นที่ชุมชนบ้านบุ รวมทั้งวัดสุพรรณารามและท่าเรือท่องเที่ยวด่านหน้าวัด เพื่อให้ชุมชนและนักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่เปิดโล่งสีเขียวได้สะดวก

- จัดให้มีทางเดินเท้าเชื่อมโยงพื้นที่ 21 ไร่ของ รพท. กับ ซอยวังหลวง 6 เพื่อให้ชุมชนสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่โดยรอบสถานีได้สะดวก

- จัดให้มีสะพานคนเดินข้ามคลองบางกอกน้อย จากชุมชนบ้านบุ เพื่อการเข้าถึงและเชื่อมโยงกับชุมชนด้านเหนือคลองบางกอกน้อย





1.3 มีระบบโครงข่ายถนนที่มีประสิทธิภาพ

- ปรับแนวถนนเลียบทางรถไฟเดิมด้านทิศใต้ เพื่อเป็นถนนสำหรับรถยนต์ เข้าถึงอาคาร ITF และอาคารอื่นๆ แยกจากพื้นที่คนเดินเท้า

- ถนนแนวเหนือ-ใต้ ที่เชื่อมถนนรถไฟ และถนนเลียบทางรถไฟ พัฒนาเป็นถนนที่ส่งเสริมการเดินทางสายรอง โดยเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพื่อเข้าถึงอาคารสองฟาก รวมทั้งอาคาร ITF มีทางเดินเท้า ที่กว้างและร่มรื่น

- เพิ่มโครงข่ายถนนบริเวณด้านเหนือของทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงชุมชนบ้านบุ และบริเวณด้านใต้ของถนนรถไฟเพื่อเชื่อมโยงชุมชนโดยรอบกับสถานีศรีราช และพื้นที่ TOD รองรับการพัฒนาผสมผสานหนาแน่นสูงในอนาคต

2. องค์ประกอบด้านการพัฒนาเมือง

2.1 ส่งเสริมการพัฒนาผสมผสานหนาแน่นสูง

2 ฟากถนนรถไฟ

- พัฒนาอาคารรองรับกิจกรรมผสมผสานพาณิชยกรรมหนาแน่นสูง (Mixed Use High Rise Building) ริมสองฟากถนนรถไฟที่มีบรรยากาศส่งเสริมการเดินเท้า โดย
 - บริเวณริมถนนเป็นร้านค้าขนาดเล็ก และหลากหลายติดถนน พนักอาคารเป็นกระจก สามารถมองเห็นกิจกรรมภายใน มีองค์ประกอบสถาปัตยกรรมที่น่าสนใจ มีเอกลักษณ์ เชื้อเชิญและดึงดูดความสนใจ
 - ส่วนพื้นที่ถัดเข้าไป สามารถพัฒนาเป็นร้านค้าหรือกิจกรรมอื่นที่มีขนาดใหญ่ เช่น สำนักงาน
 - เว้นระยะร่นด้านหน้าอาคารเป็นทางเดินเท้า เพื่อขยายทางเท้าริมถนนให้กว้างขึ้น

2.2 บริเวณโครงการพัฒนาพื้นที่บ้านพักพนักงาน
ย่านสถานีธนบุรี (รฟท.) (สถานีศิริราช และสถานีธนบุรี
เป็นพื้นที่บริเวณเดียวกัน) พื้นที่ 21 ไร่ ด้านใต้ของ
ถนนรถไฟ เสนอให้มีการปรับปรุง โดย

- ตัดถนนให้เชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบ
โดยเฉพาะด้านใต้ เชื่อมกับซอยอิสรภาพ 46 และซอย
วัชรพล 2 และทางเดินเท้าเชื่อมซอยวัชรพล 6 เพื่อให้
ชุมชนโดยรอบสามารถเข้าถึงพื้นที่พัฒนา และสถานีรถไฟ
ได้สะดวก

- ปรับปรุงการวางผังให้มีอาคารผสมผสาน
พาณิชยกรรมติดถนนรถไฟ ขยายผิวทางเดินเท้า และ
จัดให้มีองค์ประกอบและกิจกรรมที่ส่งเสริมการเดินเท้า

- พัฒนาเป็นอาคารผสมผสานพาณิชยกรรม
และที่อยู่อาศัย/ โรงแรม โดยชั้นล่างเป็นพาณิชยกรรม
ชั้นถัดขึ้นไปเป็นที่พักอาศัย

- จัดให้มีพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะที่ชุมชน
โดยรอบสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้

2.3 บริเวณด้านเหนือของราวรถไฟ

- พัฒนาเป็นอาคารผสมผสานพาณิชยกรรม
บริเวณชั้นล่างและอาคารพักอาศัยในชั้นถัดขึ้นไป
โดยมีถนนเข้าถึงทางด้านใต้เพื่อแยกการสัญจรระหว่าง
รถยนต์ออกจากคนเดินเท้า และพื้นที่เปิดโล่งสีเขียว
และทางเดินเท้าเชื่อมชุมชนบ้านบุอยู่ทางด้านเหนือ
เพื่อให้ชุมชนโดยรอบสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์
ร่วมกันได้

2.4 บริเวณใต้ทางลาดโค้งขึ้นสะพานอรุณอมรินทร์

นำมาพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวที่เชื่อมต่อ
กับพื้นที่ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non -
Motorised Transport : NMT) เป็นสวนกลางชุมชน
ที่เข้าถึงได้สะดวกโดยการเดินเท้า โดยสามารถออกแบบ
ให้เชื่อมกับสวนสาธารณะบนหลังคาอาคาร ITF เพื่อใช้
เป็นที่ประกอบกิจกรรมเอนกประสงค์และพักผ่อนหย่อน
ใจของชุมชนสามารถเข้าถึงได้สะดวกด้วยการเดินเท้า
หรือระบบขนส่งสาธารณะ



ทั้งนี้ สนข. ได้นำเสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าให้ รฟท. ใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นสำหรับการนำไปบูรณาการเพื่อวางแผนงาน โครงการและออกแบบรายละเอียดในการดำเนินงานต่อไป ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ร่วมกับบริษัท เอสอาร์ทีแอสเสท จำกัด (SRAT) ซึ่งเป็นบริษัทลูกในการบริหารสินทรัพย์ของ รฟท. ได้นำแนวคิดตามที่ สนข. นำเสนอไปดำเนินการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีธนบุรี โดยกำหนดวิสัยทัศน์ของโครงการ **"The World-Class Medical Innovation District"** ย่านเมืองเก่าอยู่รอบศูนย์กลางนวัตกรรมทางการแพทย์ระดับโลก เปิดโอกาสสู่การพัฒนาด้านสุขภาพแห่งอนาคต

ยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยด้วยสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรอย่างยั่งยืน

แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีธนบุรี ประกอบด้วย การพัฒนาพื้นที่ตามแนวคิด TOD แบบผสมผสาน (Mixed Use) ซึ่งได้ออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่จำนวน 32 ไร่ 2 งาน จำแนกเป็น

- พื้นที่อยู่อาศัย 107,000 ตารางเมตร จำนวน 1,855 ยูนิต
- พื้นที่เชิงพาณิชย์กรรม 36,000 ตารางเมตร
- พื้นที่สำนักงาน 33,700 ตารางเมตร
- พื้นที่นันทนาการ 10,500 ตารางเมตร
- พื้นที่จอดรถ รองรับรถยนต์ จำนวน 2,445 คัน



วิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีธนบุรี

The World-Class Medical Innovation District

ย่านเมืองเก่าอยู่รอบศูนย์กลางนวัตกรรมทางการแพทย์ระดับโลก

เปิดโอกาสสู่การพัฒนาด้านสุขภาพแห่งอนาคต

ยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยด้วยสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรอย่างยั่งยืน

พัฒนาพื้นที่ตามหลักการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) มุ่งเน้นพัฒนาเมืองกระชับ

สนับสนุนการพัฒนาโดยมีโรงพยาบาลเป็นศูนย์กลาง (Hospital Oriented Development; HOD)

ส่งเสริมความยั่งยืนทางพลังงาน โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมผ่านการวางผังร่วมกับการใช้เทคโนโลยี

เปิดกว้างสำหรับทุกคนบนพื้นฐานการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)



วิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีธนบุรี

กิจกรรมในพื้นที่รอบสถานีธนบุรี

พื้นที่โครงการทั้งหมด 36 ไร่ 2 งาน

ประเภทพื้นที่การอยู่อาศัย 107,000 ตร.ม 1,855 ยูนิต
ประเภทพื้นที่พาณิชย์กรรม 36,000 ตร.ม
ประเภทพื้นที่สำนักงาน 33,700 ตร.ม
ประเภทพื้นที่ันทนาการ 10,500 ตร.ม
ประเภทพื้นที่จอดรถ 2,445 คัน Total FAR 4.7

โซน 4 (ตลาดศาลาน้ำร้อน) 14 ไร่ 3 งาน

พื้นที่โรงแรม 9,000 ตารางเมตร 145 ยูนิต
พื้นที่ค้าขาย 19,000 ตารางเมตร
พื้นที่สำนักงาน 33,700 ตารางเมตร
พื้นที่ันทนาการ 4,500 ตารางเมตร
พื้นที่จอดรถ 1,170 คัน
พื้นที่อาคารรวม 109,000 ตร.ม.
FAR 4.6

โซน 3 (บ้านพักพนักงานรถไฟฟ้า) 21 ไร่ 3 งาน

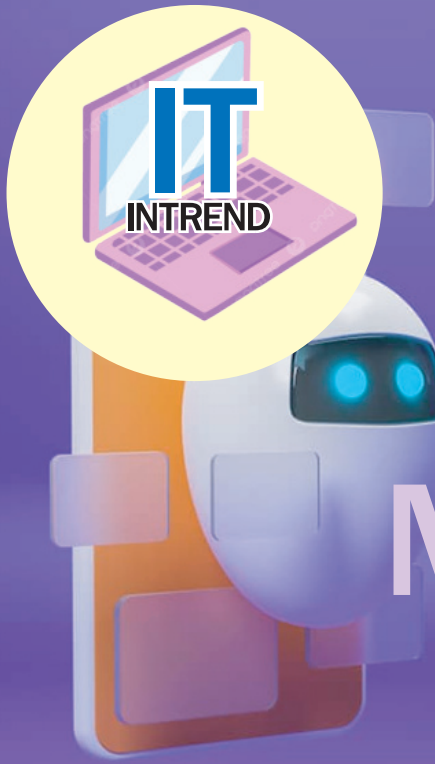
ที่อยู่อาศัย 98,000 ตารางเมตร 1,710 ยูนิต
พื้นที่ค้าขาย 17,000 ตารางเมตร
พื้นที่ันทนาการ 6,000 ตารางเมตร
พื้นที่จอดรถ 1,275 คัน
พื้นที่อาคารรวม 166,800 ตร.ม.
FAR 4.83

กิจกรรมในพื้นที่รอบสถานีธนบุรีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีธนบุรี



นอกจากนี้ แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ สถานีธนบุรีได้มีการออกแบบให้มีอาคารสถานีร่วมศิริราช ของรถไฟฟ้า 2 สาย (สายสีแดง และสายสีส้ม) และอาคารรักษาพยาบาล ของคณะแพทยศาสตร์ศิริราช นับเป็นมิติใหม่ในการผลักดันให้เกิดการบูรณาการ การใช้พื้นที่บริเวณสถานีศิริราชร่วมกัน ซึ่งต่อมากกระทรวง คมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ร่วมกับ คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างสถานีร่วมศิริราช และอาคารรักษาพยาบาล เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2565 ในการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นสถานีขนส่งมวลชน

เพื่อสุขภาพและสาธารณสุขแห่งแรกของประเทศไทย โดยออกแบบให้สามารถใช้สถานีร่วมกัน เพื่อประโยชน์ ในการเดินทางและการรักษาพยาบาลเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้เข้ารับบริการในการเข้าถึงการรักษาพยาบาลได้สะดวกและรวดเร็ว และลดความแออัด ของผู้ป่วยภายในโรงพยาบาล ส่งเสริมนโยบายการผลักดัน ให้เกิด Medical Hub ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการ ยุทธศาสตร์การพัฒนาของรัฐบาลที่มุ่งเน้นการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อแก้ปัญหา การจราจรควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง โดยประชาชน สามารถเดินทางมายังสถานีศิริราชได้อย่างสะดวกสบาย เข้าถึงบริการต่างๆ ได้ง่ายและมีประสิทธิภาพ สูงสุดต่อไป



Microsoft Copilot

โดย ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สนช.
กลุ่มนโยบายและบริหารสารสนเทศ

Microsoft Copilot คือ เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) ที่ถูกพัฒนาขึ้นมาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสะดวกสบายในการทำงานในแอปพลิเคชันต่าง ๆ ของบริษัท Microsoft โดย Microsoft Copilot เป็นเครื่องมือแชทบอทปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) ที่อาศัยโมเดล Generative AI ขึ้นมาจากบริษัท OpenAI เจ้าของแชทบอท AI สุดโด่งดังอย่าง ChatGPT และยังมีอาศัยฐานข้อมูลขนาดใหญ่จาก Bing Search Engine รวมเอาพลังจากโมเดลด้านภาษา ได้แก่ Microsoft Natural Language Processing (NLP) และ Text-to-Speech (TTS) เพื่อให้โมเดล Copilot สามารถตอบคำถามผู้ใช้งานได้อย่างเป็นธรรมชาติราวกับมนุษย์ โดย Copilot ถูกออกแบบมาสำหรับการใช้งานในองค์กรโดยเฉพาะ เพื่อลดภาระด้านเวลาและการทำงานให้แก่บุคลากร ซึ่งสามารถเชื่อมต่อเข้ากับข้อมูลขององค์กรนั้น ๆ สำหรับการใช้งานโปรแกรมตระกูล Microsoft 365 รวมถึง Dynamics 365 หรือ Power Platform อื่น ๆ ได้



Microsoft Copilot ที่ใช้เทคโนโลยี AI เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานในแพลตฟอร์มต่าง ๆ ของ Microsoft 365 เช่นโปรแกรม Word, Excel, PowerPoint และ Outlook เป็นต้น โดยทำงานร่วมกับโปรแกรมเหล่านี้อย่างหลากหลายวิธี เนื่องจากว่าเป็นชุดโปรแกรมที่ทุกหน่วยงานหรือองค์กรใช้งานกันอยู่เป็นประจำ ได้แก่

1. Microsoft Word

- สร้างบทความใหม่ ๆ จาก Prompt ที่ผู้ใช้งานป้อนลงไป

- แก้ไขบทความตามสไลด์ที่ผู้ใช้งานต้องการได้อัตโนมัติ

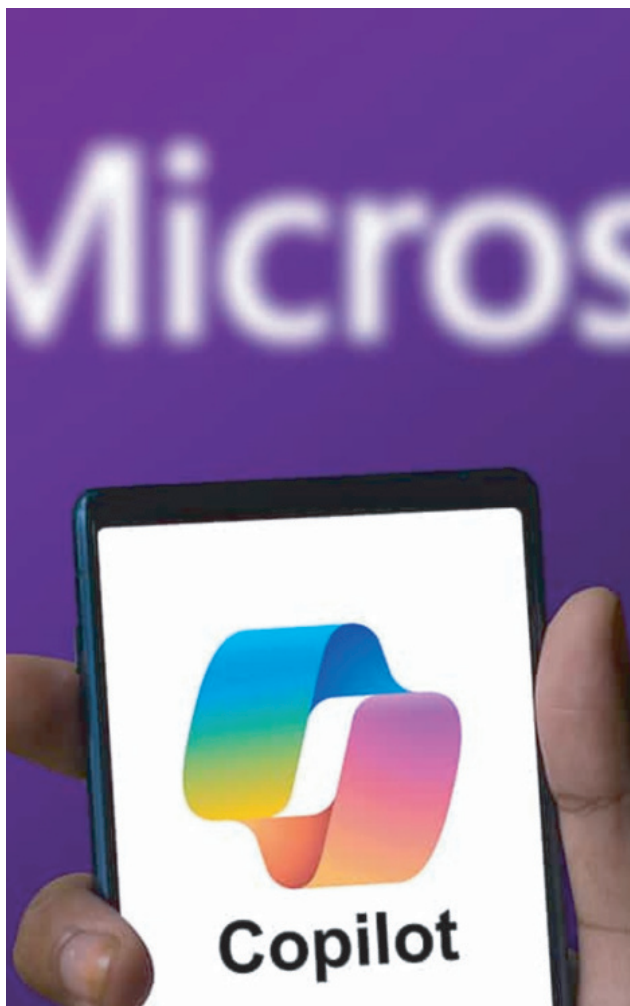
- สรุปเนื้อหาบทความได้ตามความต้องการของผู้ใช้งาน เช่น ต้องการให้สรุปเนื้อหาในพารากราฟที่ 1 หรือจำกัดให้มีจำนวนคำที่ค่า

- ตอบคำถามที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลในบทความได้แบบทันที (Real Time)

2. Microsoft Excel

- ช่วยวิเคราะห์ Insight จากข้อมูล ช่วยตั้งคำถามกับข้อมูล

- เสนอข้อสรุปหรือ Strategies ที่น่าสนใจจากข้อมูล
- สร้างสูตรที่ซับซ้อนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ทำตามคำสั่งได้ถึงแม้ผู้ใช้งานจะไม่รู้วิธีเขียนสูตรนั้น ๆ ในโปรแกรม Excel



3. Microsoft PowerPoint

- สร้างเอกสารประกอบการนำเสนอหรือสไลด์จาก Prompt หรือไฟล์ข้อมูลของหน่วยงานหรือองค์กร

- เปลี่ยนข้อมูลรูปแบบข้อความ (Text) ให้เป็นเอกสารประกอบการนำเสนอ (Presentation) ได้

- ออกแบบและตกแต่งเอกสารประกอบการนำเสนอหรือสไลด์ให้อัตโนมัติ

- หากเอกสารประกอบการนำเสนอหรือสไลด์มีความยาวมาก ก็สามารถทำ Note หรือสรุปข้อมูลทั้งหมดได้

4. Microsoft Outlook

- ช่วยเขียนอีเมลหรือ Draft อีเมลได้ตามจุดประสงค์ของผู้ใช้งาน

- สรุปเนื้อหาในอีเมล เพื่อให้ผู้ใช้งานเข้าใจได้อย่างรวดเร็ว

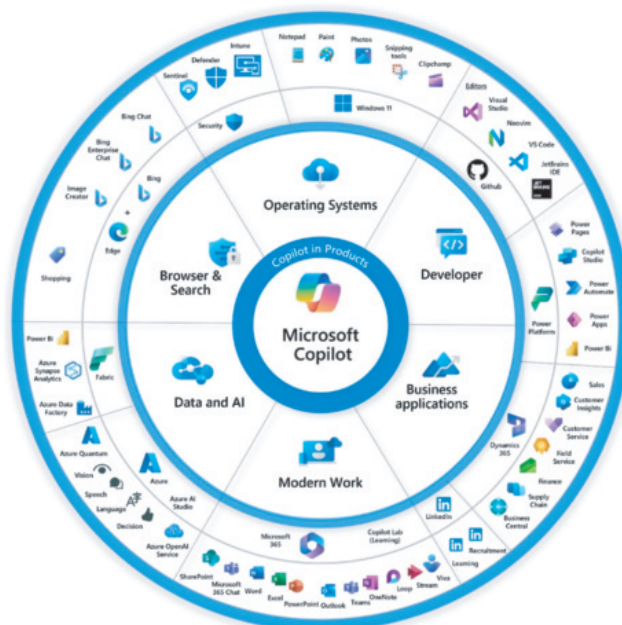
- เป็นเหมือน Coaching ในเรื่องการเขียนอีเมล และช่วยปรับแต่งเนื้อหาภายในให้ตรงตามจุดประสงค์ของการใช้งาน

- ช่วยแนะนำเกี่ยวกับความชัดเจนของเนื้อหาอารมณ์ หรือรูปแบบของข้อความได้

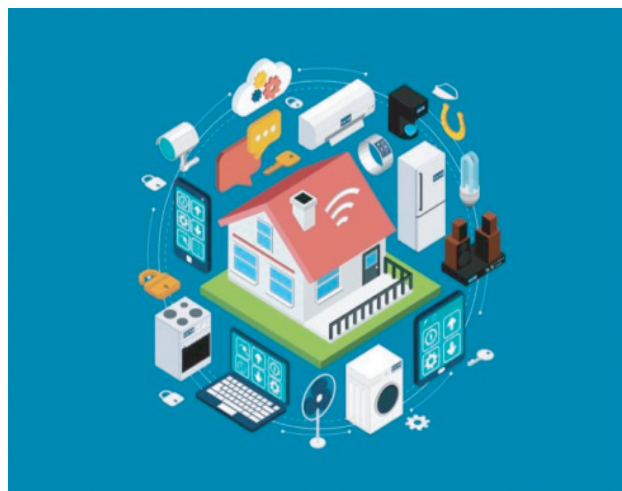
5. Microsoft Teams

- สรุปเนื้อหาการประชุม หรือเนื้อหาในช่วงระหว่างการประชุมได้แบบทันที (Real Time)
- ตอบคำถามที่ผู้ใช้งานสงสัยในระหว่างการประชุม แลยังสามารถเจาะจงเนื้อหาที่ต้องการได้ เช่น เนื้อหาที่คุณ A พูดมีเรื่องอะไรบ้าง
- สามารถแปลภาษาได้แบบทันที (Real Time) ทั้งจากผู้ที่กำลังพูด และผู้ใช้งานที่อยู่ในฐานะผู้ฟังว่าต้องการจะพูดอะไร
- ช่วยแนะนำว่าเราต้องทำอะไรในฐานะผู้ฟังเกี่ยวกับเรื่องราวนั้น ๆ

โดยผู้ใช้งานสามารถค้นหาข้อมูลเฉพาะภายในไฟล์เอกสารได้ผ่านการสนทนาผ่านแชทบอท สามารถสั่งให้ AI สรุปข้อมูลในเอกสารให้อัตโนมัติ หรือจะให้สร้างอีเมลตามความต้องการเพียงแค่ขอบเขตของเนื้อหา (Scope) และจุดประสงค์ของอีเมลลงไปได้ก็ยังสามารถสร้างรูปภาพได้ตาม Prompt และสามารถเขียนโค้ดได้หลากหลายภาษา เช่น ภาษา C, Python หรือ JavaScript



ภาพรวมการทำงานของ Copilot



ความแตกต่างระหว่าง ChatGPT และ Copilot

ChatGPT และ Copilot เป็นเครื่องมือ AI ที่ออกแบบมาเพื่อช่วยในการทำงาน แต่มีความแตกต่างในด้านการใช้งานและฟังก์ชันการทำงานหลัก

1. เพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

Copilot สามารถช่วยในการทำงานได้เร็วขึ้น ด้วยการให้ข้อเสนอแนะแบบอัตโนมัติ เช่น การสร้างเอกสาร การวิเคราะห์ข้อมูล และการออกแบบสไลด์ ซึ่งช่วยลดเวลา

รายการ	ChatGPT	Copilot
1. การใช้งานหลัก	เป็นโมเดล AI ที่ออกแบบมาเพื่อการสนทนาและให้ข้อมูลในรูปแบบของข้อความ สามารถช่วยตอบคำถาม แนะนำข้อมูล หรือช่วยในการสร้างเนื้อหาแบบต่าง ๆ โดยทั่วไปแล้ว ChatGPT ใช้ในการสื่อสารและให้ความช่วยเหลือในหลาย ๆ ด้าน เช่น การสนทนาทั่วไป การเขียนบทความ หรือการช่วยในการค้นคว้า	เป็นเครื่องมือที่พัฒนาโดย GitHub และ Microsoft เพื่อช่วยในการพัฒนาโค้ดใน Integrated Development Environments (IDEs) เช่น Visual Studio Code (GitHub Copilot) และ Microsoft 365 (Microsoft Copilot) มันทำงานโดยการให้ข้อเสนอแนะแบบอัตโนมัติ ช่วยในการเขียนโค้ด และเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ซอฟต์แวร์
2. ฟังก์ชันการทำงาน	เน้นการสนทนาและการให้ข้อมูลเชิงลึก รวมถึงการช่วยในการสร้างเนื้อหา เช่น บทความ รายงาน หรือการช่วยเหลือในการเรียนรู้	เน้นการสนับสนุนการพัฒนาโค้ดและการทำงานในผลิตภัณฑ์ซอฟต์แวร์ โดยใช้ AI เพื่อให้ข้อเสนอแนะแบบอัตโนมัติ ช่วยในการสร้างโค้ดหรือจัดการกับข้อมูล
3. การนำไปใช้	ใช้ในหลายสถานการณ์ที่ต้องการการสนทนาและให้ข้อมูล เช่น การให้คำแนะนำ การให้ข้อมูลหรือความช่วยเหลือทั่วไป	ใช้โดยนักพัฒนาโปรแกรมหรือผู้ใช้ในแอปพลิเคชันต่างๆ เช่น IDEs หรือผลิตภัณฑ์ของ Microsoft 365 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเขียนโค้ดหรือจัดการข้อมูล



ประโยชน์ของ Microsoft 365 Copilot

Microsoft 365 Copilot มีประโยชน์หลากหลาย ที่ช่วยยกระดับประสิทธิภาพการทำงาน รวมถึงการปรับปรุง หรือวิเคราะห์ผลลัพธ์ต่าง ๆ ได้แก่

ที่ใช้ในการทำงานที่ซับซ้อนและทำให้หน่วยงานหรือองค์กร สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2. การจัดการข้อมูลที่ดีขึ้น

ในโปรแกรม Excel นั้น Copilot สามารถช่วย



ในการวิเคราะห์ข้อมูลและสร้างกราฟหรือรายงานที่มีความซับซ้อนได้อย่างรวดเร็วและแม่นยำ ช่วยให้บุคลากรสามารถตัดสินใจได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นจากข้อมูลที่มีอยู่เดิม

3. การสร้างเนื้อหาที่มีคุณภาพ

ในโปรแกรม Word นั้น Copilot สามารถช่วยในการเขียนและแก้ไขเอกสาร โดยให้ข้อเสนอแนะแบบอัตโนมัติในเรื่องของการเลือกคำ การปรับปรุงเนื้อหา และการจัดระเบียบเอกสาร ซึ่งช่วยให้เอกสารที่สร้างมีความถูกต้องและสมบูรณ์มากขึ้น

4. การออกแบบการนำเสนอที่ดีขึ้น

ในโปรแกรม PowerPoint นั้น Copilot สามารถช่วยในการสร้างเอกสารประกอบการนำเสนอหรือสไลด์ที่มีคุณภาพ โดยให้ข้อเสนอแนะแบบอัตโนมัติในการออกแบบและการจัดรูปแบบสไลด์ ซึ่งช่วยให้การนำเสนอมีความน่าสนใจและผลลัพธ์ที่ดีมากขึ้น

5. การจัดการอีเมลที่มีประสิทธิภาพ

ในโปรแกรม Outlook นั้น Copilot สามารถช่วยในการจัดการและตอบกลับอีเมลอย่างรวดเร็ว โดยให้ข้อเสนอแนะแบบอัตโนมัติในการเขียนข้อความและการจัดระเบียบอีเมล

6. การเรียนรู้และการพัฒนา

Copilot สามารถช่วยให้บุคลากรสามารถเรียนรู้และพัฒนาตนเองได้เร็วขึ้น โดยให้คำแนะนำและแนวทางในการใช้เครื่องมือ Microsoft 365 ที่ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

7. การสนับสนุนการทำงานร่วมกัน

การใช้ Copilot ช่วยให้การทำงานร่วมกันในหน่วยงานหรือองค์กรมีความสะดวก รวดเร็วมากขึ้น โดยช่วยสร้างเอกสารหรือการนำเสนอในรูปแบบที่สอดคล้องกับแนวทางที่หน่วยงานหรือองค์กรกำหนดไว้



การดำเนินการตามแผน การอำนวยความสะดวก และความปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชน ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 ของกระทรวงคมนาคม

โดย : กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย
สำนักแผนความปลอดภัย

ความสำคัญของแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม

รัฐบาลและกระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและระบบขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainable development) ทั้งในด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย (Green and safe) และความเท่าเทียม (Inclusive) โดยกำหนดเป็นนโยบายและแผนในระดับต่าง ๆ รวมถึงจัดทำแผนงาน / โครงการ / มาตรการที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาเรื่องดังกล่าวอย่างจริงจังและต่อเนื่องมาโดยลำดับ

สำหรับช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ที่มีวันหยุดราชการติดต่อกันหลายวัน มีประชาชนเดินทางทั่วประเทศเป็นจำนวนมาก ทั้งด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล และใช้บริการขนส่งสาธารณะ เพื่อกลับภูมิลำเนา ท่องเที่ยว และทำบุญ ประกอบกับช่วงเทศกาลมีการเฉลิมฉลองซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงความปลอดภัย

(Safety risk) ที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงซึ่งความสูญเสียในชีวิต บาดเจ็บหรือพิการของประชาชนจำนวนหนึ่งที่สูงกว่าช่วงเวลาปกติ รวมถึงเกิดปัญหาการจราจรติดขัด และความแออัดในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนของกระทรวงคมนาคมในทุกช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์เพื่อดำเนินการให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ให้กับประชาชนตลอดช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์

แผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย แผนรองรับ

การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล และแผนรองรับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่บรรจุมารถการ / แผนงาน / โครงการที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนามิติด้านการอำนวยความสะดวกและมิติด้านความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชน โดยมีการบูรณาการขับเคลื่อนการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เป็นหน่วยงานนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติในการขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวม 18 หน่วยงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงมหาดไทย กรุงเทพมหานคร กองบังคับการตำรวจทางหลวง ใน 3 ช่วง ได้แก่ ช่วงเตรียมความพร้อมก่อนเทศกาล ช่วงดำเนินการเข้มข้นในช่วงเทศกาล (7 วัน) และช่วงสรุปและประเมินผล

การขับเคลื่อนแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชน ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 ของกระทรวงคมนาคม



สำหรับในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้จัดทำแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชน ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 ของกระทรวงคมนาคม เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2567 - 2 มกราคม 2568 ระยะเวลารวม 7 วัน ภายใต้หัวข้อการรณรงค์ **"เทศกาลความสุข ทุกที่ทั่วไทย เดินทางสะดวก ปลอดภัย บนโครงข่ายคมนาคม"** ซึ่งแผนดังกล่าวได้นำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและผู้บริหารกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบและมอบหน่วยงานร่วมกันขับเคลื่อนดำเนินการแล้ว เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2567 โดยหน่วยงานได้มีการเตรียมความพร้อมในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยก่อนช่วงเทศกาลและขับเคลื่อนดำเนินการอย่างเข้มข้นระหว่างช่วงเทศกาลปีใหม่ 2568 โดยสามารถดำเนินการได้บรรลุผลสัมฤทธิ์ของแผนในมิติอำนวยความสะดวกและมิติด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ดังนี้

1. มีมติอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

- การเดินทางบนโครงข่ายถนนของกระทรวงคมนาคม ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2567 - 2 มกราคม 2568 มีประชาชนเดินทางเข้า - ออกกรุงเทพมหานคร บนถนนทางหลวงสายหลัก ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางพิเศษ รวมจำนวน 17.50 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากช่วงปีใหม่ พ.ศ. 2567 ร้อยละ 8.89 ซึ่งกระทรวงคมนาคม ได้บริหารจัดการจราจรให้เกิดความคล่องตัว เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้ประชาชน อาทิ

- การรณรงค์ให้ประชาชนกระจายการเดินทางเพื่อลดความแออัดของปริมาณการเดินทางบนถนนสายหลัก ตามมาตรการ "ส่งเสริมให้คนบ้านไกล... เดินทางออกจากกรุงเทพฯ ก่อนวันที่ 28 ธันวาคม 2567 และเดินทางกลับเข้าทึหลังวันที่ 1 มกราคม 2568" และการยกเว้นค่าธรรมเนียมผ่านทางบนทางพิเศษ 5 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง(มอเตอร์เวย์) 2 เส้นทางในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 ร่วมกับการบริหารจัดการจราจร ส่งผลให้ในช่วงเทศกาล

ปีใหม่ 2568 ประชาชนมีการกระจายการเดินทาง ทำให้การจราจรบนทางหลวงสายหลักต่าง ๆ มีความคล่องตัวเพิ่มขึ้น

- การเปิดให้บริการเดินทางฟรีบนมอเตอร์เวย์หมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา ช่วง "ปากช่อง - เลี้ยวเมืองนครราชสีมา" เปิดให้บริการ 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ) ระยะทาง 77.49 กิโลเมตร เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชนที่จะเดินทางไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยรองรับทิศทางขาออกมีรถยนต์ใช้บริการ 203,801 คัน และขาเข้ามีรถยนต์ใช้บริการ 131,556 คัน แบ่งเบาปริมาณรถบนถนนมิตรภาพได้ร้อยละ 44.73 และ ร้อยละ 37.48 การเปิดให้บริการเดินทางฟรีบนมอเตอร์เวย์หมายเลข 81 สายบางใหญ่ - นครปฐม - กาญจนบุรี เปิดให้บริการ 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ) ระยะทาง 96.41 กิโลเมตร เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชนที่จะเดินทางไปภาคตะวันตก โดยรองรับทิศทางขาออกมีรถยนต์ใช้บริการ 142,675 คัน และขาเข้ามีรถยนต์ใช้บริการ 133,641 คัน แบ่งเบาปริมาณรถบนถนนมิตรภาพได้ร้อยละ 24.35 และ ร้อยละ 22.34 ตามลำดับ



- การบริหารจัดการจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้ประชาชน โดยใช้เทคโนโลยีวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณการจราจรแบบ Real Time เพื่อบริหารจัดการจราจรอย่างเป็นระบบและทันสถานการณ์ พร้อมประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบข้อมูล เพื่อวางแผนการเดินทางและแจ้งอุบัติเหตุที่ Application สายด่วนและ Website ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม รวมถึงการจัดตั้งจุดบริการประชาชน และ จุดพักรถ (Rest Area) บนถนนสายหลักและสายรอง ทั่วประเทศ

● การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2567 - 2 มกราคม 2568 มีประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะรวมจำนวน 15.87 ล้านคน - เทียบ ประกอบด้วย การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ



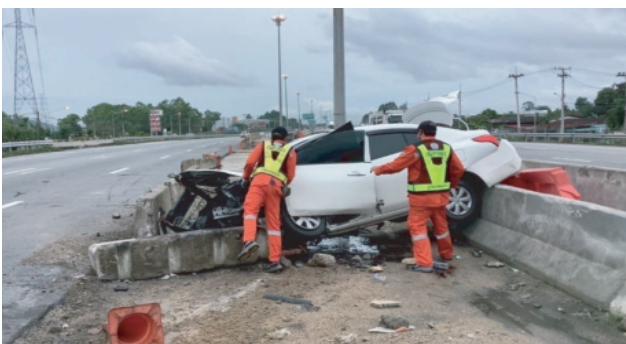
11.44 ล้านคน - เทียบ ระหว่างจังหวัด 2.49 ล้านคน - เทียบ และระหว่างประเทศ 1.94 ล้านคน - เทียบ ตามลำดับ ซึ่งน้อยกว่าที่ประมาณการไว้ ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม ได้จัดเตรียมการขนส่งสาธารณะทั้งรถโดยสาร เรือโดยสาร รถไฟ รถไฟฟ้า และเครื่องบิน อย่างเพียงพอทั้งเที่ยวไป และกลับ รวมทั้งจัดให้บริการเที่ยวเสริมรองรับปริมาณ การเดินทางที่เพิ่มขึ้นในช่วงวันที่มีการเดินทางสูง เพื่อไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้าง พร้อมจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกและเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกภายในสถานี และจัดรถโดยสารเชื่อมต่อการเดินทางที่สถานีขนส่ง ผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และท่าอากาศยาน

2. มีความปลอดภัยในการเดินทาง

ความปลอดภัยในระบบขนส่งสาธารณะช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 มีความปลอดภัยในระบบขนส่งสาธารณะดีขึ้นกว่าช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567

โดยรถโดยสารสาธารณะมีอุบัติเหตุจำนวน 10 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 7 ราย และผู้บาดเจ็บ 11 คน รถไฟมีอุบัติเหตุจำนวน 3 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 1 ราย และผู้บาดเจ็บ 2 คน การเดินทางทางน้ำมีอุบัติเหตุ 1 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 1 ราย สำหรับทางอากาศไม่มีการเกิดอุบัติเหตุโดยหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้กำกับดูแลให้เกิดความปลอดภัยอย่างเข้มงวดตามกฎหมายและมาตรฐานสากล อาทิ ตรวจสอบความพร้อมของสถานี ยานพาหนะ และผู้ขับขี่ ของการขนส่งสาธารณะอย่างเข้มข้น อาทิ ตรวจสอบความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ 109,029 คัน พบข้อบกพร่อง 2 คัน และตรวจพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ 109,029 คน พบสารเสพติดและแอลกอฮอล์ 4 คน ตรวจสอบความพร้อมผู้ปฏิบัติงานรถไฟ 640 คน ไม่พบสารเสพติดและแอลกอฮอล์ ตรวจสอบความพร้อมท่าเรือ/แพ 154 แห่ง ไม่พบข้อบกพร่อง และตรวจเรือโดยสาร 6,104 ลำ พบข้อบกพร่อง 9 ลำ และตรวจพนักงานประจำเรือ 8,607 คน ไม่พบสารเสพติดและแอลกอฮอล์ ทั้งนี้ ยานพาหนะที่พบข้อบกพร่อง และพนักงานที่พบสารเสพติดและแอลกอฮอล์ ได้สั่งการให้เปลี่ยน / แก้ไขทันที

- ความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 มีความปลอดภัยในโครงข่ายถนนของกระทรวงคมนาคม เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3 ปี (ปี พ.ศ. 2565 - 2567) ดังนี้ เกิดอุบัติเหตุ 1,641 ครั้ง (เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.48)



มีผู้เสียชีวิต 240 ราย (เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.21) และบาดเจ็บ 1,834 คน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.58) ทั้งนี้ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายถนนของกระทรวงคมนาคม ส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด หลับใน / ตื่นแล้วขับ ตามลำดับ สำหรับยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถปิกอัพ และรถยนต์ส่วนบุคคล/สาธารณะ ตามลำดับ และส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุบนถนนทางตรง ทั้งนี้ ในช่วงปีใหม่นี้ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการกำกับดูแล และบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างเข้มข้น และเป็นระบบ อาทิ

- ตั้งศูนย์บริหารจัดการความปลอดภัย และนำเทคโนโลยีช่วยในการกำกับดูแลอย่างเป็นระบบ โดยหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้จัดตั้งศูนย์ และนำระบบเทคโนโลยีพร้อมระบบฐานข้อมูลมาใช้ เช่น ศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (Highway Traffic Operations Center; HTOC) ของกรมทางหลวง ศูนย์นวัตกรรมและเทคโนโลยีการขนส่งทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก ที่กำกับดูแลความปลอดภัยด้วยระบบ GPS ในรถสาธารณะ ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางน้ำ ของกรมเจ้าท่า และนำระบบ AIS/VMS มาช่วยกำกับดูแลความปลอดภัยทางน้ำ

- พัฒนาความปลอดภัยด้านถนนและสภาพแวดล้อม โดยได้แก้ไขจุดเสี่ยง (Black Spot) ทางถนน และจุดตัดรถไฟกับถนน อาทิ อุปกรณ์ความปลอดภัยป้ายสัญญาณ ไฟฟ้าแสงสว่าง ภูมิทัศน์ ให้มีความปลอดภัยก่อนช่วงเทศกาลปีใหม่ พร้อมจัดเจ้าหน้าที่บริหารจัดการความปลอดภัยในช่วงเทศกาลอย่างเข้มข้น และตรวจความปลอดภัยด้านยานพาหนะ โดยการตั้งจุดบริการประชาชน ตรวจสภาพรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และปลอดภัย รวมถึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาความปลอดภัยโดยเน้นการลดพฤติกรรมเสี่ยงของคน โดยกำกับดูแลให้ประชาชนดำเนินการตามกฎหมาย และวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด อาทิ ตั้งด่านตรวจ / จุดตรวจ นำเทคโนโลยีมาติดตามตรวจสอบพฤติกรรม การขับขี่ รณรงค์สร้างความตระหนักรู้และขอความร่วมมือประชาชน

โดยเน้นดำเนินการเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ " ไม่ขับเร็ว - คาดเข็มขัดนิรภัย - สวมหมวกนิรภัย - ดื่มไม่ขับ - ว่งงไม่ขับ - ไม่ขับรถย้อนศร " และการเดินทางผ่านบริเวณจุดเสี่ยงหรือจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เช่น ทางแยก จุดกลับรถ จุดตัดถนนกับรถไฟ

- นอกจากนี้ยังได้เตรียมการให้ความช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ โดยจัดเตรียมความพร้อมกู้ชีพ กู้ภัยและประสานการดำเนินงานร่วมกับภาคีเครือข่าย ตลอดจนมีการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงมหาดไทย กองบังคับการตำรวจทางหลวง เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางในระดับท้องถิ่นและในพื้นที่ อาทิ การรณรงค์ให้ชุมชนในพื้นที่ดูแลซึ่งกันและกันการเฝ้าระวังจุดตัดถนนกับรถไฟ การดูแลจุดเสี่ยงและการตั้งจุดตรวจบริเวณชุมชน





ความร่วมมือร่วมใจขับเคลื่อนการพัฒนาความปลอดภัยร่วมกัน

การบูรณาการขับเคลื่อนแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม เป็นอีกหนึ่งความพยายามที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวนมากทั้งในภาครัฐ ผู้ประกอบการภาคเอกชนและท้องถิ่น เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการในเชิงรุก (Proactive) อย่างเป็นระบบ (System) โดยควบคุม / ลดความเสี่ยงสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุและการเกิดปัญหารถติด โดยเน้นดำเนินการในปัจจัยที่สำคัญ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ยานพาหนะ คนในฐานผู้ขับขี่ / ผู้โดยสารและชุมชน รวมถึงการบริหารจัดการด้าน Softside เช่น การบังคับใช้กฎหมาย การใช้เทคโนโลยี และการให้ความรู้ เพื่อพัฒนาให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัย

ในการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลสูงสุด รวมถึง มีนโยบายในการขยายผลการดำเนินการกวดขันความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกของประชาชนในช่วงเทศกาลไปปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายสูงสุดให้อุบัติเหตุจากบริการสาธารณะของกระทรวงคมนาคมเป็น "ศูนย์" ในที่สุด

ซึ่งนอกจากภาครัฐและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องแล้ว ประชาชนมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อผลสัมฤทธิ์ของมาตรการต่าง ๆ ในแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม คนมักก่อให้เกิดความผิดพลาดทั้งโดยตั้งใจหรือไม่ได้ตั้งใจ เมื่อรวมกับความผิดพลาดของปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันอย่าง เป็นระบบจะนำมาซึ่งอุบัติเหตุ ดังนั้น จึงอยากชวนให้ผู้อ่านทั้งในฐานผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และส่วนหนึ่งของสังคม ร่วมแรงร่วมใจกันพัฒนาความปลอดภัยในสังคมร่วมกัน

- พัฒนาความรู้ (Knowledge) เช่น กฎหมาย/กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการขับขี่และการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงฝึกฝนทักษะ (Skill) เช่น ทักษะขับขี่ปลอดภัย ทักษะคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard perception) ทักษะการตัดสินใจ (Decision making) ตลอดจนเตรียมร่างกายและจิตใจให้พร้อม โดยเฉพาะความพร้อมเพื่อลดสาเหตุของความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุหลัก (Top risk) เช่น ขับเร็วเกิดอันตราย

ตลอดจนเรียนรู้ถึงวิธีการเอาชีวิตรอดหากยานพาหนะ / ขนส่งสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ

- สร้างความตระหนักรู้ (Awareness) ด้านความปลอดภัยตามหลัก "ความปลอดภัยไว้ก่อน (Safety first)" เริ่มที่ตัวเราก่อน ในการคิด พูด และ ทำ ให้ความสำคัญกับมิติด้านความปลอดภัยด้วย และช่วยกันสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กร / ในสังคม (Safety culture) อาทิ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ /



ที่กฎหมายกำหนด การติดหน้ากระช้าน มาแล้วขับและ กลับใน โดยไม่ดื่มสุราก่อนการขับขี่ ก่อนเดินทางให้นอนพัก ให้เพียงพอ 7 - 9 ชั่วโมง หากขับระยะไกลมีขับที่สลับ พักจุดพักที่จุดพักรถเพื่อเปลี่ยนอิริยาบถหาก เมื่อมีอาการง่วงให้จอดหลับกลับ 20 นาที (Power nap) ในที่ปลอดภัย เป็นต้น รวมถึงตรวจความพร้อม ของยานพาหนะก่อนการเดินทาง และเรียนรู้การใช้เครื่อง บังคับเพื่อลดผลกระทบอุบัติเหตุ เช่น คาดเข็มขัดนิรภัย และสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถยนต์ / รถจักรยานยนต์ สวมเสื้อชูชีพขณะนั่งเรือโดยสาร

ไม่ควรด่วนตัดสินใจใครผิด แต่ควรสอบสวนอุบัติเหตุ / อุบัติเหตุการณีก่อน ผลการสอบสวนอุบัติเหตุจะทำให้ ทราบสาเหตุ เพื่อนำไปสู่การเรียนรู้ร่วมกันและหาแนวทาง พัฒนาความปลอดภัยที่ดีขึ้นในอนาคต ผู้ที่ตำหนิหรือ กระทำที่ไม่ปลอดภัยไม่ควรโทษ หากไม่ตั้งใจไม่ควร ถูกตำหนิหรือลงโทษ หากทำด้วยความประมาทหรือตั้งใจ พ่าพินกฎระเบียบ ควรดำเนินการอย่างเหมาะสม เช่น อบรม แนะนำ ช่วยกันเป็นหูเป็นตารายงานความปลอดภัย ด้วยความสมัครใจ เน้นรายงานความเสียหาย/ความผิดพลาด ที่อาจเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ



P4I – MOT

จาก...หุ้นส่วนความร่วมมือสู่มาตรฐานการจัดการ ภัยพิบัติภาคคมนาคม

โดย : กลุ่มบริหารความมั่นคงด้านการขนส่ง
สำนักแผนความปลอดภัย

**".....การจัดการภัยพิบัติที่มีประสิทธิภาพ
ต้องดำเนินการในหลายมิติ P4I – MOT
เป็น Jigsaw ที่มาช่วยเติมเต็มในมิติใด
ได้บ้าง....."**

"ภัยพิบัติ" (Disaster) ที่รุนแรงมากขึ้น เป็นสิ่งคุกคาม
ทั้งเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ และความปลอดภัย
ของประชาชน การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างกันของประเทศ
ในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก เป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการเตรียม
ความพร้อมรับมือภัยพิบัติและสภาพอากาศแปรปรวน
สุดขีดจากภาวะโลกเดือด (Global Boiling) ที่ส่งผลกระทบ
ไปทั่วโลก

G2G Partners

รัฐบาลไทยและรัฐบาลออสเตรเลียมีความร่วมมือ
ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ภายใต้
โครงการ Partnerships for Infrastructure and Ministry
of Transport : P4I – MOT โดยความร่วมมือนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ที่จะช่วยยกระดับมาตรฐานงานด้านการบริหารจัดการ

ภัยพิบัติในภาคคมนาคมของประเทศไทยให้ทัดเทียม
ในระดับสากล ผ่านการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในกิจกรรม
Disaster and climate resilient infrastructure processes
and planning

จากกิจกรรมดังกล่าวข้างต้น สนข. พร้อมด้วย
คณะผู้เชี่ยวชาญจากออสเตรเลีย ประกอบด้วย
Bureau of Meteorology (BoM) และ Queensland
Reconstruction Authority (QRA) กรมอุตุนิยมวิทยา
ประเทศไทย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท
กรมการขนส่งทางราง และการรถไฟแห่งประเทศไทย
ได้ร่วมกันสำรวจพื้นที่ที่เป็นตัวแทนของลักษณะภูมิประเทศ
และลักษณะของภัยพิบัติที่แตกต่างกัน ได้แก่ นครราชสีมา
ชัยภูมิ และภูเก็ต

Site Visit

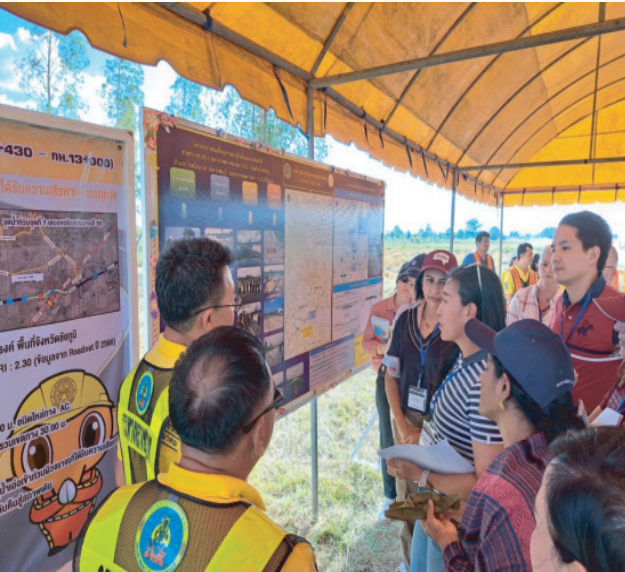
โครงการขยายถนนสาย 304 กบินทร์บุรี - ปักธงชัย
บริเวณอุโมงค์ทับลานซึ่งเป็นอุโมงค์ลอด ตัดผ่านพื้นที่
อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่และอุทยานแห่งชาติทับลาน

และบ้านเรือนประชาชนใกล้เคียงเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2563 และเดือนกันยายน 2566 ทำให้น้ำล้นตลิ่งจากลำคลอง (คลองยาว) ซึ่งเป็นพื้นที่รับน้ำตามธรรมชาติของพื้นที่อุทยานบ่่าเข้าท่วมเขตทาง กรมทางหลวงได้ดำเนินการขุดลอกคลองยาวเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการรับน้ำที่ดีขึ้น แต่การขุดลอกดังกล่าวเป็นการบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นเพียงชั่วคราวยังไม่สามารถเพิ่ม Capacity ให้ลำน้ำสามารถรับน้ำได้เต็มศักยภาพ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาย่างยั่งยืน จำเป็นต้องขุดลอกโดยใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ ซึ่งคลองยาวอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้



เนื่องจากอาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศของอุทยานแห่งชาติกับลาน และกฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น การบริหารจัดการภัยพิบัติของโครงการฯ ที่มีพื้นที่เชื่อมต่อกับอุทยานแห่งชาติจึงจำเป็นต้องบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาย่างยั่งยืน และสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่น ๆ ที่มีปัญหาในลักษณะเดียวกันได้ พื้นที่และดำเนินการศึกษาแนวทางการบูรณาการในระดับพื้นที่





จังหวัดชัยภูมิ เกิดอุทกภัยครั้งใหญ่เมื่อเดือนกันยายน 2564 จากอิทธิพลของพายุไต้ฝุ่นหมู่ ซึ่งทำให้เกิดฝนตกหนักต่อเนื่อง น้ำท่วมฉับพลัน และน้ำท่วมขังเป็นเวลานาน ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานและการสัญจรทางถนนและทางรถไฟ ซึ่ง สนข. ได้ลงสำรวจเพื่อแก้ไขปัญหากับภัยพิบัติของจังหวัดชัยภูมิเมื่อเดือนมีนาคม 2566 และจากการลงสำรวจพื้นที่ในกิจกรรมฯ ครั้งนี้ พบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการแก้ไขปัญหามาแล้วบางส่วน โดยเป็นการบริหารจัดการงบประมาณเชิงบูรณาการเพื่อแก้ไขปัญหาระบบระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข 2179 ตอนจัตุรัส - บำเหน็จณรงค์ กับเส้นทางรถไฟสายแก่งคอย - บัวใหญ่ จุดบ้านวังกะอาม อำเภอบำเหน็จณรงค์ ซึ่งเป็นพื้นที่รับพิชชอบต่อเนื่องของกรมทางหลวงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ โครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท สาย ชย.3010 ช่วงแยกทางหลวงสาย 225 - อ่างเก็บน้ำลำคันฉู อำเภอบำเหน็จณรงค์ ซึ่งประสบอุทกภัยในห้วงเวลาเดียวกัน ปัจจุบันกรมทางหลวงชนบทได้บูรณาการกับชุมชนในการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืนโดยจัดการมีส่วนร่วมร่วมกับชุมชนเพื่อคัดเลือกรูปแบบถนนในการแก้ปัญหา ซึ่งชุมชนได้เลือกการก่อสร้างถนนที่ยอมให้น้ำท่วมไหลผ่านไปลงอีกฟากหนึ่งได้ และเมื่อสถานการณ์คลี่คลายถนนเส้นดังกล่าวไม่เกิดความชำรุดเสียหาย สามารถกลับมาใช้งาน ได้ปกติ ซึ่งเป็นรูปแบบที่ประยุกต์มาจากการก่อสร้างคันกันน้ำของกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท (ร.พ.ช.) มาใช้ก่อสร้าง



จังหวัดภูเก็ต เกิดฝนตกหนักเมื่อเดือนสิงหาคม 2567 ทำให้เกิดน้ำท่วมขัง น้ำป่าไหลหลาก และดินโคลนถล่ม กับบ้านเรือนประชาชน บริเวณถนนข้ามเขาเชื่อมต่อหาดกะตะ กระรน ป่าตอง ราไวย์ กมลา รวม 3 แห่ง กรมทางหลวง ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อป้องกันและแก้ปัญหา ดินโคลนถล่ม ซึ่งได้ดำเนินการแล้วบางส่วน อย่างไรก็ตาม การดำเนินการเกิดความล่าช้าในขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง ไม่มีผู้รับเหมาเข้าร่วมประมูลงาน เนื่องจากพื้นที่มีความยาก ในการเข้าเตรียมดำเนินการ การขนวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักร



Outcome

การดำเนินการร่วมกันในการสำรวจพื้นที่ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทำให้เห็นภาพของมาตรฐาน การบริหารจัดการภัยพิบัติของประเทศออสเตรเลีย ที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้พัฒนางานด้านการบริหารจัดการ ภัยพิบัติในภาคคมนาคมของประเทศไทยได้ ในหลายมิติ อาทิ ด้านการก่อสร้าง โดยการจัดทำ มาตรฐานกลางสำหรับการก่อสร้าง โดยแต่ละพื้นที่ สามารถกำหนดรายละเอียดมาตรฐานที่เหมาะสมกับพื้นที่ ตามสภาพภูมิประเทศ สภาพภูมิอากาศ และชนิดของภัย ด้านข้อมูล โดยการสร้างความร่วมมือกับกรมอุตุนิยมวิทยา ในการพัฒนามาตรฐานของชุดข้อมูลทางอุตุนิยมวิทยา เฉพาะด้านเพื่องานด้านคมนาคม ด้านหลักเกณฑ์

โดยการกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐาน (Standard Guideline) สำหรับการรับมือภัยพิบัติในภาคคมนาคม เป็นต้น ซึ่งงานในมิติต่าง ๆ นี้จะต้องใช้เวลาในระยะต่อไป ของความร่วมมือฯ เพื่อจัดทำข้อมูล รายละเอียด และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

ดังนั้น ความร่วมมือภายใต้โครงการ P4I - MOT จึงเป็น Jigsaw สำคัญที่จะมาช่วยเติมเต็มในหลายมิติ ที่สำคัญต่อการขับเคลื่อนงานด้านการบริหารจัดการภัยพิบัติ ในภาคคมนาคมของประเทศไทยให้มีความครบถ้วน และได้มาตรฐานในระดับสากล อันจะทำให้ สนข. สามารถ กำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคม ที่มีศักยภาพในการรับมือภัยพิบัติทางธรรมชาติที่รุนแรง มากขึ้นในอนาคตได้



โดย : ฝ่ายประชาสัมพันธ์ฯ

ลมหนาวจางหายไป...ลมร้อนเริ่มฤดูกาลใหม่กำลังเข้ามาแทนที่ ช่วงนี้อากาศก็เริ่มร้อนแล้ว ทุกคนวางแผนจะทำอะไรรับมือช่วงหน้าร้อนนี้กันคะ ถ้ายังคิดไม่ออกว่าจะรับมือกับหน้าร้อนนี้ยังไง เรามีตัวช่วยมาให้นะ นั่นก็คือ "เมนูดับร้อน" ตัวช่วยที่ทั้งอร่อย ทั้งสดชื่น และยังเดินทางสะดวกด้วยรถไฟฟ้าเย็นฉ่ำ มาฝากทุกคนกันคะ

เริ่มต้นกันที่ร้านแรก เดินทางด้วยรถไฟฟ้า BTS สายสีเขียว สถานีเพลินจิต "ร้าน Guss Damn Good" เป็นร้านไอศกรีมคราฟต์ ที่มีให้เลือกรสชาติกว่า 100 รสชาติ พร้อมวัตถุดิบพรีเมียม โดยทางร้านได้เลือกใช้นมจากฟาร์มนมอย่างดีในเมืองไทย พสมกับครีมสด ชาติฝรั่งเศษ คาราเมลที่ทวเอง และส่วนพสมขึ้นดีต่าง ๆ อัดแน่นในไอศกรีมทุกคำ นอกจากนี้ แพคเกจของทางร้านยังใส่คำคม ประโยคที่ช่วยให้คนอ่านมีความรู้สึกดี ๆ เกิดขึ้นได้ ตรงตามคอนเซปของทางร้านที่ว่า "ไอศกรีมของเราจะเป็นตัวกระตุ้น Damn Good Moment

ให้ลูกค้าให้ได้ อยากเป็นคนที่เขี้ยวขำจิตใจในวันที่เขาเจอ Bad Day ผ่านรสชาติความอร่อย ผ่านรสมือ ผ่านวัตถุดิบดี ๆ ผ่านงานคราฟต์ ดังนั้น หลังจากนี้ อะไรก็ตามที่ทำให้คนมีความสุข Guss Damn Good ก็จะช่วยทำอยู่" โดยในส่วนของเมนูแนะนำที่เหมาะสมกับหน้าร้อน ก็คงหนีไม่พ้น "Tokyo Mist" เป็นไอศกรีมรสส้มยูซุที่มีความหวานอมเปรี้ยว กินแล้วให้ความรู้สึกสดชื่น คลายร้อนได้ดีเลยคะ

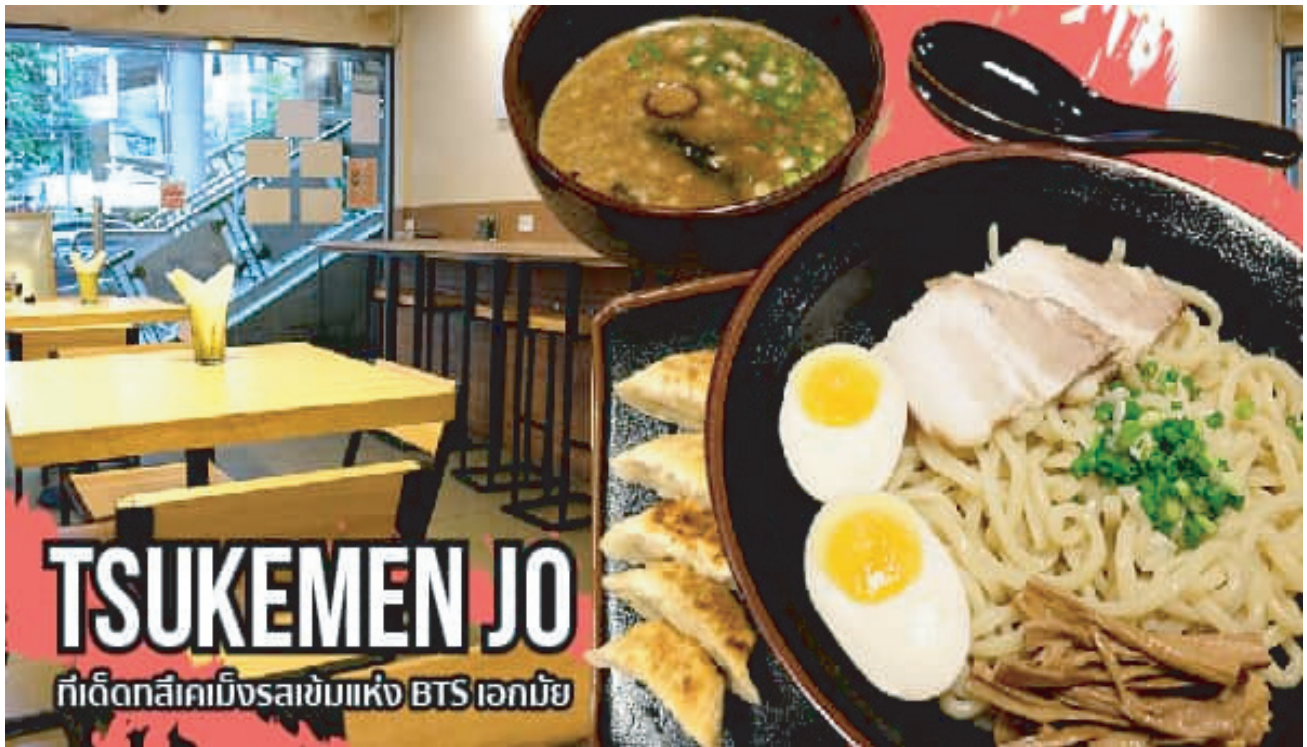




ร้านต่อมา "Ayatana Charoenkrung" คาเฟ่เก่าดั้ง จากชลบุรีที่มาเปิดสาขาใหม่ย่านเจริญกรุง เดินทางง่าย ๆ ด้วย รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน สถานีสามยอด โดยตัวอาคารเป็นอาคารเก่าทรงคลาสสิกตั้งแต่สมัย รัชกาลที่ 5 ใช้สถาปัตยกรรมสไตล์ Neo-Classic สีเหลือง สะดุดตาเอาไว้ และตกแต่งภายในให้มีกลิ่นอายความเป็น Asian Style ผสมผสานกับเฟอร์นิเจอร์ ต้นไม้และ ของตกแต่งสไตล์สแกนดิเนเวียน เพื่อสร้างบรรยากาศ ให้ดูอบอุ่น ฟ่อนคลาย โดยเมนูแนะนำของทางร้าน เราจะขอเอาใจคอกาแฟกันหน่อยนะคะ กับเมนู "Violet" กาแฟที่นำมาเชคกับเลมอนและไซริบดอกไม้สีม่วง ให้รสสัมผัสเข้มข้นผสมผสานกับความเปรี้ยวอมหวาน ได้อย่างลงตัว เป็นเมนูที่ทั้งเข้มข้นสดชื่นรับหน้าร้อน ได้จริงๆ เลยนะคะ โดยทางร้านมีเมล็ดกาแฟ House Blend ให้เลือก 2 ตัว คือ ไทย-เอธิโอเปีย และลาว-บราซิล สามารถเลือกได้ตามความชอบได้เลยค่ะ อีกทั้งคาเฟ่



ยังมีโครงการ Sharing ที่ทุกการสั่งขนมหรือเครื่องดื่ม ทุกคนจะได้ชิบ 1 เหยี่ยว (มูลค่า 1 บาท) ให้เลือกหย่อน ในกล่องบริจาค โดยแยกออกเป็นมูลนิธิที่ดูแลด้านต่าง ๆ ทั้งดวงตา หู จมูก สัน กาย และใจ ตามชื่อ 'อายตนะ' ให้ทุกคนได้เป็นส่วนหนึ่งของการเป็นพุทโธอีกด้วย



TSUKEMEN JO
ที่ติดกสิเคเบิงรลเซบแ่ง BTS เอกมัย



ร้าน Tsukemen.jo
BTS อโศก



มีของหวานแล้ว มีเครื่องดื่มแล้ว ต่อมาเราขอเสนอ
ร้านที่เป็นของควากินบ้างดีกว่า กับร้าน "Tsukemen Jo"
BTS สายสีเขียว สถานีโศก ร้านนี้เป็นร้านอาหารญี่ปุ่น
ที่ขึ้นชื่อเรื่องความหอมและความเข้มข้นกลมกล่อมจากซุบ
ที่เคี้ยวไ้กับซุบบลาหลายชั่วโมจวนได้น้ำซุบที่มีรสชาติ
ลงตัว และมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว รวมถึงเส้นราเมน
ที่ทางร้านเลือกใช้เส้นแบบต่าง ๆ ตามประเภทของน้ำซุบ
เพื่อความเหมาะสมและับรสชาติของราเมนในแต่ละยาม
ให้เด่นชัดยิ่งขึ้น ซึ่งเมนูที่ราจะแนะนำก็คือ "Tsukemen"
ที่เป็นราเมนแบบแยกน้ำแยกเส้น ทำให้เราได้ทานราเมน
แบบไม่ร้อน ไม่จำเป็นต้องเป่าเส้นอีกต่อไป และทางร้าน
ได้เลือกใช้เส้นราเมนแบบไซส์ใหญ่ ทนคำล้ดดี ก่อนนำ
มาแช่ในน้ำที่เย็นจัดเพื่อเพิ่มความเหนียวนุ่มของเส้น
เสิร์ฟพร้อมหมูชาชู ไข่ยางมะตูม และหน่อไม้ บอกกับ
น้ำซุบเข้มข้นอันเป็นเอกลักษณ์ พร้อมด้วยการโรยพวง
ปลาคัตสึโอะ กลิ่นหอมติดจมูกอา่มาก ๆ เหมาะสำหรับ
สายของควาก็อยากินเมนูเส้นแต่ไม่ยอกินแบบร้อน ๆ ค่ะ



รู้ทันออฟฟิศซินโดรม (Office Syndrome)

โดย : ฝ่ายประชาสัมพันธ์

สวัสดีพี่น้องชาว สนข. ทุกท่านค่ะ พบกันอีกครั้งกับวารสาร สนข. ปีที่ 17 ฉบับที่ 1 ทุกท่านสบายดีกันไหมคะ อยากให้ทุกท่านรักษาสุขภาพร่างกายให้แข็งแรง ไม่เจ็บป่วย โดยเฉพาะจากโรคออฟฟิศซินโดรม ซึ่งเป็นโรคยอดฮิตของชาวออฟฟิศในปัจจุบัน ที่มีอาการปวดคอ บ่า ไหล่ ปวดหลังเรื้อรัง เกิดจากการนั่งอยู่หน้าจอคอมพิวเตอร์หลายชั่วโมง ปวดตึงที่ขาหรือเหน็บชา อาการชาเกิดจากการนั่งนาน ๆ ปวดตา ตาพร่า เนื่องจากการมองหน้าจคอมพิวเตอร์นาน ๆ หรือใช้สายตาอย่างหนักเป็นเวลานาน มีมือชา นิ้วล็อก ปวดข้อมือ เพราะการใช้คอมพิวเตอร์จับเมาส์ในท่าเดิม ๆ นาน

วันนี้ เราเลยอยากมาแนะนำการปรับพฤติกรรม และสภาพแวดล้อมในการทำงานเพื่อป้องกันการเกิดโรคออฟฟิศซินโดรม ทำได้ง่าย ๆ ได้แก่

1. กำหนดเวลาพักเป็นระยะ ทุก 2-3 ชั่วโมง หรือเร็วกว่านั้น
2. ลุกขึ้นมาเคลื่อนไหว หรือ บริหารผ่อนคลาย กล้ามเนื้อ

3. ปรับเปลี่ยนท่าทาง ไม่ควรงอตัวใดท่าหนึ่งนานเกินไป

4. เลือกใช้โต๊ะและเก้าอี้ที่เหมาะสมกับสรีระ

5. ปรับระดับของการนั่งที่ถูกต้องและปรับท่านั่งให้ถูกต้อง คือ นั่งหลังตรง จอคอมพิวเตอร์จะต้องอยู่ในระดับสายตา ไม่ก้มหรือเงย และหัวไหล่ไม่ยกขณะทำงาน

6. ออกกำลังกายแบบคาร์ดิโอ เช่น วิ่ง ว่ายน้ำ ปั่นจักรยาน ช่วยให้การหมุนเวียนเลือดมีประสิทธิภาพ กล้ามเนื้อมีความแข็งแรงขึ้น ป้องกันเอ็นและข้อยึดเกิดความยืดหยุ่น

7. ออกกำลังกายแบบเสริมสร้างกล้ามเนื้อ เสริมสร้างความแข็งแรงของกล้ามเนื้อ เช่น การหมุน การก้ม-เงย และเสริมสร้างกล้ามเนื้อส่วนแกนกลางลำตัว เช่น การออกกำลังกายแบบพิลาทิส จะทำให้ลดโอกาสบาดเจ็บของกระดูกสันหลัง ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากท่านั่งของเรา

8. ออกกำลังกายแบบยืดเหยียด ประโยชน์
ในการยืดและบริหารกล้ามเนื้อส่วนต่าง ๆ ทำให้ข้อต่อ
เคลื่อนไหวได้เป็นปกติ ลดอาการตึง และเมื่อยล้าของ
กล้ามเนื้อนอกจากนี้เรายังมี 6 ท่ายืดออกกำลังกาย
ป้องกันออฟฟิศซินโดรม แบบง่าย ๆ สามารถทำได้
ที่โต๊ะทำงาน มาฝากกันด้วยค่ะ

● ท่าที่ 1 มือประสานเหนือท้ายทอย หลังตรง ไม่เกร็งคอ
กดศีรษะให้คอกับลงจนตึงบริเวณหลังคอ
นับ 1-10 ซ้ำ ๆ แล้วค่อย ๆ พ่อนมือออก

● ท่าที่ 2 ใช้มือข้างขวาจับขอบเก้าอี้และใช้มือซ้าย
อ้อมหลังศีรษะด้านขวากดลงมาจนรู้สึกตึงบริเวณ
กล้ามเนื้อคอและบ่าขวา นับ 1-10 ซ้ำ ๆ แล้วค่อย ๆ
พ่อนมือออกทำสลับกับอีกข้าง

● ท่าที่ 3 ยกแขนขวาไปด้านซ้ายในท่าเหยียดศอกตรง
เอามือซ้ายวอศอก ดันแขนขวาบริเวณเหนือศอกเข้าหา
ลำตัวมากขึ้น นับ 1-10 ซ้ำ ๆ ค่อย ๆ พ่อนมือออก
ทำสลับกับอีกข้าง

● ท่าที่ 4 ยกแขนขวาขึ้นเหนือศีรษะ วอศอกขวา
จนมือขวาแตะไหล่ซ้าย ใช้มือซ้ายดันศอกขวาเข้าหาตัว
ค้างไว้ นับ 1-10 ซ้ำ ๆ ทำสลับกับอีกข้าง

● ท่าที่ 5 เหยียดแขนขวาไปด้านหน้ากระดกข้อมือขึ้น
ใช้มือซ้ายดันบริเวณนี้ เพื่อกระดกข้อมือขึ้นเข้าหาตัว
จนรู้สึกตึง นับ 1-10 ซ้ำ ๆ ทำสลับกับอีกข้าง

● ท่าที่ 6 เหยียดแขนขวาไปด้านหน้ากระดกข้อมือลง
ใช้มือซ้ายดันบริเวณหลังมือเพื่อกระดกข้อมือลงเข้าหาตัว
จนรู้สึกตึง นับ 1-10 ซ้ำ ๆ ทำสลับกับอีกข้าง

มหาวิทยาลัยมหิดล
คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี

ท่าที่ 1
มือประสานเหนือท้ายทอย หลังตรง ไม่เกร็งคอ
กดศีรษะให้คอกับลงจนตึงบริเวณหลังคอ
นับ 1-10 ซ้ำ ๆ แล้วค่อย ๆ พ่อนมือออก

ท่าที่ 2
ใช้มือข้างขวาจับขอบเก้าอี้และ
ใช้มือซ้ายอ้อมหลังศีรษะด้านขวากดลงมา
จนรู้สึกตึงบริเวณกล้ามเนื้อคอและบ่าขวา
นับ 1-10 ซ้ำ ๆ แล้วค่อย ๆ พ่อนมือออก
ทำสลับกับอีกข้าง

ท่าที่ 3
ยกแขนขวาไปด้านซ้ายในท่าเหยียด
ศอกตรง เอามือซ้ายวอศอก ดันแขนขวา
บริเวณเหนือศอกเข้าหาตัวมากขึ้น
นับ 1-10 ซ้ำ ๆ ค่อย ๆ พ่อนมือออก
ทำสลับกับอีกข้าง

ท่าที่ 4
ยกแขนขวาขึ้นเหนือศีรษะ
งอศอกขวาด้านมือขวาแตะไหล่ซ้าย
ใช้มือซ้ายดันศอกขวาเข้าหาตัวค้างไว้
นับ 1-10 ซ้ำ ๆ ทำสลับกับอีกข้าง

ท่าที่ 5
เหยียดแขนขวาไปด้านหน้า
กระดกข้อมือขึ้นใช้มือซ้ายดันบริเวณนี้
เพื่อกระดกข้อมือขึ้นเข้าหาตัวจนรู้สึกตึง
นับ 1-10 ซ้ำ ๆ ทำสลับกับอีกข้าง

ท่าที่ 6
เหยียดแขนขวาไปด้านหน้า
กระดกข้อมือลงใช้มือซ้ายดันบริเวณหลังมือ
เพื่อกระดกข้อมือลงเข้าหาตัวจนรู้สึกตึง
นับ 1-10 ซ้ำ ๆ ทำสลับกับอีกข้าง

**6 ท่ายืด
ออกกำลังกาย
ป้องกันออฟฟิศซินโดรม**

⚠️ ข้อควรระวัง

- ไม่ควรยืดกล้ามเนื้อจนมีอาการเสียวมาก (ปวด บวม แดง ร้อน)
- ขณะนับ 1-10 ไม่ควรกลืนหายใจ อาจใช้การออกเสียงเพื่อ
หลีกเลี่ยงการกลืนหายใจ
- ยึดจนรู้สึกตึง แต่ไม่เจ็บ เพราะถ้ายึดจนเจ็บอาจยิ่งอักเสบมากขึ้นได้
- หากมีอาการระคายเคืองหรือแสบร้อนกับการปวด ควรไปพบแพทย์
เพื่อตรวจหาสาเหตุที่ผิดปกติเพิ่มเติม

อ. วร. ตรีศิต จิระวิธิตถ์ ภาควิชาเวชศาสตร์ฟื้นฟู
คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล
<https://www.rama.mahidol.ac.th/infographic>

LINE Ramathibodi RAMA CHANNEL



ทุกคนลองนำวิธีที่เราแชร์
มาให้ ไปปรับใช้กันดูนะคะ จะได้
มีสุขภาพแข็งแรง ไม่ปวดเมื่อย
และสามารถทำงานได้อย่างเต็มที่
เพราะ "รู้ไว้ใช่ว่า" เจอกันใหม่
ฉบับหน้าค่ะ

ที่มา : <https://www.rama.mahidol.ac.th>

แนะนำข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.



สวัสดีปีใหม่ผองเพื่อน ท่านผู้อ่านวารสาร "นโยบายการขนส่งและจราจร" ขอให้ปีนี้เป็นปีที่ดี คิดหวังสิ่งใดขอให้ประสบความสำเร็จในทุกๆเรื่องนะครับ ทางทีมงานวารสารฯ ขอว สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสารและเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่ง และจราจรแก่ผู้อ่านต่อไป ฉบับนี้เรายังมีข้าราชการและพนักงานราชการบรรจุใหม่มาแนะนำ ให้ท่านรู้จักกันอีกเช่นเคยนะครับ



1. นายวิฑูรย์ ไหมคำม
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
กองจัดระบบการจราจรทางบก (การ.)

น้องใหม่ของ การ. ชื่อเล่นว่าบ๊อบ เป็นชาวจังหวัดขอนแก่น จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ จากมหาวิทยาลัยมหาวิทยาลัทยเทคโนโลยีสุรนารี ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายนโยบายและแผนการจราจรทางบก



2. นางสาวกรณิสม์ พร้อมสุข
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
สำนักแผนงาน (สพว.)

สมาชิกใหม่ของ สพว. ชื่อน้อง อ้ออ้อ เป็นชาวจังหวัดสระบุรี จบการศึกษาระดับปริญญาตรีสาขาเศรษฐศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และระดับปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จาก University of San Francisco ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มแผนการลงทุน



3. นางสาวกสิสรารณ์ ชัยพล
นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ
สำนักบริหารกลาง (สบก.)

น้องใหม่คนใหม่ของ สบก. ชื่อว่าน้องนุ่มนัม เป็นชาวจังหวัดอุดรธานี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาการบัญชี จากมหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารงานคลัง



4. นางสาวมุกวารี ทองกุล
นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ
สำนักบริหารกลาง (สบก.)

สมาชิกใหม่ของ สบก. คนนี้ชื่อน้องมุก เป็นชาวกรุงเทพฯ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจและเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขา การบัญชี จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก วิทยาเขตจักรพรรพวงวณาล ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารงานคลัง



5. นางสาวเมตตา ประดิษฐ์พงษ์
เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน สำนักแผนงาน (สพว.)

น้องใหม่ของ สพว. ชื่อเล่นว่านุกนิค เป็นชาวจังหวัดแพร่ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ และสวัสดิการสังคม สาขา สังคมสงเคราะห์ศาสตร์บัณฑิต จากมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ และระดับปริญญาโท คณะรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิตจากมหาวิทยาลัยรามคำแหง ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายบริหารงานทั่วไป

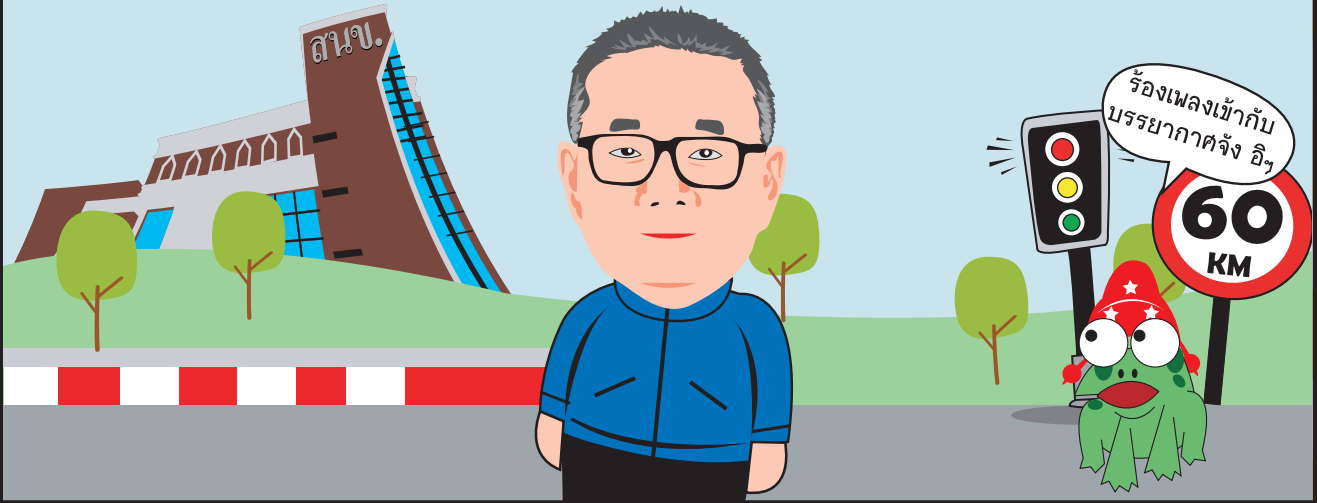


6. นางสาวพิชิตพิพย์ เหล็กเมฆินกร
เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน สำนักส่งเสริม
ระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)

สมาชิกใหม่ของ สสภ. ชื่อว่าน้องเกส เป็นชาวจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จบการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขา คอมพิวเตอร์ธุรกิจ จากวิทยาลัยเทคโนโลยีสยามธุรกิจ ในพระอุปถัมภ์ฯ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มงานธุรการ

การ์ตูนรณรงค์วินัยจราจร ตอน...สวัสดีปีใหม่

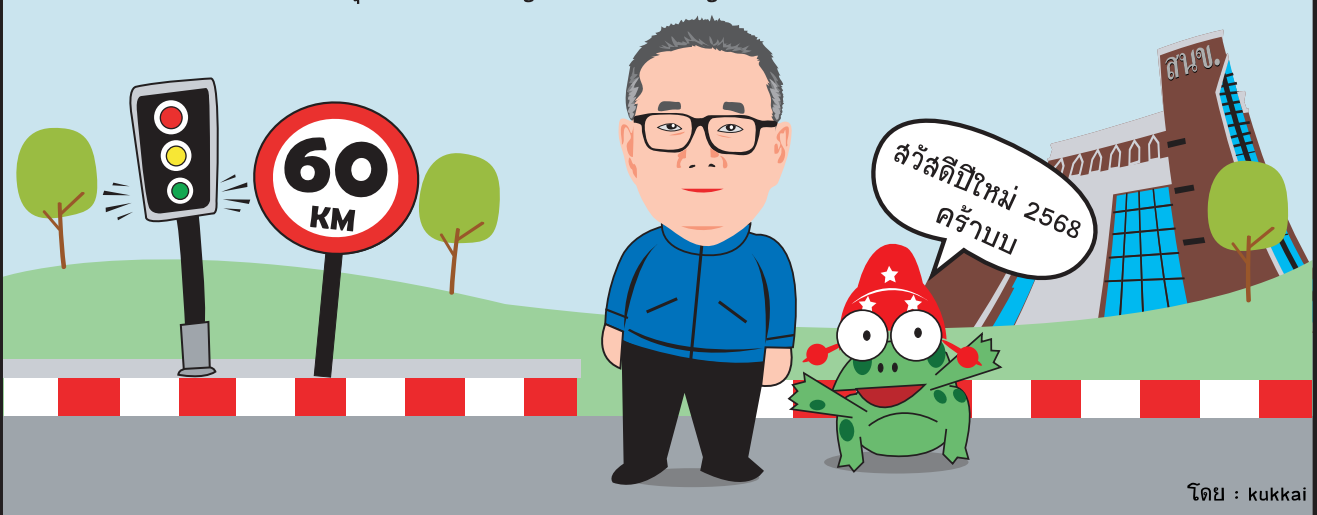
สวัสดี ปีใหม่แล้ว ผองไทยจงแคล้วพวงภัย ช่วยกันรับขวัญปีใหม่ เกลิงฤทธิ์ไว้มั่น
สุขศรีปีใหม่หมาย สุขใจและกายรวมกัน สำราญ สำเร็จ บันเทิงมั่ง สุขสันต์ยิ้มกันไว้อีก



เริ่มต้นปีใหม่ 2568 นี้ขอให้เป็นการเริ่มต้นในสิ่งที่ดี ๆ ในการรักษาและเคารพกฎจราจร
อย่างเคร่งครัดนะครับ เพื่อที่ว่าจะได้มีความสุขกันตลอดปี 2568



สุดท้ายนี้ในวาระดิถีขึ้นปีใหม่ ขออำนาจคุณพระศรีรัตนตรัย จงดลบันดาลให้ท่านและครอบครัว
พบแต่ความสุข ความเจริญตลอดไปเทอญ จากใจพวกเราชาว สท. ครับ





สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ได้รับรางวัล

ประกาศเกียรติคุณด้านการบัญชีภาครัฐ

ระดับดีเลิศ

องค์กรที่มีความเป็นเลิศในการบริหารจัดการด้านการเงินการคลัง
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

นับเป็นรางวัลอันทรงคุณค่าและสร้างความภาคภูมิใจ
ให้แก่องค์กรและบุคลากรของ สนข.

นายปัญญา ชูพานิช

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

“มุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพในการบริหารจัดการ
ด้านการเงินการคลัง
ให้มีความถูกต้อง โปร่งใส ตรวจสอบได้
และยึดประโยชน์ของราชการเป็นสำคัญ”