

รายงานผลการหารือและรับฟังความเห็นต่อ (ร่าง) ตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานการขนส่งทางรางของประเทศ

หน่วยงาน (วันที่ประชุม)	ประเภท (เส้นทาง)	ผลการหารือ	ผู้แทนหน่วยงาน	ความพร้อม ในการรายงาน ข้อมูล
BTSC (๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖) ผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings	รถไฟฟ้าในเมือง (สายสีเขียว สายสีทอง)	<ol style="list-style-type: none"> <li>รับทราบตัวชี้วัด และนำเสนอตัวอย่างผลการดำเนินงานของเดือนมกราคม ๒๕๖๖</li> <li>ตัวชี้วัด “ปริมาณผู้ใช้บริการต่อความจุเส้นทาง (Passenger Line Load Factor)” และ “ปริมาณผู้ใช้บริการสูงสุดต่อความจุขบวนรถ (Passenger Crush Load)” ของสายสีเขียวและสายสีทอง จะคำนวณโดยใช้ความจุขบวนรถที่ความหนาแน่นผู้โดยสารยืน ๘ คน/ตรม.</li> <li>ตัวชี้วัด “ปริมาณผู้ใช้บริการสูงสุดต่อความจุขบวนรถ (Passenger Crush Load)” ของสายสีม่วงจะคำนวณโดยใช้ปริมาณผู้ใช้บริการสูงสุด ๔ ช่วงสถานี ต่อ ๑ ชั่วโมง ต่อ ๑ ทิศทาง (pphpd) และสายสีทองจะคำนวณโดยใช้ปริมาณผู้ใช้บริการสูงสุด ๑ ช่วงสถานี ต่อ ๑ ชั่วโมง ต่อ ๑ ทิศทาง (pphpd)</li> <li>ตัวชี้วัด “การให้บริการขบวนรถตามตารางเวลา (Train Service Availability)” ของสายสีม่วงจะมีค่าเกินร้อยละ ๑๐๐ เนื่องจาก BTSC จะนับจำนวนเที่ยวที่ให้บริการเสริมในช่วง Peak Hours เพิ่มเข้าไปในจำนวนเที่ยวที่ให้บริการจริง</li> <li>ตัวชี้วัด “การให้บริการขบวนรถตรงต่อเวลา (Train Service Punctuality)” ของสายสีม่วงและสายสีทอง BTSC จะส่งข้อมูลเป็น “ร้อยละจำนวนเที่ยวเดินรถที่เดินทางถึงสถานีปลายทางล่าช้าไม่เกิน ๕ นาที” แทนการส่งข้อมูล “จำนวนเที่ยวเดินรถที่ถึงสถานีปลายทางล่าช้าไม่เกิน ๕ นาที”</li> </ol>	คุณกฤษณ์ ลีวัฒนสกุล ผู้จัดการฝ่ายวางแผนบริการ และสารสนเทศเพื่อการบริหาร ผู้แทนฝ่ายอำนวยการ และผู้แทนฝ่ายเดินรถ	พร้อมดำเนินการ
รฟม. (๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖) ผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings	รถไฟฟ้าในเมือง (สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง)	<ol style="list-style-type: none"> <li>รับทราบตัวชี้วัด และนำเสนอตัวอย่างผลการดำเนินงานของเดือนมกราคม ๒๕๖๖</li> <li>ตัวชี้วัด “การให้บริการขบวนรถตามตารางเวลา (Train Service Availability)” ของสายสีน้ำเงินและสายสีม่วงจะไม่รวมจำนวนเที่ยวที่ให้บริการเสริมในช่วง Peak Hours</li> <li>ตัวชี้วัด “ระยะเดินทางเฉลี่ยของผู้ใช้บริการ (Total Trip Average Distance)” ของสายสีน้ำเงินและสายสีม่วงจะปรับวิธีการคำนวณเป็น “ระยะเดินทางรวมของผู้ใช้บริการทั้งหมด/ปริมาณผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด” เนื่องจากข้อมูลที่เก็บจากระบบ AFC Gate ไม่มีข้อมูลระยะเดินทางของผู้ใช้บริการแต่ละเที่ยว</li> <li>ตัวชี้วัด “ปริมาณผู้ใช้บริการต่อความจุเส้นทาง (Passenger Line Load Factor)” และ “ปริมาณผู้ใช้บริการสูงสุดต่อความจุขบวนรถ (Passenger Crush Load)” ของสายสีน้ำเงินจะคำนวณโดยใช้ความจุขบวนรถที่ความหนาแน่นผู้โดยสารยืน ๘ คน/ตรม. และของสายสีม่วงจะคำนวณโดยใช้ความจุขบวนรถที่ความหนาแน่นผู้โดยสารยืน ๖ คน/ตรม.</li> <li>ตัวชี้วัด “ปริมาณผู้ใช้บริการสูงสุดต่อความจุขบวนรถ (Passenger Crush Load)” ของสายสีน้ำเงินและสายสีม่วงจะคำนวณโดยใช้ข้อมูล “ปริมาณผู้ใช้บริการสูงสุด ๑ ช่วงสถานี ต่อ ๑ ชั่วโมง ต่อ ๑ ทิศทาง (pphpd)”</li> <li>ตัวชี้วัดรายปี “อัตราการบาดเจ็บของผู้โดยสาร” “อัตราการบาดเจ็บบุคคลที่สาม” และ “อัตราการเกิดอุบัติเหตุ” ของสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ยังไม่ได้ข้อสรุปของค่าจำกัดความ จำเป็นต้องหารือร่วมกับ รฟม. และ BEM เพื่อกำหนดค่าจำกัดความให้มีความสอดคล้องกัน</li> </ol>	คุณปิยพงศ์ พรรณราย ผู้อำนวยการกองกำกับ การเดินรถ และผู้แทน หน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง	พร้อมดำเนินการ
รฟฟท. (๗ มีนาคม ๒๕๖๖) ผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings	รถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	<ol style="list-style-type: none"> <li>รับทราบตัวชี้วัด และนำเสนอข้อมูลตัวอย่างผลการดำเนินงานของเดือนมกราคม ๒๕๖๖</li> <li>ข้อมูล “จำนวนเที่ยวที่ล่าช้าเกิน ๑๐ นาที” ที่นำไปคำนวณตัวชี้วัด “การให้บริการขบวนรถตรงต่อเวลา (Train Service Punctuality)” กำหนดให้เก็บข้อมูลรวม “จำนวนเที่ยวที่ล่าช้าเกิน ๑๐ นาที” ที่มีสาเหตุจากการให้บริการของขบวนรถไฟทางไกลของ รฟฟท. หรือสาเหตุอื่นที่มีผลกระทบต่อให้บริการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง</li> <li>ตัวชี้วัด “ปริมาณผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางรางต่อวัน (Passenger Ridership)” จะไม่รวมปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการผ่านระบบ EMV Contactless Gate และปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการจากมาตรการเยียวยาผลกระทบจากการย้ายรถไฟทางไกล โดย รฟฟท. จะนำปัญหาดังกล่าวหารือร่วมกับ รฟท. และธนาคารกรุงไทย เพื่อปรับปรุงแก้การเก็บข้อมูลต่อไป</li> <li>ตัวชี้วัด “ปริมาณผู้ใช้บริการต่อความจุเส้นทาง (Passenger Line Load Factor)” และ “ปริมาณผู้ใช้บริการสูงสุดต่อความจุขบวนรถ (Passenger Crush Load)” ของสายสีแดงคำนวณโดยใช้ความจุขบวนรถที่ความหนาแน่นผู้โดยสารยืน ๖ คน/ตรม.</li> <li>ตัวชี้วัด “ปริมาณผู้ใช้บริการสูงสุดต่อความจุขบวนรถ (Passenger Crush Load)” ไม่สามารถให้ข้อมูลได้ เนื่องจากพบปัญหาการเก็บข้อมูล “ปริมาณผู้โดยสารสูงสุด ๑ ช่วงสถานี ต่อ ๑ ชั่วโมง ต่อ ๑ ทิศทาง (pphpd)” จากระบบ AFC gate โดย รฟฟท. จะนำปัญหาดังกล่าวหารือร่วมกับผู้รับจ้างของ รฟฟท. ก่อนแจ้งผลให้ ขร. ทราบต่อไป</li> </ol>	คุณปราโมทย์ ลิ้มพิล รักษาการรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ กลุ่มสายงานปฏิบัติการ และผู้แทนหน่วยงาน ภายในที่เกี่ยวข้อง	พร้อมดำเนินการ
เอเซีย เอรา วัน (๑๐ มีนาคม ๒๕๖๖) ผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings	รถไฟฟ้าชานเมือง (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์)	<ol style="list-style-type: none"> <li>รับทราบตัวชี้วัด และประสงค์ให้ ขร. มีหนังสือขอความอนุเคราะห์ข้อมูลเป็นทางการ ก่อนนำส่งข้อมูลต่อไป</li> <li>ตัวชี้วัด “ปริมาณผู้ใช้บริการสูงสุดต่อความจุขบวนรถ (Passenger Crush Load)” จะคำนวณโดยใช้ความจุขบวนรถที่ความหนาแน่นผู้โดยสารยืน ๖ คน/ตรม. ยังไม่ยืนยันว่าจะส่งข้อมูลให้ได้ เนื่องจากปัญหาการเก็บข้อมูล “ปริมาณผู้ใช้บริการสูงสุด ๑ ช่วงสถานี ต่อ ๑ ชั่วโมง ต่อ ๑ ทิศทาง (pphpd)” จึงขอนำปัญหาดังกล่าว หารือกับหน่วยงานภายในที่รับผิดชอบ ก่อนแจ้งให้ ขร. ทราบความคืบหน้าต่อไป</li> </ol>	คุณอนพัทธ์ มโนวิชรสรรค์ Head of Planning และผู้แทนหน่วยงาน ภายในที่เกี่ยวข้อง	พร้อมดำเนินการ ภายหลังได้รับ หนังสือจาก ขร.
รฟท. (๑๗ มีนาคม ๒๕๖๖) ผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings	รถไฟระหว่างเมือง / รถไฟขนส่งสินค้า	<ol style="list-style-type: none"> <li>รับทราบตัวชี้วัด และประสงค์ให้ ขร. มีหนังสือขอความอนุเคราะห์ข้อมูลเป็นทางการ ก่อนนำส่งข้อมูลต่อไป</li> <li>ตัวชี้วัด “อัตราการเสียชีวิตของพนักงาน” และ “อัตราการบาดเจ็บของพนักงาน” จะเก็บข้อมูลเฉพาะงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งทางรางโดยตรงเท่านั้น ได้แก่ “งานควบคุมรถ” “งานบำรุงทาง” “งานควบคุมอาณัติสัญญาณ” “งานปฏิบัติการเดินรถ” “งานบริการโดยสาร” และ “งานบริการสินค้า”</li> <li>ปรับคำจำกัดความของคำว่า “อุบัติเหตุ” ของตัวชี้วัด “อัตราการเกิดอุบัติเหตุ (ทั้งหมด)” ให้สอดคล้องกับคำจำกัดความของคำว่า “อุบัติเหตุ” ของตัวชี้วัดของ ขร. เพื่อให้ข้อมูลสอดคล้องกัน</li> </ol> <p>หมายเหตุ: ขร. มีความประสงค์ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลความจุสายทาง (พิกัดสูงสุดของสายทางที่รวมช่วงคอขวด (Bottleneck)) เพื่อการกำกับการใช้ประโยชน์ของสายทางในอนาคตต่อไป</p>	คุณพลายงาม ศิริรินทร์ หัวหน้าสำนักงาน ยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ และผู้แทนหน่วยงาน ภายในที่เกี่ยวข้อง	ขอหารือกับ หน่วยงานภายในที่ เกี่ยวข้องภายหลัง ได้รับหนังสือจาก ขร.