



รายงานประจำปี 2565

กรมการขนส่งทางราง

Department of Rail Transport
ANNUAL REPORT 2022





สารบัญ

ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับกรมการขนส่งทางราง

สาส์นจาก อ.บร.	1
ประวัติกรมการขนส่งทางราง	3
ทำเนียบผู้บริหาร	5
โครงสร้างองค์กร	6
อัตรากำลังคน	7
หน้าที่ความรับผิดชอบของกองต่างๆ	9
วิสัยทัศน์	18
ค่านิยมองค์กร	19
พันธกิจ	20

ผลการดำเนินงานที่สำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งทางรางในปี 2565

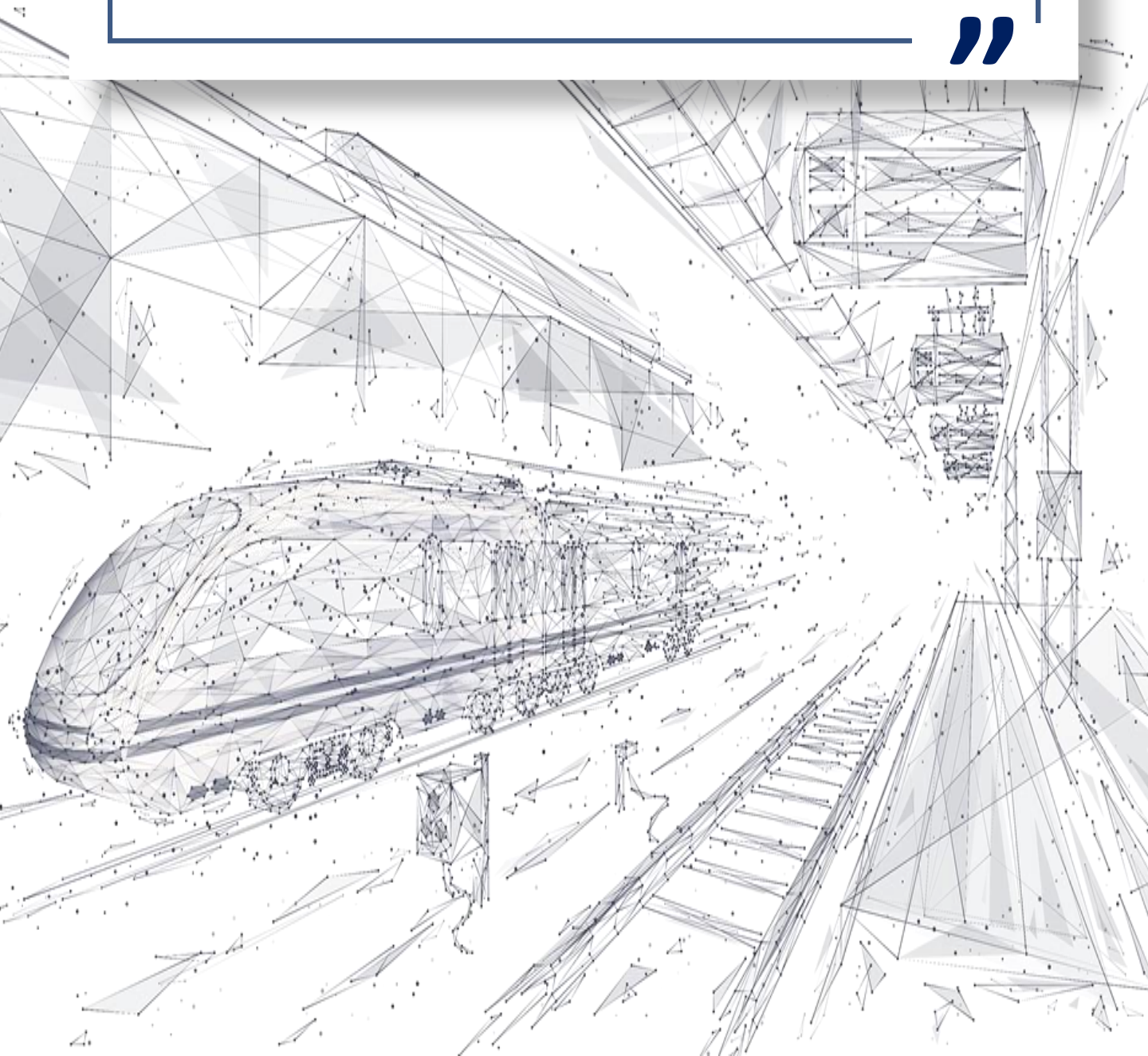
การเสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และการจัดทำแผนการพัฒนา การขนส่งทางรางและขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ	21
การพัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลการขนส่งทางรางให้เป็นไปตาม มาตรฐานสากล	57
การกำกับดูแลการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามกฎหมาย	87
การพัฒนาคุณภาพการขนส่งทางรางในการให้บริการสู่ความเป็นเลิศ	101
การปฏิบัติงานด้วยหลักธรรมาภิบาล ตอบสนองผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และพัฒนาองค์กร องค์กรความรู้ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี นวัตกรรม และการบริหารจัดการ	107
การดำเนินการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง	118
รายงานทางการเงิน	146



“

กรมการขนส่งทางราง หรือ **บร.คือหน่วยงาน Regulator** กำกับดูแล พัฒนาด้านระบบรางและกิจการขนส่งทางราง เพื่อยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมและบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ เพื่อความสุขและความปลอดภัยในการเดินทางระบบรางของคนไทย

”





สาส์นจากอธิบดีกรมการขนส่งทางราง

กรมการขนส่งทางราง หรือ ขร. ภายใต้กระทรวงคมนาคม คือ หน่วยงาน “Regulator” กำกับดูแล พัฒนาด้านระบบราง ควบคุมกำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง เพื่อยกระดับและพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศ และรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่างๆ ด้วยระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่ พัฒนาศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อให้สามารถสนับสนุนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เขตเศรษฐกิจ ท่อเกี่ยวและอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่มีประสิทธิภาพเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการกระจายความเจริญ และการสร้างศูนย์เศรษฐกิจใหม่ พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมด้านต่างๆ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

ตลอดปี 2565 “กรมการขนส่งทางราง” ได้ดำเนินการกิจที่สร้างประโยชน์ รวมทั้งแก้ไขปัญหาระงับด่วนให้กับประเทศ พร้อมทั้งวางแผนความเจริญก้าวหน้าด้านระบบรางในอนาคต และเป็นที่ประจักษ์แล้วว่าความสำคัญของโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบรางคือการขนส่งแห่งอนาคตอย่างแท้จริง เพราะปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟและระบบรางต่างๆ เป็นทางเลือกที่คุ้มค่า สามารถลดต้นทุนทั้งด้านเวลาและ

ค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ รวมถึงเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืนที่จะช่วยสร้างศักยภาพและโอกาสใหม่ทางการค้า การลงทุน ที่จะนำมาสู่การขยายตัวทางเศรษฐกิจ กรมการขนส่งทางรางได้ดำเนินการในการกิจต่างๆ มากมาย ที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล อาทิ การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายต่างๆ การสร้างรถไฟทางคู่และพัฒนารถไฟความเร็วสูง เพื่อยกระดับเส้นทางของผู้คนหรือการขนส่งสินค้า

โดยในระยะ 10 ปีมานี้ ประเทศไทยมีการพัฒนาระบบขนส่งทางรางมากที่สุด และก้าวหน้ามากที่สุดเท่าที่เคยมีมา และจะได้เปิดใช้จริงกันแน่นอนในอีกไม่นาน รวมถึงปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่เป็นปัญหาใหญ่ของประชาชน ขร. ได้ดำเนินโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เพื่อช่วยในการกำหนดมาตรฐานและปรับปรุงลักษณะทางกายภาพให้เหมาะสม พร้อมทั้งการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อสร้างความปลอดภัยและความมั่นใจให้กับพี่น้องประชาชนทั่วทั้งประเทศ การพัฒนาและผลักดันให้สถานีรถไฟทั่วประเทศปรับภูมิทัศน์ สภาพแวดล้อมต่างๆ ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครันเพื่อให้บริการประชาชน และยังมีอีกหลายโครงการสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติ กรมการขนส่งทางราง พร้อมเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อน ผลักดัน และพัฒนาระบบการขนส่งทางรางร่วมกับทุกภาคส่วน เพื่อประโยชน์ด้านการขนส่งในรูปแบบต่างๆ ให้เดินหน้าไปพร้อมกัน เพื่อประชาชนผู้ใช้บริการอย่างดีที่สุด

รายงานประจำปีฉบับนี้ จะเป็นสิ่งที่สะท้อนความสำเร็จ และเป็นแรงผลักดันให้เรามุ่งมั่นที่จะทำงานต่อไปเพื่อพัฒนาระบบรางของไทยสู่เป้าหมายที่กำหนด ท่ามกลางสถานการณ์วิกฤติต่างๆ ทั้งโรคระบาด ปัญหาเศรษฐกิจและสังคม ขร. จะยังคงดำเนินงานตามยุทธศาสตร์กระทรวงและยุทธศาสตร์ชาติอย่างต่อเนื่อง ขอขอบคุณผู้บริหาร บุคลากร และเจ้าหน้าที่ทุกคน ที่ทุ่มเทปฏิบัติหน้าที่อย่างดียิ่งจนภารกิจต่างๆ สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี และในอนาคตต้องมุ่งมั่นร่วมกันทำงานต่อไปเพื่อขับเคลื่อนประเทศไทย ก้าวสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วในระดับสากลได้อย่างเต็มภาคภูมิ เพราะ “กรมการขนส่งทางราง” เราทำงาน “เพื่อความสุขและความปลอดภัยในการเดินทางระบบรางของคนไทย”



ดร.พิเชฐ कुमारธรรมรักษ์
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง



ประวัติกรมการขนส่งทางราง

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) จัดตั้งขึ้นตาม พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 ที่ได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอน 49 หน้า 9 เมื่อวันที่อาทิตย์ที่ 14 เมษายน พ.ศ. 2562 ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา (คือวันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2562) โดยได้ยกฐานะและโอนกิจการ สิทธิ หนี้สิน และภาระผูกพัน รวมถึงข้าราชการและพนักงานลูกจ้างของสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มาเป็นข้าราชการและพนักงานลูกจ้างของกรมการขนส่งทางราง







ทำเนียบผู้บริหาร



ดร.พิเชฐ कुमारรรักษ์
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง



นายอริน จิตรานุกระห์
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง



นางสาวก้องกนก เมนะรุจิ
เลขาธิการกรม



นายชนินทร รัตนดา
ผู้อำนวยการกองกฎหมาย



นายทยากร จันทรางศุ
ผู้อำนวยการกองมาตรฐาน
ความปลอดภัยและบำรุงทาง



นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล
ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์
และแผนงาน



นางสาวจิรวรรณ หงสกุล
ผู้อำนวยการกองกำกับ
กิจการขนส่งทางราง





โครงสร้างการแบ่งงานภายในส่วนราชการ กรมการขนส่งทางราง

กรมการขนส่งทางราง

กลุ่มตรวจสอบภายใน

กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

สำนักงาน
เลขาธิการกรม

- กลุ่มบริหารงานและอำนวยการ
- กลุ่มบริหารงานคลัง
- กลุ่มพัสดุ อาคารสถานที่และยานพาหนะ
- กลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล
- กลุ่มประชาสัมพันธ์

กองกฎหมาย

- กลุ่มบริหารงานทั่วไป
- กลุ่มนิติกรรมและสัญญา
- กลุ่มพัฒนากฎหมาย

กองกำกับ
กิจการขนส่งทางราง

- กลุ่มบริหารงานทั่วไป
- กลุ่มกำกับการประกอบธุรกิจและการขนส่งทางราง
- กลุ่มกำกับการบริการและสภาพแวดล้อม
- กลุ่มกำกับโครงสร้างพื้นฐานและใบอนุญาต

กองมาตรฐาน
ความปลอดภัย
และบำรุงทาง

- กลุ่มบริหารงานทั่วไป
- กลุ่มมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐาน
- กลุ่มมาตรฐานระบบรถและศูนย์ซ่อมบำรุง
- กลุ่มมาตรฐานการเดินรถและสิ่งอำนวยความสะดวก

กองยุทธศาสตร์
และแผนงาน

- กลุ่มบริหารงานทั่วไป
- กลุ่มยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนา
- กลุ่มแผนงานการลงทุนและงบประมาณ
- กลุ่มวิเคราะห์โครงสร้างทางการเงิน
- กลุ่มความร่วมมือระหว่างประเทศ
- กลุ่มติดตามและประเมินผล
- กลุ่มเทคโนโลยีและสารสนเทศ

อัตราค่าลังกรมการขนส่งทางราง





กรมการขนส่งทางราง		93
อริบดี		22
		0
รองอริบดี (นักบริหาร ต้น)		1
	กลุ่มตรวจสอบภายใน	2
	กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร	1
		1
	สำนักงานเลขานุการกรม	22
	ผู้อำนวยการ ต้น	5
		0
	กองกฎหมาย	10
	ผู้อำนวยการเฉพาะด้าน (นิติการ) ต้น	3
		0
	กองกำกับกิจการขนส่งทางราง	17
	ผู้อำนวยการ ต้น	3
		0
	กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง	16
	ผู้อำนวยการเฉพาะด้าน (วิศวกรรม) ต้น	3
		0
	กองยุทธศาสตร์และแผนงาน	23
	ผู้อำนวยการ ต้น	7
		0



ข้าราชการ



พนักงานราชการ



ลูกจ้างประจำ



หน้าที่ ความรับผิดชอบ





สำนักงานเลขานุการกรม (สส.)

**1**

ดำเนินการเกี่ยวกับงานบริหารทั่วไป
และปฏิบัติงานสารบรรณของกรม

2

ดำเนินการเกี่ยวกับงานช่วยอำนวยความสะดวก
และงานเลขานุการของกรม

3

ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี
การงบประมาณ การพัสดุ อาคารสถานที่
และยานพาหนะของกรม

4

ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดระบบงาน
และบริหารงานทรัพยากรบุคคลของกรม

5

ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสาร กิจกรรม
ผลการปฏิบัติงาน และความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับ
งานในหน้าที่ของกรม

6

ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของ
หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย





กองกฎหมาย (กม.)



1

ดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางตามหน้าที่และอำนาจของกรมและตามที่ได้รับมอบหมาย

2

ดำเนินการเกี่ยวกับงานนิติกรรมและสัญญา งานที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งอาญา งานคดีปกครอง และงานคดีอื่นที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจของกรม รวมทั้งงานให้คำปรึกษาแนะนำทางกฎหมายแก่หน่วยงานในสังกัดกรม

3

ให้คำปรึกษา ตอบปัญหา แนะนำ และชี้แจงเกี่ยวกับการดำเนินงานตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับที่จำเป็นต่อการควบคุมดูแลการขนส่งทางราง และคำสั่งที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจของกรม รวมทั้งเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

4

ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อยกร่างและพัฒนา กฎ ระเบียบ ประกาศ และข้อบังคับที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรม

5

ศึกษา วิเคราะห์ และติดตามการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย ตลอดจนให้คำปรึกษา และเสนอแนะในการจัดทำอนุสัญญา สนธิสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง

6

ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย





กองกำกับกิจการขนส่งทางราง (กกร.)



1

กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง การให้บริการ อัตราค่าบริการ คุณภาพการให้บริการ มาตรการส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่งทางราง และการคุ้มครองผู้ใช้บริการ

2

ออกใบอนุญาตการประกอบกิจการขนส่งทางราง และประเมินความพร้อมในการประกอบกิจการขนส่งทางรางในเส้นทางสายต่าง ๆ

3

กำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

4

ส่งเสริมให้ความรู้การประกอบกิจการขนส่งทางรางแก่ผู้ประกอบการขนส่งทางราง และติดตามแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งทางรางให้แก่ผู้ประกอบการและประชาชน

5

ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย





กองมาตรฐานความปลอดภัย และบำรุงทาง (กมป.)



1

ศึกษา พัฒนา เพื่อจัดทำมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง เพื่อลดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งทางราง

2

กำหนดมาตรฐานและหลักเกณฑ์ความปลอดภัยและบำรุงทางสำหรับ โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งทางราง ระบบการขนส่ง ทางราง รถขนส่งทางราง บุคลากร ผู้ประจำหน้าที่ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

3

กำหนดกลยุทธ์แผนงาน และโครงการด้านความปลอดภัย งานบำรุง และบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง ทางรางทั้งระบบ

4

กำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และวางแผน การบริหารจัดการเชิงกายภาพ ระบบการจราจรและการเคลื่อนที่ของผู้โดยสารภายในและภายนอกสถานี

5

กำกับดูแลให้มีการดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัย

6

กำกับดูแลให้มีการบำรุงและบำรุงรักษาระบบราง

7

ติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัย

8

ติดตามและประเมินผลการบำรุงและบำรุงรักษาระบบราง

9

ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย





กองยุทธศาสตร์และแผนงาน (กยร.)

**1**

จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศ และแผนการปฏิบัติราชการของกรม

2

ศึกษาและพัฒนาเพื่อกำหนดโครงข่ายการขนส่งทางราง

3

จัดทำประมาณการกรอบการลงทุน แผนการใช้จ่ายเงินและกรอบระยะเวลาการดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติราชการ เพื่อการพัฒนาการขนส่งทางราง พร้อมทั้งรวบรวมคำขอจัดสรรงบประมาณ

4

ศึกษา วิเคราะห์ โครงสร้างต้นทุนระบบราง คำนวณค่าใช้จ่ายบริการ ค่าใช้จ่ายราง และค่าสัมปทานให้เหมาะสมเป็นธรรม

5

ดำเนินงานด้านการต่างประเทศ การเจรจาเชื่อมต่อด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศ การจัดทำกรอบความตกลง และข้อตกลงระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านในกรอบการเจรจาต่าง ๆ

6

ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนตามข้อ 5.1





กองยุทธศาสตร์และแผนงาน (กยร.)



7

ส่งเสริมให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ

8

ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยและ
อุตสาหกรรมการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและ
ต่างประเทศ

9

จัดทำหรือปรับปรุงแผนปฏิบัติการหรือแผนงานของกรมให้
สอดคล้องกับนโยบาย และแผนระดับชาติว่าด้วย
การพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้ง
การติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน

10

ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบเทคโนโลยี
สารสนเทศของกรม

11

พัฒนาระบบงานคอมพิวเตอร์และเครือข่าย รวมทั้ง
ให้คำปรึกษา แนะนำหรือฝึกอบรมการใช้คอมพิวเตอร์
และการใช้โปรแกรม

12

ศึกษาและพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถ
และประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง

13

ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงาน
ของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย





กลุ่มตรวจสอบภายใน (กตส.)



กตส.

ทำหน้าที่หลักในการตรวจสอบ การดำเนินงานภายในกรม และสนับสนุนการปฏิบัติงานของกรม รับผิดชอบงานขึ้นตรงต่ออธิบดี โดยมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

1

ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบด้านการบริหาร การเงิน และการบัญชีของกรม

2

ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย





กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร (กพบ.)



กพบ.

ทำหน้าที่หลักในการพัฒนาการบริหารของกรมให้เกิดผลสัมฤทธิ์ มีประสิทธิภาพ และคุ้มค่า รับผิดชอบงานขึ้นตรงต่ออธิบดี โดยมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

1

เสนอแนะและให้คำปรึกษาแก่อธิบดีเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการภายในกรม

2

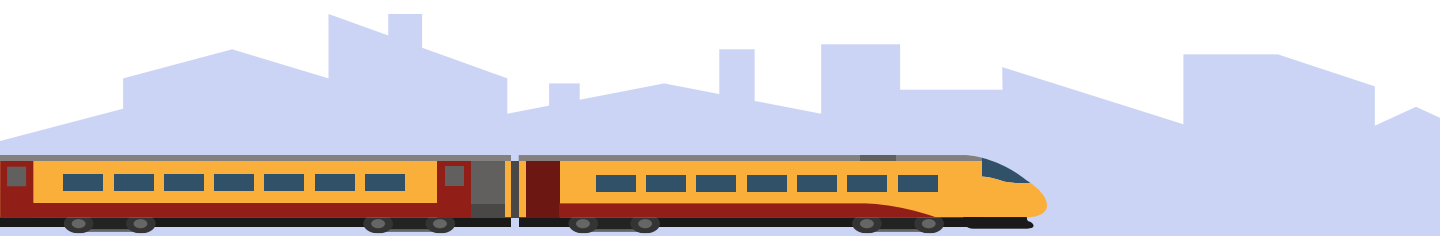
ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการภายในกรม

3

ประสานและดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการร่วมกับหน่วยงานกลางต่าง ๆ และหน่วยงานในสังกัดกรม

4

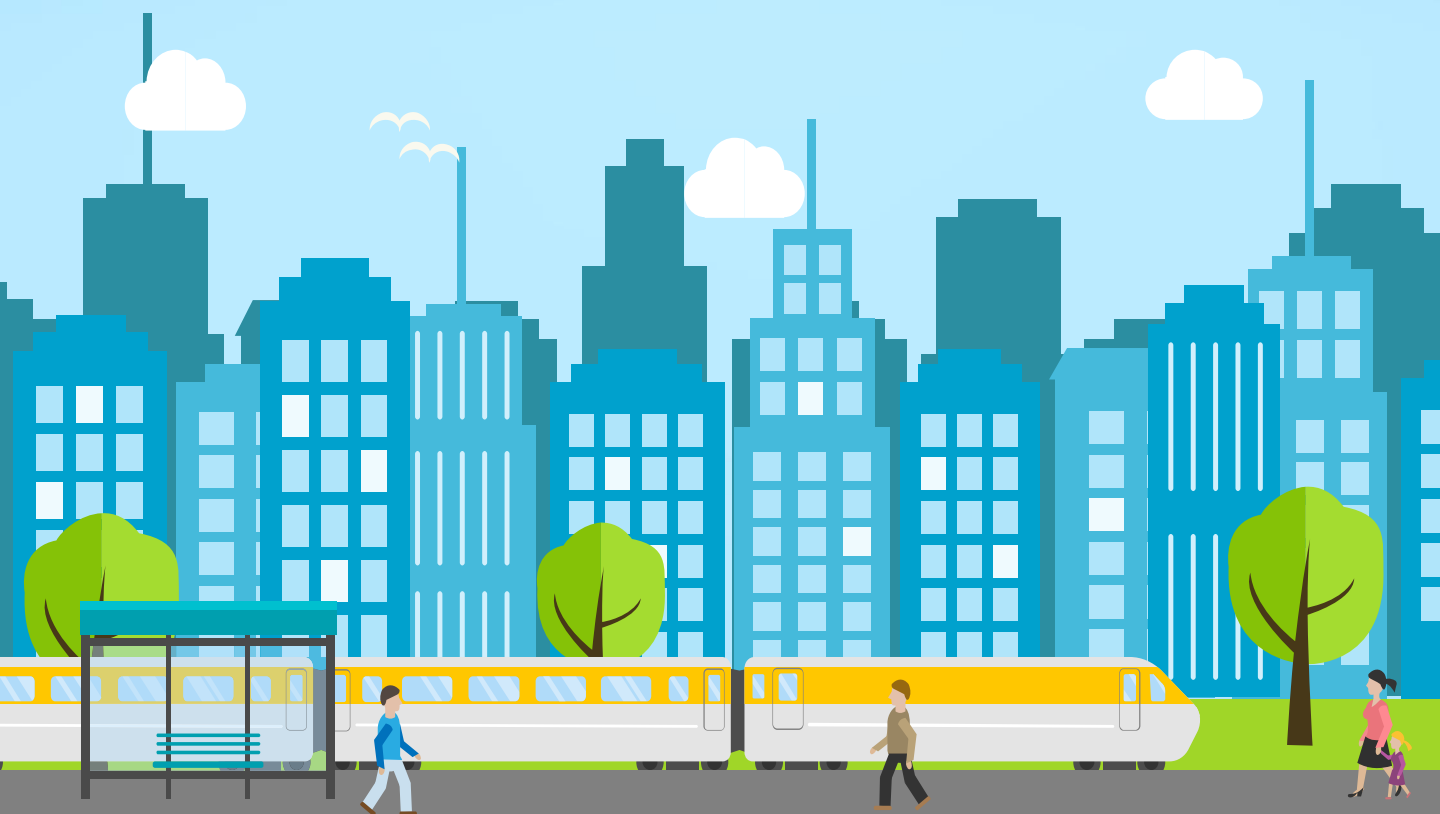
ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย





วิสัยทัศน์

เป็นองค์กรกำกับดูแล
ระบบการขนส่งทางราง
เพื่อความสุขและความปลอดภัย
ในการเดินทางระบบรางของไทย





ค่านิยมองค์กร



Unity ► เอกภาพ



Harmonize ► สามัคคี



Teamwork ► ทำงานเป็นทีม





ภารกิจ อำนาจหน้าที่

ของกรมการขนส่งทางราง

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) เป็นส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 15 เมษายน 2562 ตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 ซึ่งมีการกิจ อำนาจ หน้าที่ ของ กรมการขนส่งทางราง ดังนี้



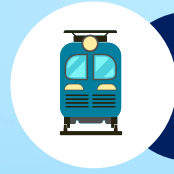
1 จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศ



2 กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐาน การบำรุงทาง มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานผู้ประจำ หน้าที่ รวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว



3 กำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง



4 ศึกษาและพัฒนานวัตกรรมการขนส่งทางราง



5 ร่วมมือและประสานงานด้านการขนส่งทางรางกับองค์กร และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ



6 ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของกรม หรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย





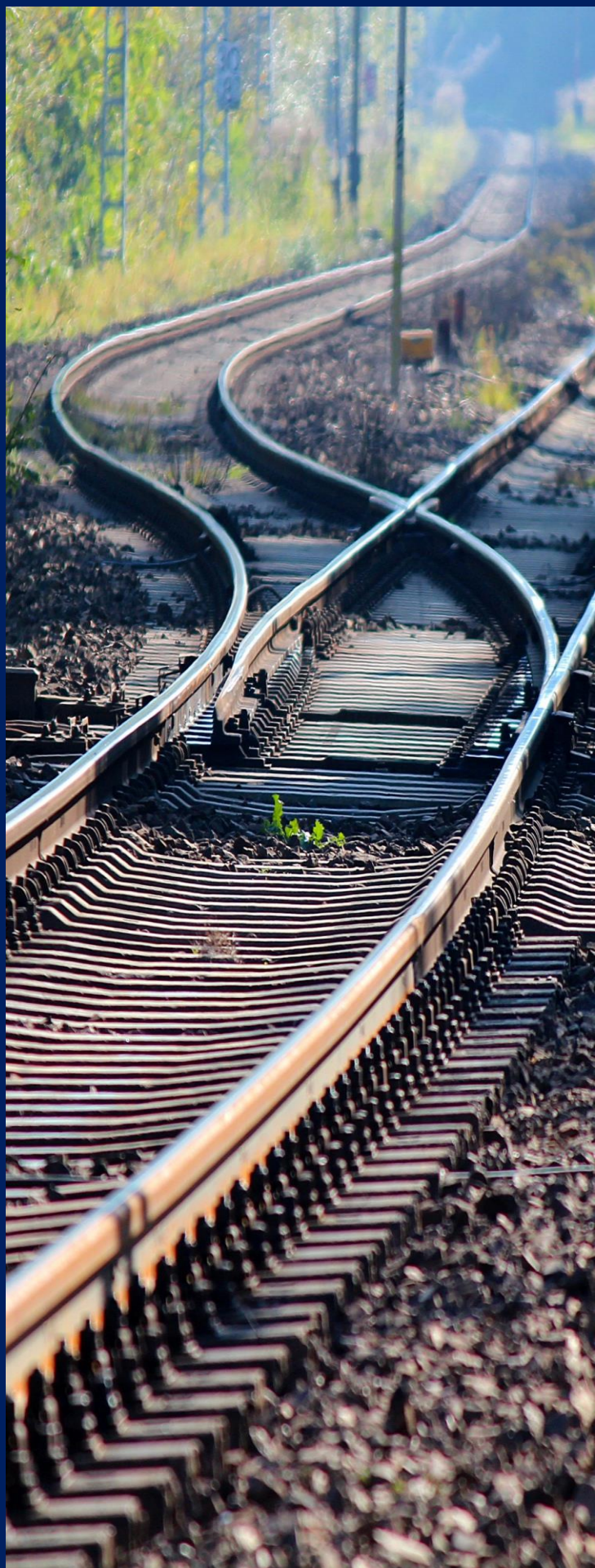
ด้านเสนอแนะนโยบาย

มาตรการ มาตรฐาน

และจัดทำแผนการพัฒนา

การขนส่งทางรางและขับเคลื่อน

ให้เกิดผลในการปฏิบัติ





เป้าหมาย

กำหนดให้มีแผนการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางในประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มขึ้น ให้สามารถเป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชน และสำหรับ ภาครัฐกิจในการขนส่งสินค้า เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ พร้อมติดตามความคืบหน้าในการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามแผนการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้





ผลการดำเนินงาน



- 1 โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (โครงการ M-Map 2)





จากการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าตาม “แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสายหลักและสายรองในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP)” ซึ่งมุ่งพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางหรือรถไฟฟ้าให้เป็นระบบหลักในการเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชน อย่างไรก็ตามสภาพแวดล้อมและพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในปัจจุบันมีความเปลี่ยนแปลงจากผลการศึกษา M-MAP เดิม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการ “ศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2” หรือ M-MAP 2 เพื่อทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บท M-Map ในส่วนที่เหลือให้มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของเมืองในอนาคต





กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้ดำเนินงานการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (โครงการ M-MAP 2) โดยปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง (Railway Demand Forecast Model) และเพื่อให้การดำเนินโครงการ M-MAP 2 มีความถูกต้อง แม่นยำ และเหมาะสม ขร. จึงแต่งตั้งคณะทำงานด้านเทคนิคเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง (Railway Demand Forecast Model) และคณะทำงานด้านเทคนิคเพื่อพัฒนาโครงข่ายและกำหนดนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP 2 Platform) เพื่อประชุมหารือร่วมกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA Expert Team) โดยจะนำผลที่ได้จากแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและแนวทางในการกำหนดนโยบายและการพัฒนาโครงข่าย มาใช้ในการดำเนินการวิเคราะห์และกำหนดโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้สามารถทบทวนความเหมาะสมของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง รวมถึงทบทวนแต่ละเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการที่ได้กำหนดไว้ใน M-MAP แต่ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง รวมทั้งทบทวนโครงข่ายที่เสนอไว้ใน M-MAP 2 Blueprint และเสนอโครงข่ายเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการขยายตัวและการพัฒนาเมืองต่อไป

M-MAP 2

ศึกษาอะไรบ้าง?

กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางราง

จัดทำแผนพัฒนา
โครงข่ายรถไฟฟ้า
ในพื้นที่ที่มีความต้องการ
เดินทางสูง
แต่โครงข่ายรถไฟฟ้า
ยังไม่ถึง

บูรณาการโครงข่ายรถไฟฟ้า
ร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะ
รูปแบบอื่น ให้สอดคล้องกับ
ผังเมืองและทิศทางการพัฒนาเมือง
ในอนาคต

M-MAP 2

เพิ่มประสิทธิภาพ
โครงข่ายรถไฟฟ้า
ให้สมบูรณ์
ลดความซ้ำซ้อน
เกิดความคุ้มค่าสูงสุด

**กรมการขนส่งทางราง
ดำเนินการ**

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์
ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

ภายใน **18** เดือน
โดยมีแนวทางการดำเนินการดังนี้

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)

admin@drt.go.th <https://www.m-map2thailand.com/> แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน

1

ทบทวนสถานะปัจจุบัน ของโครงการตามแผน M-MAP

กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางราง

ปริมาณ
ผู้โดยสาร

รูปแบบ
โครงการ

ตำแหน่ง
สถานีรถไฟฟ้า

แนวเส้นทาง

มูลค่า
การลงทุน

รวบรวมปัญหาอุปสรรค
ที่เกิดจากการดำเนินงาน

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)

admin@drt.go.th <https://www.m-map2thailand.com/> แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน



2 ประสานแผนงาน ความก้าวหน้าต่างๆ ที่แต่ละหน่วยงานเกี่ยวข้องอยู่ระหว่างดำเนินการ



กระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

**ข้อมูล
ผังเมืองรวม**

**เส้นทาง
เดินรถโดยสาร
ประจำทาง**

**เส้นทาง
เดินเรือโดยสาร
สาธารณะ**

**โครงข่าย
ทางถนน**

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)

admin@drt.go.th <https://www.m-map2thailand.com/> f แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน

3 สำรองพฤติกรรม การเดินทางของประชาชน



กระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

- การเลือกรูปแบบการเดินทางหลัก**
พิจารณาจากระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในแต่ละรูปแบบการเดินทาง
- การเลือกเส้นทางรถไฟฟ้า**
พิจารณาจากระยะเวลาการเดินทาง
และการเปลี่ยนเส้นทางเมื่อเกิดทางเลือก
เส้นทางในการใช้รถไฟฟ้า
- การเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า**
พิจารณาจากรูปแบบการเดินทาง
เพื่อมาที่สถานีรถไฟฟ้า
- การสำรวจศูนย์การขนส่ง** เพื่อวิเคราะห์
รูปแบบการเดินทางเข้า-ออกนอกพื้นที่กรุงเทพฯ
และปริมณฑล เช่น สนามบิน สถานีขนส่ง
- การสำรวจข้อมูลการเดินทางจริง
ที่เกิดขึ้นตลอดวัน**
เพื่อวิเคราะห์นโยบายการเลื่อนเวลาทำงาน
และการลดผลกระทบจากรางจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน
- ผลกระทบจาก COVID-19 ต่อพฤติกรรมการเดินทาง**
เพื่อศึกษารูปแบบและพฤติกรรมการเดินทางในระหว่างที่เกิดโรคระบาด
เช่น การ Work from Home ที่ส่งผลต่อการเดินทางในอนาคต



โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)

admin@drt.go.th

<https://www.m-map2thailand.com/>

แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน



4 พัฒนาแบบจำลอง Railway Demand Forecast Model

กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางราง



- เพื่อเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์การเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้ระบบราง
- คาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
- นำไปจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้า M-MAP 2 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีความละเอียดและแม่นยำในการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในระบบรางมากกว่าแบบจำลอง eBUM เดิม
- ประชาชนได้รับบริการระบบรางที่ดีขึ้น เช่น ขนาดและตำแหน่งสถานี การเข้าถึงสถานี อัตราค่าโดยสาร และเส้นทางรถไฟฟ้าสายใหม่ ที่เหมาะสมกับสภาพในปัจจุบันและอนาคต

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)

admin@drt.go.th <https://www.m-map2thailand.com/> แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน

5 วางแผนพัฒนา โครงข่ายรถไฟฟ้า M-MAP 2

กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางราง



- บูรณาการร่วมกันกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นอย่างไร้รอยต่อ
- เสนอแนะโครงข่ายหลัก/โครงข่ายรอง
- กรณีเสนอเส้นทางใหม่ต้องศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น IEE (Initial Environmental Examination)

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)

admin@drt.go.th <https://www.m-map2thailand.com/> แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน



6 สร้างความรู้ความเข้าใจ ต่อสาธารณชน สร้างการมีส่วนร่วม กับประชาชนอย่างทั่วถึง



กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางราง



- จัดเวทีรับฟังความคิดเห็น
- สำรวจความคิดเห็นและพฤติกรรมการเดินทาง
- เปิดช่องทางติดตามข่าวสารการดำเนินการโครงการ

ติดตามข่าวสารการพัฒนา
ระบบขนส่งมวลชนทางราง กับ **Mr. M-MAP 2**
อย่าลืมกด **Like** กด **Share**
ให้ด้วยนะครับ



เว็บไซต์
www.m-map2thailand.com



แฟนเพจ
แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน
M-MAP 2

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)

admin@dtl.go.th



<https://www.m-map2thailand.com/>



แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน

ประโยชน์ของ Railway Demand Forecast Model



กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางราง



ด้านการวางแผนและกำหนดนโยบาย

การลงทุนในระบบรางเป็นการลงทุนที่มีต้นทุนสูง ทำให้การวางแผน
ระบบรางจำเป็นต้องมีความรอบคอบ รัดกุม และตรงตามความต้องการ
เดินทางของประชาชนมากที่สุด เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จาก
เงินลงทุนภาครัฐสูงสุด



ด้านการให้บริการประชาชน

เป็นแบบจำลองเฉพาะสำหรับคาดการณ์ความต้องการ
เดินทางด้วยระบบรางของประชาชนในกรุงเทพมหานคร
และปริมณฑล ที่ถูกออกแบบมาให้มีความแม่นยำสูง
ทำให้สามารถวางแผนการก่อสร้าง เช่น แนวเส้นทาง
รูปแบบ/ตำแหน่ง/ขนาดของสถานี และในส่วนของการให้บริการ
เช่น จำนวนผู้โดยสาร ความถี่ในการให้บริการในแต่ละช่วงเวลา
ราคาค่าโดยสาร ที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของ
ประชาชนผู้ใช้บริการได้อย่างแท้จริง



โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)

admin@dtl.go.th



www.m-map2thailand.com



แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน M-MAP 2



2

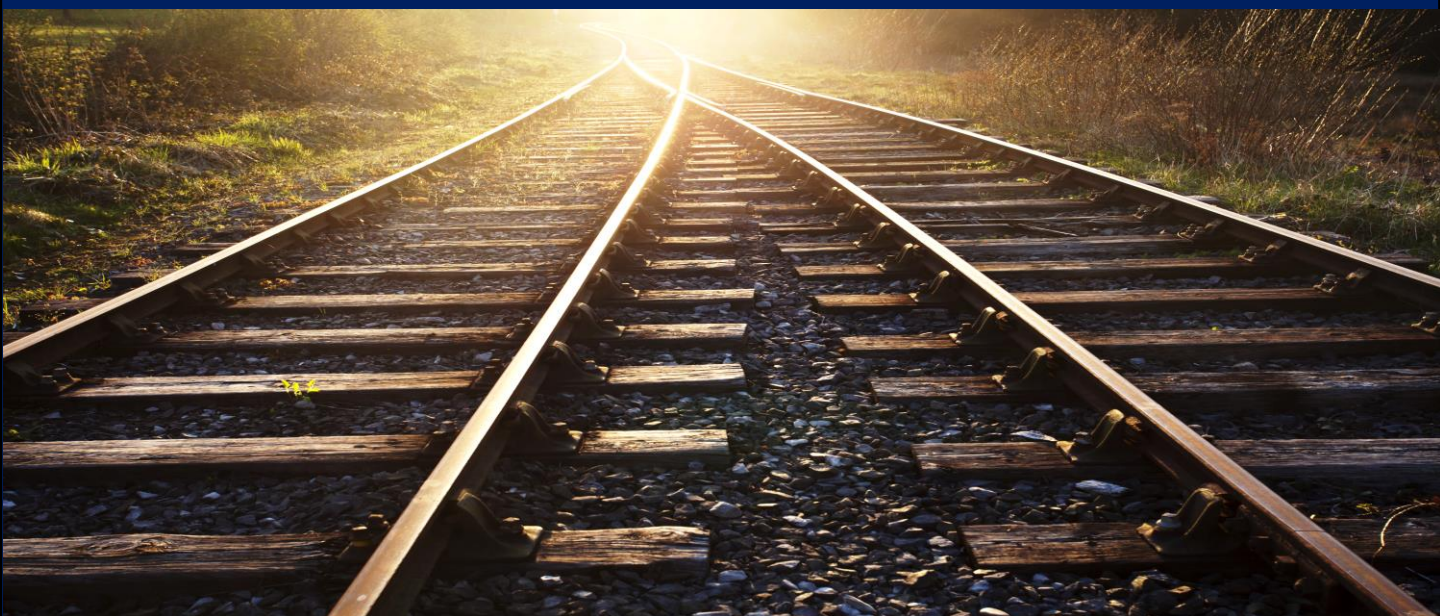
โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ
ให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่ง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ





จากยุทธศาสตร์ชาติ นโยบาย และแผนการพัฒนา
ด้านคมนาคมของประเทศ รวมทั้งปัญหาจากการ
ให้บริการรถไฟทั้งในด้านความตรงต่อเวลา
ความสะดวกสบาย และความปลอดภัย สะท้อนถึง
ความพร้อมของโครงข่ายทางรถไฟ และโครงสร้าง
พื้นฐานที่รองรับ รวมถึงหัวรถจักรหรือแคร่บรรทุก
สินค้า อุปกรณ์ยกขนต่าง ๆ ที่ไม่เพียงพอ หรือมี
สภาพทรุดโทรม ส่งผลต่อความมั่นใจในการใช้
บริการของภาคเอกชนและผู้ใช้บริการ

โดยกรมการขนส่งทางราง ในฐานะหน่วยงานที่มี
ภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายยุทธศาสตร์
แผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง วางแผน
โครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของ
ประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้ง
ประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศ
เพื่อนบ้าน จึงดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการ
พัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยง
พื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลาย
รูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP)



โดยมีการทบทวน สำรวจ รวบรวมข้อมูลผลการศึกษาและการดำเนินงานของ แผนงาน/โครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และได้ดำเนินการมีส่วนร่วมกับองค์กรภาค ธุรกิจ ผู้ประกอบการขนส่ง และแหล่งอุตสาหกรรม/นิคมอุตสาหกรรม เพื่อรวบรวม ความต้องการขนส่งทางรถไฟ ปัญหา/อุปสรรคในการใช้บริการขนส่งทางรถไฟ และข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางรางในอนาคต เพื่อใช้ในการ จัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและ รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อที่สอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งโครงการดังกล่าว เป็นการจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ ให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่อง รถ ราง เรือ และอากาศ เพื่อมุ่งหวังให้การขนส่งทางรางเป็นระบบขนส่งหลักของ ประเทศ ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการให้บริการขนส่งสินค้า ตลอดจนส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้น รวมถึงสนับสนุนการ ขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ การกระจายโอกาสการพัฒนา ความเจริญสู่ระดับ จังหวัดและภูมิภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

3

การดำเนินงานความร่วมมือ ระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับระบบราง





ไทย – เยอรมัน



กระทรวงคมนาคมของไทยและเยอรมนี ได้มีการลงนามในข้อตกลงขยายระยะเวลาร่วมประกาศเจตจำนง (JDI) ว่าด้วยความร่วมมือในการพัฒนาทางรถไฟในประเทศไทย เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2564 โดยขยายเวลา JDI 2 ครั้ง นับตั้งแต่ลงนามครั้งแรกเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน ค.ศ. 2559 ซึ่งความร่วมมือทวิภาคีภายใต้ JDI ได้นำไปสู่ความคิดริเริ่มที่มีแนวโน้มดีหลายประการ รวมถึงการจัดตั้งสมาคมระบบรางเยอรมัน – ไทย (German – Thai Railway Association: GTRA) ตลอดจนความร่วมมือทางวิชาการระหว่างมหาวิทยาลัยของไทยและเยอรมนี โดยทั้งสองฝ่ายจะร่วมแบ่งปันประสบการณ์ รวมถึงการแลกเปลี่ยนให้ความรู้และฝึกอบรมในทุกๆระดับ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบรถไฟในประเทศไทย ให้ประเทศไทยเป็นแหล่งซ่อมสร้าง แหล่งผลิต และแหล่งรวมวิทยาการระบบรางที่เป็นรูปธรรมภายใต้นโยบาย Thai First เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมระบบรางในประเทศไทยในอนาคตอันใกล้ต่อไป



ไทย – ญี่ปุ่น



กระทรวงคมนาคม (คค.) แห่งราชอาณาจักรไทย และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure Transport and Tourism : MLIT) ประเทศญี่ปุ่น ได้ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนา ระบบรางระหว่างไทย – ญี่ปุ่น (Memorandum of Cooperation : MOC) เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2558 ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น เพื่อพัฒนารถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ โดยในคราวประชุมระดับรัฐมนตรีด้านคมนาคม ระหว่างไทย- ญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2561 ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น ฝ่ายไทยได้ขอให้ฝ่าย ญี่ปุ่นพิจารณาความเป็นไปได้ในการหาแนวทางเพื่อลดต้นทุนโครงการให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้นโดยมอบหมายให้คณะทำงานทั้ง 2 ฝ่ายหารือในรายละเอียดร่วมกัน



ซึ่งคณะทำงานระหว่างไทย – ญี่ปุ่น ได้หารือเพื่อพิจารณาการประมาณการความต้องการ การปรับปรุงแนวเส้นทาง และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ โดยฝ่ายญี่ปุ่นได้นำเสนอผลการศึกษาแนวทางเพื่อลดต้นทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ปัจจุบันฝ่ายญี่ปุ่นได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และการเงินของโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ในปีงบประมาณ 2566 แล้วเสร็จ ทั้งนี้ การเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ จะช่วยเติมเต็มโครงข่ายการคมนาคมในภาคเหนือ ให้รถไฟเป็นทางเลือกหลักในการเดินทางที่รวดเร็วและปลอดภัย และเกิดการพัฒนาเมืองตามแนวเส้นทาง ทั้งยังช่วยลดการสร้างก๊าซเรือนกระจกเนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้า





ไทย – จีน



รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบรางซึ่งเป็นการขนส่งแห่งอนาคต เนื่องจากในปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟเป็นทางเลือกที่คุ้มค่า สามารถลดต้นทุนทั้งด้านเวลา และค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ รวมถึงเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืนที่จะช่วยสร้างศักยภาพและโอกาสใหม่ทางการค้า การลงทุน ที่จะนำมาสู่การขยายตัวทางเศรษฐกิจในท้ายที่สุด รัฐบาลจึงได้อนุมัติให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย – จีน ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา มาตั้งแต่ปี 2560 โดยในการดำเนินโครงการดังกล่าวประเทศไทยจะเป็นผู้ลงทุนโครงการ 100% ฝ่ายไทยจะเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา ส่วนฝ่ายจีนจะดำเนินการออกแบบ ควบคุมงาน และติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล การที่ฝ่ายไทยลงทุนเองจะช่วยให้ประเทศไทยสามารถกำหนด ยุทธศาสตร์ เช่น



มีอิสระในการกำหนดแผนในการเดินรถ (Operation)



ไม่เสียสิทธิ์การใช้พื้นที่ข้างทาง



สามารถกำหนดให้พนักงานขับรถไฟ และพนักงานในศูนย์ซ่อมบำรุง ทั้งหมดเป็นชาวไทยได้ตั้งแต่วันแรกที่เปิดให้บริการเดินรถ



สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย – จีน จะเป็นการก่อสร้างในรูปแบบทางคู่ตลอดเส้นทาง ระยะทางรวม 253 กิโลเมตร ใช้รถรุ่น CR300 สามารถรองรับความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นการลงทุนขนาดใหญ่และใช้ระบบเทคโนโลยีขั้นสูงที่ประเทศไทยไม่เคยมีมาก่อน ในการดำเนินโครงการที่ผ่านมาจึงมีปัญหาและอุปสรรคหลายประการ เช่น ปัญหาการเวนคืนที่ดิน และปัญหาการลงนามสัญญา 2.3 (งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร) นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้กำหนดนโยบายให้เร่งรัดผลักดันการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากเล็งเห็นถึงความสำคัญของโครงการเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟเพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งระหว่างประเทศ และถือเป็นหัวใจหลักของการพัฒนาในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาคที่ยั่งยืน และช่วยเพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพระบบโลจิสติกส์ไทยให้ก้าวหน้าที่จะช่วยขับเคลื่อนสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน

โครงการดังกล่าวจะมีส่วนช่วยในการสร้างงานสร้างอาชีพให้แก่ประเทศ ทั้งนี้ ในการดำเนินโครงการของฝ่ายไทยต้องดำเนินการตามขั้นตอนและกฎหมาย ตั้งแต่ ขั้นตอนการเสนอโครงการ การเสนอรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม การเสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการ การเวนคืนที่ดิน และการก่อสร้าง ที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายไม่น้อยกว่า 15 ฉบับ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินโครงการเป็นไปอย่างโปร่งใส และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและประเทศ ซึ่งการดำเนินการก่อสร้างโดยใช้ระเบียบกฎหมายของประเทศไทยถือเป็นส่วนสำคัญที่สามารถกำหนดให้ใช้วัสดุอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศมากกว่า ร้อยละ 95 ซึ่งจะทำให้เกิดเป็นเศรษฐกิจหมุนเวียนภายในประเทศ

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงความสำคัญของโครงการเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟ ระหว่างไทย ลาว และจีน เนื่องจากในปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟเป็นทางเลือกใหม่ที่คุ้มค่า สามารถลดต้นทุน ทั้งด้านเวลาและค่าใช้จ่ายในการส่งออกสินค้าผ่านรถไฟจากไทยไปจีนยิ่งขึ้น จึงได้จัดตั้งทีมประเทศไทย (Team Thailand) ตามที่นายกรัฐมนตรี ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน โดยมีรองนายกฯ อนุทิน เป็นประธานกรรมการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ในองค์ประกอบ เพื่อหารือการเชื่อมโยงรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศไทย โดยได้เห็นชอบแผนการเชื่อมต่อ เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าเปิดให้บริการในปี 2569 โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย คาดว่าเสนอคณะรัฐมนตรีในปี 2566 และจะเปิดให้บริการในปี 2572



โครงการรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคายปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในปี 2566 คาดว่าเปิดให้บริการในปี 2569 รวมถึงการก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ การพัฒนาสถานีหนองคายในระยะเร่งด่วน และระยะยาวในการพัฒนาพื้นที่ย่านนาทา รวมถึงส่งทีมประเทศไทยลงพื้นที่สำรวจโครงการเชื่อมต่อทางรถไฟ ช่วงหนองคาย – เวียงจันทน์ ตามที่กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอิทธิรัฐ รัตนเศรษฐ) นำหน้าที่หัวหน้าคณะผู้แทนฝ่ายไทย เข้าร่วมประชุมหารือกับรัฐมนตรีโยธาธิการและขนส่ง หัวหน้าคณะผู้แทนฝ่ายลาว เพื่อหาแนวทางการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันตกของประเทศจีน มายัง สปป.ลาว และประเทศไทย ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าตลอดเส้นทางเมื่อเกิดการเชื่อมต่อโครงข่ายระหว่างสามประเทศ รวมทั้งมีเป้าหมายหลักในการยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน เสริมสร้างความแข็งแกร่งของห่วงโซ่อุปทาน เพื่อการฟื้นฟูเศรษฐกิจที่เข้มแข็งและยั่งยืน ส่งเสริมความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจและความเชื่อมโยงทางคมนาคม ตลอดจนส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างประชาชนทั้งสามประเทศต่อไป



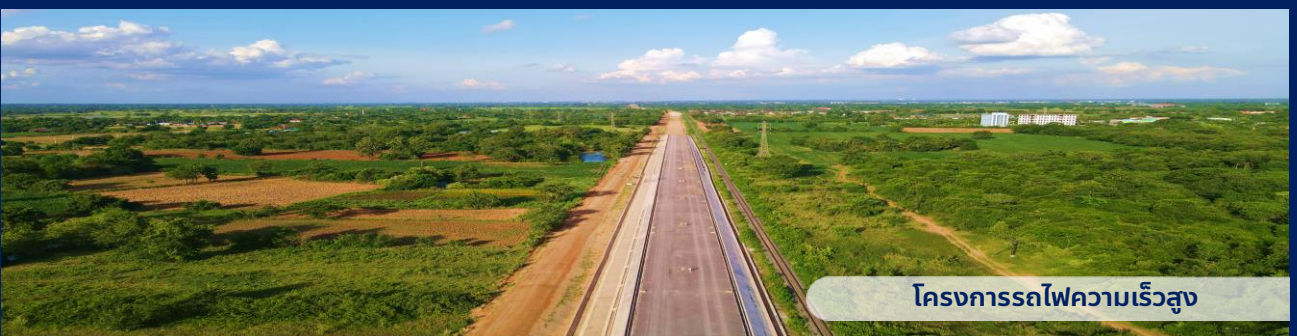
4

ติดตามและประเมินผลโครงการพัฒนาระบบรางในพื้นที่ ในขั้นตอนการก่อสร้างและการเปิดการเดินรถ





กรมการขนส่งทางราง ดำเนินการติดตามและประเมินผลแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง กำกับ ติดตาม วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรค ประเมินผลการดำเนินงาน เพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาลงสู่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยสามารถแบ่งการกำกับ ติดตาม แผนงาน/โครงการ ตามประเภทของการพัฒนา ได้แก่ การพัฒนารถไฟระหว่างเมือง ประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้าทางคู่และทางสายใหม่ และโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง และการพัฒนารถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล





1

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางสายใหม่



1.1 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่

✓ ก่อสร้างแล้วเสร็จ 1 โครงการ ได้แก่

 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

ระยะทาง 84 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2565





อยู่ระหว่างก่อสร้าง 4 โครงการ ได้แก่

1 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมวกะเหมา-ชุมทางถนนจิระ

ระยะทาง 132 กิโลเมตร จะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2569 แบ่งเป็น 3 สัญญา ดังนี้

1. สัญญาที่ 1 มวกะเหมา-คลองขนานจิตร

มีความก้าวหน้า คิดเป็นร้อยละ 95.72

2. สัญญาที่ 2 คลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ

อยู่ระหว่างปรับปรุงข้อมูลเพื่อเตรียมนำเสนอบอ้อนุมัติดำเนินโครงการ

3. สัญญาที่ 3 อุโมงค์รถไฟ

มีความก้าวหน้า คิดเป็นร้อยละ 94.967





2 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ

ระยะทาง 145 กิโลเมตร จะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2567 แบ่งเป็น 2 สัญญา ดังนี้

1. สัญญาที่ 1 บ้านกล้วย-โคกกระเทียม

มีความก้าวหน้า คิดเป็นร้อยละ 82.45



2. สัญญาที่ 2 ท่าแค-ปากน้ำโพ

มีความก้าวหน้า คิดเป็นร้อยละ 76.33



3 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน

ระยะทาง 169 กิโลเมตร จะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2566 แบ่งเป็น 2 สัญญา ดังนี้

1. สัญญาที่ 1 นครปฐม-หนองปลาไหล

มีความก้าวหน้า คิดเป็นร้อยละ 97.165



2. สัญญาที่ 2 หนองปลาไหล-หัวหิน

มีความก้าวหน้า คิดเป็นร้อยละ 95.599



4 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร

ระยะทาง 167 กิโลเมตร จะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2566 แบ่งเป็น 2 สัญญา ดังนี้

1. สัญญาที่ 1 ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย 2. สัญญาที่ 2 บางสะพานน้อย - ชุมพร

มีความก้าวหน้า คิดเป็นร้อยละ 91.494

มีความก้าวหน้า คิดเป็นร้อยละ 94.408



1.2 โครงการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่

จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

โครงการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

ระยะทาง 322 กิโลเมตร คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2571

โครงการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

ระยะทาง 355 กิโลเมตร คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2569

ปัจจุบันในปี 2565 มีโครงข่ายรถไฟทางคู่ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ

ระยะทาง 627 กิโลเมตร ซึ่งเมื่อโครงการรถไฟทางคู่ทั้ง 3 โครงการ ได้แก่

- 1) ช่วงนครปฐม-หัวหิน
- 2) ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ที่กำลังจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2566
- 3) ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ที่คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2567

จะทำให้โครงข่ายรถไฟทางคู่เพิ่มขึ้นเป็น 1,108 กิโลเมตร

2

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

ระยะทาง 22.50 กิโลเมตร มีความก้าวหน้างานโยธา

คิดเป็นร้อยละ 99.00 คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2568



โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว – สำโรง

ระยะทาง 30.40 กิโลเมตร มีความก้าวหน้าโดยรวม คิดเป็นร้อยละ 98.55 แบ่งเป็นงานโยธา คิดเป็นร้อยละ 98.54 และงานระบบไฟฟ้าและเดินรถ คิดเป็นร้อยละ 98.57 คาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนมิถุนายน 2566



โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี

ระยะทาง 34.50 กิโลเมตร มีความก้าวหน้าโดยรวม คิดเป็นร้อยละ 95.56 แบ่งเป็นงานโยธา คิดเป็นร้อยละ 95.37 และงานระบบไฟฟ้าและเดินรถ คิดเป็นร้อยละ 95.70 คาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนกรกฎาคม 2566





โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

ระยะทาง 23.60 กิโลเมตร อยู่ในช่วงเริ่มต้นงานก่อสร้าง

โดยมีความก้าวหน้างานโยธา คิดเป็นร้อยละ 7.73



5

ผลการดำเนินงานตามแผนเพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าทางรถไฟ





กรมการขนส่งทางรางได้มีส่วนผลักดันในการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า โดยการดำเนินโครงการ/แผนงาน ซึ่งแบ่งเป็น 3 ส่วน ได้แก่



การพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยง (โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ)



การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ (โครงการศึกษาการกำกับการใช้ประโยชน์รางและจัดทำกฎระเบียบเพื่อรองรับการขนส่งทางรางในเส้นทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ และโครงการศึกษาและจัดทำระบบประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงานการขนส่งทางรางในแต่ละสายทางของประเทศ)



การกำกับติดตามแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ทั้งนี้ ขร. ได้ดำเนินการกำกับติดตามแก้ไขปัญหาลุทธิพลในการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และเสนอแนวทางการแก้ไขในกลุ่มสินค้าหลักที่มีผลต่อค่าคาดการณ์ในการกำกับติดตามแก้ไขปัญหาลุทธิพลในการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟ อาทิเช่น ควรมีระบบติดตามความเคลื่อนไหว เพื่อสามารถประเมินและคาดการณ์ระยะเวลาล่วงหน้าได้โดยประมาณ ควรเร่งรัดการก่อสร้างทางคู่ให้แล้วเสร็จตามแผนงาน ติดตามผลการดำเนินงานเพื่อรักษาฐานลูกค้าเก่า และหาลูกค้าใหม่ หาพันธมิตรร่วมในการขนส่งสินค้าต่อเนื่องตั้งแต่ต้นทาง – ปลายทาง และการพัฒนาและการบริหารจัดการ CY ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางราง มีปริมาณที่เพิ่มขึ้นและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น





6

การประสานงานและร่วมมือกับสถาบันวิจัย สถาบันการศึกษา
ภาคอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
กับระบบการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ
เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศ
ให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้ หรือพัฒนานวัตกรรม
ที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง





กรมการขนส่งทางรางดำเนินการสนับสนุนการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) หรือ สกท. โดยการเป็นหน่วยงานสนับสนุนหลักในการจัดเตรียมเอกสารประกอบการจัดตั้ง สกท. ทั้งทางด้านการสรรหาคณะกรรมการสถาบันฯ ผู้อำนวยการสถาบันฯ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ สกท. ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

-  **1 จัดทำยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีระบบรางของประเทศ** เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา
-  **2 วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง** รวมทั้งสร้างนวัตกรรมเกี่ยวกับระบบราง และ ร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเพื่อนำงานวิจัยและนวัตกรรมไปใช้ประโยชน์
-  **3 วิจัยและพัฒนามาตรฐานระบบรางและระบบการทดสอบด้านระบบราง** ดำเนินการทดสอบด้านระบบราง และรับรองมาตรฐานและประเมินคุณภาพสำหรับใช้ประกอบการยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง

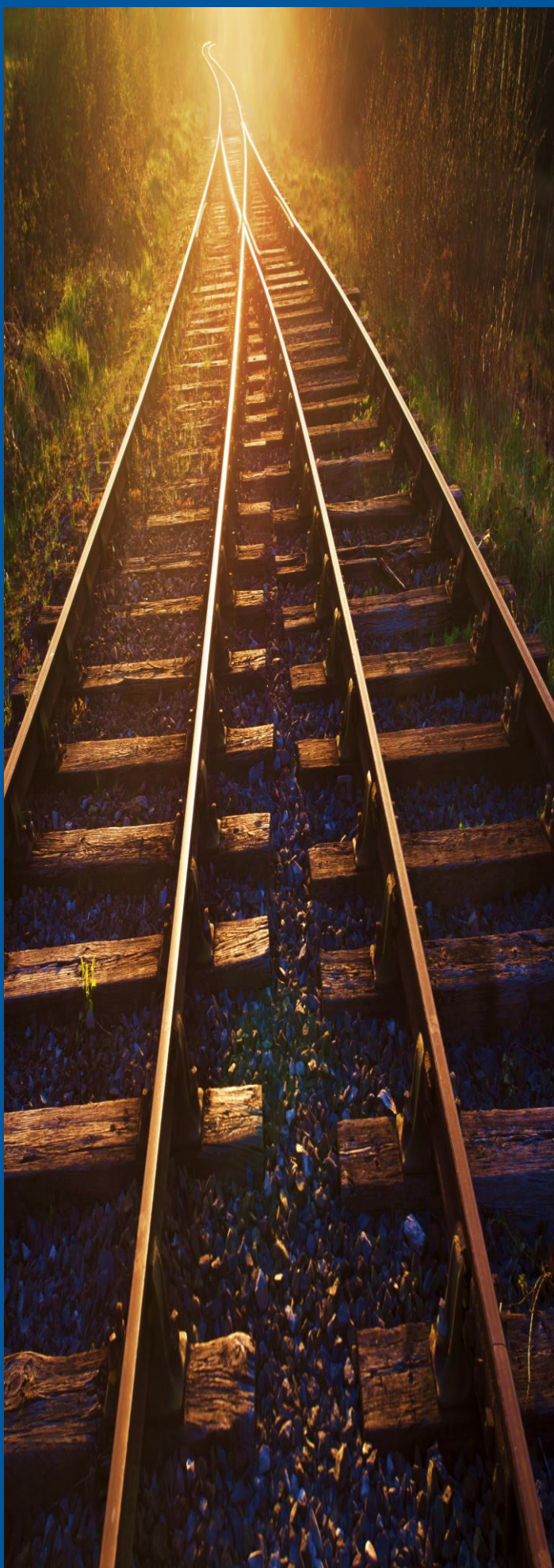




- 4**  **ร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ** ด้านการวิจัยและนวัตกรรมและการรับ แลกเปลี่ยน ถ่ายทอด และพัฒนา เทคโนโลยีระบบราง และเป็นศูนย์กลางในการรับ แลกเปลี่ยน และ ถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง
- 5**  **พัฒนาบุคลากรด้านระบบรางและจัดให้มีการฝึกอบรม** เพื่อให้การรับรอง ความรู้และทักษะให้แก่บุคลากรด้านระบบราง
- 6**  **จัดทำฐานข้อมูลด้านเทคโนโลยีระบบราง** เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับ งานวิจัยและนวัตกรรม หน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง กับเทคโนโลยีระบบรางเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศ ให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้ และพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริม ขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางรางไทย รวมถึง เกิดการจ้างแรงงานของไทยเพื่อมาทำงานด้านระบบขนส่งทางราง มากขึ้น ลดการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ ส่งเสริมการพัฒนา ความรู้ ความสามารถแก่ประชาชนผ่านการให้ทุนวิจัย และการให้บริการ วิชาการต่างๆ และเป็นการบูรณาการการวิจัยและเทคโนโลยีระบบราง ระหว่างประเทศ ทำให้สามารถตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลง ด้านเทคโนโลยีระบบรางได้อย่างรวดเร็ว



ด้านพัฒนามาตรฐาน
และกำกับดูแลการขนส่งทางราง
ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล





เป้าหมาย

พัฒนาการขนส่งทางรางของประเทศให้มีกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานเดียวกัน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่มีความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ การขนส่งทางรางมีมาตรฐานทางด้านความปลอดภัยเป็นระบบสากลเดียวกันทั่วประเทศ





ผลการดำเนินงาน

**1**

ศึกษาวิเคราะห์ ประเภท และคุณลักษณะของรถขนส่งทางราง
ให้สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง





กรมการขนส่งทางราง มีแนวทางในการเร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด 1 เมตรและรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อน ที่สอดคล้องการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ระยะยาว รวมถึงการสร้างระบบนิเวศด้านการวิจัยและนวัตกรรม เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้วยการปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติมมาตรการและปัจจัยเอื้อให้เกิดความสามารถของผู้ประกอบการที่เป็นกลไกสำคัญต่อการขับเคลื่อนประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานให้เอื้อต่อการคิดค้น การสร้างสรรค์สิ่งประดิษฐ์และนวัตกรรมใหม่

บร. จึงได้ดำเนินการศึกษาเพื่อกำหนดคุณลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์ เพื่อนำผลการศึกษาโครงการศึกษาวิเคราะห์ ประเภท และคุณลักษณะของรถขนส่งทางราง มาใช้ให้สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง เตรียมความพร้อมในการกำกับดูแลด้านรถขนส่งทางราง เช่น เตรียมความพร้อมในเรื่องการจดทะเบียนรถขนส่งทางราง การตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง เป็นต้น รวมถึงนำฐานข้อมูลรถขนส่งทางราง ซึ่งประกอบด้วยคุณลักษณะของรถขนส่งทางรางที่มีการใช้งานในปัจจุบัน มาใช้เป็นข้อมูลในการต่อยอดการวิจัยวางแผนการผลิตชิ้นส่วน ฯลฯ พร้อมทั้งเป็นการร่างกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดคุณลักษณะของรถขนส่งทางราง ซึ่งออกตามความในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการบังคับใช้ให้รถขนส่งทางรางที่มีการใช้งานในประเทศไทยต้องจดทะเบียนรถขนส่งทางราง เพื่อให้กรมการขนส่งทางรางสามารถตรวจสอบมาตรฐานและการซ่อมบำรุงรถขนส่งทางรางได้ ซึ่งจะส่งผลให้รถขนส่งทางรางที่มีการใช้งานในประเทศไทยมีความปลอดภัย





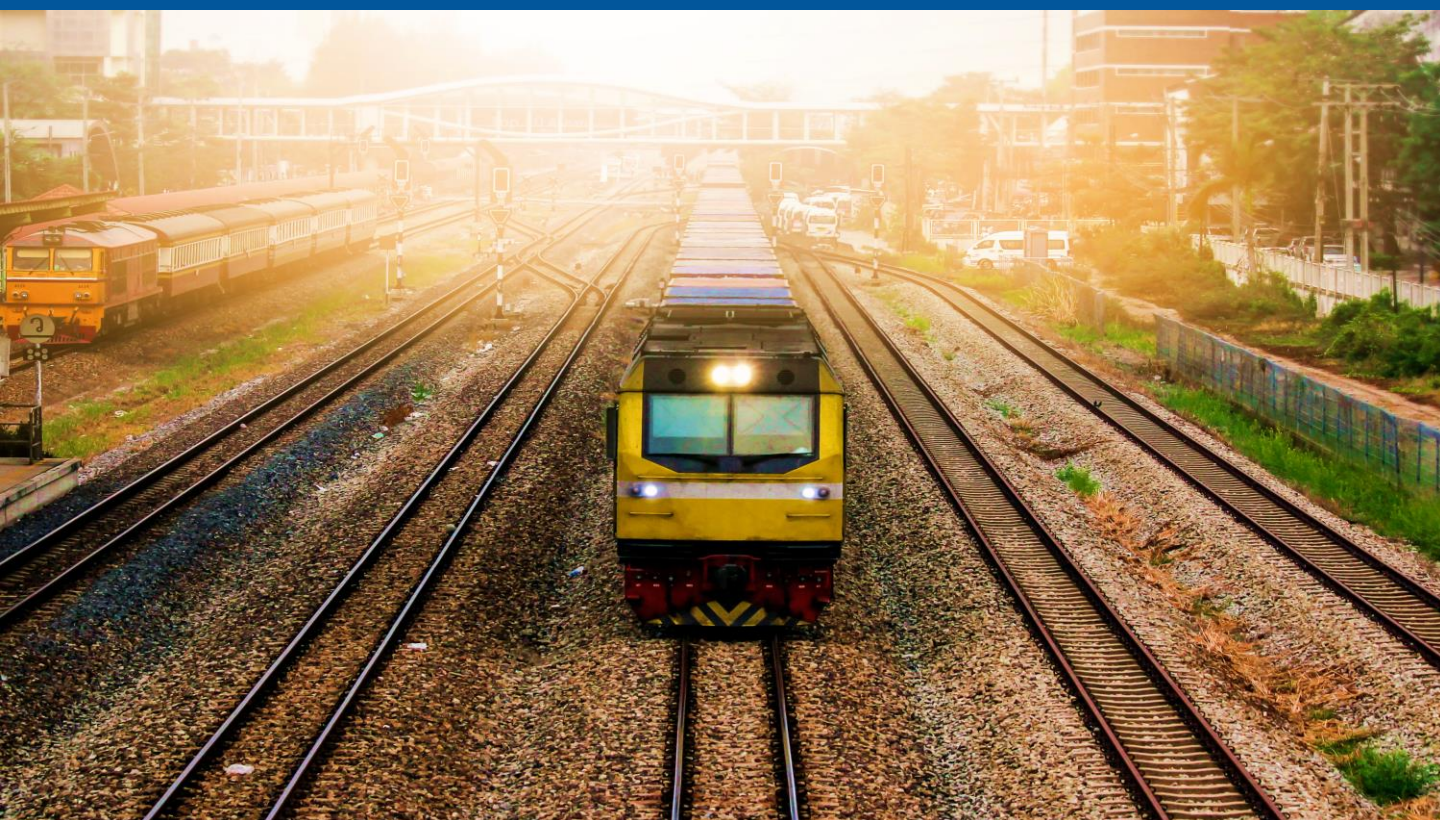
2

ศึกษาการพัฒนาระบบกำกับดูแลความปลอดภัย และความมั่นคงของการขนส่งทางราง





ตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564 ยุทธศาสตร์ที่ 22 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง มีการกำหนดกลยุทธ์ในการปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลความปลอดภัยของการขนส่ง มีแผนงานเกี่ยวกับการจัดทำหลักเกณฑ์และแนวทางการพิจารณาเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของการขนส่งทางราง การจัดทำกระบวนการงานด้านการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการขนส่งทางราง และการปรับปรุง/พัฒนากระบวนการงานด้านการกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่งทางราง ซึ่งความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่งจะส่งผลไปถึงความน่าเชื่อถือของระบบขนส่ง และการจัดสรรทรัพยากรและงบประมาณในการแก้ไขปัญหาของภาครัฐ





“ ดังนั้น มาตรการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย การเตรียมการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยง และการเตรียมความพร้อมเมื่อเกิดเหตุ จึงเป็นสิ่งที่ต้องเร่งพัฒนา เพื่อยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงในระบบขนส่งทางรางของประเทศ ”

ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีข้อกำหนดมาตรฐานกลางกำกับไว้ ด้วยเหตุนี้ กรมการขนส่งทางรางจึงได้ดำเนินการศึกษาการพัฒนาระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงของการขนส่งทางราง โดยดำเนินการรวบรวม และศึกษาเชิงเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ มาตรฐาน กฎหมาย มาตรการ กระบวนการด้านกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและความมั่นคงของการขนส่งทางราง และนำมาจัดทำกระบวนการงานระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคง



ของการขนส่งทางรางของประเทศพร้อมแผนพัฒนาระยะต่างๆรวมทั้งจัดทำมาตรฐานของระบบมาตรการกำกับดูแลมาตรฐานที่กำหนด จัดทำร่างข้อบังคับทางกฎหมายลำดับต่างๆ สำหรับผลักดันแผนปฏิบัติการของหน่วยงาน เพื่อนำมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงของการขนส่งทางรางไปสู่การปฏิบัติ ทั้งในระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว

ซึ่งเมื่อได้ผลการศึกษามาแล้ว กรมการขนส่งทางรางจะนำกระบวนการงานระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงดังกล่าว พร้อมแผนพัฒนาระยะต่างๆ มาใช้ในการกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงของหน่วยงานผู้ให้บริการระบบราง รวมทั้งนำมาตรฐานความปลอดภัยของการขนส่งทางรางในด้านต่างๆ มาประกาศใช้ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ประโยชน์ในการดำเนินงานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ซึ่งจะมีการติดตามประเมินความเสี่ยงด้านความมั่นคงของการขนส่งทางราง และกำหนดแนวทางในการป้องกันและลดความเสี่ยงดังกล่าว ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้บริการระบบรางได้รับความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้งานระบบขนส่งทางรางของไทย และเป็นการลดลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ / อุบัติภัยที่อาจเกิดขึ้น ให้กับหน่วยงานผู้ให้บริการระบบราง



3

ศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุ จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ





นโยบายของรัฐบาลได้มุ่งเน้นให้ความสำคัญในการลดอุบัติเหตุดังกล่าว โดยการสนับสนุนการขนส่งทางรางที่มีความปลอดภัยให้เป็นระบบขนส่งหลักของประเทศเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งสอดคล้องตามยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 – 2580) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ภายใต้แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางโดยเร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด 1 เมตรและรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อนที่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า



เช่นเดียวกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เป้าหมายที่ 2 ได้มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ จากร้อยละ 1.4 เป็นร้อยละ 4 ในปี 2564 ในส่วนของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 – 2564 ได้มีการกำหนดให้มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของการขนส่ง โดยมีเป้าหมายในการลดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนน และลดอุบัติเหตุร้ายแรงทางราง และได้แนวทางการคัดเลือกโครงการที่จะได้รับการสนับสนุน ได้แก่ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตราย การปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เป็นต้น





การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเพื่อให้ประชาชนสามารถเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปใช้ระบบขนส่งทางรางตามนโยบายของรัฐบาล จะสามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพในภาพรวม อย่างไรก็ตาม จะส่งผลให้มีจำนวนรถไฟที่ผ่านจุดตัดทางถนนและทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการพัฒนาในภาพรวมทั้งระบบโดยคำนึงถึงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ



ปัจจุบันมีจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

ทั่วประเทศทั้งสิ้น **2,684** แห่ง แบ่งเป็น



จุดตัดต่างระดับ **406** แห่ง



จุดเสมอระดับ **2,278** แห่ง



จุดตัดเสมอระดับที่ได้รับอนุญาต
มีจำนวน **1,657** แห่ง



จุดตัดเสมอระดับประเภท
ทางลัดผ่าน จำนวน **621** แห่ง



ทั้งนี้ จากสถิติในช่วงระหว่างปีงบประมาณ 2558 – 2562 พบว่า



มีอุบัติเหตุจุดตัด
ทางถนนและทางรถไฟ
เกิดขึ้น **383** ครั้ง



มีผู้เสียชีวิต
138 ราย



มีผู้บาดเจ็บ
371 ราย

โดยในกรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ส่งผลให้รถจักรหรือรถดีเซลรางได้รับความเสียหายและตกราง ส่งผลกระทบต่อการเดินรถเนื่องจากต้องปิดซ่อมแซมทางรถไฟที่ได้รับความเสียหาย และเก็บกู้รถที่ตกราง ส่งผลกระทบต่อการให้บริการผู้โดยสารและสินค้าในภาพรวมของประเทศ ซึ่งสร้างความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน และงบประมาณภาครัฐ และความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟจะเพิ่มสูงขึ้น หากมีการพัฒนาระบบโครงข่ายระบบรางมากขึ้นตามที่กล่าวข้างต้น



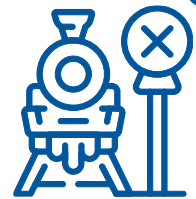
กรมการขนส่งทางราง จึงเริ่มดำเนินการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและ**ทางรถไฟ** เพื่อกำหนดมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟของประเทศ พร้อมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟให้มีกายภาพที่เหมาะสม โดยแบ่งเป็นระยะดำเนินการเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว ตลอดจนศึกษาแนวทางการประกาศหรือปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาล นโยบายของกระทรวงคมนาคม และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมโดยมีการดำเนินการ ดังนี้

1



ศึกษาสาเหตุ ตลอดจนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่ผ่านมา และศึกษาการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและทางรถไฟ ที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟอย่างยั่งยืน

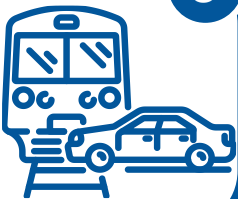
2



จัดทำแผนแม่บทด้านการพัฒนาการขนส่งทางราง ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยเสนอปัญหาที่พบ แนวทางการแก้ไขและปรับปรุงพัฒนาจุดตัดทั่วประเทศ แบ่งระยะเวลาดำเนินการออกเป็นระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว

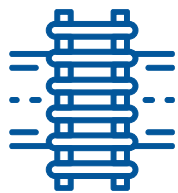


3



จัดทำแผนปฏิบัติการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟในระยะเร่งด่วน และออกแบบรายละเอียด การปรับปรุงกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟสำหรับจุดตัดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ หรือจุดตัดที่มีความเสี่ยงที่จะต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงไม่น้อยกว่า 34 แห่ง ที่สามารถนำไปปรับใช้ในการก่อสร้างได้ พร้อมทั้งประมาณราคา บประมาณค่าก่อสร้างและค่าอุปกรณ์จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ รวมถึงการนำเสนอ รูปแบบนวัตกรรม ที่ช่วยในการแก้ไขปัญหาลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

4



จัดทำมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ พร้อมทั้งจัดทำแนวทางการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุเชิงลึก มีระบบเก็บข้อมูลตลอดจนเครื่องมือและคู่มือในการสอบสวนอุบัติเหตุ มาใช้ประกอบในการศึกษากรณีเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ซึ่งจะให้เห็นแบบแผนปัญหาเชิงโครงสร้าง เพื่อให้เกิดกลไกการสอบสวน และการเก็บข้อมูลเชิงลึกต่อไป



5

จัดทำฐานข้อมูลทะเบียนประวัติจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ของจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศ

โดยอย่างน้อยประกอบด้วย ข้อมูลตำแหน่งพิกัดของจุดตัด หลักคิโลเมตร และ/หรือเสาโทรเลขใกล้เคียง สถานะของจุดตัด (ทางผ่านอนุญาต/ทางลักผ่าน) ประเภทของจุดตัด (เช่น ต่างระดับ/เสมอรระดับ - ประเภทเครื่องกั้น) ชนิดและความกว้างของผิวจราจร หน่วยงานเจ้าของถนน ปริมาณจราจร จำนวนขบวนรถไฟที่ผ่านบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ค่าคูณควบจราจร (Traffic Moment) สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ระยะเวลาดำเนินการตามแผนแม่บท ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

6

เสนอแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือแนวทางในการออกกฎหมายใหม่ เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

7

ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ส่งเสริมให้หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาร่วมพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟและกำหนดมาตรฐานต่างๆ ให้มีความหลากหลายและมีความยืดหยุ่นสอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่ รวมถึงประชาสัมพันธ์ปลูกฝังค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟให้ประชาชนสามารถรับรู้ สร้างความเข้าใจ และตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เพื่อการแก้ไขปัญหายั่งยืน

ซึ่งเมื่อศึกษาแล้วเสร็จจะนำแผนแม่บทด้านการพัฒนาการขนส่งทางราง ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และแผนปฏิบัติการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ในระยะเร่งด่วนเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อบอกหมายให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาดำเนินการตามแผน รวมทั้งนำมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานเจ้าของถนน เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมชลประทาน กระทรวงมหาดไทย เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาคัดตัดทางถนนและทางรถไฟต่อไป และนำแนวทาง การสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุเชิงลึก กรณีเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ มาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริง เพื่อเป็นแนวทางในการหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ จะมีการนำฐานข้อมูลจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และระบบแผนที่สารสนเทศ รวมทั้งแอปพลิเคชัน DRT Crossing มาใช้งานในการปรับปรุงและแก้ไข พร้อมทั้งบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ รวมถึงการแจ้งจุดตัดเพิ่มเติมหรือจุดตัดที่มีการชำรุดต่อไป





4

จัดทำมาตรฐานการขนส่งทางราง





ในปีงบประมาณ 2565 กรมการขนส่งทางรางได้ดำเนินการ

จัดทำ **มาตรฐานการขนส่งทางราง** จำนวน **10** มาตรฐาน มีรายละเอียดดังนี้



**มาตรฐานที่ดำเนินการแล้วเสร็จพร้อมที่จะมอบหมายให้หน่วยงาน
ผู้ให้บริการระบบขนส่งทางรางนำไปใช้ จำนวน 4 มาตรฐาน ได้แก่**

1

มาตรฐานระบบการจ่ายไฟฟ้ากระแสสลับ

คือ มาตรฐานเพื่อกำหนดใช้เป็นแนวทาง
การออกแบบ ติดตั้ง การทดสอบ และการ
ตรวจสอบ ของระบบการจ่ายไฟฟ้าสำหรับ
สถานีไฟฟ้าประธาน สถานีไฟฟ้าขับเคลื่อน
รวมถึงอุปกรณ์ของระบบจ่ายไฟฟ้า
กระแสสลับ สำหรับระบบรถไฟฟ้าสาย
ประธานในประเทศไทย



มาตรฐานระบบการจ่ายไฟฟ้ากระแสสลับ

Scan QR Code

ดาวน์โหลด

2

มาตรฐานรูปแบบการต่อหม้อแปลง สำหรับระบบไฟฟ้ากระแสสลับ คือ มาตรฐานที่ระบุข้อกำหนดของหม้อแปลงไฟฟ้ากำลังสำหรับโหลดขับเคลื่อน ที่ถูกใช้ในสถานีไฟฟ้าขับเคลื่อน หรือ ถูกใช้ตามเส้นทางเดินรถไฟเพื่อจ่ายกำลังให้กับระบบขับเคลื่อนแบบกระแสสลับ หรือ เพื่อจ่ายกำลังให้กับบริการเสริมต่าง ๆ สำหรับรถไฟสายประธานทุกเส้นทางใหม่ และเส้นทางเก่าที่ปรับปรุงเป็นระบบขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า



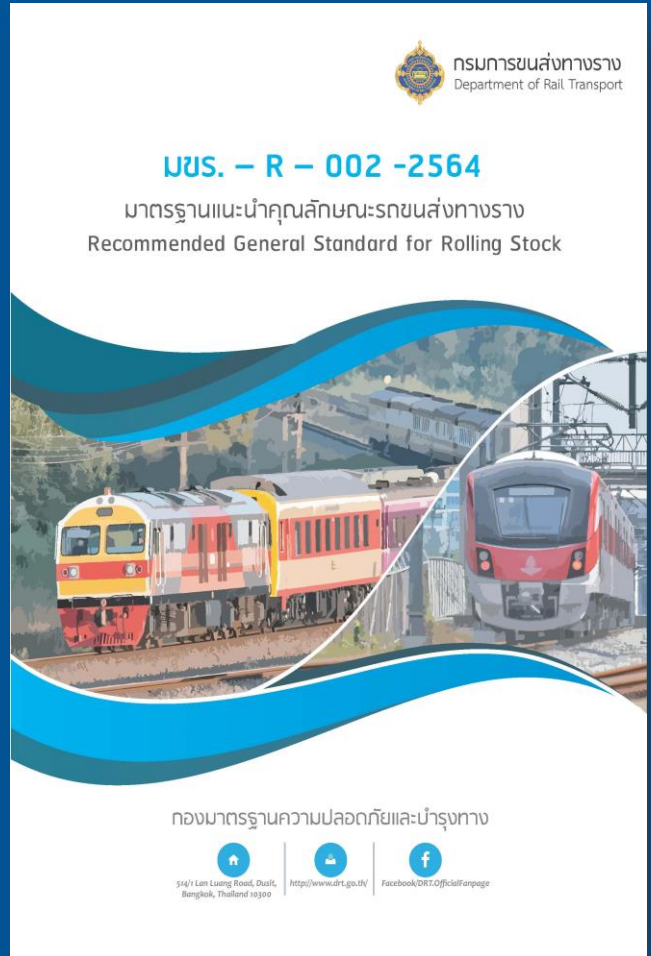
มาตรฐานรูปแบบการต่อหม้อแปลง สำหรับระบบไฟฟ้ากระแสสลับ

Scan QR Code

ดาวน์โหลด

3

มาตรฐานแนะนำคุณลักษณะรถขนส่งทางราง (Recommended General Standard for Rolling Stock) คือ มาตรฐานที่กำหนดข้อแนะนำคุณลักษณะรถขนส่งทางราง โดยระบุข้อแนะนำทางเทคนิคและมาตรฐานจากต่างประเทศ เพื่อใช้ซึ่งจะเป็นเพียงข้อแนะนำสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ต่อไป



มาตรฐานแนะนำคุณลักษณะรถขนส่งทางราง

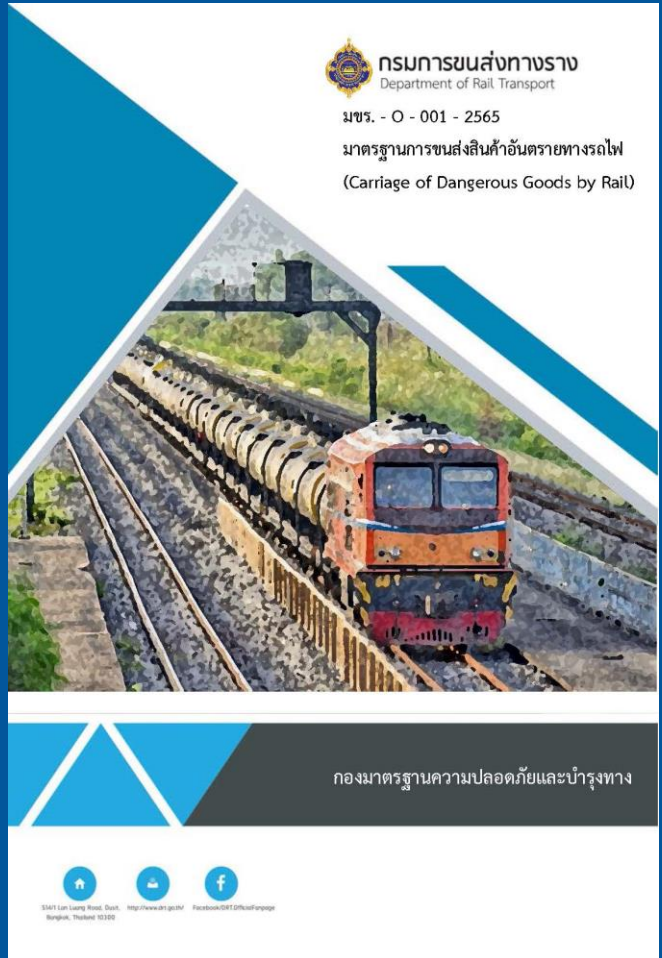
Scan QR Code

ดาวน์โหลด



4

มาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตรายทางรถไฟ (Carriage of Dangerous Goods by Rail) คือ มาตรฐานเพื่อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงาน ความรู้ความสามารถ ขั้นตอนวิธีการทำงาน รวมถึงเครื่องจักร วัสดุ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการทำงาน บนทางรถไฟในระบบรถไฟทางหลักในเขตเมือง



มาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตรายทางรถไฟ

Scan QR Code

ดาวน์โหลด



อยู่ระหว่างการพิจารณาเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดทำมาตรฐาน การขนส่งทางราง จำนวน 3 มาตรฐาน ได้แก่

1

มาตรฐานระบบป้องกันเหตุอันตรายของ
ขบวนรถโดยอัตโนมัติ (Automatic Train
Protection System) คือ มาตรฐานเพื่อใช้
กำหนดคุณลักษณะและคุณสมบัติพื้นฐาน
ของระบบป้องกันเหตุอันตรายของขบวน
รถโดยอัตโนมัติ ซึ่งเป็นส่วนประกอบของ
ระบบอาณัติสัญญาณบนขบวนรถไฟ
สำหรับทำหน้าที่แจ้งข้อมูลความเร็วสูงสุด
ที่อนุญาตในการเคลื่อนที่ และขอบเขตที่
อนุญาตให้รถไฟเคลื่อนที่ไปได้ให้กับ
พนักงานขับรถไฟผ่านทาง Driver
Machine Interface, DMI และป้องกันการ
ใช้ความเร็วเกินกำหนด หรือความเร็วเกินที่
ได้รับอนุญาต



มาตรฐานระบบป้องกันเหตุอันตรายของขบวนรถโดยอัตโนมัติ

Scan QR Code
ตามนี้โหลด



2

มาตรฐานการออกแบบโครงสร้างสำหรับรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า คือ มาตรฐานที่ระบุข้อกำหนดขั้นต่ำของโครงสร้างสำหรับรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บกด.) ที่ประกอบขึ้นจากเหล็กกล้าหรือวัสดุประเภทอื่น ๆ ด้วยวิธีการเชื่อมหรือข้อต่อทางกล โดยมาตรฐานได้ระบุแรงต่าง ๆ ที่กระทำต่อโครงสร้างของ บกด. การใช้งาน มาตรฐาน รวมถึงหลักการต่าง ๆ ที่ใช้ในการออกแบบ บกด. ดังกล่าว



มาตรฐานการออกแบบโครงสร้างสำหรับรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า

Scan QR Code

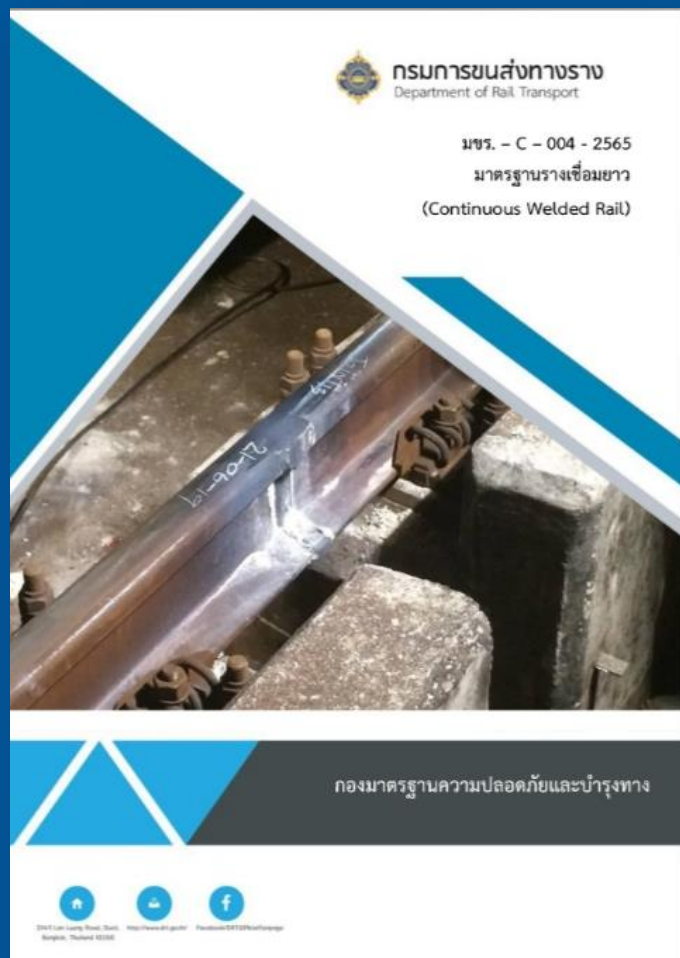
ดาวน์โหลด



3

มาตรฐานรางเชื่อมยาว (Continuous Welded Rail)

คือ มาตรฐานเพื่อกำหนดใช้เป็น
แนวทางในการวิเคราะห์และออกแบบ
ทางรถไฟที่ใช้รางเชื่อมยาว



Scan QR Code

ดาวน์โหลด

มาตรฐานรางเชื่อมยาว



อยู่ระหว่างการพิจารณาเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดทำมาตรฐาน การขนส่งทางราง จำนวน 2 มาตรฐาน ได้แก่

1

มาตรฐานระบบควบคุมอาณัติสัญญาณจากศูนย์กลางบนโครงข่ายสายประธาน (CENTRALIZED TRAFFIC CONTROL STANDARD FOR MAINLINE TRAIN)

คือ มาตรฐานในการใช้กำหนดคุณลักษณะและคุณสมบัติพื้นฐานของระบบบังคับ
สัมพัทธ์ซึ่งเป็นส่วนประกอบของระบบอาณัติสัญญาณควบคุมการเดินรถไฟ สำหรับ
ระบบรถไฟสายประธานในประเทศไทย

2

มาตรฐานระบบเฝ้าระวังและการควบคุมระยะไกล (SUPERVISORY CONTROL AND DATA ACQUISITION)

คือ มาตรฐานเพื่อกำหนดใช้เป็นแนวทางในการออกแบบ
กำหนดคุณสมบัติ ข้อกำหนดการทำงาน และการปฏิบัติงานให้กับระบบการควบคุม
กำกับดูแล และเก็บข้อมูล ที่ใช้ในระบบการจ่ายไฟฟ้ากระแสสลับให้แก่สถานีไฟฟ้า
ประธาน สถานีไฟฟ้าขับเคลื่อน รวมถึงอุปกรณ์ของระบบไฟฟ้า



อยู่ระหว่างการจัดทำร่างมาตรฐานการขนส่งทางราง จำนวน 1 มาตรฐาน ได้แก่

1

มาตรฐานองค์ประกอบทางรถไฟ (Track Components) คือ มาตรฐานที่ใช้ในการ
จำแนกและอธิบายรายละเอียดประเภทของทางรถไฟที่ใช้ในประเทศไทย



5

จัดทำร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
เพื่อเสนอตามกระบวนการจัดทำ
และก่อนตราออกเป็นกฎหมายบังคับใช้





พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... มีจุดมุ่งหมายสำคัญเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนากการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศ และในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์



เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2565 ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ซึ่งเสนอโดยคณะรัฐมนตรี (วาระที่ 1) ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิมีมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เนื่องจากเป็นการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีเอกภาพ และเป็นร่างกฎหมายที่จะช่วยคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการระบบขนส่งทางราง โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญ (วาระที่ 2) ซึ่งเมื่อหากพระราชบัญญัติประกาศใช้





ด้านกำกับดูแล
การขนส่งทางราง
ให้เป็นไปตามกฎหมาย





เป้าหมาย

กำกับดูแลกิจการการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบและมาตรฐาน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่ดี เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ประสิทธิผลของการขนส่งทางราง กำกับติดตามแก้ไขปัญหาอุปสรรค การคิดอัตราค่าโดยสารให้มีความเหมาะสม และเป็นธรรมกับผู้รับบริการ





ผลการดำเนินงาน

**1**

การศึกษาและจัดทำระบบประเมินประสิทธิภาพ
การดำเนินงานการขนส่งทางรางในแต่ละสายทางของประเทศ





กรมการขนส่งทางราง จัดตั้งขึ้นเพื่อกำหนดหน้าที่กำกับดูแลผู้ให้บริการระบบขนส่งทางราง ประกอบกับนโยบายรัฐบาลมุ่งเน้นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบราง เพื่อให้เกิดการใช้งานระบบรางเพิ่มมากขึ้น รวมทั้ง ต้องมีการใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องมีเครื่องมือในการกำกับ ติดตาม และ ประเมินผลประสิทธิภาพการดำเนินงานการขนส่งทางรางในแต่ละสายทางของประเทศ ขร. จึงได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำระบบประเมินประสิทธิภาพการดำเนินการขนส่งทางรางในแต่ละสายทางของประเทศ โดยมีการจัดทำตัวชี้วัดที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อใช้ในการกำกับติดตามระบบรางของประเทศไทยให้มีคุณภาพการบริการที่ดีและมีความปลอดภัย ซึ่ง**ตัวชี้วัดระดับหน่วยงานกำกับดูแลระบบขนส่งทางราง (Regulatory Indicator :RI) แบ่งเป็น 5 ด้าน** ได้แก่

- 1 ประสิทธิภาพของระบบ (System Scope)
- 2 ประสิทธิภาพด้านการบริการ (Customer-Centric Performance)
- 3 ประสิทธิภาพด้านการดำเนินงาน (Operational Performance)
- 4 ความปลอดภัยในการดำเนินงาน (Operational Safety)
- 5 ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)





รวมถึงการจัดทำระบบกำกับประเมินประสิทธิภาพระบบรางที่สามารถใช้งานได้ง่าย ไม่เพิ่มภาระแก่หน่วยงานที่ให้บริการระบบขนส่งทางราง โดยการเก็บข้อมูลในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและนำเสนอในรูปแบบแดชบอร์ด (Dashboard) เป็นสถิติ แผนภาพ หรือกราฟที่เข้าใจง่าย ทำให้กรมการขนส่งทางรางสามารถติดตาม กำกับ และรายงานต่อผู้บริหารกระทรวงคมนาคม เพื่อประกอบการตัดสินใจได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ทันสถานการณ์ ตอบโจทย์การพัฒนาประสิทธิภาพระบบรางไทยได้อย่างแท้จริง

ทั้งนี้ ในการดำเนินการศึกษาได้มีการจัดกิจกรรมประกวด **“สถานีดีพร้อม”** ภายใต้แนวคิด **“กรมรางสร้างสุข ด้วยคุณภาพดีพร้อม DRT creates happiness of stations”** เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการขนส่งทางรางสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาระบบรางให้เป็นแกนหลักในการเดินทางและการขนส่งของประเทศ ขณะเดียวกันเป็นการขานรับนโยบายของกระทรวงคมนาคม **“คมนาคมสีส้ม สร้างสรรค์ประเทศไทย”** ในการส่งเสริมทัศนียภาพระบบราง ซึ่งในช่วงที่ผ่านมา ขร. ได้มีการประชาสัมพันธ์เชิญชวนหน่วยงานระบบรางเข้าร่วมกิจกรรม **โดยมีสถานีขนส่งทางรางเข้าร่วมกิจกรรมทั้งสิ้น 43 สถานี** แบ่งเป็น



กลุ่มสถานีรถไฟฟ้าในเมืองและชานเมือง จำนวน **28** สถานี



กลุ่มสถานีรถไฟทั่วประเทศ จำนวน **15** สถานี



โดยมีการประเมินโดยรวมทั้งหมด 8 ด้านประกอบไปด้วย



1

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)



2

ด้านข้อมูลการเดินทางและประชาสัมพันธ์ (Information)



3

ด้านการเชื่อมต่อ (Connectivity)



4

ด้านความปลอดภัย (Safety and Security)



5

ด้านความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวก (Comfort)



6

ด้านการออกแบบตามหลัก Universal Design



7

ด้านการให้บริการ (Customer Care)



8

ด้านสุนทรียภาพ (Aesthetic)



ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) 1

เช่น การให้บริการที่จอดรถ
จุดจอดรับ-ส่ง ทางเข้า-ออกสถานี
บันไดเลื่อน-ลิฟต์



2 ด้านการเชื่อมต่อ (Connectivity)

เช่น การเชื่อมต่อการเดินทาง
รูปแบบอื่น



3 ด้านข้อมูลการเดินทางและ ประชาสัมพันธ์ (Information)

เช่น ป้ายบอกทิศทางภายในสถานี
การให้ข้อมูลการเดินทาง
การแจ้งข้อมูลเหตุขัดข้อง



4 ด้านความปลอดภัย (Safety and Security)

เช่น ทางออกฉุกเฉิน
อุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยและ
การอพยพ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
กล้องวงจรปิด



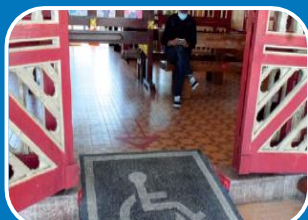
5 ด้านความพร้อมของ สิ่งอำนวยความสะดวก (Comfort)

เช่น ห้องน้ำ ร้านค้า/อาหาร/
เครื่องดื่ม พื้นที่เก็บสัมภาระ
การรักษาความสะอาด



6 ด้านการออกแบบตามหลัก Universal Design

เช่น สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับ
เด็ก ผู้สูงอายุ คนพิการ



7 ด้านการให้บริการ (Customer Care)

เช่น คิริยามารยาทและ
ความสุขของเจ้าหน้าที่



8 ด้านสุนทรียภาพ (Aesthetic)

เช่น สุนทรียภาพ หรืออัตลักษณ์
ของสถานี และการจัดการ
ด้านสิ่งแวดล้อม





สถานีที่ผ่านเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก สถานีดีพร้อม รวม 19 สถานี

กลุ่มสถานีรถไฟทั่วประเทศ 5 รางวัล



รางวัลชนะเลิศ (ดีพร้อม) ได้แก่ สถานีเชียงใหม่



รางวัลรองชนะเลิศ ได้แก่ สถานีชุมทางหาดใหญ่



รางวัลชมเชย จำนวน 3 รางวัล ได้แก่



สถานีนครราชสีมา



สถานีบุรีรัมย์



สถานีศรีสะเกษ



กลุ่มสถานีรถไฟฟ้าในเมืองและชานเมือง 5 รางวัล



รางวัลชนะเลิศ (ดีพร้อม) ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีเพชรบุรี



รางวัลรองชนะเลิศ ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว สถานีหมอชิต



รางวัลชมเชย จำนวน 3 รางวัล ได้แก่



สถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
สถานีสุขุมวิท



สถานีลาดพร้าว



สถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว
สถานีแยก คปอ.



2

การสำรวจ ตรวจ ประเมินสภาพกายภาพสถานีและ ระบบการเชื่อมต่อโดยรอบสถานีรถไฟและรถไฟฟ้า





กรมการขนส่งทางรางดำเนินการสำรวจ ตรวจ ประเมินสภาพกายภาพสถานี และเสนอแนะแนวทางให้มีการปรับปรุงสภาพกายภาพ ระบบการเชื่อมต่อโดยรอบสถานีขนส่งทางราง เพื่อรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่มให้สามารถเข้าถึงและใช้บริการได้อย่างสะดวก ปลอดภัย มีความเสมอภาค และเท่าเทียม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1 ลงพื้นที่สำรวจสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์

ได้แก่ สถานีหัวหมาก พญาไท ราชปรารภ รามคำแหง และมักกะสัน เพื่อตรวจสอบรูปแบบการติดตั้งระบบพื้นผิวต่างสัมผัส และให้ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุง ให้เป็นไป กฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง



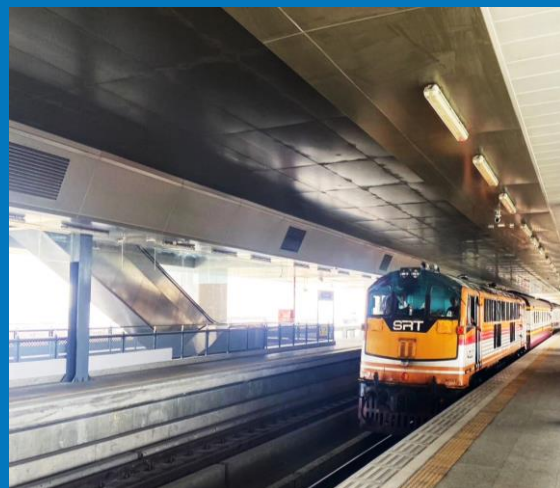
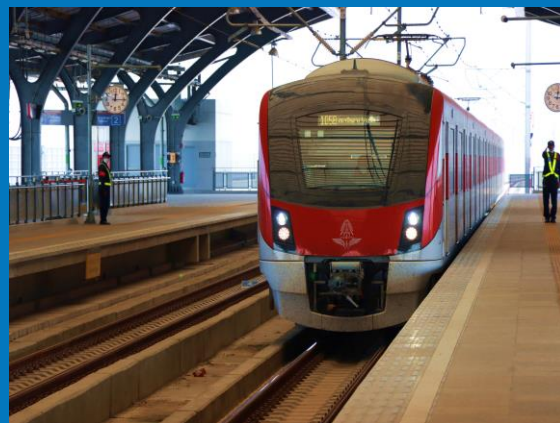
2

การประเมินความพร้อมการให้บริการ สถานีรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงและ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

จากเกณฑ์การประเมินทั้ง 8 ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการเชื่อมต่อ ด้านข้อมูลการเดินทางและประชาสัมพันธ์ ด้านความปลอดภัย ด้านความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการออกแบบตามหลัก Universal Design ด้านการให้บริการ และด้านสุนทรียภาพ

พบว่า ผลการประเมินความพร้อมการให้บริการ โดยรวมของระบบรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง มีความพร้อมอยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลาง โดยจำแนกเป็น **สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์** อยู่ในเกณฑ์ระดับมาก **สถานีในระบบรถไฟฟ้าเมืองสายธานีรัถยา** อยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลาง และ**สถานีในระบบรถไฟฟ้าเมืองสายนครวิถี** อยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลาง โดยมีความพร้อมด้านการให้บริการของพนักงานอยู่ในระดับที่มากที่สุด

หากพิจารณาในประเด็นแต่ละด้านที่เป็นปัญหากระทบต่อความพร้อมในการให้บริการฯ พบว่า ประเด็นที่จำเป็นต้องมีการพิจารณาปรับปรุงโดยเร่งด่วน ได้แก่ ปัญหาด้านการออกแบบเพื่อคนทุกคน ปัญหาด้านการเชื่อมต่อการเดินทาง ปัญหาด้านการให้ข้อมูล ระบบป้ายสัญลักษณ์ และประกาศ





3 ลงพื้นที่ประเมินคุณภาพสถานี รถไฟฟ้าในเมืองและชานเมือง

ได้แก่ สายสีน้ำเงิน (สถานีลาดพร้าว สถานีเพชรบุรี สถานีสุขุมวิท และสถานีหลักสอง) สายสีม่วง (สถานีคลองบางไผ่) สายสีเขียว (สถานีหมอชิต สถานีแยก คปอ. และสถานีคูคต) จากเกณฑ์การประเมิน 8 ด้าน พบว่าด้านที่มีความพร้อมมากที่สุด คือ ด้านความปลอดภัย รองลงมาคือ ด้านข้อมูลการเดินทาง และประชาสัมพันธ์ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านการให้บริการ



4 ลงพื้นที่ประเมินคุณภาพสถานีรถไฟ

ได้แก่ สถานีศรีสะเกษ สถานีบุรีรัมย์ สถานีนครราชสีมา สถานีเชียงใหม่ สถานีนครลำปาง สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา สถานีชุมทางหาดใหญ่ และสถานีหัวหิน จากเกณฑ์การประเมิน 8 ด้าน พบว่า ในภาพรวมมีความพร้อมมากที่สุดในด้านข้อมูลการเดินทางและประชาสัมพันธ์ รองลงมาคือ ด้านการให้บริการ เจ้าหน้าที่ทุกสถานีมีกิจกรรมยามว่างและมีความสุข มีทักษะในการให้บริการและให้ความช่วยเหลือผู้ใช้บริการได้เป็นอย่างดี ส่วนด้านที่ควรปรับปรุงและพัฒนามากที่สุดคือ ด้านการออกแบบสำหรับคนทุกคน ตามหลัก Universal Design





ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางรางได้เสนอแนวทางการปรับปรุงด้านต่างๆ ให้กับกระทรวงคมนาคม เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งทางรางดำเนินการแก้ไข เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการการขนส่งทางรางให้ครอบคลุมและรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่มได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐาน เพื่อให้ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงและใช้บริการระบบขนส่งทางรางได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และเท่าเทียม และยกระดับคุณภาพชีวิตและการเดินทางของประชาชน





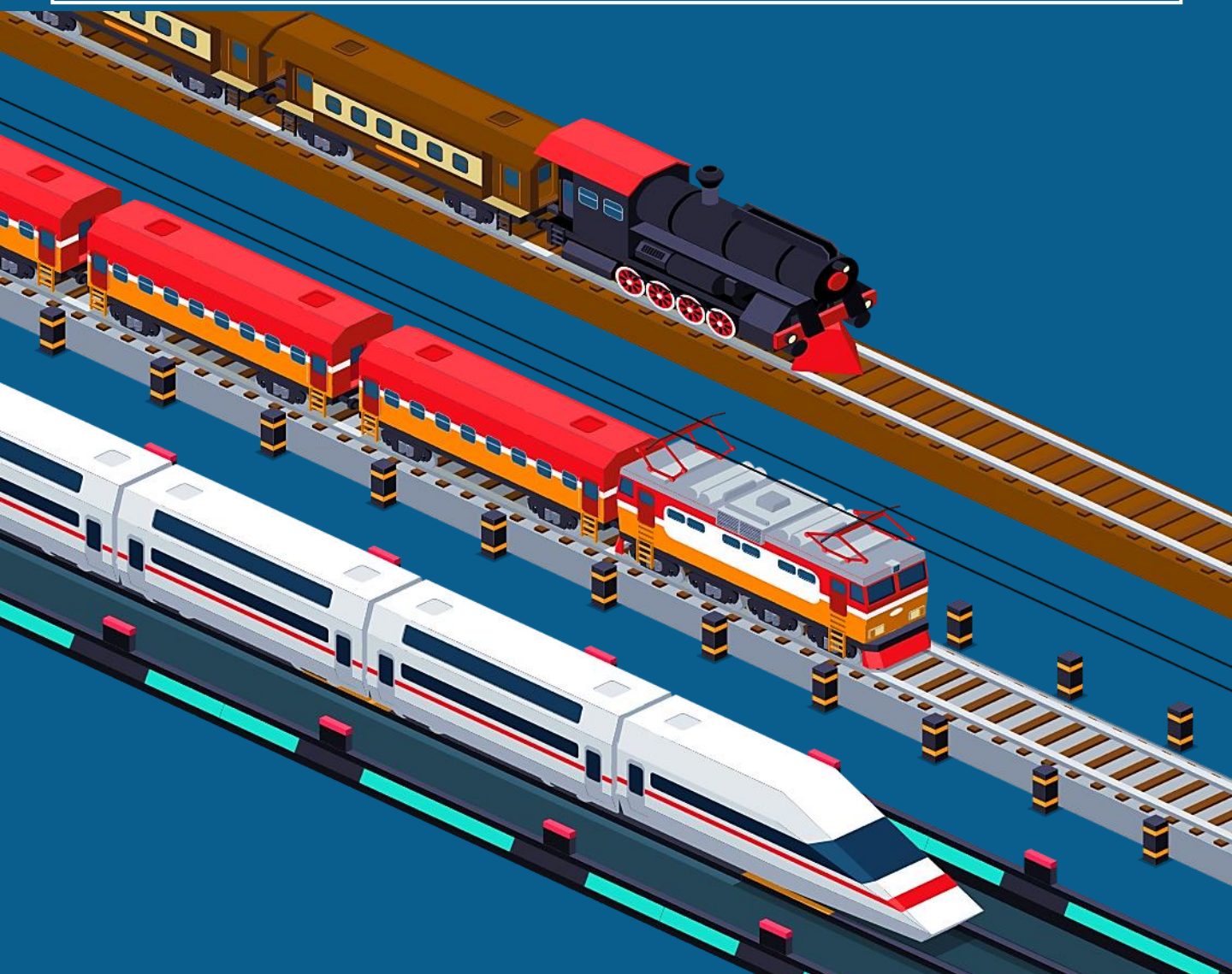
ด้านพัฒนาคุณภาพ
การขนส่งทางรางในการ
ให้บริการสู่ความเป็นเลิศ





เป้าหมาย

การคมนาคมขนส่งทางรางมีคุณภาพ มาตรฐาน และความปลอดภัยทาง
โครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้ผู้รับบริการมั่นใจในความปลอดภัยในการขนส่งทาง
รางของประเทศ ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุการขนส่งทางรางของประเทศ
ยกระดับการให้บริการสู่ความเป็นเลิศ





ผลการดำเนินงาน

**1**

การสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางราง
เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ





กรมการขนส่งทางราง ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการ เพื่อทราบความคิดเห็นในมุมมองของผู้ใช้บริการ ที่มีต่อการให้บริการระบบขนส่งทางราง โดยมีเป้าหมายเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้มีคุณภาพ มีมาตรฐานและความปลอดภัย

การสำรวจความพึงพอใจดังกล่าว แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. ความพึงพอใจการใช้บริการรถไฟฟ้าในเมืองและชานเมือง



จากการสำรวจความพึงพอใจการใช้บริการระบบรถไฟฟ้าในเมืองและชานเมือง จำนวน 6 สายทาง ได้แก่ สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง สายสีเขียว สายสีทอง แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ และสายสีแดง มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด จำนวน **2,500 คน** พบว่า



คะแนนความพึงพอใจเฉลี่ยมากที่สุด

คือ สายสีม่วง สายสีน้ำเงิน และสายสีทอง ตามลำดับ



ด้านที่ได้รับคะแนนความพึงพอใจมากในทุกสายทาง

คือ ด้านเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ ด้านความสะอาดและความปลอดภัยในการให้บริการ

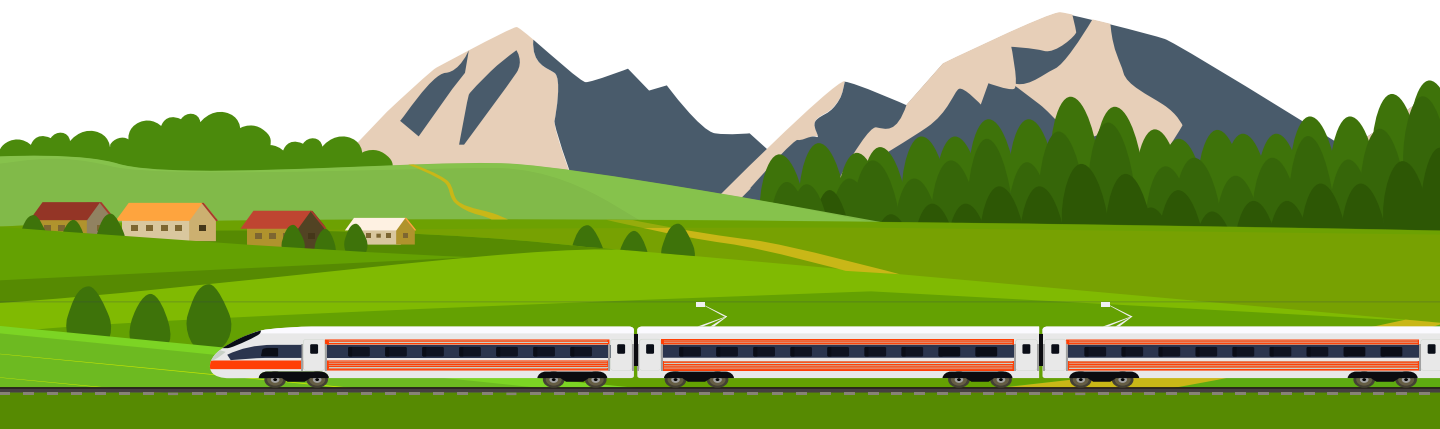


ด้านที่มีคะแนนความพึงพอใจน้อย

คือ ด้านราคาและการจำหน่ายตั๋ว



2. ความพึงพอใจการใช้บริการรถไฟระหว่างเมือง



จากการสำรวจความพึงพอใจการใช้บริการรถไฟระหว่างเมืองจำนวน 5 สายทาง ได้แก่ สายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันออก สายใต้ และสายแม่กลอง **มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด**

จำนวน 2,150 คน



คะแนนความพึงพอใจเฉลี่ยมากที่สุด

สายแม่กลอง สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายเหนือ ตามลำดับ



ด้านที่ได้รับคะแนนความพึงพอใจมากในทุกสายทาง

ด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ และด้านราคาและการจำหน่ายตั๋ว



ด้านที่มีคะแนนความพึงพอใจน้อย

ด้านความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้บริการ



ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางรางจะนำผลการสำรวจไปใช้ในการจัดทำแผนพัฒนา/ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับการบริการที่มีคุณภาพ สะดวกและปลอดภัย ส่งเสริมให้มีการใช้บริการระบบขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น รวมถึงยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน





ด้านปฏิบัติงานด้วยหลักธรรมาภิบาล
ตอบสนองผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
และพัฒนาองค์กร องค์กรความรู้
ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง
ทางเทคโนโลยี นวัตกรรม
และการบริหารจัดการ





เป้าหมาย

เพิ่มบุคลากรที่มีคุณภาพเข้าสู่ บร. และพัฒนาบุคลากร บร. ให้มีความรู้
ด้านระบบรางที่ทันสมัยให้ทันต่อเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ และส่งเสริม
บร. ให้มีการบริหารจัดการกรมในแนวการบริหารสมัยใหม่





ผลการดำเนินงาน

**1**

**“กรมการขนส่งทางราง” คว่ารางวัล
หน่วยงานที่มีพัฒนาการสูงสุด ITA ภาครัฐ ปี 2565
ในส่วนราชการระดับกรม**





สำนักงาน ป.ป.ช. ได้มีประกาศรายชื่อหน่วยงานที่ได้รับรางวัลในการประเมิน
คุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity
and Transparency Assessment : ITA) เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2565
โดยทางกรมการขนส่งทางรางได้รับ **“รางวัลหน่วยงานที่มีพัฒนาการสูงที่สุด”**
ในส่วนราชการระดับกรม ซึ่งรางวัลดังกล่าวถือเป็นรางวัลโล่เกียรติยศ
สำหรับหน่วยงานภาครัฐที่มีผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส
ในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565
มากขึ้นกว่าปีที่ผ่านมา ในส่วนของกรมการขนส่งทางรางนั้นมีผลคะแนน
การประเมินเพิ่มสูงขึ้นจากปีก่อนหน้าขึ้นมาเป็นอันดับ 1 จาก 146 หน่วยงานระดับ
กรมในประเทศ

สำหรับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ของกรมการขนส่งทางราง อยู่ในระดับที่ดี ตามยุทธศาสตร์ชาติด้านต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ

โดยมีคะแนน อยู่ที่ 91.70 คะแนน มากกว่าปี 2564 ซึ่งได้คะแนนอยู่ที่ 71.24 และเป็น**หน่วยงานระดับกรมที่มีพัฒนาการสูงที่สุดในปี 2565 จนได้รับโล่เกียรตินายกรัฐมนตรี** ซึ่งถือเป็นคะแนนในระดับเกรด A โดยคะแนนสูงเป็นอันดับ 3 ของจำนวน 8 หน่วยงานรัฐระดับกรมในสังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นอันดับ 7 ของจำนวน 18 หน่วยงานรัฐระดับกรม รัฐวิสาหกิจและหน่วยงานอื่นของรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นอันดับ 73 ของจำนวน 146 หน่วยงานรัฐระดับกรมในประเทศ





ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางรางมีคะแนนการดำเนินการด้านการปฏิบัติหน้าที่และคุณภาพการดำเนินงานสูงที่สุด ส่วนสิ่งที่จะพัฒนาต่อไปคือการจัดทำมาตรฐานการปฏิบัติงานและประชาสัมพันธ์แนวทางดังกล่าวให้บุคลากรในหน่วยงานถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งกำกับ ดูแล และตรวจสอบการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน เพื่อประเมินความเสี่ยงของการดำเนินงานหรือการปฏิบัติหน้าที่ที่อาจก่อให้เกิดการทุจริตและประพฤติมิชอบของบุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการสำรวจความพึงพอใจในการให้บริการ พร้อมทั้งแสดงผลเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เพื่อให้เห็นถึงการปรับปรุง พัฒนาอย่างชัดเจน และเผยแพร่ให้ประชาชนรับทราบในรูปแบบต่าง ๆ เช่น แผ่นพับ อินโฟกราฟิก การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ ออนไลน์ และ Social Media ต่างๆ กรมการขนส่งทางราง พร้อมจะปฏิบัติตามมาตรการส่งเสริมคุณธรรมและความโปร่งใส และปรับปรุงพัฒนาการดำเนินงานรวมถึงการให้บริการของหน่วยงานให้ดีขึ้นในอนาคต เพื่อเป็นหน่วยงานหนึ่งจากภาครัฐของประเทศไทยที่มีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบอย่างแท้จริง





2

การประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพ
ในการปฏิบัติราชการของส่วนราชการ
ประจำปีงบประมาณ 2565





การประเมินส่วนราชการตามมาตรฐานการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของส่วนราชการ มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบการดำเนินงานของส่วนราชการในการขับเคลื่อนภารกิจสำคัญของรัฐบาล การแก้ไขปัญหาและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน และเพื่อเพิ่มศักยภาพของส่วนราชการในการสนับสนุนการพัฒนาประเทศ รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลเพื่อประกอบการให้คุณให้โทษต่อหน่วยงานและผู้บริหาร ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนภารกิจที่สำคัญของรัฐบาล และการดำเนินงานตามภารกิจหน่วยงานของรัฐ อีกทั้งยังเป็นการผลักดันยุทธศาสตร์ประเทศให้บรรลุผลสำเร็จ

สำหรับการประเมินส่วนราชการตามมาตรฐานการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของกรมการขนส่งทางราง มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาระบบการดำเนินงานของส่วนราชการในการขับเคลื่อนภารกิจสำคัญตามนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาลให้ประสบผลสำเร็จ รวมถึงการแก้ไขปัญหาและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน





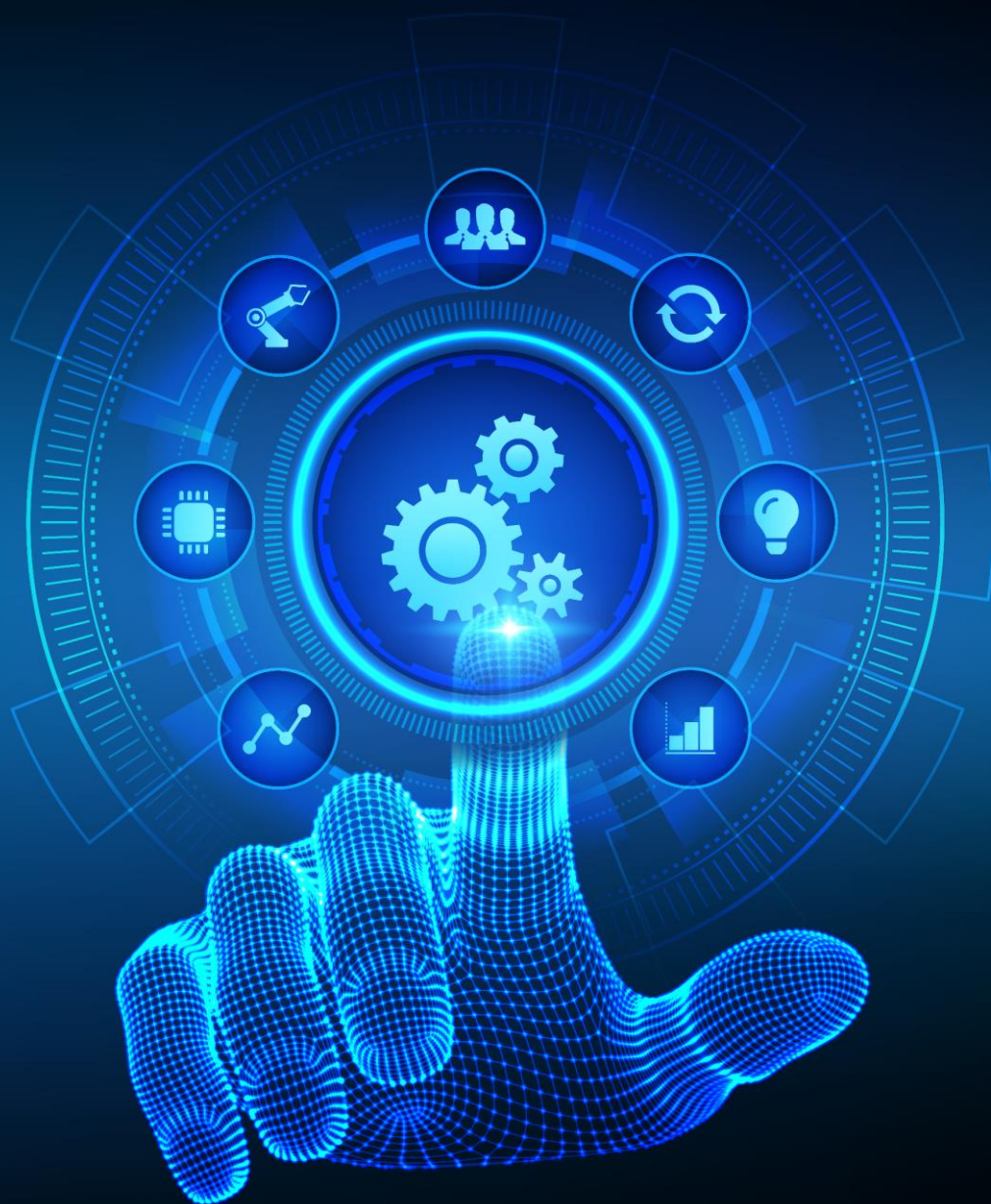
ผลการประเมิน

ลำดับ	ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วงน้ำหนัก
1	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ภายในประเทศ	40	75.38	30.15
2	ปริมาณผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑลทั้งโครงข่าย	20	0	0
3	ความสำเร็จของโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	10	0	5
4	การพัฒนาองค์การสู่ดิจิทัล : การพัฒนา ระบบบัญชีข้อมูล (Data Catalog) เพื่อนำไปสู่การเปิดเผยข้อมูลภาครัฐ (Open Data)	15	100	15
5	การประเมินสถานะของหน่วยงานในการ เป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)	15	94.16	14.12
รวม			475.38	90.15



3

ผลการประเมินสถานะหน่วยงานภาครัฐ
ในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)
ประจำปีงบประมาณ 2565





สำนักงาน ก.พ.ร. ได้แจ้งผลการดำเนินการตามเกณฑ์ประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐสู่ระบบราชการ 4.0 ประจำปี พ.ศ. 2565 ของกรมการขนส่งทางราง ผ่านทางเว็บไซต์ <https://awards.opdc.go.th/awardsregister/> โดยมีรายละเอียดผลคะแนนการประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0) ตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐที่สำนักงาน ก.พ.ร. กำหนด ดังนี้

หมวด	ผลการประเมินตนเอง	ผลการประเมินจากผู้ตรวจ	ค่าเฉลี่ยของหน่วยงานที่ประเมินทั้งหมด
หมวด 1 การนำองค์การ	500	463.54	429.69
หมวด 2 การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์	500	390.63	416.72
หมวด 3 การให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	500	406.25	408.12
หมวด 4 การวัด วิเคราะห์ และจัดการความรู้	500	453.13	421.27
หมวด 5 การมุ่งเน้นบุคลากร	500	380.21	403.25
หมวด 6 การมุ่งเน้นระบบปฏิบัติการ	500	416.67	419.97
หมวด 7 การบรรลุผลลัพธ์การดำเนินการ	353.33	350	354.26
คะแนนรวม (500) คะแนน	479.05	408.63	407.61
กรมการขนส่งทางรางเป็นระบบราชการ	3.83	3.27	3.26

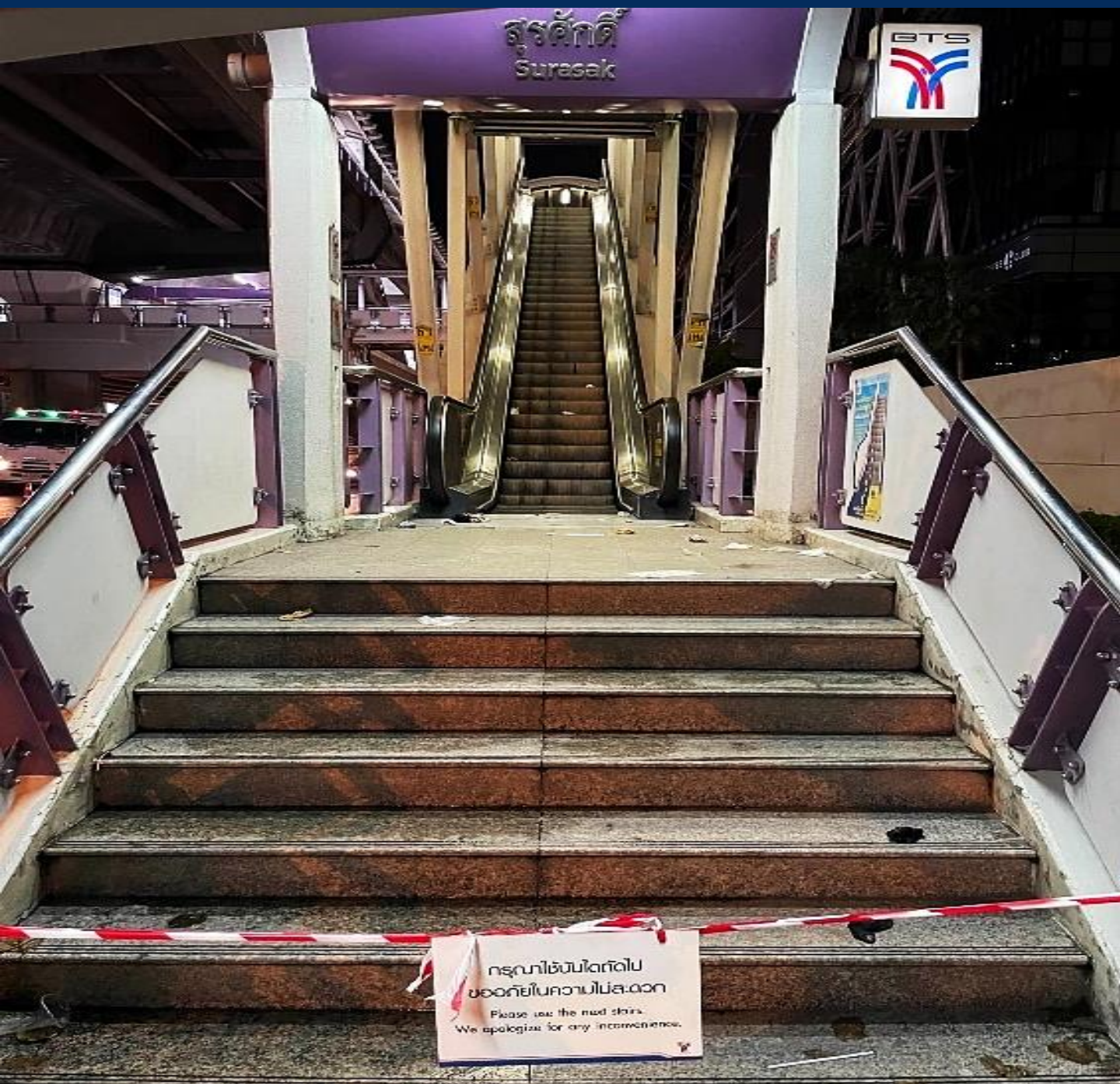


การดำเนินการอื่นๆ
ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา
ระบบขนส่งทางราง



1

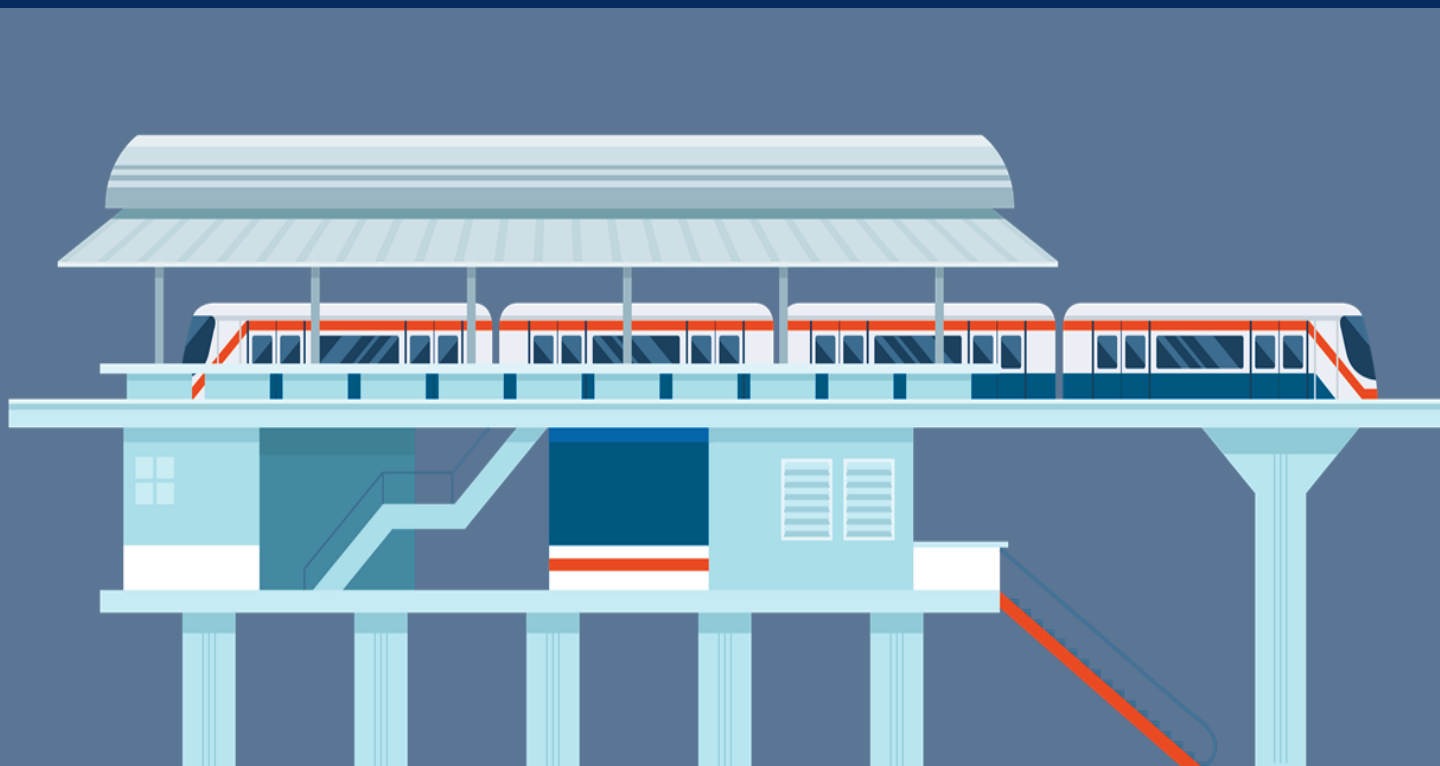
กรมการขนส่งทางรางประชุมหารือผู้ให้บริการระบบรถไฟฟ้า
ทุกระบบ ถอดบทเรียนกรณีผู้โดยสารพลัดตกบันไดเลื่อน
สถานีรถไฟฟ้า เพื่อป้องกันเหตุในอนาคต





กรมการขนส่งทางราง จัดประชุมหารือระหว่างกรมการขนส่งทางรางกับผู้ให้บริการระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อถอดบทเรียนกรณีเกิดเหตุมีผู้สับล้มตกบันไดเลื่อนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสุรศักดิ์ (S5) เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2565 ซึ่งที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณากรณีที่มีการจัดกิจกรรมใกล้บริเวณสถานีรถไฟฟ้าที่มีประชาชนเข้าร่วมจำนวนมาก เช่น การจัดชุมนุม การจัดแสดงคอนเสิร์ต กิจกรรม Countdown ปีใหม่ เป็นต้น ซึ่งส่งผลให้มีประชาชนมาใช้บริการที่สถานีรถไฟฟ้าจำนวนมาก

ทั้งนี้ ขร. ได้ออกประกาศแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุของผู้ใช้บริการบริเวณบันไดเลื่อนของสถานีระบบขนส่งทางราง สำหรับหน่วยงานที่ให้บริการระบบขนส่งทางราง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ลักษณะเช่นนี้ในสถานีระบบขนส่งทางราง โดยเฉพาะในช่วงเวลาหรือสถานการณ์ที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก เช่น เกิดฝนตกหนัก มีการจัดชุมนุมทางการเมือง จัดแสดงดนตรี จัดงานนิทรรศการหรือแสดงสินค้า การจัดกิจกรรมส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ เป็นต้น ขร. จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยผู้ให้บริการบันไดเลื่อนของสถานีระบบขนส่งทางรางทุกแห่ง





ประกาศกรมการขนส่งทางราง
เรื่อง แนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุของผู้ใช้บริการบริเวณบันไดเลื่อน
ของสถานีระบบขนส่งทางราง สำหรับหน่วยงานที่ให้บริการระบบขนส่งทางราง

ด้วยเมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๕ ได้ปรากฏเหตุผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบริเวณสถานีสุรศักดิ์ ล้มจากการขึ้นบันไดเลื่อนในขบวนรถ ส่งผลให้ผู้โดยสารรายอื่น ๆ เสียหลักล้มทับกันจนได้รับบาดเจ็บหลายราย ดังนั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ลักษณะเช่นนี้ในสถานีระบบขนส่งทางราง โดยเฉพาะในช่วงเวลาหรือสถานการณ์ที่มีผู้ให้บริการเป็นจำนวนมาก เช่น เกิดฝนตกหนัก มีการจัดชุมนุมทางการเมือง จัดแสดงดนตรี จัดงานนิทรรศการหรือแสดงสินค้า การจัดกิจกรรมส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ เป็นต้น จึงเห็นสมควรกำหนดแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยผู้ให้บริการบันไดเลื่อนของสถานีระบบขนส่งทางรางทุกแห่ง เพื่อให้ผู้ให้บริการใช้ถือปฏิบัติต่อไป ดังนี้

ข้อ ๑ ให้มีการประสานข้อมูลเกี่ยวกับช่วงเวลาการดำเนินกิจกรรมเพื่อเตรียมความพร้อม เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่บริเวณสถานีระบบขนส่งทางรางนั้นอย่างเพียงพอตามจุดต่าง ๆ เพื่อบริหารจัดการ การขึ้น-ลง บันไดเลื่อนอย่างต่อเนื่อง

ข้อ ๒ ให้มีการจัดกลุ่มและลำดับการให้บริการ (group release/crowd control) โดยคำนึงถึง จุดคอขวดต่าง ๆ (bottleneck) เพื่อลดความหนาแน่น ตั้งแต่ขึ้นพื้นดิน ขึ้นจำหน่ายตั๋ว และขึ้นชานชาลา (platform) ไม่ให้เกิดเหตุผู้โดยสารขึ้นบันไดเลื่อนจนหนาแน่นและติดขัด จนไม่สามารถควบคุมการเคลื่อนตัวของผู้โดยสาร (passenger flow) ได้

ข้อ ๓ กรณีที่ไม่สามารถบริหารจัดการบริเวณบันไดเลื่อนได้ หรือมีผู้โดยสารจำนวนมาก บนสถานีระบบขนส่งทางราง ให้พิจารณาจำกัดการใช้งานบันไดเลื่อน และแจ้งให้ผู้โดยสารขึ้นบันไดปกติ ที่อยู่ใกล้เคื่องแทน รวมทั้งให้มีการประกาศประชาสัมพันธ์อย่างชัดเจนให้ผู้โดยสารทราบสถานการณ์และวิธีการเข้าสู่สถานีระบบขนส่งทางราง

ข้อ ๔ ให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบถึงการใช้อันตรายอย่างปลอดภัย เช่น ไม่ผลักหรือหยอกล้อกัน กดเล่นโทรศัพท์มือถือ ดูแลเด็กและผู้สูงอายุ ระมัดระวังขาทางแขวงยาว กระโปรง รองเท้า และปลายเชือกรองเท้า ขีดขวางบันไดทุกครั้ง ขณะใช้บันไดเลื่อน เป็นต้น

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๕

(นายพิเชฐ คุณกธรรมรักษ์)
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

2

กรมการขนส่งทางรางร่วมดำเนินการ แก้ปัญหาเหตุขัดข้องรถไฟ/รถไฟฟ้า





**ลงพื้นที่เข้าพบผู้ให้บริการระบบราง
เพื่อรับทราบเหตุขัดข้องใน
ระบบรถไฟฟ้า ประกอบการ
พิจารณาแนวทางการแก้ปัญหา
เหตุขัดข้องในระบบรถไฟฟ้า**

ขร. พบผู้ให้บริการระบบราง เพื่อพิจารณา
แนวทางการแก้ปัญหาเหตุขัดข้องในระบบรถไฟฟ้า
โดยการลงพื้นที่ครั้งนี้ สืบเนื่องจากที่ ขร.
ได้ดำเนินการรวบรวมสถิติเหตุขัดข้องในระบบ
รถไฟฟ้า พบว่ามีเหตุขัดข้องในเดือนมิถุนายน
2565 จำนวน 19 ครั้ง และเดือนกรกฎาคม 2565
จำนวน 17 ครั้ง โดยช่วงเช้าได้เข้าพบ BTS
และช่วงบ่ายได้เข้าพบ swm. และ BEM และ Era-1

จากการหาข้อสรุปพบว่า เหตุขัดข้องที่พบส่วนใหญ่เป็นเหตุขัดข้องเล็กน้อย (Minor Incident) ทำให้เกิดความล่าช้าเฉลี่ย 5-10 นาที เช่น เหตุประตูลockedขัดข้อง ระบบไฟฟ้า และระบบขับเคลื่อนขัดข้อง เป็นต้น โดยได้หาวิธีแนวทางการป้องกันเหตุขัดข้องแต่ละกรณี รวมทั้งแนวทางการบำรุงรักษาเพื่อป้องกันก่อนเกิดเหตุขัดข้องตามรอบระยะเวลา (Preventive Maintenance) และการแก้ไขเหตุขัดข้อง (Corrective Maintenance) ทั้งการเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ขัดข้องทั้งชุด หรือสำรองขบวนรถเพื่อ

ทดแทนได้อย่างทัน่วงที ตลอดจนการเก็บข้อมูลสถิติการขัดข้องต่างๆ (Log file) เพื่อนำมาวิเคราะห์สาเหตุของเหตุขัดข้องที่พบบ่อย (Lesson Learn) ทำให้เมื่อเกิดเหตุขัดข้อง แล้วสามารถคาดการณ์ความเป็นไปได้ของสาเหตุการขัดข้อง และสามารถแก้ไขได้อย่างทัน่วงทีต่อไป นอกจากนี้ ยังเน้นให้มีการประชาสัมพันธ์ในหลายช่องทาง เพื่อให้ผู้โดยสารรับทราบถึงเหตุขัดข้อง ประกอบการวางแผนการเดินทางอีกด้วย





กรมการขนส่งทางรางจับมือบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ร่วมหาวิธีป้องกันระบบจ่ายไฟในรถไฟฟ้าสายสีแดง

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ร่วมกับบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ประชุมหารือ และลงพื้นที่ เพื่อหาแนวทางการป้องกันเหตุขัดข้อง และเพิ่มประสิทธิภาพระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ณ ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีแดง ซึ่งที่ผ่านมารถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง มีความล่าช้าในการให้บริการ ซึ่งสาเหตุมาจากการขัดข้องด้านระบบไฟฟ้าบ่อยครั้ง ดังนั้น เพื่อป้องกันระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าขัดข้องสำหรับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง และให้บริการเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

จึงมีข้อสรุปร่วมกันว่า ให้แยกแหล่งจ่ายไฟฟ้าระหว่างศูนย์ซ่อมบำรุงกับสถานีกลางบางซื่อที่อยู่บนเส้นทางหลักที่ให้บริการ เพื่อลดผลกระทบต่อการเดินรถ เนื่องจากปกติศูนย์ซ่อมบำรุงมีกิจกรรมที่ใช้กระแสไฟฟ้ามากและมีความเสี่ยงสูงที่จะทำให้เกิดการตัดกระแสไฟฟ้าได้ รวมทั้ง ขอให้ รฟฟท. พิจารณาเพิ่มอุปกรณ์ป้องกันระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าในจุดที่มีความเสี่ยง รวมถึงเห็นควรพัฒนาระบบเฝ้าระวังและควบคุมระยะไกล (SCADA) ให้สามารถเก็บข้อมูลและวัดปริมาณการใช้กระแสไฟฟ้าเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาลดการใช้พลังงานและเพิ่มประสิทธิภาพการจ่ายไฟฟ้าในอนาคตต่อไป





กรมการขนส่งทางรางลงพื้นที่กรณีสะพานพระราม 6 ทรุดตัว

กรมการขนส่งทางรางลงพื้นที่ กรณีสะพานพระราม 6 ทรุดตัว กระทรวงให้บริการเดินรถไฟฟ้า โดยจากการลงพื้นที่พบว่า ขณะนั้น สะพานรถไฟพระราม 6 อยู่ระหว่างดำเนินการเสริมความมั่นคงสะพาน COMPOSITE GIRDER และงานเสริมความมั่นคงสะพานเหล็ก (สะพานพระราม 6) โดยจากการตรวจสอบพบว่า สะพานรถไฟมีการทรุดตัวเนื่องจากขั้นตอนการเปลี่ยน Rivet (หมุดย้ำ) ของเดิมไปเป็นน็อตกำลังสูง บริเวณจุดรอยต่อของชิ้นส่วน(member) แนวเฉียงที่รอยต่อ (joint) ขอบริมด้านบน ของสะพานเหล็กตัวที่สามจากฝั่งกรุงเทพมหานคร ทิศทางขาเข้ากรุงเทพมหานคร สันนิษฐานเบื้องต้นว่า ระหว่างดำเนินการเปลี่ยนหมุดย้ำ อาจมีน้ำหนักรถไฟจากการเดินรถไฟฟ้า ทำให้เกิดการเคลื่อนตัวของชิ้นส่วนสะพาน(member) ส่งผลให้ระดับสันรางเกิดการเคลื่อนที่



กรมการขนส่งทางราง ร่วมหารือ รฟท. รฟฟท. ติดตามการป้องกัน การลักขโมยสายไฟ การป้องกันผู้บุกรุก การปิดรั้วข้างทางรถไฟ

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ลงพื้นที่จุดที่เกิดเหตุการณ์ลักขโมยสายไฟ และสำรวจการปิดรั้วสองข้างทางของรถไฟชานเมืองสายสีแดง (บริเวณจุดร่วมทางรถไฟ กม.11 ใกล้กับสถานีกลางบางซื่อ) โดยจากสำรวจพบว่า ยังมีประชาชนเข้ามาค้าขายในเขตทางรถไฟ และมีประชาชนเดินข้ามทางรถไฟในบริเวณดังกล่าว แก้ไขปิดทางเข้าเขตทางรถไฟบริเวณดังกล่าวเพิ่มเติมทั้งหมด นอกจากนี้ ที่ผ่านมารฟท. ได้ดำเนินการติดตั้งรั้วที่ชำรุด/หายให้สมบูรณ์แล้ว และ รฟฟท. ได้ดำเนินการจัดชุดลาดตระเวนเพื่อป้องกันการลักลอบการตัดสายไฟตลอดแนวเส้นทางแล้ว

โดย บร. จะจัดทำรายงานการติดตามการป้องกันการเกิดเหตุดังกล่าว สรุปได้ ดังนี้



1 รฟท. ดำเนินการรื้อย้ายบันไดไม้ที่มีคนลักลอบวางไว้ออก รวมทั้งเจรจาให้ผู้บุกรุกในพื้นที่เขตทางออกนอกพื้นที่ดังกล่าว และติดตั้งรั้วกันเพิ่มเติมต่อไป



2 รฟท. จะยังคงจัดชุดลาดตระเวนเพื่อป้องกันเหตุลักลอบตัดสายไฟอย่างต่อเนื่อง หากจับกุมได้ให้ดำเนินคดีให้ถึงที่สุด

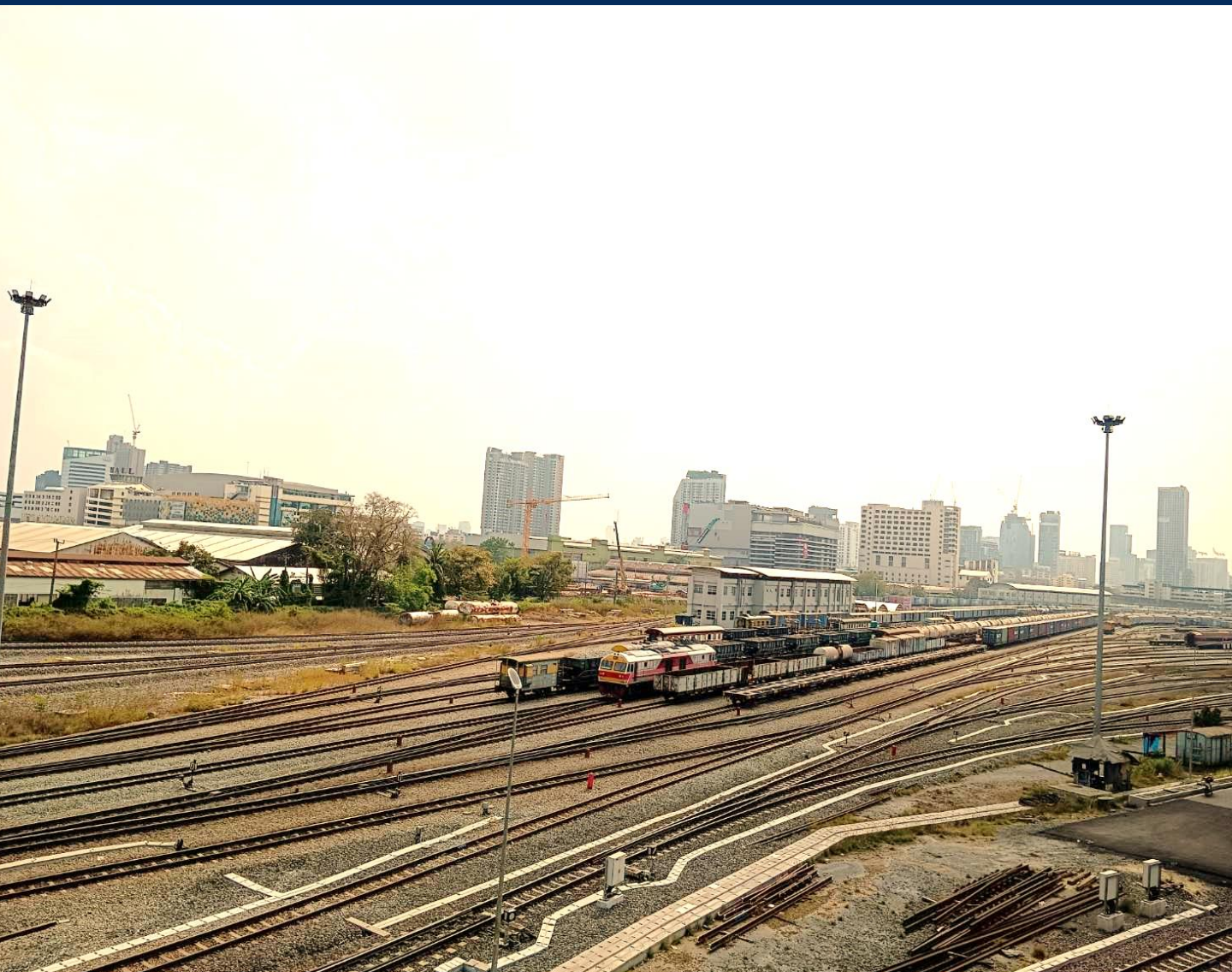


3 รฟท.ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนและเสียงในเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง ตามรอบประเมินผลติดตามการดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เป็นประจำทุก 6 เดือน



3

กรมการขนส่งทางราง ร่วมหารือกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อพัฒนาระบบขนส่งทางราง





การแลกเปลี่ยนความรู้เกี่ยวกับมาตรฐานระบบควบคุมรถไฟของยุโรป (ERTMS)

กรมการขนส่งทางราง (บร.) ให้การต้อนรับ Mr. Karel Vinck ตำแหน่ง Coordinator of the European Commission for ERTMS พร้อมด้วย นางนงนุช เพ็ชรรัตน์ ที่ปรึกษาพิเศษสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) Mr. Gonzalo Herrera ตำแหน่ง Attaché of Head of Trade and Economic Section EU รวมทั้งผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อรับฟังการบรรยายพิเศษและแลกเปลี่ยนความรู้เกี่ยวกับมาตรฐานระบบควบคุมรถไฟของยุโรป (European Rail Traffic Management System: ERTMS)



กรมการขนส่งทางรางจัดประชุมหารือร่วมกับสภาวิศวกร

กรมการขนส่งทางราง (บร.) จัดประชุมหารือร่วมกับสภาวิศวกร เรื่อง แนวทางการดำเนินงานร่วมกัน ณ ห้องประชุมมนังคศิลา ชั้น 2 อาคาร ณ ถลาง บร. โดยได้มีการหารือร่วมกันในหลายประเด็น สรุปได้ดังนี้

1

การพัฒนาวิศวกรระบบรางของประเทศไทย โดยเน้นการเรียนรู้เทคโนโลยีใหม่ ๆ จากการปฏิบัติงาน (on the job training) เพื่อให้วิศวกรไทยสามารถทำการออกแบบและควบคุมงานก่อสร้างโครงการระบบรางต่างๆ ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมได้

2

การถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง โดยเน้นการเชื่อมโยงกับกลุ่มอุตสาหกรรมและสถาบันการศึกษา เพื่อให้ประเทศไทยสามารถสร้างและผลิตผลิตภัณฑ์ระบบรางได้เองภายในประเทศ (Local Content)

3

การสนับสนุนวิทยากรผู้เชี่ยวชาญด้านระบบราง โดยจะมีการจัดประชุมสัมมนาโดยเชิญผู้เชี่ยวชาญด้านระบบรางมาเผยแพร่ข้อมูล เพื่อให้เกิดการพัฒนาองค์ความรู้ด้านระบบรางที่ทันสมัยและเป็นสากลระหว่างกัน

4

การพัฒนาให้วิศวกรไทยสามารถเป็นทำงานเป็นผู้รับรองในงานระบบราง (Independent Certification Engineer: ICE) โดยจะร่วมกันพัฒนาระบบรับรองที่มีความน่าเชื่อถือ เป็นสากล เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของวิศวกรไทยร่วมกันต่อไป



4

กรมการขนส่งทางราง ร่วมทดสอบการใช้บัตรเครดิต/เดบิต
EMV Contactless ชำระค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้า
เพื่อความสะดวกในการเดินทาง





กรมการขนส่งทางราง ร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และ บมจ. ธนาการกรุงเทพ ทดสอบความพร้อมในการใช้ระบบบัตรเครดิต EMV Contactless (Euro pay MasterCard and Visa) ในการชำระค่าโดยสารในการเดินทางด้วยรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) รองรับการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ณ สถานีกลางบางซื่อ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อในโครงข่ายการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง และสถานีบางซื่อที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) กับรถไฟฟ้าสายสีม่วง รวมทั้งสถานีเตาปูนที่เชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีม่วง และสายสีน้ำเงิน

5

กรมการขนส่งทางรางจัดกิจกรรม เพื่อแสดงความจงรักภักดี และทำความดีด้วยหัวใจ





กรมการขนส่งทางรางร่วมบันทึกเทปถวายพระพร

กรมการขนส่งทางราง ร่วมบันทึกเทปถวายพระพร พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง เนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา เพื่อเป็นการแสดงออกถึงความจงรักภักดี และสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณที่พระองค์ทรงมีต่อพสกนิกรชาวไทย ณ สถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทย (NBT)



กรมการขนส่งทางรางจัดพิธีถวายพระพรชัยมงคล ถวายสัตย์ปฏิญาณฯ และลงนามถวายพระพรชัย เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

กรมการขนส่งทางรางจัดพิธีถวายพระพรชัยมงคล ถวายสัตย์ปฏิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน และลงนามถวายพระพรชัย เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยข้าราชการ บร. ณ ชั้น 1 อาคาร ณ ถลาง กรมการขนส่งทางราง



จัดกิจกรรมจิตอาสา “ทำความดีด้วยหัวใจ”

กรมการขนส่งทางรางจัดกิจกรรมจิตอาสา “ทำความดีด้วยหัวใจ” เพื่อร่วมสนับสนุนการปฏิบัติงานของบุคลากรทางการแพทย์ เจ้าหน้าที่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข และจิตอาสาจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงประชาชนที่เดินทางมาฉีดวัคซีนป้องกันโรค COVID - 19 ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ สถานีกลางบางซื่อ



6

กรมการขนส่งทางรางจัดงานวันคล้ายวันสถาปนา 9 มิถุนายน 2565



ก้าวเข้าสู่ปีที่ 4 กรมการขนส่งทางราง

เพื่อความสุขและความปลอดภัย ในการเดินทางระบบรางของคนไทย





กรมการขนส่งทางราง (ขร.) จัดงานวันคล้ายวันสถาปนากรมการขนส่งทางราง ครบรอบ 3 ปี โดยได้รับเกียรติจากนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) เป็นประธานในพิธี โดยมีผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานในสังกัด คค. ผู้แทนหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน เข้าร่วมงานดังกล่าว ซึ่งภายในงานมีการจัดพิธีพราหมณ์สักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ประจำ ขร. พิธีถวายภัตตาหารเพล (ปิ่นโต) แด่พระภิกษุสงฆ์ จำนวน 9 รูป เพื่อความเป็นสิริมงคล และกิจกรรมร่วมแสดงความยินดีของหน่วยงานต่าง ๆ



7

สถิติปริมาณผู้โดยสารในระบบขนส่งทางรางทุกระบบ





ช่วงการเก็บข้อมูล	SRT	ARL	Red Line	MRT	BTS	Total
ต.ค. 2564	560,664	529,444	200,968	4,441,846	8,475,297	14,208,219
พ.ย. 2564	830,895	818,991	265,038	5,890,938	10,880,466	18,686,328
ธ.ค. 2564	1,108,163	957,420	308,699	6,615,393	12,881,073	21,870,748
ม.ค. 2565	990,553	845,195	255,887	5,679,378	10,546,444	18,317,457
ก.พ. 2565	900,722	899,458	279,405	6,110,333	11,469,890	19,659,808
มี.ค. 2565	959,538	954,550	273,572	6,135,145	11,875,137	20,197,942
เม.ย. 2565	1,124,025	899,427	254,977	5,601,120	10,998,518	18,878,067
พ.ค. 2565	1,349,815	1,179,857	327,949	7,309,083	14,366,597	24,533,301
มิ.ย. 2565	1,455,787	1,353,875	396,330	8,874,766	17,125,599	29,206,357
ก.ค. 2566	1,757,471	1,422,255	436,791	8,863,853	17,137,986	29,618,356
ส.ค. 2565	1,682,185	1,599,694	472,221	10,322,070	19,142,745	33,218,915
ก.ย. 2565	1,630,506	1,655,034	494,532	10,795,185	19,649,655	34,224,912
รวม	14,350,324	13,115,200	3,966,369	86,639,110	164,549,407	282,620,410

จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางรางในปีงบประมาณ 2565



มีจำนวนอยู่ที่ **282,620,410** คนต่อปี หรือ เฉลี่ย **774,302** คนต่อวัน



1 รถไฟระหว่างเมือง **14,350,324** คน



2 รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพและปริมณฑล **268,270,086** คน



รายงานทางการเงิน





รายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่าย
(ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ของกรมการขนส่งทางราง)

กรมการขนส่งทางรางได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 เป็นวงเงินทั้งสิ้น 117.5872 ล้านบาท เป้าหมายรัฐบาลกำหนดให้เบิกจ่าย สะสม ณ สิ้นงบประมาณร้อยละ 100 ซึ่งกรมการขนส่งทางรางมีผลการเบิกจ่าย ณ สิ้นปีงบประมาณ 2565 จำนวน 93.3911 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 79.42 ต่ำกว่า เป้าหมายที่รัฐบาลกำหนดร้อยละ -20.58 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ผลการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปี 2565
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

งบประมาณประจำปี 2565	วงเงินงบประมาณ	เบิกจ่ายแล้ว	ร้อยละเบิกจ่ายต่องบประมาณ	เป้าหมายรัฐบาล	ต่ำกว่าเป้าหมายรัฐบาล
ภาพรวม	117.5872	93.3911	79.42	100	(20.58)
งบรายจ่ายประจำ	76.5340	72.9456	95.31	100	(4.69)
งบบุคลากร	25.2172	25.2172	100.00		
งบดำเนินงาน	22.2836	21.7152	97.45		
งบอุดหนุน	0.4024	0.4024	100.00		
งบรายจ่ายอื่น	28.6308	25.6108	89.45		
งบรายจ่ายลงทุน	41.0532	20.4455	49.80	100	(50.20)



เงินกันเหลื่อมปีงบประมาณ 2564

วงเงินกันเหลื่อมปีงบประมาณ 2564 จำนวน 11.9581 ล้านบาท
มีผลการเบิกจ่ายในไตรมาสที่ 4 สิ้น

งบประมาณเงิน กันเหลื่อมปี 2564	วงเงินงบประมาณ	เบิกจ่ายแล้ว		คงเหลือ	
		หน่วย (ล้านบาท)	ร้อยละ	หน่วย (ล้านบาท)	ร้อยละ
รวมทั้งสิ้น	11.9581	11.7790	98.50	0.1791	1.50
งบลงทุน	10.6560	10.4769	98.32	0.1791	1.68
งบดำเนินงาน	1.2941	1.2941	100.00	-	-
งบรายจ่ายอื่น	0.0080	0.0080	100.00	-	-





งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

(หน่วยงาน : บาท)

	หมายเหตุ	2565	2564
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	1,563,346.00	18,164,986.00
ลูกหนี้ระยะสั้น	6	8,153,502.75	16,489,067.75
วัสดุคงเหลือ	7	783,783.11	812,461.17
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		10,500,631.86	35,466,514.92
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ลูกหนี้ระยะยาว	8	2,096,400.00	2,096,400.00
อาคาร และอุปกรณ์-สุทธี	9	5,923,162.70	10,585,650.06
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธี	10	7,443,264.37	534,554.66
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		15,462,827.07	13,216,604.72
รวมสินทรัพย์		25,963,458.93	48,683,119.64

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

(หน่วยงาน : บาท)

	หมายเหตุ	2565	2564
หนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
หนี้สิน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า		-	1,194,812.94
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น		602.75	582.49
เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	11	474,317.91	83,396.74
เงินรับฝากระยะสั้น	12	1,226,346.00	1,722,315.86
รวมหนี้สินหมุนเวียน		1,701,266.66	3,001,108.03
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว	13	152,531.48	248,000.95
เงินทดรองราชการรับจากคลังระยะยาว		1,000,000.00	1,000,000.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		1,152,531.48	1,248,000.95
รวมหนี้สิน		2,853,798.14	4,249,108.98
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม		23,109,660.79	44,434,010.66
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		23,109,660.79	44,434,010.66
รวมหนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		25,963,458.93	48,683,119.64

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการการเงินนี้

จบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

(חח : חנכח)

	หมายเหตุ	2565	2564
รายได้			
รายได้จากงบประมาณ	14	110,641,108.11	116,280,569.48
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ		-	313,800.00
รายได้จากการอุดหนุนอื่นและบริจาค	15	248,762.75	123,171.54
รายได้อื่น		41,209.70	-
รวมรายได้		110,931,080.56	116,717,541.02
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	16	28,506,527.00	23,776,497.23
ค่าบำเหน็จบำนาญ	17	1,663,490.25	322,947.00
ค่าตอบแทน		174,284.00	283,000.00
ค่าใช้สอย	18	93,218,312.84	88,089,677.08
ค่าวัสดุ	19	2,250,848.67	2,672,675.83
ค่าสาธารณูปโภค	20	2,299,110.54	1,690,102.11
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	21	4,037,144.43	3,823,330.85
ค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนและบริจาค		-	28,476.43
ค่าใช้จ่ายอื่น		105,712.70	-
รวมค่าใช้จ่าย		132,255,430.43	120,686,706.53
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ		(21,324,349.87)	(3,969,165.51)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการการเงินนี้



งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

(หน่วยงาน : บาท)

	หมายเหตุ	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ)กว่า ค่าใช้จ่ายสะสม	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563		-	48,403,176.17	48,403,176.17
การเปลี่ยนแปลงใน สินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุนสำหรับปี 2564				
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่า ค่าใช้จ่ายสำหรับงวด		-	(3,969,165.51)	(3,969,165.51)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564		-	44,434,010.66	44,434,010.66
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564		-	44,434,010.66	44,434,010.66
การเปลี่ยนแปลงใน สินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุนสำหรับปี 2565				
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่า ค่าใช้จ่ายสำหรับงวด		-	(21,324,349.87)	(21,324,349.87)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565		-	23,109,660.79	23,109,660.79

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการการเงินนี้



รายงานรายได้แผ่นดิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

(หน่วยงาน : บาท)

	2565	2564
รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ		
รายได้แผ่นดิน-นอกจากภาษี		
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ	65,904.00	168.00
รายได้ดอกเบี้ยเงินฝาก	2,402.02	2,417.10
รายได้อื่น	30,430.83	477,761.66
รวมรายได้แผ่นดิน-นอกจากภาษี	98,736.85	480,346.76
รวมรายได้แผ่นดินจัดเก็บสุทธิ	98,736.85	480,346.76
รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	98,716.59	480,228.08
รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง	20.26	118.68
<u>ปรับ</u> รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง	20.26	118.68
รายการรายได้แผ่นดินสุทธิ	-	-



กรมการขนส่งทางราง

Department of Rail Transport