กระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

เอกสารประกอบการชี้แจง

เสนอ

ต่อคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี

งบประมาณ พ.ศ. 2569

สภาผู้แทนราษฎร

สารบัญ

			หน้า
☑	1.	รายนามผู้ชี้แจง	1
☑	2.	ข้อมูลภาพรวมหน่วยรับงบประมาณ	
☑		2.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ ภารกิจตามกฎหมายจัดตั้งหน่วยรับงบประมาณ	2
☐		2.2 ความรับผิดชอบตามกฎหมายของแต่ละหน่วยรับงบประมาณ	3
☑		ที่นอกเหนือจากกฎหมายจัดตั้งหน่วยงาน	
		2.3 โครงสร้างอัตรากำลังของหน่วยรับงบประมาณ (รวมถึงจ้างเหมาบริการ)	4
		ที่บรรจุจริงภายในโครงสร้างองค์กร	
☑	3.	งบประมาณภาพรวม	5
☑	4.	สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568	7
		ปัญหา อุปสรรคในการดำเนินงาน และแนวทางแก้ไข	
☑	5.	แผนและผลการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 - 2568	41
		จำแนกตามผลผลิต/โครงการ	
☑	6.	รายงานการเงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 - 2567 ที่ผ่านการตรวจสอบ	
		หรือเสนอผู้ตรวจสอบบัญชี	
☑		6.1 รายงานการเงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567	43
☑		6.2 รายงานการเงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 - พ.ศ. 2566	60
		(เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ในรูปแบบ QR Code)	
☑	7.	แผนการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ที่สำคัญ และผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ	61
☐	8.	สรุปงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569	
☑		8.1 แผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569	70
		(จำแนกตามกลุ่มงบประมาณรายจ่าย : แบบฟอร์ม ก.1)	
☑		8.2 แผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายเงินงบประมาณ รายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569	71
		(จำแนกตามแผนงาน/ผลผลิต/โครงการ : แบบฟอร์ม ก.2)	
☑		8.3 รายการภาระผูกพันงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (แบบฟอร์ม ก.3)	72
☑		8.4 รายละเอียดงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569	74
		จำแนกตามงบรายจ่าย (ทุกแผนงาน)	
☐		8.5 โครงการ/รายการที่ได้รับเงินกู้ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (แบบฟอร์ม ก.4)	78
☐		8.6 เงินนอกงบประมาณและแผนการใช้จ่ายเงินนอกงบประมาณ (แบบฟอร์ม ก.5)	79
☐		8.7 รายละเอียดการใช้จ่ายงบประมาณจากบัญชีธุรกรรมนโยบายรัฐ (Public Service Account)	80
		ของหน่วยงานของรัฐวิสาหกิจ	
☐	9.	ข้อมูลแสดงการโอนเปลี่ยนแปลงงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 (แบบฟอร์ม ก.6)	81
☐	10.	ข้อมูลแสดงการโอนเปลี่ยนแปลงงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 (แบบฟอร์ม ก.7)	82
☑	11.	ผลการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 (แบบฟอร์ม ก.8)	83
☑	12.	การดำเนินงานตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณา	84
		ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568	

หมายเหตุ : 1. ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง ☐ กรณีที่มีเอกสารแสดงรายละเอียดตามแบบฟอร์ม

2. กรณีไม่มีรายละเอียดตามแบบฟอร์มไม่ต้องแนบเอกสารประกอบ

1. รายนามผู้ชี้แจง
กรมการขนส่งทางราง

ลำดับ	ชื่อ – สกุล	ตำแหน่ง
1.	นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ นาย พิ – เชด คุ – นา – ทำ – มะ – รัก	อธิบดีกรมการขนส่งทางราง
2.	นายอธิภู จิตรานุเคราะห์ นาย อะ – ทิ – พู จิด – ตรา – นุ – เคาะ	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง

2.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ ภารกิจตามกฎหมายจัดตั้งหน่วยรับงบประมาณ

วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง เพื่อความสุขและความปลอดภัยในการเดินทางระบบรางของไทย”

พันธกิจ

1. เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งทางรางและขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ
2. พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
3. กำกับดูแลการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามกฎหมาย
4. พัฒนาคุณภาพการขนส่งทางรางในการให้บริการสู่ความเป็นเลิศ
5. ปฏิบัติงานด้วยหลักธรรมาภิบาล ตอบสนองผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และพัฒนาองค์กร องค์ความรู้ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี นวัตกรรม และการบริหารจัดการ

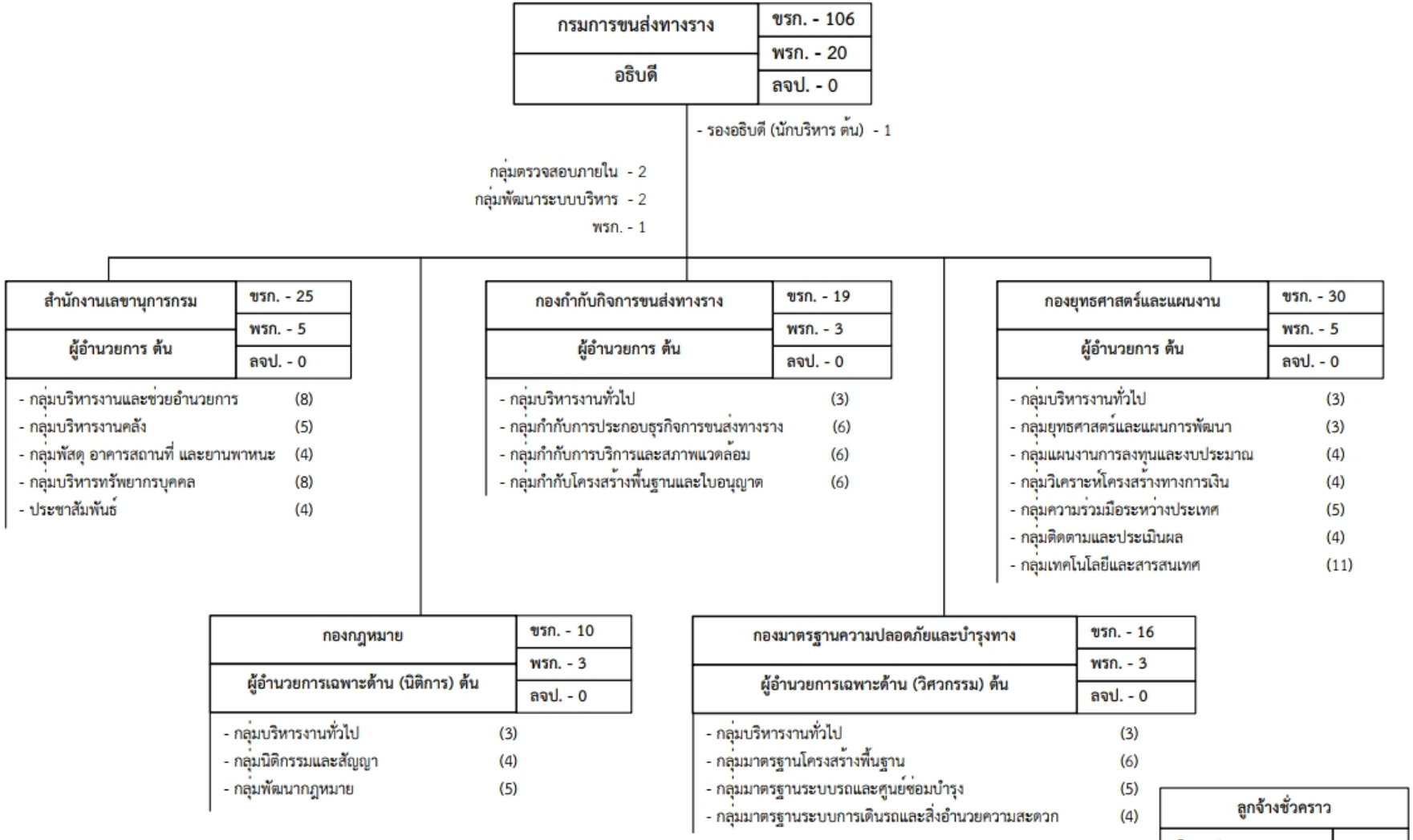
ภารกิจ

การเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการวางแผนโครงข่ายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการศึกษาและพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาค เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

2.2 ความรับผิดชอบตามกฎหมายของแต่ละหน่วยรับงบประมาณที่นอกเหนือจากกฎหมาย จัดตั้งหน่วยงาน

- ไม่มี -

2.3 โครงสร้างอัตรากำลังของหน่วยรับงบประมาณ (รวมถึงจ้างเหมาบริการ) ที่บรรจุจริงภายในโครงสร้างองค์กร



ข้อมูล ณ วันที่ 20 พฤษภาคม 2568 *

3. งบประมาณภาพรวม
กรมการขนส่งทางราง

1. งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 142.1665 ล้านบาท

2. งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 146.0843 ล้านบาท

3. ผลการใช้จ่ายปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 126.7649 ล้านบาท

: งบบุคลากร 23.4236 ล้านบาท

: งบดำเนินงาน 30.7371 ล้านบาท

: งบลงทุน 6.2450 ล้านบาท

: งบเงินอุดหนุน 0.3892 ล้านบาท

: งบรายจ่ายอื่น 65.9700 ล้านบาท

4. เงินนอกงบประมาณที่นำมาสมทบกับงบประมาณ พ.ศ. 2569 - ล้านบาท

หมายเหตุ * ผลการใช้จ่าย ณ 30 เมษายน 2568

3. งบประมาณภาพรวม
กรมการขนส่งทางราง

หน่วย: ล้านบาท

งบประมาณจำแนกตามกลุ่มงบประมาณรายจ่าย	งบประมาณปี 2568 - 2569				
	ปี 2568		ปี 2569 งบประมาณ ตามร่าง พ.ร.บ.	เพิ่ม / ลด จากปี 2568	
	งบประมาณ ตาม พ.ร.บ.	ผลการใช้จ่าย*		จำนวน	ร้อยละ
งบประมาณรวม	146.0843	126.7649	142.1665	-3.9178	(2.68)
1. งบประมาณรายจ่ายงบกลาง					
2. งบประมาณรายจ่ายของหน่วยรับงบประมาณ	108.5477	103.2170	95.9288	-12.6189	(11.63)
1) แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	88.4790	83.1483	64.7813	-23.6977	(26.78)
2) แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	20.0687	20.0687	31.1475	11.0788	55.20
3. งบประมาณรายจ่ายบูรณาการ				0.0000	
4. งบประมาณรายจ่ายบุคลากร	37.5366	23.5479	46.2377	8.7011	23.18
5. งบประมาณรายจ่ายสำหรับทุนหมุนเวียน					
6. งบประมาณรายจ่ายเพื่อการชำระหนี้ภาครัฐ					
7. งบประมาณรายจ่ายเพื่อชดใช้เงินคงคลัง					

หมายเหตุ * ผลการใช้จ่าย ณ 30 เมษายน 2568

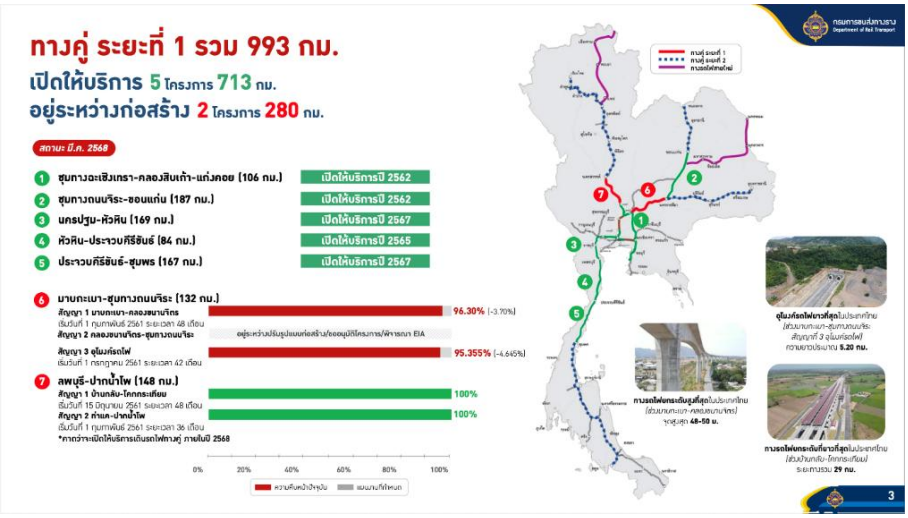
4. สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ปัญหา อุปสรรคในการดำเนินงาน และแนวทางแก้ไข

1) ผลการดำเนินงานด้านระบบรางของกรมการขนส่งทางราง

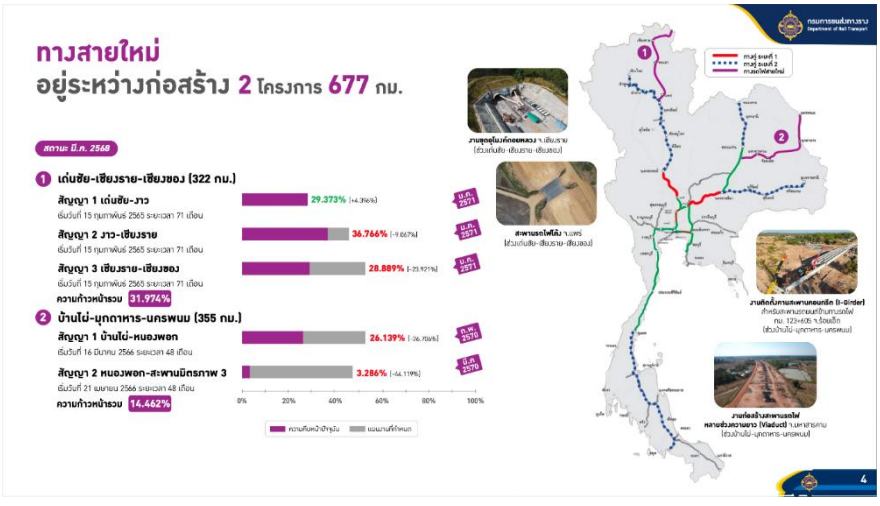
กรมการขนส่งทางราง (ขร.) มีการกำกับและติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการจัดประชุมคณะกรรมการติดตามและขับเคลื่อนโครงการรถไฟระหว่างเมือง และโครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และประสานความคืบหน้าสถานะโครงการ รวมถึงลงพื้นที่ติดตามความคืบหน้า ปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น ซึ่งมีความคืบหน้าของรถไฟทางคู่/ทางสายใหม่ และรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สรุปได้ดังนี้

1.1) รถไฟทางคู่/ทางสายใหม่

โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 มีจำนวน 7 โครงการ เปิดให้บริการแล้ว 5 โครงการ ประกอบด้วย ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย (106 กิโลเมตร) ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น (187 กิโลเมตร) ช่วงนครปฐม - หัวหิน (169 กิโลเมตร) ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ (84 กิโลเมตร) และช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (167 กิโลเมตร) ระยะทางรวม 713 กิโลเมตร และก่อสร้างทางวิ่งแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างเตรียมเปิดให้บริการ 1 โครงการ คือ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (148 กิโลเมตร) ทั้งนี้ มีโครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 1 โครงการ คือ ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ (132 กิโลเมตร)



โครงการรถไฟทางสายใหม่ อยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 2 โครงการ ระยะทางรวม 677 กิโลเมตร ประกอบด้วย ช่วงเด่นชัย - เชียงราย – เชียงของ (322 กิโลเมตร) และช่วงบ้านไผ่ – มุกดาหาร – นครพนม (355 กิโลเมตร)



โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 จำนวน 7 โครงการ ระยะทางรวม 1,479 กิโลเมตร โดยคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566 อนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย แล้ว ปัจจุบัน รฟท. ลงนามในสัญญาก่อสร้าง วงเงิน 28,679 ล้านบาท เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2567 คาดว่าจะออกหนังสือแจ้งดำเนินการ (Notice to Proceed : NTP) เริ่มงานก่อสร้างภายในเดือนเมษายน 2568 ส่วนอีก 6 โครงการ แบ่งได้ดังนี้

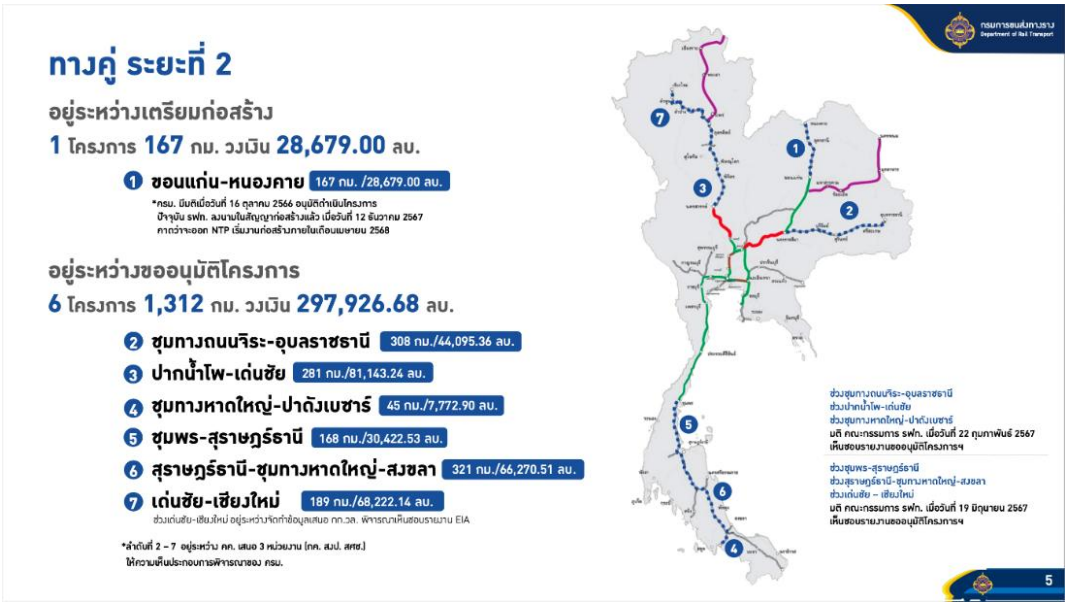
(1) คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2567 อนุมัติดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ 3 โครงการ ระยะทางรวม 634 กิโลเมตร ได้แก่

- ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร วงเงิน 44,095.36 ล้านบาท
- ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กม. วงเงิน 81,143.24 ล้านบาท
- ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กม. วงเงิน 7,772.90 ล้านบาท

(2) คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2567 อนุมัติดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ 3 โครงการ ระยะทางรวม 678 กิโลเมตร ได้แก่

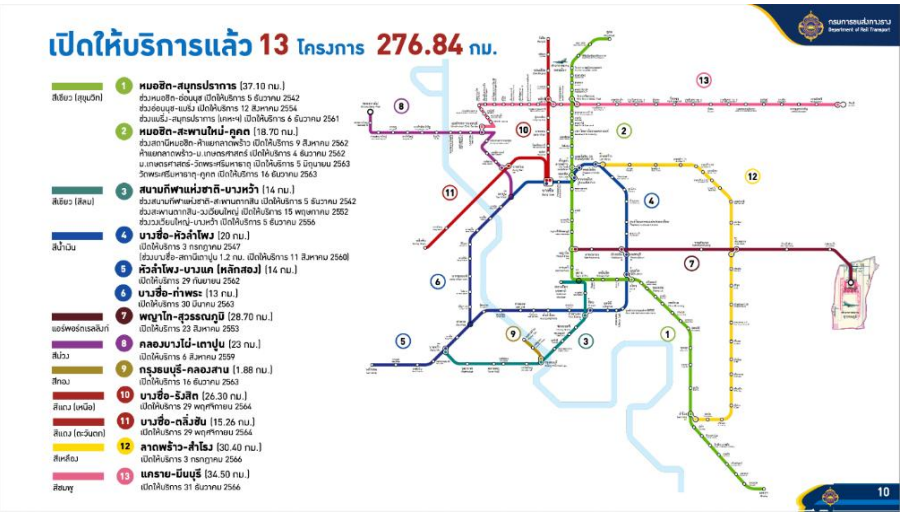
- ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร วงเงิน 30,422.53 ล้านบาท
- ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร วงเงิน 66,270.51 ล้านบาท
- ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร วงเงิน 68,222.14 ล้านบาท

ปัจจุบันอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงการคลัง (กค.) สำนักงบประมาณ (สงป.) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี (ครม.) โดย กค. และ สงป. ให้ความเห็นประกอบการพิจารณาเรียบร้อยแล้ว คงเหลือ สศช. ซึ่งให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2568 เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาของ ครม. ต่อไป



1.2) รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีโครงการที่เปิดให้บริการแล้ว 13 เส้นทาง ระยะทางรวม 276.84 กิโลเมตร

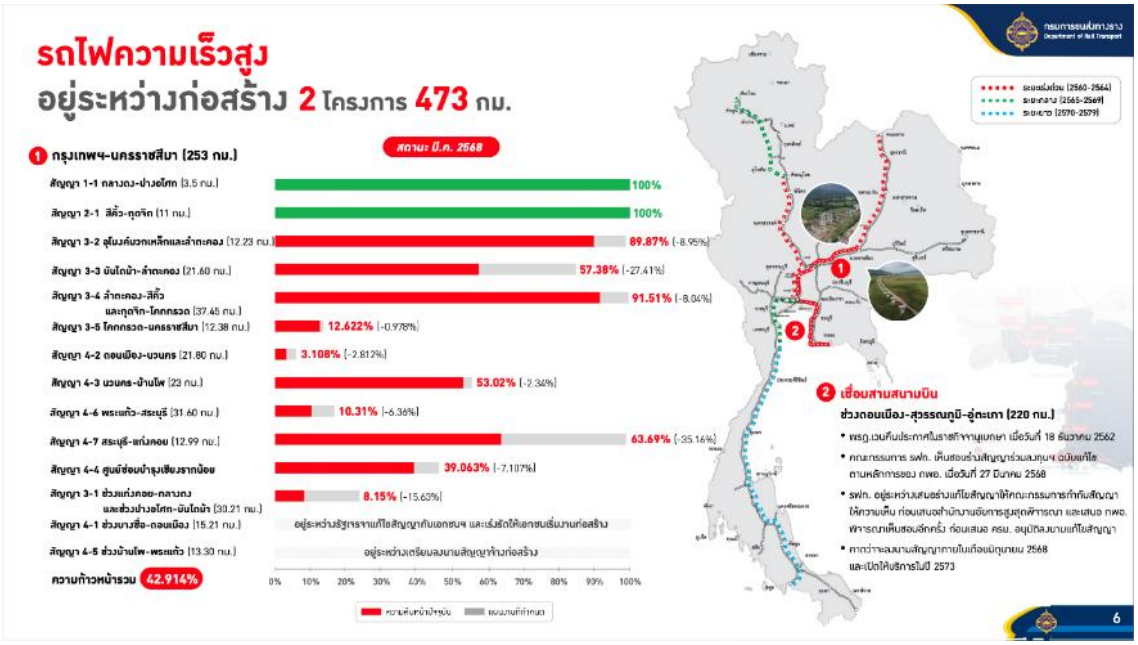


และโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 5 โครงการ ระยะทางรวม 84.30 กิโลเมตร

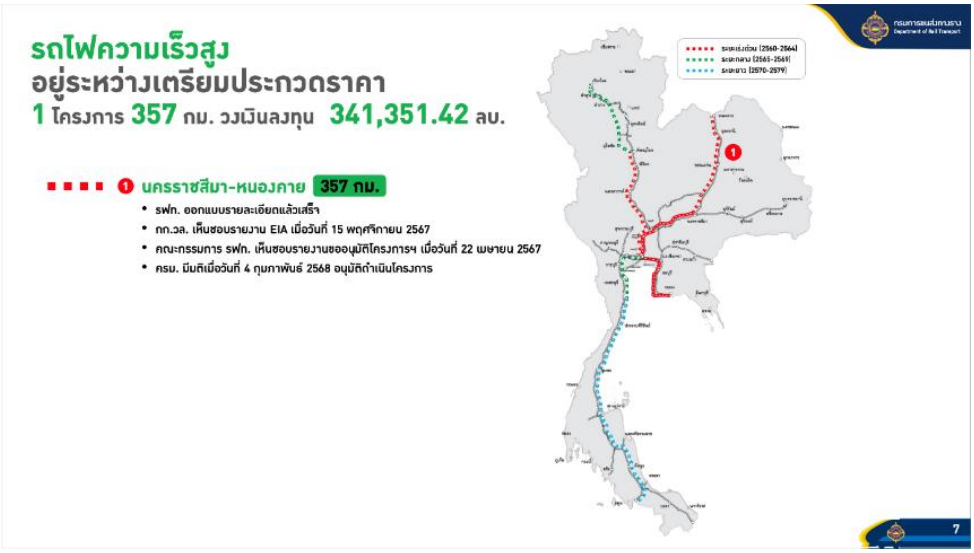
สำหรับโครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา จำนวน 1 โครงการ ระยะทาง 8.84 กิโลเมตร คือ ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และอยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติโครงการ จำนวน 1 โครงการ ระยะทาง 20.50 กิโลเมตร คือ ช่วงตลิ่งชัน – ศิริราช – ศาลายา

1.3) รถไฟความเร็วสูง

โครงการรถไฟความเร็วสูงมีโครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 2 โครงการ ระยะทางรวม 473 กิโลเมตร ประกอบด้วย ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา (253 กิโลเมตร) และรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (220 กิโลเมตร)



และอยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา 1 โครงการ คือ ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย (357 กิโลเมตร) โดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2567 และคณะกรรมการ รฟท. มีมติเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2567 เห็นชอบรายงานขออนุมัติโครงการฯ รวมทั้ง ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2568 อนุมัติดำเนินโครงการต่อไป



สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อม 5 โครงการ ระยะทางรวม 1,638 กิโลเมตร ประกอบด้วย ช่วงกรุงเทพมหานคร - พิษณุโลก (380 กิโลเมตร) ช่วงกรุงเทพมหานคร - หัวหิน (211 กิโลเมตร) ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ (288 กิโลเมตร) ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี (424 กิโลเมตร) และช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ (335 กิโลเมตร)

2) การดำเนินงานด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ

2.1) ความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงไทย – จีน

(1) การประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน ครั้งที่ 1/2568

ได้มีการประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2568 ณ ห้องประชุมคมนาคม กระทรวงคมนาคม โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการประชุม เพื่อติดตามและเร่งรัดการขับเคลื่อนการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย ให้เป็นไปตามเป้าหมายและแผนงาน และเตรียมความพร้อมสำหรับการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน ครั้งที่ 32 ในวันที่ 2 เมษายน 2568 ผ่านรูปแบบการประชุมทางไกล

(2) การประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน

ได้มีการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน ครั้งที่ 32 เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2568 ผ่านรูปแบบการประชุมทางไกล เพื่อผลักดันการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย – จีน ให้มีความคืบหน้าและบรรลุเป้าหมายตามที่ผู้นำของทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบร่วมกัน

2.2) ความร่วมมือด้านระบบรางไทย – ญี่ปุ่น

(1) การประชุมหารือความร่วมมือเชิงปฏิบัติการด้านรถไฟไทย – ญี่ปุ่น ครั้งที่ 3

ได้มีการประชุมหารือความร่วมมือเชิงปฏิบัติการด้านรถไฟไทย – ญี่ปุ่น ครั้งที่ 3 โดยมีรองอธิบดีกรมการขนส่งทางรางเป็นประธาน เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมมนังคศิลา ชั้น 2 กรมการขนส่งทางรางเพื่อหารือในประเด็นรายงานฉบับกลางเรื่อง การศึกษาโอกาสเทคโนโลยีรถไฟญี่ปุ่นในประเทศไทย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างไทยและญี่ปุ่น ภายใต้บันทึกความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation : MOC) ที่ลงนามเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2565 ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น โดยการศึกษาครั้งมุ่งเน้นไปที่การหารือเกี่ยวกับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับแผนแม่บทขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M – MAP2) และความร่วมมือเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีแดง รวมถึงทั้งสองฝ่ายได้หารือเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการต่ออายุ MOC ระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทย และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT) ด้านระบบราง ซึ่ง MOC ฉบับปัจจุบันจะมีอายุจนถึงวันที่ 6 ธันวาคม 2568 สามารถขยายระยะเวลาออกไปได้อีก 3 ปี หากทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกัน ขอบเขตของบันทึกความร่วมมือในปัจจุบันครอบคลุมการเพิ่มพูนความเข้าใจร่วมกันด้านระบบราง การแบ่งปันประสบการณ์และเทคโนโลยี และการสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพบุคลากร

(2) การประชุมหารือความร่วมมือเชิงปฏิบัติการด้านรถไฟไทย – ญี่ปุ่น ครั้งที่ 4

อธิบดีกรมการขนส่งทางราง และรองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ได้นำคณะผู้แทนไทยเข้าร่วมการประชุมหารือความร่วมมือเชิงปฏิบัติการด้านรถไฟไทย – ญี่ปุ่น ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 2 - 8 มีนาคม 2568 โดยการประชุมครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระบบซ่อมบำรุงรถไฟและระบบการชำระเงินแบบไร้สัมผัสของประเทศญี่ปุ่น การศึกษาการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีและการปรับปรุงสถานี รวมถึงได้มีการหารือร่วมกันเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง โดยมีประเด็นสำคัญ ได้แก่ ความจำเป็นในการพัฒนาให้ รฟฟท. สามารถดำเนินการซ่อมบำรุงได้เอง

(3) การประชุมคณะกรรมการที่ปรึกษาทางเทคนิค (Technical Advisory Committee: TAC) ครั้งที่ 1

อธิบดีกรมการขนส่งทางราง ได้เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการที่ปรึกษาทางเทคนิค (Technical Advisory Committee: TAC) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2568 ณ ห้องประชุมมนังคศิลา ชั้น 2 อาคาร ณ ถลาง ขร. และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพื่อหารือร่วมกันระหว่างฝ่ายไทยและฝ่ายญี่ปุ่นในประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานตามแผน M-MAP 2 ในภาพรวม รวมถึงการบูรณาการนโยบายค่าโดยสาร 20 บาท ตลอดสาย การเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าระหว่างสถานี และการขยายโครงข่ายเส้นทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนา Station Plaza ควบคู่ไปกับมาตรการยกระดับความปลอดภัยในการให้บริการต่อไป

2.3) ความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – เยอรมัน

พิธีลงนามต่ออายุความร่วมมือไทย – เยอรมัน (Joint Declaration of Intent : JDI)

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2567 ได้มีการจัดพิธีลงนามความตกลงว่าด้วยการต่ออายุแถลงการณ์ร่วมแสดงเจตจำนงว่าด้วยการพัฒนาความร่วมมือด้านรถไฟ (Joint Declaration of Intent : JDI) ระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงดิจิทัลและคมนาคมแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี โดยมีรองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และเอกอัครราชทูตสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีประจำประเทศไทยร่วมเป็นประธานพิธี พร้อมด้วยผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และหัวหน้าหน่วยงานด้านระบบรางในสังกัด เข้าร่วมพิธี ณ หอประชุมราชรถสโมสร กระทรวงคมนาคม โดยการลงนามในครั้งนี้สืบเนื่องจากความร่วมมือที่ทั้งสองประเทศได้ริเริ่มตั้งแต่วันที่ 23 พฤศจิกายน 2559 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาและกระชับความร่วมมือด้านระบบราง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาการขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชนในเมือง ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการต่ออายุความร่วมมือจำนวน 2 ครั้ง สำหรับความร่วมมือฉบับใหม่นี้จะมีผลต่อเนื่องโดยอัตโนมัติเป็นระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ 23 พฤศจิกายน 2566 ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาความร่วมมือระหว่างไทยและเยอรมนีได้ก่อให้เกิดการพัฒนาที่เป็นรูปธรรมหลายประการ อาทิ การจัดตั้งสมาคมระบบรางเยอรมัน – ไทย (German-Thai Railway Association: GTRA) เพื่อเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนความรู้ การพัฒนาบุคลากร และการวิจัยต่าง ๆ การสร้างความร่วมมือทางวิชาการระหว่างสองประเทศ รวมถึงการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ด้านการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี

3) ประสานงานและร่วมมือกับสถาบันวิจัย สถาบันการศึกษา ภาคอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

3.1) ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และระบบ AI ในการตรวจจับพร้อมทั้งเสียงเตือนบริเวณจุดตัดการรถไฟกับถนน

(1) ขร. และ สทร. ได้ประชุมร่วมกันเมื่อวันที่ 16 ก.พ. 2567 โดยในการประชุม ขร. ได้ขอให้ สทร. พิจารณาแนวทางการนำร่องโครงการติดตั้งกล้อง CCTV และระบบเทคโนโลยี AI เพื่อช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

(2) รชค. ได้มีข้อสั่งการ เมื่อวันที่ 19 ก.พ. 2567 มอบหมายให้ สทร. และ รฟท. จัดหากล้องตรวจจับโดยใช้ปัญญาประดิษฐ์ (Ai Camera) เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟ

(3) ขร. ได้ลงพื้นที่ร่วมกับ สทร. และ รฟท. เพื่อสำรวจกายภาพจุดตัดทางรถไฟเพื่อติดตั้งกล้อง CCTV โดยนำร่อง ณ จุดตัดที่มีความเสี่ยง เช่น จุดตัดวัดพนัญเชิงวรวิหาร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (สำรวจเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2567) และจุดตัดคลองแขวงกลั่น จังหวัดฉะเชิงเทรา (สำรวจเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2567) และได้มีหนังสือที่ คค 0904.2/560 ลงวันที่ 22 มีนาคม 2567 ถึง คค. เพื่อรายงานความคืบหน้าการดำเนินการ โดย รชค. ได้ทราบความคืบหน้าการดำเนินการ และให้รายงานผลการดำเนินการตามนโยบายและข้อสั่งการทุกระยะ

(4) ขร. มีหนังสือที่ คค 0200.2/กพบ 83 ลงวันที่ 4 มิ.ย. 2567 ให้ รฟท. ดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นตามมาตรการ/แนวทางการป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรงแล้วรายงานให้ทราบเป็นระยะ ตามข้อเสนอของ ขร. ซึ่ง รฟท. ได้มีหนังสือ ที่รฟ 1/3059/2567 ลงวันที่ 3 ธ.ค. 2567 ถึง ขร. เรื่อง รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ/แนวทางการป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรงของไตรมาสที่ ๓ และ ๔ ปีงบประมาณ ๒๕๖๗ (ครั้งที่ ๒) โดยมีรายละเอียดในส่วนของการดำเนินการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และระบบ AI ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างรอการประสานงานจากสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (สทร.) ในการเข้าดำเนินการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และระบบ AI ในการตรวจจับ พร้อมทั้งเสียงเตือนบริเวณจุดตัดการรถไฟกับถนนนำร่องเพื่อลดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยของเขตโครงสร้างทางรถไฟให้มากขึ้น

(5) ขร. รฟท. และ สทร. ได้ประชุมร่วมกับผู้ผลิตกล้อง CCTV และเทคโนโลยี AI เมื่อวันที่ 12 - 13 มีนาคม 2568 เพื่อศึกษาแนวทางการใช้งานระบบกล้อง CCTV และเทคโนโลยี AI ตลอดจนให้ความเห็นในการพัฒนาระบบให้สอดคล้องกับความต้องการผู้ใช้งาน โดยในการประชุมได้มีการบูรณาการความร่วมมือระหว่าง ขร. รฟท. สทร. และผู้เชี่ยวชาญด้าน AI สำหรับเพิ่มประสิทธิภาพในการเฝ้าระวังและแจ้งเตือนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน เสริมสร้างความรู้และทักษะในการใช้งานระบบ AI สำหรับการตรวจจับและแจ้งเตือนอัจฉริยะบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน รวมถึงประยุกต์ใช้ความรู้ที่ได้รับในการปรับปรุงมาตรการด้านความปลอดภัยและการบริหารจัดการจุดตัดทางรถไฟกับถนนอย่างมีประสิทธิภาพ

(6) ขร. สทร. และ รฟท. ได้หารือร่วมกันถึงรูปแบบและแนวทางการติดตั้งกล้อง CCTV และ AI ตลอดจนได้ลงสำรวจและคัดเลือกพื้นที่ที่จะนำร่องติดตั้งกล้อง CCTV และ AI ในจุดตัดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติจำนวน 8 แห่ง โดยสถานะปัจจุบันได้ติดตั้งแล้วเสร็จ 3 แห่งคือ จุดตัด กม. 69+582 จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จุดตัด กม. 50+995 จังหวัดฉะเชิงเทรา จุดตัด กม. 276+406 จังหวัดนครสวรรค์ และอยู่ระหว่างติดตั้งในอีก 5 แห่งที่เหลือ ได้แก่จุดตัดในกรุงเทพมหานคร จังหวัดอุดรธานี จังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดชลบุรี โดยคาดว่าจะติดตั้งแล้วเสร็จและทดสอบระบบในปี 2568

3.2) ขร. ได้ร่วมกับ สทร. โดยมีการประชุมคณะทำงานพิจารณาที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานด้านการทดสอบและวิจัยในระบบขนส่งทางรางและ ขร. ได้ร่วมการประชุมเทคนิคพิจารณ์ (Technical hearing) เช่น มาตรฐานการทดสอบคุณสมบัติทางเสียงของกำแพงเสียงด้านระบบราง ชุดมาตรฐานการทดสอบเพื่อควบคุมคุณภาพคอนกรีตสดสำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง มาตรฐานการเชื่อมซ่อมผิวหัวราง เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานการขนส่งทางรางของ ขร.

4) งานจัดทำมาตรฐานด้านการขนส่งทางรางที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย

ปัจจุบัน ขร. ได้ดำเนินการจัดทำมาตรฐานการขนส่งทางรางจำนวนทั้งสิ้น 34 ฉบับ ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ขร. ได้จัดทำมาตรฐานฯ แล้วเสร็จจำนวน 3 ฉบับ และมาตรฐานฯ ที่อยู่ระหว่างการพิจารณา จำนวน 5 ฉบับ รายละเอียด ดังนี้

4.1) มาตรฐานฯ ที่แล้วเสร็จจำนวน 3 ฉบับ ได้แก่

- มาตรฐานพิกัดโครงสร้างทางรถไฟ (Structure Gauge)
- มาตรฐานการออกแบบและวางแนวเส้นทาง สำหรับทางขนาด 1,435 มิลลิเมตร (Track Alignment Design for Track Gauges 1,435 mm)
- มาตรฐานระบบควบคุมระบบอาณัติสัญญาณจากศูนย์กลางสำหรับโครงข่ายรถไฟฟ้าในเมือง

4.2) มาตรฐานฯ ที่อยู่ระหว่างการพิจารณาจำนวน 5 ฉบับ ได้แก่

- มาตรฐานวงจรไฟตอน
- มาตรฐานประแจกล
- มาตรฐานระบบจ่ายไฟฟ้าขับเคลื่อนกระแสตรง
- มาตรฐานความเข้ากันได้ทางแม่เหล็กไฟฟ้าในระบบราง
- มาตรฐานการป้องกันอันตรายจากระบบไฟฟ้าบนตัวรถขนส่งทางราง

5) ศึกษามาตรฐานระบบรางของ UIC

ปัจจุบัน ขร. ได้เป็นสมาชิก UIC แล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ขร. ได้ดำเนินการในกิจกรรมที่เกี่ยวกับ UIC คือ ได้ดำเนินการในการต่ออายุการเป็นสมาชิก UIC เพื่อความต่อเนื่องด้านการนำมาตรฐานระบบรางของ UIC มาพัฒนาและปรับใช้ ในมาตรการด้านความปลอดภัยและมาตฐานด้านความปลอดภัยในระบบรางของไทย นอกจากนี้ ขร. ยังได้เข้าร่วมฝึกอบรมในหัวข้อ Safety ณ ประเทศญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 11 - 15 พ.ย. 2567 ที่ UIC เป็นผู้จัด โดย กมป. จัดทำรายงานผลการฝึกอบรมฯ และเผยแพร่องค์ความรู้ด้านความปลอดภัยระบบราง เมื่อวันที่ 4 ธ.ค. 2567 และอยู่ระหว่างรวบรวมและศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากเสียงในระบบรางของ UIC

6) งานติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามมาตรฐานการขนส่งทางราง

6.1) หัวรถจักรที่เกิดเหตุเพลิงไหม้ซ้ำซ้อน ณ โรงรถจักรดีเซลบางซื่อ

(1) เมื่อวันที่ 8 ต.ค.67 เกิดเหตุเพลิงไหม้ห้องเครื่องของรถจักรดีเซลไฟฟ้า AHK 4202 ขณะทำขบวนเข้าสู่ที่สถานีกบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี และวันที่ 9 ต.ค.67 (วันถัดมา) เกิดเหตุเพลิงไหม้บริเวณมอเตอร์ใต้แคร่ของรถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA 4560 ขณะทำขบวนเข้าสู่ที่สถานีเชียงราก จ.ปทุมธานี

(2) ขร. ได้ลงพื้นที่ ณ โรงรถจักรบางซื่อ เพื่อรวบรวมข้อเท็จจริงของทั้งสองเหตุการณ์เมื่อวันที่ 10 ต.ค. 67 ทราบว่าเกิดจากสาเหตุไฟฟ้าลัดวงจร เนื่องมาจากสายไฟมีอายุการใช้งานสูงและใช้งานในสภาวะความร้อนสูง ทำให้สายไฟเสื่อมสภาพ

(3) ให้ รฟท. ตรวจสอบสายไฟและอุปกรณ์ไฟฟ้าแรงสูงให้อยู่ในสภาพดีและมีการซ่อมบำรุงตามวาระ รวมถึงตรวจสอบบำรุงรักษาถังดับเพลิงภายในรถจักร ให้อุปกรณ์ต่างๆ ภายในรถขนส่งทางราง เป็นไปตาม มขร.- R – 002 - 2564 มาตรฐานแนะนำคุณลักษณะรถขนส่งทาง

6.2) เข้าร่วมสังเกตการณ์การฝึกซ้อมปฏิบัติการในสถานการณ์ฉุกเฉินประจำปี 2567 – 2568

ขร. ได้เข้าร่วมกับผู้ให้บริการระบบขนส่งทางรางในการฝึกซ้อมปฏิบัติการในสถานการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ เช่น เพลิงไหม้ในขบวนรถไฟฟ้า เพลิงไหม้บนสถานีรถไฟฟ้าวัตถุตกลงมาที่รางวิ่ง เพื่อเป็นการทดสอบความพร้อมในการให้บริการ เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และเป็นการทบทวนการปฏิบัติงาน รวมถึงสร้างความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงาน

6.3) ลงพื้นที่และรายงานผลการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุ กรณีล้อประคอง (Guide wheel) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลืองหลุดร่วง เมื่อวันที่ 30 ม.ค. 2568

(1) ผู้ผลิตได้มีการออกแบบชุดล้อประคองใหม่ เพิ่มแหวนรองกันตก และเพิ่มอุปกรณ์ตรวจจับอุณหภูมิไม่ให้สูงเกินไป โดยได้เริ่มดำเนินการติดตั้งชุดล้อประคองใหม่ออกแบบใหม่ บนรถไฟฟ้าโมโนเรล สายสีเหลือง และสายสีชมพู สายละ 1 ขบวน ตั้งแต่เมื่อปลายเดือนตุลาคม 2567

(2) ได้ทำการทดสอบการวิ่งเป็นระยะเวลา 3 เดือน แล้วเสร็จเมื่อเดือนมกราคม 2568 โดยยังไม่พบความผิดปกติจากการทดสอบ ตามแผนการดำเนินงาน จะเปลี่ยนชุดล้อประคองของรถไฟฟ้าโมโนเรล สายสีเหลืองและสายสีชมพู ทั้งหมด 72 ขบวนให้แล้วเสร็จภายในปี 2568

(3) ขร. ได้รายงานผลการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุ ถึง คค. เมื่อวันที่ 24 ก.พ. 2568 เพื่อพิจารณามอบหมายให้ รฟม. ดำเนินการตามแนวทางป้องกันอุบัติเหตุต่อไป

6.4) โครงการรถไฟทางคู่ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางจิระ กรณีมีฝุ่นละอองเข้ามายังห้องโดยสารรถไฟเป็นจำนวนมาก

(1) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เปิดใช้อุโมงค์ผาเสด็จและอุโมงค์หินลับ เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2567 ซึ่งหลังจากการเปิดให้บริการพบว่า มีฝุ่นละอองเข้ามายังห้องโดยสารรถไฟเป็นจำนวนมาก

(2) กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ร่วมกับ รฟท. ได้ลงพื้นที่เพื่อตรวจความพร้อมและความปลอดภัย เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2567 โดยจากการทดสอบเดินขบวนรถดังกล่าว ขร. สังเกตพบว่า มีฝุ่นละอองเข้ามายังห้องโดยสารรถไฟลดน้อยลงกว่า เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2567 ที่ผ่านมา เนื่องจากได้มีการทำความสะอาดอุโมงค์ แต่ยังพบฝุ่นละอองคงเหลืออยู่ภายในอุโมงค์ทั้งสองแห่ง เนื่องจากมีงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงบริเวณใกล้เคียงอุโมงค์ และยังพบกลิ่นไอเสียจากเครื่องยนต์ของรถจักร/รถดีเซลราง/รถโดยสารปรับอากาศเข้ามายังห้องโดยสารของตู้รถไฟนั่งพัดลม (รถโบกี้นั่งชั้นสาม : บชส.) มอบหมายให้ รฟท. พิจารณา ดังนี้

(2.1) ชะลอการเปิดใช้อุโมงค์ผาเสด็จและอุโมงค์หินลับ ในวันที่ 12 สิงหาคม 2567 ออกไปก่อน โดยให้ รฟท. ดำเนินการติดตั้งและทดสอบประแจที่จำเป็นต่อการเดินรถให้แล้วเสร็จ และจัดทำแผนการเดินรถให้มีความชัดเจน รวมทั้งกำหนดวิธีปฏิบัติในการใช้วิทยุสื่อสารดิจิทัลช่วงสถานีชุมทางแก่งคอย - สถานีปากช่อง เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการติดต่อประสานงาน และเกิดความปลอดภัยสูงสุด พร้อมทั้งฝึกซ้อมตามแผนเผชิญเหตุในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินภายในอุโมงค์เพิ่มเติม

(2.2) เมื่อดำเนินการตามข้อ 2.1 แล้วเสร็จ ให้ดำเนินการนำร่องเดินรถเฉพาะขบวนรถโดยสารปรับอากาศ 4 ขบวน (ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 21 22 23 และ 24) และขบวนรถสินค้า โดยให้เดินรถทั้งสองอุโมงค์ในแต่ละทิศทาง (ทั้งทางประธานขึ้นและทางประธานล่อง) เนื่องจากหากใช้ทางรถไฟทางเดียววิ่งร่วมไปมาอาจทำให้เกิดฝุ่นสะสมภายในช่วงกลางอุโมงค์ได้ และเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากความผิดพลาดในการเดินรถ

(2.3) พิจารณาติดตั้งระบบฉีดน้ำฝอยบริเวณปากอุโมงค์เพื่อดักฝุ่น และพิจารณาติดตั้งรีพีทเตอร์ (Repeater) เพิ่มเติมภายในอุโมงค์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการติดต่อสื่อสาร รวมทั้งพิจารณาปรับตั้งค่าก๊าซทั้ง 3 ชนิด ได้แก่ ก๊าซออกซิเจน ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ และก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ให้มีค่าที่เหมาะสมยิ่งขึ้น เพื่อให้พัดลมระบายอากาศ (Jet Fan) สามารถเริ่มทำงานได้เร็วกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้เดิม และพิจารณาเพิ่มมาตรการต่าง ๆ เพื่อช่วยลดผลกระทบจากฝุ่นละออง เช่น การเปิดใช้พัดลมระบายอากาศก่อน – ขณะ – หลังจากขบวนรถไฟผ่านอุโมงค์ผาเสด็จ เพื่อลดปริมาณฝุ่นละออง พร้อมทั้งมีการตรวจวัดค่าฝุ่นละอองภายในอุโมงค์อย่างสม่ำเสมอ และทำความสะอาดภายในอุโมงค์และหน้าอุโมงค์เป็นประจำ เพื่อให้เกิดความมั่นใจในความปลอดภัยต่อสุขอนามัยของผู้ใช้บริการรถไฟ

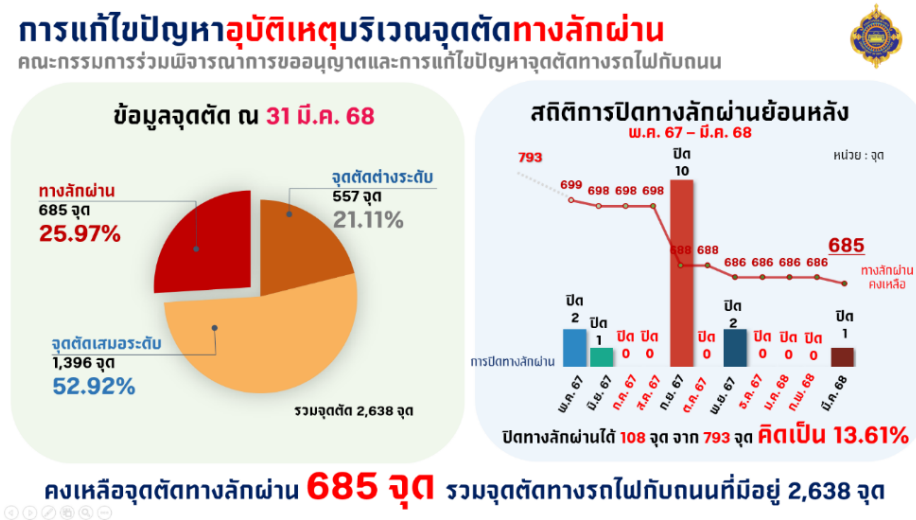
7) การป้องกัน บรรเทา และแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

ขร. ได้ดำเนินการในการป้องกัน บรรเทา และแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ดังนี้

7.1) ส่งผู้แทนเข้าร่วมเป็นรองประธานกรรมการและมีผู้แทนเป็นกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน

7.2) ส่งผู้แทนเข้าร่วมเป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการของคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด โดยได้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 9 ครั้ง รวมทั้งได้รายงานผลการประชุมดังกล่าวต่อคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ในการประชุมดังกล่าวที่ผ่านมาได้มีการพิจารณา ขออนุญาต/ปรับปรุง/แก้ไข/หรือยกเลิกทางลักผ่าน โดยมีผลการดำเนินการ ดังนี้

(1) ปิดกั้นและยกเลิกทางลักผ่าน 108 จุด คงเหลือ 685 จุด (ณ วันที่ 31 มี.ค. 68) จากทั้งหมด 793 จุด



8) ตรวจสอบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางราง และจัดทำแนวทางการแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและ อุบัติการณ์ในลักษณะดังกล่าวซ้ำ

8.1) กรณีอุบัติเหตุขบวนรถไฟชนรถยนต์ บริเวณทางลักผ่าน หลักกิโลเมตรที่ 612/1-2 ระหว่างสถานีมะลวน - สถานีท่าฉาง อำเภอท่าฉาง จังหวัดสุราษฎร์ธานีเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 29 ก.ย. 2568

จากการรวบรวมข้อมูลและตรวจสอบจากผู้ที่เกี่ยวข้อง เบื้องต้นสันนิษฐานว่า อาจเกิดจากความประมาทโดยไม่ได้หยุดรถก่อนถึงจุดตัดทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร เพื่อระวังรถไฟ ซึ่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา 63 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว ทั้งนี้ บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุเป็นทางลักผ่าน มีเครื่องหมายจราจรพร้อมสัญญาณไฟแจ้งเตือน

ขร. เห็นควรมอบหมายให้ รฟท. พิจารณาประสานงานผู้ว่าราชการจังหวัดสุราษฎร์ธานี หรือองค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ที่เป็นเจ้าของถนนตัดผ่านทางรถไฟจัดพนักงาน/ลูกจ้าง/อาสาสมัครมาเข็นแผงเหล็กเลื่อนกั้นถนนบริเวณทางลักผ่านตลอด 24 ชั่วโมง หรือพิจารณาปิดทางลักผ่าน ทั้งนี้ ในโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร – สุราษฎร์ธานี ได้มีการออกแบบแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนดังกล่าวในรูปแบบถนนเลียบทางรถไฟ (local road) ไปยังสะพานกลับรถ (U-turn overpass) กิโลเมตรที่ 613+429 ซึ่งเป็นรูปแบบจุดตัดต่างระดับ ซึ่งปัจจุบันคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ให้ความเห็นชอบโครงการแล้ว โดยอยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติต่อกระทรวงคมนาคม (คค.) เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการและก่อสร้างต่อไป คาดว่าจะใช้เวลาอีกประมาณ 5 ปี ถึงจะสามารถเปิดให้บริการได้

8.2) กรณีอุบัติเหตุหัวรถจักรดีเซลชนรถยนต์ บริเวณทางผ่านถนนเสมอระดับระหว่างสถานีพัทยา – สถานีบ้านห้วยขวาง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 19 พ.ย. 2568

จากการรวบรวมข้อมูลและตรวจสอบจากผู้ที่เกี่ยวข้อง เบื้องต้นสันนิษฐานว่า อาจเกิดจากความประมาทของผู้ขับรถยนต์ที่ไม่ได้หยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร เพื่อระวังรถไฟ ซึ่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา 62 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ประกอบกับประเภทเครื่องกั้นถนนที่จุดตัดทางรถไฟดังกล่าวไม่เหมาะสมกับปริมาณจราจรที่มาก ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว โดยจากผลการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนกับทางรถไฟ ของ ขร. พบว่า จุดตัดทางรถไฟระหว่างเสาโทรเลขที่ 158/12-13 มีค่าคูณควบจราจร (Traffic Moment, T.M.) 224,448 คัน-ขบวน/วัน จึงควรก่อสร้างเป็นจุดตัดทางรถไฟต่างระดับ

ขร. เห็นควรมอบหมายให้ รฟท. พิจารณา ดังนี้

(1) ในระยะเร่งด่วนให้ รฟท. ขอความร่วมมือเมืองพัทยา (เจ้าของถนนตัดผ่านทางรถไฟ) บริหารจัดการจราจรบริเวณจุดตัด เข้มงวดไม่ให้มีการหยุดรถคร่อมทางรถไฟ และปฏิบัติตามมาตรา 62 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยเคร่งครัด และระยะต่อไปพิจารณาเปลี่ยนประเภทเครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานอัตโนมัติ (ข.1) ให้เป็นเครื่องกั้นถนนชนิดมีคนควบคุม (ก.1) หรือก่อสร้างเป็นจุดตัดทางรถไฟต่างระดับ เพื่อให้สอดคล้องกับค่าคูณควบจราจร เนื่องจากปัจจุบันมีปริมาณจราจรบนถนนดังกล่าวจำนวนมาก ประกอบกับจำนวนขบวนรถไฟที่วิ่งผ่านโดยเฉพาะอย่างยิ่งรถสินค้ามีเพิ่มมากขึ้น หากเป็นจุดตัดเสมอระดับประเภทเครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานอัตโนมัติ (ข.1) มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในลักษณะดังกล่าวนี้ซ้ำได้ รวมถึงมีความเสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขังบริเวณจุดตัดดังกล่าวอีกด้วย

(2) ประสานเมืองพัทยาเจ้าของถนนตัดผ่านทางรถไฟจัดตีเส้นเครื่องหมายจราจร “เส้นหยุด” สีขาวบนพื้นทางก่อนถึงจุดตัดทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร พร้อมทั้งจัดระบบจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อป้องกันมิให้ยานพาหนะจอดบนทางรถไฟ

8.3) กรณีอุบัติเหตุขบวนรถสินค้าที่ 512 (หินลับ - เชียงรากน้อย) ตกราง บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 139/5 ย่านสถานีรถไฟผาเสด็จ อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี 15 ธ.ค. 2568

จากการรวบรวมข้อมูลและตรวจสอบสภาพแวดล้อม ณ ที่เกิดเหตุ เบื้องต้นสันนิษฐานว่าอาจเกิดจากสภาพทางรถไฟบริเวณหลักกิโลเมตรที่ 143/6-7 โดยปัจจุบันทางรถไฟบริเวณใกล้เคียงจุดปีนรางและจุดตกรางดังกล่าว พบว่า หินโรยทาง (ballast) พร่อง โดยเฉพาะหินโรยทางส่วนที่อยู่ระหว่างท่อนหมอน (crib ballast) และหินโรยทางบริเวณหัวหมอน (shoulder ballast) ส่วนหินรองทาง (support ballast) อยู่ในสภาพเป็นโคลน เมื่อรถไฟวิ่งผ่านจึงเกิดการกระแทกระหว่างหมอนรองรางและดินบริเวณใต้หมอนรองรางซ้ำ ๆ จนเกิดเป็นช่องว่างด้านใต้หมอนรองราง เมื่อรถไฟวิ่งผ่านจึงทำให้ทางรถไฟเกิดการยุบตัว ประกอบกับทางรถไฟบริเวณดังกล่าวอยู่ใกล้เคียงทางโค้ง ส่งผลให้บังใบล้อของรถไฟเกิดการปีนรางทำให้รถไฟตกราง ทั้งนี้จากการตรวจสอบข้อมูลรถ บซล. 444184 พบว่า บริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด (มหาชน) ได้นำรถคันดังกล่าวเข้าซ่อมบำรุงตามวาระ เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2567 ที่ผ่านมา

ขร. เห็นควรมอบหมายให้ รฟท. พิจารณาซ่อมบำรุงทางรถไฟช่วงสถานีหินลับ - สถานีผาเสด็จ ให้มีค่าทางเรขาคณิตต่าง ๆ ของทางรถไฟ (Track Geometry) รวมทั้งตรวจสอบหน้าตัดราง (Rail Profile) ให้อยู่ในค่าเกณฑ์มาตรฐาน พร้อมทั้งพิจารณาเปลี่ยนหมอนรองราง (sleeper) และหมอนประแจ (bearer) ที่ได้รับความเสียหายจนส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย เพื่อให้ทางรถไฟสามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพสมบูรณ์และมีความปลอดภัยตามมาตรฐาน

8.4) กรณีอุบัติเหตุขบวนรถด่วนพิเศษที่ 32 (ชุมทางหาดใหญ่ - กรงเทพอภิวัฒน์) เกี่ยวรางเข้ามาที่ตู้โดยสาร ระหว่างสถานีควนหินมุ้ย - สถานีปากตะโก จังหวัดชุมพร เมื่อวันที่ 6 ก.พ. 2568

จากการรวบรวมข้อมูลและตรวจสอบสภาพแวดล้อม ณ ที่เกิดเหตุ เบื้องต้นสันนิษฐานว่าอาจเกิดจากความประมาทของผู้รับจ้างซ่อมทางรถไฟที่ไม่นำรางเก่าที่ถูกเปลี่ยนออกไปเก็บนอกเขตโครงสร้างทางรถไฟ เมื่อรถไฟวิ่งผ่านจึงเกิดแรงสั่นสะเทือนจนรางเก่าเคลื่อนที่ไปอยู่ในตำแหน่งที่อันตรายต่อการเดินรถ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว

ขร. เห็นควรมอบหมายให้ รฟท. พิจารณาดำเนินการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างในเขตพื้นที่ของ รฟท. ที่เข้มงวดมากขึ้น ดังนี้

(1) ผู้รับจ้างต้องมีการแจ้งการเข้าพื้นที่เพื่อปฏิบัติงานล่วงหน้าทุกครั้ง และมีเจ้าหน้าที่ฝ่ายการช่างโยธา รฟท. ที่รับผิดชอบรับทราบและตรวจความเรียบร้อยก่อนผู้รับจ้างเลิกปฏิบัติงานในแต่ละวัน เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีวัสดุและอุปกรณ์อยู่ใกล้เขตโครงสร้างทางรถไฟ

(2) กรณีมีการเคลื่อนย้ายวัสดุก่อสร้าง จะต้องอยู่ในการควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่ รฟท.

(3) การส่งมอบงานและพื้นที่ต้องมีการตรวจสอบ โดยให้มีตัวแทนจาก รฟท. เข้าร่วมเพื่อยืนยันในความปลอดภัย

8.5) กรณีอุบัติเหตุรถไฟชนรถยนต์ กรณีอุบัติเหตุขบวนรถเร็วที่ ๑๖๘ (กันตั้ง - กรงเทพอภิวัฒน์) ชนรถยนต์ บริเวณทางลักผ่าน ระหว่างสถานีกันตั้ง - สถานีตรัง จังหวัดตรัง เมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2568

จากการรวบรวมข้อมูลและตรวจสอบจากผู้ที่เกี่ยวข้อง เบื้องต้นสันนิษฐานว่า อาจเกิดจากความประมาทของผู้ขับรถกระบะที่ไม่ได้หยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร เพื่อระวังรถไฟ ซึ่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา 63 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งระบุว่าในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่านไม่ว่าจะมีเครื่องหมายระวังรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระวังรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะขับรถผ่านไปได้ โดยผู้ขับขี่ไม่ทันสังเกตเห็นขบวนรถไฟ ประกอบกับผู้ขับขี่รถกระบะเสพยาเสพติด ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว

ขร. เห็นควรมอบหมายให้ รฟท. พิจารณาประสานกับองค์การบริหารส่วนตำบลบางหมาก เจ้าของถนนตัดผ่านทางรถไฟ ปิดจุดตัดทางลักผ่านที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงดังกล่าว ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม โดยให้เสนอคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัดของจังหวัดตรัง เพื่อพิจารณาการแก้ไขปัญหาทางลักผ่านจุดดังกล่าว และในเขตพื้นที่จังหวัดตรังในจุดอื่น ๆ ต่อไปด้วย

8.6) กรณีอุบัติเหตุขบวนรถบำรุงทางที่ 1406 (ต้นสำโรง - วัดสุวรรณ) ตกราง บริเวณจุดตัดทางรถไฟ ระหว่างสถานีนครชัยศรี – สถานีวัดงิ้วราย จังหวัดนครปฐม เมื่อวันที่ 26 มี.ค. 2568

จากการรวบรวมข้อมูลและตรวจสอบจากผู้ที่เกี่ยวข้อง เบื้องต้นสันนิษฐานว่า อาจเกิดจากความผิดปกติของตัวรถบำรุงทาง ส่งผลให้อุปกรณ์/ชิ้นส่วนบริเวณส่วนหน้าของรถอัดหิน (อน. 21) กระแทกกับรางกันด้านขวาก่อนถึงประแจที่อยู่ใกล้เคียงจุดตัดทางรถไฟ ทำให้รถอัดหิน (อน. 21 : คันที่ 2) ลอยตัวและเสียหลักพลิกตะแคงด้านซ้าย และขอพ่วงของรถอัดหิน (อน. 21 : คันที่ 2) ดึงด้านท้ายของรถเกลี่ยหิน (กน. 19 : คันที่1) ตกรางมาทางซ้าย ส่งผลให้รถเกลี่ยหิน (กน. 19 : คันที่ 1) ลอยจนขอพ่วงหลุดออกจากทางรถไฟไปทางด้านขวา กระแทกแผ่นปูทางผ่านกำลังสูงสำเร็จรูป ก่อนชนแผงเข็นกั้นถนน และส่วนบังใบสำหรับเกลี่ยหินด้านขวาตัวรถเกลี่ยหินเฉี่ยวชนเหล็กนั่งร้านโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟนครชัยศรีบิดงอจำนวน 1 ต้น ก่อนด้านหน้าตัวรถเกลี่ยหินชนแท่งแบริเออร์คอนกรีตล้ม และกระถางต้นไม้หน้าซุ้มจุดตัดห้วยพลูล้มแตก ก่อนหยุดรถได้ในเวลาต่อมา (เอกสารแนบ ๔) ประกอบกับสภาพทางรถไฟในทางประธานขึ้นก่อนถึงบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุพบว่า หินโรยทาง (Ballast) พร่อง โดยเฉพาะหินโรยทางส่วนที่อยู่ระหว่างท่อนหมอน (crib ballast) และหินโรยทางบริเวณหัวหมอน (shoulder ballast) โดยมีป้ายเตือนเบาทาง จำกัดความเร็วไม่เกิน 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ปักกำกับไว้

ขร. เห็นควรมอบหมายให้ รฟท. (ฝ่ายการช่างโยธา) พิจารณาดำเนินการตรวจสอบสภาพความพร้อมใช้งานของรถบำรุงทางหนัก และซ่อมบำรุงตามรอบวาระ รวมทั้งพิจารณาดำเนินการเทหินและอัดหินบริเวณทางประธานขึ้นจากสถานีนครชัยศรีมาถึงก่อนจุดตัดทางรถไฟ รวมถึงบริเวณอื่น ๆ เพื่อให้สภาพทางรถไฟมีความมั่นคงแข็งแรง และมีความปลอดภัยต่อการเดินรถ

9) มาตรการแผนการอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาล

ขร. ได้มีการลงพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้งานระบบรางช่วงเทศกาล พร้อมทั้งได้จัดทำมาตรการแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชน (ด้านการขนส่งทางราง) รวมทั้งสรุปผลการดำเนินงาน ช่วงวันหยุดต่อเนื่องเพื่อให้ สนข. รวบรวมและจัดทำแผนการอำนวยความสะดวกฯ และสรุปผลการดำเนินงาน เสนอ คค. ซึ่งช่วงหยุดเทศกาลที่ผ่านมาในปีงบประมาณ 2568 มีดังนี้

9.1) ช่วงเทศกาลปีใหม่ ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2567 – 4 มกราคม 2568

9.2) ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างวันที่ 11 – 17 เมษายน 2568

10) การกำกับดูแลระบบรางและถอดบทเรียนกรณีเกิดเหตุแผ่นดินไหว

ตามที่ได้เกิดแผ่นดินไหวเมื่อวันที่ 28 มี.ค. 68 และส่งผลให้เกิดการสั่นสะเทือนหลายพื้นที่ของไทย นั้น ทันทีที่เกิดเหตุ ขร. ได้ระงับการให้บริการรถไฟฟ้าชั่วคราวเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร พร้อมกับออก

ประกาศเรื่องแผ่นดินไหว 2 ฉบับ ประกอบด้วยมาตรการด้านความปลอดภัย และมาตรการชดเชยผู้โดยสาร ซึ่งผู้ให้บริการระบบรางได้ตรวจสอบความปลอดภัยของโครงสร้างตามแนวทางของ ขร. ก่อนเปิดให้บริการ

ในส่วนของประเด็นเรื่องการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ - หนองคาย สัญญา 3-1 ซึ่งมีการใช้ผู้รับเหมาจากจีนนั้น ขร. และ รฟท. ได้ลงพื้นที่โรงเก็บเหล็กทับกวาง จังหวัดสระบุรี เมื่อวันที่ 4 เม.ย. 68 เพื่อเก็บตัวอย่างเหล็กเสริมที่ใช้ในสัญญา 3-1 เพื่อทดสอบ โดยผลการตรวจสอบพบว่าเหล็กสามารถรับแรงได้ตามมาตรฐาน ทั้งมาตรฐานประเทศไทยและมาตรฐานจีน และเหล็กที่ใช้ในสัญญา 3-1 เป็นเหล็กซึ่งผลิตแบบอิเล็กทริกซ์อาร์กเฟอร์เนซ (EF) และไม่ผ่านวิธีทางความร้อน (Heat Treatment) นอกจากนี้ยังได้ตรวจสอบเอกสารการทดสอบคุณภาพคอนกรีตของผู้ควบคุมงานก่อสร้าง พบว่าคอนกรีตที่ใช้ในสัญญา 3-1 สามารถรับแรงได้ตามมาตรฐาน เช่นกัน

ขร. ได้ถอดบทเรียนจากเหตุแผ่นดินไหว และเสนอแนะมาตรการป้องกันเพื่อเสนอกระทรวงคมนาคม มอบหมายให้หน่วยงานผู้ให้บริการระบบราง ใช้เป็นแนวทางปฏิบัติ ได้แก่

1. ด้านก่อสร้าง

1.1 หากไม่มีความจำเป็น ไม่แนะนำให้ใช้เหล็กเสริมที่ผลิตโดยกรรมวิธีอินดักชั่นเฟอร์เนซ (Induction Furnace : IF) ในงานก่อสร้างด้านระบบรางทุกประเภทของกระทรวงคมนาคมเพื่อป้องกันโอกาสในการใช้เหล็กที่ไม่ได้คุณภาพ

1.2 กรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้งานเหล็กเสริมที่ผ่านกรรมวิธีทางความร้อน (Heat Treatment) (มีตัวอักษร T) ให้หลีกเลี่ยงการกระทำที่จะส่งผลให้เนื้อเหล็กที่ผิวนอกลดลง เช่น การกลึงการเชื่อมหรือการต่อเหล็กทางกลที่ไม่ได้มาตรฐานทางวิศวกรรม และให้มีการทดสอบกำลังรับแรงของการเชื่อมและข้อต่อทางกลก่อนนำมาใช้งาน

1.3 ตรวจสอบความสมบูรณ์ของโครงสร้างคอนกรีตที่ได้ก่อสร้างและเทคอนกรีตแล้วเสร็จ เช่น งานฐานราก เสา ทางวิ่ง และงานโครงสร้างสถานีของสัญญาก่อสร้างทุกสัญญา ทั้งการตรวจสอบด้วยสายตา (Visual Inspection) และการทดสอบแบบไม่ทำลาย (Non-Destructive Testing เช่น การใช้ Schmidt Hammer การทดสอบโดย Ultrasonic โดยหากพบว่าโครงสร้างคอนกรีตมีรอยร้าวจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว หรือพบว่าค่ากำลังรับแรงอัดของคอนกรีตจากการทดสอบต่ำกว่าค่าที่มาตรฐานกำหนดให้แจ้ง ขร. ทราบ เพื่อร่วมตรวจสอบและพิจารณาแนวทางแก้ไขต่อไป

1.4 กำกับการตรวจสอบคุณภาพงานก่อสร้างในความรับผิดชอบให้เป็นไปตามมาตรฐานทางวิศวกรรม โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงอย่างเคร่งครัด

2. ด้านออกแบบ

2.1 ตรวจทานให้การออกแบบโครงสร้างระบบราง เช่น โครงสร้างยกระดับ โครงสร้างใต้ดิน โครงสร้างอุโมงค์ รวมถึงโครงสร้างขนาดใหญ่และมีความสำคัญ มีการคำนวณให้สามารถรับแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหวตามหลักวิชาการและมาตรฐานทางด้านวิศวกรรม

2.2 การปรับปรุงแก้ไขแบบแปลนก่อสร้างใด ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของโครงสร้าง ให้มีการตรวจสอบความปลอดภัยโดยวิศวกรผู้ออกแบบเป็นผู้สอบทานทุกครั้ง

3. ด้านผู้รับจ้าง

3.1 ให้มีการตรวจสอบคุณสมบัติของบุคลากรหลักที่สำคัญภายในโครงการ เช่น ผู้ออกแบบและผู้ควบคุมงานก่อสร้างว่ามีคุณสมบัติสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด ไม่มีการแอบอ้างชื่อหรือสวมสิทธิ์บุคลากรในการยื่นข้อเสนอรับงานจากภาครัฐ

3.2 ติดตามและประเมินสถานะทางการเงินของผู้รับจ้างโครงการรถไฟความเร็วสูงอย่างต่อเนื่อง หากพบสัญญาณความเสี่ยงทางการเงิน ให้มีการแจ้งเตือนและเข้าไปตรวจสอบอย่างใกล้ชิด รวมถึงพิจารณากำหนดบทลงโทษที่ชัดเจนและเป็นธรรมในกรณีที่ผู้รับจ้างไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญา รวมถึงเงื่อนไขการบอกเลิกสัญญา

3.3 ในขั้นตอนการประกวดราคาของโครงการขนาดใหญ่ในอนาคต ให้พิจารณากำหนดเกณฑ์คุณสมบัติทางการเงินที่ชัดเจนและมีความเหมาะสมเพียงพอ รวมถึงมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ พร้อมทั้งมีการตรวจสอบประวัติทางการเงินโดยละเอียด และเป็นไปตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

11) การกำกับดูแล เรื่อง สถิติเหตุขัดข้องในระบบรถไฟฟ้า

กรมการขนส่งทางราง ได้มีการจัดประชุมการกำกับและบริหารจัดการระบบขนส่งทางรางอย่างสม่ำเสมอ เพื่อกำกับดูแลและติดตามเหตุการณ์ขัดข้องในระบบรถไฟฟ้าที่เกิดขึ้น รวมถึงได้มีการประสานงาน และหารือกับผู้ให้บริการระบบรถไฟฟ้า เพื่อร่วมกันตรวจสอบสาเหตุ กำหนดแนวทางแก้ไขปัญหา และติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุขัดข้องซ้ำอีกต่อไป ซึ่ง ขร. ได้กำชับผู้ให้บริการให้จัดทำแผนรองรับเหตุฉุกเฉิน พัฒนาระบบการสื่อสาร เพื่อแจ้งข้อมูลแก่ผู้โดยสารอย่างทันท่วงที รวมถึงบำรุงรักษาเชิงป้องกัน และตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้า และอุปกรณ์ต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ

ข้อมูลสถิติเหล่านี้ จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนา และยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้าในประเทศไทย เพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และยั่งยืนต่อไป

12) การแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนความหนาแน่นในระบบรถไฟฟ้า

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้รับเรื่องร้องเรียนของผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้า เกี่ยวกับปัญหาความแออัดที่เกิดขึ้นในหลายเส้นทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น ข้อร้องเรียนได้ระบุถึงความหนาแน่นสูงบริเวณสถานีสำคัญ เช่น สถานีแยกติวานนท์ของรถไฟฟ้าสายสีม่วง สถานีเตาปูนซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสถานีรามคำแหงของรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ปรากฏการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อประสบการณ์การเดินทาง ทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกสบาย และที่สำคัญคือส่งผลให้การเดินทางโดยรวมเกิดความล่าช้า ไม่เป็นไปตามตารางเวลาที่คาดการณ์ไว้ ซึ่งกระทบต่อการวางแผนชีวิตประจำวันของผู้คนจำนวนมาก ด้วยเหตุนี้ กรมฯ ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลคุณภาพการให้บริการระบบราง จึงได้ดำเนินการลงพื้นที่และตรวจสอบข้อเท็จจริงอย่างเร่งด่วน เพื่อรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์สภาพปัญหา และประเมินสถานการณ์ความหนาแน่นที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ที่มีการร้องเรียน

ภายหลังจากการตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูลแล้ว กรมการขนส่งทางรางได้จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและปฏิบัติการ เพื่อให้ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าแต่ละรายนำไปพิจารณาปรับปรุงแก้ไขปัญหาความแออัดดังกล่าว โดยมีแนวทางสำคัญ 3 ประการ คือ **ประการแรก** การปรับตารางเวลาเดินรถของขบวนรถเสริม (Supplemental Train) ให้มีความยืดหยุ่นและตอบสนองต่อช่วงเวลาที่มีผู้โดยสารหนาแน่นสูงสุดได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อช่วยระบายผู้โดยสารออกจากสถานีได้อย่างรวดเร็ว **ประการที่สอง** การพิจารณาเพิ่มความถี่ในการปล่อยขบวนรถ (Headway) และ/หรือ เพิ่มจำนวนตู้โดยสารต่อขบวน หรือเพิ่มจำนวนขบวนรถโดยรวม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ (Capacity) ของระบบให้เพียงพอต่อปริมาณความต้องการเดินทางที่สูงขึ้น และ**ประการสุดท้าย** คือการนำเกณฑ์มาตรฐานระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) มาประยุกต์ใช้เป็นเครื่องมือในการวัดผลและบริหารจัดการความหนาแน่นของผู้โดยสารบนชั้นชานชาลาให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ไม่แออัดยัดเยียดจนเกินไป ทั้งนี้ กรมฯ มุ่งหวังว่าการดำเนินการตามข้อเสนอแนะเหล่านี้ จะสามารถบรรเทาปัญหาความเดือดร้อน เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง ลดความล่าช้า และยกระดับคุณภาพการให้บริการรถไฟฟ้าให้แก่ประชาชนโดยรวมได้ในที่สุด

13) สำรวจคุณภาพการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงและระบบการเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะเพื่อพัฒนาระบบขนส่ง

ขร. ได้นำคณะทำงานจากหลายภาคส่วนลงพื้นที่สำรวจคุณภาพการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง และประเมินประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อกับสถานีต่างๆ ในวันที่ 25 ก.พ. 68 เพื่อระบุปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจริงในการใช้บริการ รับฟังความคิดเห็นโดยตรงจากผู้เกี่ยวข้อง และรวบรวมข้อมูลสำหรับนำไปผลักดันการปรับปรุงแก้ไข โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการเชื่อมต่อการเดินทาง ซึ่งเห็นได้ชัดเจนมากขึ้นหลังจากมีนโยบายค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสายที่ทำให้มีผู้ใช้บริการเพิ่มสูงขึ้น อันจะนำไปสู่การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีความปลอดภัย สะดวกสบาย และเป็นธรรมยิ่งขึ้น

จากผลการสำรวจที่ได้ระบุถึงประเด็นปัญหาสำคัญหลายด้าน ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง โดยเฉพาะปัญหาการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นที่ยังขาดประสิทธิภาพและความครอบคลุม กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าว เพื่อจัดทำเป็นข้อเสนอแนะสำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหาเหล่านี้ และจะนำเสนอต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อไป

14) การผลักดันและส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง

ขร. ได้มีการลงพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางและระบบโลจิสติกส์ เพื่อแก้ไขปัญหาในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง ทั้งนี้ ขร. ได้มีการรายงานถึง คค. เพื่อให้ คค. มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้กับผู้ประกอบการแล้ว เช่น

1) การเพิ่มขบวนรถไฟให้สามารถรองรับความต้องการของผู้ประกอบการได้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เช่น สถานีสระโกสินารายณ์, สถานีท่าม่วง

2) การเปลี่ยนหัวรถจักรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการลากจูงการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

3) การจัดหาแคร่เพิ่มเติมให้กับเส้นทางต่าง ๆ เช่น เส้นทางท่าม่วง – สระโกสินารายณ์ – ICD ลาดกระบัง, เส้นทาง ICD ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง

4) การปรับปรุงหรือพัฒนาพื้นที่ CY เช่น บริเวณสถานีสระโกสินารายณ์, บริเวณสถานีท่าม่วง, บริเวณสถานีปากท่อ, บริเวณสถานีเจ็ดเสมียน, บริเวณสถานีวังเย็น เพื่อรองรับความต้องการขนถ่ายสินค้าทางรางที่เพิ่มขึ้น

5) การจัดหาอุปกรณ์ยกขนเพิ่มเติมเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางที่เพิ่มขึ้น

15) ผลการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด 20 บาทตลอดสาย ของรถไฟชานเมืองสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสีม่วง และรวมสองสาย (สะสม ณ สิ้นเดือนกุมภาพันธ์ เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนการดำเนินมาตรการ)

ปริมาณผู้โดยสาร

- พบว่ามีปริมาณผู้โดยสารของรถไฟชานเมืองสายสีแดง ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 84.30
- ในขณะเดียวกัน ปริมาณผู้โดยสารของรถไฟฟ้าสายสีม่วง ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 23.04 เนื่องจากมีการเปิดเส้นทางรถไฟฟ้าสายใหม่หลายเส้นทาง
- ทั้งนี้ หากรวมปริมาณผู้โดยสารทั้งสองสาย พบว่าเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 38.72

รายได้ค่าโดยสาร

- พบว่ามีรายได้ค่าโดยสารของรถไฟชานเมืองสายสีแดง ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 12.07
- ในขณะเดียวกัน รายได้ค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายสีม่วง ปรับตัวลดลงจากปีก่อน ร้อยละ (21.37)
- ทั้งนี้ หากรวมปริมาณรายได้จากค่าโดยสารทั้งสองสาย พบว่าลดลงจากปีก่อนร้อยละ (11.11)

ซึ่งเป็นผลจากการดำเนินการตามมาตรการรัฐบาลดังกล่าว

16) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และจัดทำมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยระบบราง

เป็นโครงการผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 - 2569 ระยะเวลาดำเนินการ 18 เดือน ความคืบหน้า ขร. ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นที่ปรึกษา โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบรางและจัดทำมาตรการ ลดความเสี่ยงต่อภัยระบบรางแล้ว เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2567 ปัจจุบันมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ

1. ผลการสำรวจข้อมูลและวิเคราะห์สาเหตุความเสี่ยงต่อภัยระบบรางจากภัยธรรมชาติ สาเหตุของการเกิดภัย
2. แนวทาง กลไกการเก็บข้อมูลเชิงลึก และการรวบรวมข้อมูลความเสี่ยงต่อภัยระบบราง โดยแบ่งระยะเวลาการดำเนินงานออกเป็นระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว
3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาสาเหตุของการเกิดภัยต่อระบบรางจากภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม ดินถล่ม แผ่นดินไหว เป็นต้น
4. ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา แนวทางป้องกันเพื่อลดการเกิดภัยในระบบรางทั้งระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว
5. แนวทางหรือข้อกำหนดในการปรับปรุงทางกายภาพบริเวณจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดภัยต่อระบบราง จากภัยธรรมชาติ หรือน้ำท่วม

6. (ร่าง) มาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง

7. (ร่าง) มาตรการแนวทางการป้องกันภัยต่อระบบราง จากภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม ดินถล่ม แผ่นดินไหว เป็นต้น

8. (ร่าง) แนวทางหรือข้อกำหนดในการปรับปรุงทางกายภาพบริเวณจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดภัยระบบราง

9. (ร่าง) แบบมาตรฐานพร้อมรายการประมาณราคาค่าก่อสร้าง โดยสามารถนำไปใช้กับพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับเหตุน้ำท่วม

10. (ร่าง) แผนเผชิญเหตุกรณีเกิดภัยต่อระบบราง

11. ระบบแจ้งเหตุเมื่อเกิดภัยต่อระบบราง

สรุปปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน และแนวทางแก้ไข

การลงพื้นที่เพื่อสำรวจข้อมูล และเก็บข้อมูลเชิงลึก ไม่เป็นไปตามแผนงาน เนื่องจากต้องใช้ระยะเวลาในการเก็บข้อมูลที่ต้องการสำรวจ รวมถึงข้อจำกัดสภาพภูมิประเทศของพื้นที่ แก้ไขโดยการเพิ่มทีมสำรวจและปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ที่ใช้สำรวจในบางพื้นที่

1. การขอเชื่อมต่อข้อมูลสำหรับการพัฒนาระบบแจ้งเหตุเมื่อเกิดภัยต่อระบบราง แก้ไข โดยขอความอนุเคราะห์หน่วยงานเจ้าของข้อมูลเพื่อขอเข้าพบและหารือการเชื่อมต่อข้อมูล

17) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการตรวจสภาพรถขนส่งทางรางของผู้ตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง

เป็นโครงการผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 - 2568 ซึ่ง ขร. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษากับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2567 โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 270 วัน ตั้งแต่วันที่ 22 พฤษภาคม 2567 ถึง 15 กุมภาพันธ์ 2568

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ

ผลผลิต (Output) ของโครงการ ได้แก่ ร่างมาตรฐานการตรวจสภาพรถขนส่งทางราง ร่างแนวทางการกำกับดูแลการตรวจสภาพรถขนส่งทางราง หลักสูตรการฝึกอบรมของผู้ตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง

ผลที่คาดหวัง (Outcome) ของโครงการ ได้แก่ ได้ข้อมูลการตรวจสภาพรถขนส่งทางรางจากต่างประเทศ ได้มาตรฐานและวิธีการตรวจสภาพรถขนส่งทางรางซึ่งเป็นที่ยอมรับและเป็นมาตรฐานสากล ได้แนวทางการกำกับดูแล กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวกับผู้ตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง ทำให้รถขนส่งทางรางมีความปลอดภัยในการใช้งานและให้บริการมากขึ้น และส่งเสริมพัฒนาศักยภาพของผู้ตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางรางของประเทศไทย

18) โครงการศึกษาและจัดทำมาตรการกำกับดูแลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและลดมลภาวะทางอากาศในภาคขนส่งทางราง

- **ความก้าวหน้า:** โครงการมีความก้าวหน้าสะสมประมาณ 60% ตามแผนงาน รายงานฉบับกลาง (Interim Report) เดือนกุมภาพันธ์ 2568
- **การรวบรวมข้อมูล:** ได้ศึกษาและรวบรวมข้อมูลสนธิสัญญา ข้อตกลง แผนยุทธศาสตร์ กฎหมาย และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการลดก๊าซเรือนกระจก (GHG) และมลภาวะทางอากาศทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงข้อมูลสถิติการปล่อย GHG และมลพิษทางอากาศของไทยและต่างประเทศ (ยุโรป อเมริกา เอเชีย)
- **การศึกษาแนวทางปฏิบัติ:** รวบรวมมาตรการและแนวทางปฏิบัติที่ดีในการลด GHG และมลพิษในภาคขนส่งทางรางของไทยและต่างประเทศ รวมถึงกรณีศึกษาจากผู้ประกอบการในไทย (เช่น BTS, BEM, รฟม., รฟท.) เช่น การใช้รถไฟฟ้า การติดตั้ง Solar Cell การใช้เชื้อเพลิงไบโอดีเซล (B10, B20) และโครงการ EV on Train
- **การวิเคราะห์ข้อมูล:** วิเคราะห์และจัดทำข้อมูลการปล่อย GHG และมลพิษทางอากาศของภาคขนส่งทางรางไทยในปัจจุบันและคาดการณ์อนาคต เปรียบเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น และวิเคราะห์กรณีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) มาสู่ระบบราง
- **การพัฒนาเครื่องมือ:** อยู่ระหว่างการจัดทำเครื่องมือ/แบบประเมินอิเล็กทรอนิกส์สำหรับคำนวณและประเมินการปล่อย GHG และมลพิษทางอากาศ โดยจะใช้ระเบียบวิธี T-VER และ LESS เป็นข้อกำหนด
- **การจัดทำมาตรการและแผน:** อยู่ในขั้นตอนการจัดทำมาตรการ/แนวทางปฏิบัติ แผนปฏิบัติการ มาตรการส่งเสริมผู้ประกอบการ และร่างข้อกำหนด/กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- **การสนับสนุนการรับรอง:** ศึกษาและรวบรวมข้อมูลการรับรองด้านสิ่งแวดล้อมและตลาดคาร์บอนเครดิต เพื่อเตรียมสนับสนุนผู้ให้บริการระบบรางในการขอรับรอง LESS และ T-VER. ได้ศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับระเบียบวิธีการประเมินจากต่างประเทศ เพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือ

ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข:

- **ปัญหา:** ข้อมูลในรายงานเบื้องต้นบางส่วนไม่ถูกต้องหรือไม่เป็นปัจจุบัน (เช่น การโอนสายสีเขียวให้ กทม. ข้อมูล NDC ฉบับเก่า ข้อมูลช่วงโควิด-19)
- **แนวทางแก้ไข:** แก้ไขข้อมูลให้ถูกต้อง, เพิ่มหมายเหตุสำหรับข้อมูลช่วงโควิด-19, เพิ่มข้อมูลจากโครงการศึกษา M-MAP 2 และรอข้อมูลแผนปฏิบัติการลด GHG ฉบับล่าสุดเพื่อปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันที่สุด
- **ปัญหา:** ไม่มีข้อมูลการซื้อขายคาร์บอนเครดิตของระบบรางในต่างประเทศที่ชัดเจน

แนวทางแก้ไข: ดำเนินการศึกษาเพิ่มเติม พบว่ามีการซื้อขายจากกิจกรรมประเภทอื่น (เช่น การเปลี่ยนไปใช้ EV) แต่ยังไม่พบข้อมูลเฉพาะของระบบรางโดยตรง

- **ปัญหา:** ข้อมูลทางเลือกในการคำนวณ GHG ตามมาตรฐานอื่น (เช่น ACM, JCM) ในภาคผนวกยังไม่ครบถ้วน

แนวทางแก้ไข: ได้ศึกษาเพิ่มเติมและเพิ่มระเบียบวิธีการคำนวณของมาตรฐานอื่น ๆ ในภาคผนวกแล้ว

ภาพรวมการจัดกิจกรรมเพื่อสังคมภายใต้
“โครงการ DRT ร่วมใจปลูกต้นไม้ ฟื้นป่า พัฒนาระบบขนส่งทางรางอย่างยั่งยืน”

ภาพรวมการจัดกิจกรรมถ่ายทอดองค์ความรู้ ในหัวข้อ “แนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งทางราง และการประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร (CFO) และการขอรับรองโครงการ LESS และ T-VER”

19) โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่าง ไทย - จีน ของสำนักงานบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน

โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ของสำนักงานบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน เป็นโครงการผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 – 2568 ระยะเวลาดำเนินการ 365 วัน เริ่มศึกษาวันที่ 12 กรกฎาคม 2567 ถึงวันที่ 11 กรกฎาคม 2568 โดยได้ดำเนินการศึกษา รวบรวม ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน เป็นประจำทุกเดือน เพื่อใช้ประกอบการรายงานต่อคณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน หรือกระทรวงคมนาคม รวมถึงดำเนินการสื่อสารประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ เพื่อสร้างการรับรู้ ความเข้าใจ และเสริมสร้างทัศนคติที่ดีต่อการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ทั้งนี้ ยังไม่พบปัญหา อุปสรรคในการดำเนินงาน

20) โครงการศึกษาการใช้ประโยชน์รางและข้อจำกัดเพื่อรองรับเชื่อมโยงการขนส่งทางรางเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์ - คุณหมิง (Singapore – Kunming Rail Link-SKRL)

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินโครงการศึกษาการใช้ประโยชน์รางและข้อจำกัดเพื่อรองรับเชื่อมโยงการขนส่งทางราง เส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์ - คุนหมิง (Singapore–Kunming Rail Link–SKRL) วงเงิน 10,714,000 บาท (สิบล้านเจ็ดแสนหนึ่งหมื่นสี่พันบาทถ้วน) ตามสัญญาจ้างที่ปรึกษาเลขที่ 11/2567 ลงวันที่ 5 มิถุนายน 2567 เริ่มปฏิบัติงานในวันที่ 6 มิถุนายน 2567 และต้องปฏิบัติงานให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 5 มิถุนายน 2568 เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการขนส่งทางราง เส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง ในปัจจุบันศึกษาระเบียบและข้อกำหนดการขนส่ง และข้อกำหนดต่าง ๆ ในการดำเนินงานของการขนส่งทางราง เส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง และศึกษาข้อมูลความต้องการในการขนส่งทางรางเพื่อประเมินประสิทธิภาพและความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อจัดทำแนวทางในการเจรจาระหว่างประเทศในกรอบความตกลงที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์ - คุนหมิง และแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าที่เหมาะสมของการขนส่งทางราง เส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์ - คุนหมิง

21) โครงการประเมินคุณภาพสถานีขนส่งทางราง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

21.1) การดำเนินงาน

กรมการขนส่งทางรางได้ดำเนินการประเมินคุณภาพสถานีขนส่งทางรางและจัดทำข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพสถานีขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2565 - 2567 จำนวน 64 สถานี

โดยในปี 2568 ได้จัดทำแผนการตรวจประเมินคุณภาพสถานีขนส่งทางราง จำนวน 17 สถานี ทั้งในสถานีรถไฟและสถานีรถไฟฟ้า ประกอบด้วย สถานีรถไฟ จำนวน 10 สถานี ได้แก่ สถานีอุตรดิตถ์ สถานีศิลาอาสน์ สถานีเด่นชัย สถานีอุดรธานี สถานีหนองคาย สถานีโนนสะอาด สถานีกุมภวาปี สถานีตรัง สถานีกันตัง และสถานีห้วยยอด สำหรับสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 7 สถานี ได้แก่ สถานีท่าพระ (BL01) สถานีรังสิต (RN10) สถานีตลิ่งชัน (RW06) สถานีลาดพร้าว (YL01) สถานีสำโรง (YL23) สถานีคลองสาน (G3) และสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ (W1) โดยใช้เกณฑ์การประเมินคุณภาพสถานี จำนวน 8 ด้าน ที่อ้างอิงตามมาตรฐานสากล ได้แก่ EN13816, CoMET and Nova, IRS, RSI, NRPS และกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย 1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน 2. ด้านการเชื่อมต่อ 3. ด้านข้อมูลการเดินทางและประชาสัมพันธ์ 4. ด้านความปลอดภัย 5. ด้านความพร้อมของสิ่งอานวยความสะดวก 6. ด้านการออกแบบตามหลัก Universal Design 7. ด้านการให้บริการ 8. ด้านสุนทรียภาพ

ปัจจุบันได้ดำเนินการตรวจประเมินคุณภาพสถานีขนส่งทางรางในส่วนของสถานีรถไฟไปแล้ว 10 สถานี พบว่า ในภาพรวมมีความพร้อมในการให้บริการมีความโดดเด่นในด้านการให้ข้อมูลการเดินทางและประชาสัมพันธ์ มีจอแสดงข้อมูลสาหรับผู้โดยสารภายในสถานี แสดงรายละเอียดขบวนรถและเวลาที่ขบวนรถจะเข้าชานชาลา กรณีเกิดเหตุขัดข้องหรือล่าช้าทุกสถานีจะมีการประกาศแจ้งผู้โดยสาร และมีการแจ้งผ่านระบบติดตามขบวนรถทั้งเว็บไซต์และแอปพลิเคชัน เช่นเดียวกับด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ เจ้าหน้าที่ทุกสถานีมีความสุภาพและให้ความช่วยเหลือผู้ใช้บริการเป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม ด้านการให้บริการที่ควรปรับปรุงและพัฒนา คือ ด้านความปลอดภัย โดยควรเพิ่มการตรวจสอบถังดับเพลิงพร้อมติดป้ายแสดงผลการตรวจสอบและด้านการออกแบบตามหลัก Universal Design (UD) พบว่าควรจัดให้มี/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้เป็นไปตามหลัก UD เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงและใช้บริการของคนทุกกลุ่ม

ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางรางได้ประสานกับหน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้อง เพื่อติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพสถานีขนส่งทางรางและปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน รวมจำนวน 20 สถานี ประกอบด้วย 1) สถานีรถไฟ จำนวน 7 สถานี 2) สถานีรถไฟฟ้า จำนวน 13 สถานี นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางรางได้ลงพื้นที่เพื่อเยี่ยมชมและติดตามความคืบหน้าการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพสถานีชุมทางทุ่งสง ในการประเมินคุณภาพสถานีรถไฟ ประจำปี 2568 เส้นทางสายใต้ เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2568 โดยพบว่าสถานีรถไฟและสถานีรถไฟฟ้า ได้มีการปรับปรุงตามข้อเสนอแนวทาง การปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพสถานีขนส่งทางราง 1) ด้านโครงสร้างพื้นฐานสภาพกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการใช้งานของคนทุกคน เช่น สถานีสุราษฎร์ธานี สถานีชุมพร และสถานีลพบุรี จัดให้มีจุดจอดรับ - ส่งผู้โดยสารและป้ายสัญลักษณ์ชัดเจน บริเวณหน้าสถานี สะพานพระนั่งเกล้า (PP08) (อาคารเชื่อมต่อกับท่าเรือพระนั่งเกล้า) ปรับปรุงห้องน้ำคนพิการให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารฯ พ.ศ. 2548 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564 ของ มท. 2) ด้านความปลอดภัย เช่น สถานีชุมทางทุ่งสง สุราษฎร์ธานี ชุมพร หลังสวน อุบลราชธานี ชุมทางศรีราชา และลพบุรี ดำเนินการตรวจสอบอุปกรณ์ดับเพลิง พร้อมติดป้ายแสดงผลการตรวจสอบและวันที่ทำการตรวจสอบไว้ที่อุปกรณ์ สถานีบางเขน (RN04) จัดให้มีพื้นที่หลบภัยสำหรับพักรอการช่วยเหลือสำหรับคนพิการ กรณีเกิดอัคคีภัยหรือเหตุฉุกเฉิน 3) ด้านข้อมูลการเดินทางและประชาสัมพันธ์ เช่น สถานีชุมทางศรีราชาดำเนินการติดตั้งระบบจอแสดงข้อมูลการเดินทางภายในสถานี เป็นต้น

21.2) การติดตามแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ

(1) จุดจอดจักรยาน รถไฟฟ้าสายสีชมพู

กรมการขนส่งทางราง ได้รับทราบข้อร้องเรียนของประชาชนที่มาใช้บริการจุดจอดจักรยานของสถานีวงแหวนรามอินทรา รถไฟฟ้าสายสีชมพู พบปัญหาจุดจอดจักรยานอยู่ในบริเวณที่ไม่เหมาะสม

กรมการขนส่งทางรางได้ประสานบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) ลงพื้นที่สำรวจการใช้บริการจุดจอดจักรยาน สถานีวงแหวนรามอินทรา (PK25) รถไฟฟ้าสายสีชมพู เพื่อแก้ไขปัญหาจุดจอดจักรยานให้อยู่ในบริเวณที่เหมาะสม โดยได้เสนอแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพการให้บริการจุดจอดจักรยาน เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยผู้ใช้บริการจุดจอดจักรยาน

NBM มีการติดตั้งจุดจอดจักรยานเพิ่มจำนวน 1 ชุด บริเวณลิฟต์ทางออกที่ 1 และจำนวน 1 ชุด บริเวณบันไดทางออกที่ 2

นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางราง ให้ดำเนินการตามข้อเสนอเพิ่มเติมได้แก่

- เพิ่มจุดจอดจักรยานบริเวณบันไดทางออกที่ 1 จำนวน 1 ชุด
- ย้ายจุดจอดจักรยานบริเวณบันไดทางออกที่ 4 ออก จำนวน 2 ชุด เพื่อรองรับความต้องการในการใช้บริการจุดจอดจักรยาน
- ติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) เพิ่มบริเวณใกล้บันไดทางออกที่ 1 และ 3 เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้งานจุดจอดจักรยาน
- ประชาสัมพันธ์การเข้าใช้จุดจอดจักรยานของสถานี เพื่อเพิ่มความรับรู้ของผู้โดยสารในการใช้งานจุดจอดจักรยาน
- ติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสชนิดนำทางที่พื้นทางเท้าทั้งสองฝั่งบริเวณสถานี เพื่อเพิ่มการเข้าถึงสถานีของคนพิการทางการเห็น

(2) การปรับปรุงระบบป้ายบอกทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าดอนเมือง (สายสีแดง) และสนามบินดอนเมือง

กรมการขนส่งทางราง ลงพื้นที่กับท่าอากาศยานดอนเมือง การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เพื่อร่วมกันปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางทางอากาศและทางราง ให้มีความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทางแก่ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางจากสนามบินดอนเมือง เข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานครได้ดียิ่งขึ้น ภายหลังได้รับทราบข้อร้องเรียนของประชาชนที่มาใช้บริการทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ และอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ท่าอากาศยานดอนเมือง และสถานีรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง สถานีดอนเมือง พบว่า ปัญหาป้ายบอกทาง ป้ายสัญลักษณ์ ป้ายแสดงข้อมูลการเชื่อมต่อฯ และตารางเดินรถไฟฟ้าสายสีแดงภายในอาคารผู้โดยสารภายในประเทศบางจุด เช่น ทางเลี้ยว และทางเดินบางชั้น ที่ป้ายมีขนาดเล็กและติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้โดยสารมองเห็นได้ไม่ชัดเจน รวมทั้งหมดข้อมูลการเดินรถไฟฟ้าสายสีแดงที่ยังไม่แก้ไขให้เป็นปัจจุบัน

ท่าอากาศยานดอนเมือง มีการเพิ่มสัญลักษณ์ของรถไฟ/รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ระยะทางไปสถานี และจำนวนป้ายบอกทาง ได้แก่

1. ทางออกผู้โดยสารขาเข้า
2. หน้าบันไดเลื่อนชั้น 1 และ ชั้น 2
3. ภายในทางเดิน Skywalk

นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางรางมีข้อเสนอเพิ่มเติม โดยการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่สายพานสัมภาระภายในอาคาร Terminal 1 และ Terminal 2 และการเพิ่มป้ายสัญลักษณ์รถไฟฟ้าสายสีแดง ป้ายบอกทาง พร้อมระยะทางถึงสถานีรถไฟฟ้าดอนเมือง พร้อมป้ายแสดงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลพร้อมจุดเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะและสถานที่สำคัญ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางของผู้โดยสารที่เหมาะสมที่สุด

21.3) การส่งเสริมให้ความรู้การประกอบกิจการขนส่งทางรางแก่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ

(1) โครงการฝึกอบรม หลักสูตร “ทักษะการให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในระบบขนส่งทางราง เพื่อส่งเสริมการเดินทางที่เท่าเทียม (Inclusive Transport) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567”

ในปี 2567 กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้ดำเนินการฝึกอบรมหลักสูตร “ทักษะการให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในระบบขนส่งทางราง เพื่อส่งเสริมการเดินทางที่เท่าเทียม (Inclusive Transport)” มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมทักษะเจ้าหน้าที่ในการให้บริการผู้พิการและผู้สูงอายุที่มาใช้บริการระบบ

ขนส่งทางราง และสร้างองค์ความรู้แก่บุคลากรผู้ให้บริการระบบขนส่งทางราง เพื่อให้พร้อมต่อการดูแลผู้โดยสารทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม และส่งเสริมการให้บริการสู่ความเป็นเลิศ โดยมีผู้เชี่ยวชาญจากสถาบันราชสุดา คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล เป็นวิทยากรฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ พร้อมด้วยผู้แทนจากหน่วยงานผู้ให้บริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และเจ้าหน้าที่ ขร. จำนวนรวม 84 ราย โดยมีผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 65 รายประกอบด้วย ขร. 18 ราย และหน่วยงานผู้ให้บริการขนส่งทางราง 47 ราย ทั้งนี้ ขร. จะจัดการอบรมส่งเสริมให้ความรู้การประกอบกิจการขนส่งทางรางแก่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี

21.4) การพัฒนาคุณภาพการให้บริการ

(1) การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางราง ปี 2567

(1.1) สำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางราง รถไฟฟ้าในเมืองและรถไฟฟ้าชานเมือง จำนวน 8 สายทาง ได้แก่ สายสีเขียว สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง สายสีทอง สายสีเหลือง สายสีชมพู สายสีแดง และแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ จากกลุ่มตัวอย่าง 5,222 ราย และผู้ใช้บริการรถไฟระหว่างเมือง จำนวน 5 สายทาง ได้แก่ สายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันออก สายใต้ และสายแม่กลอง จากกลุ่มตัวอย่าง 2,578 ราย โดยมีผลสำรวจความพึงพอใจในภาพรวมการให้บริการและองค์ประกอบการให้บริการที่ดีทั้ง 5 ด้าน สรุปผลดังนี้

ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในเมืองและรถไฟฟ้าชานเมือง พบว่า **ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในเมืองและรถไฟฟ้าชานเมืองมีความพึงพอใจต่อการใช้บริการมีค่าเฉลี่ยโดยรวม 4.34** จาก 5 คะแนน โดยมีผลสำรวจองค์ประกอบแต่ละด้านของการให้บริการที่มีความพึงพอใจมากที่สุด คือ **ความปลอดภัย (ค่าเฉลี่ย 4.32)** รองลงมา คือ ความสะดวกสบายภายในสถานีและสุนทรียภาพ (ค่าเฉลี่ย 4.24) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร (ค่าเฉลี่ย 4.21) เส้นทางรถไฟฟ้าและจุดเชื่อมต่อระบบคมนาคม (ค่าเฉลี่ย 4.15) และการจำหน่ายบัตรโดยสาร (ค่าเฉลี่ย 4.08) ตามลำดับ

สำหรับ**ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟระหว่างเมือง** พบว่า **ผู้ใช้บริการรถไฟระหว่างเมืองมีความพึงพอใจต่อการใช้บริการมีค่าเฉลี่ยโดยรวม 4.22** จาก 5 คะแนน โดยมีผลสำรวจองค์ประกอบของการให้บริการรถไฟระหว่างเมืองที่มีความพึงพอใจมากที่สุด คือ **การจำหน่ายตั๋วโดยสาร** (ค่าเฉลี่ย 4.45) รองลงมาคือ เส้นทางรถไฟและจุดเชื่อมต่อระบบคมนาคม (ค่าเฉลี่ย 4.40) ความปลอดภัย (ค่าเฉลี่ย 4.36) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร (ค่าเฉลี่ย 4.35) และความสะดวกสบายภายในสถานีและสุนทรียภาพ (ค่าเฉลี่ย 4.29) ตามลำดับ

(1.2) กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้รายงานผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการและข้อเสนอแนวทางการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งทางรางเสนอกระทรวงคมนาคม (คค.) ซึ่ง คค. ได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินการปรับปรุงการให้บริการตามที่ ขร. เสนอ ทั้งนี้ ขร. ได้มีหนังสือถึงหน่วยงานผู้ให้บริการขนส่งทางรางทุกระบบ เพื่อรับทราบผลการสำรวจฯ และพัฒนาปรับปรุงยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งทางรางให้มีคุณภาพ ปลอดภัย สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ เกิดความมั่นใจในการใช้บริการ ตลอดจนส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น และลดปัญหาข้อร้องเรียนจากการใช้บริการ

ประโยชน์ที่ได้จากการดำเนินการ

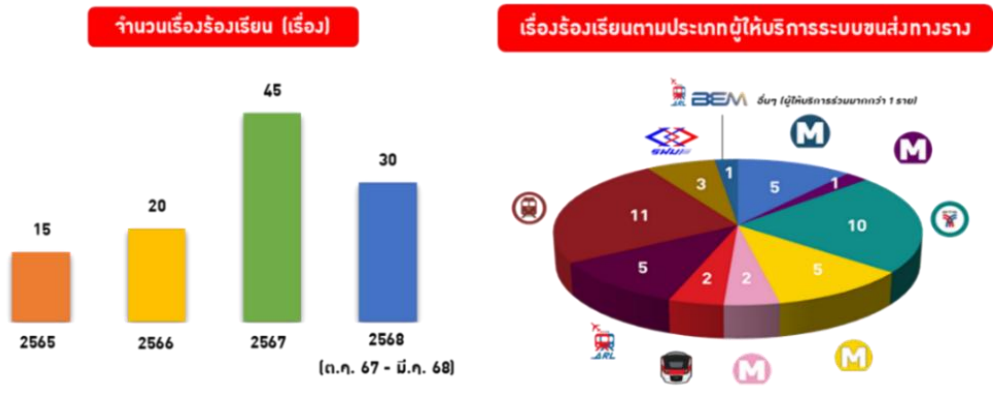
ใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาปรับปรุงยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งทางรางให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ ตลอดจนส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น และลดปัญหาข้อร้องเรียนจากการใช้บริการ

21.5) การจัดการเรื่องร้องเรียนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้รับเรื่องร้องเรียนในรอบปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 จำนวน 45 เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จทั้งหมด 45 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 100 โดยมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ที่ผ่านมา จำนวน 25 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 125 และมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 จำนวน 30 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 200 โดยผลการดำเนินการจัดการเรื่องร้องเรียนในรอบปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 มีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

(1) สรุปผลการดำเนินงานเรื่องร้องเรียน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ดังนี้

เรื่องร้องเรียนที่ได้รับจากผู้ใช้บริการและหน่วยงานต่าง ๆ ขร. ได้รับเรื่องร้องเรียนจากผู้ใช้บริการมากที่สุด จำนวน 21 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 46.67 รองลงมาคือ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) จำนวน 19 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 42.22 สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม (สรค.) จำนวน 2 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 4.44 โดยมีเรื่องร้องเรียนจากสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี (สปน.) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.) และศาลากลางจังหวัดนครราชสีมา จำนวนหน่วยงานละ 1 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 2.22



(2)การประมวลผลและวิเคราะห์การจัดการเรื่องร้องเรียนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ดังนี้

(2.1) ประเภทเรื่องร้องเรียน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ในด้านการให้บริการ (Operation) มากที่สุด จำนวน 23 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 51.11 รองลงมาเป็นด้านการประกอบธุรกิจ (Business) จำนวน 15 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 33.33 และด้านความปลอดภัย (Safety) จำนวน 7 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 15.56

(2.2) เรื่องร้องเรียนต่อผู้ให้บริการระบบขนส่งทางราง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 มากที่สุด ได้แก่ รฟท. จำนวน 11 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 24.44 รองลงมาคือ BTSC จำนวน 10 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 22.22 BEM จำนวน 6 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 13.33 เรื่องร้องเรียนเกี่ยวข้องกับ AERA1 และ EBM จำนวนหน่วยงานละ 5 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 11.11 รฟม. จำนวน 3 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 6.67 รวมทั้ง รฟฟท. และ NBM จำนวนหน่วยงานละ 2 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 4.44 และอื่น ๆ (ผู้ให้บริการร่วมมากกว่า 1 ราย) จำนวน 1 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 2.22

(3) ตัวอย่างการจัดการเรื่องร้องเรียนปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ดังนี้

(3.1) การใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเที่ยวสุดท้าย ซึ่งอาคารจอดรถสถานีคูคต ปิดให้บริการช่วงเวลา 01.00 - 05.00 น. ทำให้ต้องชำระเงินค่าปรับในการจอดรถ ค้างคืนจำนวน 400 บาท

ผลการดำเนินงาน : ผู้ร้องเรียนได้รับเงินคืนเรียบร้อยแล้ว และ รฟม. ได้ขยายเวลาปิดให้บริการอาคารจอดรถสถานีคูคตเป็นเวลา 01.30 น. เพื่อให้สอดคล้องกับเวลาเดินรถไฟฟ้าเที่ยวสุดท้ายที่มาถึงสถานีปลายทาง

(3.2) การใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟชานเมืองสายสีแดง โดยชำระค่าโดยสารผ่านบัตรเครดิต ซึ่งระบบเรียกเก็บเงินเกินจากราคาที่กำหนดไว้

ผลการดำเนินงาน : ผู้ร้องเรียนทั้ง 5 ท่าน ได้รับเงินคืนเรียบร้อยแล้ว

21.6) การจัดทำฐานข้อมูลการขนส่งทางราง

(1) จัดเก็บข้อมูลปริมาณผู้โดยสารในระบบราง

กรมการขนส่งทางรางดำเนินการจัดเก็บข้อมูลปริมาณผู้โดยสารจากผู้ให้บริการระบบรถไฟระหว่างเมืองและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยจัดทำเป็นข้อมูลรายวัน รายเดือน และรายปีของโครงการต่าง ๆ ในรูปแบบไฟล์ Excel

ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางรางได้ทำการเผยแพร่ชุดข้อมูลปริมาณผู้โดยสารในระบบราง ผ่านทางเฟซบุ๊ก Xเว็บไซต์กรมการขนส่งทางราง และเว็บไซต์ระบบบัญชีข้อมูลหน่วยงานกรมการขนส่งทางราง (https://drt.gdcatalog.go.th) เพื่อให้ประชาชนหรือหน่วยงานต่างๆ สนใจสามารถเข้าไปดูข้อมูลต่าง ๆ เข้าถึงได้ง่าย และนำข้อมูลดังกล่าวไปประโยชน์ในการดำเนินการต่างๆ หรือสร้างนวัตกรรมใหม่ เช่น ใช้สำหรับการวิจัยค้นคว้าเชิงข้อมูลและการเรียนการสอน

อีกทั้ง ข้อมูลดังกล่าวสามารถนำมาใช้วิเคราะห์ข้อมูลผลลัพธ์จากมาตรการต่าง ๆ เช่น มาตรการลดฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 “งดจัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทางราง” และนโยบายค่าโดยสารรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย สายสีม่วงและสายสีแดง เพื่อหน่วยงานสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายในอนาคต วิเคราะห์ผลกระทบด้านราคาต่อแรงจูงใจในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งนำไปใช้ในการพยากรณ์ปริมาณผู้โดยสารที่แม่นยำมากขึ้น

22) โครงการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

เป็นโครงการในปีงบประมาณ ๒๕๖๘ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... และเพื่อประโยชน์ในการอธิบายถึงกระบวนการ ขั้นตอนรองรับร่างกฎหมายที่จะประกาศใช้บังคับดังกล่าว อย่างเป็นรูปธรรม เช่น การกำหนดมาตรฐานด้านการขนส่งทางราง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ในการขอใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสาร การคุ้มครองสิทธิ ของผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ เป็นต้น เพื่อเป็นกลไกสำคัญในการยกระดับการขนส่งทางราง และเป็นปัจจัยสำคัญ ในการสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง ขร. จึงจำเป็นต้องจัดทำร่างกฎหมายลาดับรอง ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว

1. ในที่ประชุมคณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีเฉพาะเจาะจง สำหรับการจ้างที่ปรึกษาโครงการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... โดยวิธีเฉพาะเจาะจง ครั้งที่ 3/2567 วันพุธที่ 11 ธันวาคม 2567 คณะกรรมการฯ มีมติให้จัดทำรายงานผลการพิจารณาและความเห็นชอบของคณะกรรมการฯ พิจารณาลงนามเสนออธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ผ่านหัวหน้าเจ้าหน้าที่)

เพื่อขอความเห็นชอบผลการพิจารณาฯ จัดจ้างมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) เป็นที่ปรึกษาโครงการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... โดยวิธีเฉพาะเจาะจง

2. คณะกรรมการฯ มีหนังสือ ที่ คค 0902.3/187 ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2567 รายงานผลการพิจารณาของคณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีเฉพาะเจาะจง สำหรับการจ้างที่ปรึกษาโครงการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... โดยวิธีเฉพาะเจาะจง โดยเห็นสมควรอนุมัติสั่งจ้าง มธ. โดยสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ซึ่งรองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมการขนส่งทางราง ได้อนุมัติแล้ว

3. กรมการขนส่งทางรางลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษา โครงการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... กับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (สัญญาเลขที่ 10/2568 ลงวันที่ 25 ธันวาคม 2567)

4. ที่ปรึกษาได้ส่งมอบงานให้แก่ ขร. เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2568 ตามหนังสือสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่ อว 67.11/469 ลงวันที่ 24 มกราคม 2568

5. คณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษาฯ ได้ตรวจรับพัสดุในงานจ้าง ที่ปรึกษาเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2568 มีมติว่าที่ปรึกษาส่งมอบงานงวดที่ 1 ถูกต้องและครบถ้วนตามที่กำหนดในสัญญาเรียบร้อยแล้ว

6. ดำเนินการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อพิจารณายกร่างกฎหมายลำดับรองครั้งที่ 1 หัวข้อการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการ ในวันที่ 27 มีนาคม 2568

7. ดำเนินการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อพิจารณายกร่างกฎหมายลำดับรองครั้งที่ 2 หัวข้อการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมราง ในวันที่ 2 เมษายน 2568

8. ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น Public Hearing โครงการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ครั้งที่ 1 ในวันที่ 22 เมษายน 2568

23) โครงการจ้างที่ปรึกษาพัฒนาแนวการกำกับดูแลผู้ให้บริการขนส่งทางราง และจัดทำมาตรการความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562

ด้วยนโยบายด้านการบริหารจัดการภาครัฐ และการผลักดันให้ประเทศไทยไปสู่ยุคดิจิทัลโดยการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการ การสนับสนุนการทำงานรวมไปถึงการให้บริการกับประชาชนเพื่อความสะดวกรวดเร็ว และทันต่อเหตุการณ์ต่าง ๆ ทำให้มีการใช้งานอินเทอร์เน็ต ระบบงานต่าง ๆ อย่างแพร่หลาย ทั้งนี้ข้อมูลต่าง ๆ ของทางภาครัฐได้ถูกเข้าสู่ระบบโลกออนไลน์เป็นจำนวนมาก มีการแลกเปลี่ยน หมุนเวียน และส่งต่อข้อมูลดังกล่าวทุกเวลา อีกทั้งเทคโนโลยียังถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการก่อให้เกิดภัยคุกคามไซเบอร์ การก่อให้เกิดอาชญากรรมในรูปแบบที่หลากหลาย การบริหารจัดการข้อมูล การป้องกันเพื่อไม่ให้ข้อมูลที่เป็นความลับและข้อมูลที่สำคัญเพื่อไม่ให้ข้อมูลรั่วไหล กระทำการเพื่อให้เกิดความเสียหายที่ไม่สามารถประเมินค่าได้ หน่วยงานภาครัฐซึ่งเป็นหน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของประเทศเมื่อนำเทคโนโลยีมาใช้ในการขับเคลื่อนองค์กร จึงไม่อาจละเลยกับภัยคุกคามด้านไซเบอร์ รวมถึงการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2568

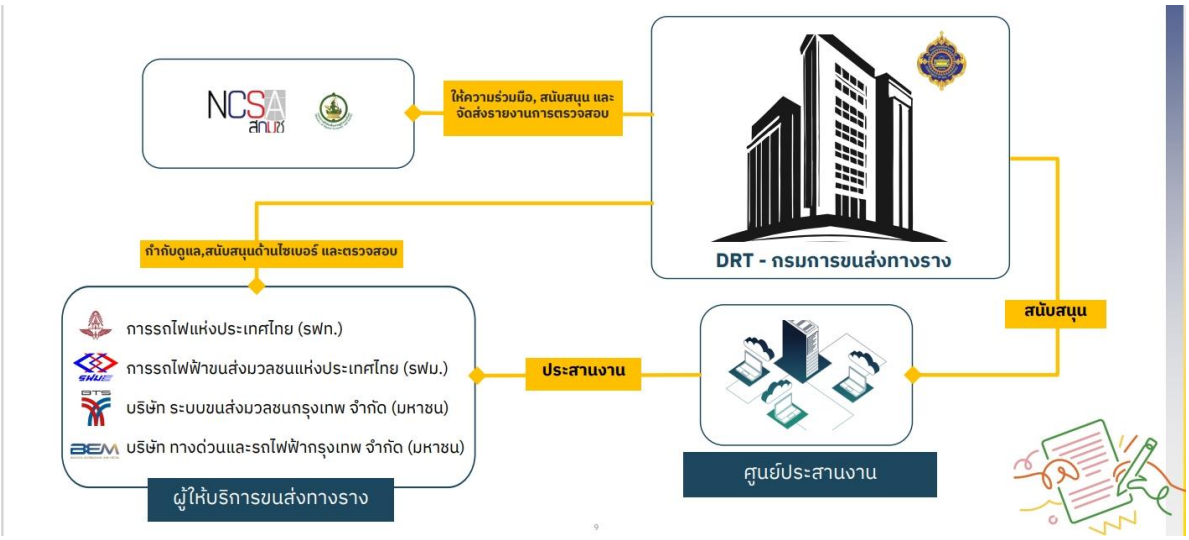
กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางสารสนเทศของประเทศ ด้านการให้บริการขนส่งทางราง ตามประกาศคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์ ลักษณะหน่วยงานที่มีภารกิจหรือให้บริการเป็นหน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางสารสนเทศ และการมอบหมายการควบคุมและกำกับดูแล พ.ศ. 2564 หมวด 5 และพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 ดังนั้น ขร. จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาเพื่อวิเคราะห์จัดทำมาตรการด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์เพื่อให้สอดรับกับพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 โดยที่ปรึกษาจะทำการวิเคราะห์บริบทขององค์กรตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 เพื่อนำไปจัดทำหรือปรับปรุงนโยบายความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของ ขร. พร้อมทั้งกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบในการบริหารจัดการด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ รวมถึงแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ เพื่อให้ ขร. มีนโยบายด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ และโครงสร้างการดำเนินงานเพื่อป้องกันและพร้อมรับมือกับภัยความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ และจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ตามประกาศคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ

โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 มีการดำเนินงาน ดังนี้

1. รายงานเบื้องต้น (Inception Report) โดยแสดงรายละเอียดการเนินงานโครงการ ระยะเวลาดำเนินงาน วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย 1) แผนการดำเนินงานโครงการ (Project Plan) 2) จัดฝึกอบรมหลักสูตรสร้างความตระหนักรู้ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ 3) จัดฝึกอบรมหลักสูตรวุฒิบัตรผู้ตรวจสอบระบบสารสนเทศ ๒๗๐๐๑ ISO/IEC 27001:2022 Lead Auditor (ถ้ามี)

2. รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) ประกอบด้วย 1) ผลการศึกษา รวบรวม วิเคราะห์หลักเกณฑ์ มาตรฐาน และข้อมูลการดำเนินงานด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ (Cybersecurity) 2) ผลการศึกษาและวิเคราะห์บริบทขององค์กรด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ 3) ผลประเมินความพร้อมด้านไซเบอร์ของ ขร. 4) จัดทำนโยบายและแผนปฏิบัติการว่าด้วยการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของ ขร. (พ.ศ. 2569- 2573) 5) ประเมินความพร้อมด้านไซเบอร์ (GAP Analysis) ของ ขร. 6) จัดทำโครงสร้างการกำกับดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ 7) รายงานการกำหนดผู้รับผิดชอบและบทบาทหน้าที่ 8) จัดทำแนวปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ 9) จัดทำแนวปฏิบัติสำหรับการจัดทำสรุปรายงานการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์

3. รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ประกอบด้วย 1) สรุปรายงานผลการตรวจสอบ (Audit) ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ของ ขร. 2) ประมวลแนวทางปฏิบัติและกรอบมาตรฐานในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของ ขร. 3) จัดทำแผนรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Incident Response Plan) ของ ขร. 4) ฝึกอบรมให้แก่บุคลากรของ ขร. จำนวน 5 หลักสูตร 5) สรุปผลการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)



24) โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

ขร. ได้ดำเนินการโครงการเพื่อศึกษาโครงสร้างต้นทุนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งในปัจจุบันและคาดการณ์ในอนาคต รวมถึงจัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดอัตราขั้นสูง ข้อเสนอมาตรการกำกับ ร่างข้อกำหนดกฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการ กำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์การขึ้นของอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมทั้งการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง ซึ่งในการศึกษาโครงการนี้จะได้ทำได้เกณฑ์ในการกำหนดอัตราขั้นสูง และอัตราคาระวางที่เหมาะสมเป็นธรรมกับทุกฝาย รวมทั้งจัดทำมาตรการ ดานการกำกับอัตราคาขนสงสินคา มาตรการสงเสริมการขนสงสินคาทางราง และผลักดันไปสูการปฏิบัติอยางเปนรูปธรรม เพื่อจูงใจใหผูประกอบการขนสงสินค่าหันมาเลือกใช่การ ขนสงสินคาทางรางเพิ่มขึ้น และนำไปสูการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามตัวชี้วัดสัดสวนการขนสงสินคา ทางรางตอปริมาณการขนสงสินค่าทั้งหมดภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น โดยโครงการนี้ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2567 เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 4 กรกฎาคม 2567 – 26 ตุลาคม 2568 ซึ่งปัจจุบันได้มีการดำเนินงานไปแล้ว 3 งวดงาน รวมถึงได้มีการลงพื้นที่และจัดการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของภาครัฐและเอกชนด้วย

5. แผนและผลการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 - 2568 จำแนกตามผลผลิต/โครงการ

กระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

หน่วย: ล้านบาท

ผลผลิต	รวมทั้งสิ้น		ไตรมาส 1 (ต.ค.- ธ.ค.)		ไตรมาส 2 (ม.ค. - มี.ค.)		ไตรมาส 3 (เม.ย. - มิ.ย.)		ไตรมาส 4 (ก.ค. - ก.ย.)	
	แผน	ผล	แผน	ผล	แผน	ผล	แผน	ผล	แผน	ผล
ปี 2567										
ผลผลิต: รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	**33.5491**	**35.3787**	**8.7059**	**8.7058**	**8.4571**	**8.4571**	**8.5074**	**8.5870**	**7.8787**	**9.6288**
กิจกรรม: พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	33.5491	35.3787	8.7059	8.7058	8.4571	8.4571	8.5074	8.5870	7.8787	9.6288
ผลผลิต: นโยบายและแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางและมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง	**64.6928**	**64.0827**	**12.8114**	**12.8114**	**6.9021**	**6.9279**	**35.3454**	**22.9506**	**9.6339**	**21.3928**
กิจกรรม: การจัดทำและติดตามประเมินผลแผนด้านการขนส่งทางราง	37.9884	37.5882	9.4527	9.4527	6.6541	6.7727	19.5590	9.6786	2.3226	11.6842
กิจกรรม: การจัดทำมาตรฐานและกำกับดูแลการประกอบกิจการด้านการขนส่งทางราง	26.7044	26.4945	3.3587	3.3587	0.2480	0.1552	15.7864	13.2720	7.3113	9.7086
โครงการ: โครงการการคมนาคมขนส่งทางรางมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ	**15.1404**	**15.1404**	**2.4094**	**2.4094**	**-**	**-**	**9.9810**	**9.9810**	**2.7500**	**2.7500**
กิจกรรมที่ 2: ศึกษาการพัฒนาระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงของการขนส่งทางราง	15.1404	15.1404	2.4094	2.4094	-	-	9.9810	9.9810	2.7500	2.7500
รวมเงินงบประมาณทั้งสิ้น	**113.3823**	**114.6018**	**23.9267**	**23.9266**	**15.3592**	**15.3850**	**53.8338**	**41.5186**	**20.2626**	**33.7716**

กระทรวงคมนาคม
กรมการขนส่งทางราง

หน่วย: ล้านบาท

ผลผลิต	รวมทั้งสิ้น		ไตรมาส 1 (ต.ค.- ธ.ค.)		ไตรมาส 2 (ม.ค. - มี.ค.)		ไตรมาส 3 (เม.ย. - มิ.ย.)		ไตรมาส 4 (ก.ค. - ก.ย.)	
	แผน	ผล	แผน	ผล	แผน	ผล	แผน	ผล	แผน	ผล
ปี 2568										
ผลผลิต: รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	**37.5366**	**23.5480**	**11.2818**	**9.8988**	**11.2379**	**10.1939**	**11.6643**	**3.4553**	**3.3526**	**-**
กิจกรรม: พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	37.5366	23.5480	11.2818	9.8988	11.2379	10.1939	11.6643	3.4553	3.3526	
ผลผลิต: นโยบายและแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางและมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง	**97.2977**	**91.9669**	**30.0413**	**22.4389**	**40.9786**	**35.6761**	**13.3559**	**33.8519**	**12.9219**	**-**
กิจกรรม: การจัดทำและติดตามประเมินผลแผนด้านการขนส่งทางราง	54.3868	49.8424	16.8256	13.4425	18.9029	16.4024	8.2714	19.9975	10.3869	
กิจกรรม: การจัดทำมาตรฐานและกำกับดูแลการประกอบกิจการด้านการขนส่งทางราง	42.9109	42.1245	13.2157	8.9964	22.0757	19.2737	5.0845	13.8544	2.5350	
โครงการ: โครงการการคมนาคมขนส่งทางรางมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ	**11.2500**	**11.2500**	**2.4790**	**2.4790**	**2.9880**	**2.9880**	**2.9880**	**5.7830**	**2.7950**	**-**
กิจกรรมที่ 2: ศึกษาการพัฒนาระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงของการขนส่งทางราง	11.2500	11.2500	2.4790	2.4790	2.9880	2.9880	2.9880	5.7830	2.7950	
รวมเงินงบประมาณทั้งสิ้น	**146.0843**	**126.7649**	**43.8021**	**34.8167**	**55.2045**	**48.8580**	**28.0082**	**43.0902**	**19.0695**	**-**

6. รายงานการเงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 - 2567 ที่ผ่านการตรวจสอบของผู้ตรวจสอบ หรืออยู่ระหว่างเสนอผู้ตรวจสอบบัญชี

6.1 รายงานการเงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้ตรวจสอบรายงานการเงินของกรมการขนส่งทางราง (หน่วยงาน) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน และงบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า รายงานการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของกรมการขนส่งทางราง ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และผลการดำเนินงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบรายงานการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากหน่วยงานตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึง มาตรฐานเรื่องความอิสระ ที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบรายงานการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงรายงานการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินคาดว่า สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะได้รับรายงานประจำปีภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่อรายงานการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่น และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบรายงานการเงิน คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับรายงานการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้บริหาร

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่อรายงานการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอรายงานการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำรายงานการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของหน่วยงานในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่มีข้อกำหนดในกฎหมายหรือเป็นนโยบายรัฐบาลที่จะเลิกหน่วยงานหรือหยุดดำเนินงาน หรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบรายงานการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่ารายงานการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูง แต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้รายงานการเงินจากการใช้รายงานการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในรายงานการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็น

สาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของหน่วยงาน
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของหน่วยงานในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในรายงานการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้หน่วยงานต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของรายงานการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่ารายงานการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้บริหารในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

(นางสุไลวรรณ์ เพียรเพิ่มภัทร)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจเงินแผ่นดินที่ 13

(นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์)
ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
วันที่ 26 มีนาคม 2568

กรมการขนส่งทางราง

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	2567	2566
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4	1,315,631.00	1,506,895.00
ลูกหนี้อื่นระยะสั้น	5	9,909,434.11	3,724,965.90
วัสดุคงเหลือ	6	748,493.32	867,265.58
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		11,973,558.43	6,099,126.48
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	7	6,882,766.57	7,184,491.33
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	8	24,317,713.75	27,098,142.29
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		31,200,480.32	34,282,633.62
รวมสินทรัพย์		43,174,038.75	40,381,760.10

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

ลงชื่อ.....

(นางสาวก่องกนก เมนะรุจิ)

เลขานุการกรม

ลงชื่อ.....

(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)

อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

กรมการขนส่งทางราง

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	2567	2566
หนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
หนี้สิน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น		1,356.17	1,192.18
เจ้าหนี้การค้า	9	2,113,320.00	-
เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	10	342,782.09	219,074.42
เงินรับฝากระยะสั้น	11	245,854.16	2,529,947.94
รวมหนี้สินหมุนเวียน		2,703,312.42	2,750,214.54
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว	12	44,439.84	79,026.20
เงินทดรองราชการรับจากคลังระยะยาว		1,000,000.00	1,000,000.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		1,044,439.84	1,079,026.20
รวมหนี้สิน		3,747,752.26	3,829,240.74
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม		39,426,286.49	36,552,519.36
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		39,426,286.49	36,552,519.36
รวมหนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		43,174,038.75	40,381,760.10

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

ลงชื่อ.....

(นางสาวก่องกนก เมนะรุจิ)

เลขานุการกรม

ลงชื่อ.....

(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)

อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

กรมการขนส่งทางราง

งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	2567	2566
รายได้			
รายได้จากงบประมาณ	13	124,796,314.96	143,159,559.55
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ		297,534.00	115,168.00
รายได้จากการอุดหนุนอื่นและบริจาค	14	288,674.36	1,360,809.37
รวมรายได้		125,382,523.32	144,635,536.92
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	15	41,323,122.40	35,890,953.87
ค่าบำเหน็จบำนาญ	16	1,317,388.00	982,068.44
ค่าตอบแทน	17	550,468.08	421,345.55
ค่าใช้สอย	18	69,938,956.07	83,969,939.36
ค่าวัสดุ	19	1,498,291.51	2,697,638.72
ค่าสาธารณูปโภค	20	3,105,343.88	2,577,657.19
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	21	4,775,186.25	4,653,075.22
รวมค่าใช้จ่าย		122,508,756.19	131,192,678.35
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ		2,873,767.13	13,442,858.57

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

ลงชื่อ.....

(นางสาวก่องกนก เมนะรุจิ)

เลขานุการกรม

ลงชื่อ.....

(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)

อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

กรมการขนส่งทางราง
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

(หน่วย : บาท)

	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสะสม	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	-	23,109,660.79	23,109,660.79
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2566			
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	13,442,858.57	13,442,858.57
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	-	36,552,519.36	36,552,519.36
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	-	36,552,519.36	36,552,519.36
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2567			
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	2,873,767.13	2,873,767.13
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	-	39,426,286.49	39,426,286.49

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

ลงชื่อ .....
(นางสาวก่องกนก เมนะรุจิ)
เลขานุการกรม

ลงชื่อ .....
(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

กรมการขนส่งทางราง
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์การจัดทำรายงานการเงิน
3	สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
4	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
5	ลูกหนี้อื่นระยะสั้น
6	วัสดุคงเหลือ
7	อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ
8	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ
9	เจ้าหนี้การค้า
10	เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น
11	เงินรับฝากระยะสั้น
12	เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว
13	รายได้จากงบประมาณ
14	รายได้จากการอุดหนุนอื่นและบริจาค
15	ค่าใช้จ่ายบุคลากร
16	ค่าบำเหน็จบำนาญ
17	ค่าตอบแทน
18	ค่าใช้สอย
19	ค่าวัสดุ
20	ค่าสาธารณูปโภค
21	ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย
22	ภาระผูกพัน
23	เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบการเงิน
24	รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย
25	รายงานรายได้แผ่นดิน
26	การอนุมัติรายงานการเงิน

กรมการขนส่งทางราง
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หมายเหตุ 1 ข้อมูลทั่วไป

กรมการขนส่งทางราง (หน่วยงาน) เป็นส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 เมษายน 2562 โดยโอนบรรดาหน้าที่และอำนาจเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง และมติคณะรัฐมนตรีของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม เฉพาะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง และของข้าราชการ พนักงานราชการ และลูกจ้างของ สนข. เฉพาะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ไปเป็นหน้าที่และอำนาจของกรมการขนส่งทางราง หรือของข้าราชการ พนักงานราชการ และลูกจ้างของกรมการขนส่งทางราง

กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ตามกฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562 โดยมีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการศึกษาและพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาค เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

คณะกรรมการพิจารณาโอนทรัพย์สิน งบประมาณ หนี้ ภาระผูกพัน ข้าราชการ ลูกจ้างและอัตรากำลังของ สนข. ไปเป็นของกรมการขนส่งทางราง ได้มีมติให้ตัดโอนบรรดากิจการ ทรัพย์สิน งบประมาณ สิทธิ หนี้ ภาระผูกพัน ข้าราชการ พนักงานราชการ ลูกจ้าง และอัตรากำลังของ สนข. เฉพาะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง เพื่อเป็นของกรมการขนส่งทางราง เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2562

กรมการขนส่งทางราง มีสถานที่ตั้งอยู่ ณ อาคาร ณ ถลาง เลขที่ 514/1 ถนนหลานหลวง แขวงสี่แยกมหานาค เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 หน่วยงานได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี จำนวน 115,212,495.22 บาท (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 จำนวน 121,221,756.42 บาท) โดยแยกเป็นงบลงทุน จำนวน 965,028.42 บาท และงบประจำ จำนวน 114,247,466.80 บาท เพื่อใช้จ่ายในแผนงานบุคลากรภาครัฐ แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

หมายเหตุ 2 เกณฑ์การจัดทำรายงานการเงิน

รายงานการเงินของกรมขนส่งทางราง ฉบับนี้ จัดทำขึ้นตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 รายการที่ปรากฏในรายงานการเงินฉบับนี้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังประกาศใช้ ซึ่งรวมถึงหลักการและนโยบายการบัญชีภาครัฐ มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ และนโยบายการบัญชีภาครัฐ และแสดงรายการในรายงานการเงินตามแนวปฏิบัติทางการบัญชี เรื่อง รูปแบบการนำเสนอรายงานการเงินของหน่วยงานของรัฐ ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0410.2/ว 479 ลงวันที่ 2 ตุลาคม 2563 และหนังสือกรมบัญชีกลางที่ กค 0410.2/ว559 ลงวันที่ 25 กันยายน 2566 (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2566)

รายงานการเงินนี้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิม เว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

รายงานการเงินของกรมการขนส่งทางราง ซึ่งถือเป็นหน่วยงานที่เสนอรายงานตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐ แสดงภาพรวมในระดับกรม มีหน่วยเบิกจ่าย 1 หน่วยเบิกจ่ายในส่วนกลาง รายการที่ปรากฏในรายงานการเงิน รวมถึง สินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ซึ่งเป็นของรัฐบาล และอยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐบาลในภาพรวม แต่ให้กรมขนส่งทางรางเป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลรักษาและบริหารจัดการให้แก่รัฐบาล ภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และรวมถึงองค์ประกอบของรายงานการเงินซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมของหน่วยงานที่ใช้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานของหน่วยงานเอง ไม่ว่ารายการดังกล่าวจะเป็นรายการที่เกิดจากเงินงบประมาณหรือเงินนอกงบประมาณ

หมายเหตุ 3 สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

- เงินสด หมายถึง เงินสดในมือ เช็ค ดราฟต์ และธนาณัติ หน่วยงานจะรับรู้เงินสดและเงินฝากธนาคารในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้ และแสดงรายการดังกล่าวไว้ในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบแสดงฐานะการเงิน

- เงินทดรองราชการ หมายถึง เงินที่หน่วยงานได้รับจากรัฐบาลเพื่อทดรองจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายปลีกย่อยในการดำเนินงานของหน่วยงานตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติ การใช้จ่ายเงินทดรองราชการจะบันทึกควบคุมโดยทะเบียน ยอดบัญชีเงินทดรองราชการจะเป็นยอดคงที่ตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติ เมื่อหน่วยงานใช้จ่ายเงินทดรองราชการแล้ว จะรวบรวมหลักฐานการจ่ายเพื่อเบิกเงินงบประมาณมาชดใช้เงินทดรองราชการ หน่วยงานจะบันทึกรับรู้เงินทดรองราชการเมื่อได้รับเงินควบคู่ไปกับการบันทึกเงินทดรองราชการรับจากคลัง และให้แสดงรายการเงินทดรองราชการในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบแสดงฐานะการเงิน

- รายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูงซึ่งพร้อมที่จะเปลี่ยนเป็นเงินสดในจำนวนเงินที่เท่ากันหรือใกล้เคียงกับมูลค่าเดิม ซึ่งความแตกต่างในมูลค่าดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญ

- เงินฝากคลัง หมายถึง เงินนอกงบประมาณที่หน่วยงานฝากไว้กับกระทรวงการคลัง หน่วยงานจะรับรู้เงินฝากคลังในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้ โดยแสดงรายการเงินฝากคลังในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบแสดงฐานะการเงิน

3.2 ลูกหนี้

ลูกหนี้ระยะสั้น ได้แก่ ลูกหนี้เงินยืม เงินจ่ายล่วงหน้า รายได้ค้างรับ เป็นต้น แสดงด้วยมูลค่าที่จะได้รับ โดยไม่มีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

- ลูกหนี้เงินยืม หมายถึง ลูกหนี้ภายในหน่วยงานกรณีให้ข้าราชการ พนักงาน หรือเจ้าหน้าที่ยืมเงินไปใช้จ่ายในการปฏิบัติงานโดยไม่มีดอกเบี้ย เช่น ลูกหนี้เงินงบประมาณ ลูกหนี้เงินนอกงบประมาณแสดงตามมูลค่าที่จะได้รับโดยไม่ตั้งบัญชีค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

- เงินจ่ายล่วงหน้า หมายถึง จำนวนเงินที่หน่วยงานจ่ายล่วงหน้าให้แก่คู่สัญญา (ผู้ขายหรือผู้รับจ้าง) ตามเงื่อนไขในสัญญา ก่อนที่คู่สัญญาจะเริ่มปฏิบัติงานจริงตามสัญญา

- รายได้ค้างรับ หมายถึง รายได้อื่นของหน่วยงาน ซึ่งเกิดรายได้ขึ้นแล้วแต่ยังไม่ได้รับชำระเงิน

3.3 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือ หมายถึง สินทรัพย์ที่หน่วยงานมีไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานตามปกติ โดยทั่วไปมีมูลค่าไม่สูงและไม่มีลักษณะคงทนถาวร หน่วยงานวัดมูลค่าวัสดุคงเหลือในราคาทุนตามวิธีเข้าก่อนออกก่อน

3.4 อาคาร และอุปกรณ์

- หน่วยงานแสดงรายการอาคาร และอุปกรณ์ตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

- หน่วยงานรับรู้รายการอุปกรณ์ เฉพาะรายการที่มีมูลค่าขั้นต่ำต่อหน่วยหรือต่อชุดตั้งแต่ 10,000 บาทขึ้นไป ยกเว้นรายการที่ได้มาก่อนปี 2563 รับรู้เป็นอุปกรณ์เมื่อมูลค่าขั้นต่ำตั้งแต่ 5,000 บาท ขึ้นไป

- ราคาทุนรวมต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์ เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพและสถานที่ที่พร้อมใช้งานได้ตามความประสงค์ของฝ่ายบริหาร ราคาทุนของสินทรัพย์ที่ก่อสร้างขึ้นเองประกอบด้วย ต้นทุนค่าวัสดุ ค่าแรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์

- ส่วนประกอบของรายการอาคาร และอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีรูปแบบและอายุการให้ประโยชน์ที่แตกต่างกัน และมีต้นทุนที่มีนัยสำคัญจะบันทึกส่วนประกอบนั้นแยกต่างหากจากกัน

- ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการอาคาร และอุปกรณ์ เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่หน่วยงานจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตหรือศักยภาพในการบริการเพิ่มขึ้นจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ และตัดมูลค่าของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนออกจากบัญชีด้วยมูลค่าตามบัญชี ส่วนต้นทุนที่เกิดขึ้นในการซ่อมบำรุงอาคาร และอุปกรณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น

- ค่าเสื่อมราคาบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงโดยปันส่วนอย่างมีระบบตลอดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์แต่ละประเภท ตามหนังสือกรมบัญชีกลางที่ กค 0410.3/ว 43 ลงวันที่ 29 มกราคม 2562 เรื่อง คู่มือการบัญชีภาครัฐ เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และหนังสือกรมการขนส่งทางรางที่ คค 0901.2/525 ลงวันที่ 5 เมษายน 2564 เรื่อง การกำหนดอายุการใช้งานและอัตราค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวรกรมการขนส่งทางราง ดังนี้

ส่วนปรับปรุงอาคาร	5	ปี
ครุภัณฑ์สำนักงาน	3 - 5	ปี
ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ	5	ปี
ครุภัณฑ์โฆษณาและเผยแพร่	5	ปี
ครุภัณฑ์การแพทย์และวิทยาศาสตร์	5	ปี
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	3 - 5	ปี
ครุภัณฑ์งานบ้านงานครัว	5	ปี

- ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดิน และสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

3.5 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ได้แก่ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงในการพัฒนาโปรแกรมคอมพิวเตอร์ รวมถึงระบบงานต่าง ๆ และต้นทุนเว็บไซต์ ทั้งที่ได้มาจากการจัดซื้อ และการจ้างพัฒนาขึ้นโดยหน่วยงานมีสิทธิ์ควบคุมการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์นั้น และคาดว่าจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจหรือศักยภาพในการให้บริการจากสินทรัพย์นั้นเกินกว่าหนึ่งปี หน่วยงานแสดงรายการสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม

- ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงินคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ 2 - 10 ปี

3.6 สัญญาเช่าดำเนินงาน

หน่วยงานรับรู้จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า นอกจากว่าจะมีเกณฑ์อื่นที่เป็นระบบซึ่งสะท้อนถึงระยะเวลาที่ผู้เช่าได้รับผลประโยชน์ได้ดีกว่า

3.7 เจ้าหนี้การค้า

เกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่หน่วยงานมีต่อบุคคลภายนอก และรับรู้เมื่อตรวจรับสินค้าหรือบริการจากผู้ขายหรือคู่สัญญาแล้ว

3.8 รายได้รอการรับรู้ระยะยาว

รายได้รอการรับรู้ เป็นสินทรัพย์ที่หน่วยงานได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลต่างประเทศ องค์การระหว่างประเทศ หรือบุคคลใดๆ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ และสินทรัพย์รับบริจาคโดยมีผู้มอบให้หน่วยงานไว้ใช้ในการดำเนินงาน รวมทั้งการได้รับเงินสดที่มีเงื่อนไขเป็นข้อจำกัดในการใช้จ่ายเงิน ซึ่งหน่วยงานยังไม่อาจรับรู้รายได้

รายได้รอการรับรู้จะถูกทยอยตัดบัญชีเป็นรายได้ตามเกณฑ์ที่เป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดระยะเวลาที่จำเป็นเพื่อจับคู่รายได้กับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง เช่น ทยอยรับรู้รายได้ตามเกณฑ์สัดส่วนของค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่ได้รับความช่วยเหลือหรือบริจาค

3.9 เงินทดรองราชการรับจากคลังระยะยาว

จำนวนเงินทดรองราชการที่หน่วยงานได้รับจากรัฐบาลซึ่งได้รับเพื่อเก็บไว้ทดรองจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายปลีกย่อยในการดำเนินงานภายในหน่วยงานตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติ และจะต้องส่งคืนรัฐบาลเมื่อหมดความจำเป็นต้องใช้ หรือเมื่อยุบเลิกหน่วยงาน

3.10 รายได้จากเงินงบประมาณ

รายได้จากเงินงบประมาณรับรู้ตามเกณฑ์ดังนี้

(1) กรณีที่เบิกจ่ายเงินเข้าบัญชีของหน่วยงานเพื่อนำไปจ่ายต่อให้แก่ผู้มีสิทธิรับเงินของหน่วยงาน รับรู้รายได้จากเงินงบประมาณเมื่อได้ส่งคำขอเบิกเงินกับคลัง

(2) กรณีที่เบิกหักผลักส่งหรือเบิกจ่ายตรงจากรัฐบาลให้แก่ผู้มีสิทธิรับเงินของหน่วยงานโดยหน่วยงานไม่ได้รับตัวเงิน รับรู้รายได้จากเงินงบประมาณเมื่อได้รับอนุมัติคำขอเบิกเงินจากคลัง

3.11 รายได้แผ่นดิน

รายได้แผ่นดินเป็นรายได้ของรัฐบาลที่หน่วยงานได้รับและจะต้องนำส่งคลัง หน่วยงานรับรู้เงินรายได้แผ่นดินเมื่อได้รับรายได้ และเนื่องจากรายได้แผ่นดินเป็นรายได้ที่หน่วยงานไม่สามารถนำมาใช้จ่ายในการดำเนินงานได้ ดังนั้น ณ วันสิ้นสุดรอบระยะเวลารายงาน หน่วยงานจะปิดบัญชีรายได้แผ่นดินและบัญชีรายได้แผ่นดินนำส่งคลังไปเข้าบัญชีรายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง เพื่อแสดงภาระผูกพันที่หน่วยงานจะต้องนำเงินส่งคลังในงวดบัญชีต่อไป

3.12 รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค

รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค เป็นส่วนหนึ่งของรายการโอนตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 23 เรื่อง รายได้จากรายการไม่แลกเปลี่ยน คือ การโอนทรัพยากรจากหน่วยงานหนึ่งไปยังอีกหน่วยงานหนึ่งโดยไม่ได้ให้สิ่งตอบแทนที่มีมูลค่าใกล้เคียงกันเป็นการแลกเปลี่ยน และไม่ใช่รายการทางภาษี

รายได้จากการอุดหนุนและบริจาคที่มีเงื่อนไขของสินทรัพย์ที่โอนรับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้เมื่อได้รับเงินและทยอยรับรู้เป็นรายได้เมื่อได้ทำตามเงื่อนไขที่กำหนด สำหรับรายได้จากการอุดหนุนและบริจาคที่ไม่มีเงื่อนไขของสินทรัพย์ที่โอน ไม่ว่าจะมีข้อจำกัดของสินทรัพย์ที่โอนหรือไม่ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับสินทรัพย์รับโอนที่เป็นไปตามเกณฑ์การรับรู้สินทรัพย์

- ข้อจำกัดของสินทรัพย์ที่โอน ไม่รวมถึงข้อกำหนดให้ต้องคืนสินทรัพย์ที่รับโอนหรือประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตหรือศักยภาพในการบริการอื่นที่ต้องคืนให้แก่ผู้โอน ถ้าไม่ใช้สินทรัพย์ตามที่ระบุไว้ ดังนั้น เมื่อเริ่มมีสิทธิควบคุมสินทรัพย์ภายใต้ข้อจำกัด ผู้รับโอนไม่ได้มีภาระผูกพันในปัจจุบันที่จะต้องโอนประโยชน์เชิงเศรษฐกิจหรือศักยภาพในการบริการให้แก่บุคคลที่สาม เมื่อผู้รับโอนทำผิดข้อจำกัด ผู้โอนหรือฝ่ายอื่นอาจมีทางเลือกในการใช้บทลงโทษต่อผู้รับโอน ดังนั้น เมื่อหน่วยงานได้รับสินทรัพย์ตามข้อจำกัดจึงรับรู้รายได้ทันที

- เงื่อนไขของสินทรัพย์ที่โอน กำหนดให้หน่วยงานจะต้องใช้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตหรือศักยภาพในการบริการของสินทรัพย์ตามที่ระบุไว้ หรือต้องคืนประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตหรือศักยภาพในการบริการแก่ผู้โอนในกรณีที่ผิดเงื่อนไขนั้น ดังนั้น หน่วยงานผู้รับโอนสินทรัพย์จึงมีภาระผูกพันในปัจจุบันที่ต้องส่งมอบประโยชน์เชิงเศรษฐกิจหรือศักยภาพในการให้บริการแก่บุคคลที่สามเมื่อเริ่มมีสิทธิควบคุมสินทรัพย์ที่อยู่ภายใต้เงื่อนไข ทั้งนี้เป็นเพราะผู้รับโอนไม่สามารถหลีกเลี่ยงกระแสไหลออกของทรัพยากร เนื่องจากมีข้อกำหนดให้ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ในการส่งมอบสินค้าหรือบริการให้แก่บุคคลที่สาม หรือไม่เช่นนั้นต้องส่งคืนประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตหรือศักยภาพในการให้บริการให้แก่ผู้โอน ดังนั้น เมื่อผู้รับโอนเริ่มรับรู้สินทรัพย์ตามเงื่อนไข จึงเกิดหนี้สินขึ้นด้วย

หมายเหตุ 4 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
เงินทดรองราชการ	1,000,000.00	1,000,000.00
เงินฝากสถาบันการเงิน	177,600.00	-
เงินฝากคลัง	138,031.00	506,895.00
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	**1,315,631.00**	**1,506,895.00**

เงินทดรองราชการ เป็นเงินสดที่หน่วยงานมีไว้เพื่อใช้จ่ายเป็นค่าใช้จ่ายปลีกย่อยในสำนักงานตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติจากกระทรวงการคลัง ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยเงินทดรองราชการ พ.ศ. 2562 ซึ่งจะต้องส่งคืนคลังเมื่อหมดความจำเป็นในการใช้จ่าย ยอดคงเหลือสิ้นปีจำนวน 1,000,000.00 บาท เป็นเงินฝากธนาคารทั้งจำนวน

เงินฝากคลัง เป็นเงินที่หน่วยงานฝากไว้กับกระทรวงการคลังภายใต้ข้อกำหนดตามกฎหมาย โดยไม่มีดอกเบี้ย ซึ่งสามารถเบิกถอนได้เมื่อต้องการใช้จ่ายตามรายการที่กำหนดไว้ในระเบียบที่ระบุข้อจำกัดในการใช้จ่าย

เงินฝากคลัง จำนวน 138,031.00 บาท (ปี 2566 จำนวน 506,895.00 บาท) ซึ่งแสดงรวมอยู่ในเงินฝากคลังข้างต้น เป็นเงินนอกงบประมาณที่มีข้อจำกัดในการใช้จ่ายเพื่อจ่ายต่อไปให้บุคคลหรือหน่วยงานอื่นตามวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้ในกฎหมายอันเป็นที่มาของเงินฝากคลังนั้น หน่วยงานไม่สามารถนำไปใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานของหน่วยงานตามปกติได้ แต่มีหน้าที่ถือไว้เพื่อจ่ายตามวัตถุประสงค์ของเงินฝากคลังดังนี้

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
เงินประกันสัญญา	138,031.00	489,045.00
ค่าธรรมเนียมการสอบแข่งขัน	-	17,850.00
รวม	138,031.00	506,895.00

หมายเหตุ 5 ลูกหนี้อื่นระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
เงินจ่ายล่วงหน้า	9,908,077.94	3,711,741.18
รายได้ค้างรับ	1,356.17	13,224.72
รวมลูกหนี้อื่นระยะสั้น	9,909,434.11	3,724,965.90

เงินจ่ายล่วงหน้า ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 9,908,077.94 บาท เป็นเงินจ่ายล่วงหน้าของโครงการ ดังนี้

(1) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบรางและจัดทำมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยระบบราง จำนวน 3,104,241.18 บาท

(2) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการตรวจสภาพรถขนส่งทางรางของผู้ตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง จำนวน 1,848,670.59 บาท

(3) โครงการศึกษาการใช้ประโยชน์รางและข้อจำกัดเพื่อรองรับเชื่อมโยงการขนส่งทางรางเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์ - คุนหมิง (Singapore - Kunming Rail Link - SKRL) จำนวน 2,126,625.00 บาท

(4) โครงการศึกษาและจัดทำมาตรการกำกับดูแลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและลดมลภาวะทางอากาศในภาคขนส่งทางราง จำนวน 2,059,747.06 บาท และ

(5) โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่าง ไทย - จีน ของสำนักงานบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน จำนวน 768,794.11 บาท

โดยจะทยอยรับรู้เงินจ่ายล่วงหน้าเป็นค่าจ้างที่ปรึกษาตามแต่ละงวดงานที่ตรวจรับ

หมายเหตุ 6 วัสดุคงเหลือ

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
วัสดุสำนักงาน	188,579.62	194,222.92
วัสดุคอมพิวเตอร์	524,168.21	637,427.71
วัสดุไฟฟ้าและวิทยุ	35,435.19	25,535.55
วัสดุงานบ้านงานครัว	310.30	10,079.40
รวมวัสดุคงเหลือ	**748,493.32**	**867,265.58**

หมายเหตุ 7 อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง		
ส่วนปรับปรุงอาคาร	340,000.00	340,000.00
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม - ส่วนปรับปรุงอาคาร	(258,109.04)	(190,109.04)
ส่วนปรับปรุงอาคาร - สุทธิ	**81,890.96**	**149,890.96**
ครุภัณฑ์		
ครุภัณฑ์สำนักงาน	2,330,404.63	2,199,971.63
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม - ครุภัณฑ์สำนักงาน	(1,593,272.75)	(1,271,477.66)
ครุภัณฑ์สำนักงาน - สุทธิ	**737,131.88**	**928,493.97**
ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ	175,073.00	175,073.00
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม - ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ	(119,064.83)	(84,045.37)
ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ - สุทธิ	**56,008.17**	**91,027.63**
ครุภัณฑ์โฆษณาและเผยแพร่	965,621.14	965,621.14
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม - ครุภัณฑ์โฆษณาและเผยแพร่	(654,554.39)	(462,308.10)
ครุภัณฑ์โฆษณาและเผยแพร่ - สุทธิ	**311,066.75**	**503,313.04**
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	15,970,732.28	14,432,066.09
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม - ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	(10,315,704.24)	(8,984,501.39)
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ - สุทธิ	**5,655,028.04**	**5,447,564.70**
ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์	40,358.00	40,358.00
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม - ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์	(28,925.08)	(20,853.48)
ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์ - สุทธิ	**11,432.92**	**19,504.52**
ครุภัณฑ์งานบ้านงานครัว	72,443.28	72,443.28
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม - ครุภัณฑ์งานบ้านงานครัว	(42,235.43)	(27,746.77)
ครุภัณฑ์งานบ้านงานครัว - สุทธิ	**30,207.85**	**44,696.51**
รวมอาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	**6,882,766.57**	**7,184,491.33**

อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ) (หน่วย : บาท)

	2567		
	อาคารและ สิ่งปลูกสร้าง	ครุภัณฑ์	รวม
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	340,000.00	17,885,533.14	18,225,533.14
มูลค่าของสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้น	-	1,669,099.19	1,669,099.19
การจำหน่ายออก	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	340,000.00	19,554,632.33	19,894,632.33
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	(190,109.04)	(10,850,932.77)	(11,041,041.81)
ค่าเสื่อมราคาระหว่างปี	(68,000.00)	(1,902,823.95)	(1,970,823.95)
การจำหน่ายออก	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	(258,109.04)	(12,753,756.72)	(13,011,865.76)
มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	81,890.96	6,800,875.61	6,882,766.57

(หน่วย : บาท)

	2566		
	อาคารและ สิ่งปลูกสร้าง	ครุภัณฑ์	รวม
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	340,000.00	12,864,251.37	13,204,251.37
มูลค่าของสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้น	-	5,780,981.77	5,780,981.77
การจำหน่ายออก	-	(759,000.00)	(759,000.00)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	340,000.00	17,885,533.14	18,225,533.14
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	(122,109.04)	(7,158,979.63)	(7,281,088.67)
ค่าเสื่อมราคาระหว่างปี	(68,000.00)	(3,691,953.14)	(3,759,953.14)
การจำหน่ายออก	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	(190,109.04)	(10,850,932.77)	(11,041,041.81)
มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	149,890.96	7,034,600.37	7,184,491.33

หมายเหตุ 8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	29,212,332.76	29,188,399.00
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม - โปรแกรมคอมพิวเตอร์	(4,894,619.01)	(2,090,256.71)
รวมโปรแกรมคอมพิวเตอร์ - สุทธิ	**24,317,713.75**	**27,098,142.29**

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
ราคาทุน		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม	29,188,399.00	8,640,399.00
มูลค่าของสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้น	23,933.76	20,548,000.00
การจำหน่ายออก	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน	29,212,332.76	29,188,399.00
ค่าตัดจำหน่ายสะสม		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม	(2,090,256.71)	(1,197,134.63)
ค่าตัดจำหน่ายระหว่างปี	(2,804,362.30)	(893,122.08)
การจำหน่ายออก	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน	(4,894,619.01)	(2,090,256.71)
มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน	**24,317,713.75**	**27,098,142.29**

หมายเหตุ 9 เจ้าหนี้การค้า

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
เจ้าหนี้การค้า - บุคคลภายนอก	2,113,320.00	-
รวมเจ้าหนี้การค้า	**2,113,320.00**	**-**

หมายเหตุ 10 เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
เจ้าหนี้อื่น - หน่วยงานภาครัฐ	31,815.22	-
ค่าสาธารณูปโภคค้างจ่าย	310,966.87	207,041.88
ใบสำคัญค้างจ่าย	-	12,032.54
รวมเจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	**342,782.09**	**219,074.42**

6.2 รายงานการเงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 และ พ.ศ. 2565

(ปี 2566)

(ปี 2565)

7. แผนการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ที่สำคัญ และผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) โครงการจ้างที่ปรึกษาพัฒนาแนวการกำกับดูแลผู้ให้บริการขนส่งทางราง และจัดทำมาตรการความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562

แผนการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

จัดทำมาตรการความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของ ขร. โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ศึกษาและวิเคราะห์ ข้อกำหนดตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. ๒๕๖๒ และข้อกำหนดอื่น ๆ เพื่อจัดทำนโยบายและแผนว่าด้วยการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ทางราง ให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนปฏิบัติการว่าด้วยการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐)

2. จัดทำประมวลแนวทางปฏิบัติ (แผนการตรวจสอบและประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ และแผนการรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์) และกรอบมาตรฐานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนปฏิบัติการว่าด้วยการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐)

3. จัดทำมาตรฐานขั้นต่ำด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ดำเนินการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของผู้ให้บริการขนส่งทางราง ตามมาตรฐานขั้นต่ำด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ที่พบ

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 มีการดำเนินงาน ดังนี้

1. รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) ประกอบด้วย 1) จัดทำแบบตรวจประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ 2) สรุปความพร้อมด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของผู้ให้บริการขนส่งทางราง ภายใต้การกำกับดูแลของ ขร. 3) จัดทำประมวลแนวทางปฏิบัติและกรอบมาตรฐานด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ สำหรับผู้ให้บริการขนส่งทางราง ภายใต้การกำกับดูแลของ ขร. 4) จัดทำแผนปฏิบัติการและกำกับดูแลผู้ให้บริการขนส่งทางราง (พ.ศ. 2569 - 2573) 5) สรุปรายงานผลการตรวจสอบ (Audit) ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ 6) จัดทำมาตรฐานความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของระบบการขนส่งทางราง (Cybersecurity in Railway) 7) สรุปผลการติดตั้งเครื่องแม่ข่ายและการใช้งานระบบจัดเก็บฐานข้อมูลการติดตามการปฏิบัติของผู้ให้บริการขนส่งทางราง ภายใต้การกำกับดูแลของ ขร. 8) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบ Infographic 9) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบวีดีทัศน์ หรือ Vlog

2. ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary Report)

3. รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ประกอบด้วย 1) จัดทำคู่มือปฏิบัติงานด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์สำหรับผู้ให้บริการขนส่งทางราง 2) จัดทำคู่มือปฏิบัติงานด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์สำหรับ ขร. 3) จัดทำมาตรฐานความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของระบบการขนส่งทางราง (Cybersecurity in Railway)

4. รายงานตามงวดงานทั้งหมดและไฟล์ข้อมูลของโครงการทั้งหมดที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด รวมทั้งไฟล์ วีดีทัศน์ หรือ Vlog และสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบ Infographic บันทึกใน External Hard disk ขนาดความจุไม่น้อยกว่า 2 TB

2) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และจัดทำมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยระบบราง

แผนการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และจัดทำมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยระบบราง เป็นโครงการผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 - 2569 ระยะเวลาดำเนินการ 18 เดือน ความคืบหน้า ขร. ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นที่ปรึกษา โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบรางและจัดทำมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยระบบรางแล้ว เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2567 ปัจจุบันมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา สำหรับการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 จะเป็นการดำเนินการศึกษาตามขอบเขตของงานต่อเนื่องจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 โดยโครงการมีกำหนดระยะเวลาดำเนินการ 540 วัน กำหนดศึกษาแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน 2568

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้แนวทางการป้องกันและการแก้ไขปัญหากรณีเกิดภัยต่อระบบขนส่งทางราง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยต่อประชาชน และเพิ่มความมั่นใจต่อการใช้บริการขนส่งสาธารณะด้านระบบราง
2. ได้แนวทางหรือข้อกำหนดในการปรับปรุงทางกายภาพบริเวณจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดภัยของระบบราง ภัยธรรมชาติ หรือน้ำท่วม เพื่อนำไปสู่การป้องกันการเกิดภัยของระบบรางต่อไป
3. ได้มาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง เพื่อเป็นมาตรฐานสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการออกแบบระบบระบายน้ำ
4. ได้แผนเผชิญเหตุกรณีเกิดภัยต่อระบบราง เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติกรณีเกิดภัย
5. ได้ระบบฐานข้อมูลเชิงดิจิทัลด้านความเสี่ยงต่อภัยที่เกี่ยวข้องกับระบบราง อย่างน้อยประกอบด้วยเหตุอันตรายต่อการเดินรถจาก ภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม ดินถล่ม แผ่นดินไหว เป็นต้น หรือจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเดินรถ เพื่อใช้ในการบริหารจัดการภัย
6. ประชาชนสามารถติดตามข้อมูลจากการแจ้งเหตุเมื่อเกิดความเสี่ยงต่อภัยของระบบรางผ่านระบบ Application และได้รับการแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว
7. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตระหนักรู้เกี่ยวกับปัญหา แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาความเสี่ยงต่อภัยของระบบขนส่งทางราง มาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และระบบแจ้งเหตุเมื่อเกิดความเสี่ยงต่อภัยของระบบราง โดยเฉพาะหากเกิดภัยธรรมชาติ หรือน้ำท่วมที่ส่งผลกระทบต่อการเดินรถ

3) โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง (งบผูกพัน 2567 - 2569)

แผนการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

1) จัดทำกำหนดอัตราคาขนสงสินคาขั้นสูง คาบริการ ในการประกอบกิจการขนสงทางราง และหลักเกณฑการขึ้นอัตรา คาขนสงสินคาทางราง และการสงเสริมการขนสงสินคาทางราง

2) จัดทำรางขอกำหนด กฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวของ และรางขอตกลงดานระบบรางระหวางประเทศไทยและประเทศเพื่อนบาน

3) ดำเนินการตามกระบวนการรับฟงความคิดเห็น ฝกอบรมทางวิชาการ และเผยแพรประชาสัมพันธ

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) โครงสร้างต้นทุนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งในปัจจุบันและผลการคาดการณ์ในอนาคต

2) หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดอัตราขั้นสูงของอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

3) ข้อเสนอมาตรการกำกับอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมทั้งมาตรการเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง

4) ร่างข้อกำหนด กฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์การขึ้นของอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมทั้งการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง

5) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหันมาเลือกใช้บริการการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น

4) โครงการประเมินคุณภาพสถานีขนส่งทางราง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

แผนการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

เป็นโครงการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินคุณภาพและความพร้อมในการให้บริการของสถานีขนส่งทางรางประกอบด้วยสถานีรถไฟฟ้าในเมืองและชานเมือง และสถานีรถไฟ โดยใช้หลักเกณฑ์การประเมินคุณภาพสถานีตามมาตรฐานสากลและกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 8 ด้าน ประกอบด้วย 1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน 2) ด้านการเชื่อมต่อ 3) ด้านข้อมูลการเดินทางและประชาสัมพันธ์ 4) ด้านความปลอดภัย 5) ด้านความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวก 6) ด้านการออกแบบตามหลัก Universal Design (UD) 7) ด้านการให้บริการ และ 8) ด้านสุนทรียภาพ รวมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพสถานีขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และเพิ่มคุณภาพการให้บริการในระบบขนส่งทางราง ซึ่งแผนการตรวจประเมินคุณภาพสถานีขนส่งทางรางประกอบด้วยสถานีขนส่งทางราง จำนวน 24 สถานี ทั้งในสถานีรถไฟและสถานีรถไฟฟ้า ประกอบด้วย สถานีรถไฟ จำนวน 16 สถานี ได้แก่ สถานีชะอำ สถานีหัวหิน สถานีสวนสนประดิพัทธ์ สถานีวังพงก์ สถานีช่องแค สถานีบ้านหมี่ สถานีโคกกระเทียม สถานีลพบุรี 2 (ท่าวุ้ง) สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีเมืองคง สถานีโนนสูง สถานีบ้านเกาะ สถานีประจวบคีรีขันธ์ สถานีหว้ากอ สถานีบ้านกรูด และสถานีปะทิว สำหรับสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 8 สถานี ได้แก่ สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี (PK01) สถานีหลักสี่ (PK14) สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (PK16) สถานีหลักสี่ (RN06) สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) สถานีกรุงธนบุรี (S7) สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี (PP11) สถานีกรุงธนบุรี (G1)

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) ได้ผลการตรวจประเมินคุณภาพสถานีขนส่งทางราง (สถานีรถไฟและสถานีรถไฟฟ้า)

2) ได้ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพสถานีขนส่งทางราง

3) หน่วยงานให้บริการระบบขนส่งทางรางสามารถนำผลการประเมินไปใช้ในการจัดทำแผนการพัฒนาหรือปรับปรุงคุณภาพการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับการบริการที่มีคุณภาพ สะดวก ปลอดภัย และเท่าเทียม ส่งเสริมให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น รวมถึงยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในด้านการขนส่งทางราง

5) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง

แผนการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง เป็นโครงการผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 - 2570 ระยะเวลาดำเนินการ 18 เดือน โดยปัจจุบัน อยู่ระหว่างดำเนินการขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2569 สำหรับการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 จะเป็นการดำเนินการศึกษาตามขอบเขตของงานปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 โดยโครงการมีกำหนดระยะเวลาดำเนินการ 540 วัน กำหนดศึกษาแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม 2570

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้มาตรฐานเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง
2. มีฐานข้อมูลเส้นทางและแนวทางการตรวจสอบแนวเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางในรูปแบบดิจิทัล ของระบบขนส่งทางราง
3. มีเทคโนโลยีเพื่อใช้ในการตรวจสอบความผิดปกติหรือการรุกล้ำแนวเขตปลอดภัยของระบบขนส่งทางราง
4. เพิ่มประสิทธิภาพ ลดความเสี่ยงและเพิ่มความปลอดภัยในการควบคุมดูแลแนวเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยของระบบราง
5. สร้างความเชื่อมั่นและความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางราง
6. มีระบบ APPLICATION ในการบริหารจัดการ ติดตามสถานการณ์และได้รับการแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว

6) โครงการศึกษาการกำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบรางแบบเขตพื้นที่ตามเขตพื้นที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านเข้าพื้นที่จราจรหนาแน่น

แผนการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

- การศึกษาพร้อมจัดทำหลักเกณฑ์และข้อเสนอแนวทางการกำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบรางแบบเขตพื้นที่ตามเขตพื้นที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านเข้าพื้นที่จราจรหนาแน่น เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบรางมากขึ้น ลดปัญหามลพิษ (PM 2.5) ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน ลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ใจกลางเมือง
- การกำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบรางแบบเขตพื้นที่ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายเพื่อการดำเนินมาตรการกำหนดพื้นที่พื้นที่ในเขตเมืองที่มีปริมาณจราจรหนาแน่นจะเป็นการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน การดำเนินงานดังกล่าวใช้วงเงินงบประมาณสิบห้าล้านบาทถ้วน

รูปแบบการกำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบรางของประเทศไทย ประกอบด้วย

1. อัตราค่าโดยสารแบบคงที่ สอดคล้องตามนโยบายอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย ซึ่งเป็นมาตรการระยะสั้น ปีต่อปี รัฐต้องใช้เงินอุดหนุนชดเชย

2. อัตราค่าโดยสารตามระยะทาง ศึกษาโดย ADB ใช้ MRT Assessment Standardization เป็นมาตรฐานการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าในปัจจุบัน

3. อัตราค่าโดยสารแบบ Zone ซึ่งประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานเพื่อใช้เป็นแนวทางการกำกับโครงสร้างอัตราค่าโดยสารระยะยาว

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

การศึกษาแนวทางการกำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบรางแบบเขตพื้นที่ตามเขตพื้นที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านเข้าพื้นที่จราจรหนาแน่น เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบรางมากขึ้น ลดปัญหามลพิษ (PM2.5) ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน ลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ใจกลางเมือง ซึ่งการกำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบรางแบบเขตพื้นที่ควบคู่กับการดำเนินมาตรการกำหนดพื้นที่ในเขตเมืองที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น เป็นการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน จึงมีความจำเป็นที่ภาครัฐจะต้องพิจารณาศึกษาการใช้มาตรการการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามายังพื้นที่ดังกล่าว พร้อมมีอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งที่เหมาะสมเป็นธรรม เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนระบบรางได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม ไม่เป็นภาระต่องบประมาณภาครัฐ

7) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบช่วงล่างของรถไฟเรื่องข้อกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษา

แผนการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

เป็นโครงการผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 - 2570 ระยะเวลาดำเนินการ 15 เดือน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารวบรวมข้อมูลของระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนักที่มีการใช้งานอยู่ในปัจจุบันทั้งในและต่างประเทศ ศึกษามาตรฐานด้านข้อกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษา ระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก รวมถึงเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้ในการปรับปรุงและพัฒนาการซ่อมบำรุงระบบช่วงล่างให้ดียิ่งขึ้น และจัดทำมาตรฐานด้านเทคนิคการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษาของระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก รวมถึงแนวทางการกำกับดูแล กฎกระทรวง ระเบียบหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้มาตรฐานด้านเทคนิคและแนวทางการซ่อมบำรุงระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก ซึ่งเป็นที่ยอมรับและเป็นมาตรฐานสากล เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพสำหรับรถขนส่งทางราง
2. รถขนส่งทางรางมีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพสูงขึ้นในการใช้งานและให้บริการ ลดการเกิดอุบัติเหตุ และปัญหาขาดแคลนรถขนส่งทางรางที่พร้อมให้บริการ สร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการ
3. ได้ข้อมูลและเทคโนโลยีต่าง ๆ ด้านการซ่อมบำรุงระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนักที่มีอยู่ ณ ปัจจุบัน รวมถึงความเป็นไปได้ที่จะนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาปรับใช้ในประเทศไทย
4. ส่งเสริมพัฒนาศักยภาพการซ่อมบำรุงรถขนส่งทางรางของประเทศไทย

8) โครงการศึกษาข้อจำกัดและแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางรางระหว่างประเทศไทยและราชอาณาจักรกัมพูชา

แผนการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

1. จัดทำร่าง TOR อนุมัติร่าง TOR และดำเนินการประกาศจัดซื้อจัดจ้าง (ต.ค.68 – ธ.ค. 68)
2. ดำเนินการเปิดซองประมูล และประกาศผลการจัดซื้อจัดจ้าง (ม.ค.69)
3. ดำเนินการอนุมัติผลการจัดซื้อจัดจ้าง และลงนามในสัญญาฯ (ก.พ.69)
4. ดำเนินการจัดทำรายงานเบื้องต้น (Inception Report) (มี.ค.69)
5. จัดทำรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) (มิ.ย.69)
6. จัดทำรายงานฉบับกลาง (Interim Report) (ก.ย.69)

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ข้อเสนอแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ข้อตกลง และกฎระเบียบเพื่อส่งเสริมการขนส่งทางรางระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา

2. ได้แผนพัฒนาการขนส่งทางรางระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

3. ได้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สามารถนำไปสู่การปรับปรุงระบบขนส่งทางรางระหว่างสองประเทศและเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค

9) โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน ของสำนักงานบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน

แผนการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

เป็นโครงการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ระยะเวลาดำเนินการ 365 วัน มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่มีความรู้และประสบการณ์ร่วมขับเคลื่อน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน สนับสนุนงานทางด้านวิชาการ อำนวยความสะดวกและสนับสนุนการปฏิบัติงาน ทำให้การดำเนินงานมีความรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมทั้งเป็นไปตามกรอบเวลาของแผนการดำเนินงาน และเป้าหมายที่รัฐบาลกำหนดไว้ ประกอบด้วยแผนการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

1) ศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ประเมินผลข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน

2) ติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน รวมทั้งแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3) สนับสนุนการปฏิบัติงานของสำนักงานบริหารการพัฒนาโครงการฯ ตามที่ได้รับมอบหมาย

4) สนับสนุนการประชุม และเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน และการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามที่ได้รับมอบหมาย

5) ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างการรับรู้ ความเข้าใจ และเสริมสร้างทัศนคติที่ดีต่อการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) การปฏิบัติงานของสำนักงานบริหารการพัฒนาโครงการฯ ได้รับการสนับสนุนโดยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะที่มีความรู้และประสบการณ์ร่วมขับเคลื่อน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน รวมทั้งสนับสนุนงานทางด้านวิชาการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการสำเร็จลุล่วงและมีประสิทธิภาพ

2) มีรายงานการติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน ตลอดระยะเวลา เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

3) สามารถขับเคลื่อนการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ให้มีประสิทธิภาพ

10) การพัฒนากรอบกฎหมายลำดับรองเพื่อกำกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง

แผนการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) มีแผนดำเนินการจัดทำและพัฒนาร่างหลักเกณฑ์ ข้อบังคับ และกฎหมายลำดับรองต่าง ๆ ที่จำเป็นภายใต้อำนาจตาม (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลการให้บริการและการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพ โปร่งใส เป็นธรรม และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ได้แก่ การยกร่าง 'กฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข

ในการยื่นคำขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต และการต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง' เพื่อกำหนดรายละเอียด ขั้นตอน และคุณสมบัติที่ชัดเจนสำหรับผู้ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งรายใหม่และรายเดิมที่ต้องการต่ออายุใบอนุญาต สร้างความมั่นใจว่าผู้ประกอบการมีความพร้อมทั้งด้านการเงิน เทคนิค การบริหารจัดการ และความปลอดภัย สามารถให้บริการสาธารณะได้อย่างมีคุณภาพ

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

- มีกฎกระทรวงและหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนสำหรับการออกและต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ทำให้กระบวนการโปร่งใสและเป็นมาตรฐานเดียวกัน
- ภาครัฐมีเครื่องมือในการกำกับดูแลผู้ประกอบการให้ปฏิบัติตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยและคุณภาพบริการอย่างมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม และสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ลงทุนและผู้ใช้บริการในระบบการขนส่งทางราง

11) ข้อเสนอแนะ/แนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระบบราง

กรมการขนส่งทางราง มีแผนที่จะทบทวนผลการศึกษา รายงานการสำรวจ (และข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานในระบบราง โดยจะมีการวิเคราะห์สภาพปัญหาเชิงกายภาพและอุปสรรคในการเชื่อมต่อ ณ สถานีต่าง ๆ ทั้งระหว่างระบบรางด้วยกัน และระหว่างระบบรางกับโหมดการเดินทางอื่น (รถเมล์, เรือ, รถส่วนบุคคล, การเดินเท้า, จักรยาน) รวมถึงการศึกษาแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practices) และมาตรฐานสากลในการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพและครอบคลุม

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

- **มีร่างข้อเสนอแนะ/แนวทาง/มาตรฐานฉบับสมบูรณ์:** ได้เอกสารร่างข้อเสนอแนะ/แนวทางหรือมาตรฐานการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระบบราง ที่มีความชัดเจน สามารถนำไปใช้อ้างอิงหรือผลักดันให้เกิดการบังคับใช้ต่อไปได้
- **มีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและการปฏิบัติ:** ได้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจน รวมถึงการจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่เป้าหมาย เพื่อให้กระทรวงคมนาคมหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปพิจารณากำหนดเป็นแผนงาน/โครงการ และจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อได้อย่างเป็นรูปธรรมในระยะต่อไป

12) การจัดทำมาตรฐานด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางและการให้บริการ

กรมการขนส่งทางรางจะดำเนินการจัดทำมาตรฐานการประกอบกิจการและการให้บริการ โดยเริ่มจากการกำหนดขอบเขตและจัดลำดับความสำคัญของมาตรฐานที่จำเป็นครอบคลุมในด้านการบริการ เช่น ความตรงต่อเวลา การให้ข้อมูล การเข้าถึง จากนั้นจะศึกษาข้อมูล กฎระเบียบปัจจุบัน และมาตรฐานสากล เพื่อนำมายกร่างมาตรฐานที่ชัดเจน ก่อนนำร่างดังกล่าวไปรับฟังความคิดเห็นจากผู้ประกอบการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม แล้วจึงจัดทำเป็นมาตรฐานฉบับสมบูรณ์ เตรียมเสนอขอความเห็นชอบและประกาศใช้เป็นกรอบในการกำกับดูแลการขนส่งทางรางอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

- **มาตรฐานผ่านการรับฟังความเห็น:** ร่างมาตรฐานได้รับการปรับปรุงจากข้อคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทำให้มีความรอบคอบและได้รับการยอมรับมากขึ้น
- **มีมาตรฐานพร้อมใช้:** ได้มาตรฐานด้านการประกอบกิจการและการให้บริการระบบรางฉบับสมบูรณ์ที่พร้อมจะประกาศใช้หรือนำเสนอเพื่อพิจารณาประกาศใช้เป็นกรอบในการกำกับดูแลผู้ประกอบการ เพื่อยกระดับคุณภาพและความปลอดภัยของระบบขนส่งทางรางต่อไป

13) รวบรวมสถิติเหตุขัดข้องในระบบรถไฟฟ้า เพื่อกำหนดแนวทางป้องกันหรือบรรเทาเหตุขัดข้องและอุบัติเหตุร่วมกับผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง

การดำเนินจะเริ่มจากการปรับปรุงระบบรวบรวมข้อมูลและฐานข้อมูลสถิติเหตุขัดข้อง/อุบัติเหตุในระบบรถไฟฟ้าให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน จากนั้นจะทำการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลอย่างสม่ำเสมอ เพื่อหาสาเหตุและแนวโน้ม ก่อนจะนำผลการวิเคราะห์ไปหารือร่วมกับผู้ประกอบการอย่างใกล้ชิด เพื่อกำหนดแนวทางป้องกันและบรรเทาเหตุที่เหมาะสมและปฏิบัติได้จริง ซึ่งจะนำไปสู่การจัดทำเป็นแนวปฏิบัติร่วมกัน และจะมีการติดตามประเมินผลการนำแนวทางเหล่านี้ไปใช้ เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถลดเหตุขัดข้องและอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพในระยะยาว

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

- **มีระบบฐานข้อมูลและการรายงานที่มีมาตรฐาน:** ได้ระบบการรายงานและฐานข้อมูลสถิติเหตุขัดข้อง/อุบัติเหตุที่มีความเป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้ข้อมูลมีความน่าเชื่อถือและเปรียบเทียบกันได้
- **มีรายงานการวิเคราะห์เชิงลึก:** ได้รายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติที่สามารถชี้บ่งถึงสาเหตุ แนวโน้ม และปัจจัยเสี่ยงสำคัญของเหตุขัดข้องและอุบัติเหตุในระบบรถไฟฟ้า
- **เกิดกลไกความร่วมมือเชิงรุก:** มีกลไกการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐ (ขร.) และภาคเอกชน (ผู้ประกอบการ) ที่เข้มแข็งและต่อเนื่องในการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยและความมั่นคงในการให้บริการ
- **มีแนวทางป้องกัน/บรรเทาที่ชัดเจน:** ได้ชุดข้อเสนอแนะหรือแนวทางปฏิบัติที่เกิดจากความร่วมมือและเป็นที่ยอมรับร่วมกัน สำหรับนำไปใช้ลดโอกาสการเกิดและผลกระทบจากเหตุขัดข้อง/อุบัติเหตุ
- **มีข้อมูลสำหรับติดตามผล:** สามารถใช้ข้อมูลสถิติที่รวบรวมได้อย่างต่อเนื่องเพื่อติดตามประสิทธิผลของมาตรการที่นำไปใช้ และวางแผนปรับปรุงในอนาคต ซึ่งจะนำไปสู่การลดลงของเหตุขัดข้องและอุบัติเหตุในระยะยาว

8. สรุปงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

8.1 แผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (จำแนกตามกลุ่มงบประมาณรายจ่าย)

กระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

หน่วย: ล้านบาท

กลุ่ม	งบประมาณ				
	รวมทั้งสิ้น	ไตรมาส 1 (ต.ค.- ธ.ค.)	ไตรมาส 2 (ม.ค. - มี.ค.)	ไตรมาส 3 (เม.ย. - มิ.ย.)	ไตรมาส 4 (ก.ค. - ก.ย.)
รวมทั้งสิ้น	**142.1665**	**38.7918**	**40.5291**	**36.7142**	**26.1314**
1. งบประมาณรายจ่ายงบกลาง	-				
2. งบประมาณรายจ่ายของหน่วยรับงบประมาณ	95.9288	27.1267	28.8765	24.7724	15.1532
1) แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	64.7813	17.4147	15.3313	18.5998	13.4355
2) แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	31.1475	9.7120	13.5452	6.1726	1.7177
3. งบประมาณรายจ่ายบูรณาการ	-				
4. งบประมาณรายจ่ายบุคลากร	**46.2377**	**11.6651**	**11.6526**	**11.9418**	**10.9782**
5. งบประมาณรายจ่ายสำหรับทุนหมุนเวียน	-				
6. งบประมาณรายจ่ายเพื่อการชำระหนี้ภาครัฐ	-				
7. งบประมาณรายจ่ายเพื่อชดเชยเงินคงคลัง	-				

8.2 แผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (จำแนกตามแผนงาน/ผลผลิต/โครงการ)

กระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

หน่วย: ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

แผนงาน/ผลผลิต/โครงการ ตัวชี้วัด/กิจกรรม	หน่วยนับ	รวมทั้งสิ้น		ไตรมาส 1 (ต.ค.- ธ.ค.)		ไตรมาส 2 (ม.ค. - มี.ค.)		ไตรมาส 3 (เม.ย. - มิ.ย.)		ไตรมาส 4 (ก.ค. - ก.ย.)	
		เป้าหมาย	งบประมาณ	เป้าหมาย	งบประมาณ	เป้าหมาย	งบประมาณ	เป้าหมาย	งบประมาณ	เป้าหมาย	งบประมาณ
ยอดรวมทั้งสิ้น		2	142.1665	-	38.7818	-	40.5291	-	36.7142	2	26.1414
1. แผนงานบุคลากรภาครัฐ			**46.2377**	-	**11.6651**	-	**11.6526**	-	**11.9418**		**10.9782**
กิจกรรม: พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์			46.2377		11.6651		11.6526		11.9418		10.9782
2. แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	**เรื่อง**	**1**	**64.7813**	-	**17.4047**	-	**15.3313**	-	**18.5998**	**1**	**13.4455**
ผลผลิต: นโยบายและแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง และมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง	เรื่อง	1	64.7813		17.4047		15.3313		18.5998	1	13.4455
ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ:จำนวนนโยบายและแผนงานด้านการขนส่งทางราง	เรื่อง	1	64.7813		17.4047		15.3313		18.5998	1	13.4455
1. กิจกรรม: การจัดทำและติดตามประเมินผลแผนด้านการขนส่งทางราง			63.4788		17.1092		15.0533		18.1747		13.1416
2. กิจกรรม: การจัดทำมาตรฐานและกำกับดูแลการประกอบกิจการด้านดารขนส่งทางราง			1.3025		0.2955		0.2780		0.4251		0.3039
แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	**เรื่อง**	**1**	**31.1475**	-	**9.7120**	-	**13.5452**	-	**6.1726**	**1**	**1.7177**
โครงการ : โครงการส่งเสริมและพัฒนาด้านระบบรางมีมาตรการ มาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ	เรื่อง	1	31.1475		9.7120		13.5452		6.1726	1	1.7177
ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนร่างเกณฑ์มาตรฐานกลางระเบียบ คำสั่ง	เรื่อง	1	31.1475		9.7120		13.5452		6.1726	1	1.7177
1. กิจกรรม : จัดทำมาตรการกำกับดูแล และพัฒนามาตรฐานด้านการขนส่งทางราง	เรื่อง	1	31.1475		9.7120		13.5452		6.1726	1	1.7177

หมายเหตุ :

1. ให้รวมทุกแผนงานของหน่วยงาน
2. ให้จัดทำเป็นแผนเต็มปี

8.3 รายการภาระผูกพันงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

กระทรวง คมนาคม

หน่วยรับงบประมาณ กรมการขนส่งทางราง

หน่วย: ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

ประเภทรายการผูกพัน ผลผลิต/โครงการ/งบรายจ่าย/รายการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	งปม.ทั้งสิ้น (ไม่รวมเผื่อเหลือเผื่อขาดและเงินนอกงบประมาณ)	งบประมาณ						ระบุหมายเลข สถานภาพ ตามหมายเหตุ	ระบุหมายเลข เหตุผลความจำเป็นในการตั้งงบประมาณผูกพันข้ามปีตามหมายเหตุ	คำชี้แจง พร้อมเหตุผล
			ที่ตั้งไว้ ตั้งแต่เริ่มจนถึงปี 68	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปีต่อ ๆ ไป			
รวมทั้งสิ้น		**163.5648**	**33.3750**	**44.3885**	**77.7453**	**3.0210**	**3.0210**	**2.0140**			
1. ผูกพันสัญญา		**62.5900**	**32.3680**	**19.9620**	**10.2600**	**-**	**-**	**-**			
1.1 แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน		**25.6500**	**5.1400**	**10.2500**	**10.2600**	**-**	**-**	**-**			
1.1.1 ผลผลิต: นโยบายและแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางและมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง		**25.6500**	**5.1400**	**10.2500**	**10.2600**	**-**	**-**	**-**			
1.1.1.1 งบลงทุน		**25.6500**	**5.1400**	**10.2500**	**10.2600**	**-**	**-**	**-**			
(1) โครงการจ้างที่ปรึกษาพัฒนาแนวการกำกับดูแลผู้ให้บริการขนส่งทางรางและจัดทำมาตรการ ความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของกรมการขนส่งทางราง ตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคง ปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2568-2570	25.6500	5.1400	10.2500	10.2600	-	-	-	ข้อ 3(6)	ข้อ 4(1)	สัญญาเลขที่ 9/2568
1.2 แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์		**36.9400**	**27.2280**	**9.7120**	**-**	**-**	**-**	**-**			
1.2.1 โครงการ: โครงการส่งเสริมและพัฒนาด้านระบบรางมีมาตรการมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ		**36.9400**	**27.2280**	**9.7120**	**-**	**-**	**-**	**-**			
1.2.1.1 งบรายจ่ายอื่น		**36.9400**	**27.2280**	**9.7120**	**-**	**-**	**-**	**-**			
(1) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และจัดทำมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยระบบราง	พ.ศ. 2567-2569	22.0000	13.2280	8.7720	-	-	-	-	ข้อ 3(6)	ข้อ 4(1)	สัญญาเลขที่ 7/2567
(2) โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง	พ.ศ. 2567-2569	14.9400	14.0000	0.9400	-	-	-	-	ข้อ 3(6)	ข้อ 4(1)	สัญญาเลขที่ 14/2567

กระทรวง คมนาคม
หน่วยรับงบประมาณ กรมการขนส่งทางราง

หน่วย: ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

ประเภทรายการผูกพัน ผลผลิต/โครงการ/งบรายจ่าย/รายการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	งปม.ทั้งสิ้น (ไม่รวมเผื่อเหลือเผื่อขาดและเงินนอกงบประมาณ)	งบประมาณ						ระบุหมายเลข สถานภาพ ตามหมายเหตุ	ระบุหมายเลข เหตุผล ความจำเป็นในการ ตั้งงบประมาณผูกพัน ข้ามปีตามหมายเหตุ	คำชี้แจง พร้อมเหตุผล
			ที่ตั้งไว้ ตั้งแต่เริ่ม จนถึงปี 68	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปีต่อ ๆ ไป			
2. ผูกพัน ม.41/ม.42		**15.1050**	**1.0070**	**3.0210**	**3.0210**	**3.0210**	**3.0210**	**2.0140**			
2.1 แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน		**15.1050**	**1.0070**	**3.0210**	**3.0210**	**3.0210**	**3.0210**	**2.0140**			
2.1.1 ผลผลิต: นโยบายและแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง และมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง		**15.1050**	**1.0070**	**3.0210**	**3.0210**	**3.0210**	**3.0210**	**2.0140**			
2.1.1.1 งบดำเนินงาน		**15.1050**	**1.0070**	**3.0210**	**3.0210**	**3.0210**	**3.0210**	**2.0140**			
(1) ค่าเช่ารถยนต์พร้อมพนักงานขับรถยนต์	พ.ศ. 2568-2573	9.1200	0.6080	1.8240	1.8240	1.8240	1.8240	1.2160	ข้อ 3(1)	ข้อ 4(2)	
(2) ค่าเช่ารถยนต์พร้อมพนักงานขับรถยนต์	พ.ศ. 2568-2573	5.9850	0.3990	1.1970	1.1970	1.1970	1.1970	0.8000	ข้อ 3(1)	ข้อ 4(2)	
3. ผูกพันรายการใหม่		**85.8698**	**-**	**21.4055**	**64.4643**	**-**	**-**	**-**			
3.1 แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์		**85.8698**	**-**	**21.4055**	**64.4643**	**-**	**-**	**-**			
3.1.1 โครงการ: โครงการส่งเสริมและพัฒนาด้านระบบรางมีมาตรการมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ		**85.8698**	**-**	**21.4055**	**64.4643**	**-**	**-**	**-**			
3.1.1.1 งบรายจ่ายอื่น		**85.8698**	**-**	**21.4055**	**64.4643**	**-**	**-**	**-**			
(1) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านเข้าพื้นที่จราจรหนาแน่น	พ.ศ. 2569-2570	29.8490	-	5.9698	23.8792	-	-	-	ข้อ 3(1)	ข้อ 4(3)	
(2) โครงการศึกษาการกำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบรางแบบเขตพื้นที่ตามเขตพื้นที่	พ.ศ. 2569-2570	14.1782	-	3.5220	10.6562	-	-	-	ข้อ 3(1)	ข้อ 4(3)	
(3) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบช่วงล่างของรถไฟเรื่องข้อกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษา	พ.ศ. 2569-2570	21.2973	-	6.3892	14.9081	-	-	-	ข้อ 3(1)	ข้อ 4(3)	
(4) โครงการศึกษาข้อจำกัดและแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางรางระหว่างประเทศไทยและราชอาณาจักรกัมพูชา	พ.ศ. 2569-2570	15.1485	-	4.4445	10.7040	-	-	-	ข้อ 3(1)	ข้อ 4(3)	
(5) โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนติดตาม และประเมินผลการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ของสำนักงานบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือ ด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน	พ.ศ. 2569-2570	5.3968	-	1.0800	4.3168	-	-	-	ข้อ 3(1)	ข้อ 4(3)	

หมายเหตุ
1. ให้แสดงงบดำเนินงาน งบลงทุน และงบอื่น ๆ ที่มีลักษณะเป็น งบดำเนินงานและงบลงทุน
2. ให้แสดงทั้งรายการเดิมและรายการที่ตั้งใหม่ในปี 2569 โดย จำแนกประเภทรายการผูกพันเป็น 3 รายการดังนี้
   (1) ผูกพันตามสัญญา (2) ผูกพันตาม ม. 41/ม. 42 (3) ผูกพันรายการใหม่ ปี 2569
3. ให้ระบุหมายเลขกำกับสถานภาพรายการผูกพันงบประมาณรายจ่าย ดังนี้
   (1) ยังไม่ได้ดำเนินการใด ๆ ทั้งสิ้น (2) กำลัง-สำรวจออกแบบ/-กำหนดคุณลักษณะ (3) แบบเสร็จ/คุณลักษณะเสร็จ (4) อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง (5) จัดซื้อจัดจ้างแล้ว (6) ลงนามในสัญญาแล้ว (7) ยกเลิกรายการ
4. ให้ระบุหมายเลขกำกับเหตุผลความจำเป็นในการตั้งงบประมาณผูกพันข้ามปี
   (1) เป็นรายการผูกพันตามสัญญาและตามกฎหมายที่ต้องดำเนินการต่อเนื่อง (ผูกพันตามสัญญา) (2) เป็นรายการที่ต้องดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี (ม.41, ม.42) (3) เป็นรายการที่ดำเนินการไม่แล้วเสร็จใน 1 ปีงบประมาณ (รายการผูกพันใหม่)

8.4 รายละเอียดงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 จำแนกตามงบรายจ่าย (ทุกแผนงาน)

รายละเอียดงบประมาณจำแนกตามงบรายจ่าย

รายการบุคลากรภาครัฐ	**46,237,700**	**บาท**
1. งบบุคลากร	**45,955,200**	**บาท**
1.1 เงินเดือนและค่าจ้างประจำ	**39,658,700**	**บาท**
1.1.1 เงินเดือน	39,658,700	บาท
1.2 ค่าตอบแทนพนักงานราชการ	**6,296,500**	**บาท**
2. งบดำเนินงาน	**282,500**	**บาท**
2.1 ค่าตอบแทน ใช้สอยและวัสดุ	**282,500**	**บาท**
(1) ค่าตอบแทนพิเศษข้าราชการและลูกจ้างประจำที่ได้รับเงินเดือนเต็มขั้น	36,000	บาท
(2) เงินสมทบกองทุนประกันสังคม	234,000	บาท
(3) เงินสมทบกองทุนเงินทดแทน	12,500	บาท

รายละเอียดงบประมาณจำแนกตามงบรายจ่าย

ผลผลิต : นโยบายและแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง และมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง	**64,781,300**	**บาท**
1. งบดำเนินงาน	**45,520,700**	**บาท**
1.1 ค่าตอบแทน ใช้สอยและวัสดุ	**42,517,800**	**บาท**
(1) รายการไม่ผูกพัน	39,496,800	บาท
(1) ค่าตอบแทนเหมาจ่ายแทนการจัดหารถประจำตำแหน่ง	686,400	บาท
(2) ค่าอาหารทำการนอกเวลา	685,000	บาท
(3) ค่าตอบแทนผู้ปฏิบัติงานให้ทางราชการ	40,000	บาท
(4) ค่าเบี้ยประชุมกรรมการ	517,000	บาท
(5) ค่าเบี้ยเลี้ยง ค่าเช่าที่พัก และค่าพาหนะ	588,000	บาท
(6) ค่าซ่อมแซมครุภัณฑ์	100,000	บาท
(7) ค่าจ้างเหมาบริการ	8,364,600	บาท
(8) ค่าใช้จ่ายในการสัมมนาและฝึกอบรม	920,200	บาท
(9) ค่ารับรองและพิธีการ	50,000	บาท
(10) ค่าโฆษณาและเผยแพร่	969,000	บาท
(11) ค่าเช่าทรัพย์สิน	25,230,000	บาท
(12) ค่าเช่าเครื่องถ่ายเอกสาร	217,600	บาท
(13) วัสดุสำนักงาน	426,500	บาท
(14) วัสดุเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	152,600	บาท
(15) วัสดุไฟฟ้าและวิทยุ	57,300	บาท
(16) วัสดุคอมพิวเตอร์	386,300	บาท
(17) วัสดุงานบ้านงานครัว	106,300	บาท

(2) ค่าเช่ารถยนต์พร้อมพนักงานขับรถยนต์ 5 คัน			1,824,000	บาท
วงเงินทั้งสิ้น	9,120,000	บาท		
เงินนอกงบประมาณ	-	บาท		
เงินงบประมาณ	9,120,000	บาท		
ปี 2568 ตั้งงบประมาณ	608,000	บาท		
ปี 2569 ตั้งงบประมาณ	1,824,000	บาท		
ปี 2570 ผูกพันงบประมาณ	1,824,000	บาท		
ปี 2571 ผูกพันงบประมาณ	1,824,000	บาท		
ปี 2572 - 2573 ผูกพันงบประมาณ	3,040,000	บาท		
(3) ค่าเช่ารถยนต์พร้อมพนักงานขับรถยนต์ 3 คัน			1,197,000	บาท
วงเงินทั้งสิ้น	5,985,000	บาท		
เงินนอกงบประมาณ	-	บาท		
เงินงบประมาณ	5,985,000	บาท		
ปี 2568 ตั้งงบประมาณ	399,000	บาท		
ปี 2569 ตั้งงบประมาณ	1,197,000	บาท		
ปี 2570 ผูกพันงบประมาณ	1,197,000	บาท		
ปี 2571 ผูกพันงบประมาณ	1,197,000	บาท		
ปี 2572 - 2573 ผูกพันงบประมาณ	1,995,000	บาท		
1.2 ค่าสาธารณูปโภค			**3,002,900**	**บาท**
(1) ค่าไฟฟ้า			2,746,200	บาท
(2) ค่าประปา			17,800	บาท
(3) ค่าโทรศัพท์			131,100	บาท
(4) ค่าไปรษณีย์			107,800	บาท
2. งบลงทุน			**18,293,800**	**บาท**
2.1 ค่าครุภัณฑ์ ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง			**18,293,800**	**บาท**
2.1.1 ค่าครุภัณฑ์			**18,293,800**	**บาท**
2.1.1.1 ครุภัณฑ์สำนักงาน			126,000	บาท
(1) ครุภัณฑ์สำนักงานที่มีราคาต่อหน่วยต่ำกว่า 1 ล้านบาท รวม 2 รายการ (รวม 28 หน่วย)			126,000	บาท
2.1.1.2 ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์			18,167,800	บาท
(1) ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ที่มีราคาต่อหน่วยต่ำกว่า 1 ล้านบาท รวม 4 รายการ (รวม 56 หน่วย)			492,800	บาท

(2) โครงการจัดหาระบบป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์และระบบจัดเก็บข้อมูลจราจรคอมพิวเตอร์พร้อมติดตั้ง ของกรมการขนส่งทางราง แขวงสี่แยกมหานาค เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 7,425,000 บาท

(3) โครงการจ้างที่ปรึกษาพัฒนาแนวการกำกับดูแลผู้ให้บริการขนส่งทางรางและจัดทำมาตรการความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของกรมการขนส่งทางราง ตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 แขวงสี่แยกมหานาค เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10,250,000 บาท

วงเงินทั้งสิ้น	25,650,000	บาท
เงินนอกงบประมาณ	-	บาท
เงินงบประมาณ	25,650,000	บาท
ปี 2568 ตั้งงบประมาณ	5,140,000	บาท
ปี 2569 ตั้งงบประมาณ	10,250,000	บาท
ปี 2570 ผูกพันงบประมาณ	10,260,000	บาท

3. งบเงินอุดหนุน **405,600 บาท**

3.1 เงินอุดหนุนทั่วไป **405,600 บาท**

1) ค่าบำรุงสมาชิก International union of railways (UIC) 405,600 บาท

4. งบรายจ่ายอื่น **561,200 บาท**

1) โครงการประเมินคุณภาพสถานีขนส่งทางราง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 561,200 บาท

รายละเอียดงบประมาณจำแนกตามงบรายจ่าย

โครงการ : โครงการส่งเสริมและพัฒนาด้านระบบรางมีมาตรการ มาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ **31,147,500 บาท**

1. งบรายจ่ายอื่น **31,147,500 บาท**

1) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และจัดทำมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยระบบราง 8,772,000 บาท

วงเงินทั้งสิ้น	22,000,000	บาท
เงินนอกงบประมาณ	-	บาท
เงินงบประมาณ	22,000,000	บาท
ปี 2567 ตั้งงบประมาณ	4,409,300	บาท
ปี 2568 ตั้งงบประมาณ	8,818,700	บาท
ปี 2569 ตั้งงบประมาณ	8,772,000	บาท

2) โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง 940,000 บาท

วงเงินทั้งสิ้น	14,940,000	บาท
เงินนอกงบประมาณ	-	บาท
เงินงบประมาณ	14,940,000	บาท
ปี 2567 ตั้งงบประมาณ	2,750,000	บาท
ปี 2568 ตั้งงบประมาณ	11,250,000	บาท
ปี 2569 ตั้งงบประมาณ	940,000	บาท

3) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง		5,969,800	บาท
วงเงินทั้งสิ้น	9,849,000	บาท	
เงินนอกงบประมาณ	-	บาท	
เงินงบประมาณ	9,849,000	บาท	
ปี 2569 ตั้งงบประมาณ	,969,800	บาท	
ปี 2570 ผูกพันงบประมาณ	3,879,200	บาท	
4) โครงการศึกษาการกำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบรางแบบเขตพื้นที่ตามเขตพื้นที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านเข้าพื้นที่จราจรหนาแน่น		3,552,000	บาท
วงเงินทั้งสิ้น	4,208,200	บาท	
เงินนอกงบประมาณ	-	บาท	
เงินงบประมาณ	14,208,200	บาท	
ปี 2569 ตั้งงบประมาณ	3,552,000	บาท	
ปี 2570 ผูกพันงบประมาณ	10,656,200	บาท	
5) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบช่วงล่างของรถไฟเรื่องข้อกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษา		6,389,200	บาท
วงเงินทั้งสิ้น	21,297,300	บาท	
เงินนอกงบประมาณ	-	บาท	
เงินงบประมาณ	21,297,300	บาท	
ปี 2569 ตั้งงบประมาณ	6,389,200	บาท	
ปี 2570 ผูกพันงบประมาณ	14,908,100	บาท	
6) โครงการศึกษาข้อจำกัดและแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางรางระหว่างประเทศไทยและราชอาณาจักรกัมพูชา		4,444,500	บาท
วงเงินทั้งสิ้น	14,814,900	บาท	
เงินนอกงบประมาณ	-	บาท	
เงินงบประมาณ	14,814,900	บาท	
ปี 2569 ตั้งงบประมาณ	4,444,500	บาท	
ปี 2570 ผูกพันงบประมาณ	10,370,400	บาท	
7) โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนติดตาม และประเมินผลการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ของสำนักงานบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน		1,080,000	บาท
วงเงินทั้งสิ้น	5,396,800	บาท	
เงินนอกงบประมาณ	-	บาท	
เงินงบประมาณ	5,396,800	บาท	
ปี 2569 ตั้งงบประมาณ	1,080,000	บาท	
ปี 2570 ผูกพันงบประมาณ	4,316,800	บาท	

หมายเหตุ * ใช้ข้อมูลจากเล่มฟ้าที่เป็นรูปแบบเดียวกับเอกสารงบประมาณขาวคาดแ

8.5 โครงการ/รายการที่ได้รับเงินกู้ปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

-ไม่มี-

8.6 เงินนอกงบประมาณและแผนการใช้จ่ายเงินนอกงบประมาณ

-ไม่มี-

8.7 รายละเอียดการใช้จ่ายงบประมาณจากบัญชีธุรกรรมนโยบายรัฐ (Public Service Account)

-ไม่มี-

9. ข้อมูลแสดงการโอนเปลี่ยนแปลงงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

-ไม่มี-

10. ข้อมูลแสดงการโอนเปลี่ยนแปลงงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

-ไม่มี-

11. ผลการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

กระทรวงคมนาคม

หน่วยรับงบประมาณ กรมการขนส่งทางราง

หน่วย: ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

งบรายจ่าย	งบประมาณปี 2568					งบประมาณปี 2567	
	วงเงินงบประมาณ (1)	ได้รับจัดสรร (2)	ก่อหนี้ผูกพัน (3)	ใช้จ่ายแล้ว ณ 30 เม.ย. 68 (3)	ร้อยละใช้จ่ายต่องบประมาณ (5)	ขอกันเงินฯ (6)	ก่อหนี้ผูกพัน (7)
รวมทั้งสิ้น	146.0843	146.0843	36.6280	126.7649	86.7752	0.6102	0.6102
งบบุคลากร	37.2970	37.2970	-	23.4236	62.8029	-	-
งบดำเนินงาน	34.9398	34.9398	10.0079	30.7371	87.9716	0.6102	0.6102
งบลงทุน	6.6031	6.6031	-	6.2450	94.5768	-	-
งบเงินอุดหนุน	0.4109	0.4109	-	0.3892	94.7189	-	-
งบรายจ่ายอื่น	66.8335	66.8335	26.6201	65.9700	98.7080	-	-

หมายเหตุ

(1) งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

(2) ได้รับอนุมัติเงินประจำงวด/อนุมัติให้โอนเปลี่ยนแปลงรายการ

(3) รายการที่สัญญาก่อหนี้ผูกพันไว้แล้ว

(4) ผลการใชจ่ายรวมทั้งสิ้น ณ วันที่ 30 เมษายน 2568

(5) ร้อยละของการใช้จ่ายต่องบประมาณที่ได้รับจัดสรร

(6) เงินที่ขออนุมัติกันไว้ใช้จ่ายเหลื่อมปี ณวันที่ 30 กันยายน 2567

(7) เงินกันที่ทำสัญญาก่อหนี้ผูกพันไว้แล้ว ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

12. การดำเนินงานตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

ประเด็นข้อสังเกต: สภาผู้แทนราษฎร

1. หน่วยงานควรปรับปรุงประสิทธิภาพและคุณภาพของรถไฟที่มีอยู่แล้วให้ดีขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม เช่น การปรับปรุงห้องน้ำของรถไฟชั้น 3 ให้สะอาดถูกสุขลักษณะ หรือปรับปรุงสภาพของรถไฟของหน่วยงาน โดยใช้อะไหล่ที่ผลิตภายในประเทศให้มีความปลอดภัยในการให้บริการประชาชน

<u>ผลการดำเนินงานของหน่วยรับงบประมาณ ตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ</u>

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางราง (ขร.) กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562 กำหนดให้ ขร. มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการวางโครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการศึกษาและพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาค เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

ในการนี้ ขร. ได้จัดทำมาตรฐานแนะนำคุณลักษณะรถขนส่งทางราง (มขร.-R-002-2564) มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดมาตรฐาน โดยระบุข้อแนะนำทางเทคนิคและมาตรฐานจากต่างประเทศที่สามารถใช้อ้างอิงได้ เพื่อใช้ประโยชน์ในการอ้างอิง ซึ่งเป็นข้อแนะนำสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ โดยมาตรฐานข้างต้นประกอบไปด้วยส่วนต่าง ๆ ของรถขนส่งทางราง อาทิ ขนาดมิติ/พิกัดขอบเขตตัวรถ ขอพ่วง ประตู หน้าต่าง โบกี้ ชุดล้อ ระบบช่วงล่าง ระบบห้ามล้อ ระบบห้องน้ำ และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เป็นต้น โดยมาตรฐานข้างต้นได้กล่าวถึง ห้องน้ำในรถขนส่งทางรางที่จะต้องมีขนาดความกว้างของช่องทางเดินจะต้องมากกว่า 800 มม. ห้องน้ำจะต้องเป็นระบบปิดโดยสามารถป้องกันไม่ให้สิ่งปฏิกูลรั่วไหลออกสู่ภายนอกได้ และสำหรับรถไฟทางไกลจะต้องมีจำนวนและตำแหน่งที่เหมาะสมต่อการรองรับการใช้งาน รวมไปถึงในกรณีที่มีห้องน้ำสำหรับผู้พิการต้องจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก ให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดลักษณะหรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการขนส่งเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2556 ทั้งนี้ รองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง ได้มีข้อสั่งการ ให้ รฟท. รฟม. และ รฟฟท. พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องท้ายหนังสือ ขร. ที่ คค 0904.3/1383 ลว. 19 ต.ค. 2564 เรื่อง มาตรฐานแนะนำคุณลักษณะรถขนส่งทางราง มขร.-R-002-2564 ซึ่ง ขร. ได้ดำเนินการติดตามและกำกับดูแลด้วยการจัดทำมาตรฐานข้างต้นให้อยู่ในรูปแบบ Inspection sheet เพื่อใช้สำหรับลงพื้นที่ตรวจสอบรถขนส่งทางราง อาทิ ระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (Automated People Mover: APM) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ขบวนรถไฟ SRT Royal Blossom และตู้โดยสารรุ่นสุดขอบฟ้า (Beyond Horizon) โดย ขร. จัดทำหนังสือรายงานผลการตรวจสอบและข้อเสนอแนะไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับข้อเสนอแนะไว้พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป อย่างไรก็ตาม รฟท. มีแผนที่จะดำเนินการปรับปรุงห้องสุขาตู้รถไฟนั่งชั้นสาม (บชส.) ให้เป็นระบบปิดทั้งหมด โดยปัจจุบันได้ดำเนินการจ้างบริษัท กิจการร่วมค้า ไซโนเจน-ปิ่นเพชร จำกัด ติดตั้งถังเก็บสิ่งปฏิกูลเป็นระบบปิดของรถโบกี้นั่งชั้นสาม (บชส.) ที่โรงงานนครราชสีมา จำนวน 55 คัน ซึ่งในขอบเขตงานจ้าง (TOR) ได้มีการกำหนดให้ใช้วัสดุภายในประเทศเป็นหลักในการดำเนินงาน หลังจากนี้ รฟท. จะทะยอยปรับปรุงห้องสุขาในรถโบกี้ชั้นสามในส่วนที่เหลือรวมทั้งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 รฟท. มีแผนที่จะปรับปรุงรถโบกี้นั่งชั้นสาม (บชส.) เป็นรถโบกี้นั่งชั้นสามปรับอากาศ (บชส.ป.) จำนวน 40 คัน ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงห้องสุขาที่เป็นระบบปิดด้วย

2. หน่วยงานควรเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลควบคุมการดำเนินงานที่เกี่ยวกับการขนส่งทางรางของภาคเอกชนทั้งหมดในประเทศ เหมือนกับหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจในลักษณะผู้มีอำนาจควบคุมหรือ Regulator และควรเร่งรัดการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติควบคุมระบบให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

<u>ผลการดำเนินงานของหน่วยรับงบประมาณ ตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ</u>

โครงสร้างในการประกอบกิจการขนส่งทางรางของไทยที่ผ่านมา หน่วยงานที่ให้บริการแต่ละราย เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่เป็นทั้งผู้ให้บริการและกำกับดูแลการให้บริการของตนเอง ซึ่งไม่สอดคล้องกับหลักการสากลในการกำกับดูแลกิจการขนส่งสาธารณะของรัฐและยังส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางราง ในด้านของการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ควรจะได้รับ เช่น ความปลอดภัย การกำหนดอัตราค่าโดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ รวมถึงความล่าช้าของการเดินรถหรือการยกเลิกการเดินรถโดยที่ไม่แจ้งให้ทราบล่วงหน้าและการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้ความน่าเชื่อถือและประสิทธิภาพการบริการลดลง และไม่สามารถตอบสนองความต้องการของสังคมได้อย่างเพียงพอ

กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง จึงผลักดันร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญประการหนึ่ง เพื่อกำหนดมาตรฐานระบบขนส่งทางรางให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางของหน่วยงานที่มีหน้าที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางให้บริการเดินรถขนส่งทางราง และเพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและการบริหารจัดการระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศ อันจะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน โดยร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีบทบัญญัติทั้งสิ้น ๑๖๕ มาตรา (๑๐ หมวด และบทเฉพาะกาล)

วัตถุประสงค์สำคัญของการตราร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง คือ การกำกับดูแลควบคุมกิจการขนส่งทางรางอย่างรอบด้าน การเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน การกำกับดูแลมาตรฐานด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ เช่น การคุ้มครองผู้โดยสารจากเหตุเที่ยวรถขนส่งทางรางล่าช้าหรือยกเลิกการเดินรถ ที่ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมจากผู้ประกอบกิจการ การจัดให้มีการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารหรือสินค้า การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ ครอบคลุมไปถึงคนกลุ่มเปราะบาง ผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และเด็ก ทั้งหมดนี้เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางรางและการบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ ในการนี้ กระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางราง จึงเร่งรัดเสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ตามขั้นตอนการออกกฎหมายเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2567 สภาผู้แทนราษฎรมีมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติฯ และตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ โดยกำหนดวันที่ 1 พฤศจิกายน 2567 เป็นการประชุมนัดแรก และมีการประชุมเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฯ ทุกสัปดาห์ ซึ่งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ได้ดำเนินการพิจารณาแล้วเสร็จในการประชุมครั้งที่ 15 เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2568 ปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณาวาระที่ 2 และ 3 และเมื่อการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเสร็จสิ้น จะเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของวุฒิสภา 3 วาระต่อไป

3. หน่วยงานควรให้ความสำคัญกับความปลอดภัยและออกมาตรการรองรับประชาชนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะการดูแลกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้ด้อยโอกาส ผู้พิการ และเด็กเล็กให้มากขึ้น เช่น การปรับปรุงทางเดินของหน่วยงานให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถใช้บริการได้

<u>ผลการดำเนินงานของหน่วยรับงบประมาณ ตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ</u>

ในปี 2565 - 2567 ขร. ได้จัดกิจกรรมประเมินคุณภาพสถานีขนส่งทางรางต่อเนื่องจำนวน 64 สถานี ประกอบด้วย สถานีรถไฟ จำนวน 28 สถานี และสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 36 สถานี และในปี ๒๕๖8 ขร. ได้ดำเนินการอนุมัติแผนโครงการประเมินคุณภาพสถานีขนส่งทางราง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 แบ่งเป็น สถานีรถไฟ จำนวน 8 สถานี และสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 11 สถานี โดยใช้หลักเกณฑ์การประเมินคุณภาพสถานีตามมาตรฐานสากลและกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 8 ด้าน ประกอบด้วย 1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน 2) ด้านการเชื่อมต่อ 3) ด้านข้อมูลการเดินทางและประชาสัมพันธ์ 4) ด้านความปลอดภัย 5) ด้านความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวก 6) ด้านการออกแบบตามหลัก Universal Design (UD) 7) ด้านการให้บริการ และ 8) ด้านสุนทรียภาพ มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินคุณภาพและความพร้อมในการให้บริการของสถานีขนส่งทางราง พร้อมจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพสถานีขนส่งทางรางเสนอกระทรวงคมนาคมให้มอบหมายหน่วยงานให้บริการระบบขนส่งทางรางสามารถนำข้อเสนอแนะในการปรับปรุงคุณภาพสถานีดังกล่าวไปใช้ในการจัดทำแผนการพัฒนาหรือปรับปรุงคุณภาพการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มได้รับ การบริการที่มีคุณภาพ สะดวก ปลอดภัย และเท่าเทียม ส่งเสริมให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น รวมถึงยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในด้านการขนส่งทางราง