



รายงานติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓
ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔)



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



รายงานติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓
ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔)



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนงาน
กลุ่มติดตามและประเมินผล

คำนำ

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้ให้ความเห็นชอบแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ตามที่ สนข. เสนอ และมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัด คค. รับผิดชอบการศึกษาค้นคว้าแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ พร้อมกับแผนงาน/โครงการ และมาตรการ (Flagship Project) ภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนารายสาขาการขนส่ง (ทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง) แผนลงทุน และแผนปฏิบัติการ ไปพิจารณาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับขีดความสามารถในการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายหรืองบลงทุน กรอบระยะเวลาในแต่ละปี ตลอดจนสถานการณ์ ปัจจัยแวดล้อมตามกระบวนการขั้นตอนต่อไป และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๔ รับทราบแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ และให้แจ้งเวียนให้กระทรวงและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ใช้เป็นแนวทางและเครื่องมือสำหรับประสานการดำเนินงานร่วมกันอย่างมีบูรณาการสอดคล้องตามบทบาทภารกิจหน้าที่ในขั้นตอนต่อไปตามที่ คค. เสนอ

สนข. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ขึ้นภายใต้แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เพื่อให้สามารถนำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยในการวางทิศทาง เป้าหมาย และกรอบแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ ได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในรายสาขาใดสาขาหนึ่งจะได้รับทราบแนวทางของการดำเนินงานกับระบบขนส่งรายสาขานั้นร่วมกัน และสามารถกำหนดการพัฒนาสาขาต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งสามารถบูรณาการพัฒนาระบบขนส่งรูปแบบอื่นที่มาเชื่อมโยงด้วยควบคู่กันไป ทำให้มีการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศในภาพรวมที่เหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการการขนส่งรายสาขาและของประเทศโดยรวม

นโยบายของรัฐบาลในปัจจุบันได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อขนส่งมวลชนและการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และบริการที่สะดวกและปลอดภัยทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ ตลอดจนสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ นอกจากนี้ การขนส่งทางรางยังเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดค่าใช้จ่าย และสามารถขนส่งได้ครั้งละมาก ๆ ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ประหยัดพลังงานและก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมน้อย อีกทั้งการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางจะสามารถลดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าอีกด้วย อย่างไรก็ตาม ระบบการขนส่งทางราง ยังมีข้อจำกัดหลายประการที่ควรจะได้รับแก้ไขในระยะเร่งด่วนเพื่อเป็นรากฐานของการพัฒนาระบบรางในระยะต่อไป

(๒)

ในการนี้ สนข. ได้ดำเนินการจัดทำรายงานติดตามผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) ซึ่งเป็นระยะเริ่มต้นของแผนฯ โดยมุ่งพิจารณาถึงการนำแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ ผลการพัฒนาในช่วง ๖ เดือนแรกของแผนหลักฯ โดยอาศัยตัวชี้วัดการขนส่งทางรางตามแผนหลักฯ และการติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการและมาตรการสำคัญ (Flagship Project) ของ คค. ที่สอดคล้องกับเป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางราง ทั้งนี้ เพื่อให้แผนหลักฯ สามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม และหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานฯ ดังกล่าว จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาาระบบขนส่งทางรางของประเทศในระยะต่อไปของแผนฯ ให้บรรลุผลตามเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางรางและเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรของประเทศตามที่กำหนดต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กันยายน ๒๕๕๔

สารบัญ

| | หน้า |
|--|-------|
| ส่วนที่ ๑ : สาระสำคัญของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง | ๑-๒ |
| ส่วนที่ ๒ : การติดตามผลการดำเนินงานของ คค. ที่สอดคล้องกับ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง | ๓-๓๔ |
| ๒.๑ การนำแผนหลักฯ ไปสู่การปฏิบัติ | ๓-๖ |
| ๒.๒ ผลการพัฒนาในช่วง ๖ เดือนแรกของแผนหลักฯ | ๖-๑๒ |
| ๒.๓ สรุปผลการดำเนินงานของ คค. ที่สอดคล้องกับ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง | ๑๒-๓๔ |
| เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ | ๑๓-๑๕ |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๑.๑ การพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางราง | ๑๓ |
| เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ | |
| เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้การขนส่งทางรางเป็นระบบการขนส่งหลัก | ๑๕-๒๒ |
| ระยะทางไกลที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ | |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๑ การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางราง | ๑๕ |
| เพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองเศรษฐกิจในประเทศ | |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๒ การปรับโครงสร้างกิจการรถไฟให้มีบริการ | ๑๙ |
| ที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้ | |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๓ การสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่อปรับปรุง | ๒๑ |
| ประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟ | |
| เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อให้การขนส่งทางรางมีความปลอดภัย | ๒๒-๒๓ |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๑ การปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน | ๒๒ |
| และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้พร้อมอยู่ใน | |
| สภาพการใช้งานได้อย่างปลอดภัย | |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๒ การป้องกันอุบัติเหตุจากการเดินรถ | ๒๓ |
| เพื่อเพิ่มความปลอดภัย | |
| เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบ | ๒๔-๒๖ |
| การขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น | |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๔.๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเดินทาง | ๒๔ |
| และขนส่งสินค้าทางราง | |

(๒)

สารบัญ (ต่อ)

| | หน้า |
|--|-------|
| เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อให้การขนส่งสาธารณะทางรางเป็นบริการ ขนส่งพื้นฐานที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย | ๒๖-๓๖ |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๕.๑ การพัฒนาและยกระดับการเข้าถึง ระบบการขนส่งสาธารณะทางรางที่ สะดวกและรวดเร็วอย่างเท่าเทียมกัน | ๒๖ |
| ส่วนที่ ๓ : สรุปและข้อเสนอแนะ | ๓๗-๔๓ |
| ๓.๑ สรุปผลการติดตามการดำเนินงานของ คค. ในช่วง ๖ เดือนแรก ของแผนหลักฯ | ๓๗-๔๒ |
| ๓.๒ ข้อเสนอแนะดำเนินงานระยะต่อไป | ๔๒-๔๓ |
| ภาคผนวก | |

สารบัญตาราง

| | | หน้า |
|------------------|---|------|
| ตารางที่ ๒.๑-๑ | สถานะการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง | ๔-๖ |
| ตารางที่ ๒.๒.๑-๑ | ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ผ่าน ICD ลาดกระบัง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) | ๗ |
| ตารางที่ ๒.๒.๒-๑ | ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) | ๘ |
| ตารางที่ ๒.๒.๒-๒ | ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) | ๘ |
| ตารางที่ ๒.๒.๒-๓ | ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนด | ๙ |
| ตารางที่ ๒.๒.๒-๔ | ความตรงต่อเวลาของรถไฟ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนด | ๑๐ |
| ตารางที่ ๒.๒.๒-๕ | ฐานะการเงินของ รฟท. ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) | ๑๐ |
| ตารางที่ ๒.๒.๓-๑ | จำนวนอุบัติเหตุ ผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขนส่งทางรถไฟ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) | ๑๑ |
| ตารางที่ ๒.๒.๔-๑ | ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟฟ้า MRT และผู้โดยสารรถไฟเชิงสังคมของ รฟท. ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) | ๑๒ |

ส่วนที่ ๑ : สารสำคัญของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง
สาขาการขนส่งทางราง

รายงานติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓
ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔)

ส่วนที่ ๑ : สารสำคัญของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง ได้กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์การพัฒนาการขนส่งทางรางที่สอดคล้องและสนับสนุนกับเป้าหมายหลัก และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบขนส่งของประเทศ ดังนี้

๑. วิสัยทัศน์

ระบบรางเป็นหลัก รองรับทุกการขนส่ง ประสิทธิภาพมั่นคง ดำรงสิ่งแวดล้อม

๒. เป้าประสงค์ / ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์

เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๑.๑ การพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรางเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ ๑ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้เพียงพอกับการใช้งาน

กลยุทธ์ที่ ๒ การขยายโครงข่ายทางรถไฟช่วงที่ขาดหาย (Missing Link)

กลยุทธ์ที่ ๓ การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ ๔ การผลักดันให้เกิดเส้นทางเชิงยุทธศาสตร์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้การขนส่งทางรางเป็นระบบการขนส่งหลักระยะทางไกลที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๑ การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรางเพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองเศรษฐกิจในประเทศ

กลยุทธ์ที่ ๑ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อ
คงความสามารถในการให้บริการ

กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอกับ
ความต้องการใช้งานในปัจจุบัน เพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้า

กลยุทธ์ที่ ๓ การขยายโครงข่ายทางรถไฟระหว่างเมืองเพื่อเพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการเข้าถึงระบบรถไฟ (Accessibility)

กลยุทธ์ที่ ๔ การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและเมืองหลักในภูมิภาค เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๒ การปรับโครงสร้างกิจการรถไฟให้มีบริการที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้

กลยุทธ์ที่ ๑ การปรับโครงสร้างการบริหารจัดการสาขาการขนส่งทางราง

กลยุทธ์ที่ ๒ การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ รฟท.

ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๓ การสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟ

กลยุทธ์ที่ ๑ การใช้เทคโนโลยีและการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสินค้าและการเดินทางด้วยรถไฟ

เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อให้การขนส่งทางรางมีความปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๑ การปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้พร้อมอยู่ในสภาพการใช้งานได้อย่างปลอดภัย

กลยุทธ์ที่ ๑ การปรับปรุงสภาพทางและระบบอาณัติสัญญาณ

กลยุทธ์ที่ ๒ การแก้ไขปัญหาคุดตัดทางรถไฟ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๒ การป้องกันอุบัติเหตุจากการเดินทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัย

กลยุทธ์ที่ ๑ การเพิ่มความพร้อมของพนักงานที่เกี่ยวข้องในการเดินทาง

กลยุทธ์ที่ ๒ การสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ

เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ ๔.๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเดินทางและขนส่งสินค้าทางราง

กลยุทธ์ที่ ๑ การปรับปรุงและจัดการถจกรให้มีคุณภาพและปริมาณเพียงพอกับการใช้งาน

กลยุทธ์ที่ ๒ การสนับสนุนให้ระบบรางเป็นระบบหลักสำหรับการขนส่งสินค้าเพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

กลยุทธ์ที่ ๓ การส่งเสริมการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งทางรางเพื่อประหยัดพลังงาน

กลยุทธ์ที่ ๔ การส่งเสริมโครงการระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงการพัฒนาตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (CDM)

เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อให้การขนส่งสาธารณะทางรางเป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย

ยุทธศาสตร์ที่ ๕.๑ การพัฒนาและยกระดับการเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะทางรางที่สะดวกและรวดเร็ว อย่างเท่าเทียมกัน

กลยุทธ์ที่ ๑ การขยายระบบขนส่งสาธารณะทางรางในเมือง

กลยุทธ์ที่ ๒ การส่งเสริมให้มีการเดินทางด้วยระบบรางมากขึ้นโดยการให้บริการเชิงสังคม

ส่วนที่ ๒ : การติดตามผลการดำเนินงานของ คค. ที่สอดคล้องกับ
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง
สาขาการขนส่งทางราง

รายงานติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓
ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔)

ส่วนที่ ๒ : การติดตามผลการดำเนินงานของ คค. ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา
ระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง

๒.๑ การนำแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางรางได้กำหนดแนวนโยบายของสาขาการขนส่งทางรางที่มีความสอดคล้องและสนับสนุนกับเป้าประสงค์หลักและยุทธศาสตร์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ รวมทั้งกำหนดโครงการและมาตรการสำคัญ (Flagship Project) ภายใต้กรอบแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางรางให้หน่วยงานที่รับผิดชอบหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง ซึ่งประกอบด้วย หน่วยงานหลัก ๒ หน่วยงาน คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้รับทราบแนวทางการดำเนินงานร่วมกัน และสามารถกำหนดการพัฒนาการขนส่งทางรางได้อย่างเหมาะสม ตลอดจนสามารถบูรณาการพัฒนาระบบขนส่งรูปแบบอื่นที่มาเชื่อมโยงด้วยควบคู่กันไป เพื่อให้มีการพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศที่เหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งทางรางและของประเทศโดยรวม

จากการติดตามผลการดำเนินงานของ คค. ภายใต้การดำเนินงานของ รฟท. และ รฟม. ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบกิจกรรมหลักของระบบการขนส่งทางราง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) พบว่า รฟท. และ รฟม. ได้มีการนำโครงการและมาตรการสำคัญ (Flagship Project) ตามกรอบแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางราง ภายใต้แผนหลักฯ ไปสู่การปฏิบัติครอบคลุมทั้ง ๕ เป้าประสงค์หลัก และ ๘ ยุทธศาสตร์ของการพัฒนา แต่จากจำนวนโครงการ/มาตรการสำคัญทางรางที่กำหนดไว้ จำนวน ๔๐ โครงการ/๑๑ มาตรการนั้น ได้มีการพิจารณานำไปแปลงเป็นโครงการ/มาตรการเพื่อดำเนินการแล้ว จำนวน ๓๕ โครงการ/๕ มาตรการ คิดเป็นร้อยละ ๘๗.๕๐ โดยนำไปพิจารณาจัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการต่อไป ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคา การนำเสนอกรม. เพื่อพิจารณาโครงการฯ และการจ้างศึกษาความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียด และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ต่อไป ส่วนที่เหลือจำนวน ๕ โครงการ/๕ มาตรการ คิดเป็นร้อยละ ๑๒.๕๐ ยังไม่ได้มีการนำไปปฏิบัติหรือดำเนินการแต่อย่างใด โดยเป็นโครงการที่แผนหลักฯ ได้

กำหนดให้นำไปพิจารณาดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ซึ่งสรุปได้ว่า การนำแผนหลักการพัฒนา ระบบการขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๔๗ - ๒๕๖๓ ในส่วนที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง เพื่อแปลงไปสู่การปฏิบัติในช่วง ๖ เดือนแรกของแผนหลักฯ นั้น เป็นไปตามเป้าหมายของกรอบระยะเวลาที่แผนหลักฯ ได้กำหนดไว้ โดยแสดงสถานะการดำเนินงานตาม แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางรางได้ดังตารางที่ ๒.๑-๑

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานะการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง

| โครงการ / มาตรการสำคัญ (Flagship Project) | มีการดำเนินการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ |
|--|-------------------------------------|
| เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ | ✓ |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๑.๑ การพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรางเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ | ✓ |
| ๑) โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ ๒ | ✓ |
| ๒) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงระยอง - คลองสิบเก้า - แก่งคอย | ✓ |
| ๓) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงระยอง - ศรีราชา - แหลมฉบัง | ✓ |
| ๔) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายแก่งคอย - บัวใหญ่ | - |
| ๕) มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผ่านแดน เช่น การจัดทำมาตรฐานของแคร่และระบบห้ามล้อของประเทศ เพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกัน | - |
| ๖) มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ (Logistics Service Provider) | - |
| เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้การขนส่งทางรางเป็นระบบการขนส่งหลักระยะทางไกลที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ | ✓ |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๑ การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรางเพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองเศรษฐกิจในประเทศ | ✓ |
| ๑) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายมาบะเบา - นครราชสีมา | ✓ |
| ๒) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายนครปฐม - หนองปลาตุก - หัวหิน | ✓ |
| ๓) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ | ✓ |
| ๔) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายถนนจิระ - ขอนแก่น | ✓ |
| ๕) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร | ✓ |
| ๖) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายปากน้ำโพ - ตะพานหิน | - |
| ๗) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ | - |
| ๘) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี | - |
| ๙) โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕ | ✓ |
| ๑๐) โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๖ | ✓ |
| ๑๑) โครงการปรับปรุงสะพาน | ✓ |
| ๑๒) โครงการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรืออ่าวไทยและท่าเรือชายฝั่งทะเลอันดามัน (Landbrige) | - |

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานะการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง (ต่อ)

| โครงการ / มาตรการสำคัญ (Flagship Project) | มีการดำเนินการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ |
|---|-------------------------------------|
| ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๒ การปรับโครงสร้างกิจการรถไฟให้มีบริการที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้ | ✓ |
| ๑) มาตรการปรับโครงสร้างกิจการรถไฟ และแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการภายใน | ✓ |
| ๒) มาตรการส่งเสริมการกำกับดูแลการขนส่งทางราง โดยการผลักดันกฎหมาย (ร่าง) พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ให้สามารถบังคับใช้ได้ รวมถึงการตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางราง | ✓ |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๓ การสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟ | ✓ |
| ๑) โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม | ✓ |
| เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อให้การขนส่งทางรางมีความปลอดภัย | ✓ |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๑ การปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้พร้อมอยู่ในสภาพการใช้งานได้อย่างปลอดภัย | ✓ |
| ๑) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง ๒,๔๐๖ กิโลเมตร | ✓ |
| ๒) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (เครื่องกั้นใหม่) | ✓ |
| ๓) โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น | ✓ |
| ๔) โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ | ✓ |
| ๕) โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี | ✓ |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๒ การป้องกันอุบัติเหตุจากการเดินทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัย | ✓ |
| ๑) มาตรการส่งเสริมการพัฒนาระบบการประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ | ✓ |
| ๒) มาตรการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสภาพร่างกายและจิตใจของพนักงานรถจักรและปฏิบัติตามขั้นตอนการควบคุมรถ และเสริมทักษะการควบคุมรถในสถานการณ์คับขัน | - |
| ๓) มาตรการควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอ | - |
| ๔) มาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ โดยการควบคุมและตรวจตราการลักลอบสร้างทางลัดผ่านจุดตัดทางรถไฟของชุมชนอย่างเคร่งครัด | - |
| เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น | ✓ |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๔.๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเดินทางและขนส่งสินค้าทางราง | ✓ |
| ๑) โครงการ Refurbish รถจักร ๕๖ คัน | ✓ |
| ๒) โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย | ✓ |
| ๓) โครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง | ✓ |
| ๔) โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน | ✓ |
| ๕) โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ ต้นต่อเพล) | ✓ |
| ๖) โครงการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในภูมิภาค | ✓ |
| ๗) มาตรการส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (CDM) | - |

รายงานติดตามผลการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓) ที่สอดคล้องกับ
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔)
ส่วนที่ ๒ การติดตามผลการดำเนินงานของ คค. ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานะการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง (ต่อ)

| โครงการ / มาตรการสำคัญ (Flagship Project) | มีการดำเนินการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ |
|--|-------------------------------------|
| เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อให้การขนส่งสาธารณะทางรางเป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย | ✓ |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๕.๑ การพัฒนาและยกระดับการเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะทางรางที่สะดวกและรวดเร็ว อย่างเท่าเทียมกัน | ✓ |
| ๑) โครงการจัดการโดยसरุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน | ✓ |
| ๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ | ✓ |
| ๓) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ | ✓ |
| ๔) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ | ✓ |
| ๕) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค | ✓ |
| ๖) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ | ✓ |
| ๗) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ | ✓ |
| ๘) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี | ✓ |
| ๙) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - มีนบุรี | ✓ |
| ๑๐) โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ดุสิต | ✓ |
| ๑๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต | ✓ |
| ๑๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มัถกะสัน - หัวหมาก | ✓ |
| ๑๓) มาตรการทางการเงินเพื่ออุดหนุนการเดินรถบริการเชิงสังคม (PSO) เป็นรายปี โดยการส่งเสริมการเข้าถึงอย่างเท่าเทียมกันของผู้พิการ คนชรา เด็ก และผู้มีรายได้น้อย โดยจัดให้มีบริการพื้นฐานราคาต่ำหรือไม่เก็บค่าโดยสาร | ✓ |
| ๑๔) มาตรการส่งเสริมให้ใช้ระบบการขนส่งมวลชนทางราง เช่น การเพิ่มพื้นที่จอดรถและจัดให้มีจุดจอดแล้วจร | ✓ |
| จำนวนโครงการ / มาตรการสำคัญทั้งหมด | ๔๐ โครงการ / ๑๑ มาตรการ |
| จำนวนโครงการ / มาตรการสำคัญที่ได้มีการดำเนินการ | ๓๕ โครงการ / ๕ มาตรการ |
| จำนวนโครงการ / มาตรการสำคัญที่ยังไม่ได้ดำเนินการ | ๕ โครงการ / ๖ มาตรการ |

๒.๒ ผลการพัฒนาในช่วง ๖ เดือนแรกของแผนหลักฯ

การดำเนินการของ คค. ในช่วง ๖ เดือนแรกของแผนหลักฯ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) มีผลความก้าวหน้าของการพัฒนาที่ตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางราง โดยอาศัยตัวชี้วัดการขนส่งทางรางที่กำหนด สำหรับใช้ในการประเมินว่า การดำเนินกลยุทธ์ต่าง ๆ ภายใต้กรอบแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ สามารถบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้มากน้อยเพียงใด และผลสำเร็จดังกล่าวจะช่วยส่งต่อให้ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นสำเร็จตามเป้าประสงค์ที่วางไว้หรือไม่ สรุปได้ ดังนี้

รายงานติดตามผลการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓) ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) ส่วนที่ ๒ การติดตามผลการดำเนินงานของ คค. ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง

๒.๒.๑ การพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
โดยมียุทธศาสตร์รองรับการพัฒนาจำนวน ๑ ยุทธศาสตร์ คือ การพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรางเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญ คือ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ผ่านสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จำนวน ๔๕๖,๐๐๐ ทียู โดยผลการพัฒนา พบว่า ในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ผ่านสถานี ICD ลาดกระบัง จำนวน ๑๘๕,๑๔๖ ทียู คิดเป็นร้อยละ ๔๐.๖๐ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (ตารางที่ ๒.๒.๑-๑)

ตารางที่ ๒.๒.๑-๑ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ผ่าน ICD ลาดกระบัง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔)

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมายปี ๒๕๕๔ | ผลการดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (ต.ค. ๕๓ - มี.ค. ๕๔) | สัดส่วน (ร้อยละ) |
|--|--------------------|--|------------------|
| ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ผ่านสถานี ICD ลาดกระบัง (ทียู) | ๔๕๖,๐๐๐ * | ๑๘๕,๑๔๖ | ๔๐.๖๐ |

* หมายถึง ค่าเป้าหมายที่ รฟท. กำหนด

ทั้งนี้ รฟท. มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ คือ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทาง ๗๘ กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้างมีผลงานร้อยละ ๙๘.๒๕ และสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบกี้ - แก่งคอย ระยะทาง ๗.๑๐ กิโลเมตร ซึ่ง ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๔ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อก่อสร้างทางรถไฟทางคู่เลี้ยวเมืองที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา แก่งคอย และบ้านภาชีแล้ว อยู่ระหว่างการนำร่างพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาต่อไป

๒.๒.๒ การพัฒนาการขนส่งทางรางให้เป็นระบบการขนส่งหลักระยะทางไกลที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมียุทธศาสตร์รองรับการพัฒนาจำนวน ๓ ยุทธศาสตร์ คือ การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรางเพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองเศรษฐกิจในประเทศ การปรับโครงสร้างกิจการรถไฟให้มีบริการที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้ และการสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญ คือ ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ดังนี้ สายเหนือ จำนวน ๑๐.๐๔ ล้านคน สายใต้ จำนวน ๑๓.๑๗ ล้านคน และสายอีสาน จำนวน ๑๒.๒๗ ล้านคน ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จำนวน ๑๑.๙๐ ล้านคน ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ดังนี้ รถไฟโดยสารเชิงสังคมมีความเร็วเฉลี่ย ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์มีความเร็วเฉลี่ย ๗๒ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถไฟขนส่งสินค้ารวมมีความเร็วเฉลี่ย ๔๑ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความตรงต่อเวลาของรถไฟในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ดังนี้ รถไฟโดยสารเชิงสังคมมีความตรงต่อเวลาร้อยละ ๕๘.๐๐ รถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์มีความตรงต่อเวลาร้อยละ ๖๐.๐๐ รถไฟขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์มีความตรงต่อเวลาร้อยละ ๒๐.๐๐ และรถไฟขนส่งสินค้ารวมมีความตรงต่อเวลา

ร้อยละ ๒๘.๐๐ และฐานะการเงินของ รพท. โดยจะต้องลดการขาดทุนลงจากปีก่อน ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ มีผลขาดทุนจำนวน ๙,๑๔๓.๓๘ ล้านบาท มีผลการพัฒนา สรุปได้ ดังนี้

(๑) ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟ (ตารางที่ ๒.๒.๒-๑) ได้แก่

(๑.๑) สายเหนือ โดยในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟสายเหนือ จำนวน ๑.๔๖ ล้านคน คิดเป็นร้อยละ ๑๔.๕๔ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔

(๑.๒) สายใต้ โดยในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟสายใต้ จำนวน ๒.๔๗ ล้านคน คิดเป็นร้อยละ ๑๘.๗๕ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔

(๑.๓) สายอีสาน โดยในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟสายอีสาน จำนวน ๒.๖๐ ล้านคน คิดเป็นร้อยละ ๒๑.๑๙ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔

ตารางที่ ๒.๒.๒-๑ ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔)

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๕๔ | ผลการดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (ต.ค. ๕๓ - มี.ค. ๕๔) | สัดส่วน (ร้อยละ) |
|------------------------------------|---------------------|---|------------------|
| ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟ (ล้านคน) | | | |
| ๑) สายเหนือ | ๑๐.๐๔* | ๑.๔๖ | ๑๔.๕๔ |
| ๒) สายใต้ | ๑๓.๑๗* | ๒.๔๗ | ๑๘.๗๕ |
| ๓) สายอีสาน | ๑๒.๒๗* | ๒.๖๐ | ๒๑.๑๙ |

* หมายถึง ค่าเป้าหมายที่ รพท. กำหนด

(๒) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จำนวน ๕.๒๘ ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ ๔๔.๓๗ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (ตารางที่ ๒.๒.๒-๒)

ตารางที่ ๒.๒.๒-๒ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔)

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๕๔ | ผลการดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (ต.ค. ๕๓ - มี.ค. ๕๔) | สัดส่วน (ร้อยละ) |
|---------------------------------------|---------------------|---|------------------|
| ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (ล้านตัน) | ๑๑.๙๐ | ๕.๒๘ | ๔๔.๓๗ |

(๓) ความเร็วและความตรงต่อเวลาของรถไฟ โดยการเดินขบวนรถของรถไฟสามารถทำความเร็วได้ค่อนข้างต่ำ เนื่องจากสภาพโครงสร้างพื้นฐาน ความมั่นคงแข็งแรงของทาง จำนวนจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ และสภาพล้อเลื่อนรถไฟที่มีในปัจจุบัน ซึ่งพบว่า รถไฟโดยสารเชิงสังคมมีความเร็วเฉลี่ยเท่ากับ ๔๑.๓๖ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ ๕๐.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๒๘ รถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์มีความเร็วเฉลี่ยเท่ากับ ๕๑.๑๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ ๗๒ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๙.๐๓ และรถไฟขนส่งสินค้ารวมมีความเร็วเฉลี่ยเท่ากับ ๒๐.๗๒ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ ๔๑ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ คิดเป็นร้อยละ ๔๙.๔๖ (ตารางที่ ๒.๒.๒-๓)

ตารางที่ ๒.๒.๒-๓ ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนด

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๕๔ | ผลการดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (ต.ค. ๕๓ - มี.ค. ๕๔) | ผลการดำเนินการ เทียบกับเป้าหมาย (ร้อยละ) |
|--|---------------------|---|--|
| ๑) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (กิโลเมตรต่อชั่วโมง) | ๕๐ | ๔๑.๓๖ | (๑๗.๒๘) |
| ๒) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (กิโลเมตรต่อชั่วโมง) | ๗๒ | ๕๑.๑๐ | (๒๙.๐๓) |
| ๓) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้ารวม (กิโลเมตรต่อชั่วโมง) | ๔๑ | ๒๐.๗๒ | (๔๙.๔๖) |

นอกจากนี้ การที่สภาพรถจักรมีอายุการใช้งานสูง ทำให้ประสิทธิภาพการลากจูงลดลง เกิดปัญหาหยุดเสียระหว่างการขนส่ง ทำให้มีการหยุดจอด ประกอบกับโครงข่ายเป็นทางเดี่ยวเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ต้องเสียเวลาในการสับหลัก ซึ่งส่งผลให้การเดินรถมีความล่าช้ามากขึ้น โดยพบว่าการเดินรถยังมีความล่าช้ากว่าเป้าหมายที่กำหนด เมื่อพิจารณาจากความตรงต่อเวลาของรถไฟ ดังนี้ รถไฟโดยสารเชิงสังคมมีความตรงต่อเวลาคิดเป็นร้อยละ ๕๒.๖๗ ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ ๕๘.๐๐ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ คิดเป็นร้อยละ ๙.๑๙ รถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์มีความตรงต่อเวลาคิดเป็นร้อยละ ๔๓.๑๓ ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ ๖๐.๐๐ คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๑๒ และรถไฟขนส่งสินค้าแยกเป็น รถไฟขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์มีความตรงต่อเวลาคิดเป็นร้อยละ ๑๕.๐๔ ต่ำกว่าเป้าหมายที่รพท. กำหนดไว้ที่ร้อยละ ๒๐.๐๐ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๘๐ และรถไฟขนส่งสินค้ารวม ได้แก่ สินค้าประเภทปูนซีเมนต์ ก๊าซ LPG น้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมัน เป็นต้น มีความตรงต่อเวลาคิดเป็นร้อยละ ๑๐.๒๕ ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ ๒๘.๐๐ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ คิดเป็นร้อยละ ๔๙.๔๖ (ตารางที่ ๒.๒.๒-๔)

ตารางที่ ๒.๒.๒-๔ ความตรงต่อเวลาของรถไฟ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนด

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๕๔ | ผลการดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (ต.ค. ๕๓ - มี.ค. ๕๔) | ผลการดำเนินการ เทียบกับเป้าหมาย (ร้อยละ) |
|---|---------------------|---|--|
| ๑) ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (ร้อยละ) | ๕๘ | ๕๒.๖๗ | (๘๙.๑๙) |
| ๒) ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (ร้อยละ) | ๖๐ | ๔๓.๑๓ | (๗๑.๘๘) |
| ๓) ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้า (ร้อยละ) | | | |
| ๘.๑) ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ | ๒๐* | ๑๕.๐๔ | (๗๕.๐๐) |
| ๘.๒) ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม | ๒๘ | ๑๐.๒๕ | (๓๖.๖๑) |

* หมายถึง ค่าเป้าหมายที่ รฟท. กำหนด

(๔) ประสิทธิภาพในการดำเนินงานและบริหารจัดการ โดยฐานะการเงินของ รฟท. ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีแนวโน้มที่จะขาดทุนเพิ่มสูงขึ้น โดยเมื่อพิจารณาฐานะการเงินของ รฟท. ในช่วง ๖ เดือนของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ แล้ว พบว่า มีผลขาดทุนจำนวน ๔,๓๒๘.๔๔ ล้านบาท สูงกว่าในช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ ๒๕๕๓ เท่ากับ ๑.๔๗ เท่า (ตารางที่ ๒.๒.๒-๕)

ตารางที่ ๒.๒.๒-๕ ฐานะการเงินของ รฟท. ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔)

| ตัวชี้วัด | ผลการดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ (ต.ค. ๕๒ - มี.ค. ๕๓) | ผลการดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (ต.ค. ๕๓ - มี.ค. ๕๔) |
|---|---|---|
| ฐานะการเงินของ รฟท. (ลดการขาดทุน) (ล้านบาท) | (๒,๙๓๒.๓๖) | (๔,๓๒๘.๔๔) |

หมายเหตุ : ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ มีผลขาดทุน ๙,๑๔๓.๓๘ ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ รฟท. ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟจำนวน ๕ สาย ดังนี้ สายสพบุรี - ปากน้ำโพ สายมวกะเบ - นครราชสีมา และสายนครปฐม - หนองปลาตุ๊ก - หัวหิน ขณะนี้คณะกรรมการ รฟท. ได้อนุมัติให้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบรายละเอียดเพื่อก่อสร้างโครงการฯ แล้ว และกระทรวงการคลัง (กค.) อยู่ระหว่างพิจารณาจัดสรรเงินกู้ Development Policy Loan (DPL) ต่อไป สำหรับสายถนนจิระ - ขอนแก่น และสายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร สนข. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และจัดทำรายงาน EIA โครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ ๕ และ ๖ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างสำนักงานสนาม (Site Office) และ Depot ที่บริเวณสถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่ และโครงการปรับปรุงสะพาน โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการปรับปรุงสะพาน จำนวน ๒๓๙ แห่ง ขณะนี้ดำเนินการทำสัญญาแล้ว ๑๑ สัญญา อยู่ระหว่างดำเนินการ ๓๙ สัญญา ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานและการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจให้มีความสะดวก รวดเร็ว และน่าเชื่อถือมากขึ้น

๒.๒.๓ การพัฒนาการขนส่งทางรางให้มีความปลอดภัย โดยมียุทธศาสตร์รองรับการพัฒนาจำนวน ๒ ยุทธศาสตร์ คือ การปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้พร้อมอยู่ในสภาพใช้งานได้อย่างปลอดภัย และการป้องกันอุบัติเหตุจากการเดินรถเพื่อเพิ่มความปลอดภัย ซึ่งได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญ คือ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟไม่เกิน ๕๐๐ ครั้ง ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ และจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟลดลง โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟจำนวน ๓๓๐ คน และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟจำนวน ๑๐๘ คน ทั้งนี้ สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ ได้แก่ รถไฟตกราง ยานพาหนะชนรถไฟ รถไฟชนคน ยานพาหนะชนเครื่องกั้น และผู้โดยสารพลัดตก เป็นต้น ส่งผลให้มีคนบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยผลการพัฒนา พบว่า จำนวนอุบัติเหตุ รวมถึงจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีแนวโน้มลดลง โดยในช่วงเวลา ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟเท่ากับ ๑๕๘ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๖๐ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ และส่งผลให้มีคนบาดเจ็บและเสียชีวิต ดังนี้ จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟเท่ากับ ๑๒๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๗.๘๘ ของจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ และมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟเท่ากับ ๕๓ คน คิดเป็นร้อยละ ๔๙.๐๗ ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ (ตารางที่ ๒.๒.๓๑)

ตารางที่ ๒.๒.๓๑ จำนวนอุบัติเหตุ ผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขนส่งทางรถไฟ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔)

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมายปี ๒๕๕๔ | ผลการดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (ต.ค. ๕๓ - มี.ค. ๕๔) | สัดส่วน (ร้อยละ) |
|---|--------------------|--|------------------|
| ๑) จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟ (ครั้ง) | ๕๐๐ | ๑๕๘ | ๓๑.๖๐ |
| ๒) จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟ (คน) | ๓๓๐* | ๑๒๕ | ๓๗.๘๘ |
| ๓) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟ (คน) | ๑๐๘* | ๕๓ | ๔๙.๐๗ |

* หมายถึง สถิติจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟในปีงบประมาณ ๒๕๕๓

๒.๒.๔ การพัฒนาการขนส่งสาธารณะทางรางให้เป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย โดยมียุทธศาสตร์รองรับการพัฒนา จำนวน ๑ ยุทธศาสตร์ คือ การพัฒนาและยกระดับการเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะทางรางที่สะดวกและรวดเร็วอย่างเท่าเทียมกัน ซึ่งได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญคือ ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟฟ้ามหานคร (MRT) ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จำนวน ๑.๘๗ แสนคน/วัน และปริมาณผู้โดยสารรถไฟเชิงสังคมของ รฟท. ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จำนวน ๓๖.๖๑ ล้านคน โดยผลการพัฒนาพบว่า ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟฟ้า MRT มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นมาก โดยในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟฟ้า MRT แล้ว จำนวนทั้งสิ้น ๑.๘๖ แสนคน/วัน คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๔๗ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ และจากการเดินรถบริการเชิงสังคม (PSO) โดยให้บริการรถไฟชั้น ๓ จำนวน ๑๖๔ ขบวน เพื่อให้บริการประชาชนที่มีรายได้ต่ำในเขตกรุงเทพมหานคร ปริมาณผู้โดยสารและประชาชนในพื้นที่ส่วนภูมิภาคให้สามารถใช้บริการรถไฟชั้น ๓ ฟรีตามนโยบายรัฐบาลเพื่อลดภาระค่าครองชีพของประชาชน พบว่า ในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟเชิงสังคมของ รฟท. จำนวนทั้งสิ้น ๑๕.๕๘ ล้านคน คิดเป็นร้อยละ ๔๒.๕๖ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (ตารางที่ ๒.๒.๔-๑)

ตารางที่ ๒.๒.๔-๑ ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟฟ้า MRT และผู้โดยสารรถไฟเชิงสังคมของ รฟท. ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔)

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมายปี ๒๕๕๔ | ผลการดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (ต.ค. ๕๓ - มี.ค. ๕๔) | สัดส่วนเมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมาย (ร้อยละ) |
|--|--------------------|--|---|
| ๑) ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟฟ้า MRT (แสนคน/วัน) | ๑.๘๗ | ๑.๘๖ | ๙๙.๔๗ |
| ๒) ปริมาณผู้โดยสารรถไฟเชิงสังคมของ รฟท. (ล้านคน) | ๓๖.๖๑ | ๑๕.๕๘ | ๔๒.๕๖ |

๒.๓ สรุปผลการดำเนินงานของ คค. ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งสาขาการขนส่งทางราง

จากการติดตามการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาและจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่ง มีผลการดำเนินงานสำคัญที่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางราง ตามเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางราง ดังนี้

เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๑.๑ การพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรางเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

๑) โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ ๒ เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมและกระจายสินค้า เนื่องจากการขนส่งสินค้าในปัจจุบันยังขาดจุดเชื่อมโยงระหว่างระบบการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งของประเทศลดลง และรองรับสินค้าจากสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง ที่เริ่มถึงจุดอิ่มตัวจากการขยายตัวของปริมาณสินค้าระหว่างประเทศ ในวงเงิน ๖,๐๖๖.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๖ ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการพิจารณารายงานการศึกษาขั้นสุดท้ายส่วนเพิ่มของที่ปรึกษาฯ ซึ่งได้ดำเนินการปรับปรุงตามสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อเป็นแนวทางในการเลือกสถานที่ตั้งที่เหมาะสมของโครงการฯ และนำเสนอ กรม. พิจารณาต่อไป

๒) โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความจุของทางและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งในเส้นทางรถไฟบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งโดยขบวนรถตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือสู่ท่าเรือแหลมฉบังและสถานี ICD ซึ่งจะเพิ่มมากขึ้นจากการขยายท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๒ โดย รฟท. ได้ดำเนินการ ดังนี้

๑.๑) สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง โดยก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่มอีก ๑ ทางคู่ขนานไปกับทางรถไฟเดิมจากสถานีชุมทางฉะเชิงเทราสู่สถานีศรีราชาและสิ้นสุดปลายทางที่สถานีแหลมฉบัง ระยะทาง ๗๘ กิโลเมตร รวมทั้งดำเนินการรื้อย้ายและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณใหม่เป็นระบบอาณัติสัญญาณบังคับสัมพันธ์ด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer Base Interlocking : CBI) และอุปกรณ์รับ-ส่งสัญญาณเพื่อเชื่อมต่อกับระบบควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง (CTC) ให้สามารถควบคุมสั่งการและแสดงผลสถานีพื้นที่โครงการ ตลอดจนปรับปรุงเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ จำนวน ๕๙ แห่ง พร้อมระบบควบคุม ในวงเงิน ๔,๑๗๔.๑๓ ล้านบาท โดย รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๑ ระยะเวลาดำเนินการ ๒๘ เดือน ทั้งนี้ ผู้รับจ้างได้ขอขยายระยะเวลาดำเนินการตามสัญญาจำนวน ๑๘๐ วัน ตามมติ กรม. เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๑ จากเดิมสิ้นสุดสัญญาวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๓ เป็นสิ้นสุดสัญญา วันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๕๔ และขอขยายอายุสัญญาโครงการฯ ออกไปอีก เนื่องจากประสบปัญหาจากก่อสร้างสะพานทางหลวงบริเวณ กม.๑๓๗ และการพังทลายของเหมืองหิน กม.๑๑๐ ทำให้ต้องเบี่ยงรางรถไฟที่ กม.๑๑๐ โดยเร่งด่วน และปัญหาอุทกภัย เป็นสิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ขณะนี้การก่อสร้างโดยรวมแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างเก็บรายละเอียดของงาน ทั้งนี้ รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัท เคนเบอร์ จีไอเทคนิค (ไทยแลนด์) จำกัด เป็นผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างงานเสริมเสถียรภาพของลาดหินบริเวณ กม.๑๑๐ เมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๕๔ ในวงเงิน ๑๗๙.๙๙ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕๔๐ วัน เริ่มงานตั้งแต่วันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๕๔

๑.๒) สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย โดยก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่มอีก ๑ ทาง ภายในเขตทางรถไฟ และขนานกับแนวทางรถไฟเดิม ระยะทาง ๑๐๖ กิโลเมตร และก่อสร้างทางคู่เลี้ยวเมือง (Chord Line) ๓ แห่ง ที่ฉะเชิงเทรา แก่งคอย และบ้านภาชี ระยะทางประมาณ ๗.๑๐ กิโลเมตร เพื่อช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าในเส้นทางระหว่าง จ.ขอนแก่น - นครราชสีมา กับท่าเรือแหลมฉบัง และเส้นทางระหว่าง จ.นครสวรรค์ - กับสถานี ICD ที่ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่ง รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนโครงการฯ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๑ ในวงเงิน ๓๙.๗๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๘ เดือน โดยดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๒ และได้นำเสนอ ครม. พิจารณานุมัติให้ดำเนินโครงการฯ ในวงเงิน ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗ และขอออกพระราชกฤษฎีกาเพื่อการสำรวจและเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการก่อสร้างทางคู่เลี้ยวเมือง ๓ แห่ง ที่ฉะเชิงเทรา แก่งคอย และบ้านภาชี รวมทั้งให้สำนักงบประมาณ (สงป.) จัดสรรงบประมาณรายปี หรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ รฟท. เมื่อวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๕๓ ซึ่ง สศช. ได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของ ครม. แล้ว เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๓ และสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ได้ส่งเรื่องคืนให้ คค. เมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๓ และให้รับไปพิจารณาดำเนินการตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ได้ข้อยุติที่ชัดเจน ก่อนนำเรื่องเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป โดยกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) เห็นสมควรให้ชะลอการพิจารณาของ ครม. ไว้ก่อน จนกว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เนื่องจาก รฟท. ยังไม่ได้ปรับปรุงเพิ่มเติมรายละเอียดของ EIA ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้เห็นชอบ EIA แล้วเมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๔ อยู่ระหว่างนำเสนอ กก.วล. พิจารณาเพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของ ครม. ต่อไป ทั้งนี้ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๔ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนเพื่อก่อสร้างทางรถไฟทางคู่เลี้ยวเมืองที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา แก่งคอย และบ้านภาชีแล้ว อยู่ระหว่างการนำร่างพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาต่อไป สำหรับการดำเนินการขอเข้าใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่ามวกเหล็ก และป่าทับกวางแปลงที่ ๒ เพื่อก่อสร้างอุโมงค์และทางรถไฟตามโครงการฯ กรมป่าไม้ได้แจ้งให้ รฟท. ยื่นคำขอต่อจังหวัดท้องที่ที่ป่านั้นตั้งอยู่ ขณะนี้องค์การบริหารส่วนตำบลเจริญธรรมได้ให้ความเห็นชอบโครงการฯ แล้ว เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๔ สำหรับองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยแห้งจะได้มีการประชุมหารือกับประชาชนในพื้นที่และดำเนินการขอความเห็นชอบโครงการฯ เพื่อนำไปประกอบคำขออนุญาตเข้าทำการศึกษาและสำรวจด้านป่าไม้และสัตว์ป่าของโครงการฯ และขอเข้าใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนตามระเบียบของกรมป่าไม้ต่อไป (เป็นโครงการภายใต้แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ ซึ่ง ครม. ได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ โดยโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย เป็นโครงการที่อยู่ในกลุ่มแผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที)

๓) โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ เพื่อศึกษาและออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม จัดทำเอกสารประกวดราคาประมาณราคาก่อสร้าง และจัดทำ EIA ในวงเงิน ๑๗๕.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๑๔ เดือน โดยคณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๔ อนุมัติให้ดำเนินการจ้างบริษัท เอ็ม เอ อี คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและออกแบบฯ การก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ในวงเงินค่าจ้าง ๑๗๓.๙๙ ล้านบาท อยู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

๔) โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบัวใหญ่ - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม พร้อมศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างทางรถไฟสายขอนแก่น - เชียงยืน - ยางตลาด - โพนทอง เพื่อทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบัวใหญ่ - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม พร้อมศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างทางรถไฟสายขอนแก่น - เชียงยืน - ยางตลาด - โพนทอง ในวงเงิน ๒๕.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๖ เดือน ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคา

สำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายแก่งคอย - บัวใหญ่ เพื่อสนับสนุนโครงการขยายและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าในเส้นทางสายตะวันออกให้มีความสมบูรณ์ และอำนวยความสะดวกในการเดินทางสายนี้ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยนั้น ได้กำหนดให้ รฟท. นำไปพิจารณาดำเนินการในงบประมาณ ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ในวงเงิน ๒๘,๘๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยแหล่งที่มาของเงินลงทุนจากเงินกู้ภาครัฐทั้งหมด เพื่อขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติต่อไป ส่วนมาตรการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผ่านแดน เช่น การจัดทำมาตรฐานของแคร่และระบบห้ามล้อของประเทศ เพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกัน และมาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ (Logistics Service Provider) รฟท. ยังไม่ได้นำไปพิจารณาดำเนินการ

เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้การขนส่งทางรางเป็นระบบการขนส่งหลักระยะทางไกลที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๑ การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรางเพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองเศรษฐกิจในประเทศ

๑) โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ โดย ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ เห็นชอบในหลักการและแนวทางการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการ รฟท. ด้านการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่ (ระยะเร่งด่วน) ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้รวม ๗๖๗ กิโลเมตร ที่มีสภาพเป็นคอขวดและเต็มความจุของทางในปัจจุบัน ได้แก่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ฆาบกะเบา - นครราชสีมา ถนนจิระ - ขอนแก่น นครปฐม - หนองปลาตุก - หัวหิน และประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร และมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ ได้มอบหมายให้ คค. จัดทำรายละเอียดแผนการลงทุน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทาง สามารถยกระดับคุณภาพบริการ

ขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งคำนึงถึงการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว และสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ตลอดจนรองรับการเชื่อมโยงกับ ประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไป ซึ่ง คค. ได้ดำเนินการ ดังนี้

๑.๑) สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง ๑๑๘ กิโลเมตร วงเงิน ๗,๘๖๐.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ โดย สนข. ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดเพื่อ จัดทำ EIA แล้วเสร็จ และส่งรายงานฯ ให้ รฟท. เพื่อประกอบการนำเสนอโครงการฯ ต่อ ครม. แล้ว รวมทั้งได้ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นแล้วเสร็จ ขณะนี้คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๔ อนุมัติให้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท เอเซียเน็ท เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อ สํารวจออกแบบรายละเอียดเพื่อก่อสร้างโครงการฯ ในวงเงิน ๘๙.๐๐ ล้านบาท และ กค. อยู่ระหว่าง พิจารณาจัดสรรเงินกู้ DPL ต่อไป

๑.๒) สายมาบกะเบา - นครราชสีมา ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร วงเงิน ๑๑,๖๔๐.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ โดย สนข. ได้ดำเนินการ ออกแบบรายละเอียดเพื่อจัดทำ EIA แล้วเสร็จ และส่งรายงานฯ ให้ รฟท. เพื่อประกอบการนำเสนอ โครงการฯ ต่อ ครม. แล้ว รวมทั้งได้ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นแล้วเสร็จ ขณะนี้ คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๔ อนุมัติให้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท เอเซียเน็ท เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบรายละเอียดเพื่อก่อสร้างโครงการฯ ในวงเงิน ๑๓๔.๐๐ ล้านบาท และ กค. อยู่ระหว่างพิจารณาจัดสรรเงินกู้ DPL ต่อไป

๑.๓) สายถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง ๑๘๕ กิโลเมตร วงเงิน ๑๓,๐๑๐.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ โดย สนข. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อ ดำเนินการศึกษาคความเหมาะสม ออกแบบ และจัดทำรายงาน EIA เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๕๔ ในวงเงิน ๑๔๕.๕๐ ล้านบาท ขณะนี้คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ได้เห็นชอบรายงาน ความก้าวหน้า (Progress Report) ของที่ปรึกษาแล้ว

๑.๔) สายนครปฐม - หนองปลาตุก - หัวหิน ระยะทาง ๑๖๕ กิโลเมตร วงเงิน ๑๖,๖๐๐.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ โดย สนข. ได้ดำเนินการ ออกแบบรายละเอียดเพื่อจัดทำ EIA แล้วเสร็จ และส่งรายงานฯ ให้ รฟท. เพื่อประกอบการนำเสนอ โครงการฯ ต่อ ครม. แล้ว รวมทั้งได้ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นแล้วเสร็จ ขณะนี้ คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๔ อนุมัติให้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบรายละเอียดเพื่อก่อสร้างโครงการฯ ในวงเงิน ๑๒๘.๕๐ ล้านบาท และ กค. อยู่ระหว่างพิจารณาจัดสรรเงินกู้ DPL ต่อไป

๑.๕) สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร วงเงิน ๑๗,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ โดย สนข. ได้ลงนาม ในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาคความเหมาะสม ออกแบบ และจัดทำรายงาน EIA เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ในวงเงิน ๑๕๙.๓๐ ล้านบาท ขณะนี้คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ได้ เห็นชอบรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) ของที่ปรึกษาแล้ว

๒) โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕ เพื่อปรับปรุงทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนที่มีสภาพการใช้งานนาน เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัย เพิ่มความจุของทาง และเพิ่มความเร็วของขบวนรถ ทำให้ขบวนรถใช้เวลาในการเดินทางสั้นลง รวมทั้งสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าต่อขบวนได้มากขึ้น ในวงเงิน ๘,๕๐๘.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗ โดย รฟท. ได้ดำเนินการปรับปรุงทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือช่วงชุมทางแก่งคอย - แก่งเสือเต้น สถานีสุระนารายณ์ - ชุมทางบัวใหญ่ และชุมทางถนนจิระ - ชุมทางบัวใหญ่ ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร ซึ่ง ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๓ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการฯ ตามที่ คค. เสนอ โดยในส่วนของงบประมาณที่จะใช้จ่ายในการดำเนินโครงการดังกล่าวให้ใช้จากเงินกู้ โดยมอบหมายให้ กค. เป็นผู้พิจารณาจัดหาแหล่งเงินกู้ เงื่อนไขการกู้ และค้ำประกันเงินกู้ และให้ รฟท. เสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชำระหนี้เงินกู้พร้อมดอกเบี้ย รวมถึงค่าใช้จ่ายในการกู้เงินตามความจำเป็นและความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ ให้เร่งจัดทำรายละเอียดของแผนปรับโครงสร้างองค์กรและการบริหารกิจการรถไฟให้แล้วเสร็จ และนำเสนอ ครม. โดยด่วน ขณะนี้ รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มบริษัท พีซีบีเค อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล จำกัด เป็นที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโครงการฯ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ระยะเวลาดำเนินการ ๒๔ เดือน กำหนดเริ่มงานวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๔ และลงนามในสัญญาจ้างบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๔ ในวงเงิน ๘,๐๗๐.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๒๔ เดือน กำหนดเริ่มงานวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๔ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างสำนักงานสนาม (Site Office) และ Depot ที่บริเวณสถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่

๓) โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๖ เพื่อปรับปรุงทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนที่มีสภาพการใช้งานนาน เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัย เพิ่มความจุของทาง และเพิ่มความเร็วของขบวนรถ ทำให้ขบวนรถใช้เวลาในการเดินทางสั้นลง รวมทั้งสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าต่อขบวนได้มากขึ้น ในวงเงิน ๖,๗๗๙.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗ โดย รฟท. ได้ดำเนินการปรับปรุงทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือช่วงชุมทางบัวใหญ่ - หนองคาย ระยะทาง ๒๗๘ กิโลเมตร ซึ่ง ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๓ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการโครงการฯ ตามที่ คค. เสนอ โดยในส่วนของงบประมาณที่จะใช้จ่ายในการดำเนินโครงการดังกล่าวให้ใช้จากเงินกู้ โดยมอบหมายให้ กค. เป็นผู้พิจารณาจัดหาแหล่งเงินกู้ เงื่อนไขการกู้ และค้ำประกันเงินกู้ และให้ รฟท. เสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อชำระหนี้เงินกู้พร้อมดอกเบี้ย รวมถึงค่าใช้จ่ายในการกู้เงินตามความจำเป็นและความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ ให้เร่งจัดทำรายละเอียดของแผนปรับโครงสร้างองค์กรและการบริหารกิจการรถไฟให้แล้วเสร็จ และนำเสนอ ครม. โดยด่วน ขณะนี้ รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มบริษัท เอพซิลอน จำกัด เป็นที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโครงการฯ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ระยะเวลาดำเนินการ ๒๔ เดือน กำหนดเริ่มงานวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๔ และลงนามในสัญญาจ้างกิจการร่วมค้า เอ เอส เอส ที เป็นผู้รับจ้างก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๔ ในวงเงิน ๖,๕๔๙.๐๐ ล้านบาท

ระยะเวลาดำเนินการ ๒๔ เดือน กำหนดเริ่มงานวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๔ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างสำนักงานสนาม (Site Office) และ Depot ที่บริเวณสถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่

๔) โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน ๑,๔๓๔ แห่ง เพื่อทำการเปลี่ยนสะพานของเดิมที่มีอยู่ในเส้นทางรถไฟสายต่าง ๆ ในปัจจุบันที่ยังไม่สามารถรับน้ำหนักกดเพลามาตรฐาน U20 ได้ เนื่องจากปัจจุบันทางรถไฟสายต่าง ๆ มีสะพานเหล็กที่มีอายุการใช้งานนานระหว่าง ๖๐ - ๙๐ ปี และปัจจุบันสะพานเหล่านี้มีสภาพชำรุดทรุดโทรมและไม่มีความมั่นคงแข็งแรง จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงเพื่อความปลอดภัยต่อการเดินรถ และให้สามารถรับน้ำหนักกดเพลามาตรฐาน U20 ได้ ในวงเงิน ๑๒,๑๖๗.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗ โดย รฟท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จำนวน ๑,๕๙๙.๑๕ ล้านบาท เพื่อดำเนินการปรับปรุงสะพานจำนวน ๒๓๙ แห่ง ขณะนี้ดำเนินการทำสัญญาแล้ว ๑๑ สัญญา และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๓๙ สัญญา ดังนี้ ขออนุมัติจ้าง จำนวน ๓ สัญญา ขออนุมัติเรียกประกวดราคา จำนวน ๑ สัญญา ประกวดราคาใหม่ จำนวน ๒ สัญญา ขออนุมัติเผยแพร่ร่าง TOR ทางเว็บไซต์ จำนวน ๔ สัญญา ขออนุมัติร่าง TOR จำนวน ๓ สัญญา ทบทวนราคากลางใหม่ ๖ สัญญา และขอโอนเปลี่ยนแปลงกับ สงป. จำนวน ๒๐ สัญญา ทั้งนี้ เนื่องจากไม่มีผู้สนใจยื่นเอกสารและซื้อเอกสารประกวดราคา รวมทั้งบางสัญญาที่มีผู้สนใจยื่นเอกสารเพียงรายเดียว ซึ่ง รฟท. ได้ดำเนินการปรับปรุงราคากลางและประกาศประกวดราคาใหม่แล้ว

สำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ ได้แก่ สายปากน้ำโพ - ตะพานหิน สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ และสายชุมพร - สุราษฎร์ธานี เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟและรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และโครงการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรืออ่าวไทยและท่าเรือชายฝั่งทะเลอันดามัน (Landbrige) เพื่อส่งเสริมการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างทะเล ๒ ด้าน เป็นการเชื่อมโยงการค้าและพลังงานนั้น ได้กำหนดให้ รฟท. นำไปพิจารณาดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ เพื่อขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติต่อไป ดังนี้

(๑) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ ได้แก่

(๑.๑) สายปากน้ำโพ - ตะพานหิน ในวงเงิน ๗,๕๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยแหล่งที่มาของเงินลงทุนจากเงินกู้ภาครัฐทั้งหมด

(๑.๒) สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ในวงเงิน ๙,๑๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยแหล่งที่มาของเงินลงทุนจากเงินกู้ภาครัฐทั้งหมด

(๑.๓) สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ในวงเงิน ๑๗,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยแหล่งที่มาของเงินลงทุนจากเงินกู้ภาครัฐทั้งหมด

(๒) โครงการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรืออ่าวไทยและท่าเรือชายฝั่งทะเลอันดามัน (Landbrige) ในวงเงิน ๕๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยแหล่งที่มาของเงินลงทุน แบ่งเป็น จากเงินกู้ภาครัฐ จำนวน ๒๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และเอกชนร่วมลงทุน จำนวน ๒๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท

ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๒ การปรับโครงสร้างกิจการรถไฟให้มีบริการที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้

๑) **มาตรการปรับโครงสร้างกิจการรถไฟ และแผนการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการ** ภายใน โดย คค. ได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นใน รฟท. อย่างเร่งด่วน ในลักษณะของการยกเครื่องหรือปฏิรูป รฟท. ทั้งองค์กรในทุกด้าน จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไข ปัญหาการบริหารจัดการ รฟท. จำนวน ๔ คณะ ประกอบด้วย ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านทรัพย์สิน ด้านกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับ และด้านบุคลากรและอัตรากำลัง เพื่อแก้ไขปัญหาคำเนินงาน ด้านต่าง ๆ ของ รฟท. อย่างเป็นรูปธรรมนำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง และได้นำเสนอแนวทางแก้ไข ปัญหาการบริหารจัดการ รฟท. ต่อคณะกรรมการ รศก. ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ ซึ่งได้มีมติ ดังนี้

๑.๑) เห็นชอบในหลักการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ และแนวทางการแก้ไขปัญหา การบริหารจัดการ รฟท. และมอบหมายให้ คค. เร่งจัดส่งรายละเอียดแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ของ รฟท. ให้ สศช. พิจารณา

๑.๒) เห็นชอบในหลักการของการปรับโครงสร้างองค์กรของ รฟท. ที่จะดำเนินการ จัดตั้งหน่วยธุรกิจ จำนวน ๓ หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และ การจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ **Airport Rail Link** และมอบหมายให้ คค. ทหารือและทำความเข้าใจ กับ รฟท. และผู้เกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าวต่อไป

โดย ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ และวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ เห็นชอบผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ และ ยืนยันแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟตามมติคณะกรรมการ รศก. ดังกล่าว โดยเห็นชอบในหลักการของการปรับโครงสร้างองค์กรของ รฟท. ที่จะดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ จำนวน ๓ หน่วยธุรกิจ (เดินรถ ทรัพย์สิน และซ่อมบำรุง) และจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ **Airport Rail Link** และมอบหมายให้ คค. ทหารือกับ รฟท. และองค์กรที่เกี่ยวข้องต่อไป รวมทั้งให้ คค. จัดทำแผนการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟและข้อมูลเพิ่มเติม แล้วให้ดำเนินการ ตามที่ สศช. เสนอ และ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ เห็นชอบแนวทางการปรับโครงสร้าง การบริหารจัดการกิจการของ รฟท. ประกอบด้วย ๓ หน่วยธุรกิจภายใน และ ๑ บริษัทลูก ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง และบริษัทดำเนิน โครงการ **Airport Rail Link** โดย รฟท. ถือหุ้นทั้งหมด รวมทั้งการปรับโครงสร้างหน่วยงานส่วนกลาง ตามที่ คค. เสนอ ซึ่ง รฟท. ได้ดำเนินการ ดังนี้

(๑) **แผนปรับโครงสร้างองค์กร** โดย รฟท. ได้ดำเนินการว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาดำเนินการปรับปรุงโครงสร้าง รฟท. ในวงเงิน ๔๔.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๑๒ เดือน ขณะนี้ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงรายงานเบื้องต้น (**Inception Report**) และรายงาน ความก้าวหน้า (**Progress Report**) ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการกำกับกำกับการดำเนินงาน (**Steering Committee**)

(๒) การจัดทำรายงานทางการเงินแยกหน่วยธุรกิจ (BU) รพท. ได้เตรียมความพร้อมในการปรับปรุงการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินรองรับการแบ่งโครงสร้างตามหน่วยธุรกิจ (BU) เพื่อให้สามารถวัดผลการปฏิบัติงานและฐานะทางการเงินในแต่ละหน่วยธุรกิจได้อย่างถูกต้องน่าเชื่อถือ แบ่งเป็น ๒ ระยะ ดังนี้

(๒.๑) ระยะสั้น ดำเนินการจัดทำรายงานงบการเงินภายใต้ระบบสารสนเทศในปัจจุบัน (Client Server) ระยะเวลาดำเนินงาน ๖ เดือน โดยในไตรมาสที่ ๑ ของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จะสามารถจัดทำรายงานแยกข้อมูลรายได้และค่าใช้จ่ายให้แก่แต่ละหน่วยธุรกิจได้ และขั้นตอนต่อไป จะทำการกำหนดหลักเกณฑ์ปันส่วนค่าใช้จ่ายและการคิดค่าใช้จ่ายระหว่างหน่วยธุรกิจ โดยต้องได้รับความยินยอมจากหน่วยงานภายใน ซึ่งจะสามารถจัดทำรายงานงบกำไรขาดทุนและงบดุลแยกตามหน่วยธุรกิจ และหน่วยสนับสนุนได้ในไตรมาสที่ ๒

(๒.๒) ระยะยาว ดำเนินการจัดทำระบบสารสนเทศทางบัญชี อันเป็นส่วนหนึ่งของระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ (ERP) และผังบัญชีและรหัสหน่วยงานใหม่ อันจะทำให้ รพท. สามารถประมวลผลข้อมูลรายงานทางการเงินได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว รวมทั้งสามารถวัดผลการดำเนินงานได้ถึงหน่วยงานระดับแผนก และแยกข้อมูลรายได้และค่าใช้จ่ายได้ในระดับขบวนการ

รพท. ได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เพื่อจัดทำรายงานทางบัญชี โดยกำหนดรูปแบบรายงานทางการเงินและกำหนดหลักเกณฑ์การปันส่วนค่าใช้จ่าย/การกำหนดราคาโอนระหว่างหน่วยธุรกิจ รวมทั้งพัฒนารูปแบบ (Model) และโปรแกรมสำเร็จรูปในการจัดทำรายงานทางการเงินแยกตามหน่วยธุรกิจ ระยะเวลา ๖ เดือน กำหนดแล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๔ ขณะนี้คณะกรรมการบริหารโครงการฯ ได้ให้ความเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์แล้ว เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๔

(๒.๓) เรื่องบุคลากรและอัตรากำลัง รพท. ได้ว่าจ้างสถาบันที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในราชการ (สปร.) จัดทำโครงการศึกษา วิเคราะห์ และกำหนดกรอบอัตรากำลังของ รพท. ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จและนำเสนอต่อคณะกรรมการ รพท. แล้ว โดยคณะกรรมการ รพท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๓ มอบหมายให้ที่ปรึกษาจากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ตามโครงการจัดทำแผนบริหารจัดการกิจการรถไฟไทย พิจารณากรอบอัตรากำลังที่ สปร. เสนอ และมีมติเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๓ เห็นชอบกรอบอัตรากำลังตามที่ รพท. เสนอ และให้ดำเนินการจัดทำเป็นแผนตามความเห็นของคณะกรรมการ รพท. กรณีที่ปรับเปลี่ยนกรอบอัตรากำลังขึ้นรวมทั้งสิ้น ๒,๔๓๘ อัตรา ตามที่ที่ปรึกษามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เสนอ และจัดทำแผนด้วยว่าจะเพิ่มอัตรากำลังขึ้นในหน่วยงานใด และเป็นจำนวนเท่าใดในแต่ละปี ทั้งนี้ คณะกรรมการ รพท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๔ เห็นชอบแผนอัตรากำลังของหน่วยงานใน รพท. แต่ละปีตามที่ รพท. และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ร่วมกันจัดทำและนำเสนอ คค. พิจารณาแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างนำเสนอ ครม. ต่อไป

๒) มาตรการส่งเสริมการกำกับดูแลการขนส่งทางรางโดยการผลักดันกฎหมาย (ร่าง) พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ให้สามารถบังคับใช้ได้ รวมถึงการตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางราง โดยมีเป้าหมายให้บังคับใช้ได้ภายใน ๕ ปี และมีการตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางรถไฟเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการตลาด ซึ่ง คค. ได้ดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. เพื่อเป็นการบูรณาการกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการบริหารจัดการด้านการขนส่งของประเทศ ประกอบด้วย การกำหนดโครงสร้างขององค์กร ซึ่งมีการแบ่งแยกอำนาจหน้าที่ในระดับบริหารนโยบาย การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและกิจการขนส่ง และการประกอบกิจการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความชัดเจน หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของเอกชน การส่งเสริมประสิทธิภาพการขนส่ง และกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมและตรวจสอบเพื่อให้การประกอบกิจการขนส่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติฯ รวมทั้งกำหนดโทษทางอาญาสำหรับการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติฯ และ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๐ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ตามที่ คค. เสนอ และส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา ซึ่งกรรมการกฤษฎีกา คณะพิเศษ ได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นโดยสรุป ดังนี้

๒.๑) ร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว ครม. ได้อนุมัติหลักการเมื่อปี ๒๕๕๐ แต่ขณะนี้ได้มีการปรับเปลี่ยนรัฐบาล จึงเห็นสมควรนำเสนอ ครม. เพื่อยืนยันหลักการของกฎหมายอีกครั้ง

๒.๒) เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ ได้ยกร่างมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ ซึ่งปัจจุบันสถานการณ์ด้านการขนส่งมีการเปลี่ยนแปลงไปมาก และมีกฎหมายเฉพาะต่าง ๆ ได้ปรับปรุงแก้ไขหลายฉบับ เช่น ด้านการขนส่งทางบก ด้านการขนส่งทางอากาศ เป็นต้น ทำให้ร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวมีความซ้ำซ้อนกับกฎหมายเฉพาะและกระทบต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเป็นจำนวนมาก ดังนั้น จึงเห็นสมควรให้มีการทบทวนโดยพิจารณาว่าในสถานการณ์ด้านการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงยังมีการดำเนินงานใดที่ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะควบคุมดูแล และจำเป็นต้องกำหนดไว้ เช่น การเชื่อมต่อของระบบราง ระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง เป็นต้น

ทั้งนี้ กรรมการกฤษฎีกา คณะพิเศษ ได้มีมติให้ คค. ไปพิจารณาทบทวนหลักการของร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว โดยรับข้อสังเกตของกรรมการกฤษฎีกา คณะพิเศษ ไปประกอบการพิจารณาและนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป

ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๓ การสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟ

๑) โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม เพื่อรองรับปริมาณความต้องการของการสื่อสารรูปแบบต่าง ๆ และเสริมสร้างความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้บริการ เช่น การขายตั๋วล่วงหน้า การติดตามขบวนรถ การติดตามแก้ไขปัญหาการเดินทางที่ล่าช้าอย่างเป็นระบบ เป็นการติดตั้งโครงข่ายโทรคมนาคมโดยใช้สายเคเบิลใยแก้วนำแสงตลอดเส้นทางรถไฟ เพื่อใช้เป็น **Communication Back Bone** ทั้งในระบบอาณัติสัญญาณที่ช่วยให้การเดินทางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย และระบบการสื่อสารโทรคมนาคมในส่วนของเสียง (**Voice**) และข้อมูล (**Data**) ระหว่างหน่วยงานภายในของ รฟท. ตามสถานีต่าง ๆ ที่กระจายตัวอยู่ใน ๔๗ จังหวัด รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายให้เป็นไปตาม

มาตรฐานระบบการบริหารจัดการรถไฟที่ทันสมัย เพื่อสนับสนุนการเดินทางไฟด้วยระบบอัตโนมัติสัญญาณ ที่ให้ความปลอดภัยและรวดเร็วมากขึ้น และสามารถรองรับการเดินทางไฟความเร็วสูงในอนาคตได้ ในวงเงิน ๒,๒๐๐.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๖ ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการร่าง TOR เพื่อดำเนินการจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบรายละเอียดการติดตั้งฯ ต่อไป

เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อให้การขนส่งทางรางมีความปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๑ การปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้พร้อมอยู่ในสภาพการใช้งานได้อย่างปลอดภัย

๑) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง ๒,๔๐๖ กิโลเมตร เพื่อปรับปรุงทางรถไฟเดิม เพิ่มความแข็งแรงของทางรถไฟและหยุดยั้งการเกิดรางหัก ในวงเงิน ๒๓,๖๗๐.๗๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๖ โดย รฟท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินโครงการฯ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จำนวน ๑๒ โครงการ วงเงิน ๑๘,๙๒๓.๗๕ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ ดังนี้ เปิดซองประกวดราคาแล้ว จำนวน ๓ โครงการ กำหนดเปิดซองประกวดราคา จำนวน ๒ โครงการ จัดทำราคากลาง จำนวน ๒ โครงการ และตรวจสอบราคากลาง จำนวน ๕ โครงการ

๒) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (เครื่องกั้นใหม่) เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณทางตัดผ่านที่ไม่มีเครื่องกั้นและลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน ในวงเงิน ๓,๙๙๒.๓๖ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๖ โดย รฟท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินโครงการฯ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จำนวน ๑๒๑ แห่ง วงเงิน ๔๕๓.๔๔ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลงานร้อยละ ๖๐.๐๐ เนื่องจากผลิตภัณฑ์เครื่องนำเพลาล้อที่ผู้รับจ้างนำเข้ามาติดตั้งเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ ต้องปรับฟังก์ชันการทำงานให้ตรงกับเงื่อนไขการทำงานตามข้อกำหนดของ รฟท. ทำให้การทดสอบเครื่องต้นแบบล่าช้า และการเปลี่ยนย้ายตำแหน่งเนื่องจากการร้องเรียนจากผู้นำท้องถิ่น และบางจุดกรมทางหลวงชนบทมีการจัดสร้างและมอบให้ รฟท. ทั้งนี้ รฟท. ได้เสนอ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอ กค. ขอใช้เงินกู้ DPL ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จำนวน ๗๙ แห่ง วงเงิน ๓๕๕.๕๐ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการประกวดราคา คาดว่าจะสรรหาผู้รับจ้างแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๔ และ กค. อยู่ระหว่างพิจารณาจัดสรรเงินกู้ DPL ต่อไป

๓) โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณทางตัดผ่านและลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน ในวงเงิน ๑,๐๑๐.๒๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๖ โดย รฟท. ได้เสนอ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอ กค. ขอใช้เงินกู้ DPL ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จำนวน ๓๕ แห่ง วงเงิน ๖๘.๐๐ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่าง กค. พิจารณาจัดสรรเงินกู้ DPL ต่อไป

๔) โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง ๑,๖๔๙ กิโลเมตร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินทางทั้งในปัจจุบันและอนาคต หยุดั้งการเกิดอุบัติเหตุระหว่างทางตัดผ่านเสมอระดับทางรถยนต์กับรถไฟ รวมทั้งลดปัญหาการเกิดทางลักผ่านเสมอระดับทางรถไฟและปัญหาการบุกรุกที่ดินของ รฟท. ในวงเงิน ๔,๗๓๖.๕๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๕ โดย รฟท. ได้ยกเลิกการประกวดราคาจ้าง จำนวน ๑๖ งาน เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๔ เนื่องจากเอกสารประกวดราคามีข้อความที่เป็นสาระสำคัญบางประการที่คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์กำหนดไว้ ขณะนี้อยู่ระหว่างขออนุมัติร่าง TOR

๕) โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี จำนวน ๒๒๔ แห่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย และความคล่องตัวของการเดินทาง ตลอดจนเพิ่มความจุของเส้นทางรถไฟ โดยการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทดแทนแบบเดิม (ทางปลา) ปรับปรุงประแจกลหมูจากระบบประแจกลชนิดสัมพันธ์บังคับด้วยระบบเครื่องกลเป็นระบบประแจกลไฟฟ้าชนิดบังคับสัมพันธ์ด้วยรีเลย์ไฟฟ้า และปรับปรุงเครื่องทางสะดวกจากระบบที่ใช้แผ่นตราหรือลูกตราทางสะดวกเป็นชนิดไม่ใช้แผ่นตราทั่วประเทศ ในวงเงิน ๑๑,๓๕๘.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗ โดย รฟท. อยู่ระหว่างขออนุมัติดำเนินโครงการฯ และดำเนินการจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีคัดเลือกเพื่อดำเนินการสำรวจรายละเอียดต่าง ๆ พร้อมออกแบบปรับปรุงมาตรฐานอาณัติสัญญาณตามเทคโนโลยีระบบอาณัติสัญญาณสมัยใหม่ต่อคณะกรรมการ รฟท.

ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๒ การป้องกันอุบัติเหตุจากการเดินทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัย

๑) มาตรการส่งเสริมการพัฒนาระบบประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ โดย รฟท. ได้ดำเนินการส่งเสริมการประกันภัยและชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง โดยกำหนดอัตราค่าประกันภัยเท่ากับตู้ละ ๐.๒๐ ล้านบาท หรือขบวนละ ๒๐.๐๐ ล้านบาท ทั้งนี้ ยังไม่มีนโยบายสำหรับการประกันภัยสำหรับผู้โดยสาร เนื่องจากแนวโน้มในการเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนน้อย ทำให้ไม่คุ้มค่ากับค่าประกันภัย

สำหรับมาตรการอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากการเดินทางและเพิ่มความปลอดภัย ได้แก่ มาตรการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสภาพร่างกายและจิตใจของพนักงานรถจักรและปฏิบัติตามขั้นตอนการควบคุมรถ และเสริมทักษะการควบคุมรถในสถานการณ์คับขัน มาตรการควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอ รวมทั้งมาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ โดยการควบคุมและตรวจตราการลักลอบสร้างทางลักผ่านจุดตัดทางรถไฟของชุมชนอย่างเคร่งครัด ได้กำหนดให้ รฟท. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบเพื่อขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัตินั้น ยังไม่มีการนำไปพิจารณาดำเนินการ

เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ ๔.๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเดินทางและขนส่งสินค้าทางราง

๑) โครงการ Refurbish รถจักร ๕๖ คัน เพื่อเพิ่มคุณภาพในการให้บริการและเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินขบวนรถ เนื่องจากการรักษาสภาพความพร้อมใช้งานของรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัสตอมที่มีอายุการใช้งาน ๒๔ - ๓๕ ปี ในวงเงิน ๓,๓๖๐.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ ซึ่ง สนข. ได้ประมวลเรื่องร่วมกับโครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า GE ๕๐ คัน และโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่สำหรับให้บริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน เป็นโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน และ คค. ได้พิจารณานำเสนอ ครม. เพื่อให้ความเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๔ อยู่ระหว่างการพิจารณาของ ครม. ต่อไป

๒) โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย เพื่อรองรับโครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน ๗๗ คัน ประกอบด้วย ขนาดน้ำหนักกดเพลลาสูงสุด ๑๖ ตันต่อเพลลา จำนวน ๕๗ คัน และขนาดน้ำหนักกดเพลลาสูงสุด ๒๐ ตันต่อเพลลา จำนวน ๒๐ คัน เพิ่มขีดความสามารถขนส่งสินค้าต่อขบวนให้สูงขึ้น และรองรับโครงการรื้อย้ายโรงงานมักกะสัน ในวงเงิน ๑,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๖ ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการออกแบบรายละเอียดโรงซ่อม

๓) โครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง เพื่อรองรับโครงการขยายและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าในเส้นทางสายตะวันออกตามโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรียา - แหลมฉบัง และโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย โดยมีการดำเนินการจัดการฟุ้ง (บพต.) และรถจักรขนาด ๒๐ ตัน เพื่อเป็นการรองรับโครงการฯ จึงมีความจำเป็นต้องจัดตั้งแขวง สรจ.ศช. และหน่วย ๑๐ ลาดกระบังไว้รองรับงานซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลและรถฟุ้งซึ่งในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก รฟท. ยังไม่มีโรงซ่อมล้อเลื่อนในพื้นที่ ในวงเงิน ๓๕๙.๘๗ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๕ ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างพิจารณาร่าง TOR เพื่อจัดทำราคากลางงานก่อสร้างโรงซ่อม สำนักงานและศรียา สำหรับงานก่อสร้างโรงซ่อม พัสตุ และย่าน ICD ลาดกระบัง ขณะนี้อยู่ระหว่างปรับแบบอาคารและรายละเอียดงานวางราง

๔) โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน เพื่อทดแทนรถจักร GE ที่มีอายุการใช้งาน ๔๒ - ๔๕ ปี เป็นการรักษาสภาพความพร้อมในการใช้งานของรถจักรตามความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่งคาดว่าจะมีผู้โดยสารใช้บริการเพิ่มขึ้น ทำให้รายได้ในการขนส่งขยายตัวมากขึ้น ในวงเงิน ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ ซึ่ง สนข. ได้ประมวลเรื่องร่วมกับโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่สำหรับให้บริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน เป็นโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน และ คค. ได้พิจารณานำเสนอ ครม. เพื่อให้ความเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๔ อยู่ระหว่างการพิจารณาของ ครม. ต่อไป

๕) โครงการจัดการถักรตีเซลไฟฟ้า ๑๓ คับ (๒๐ ตันต่อเพลลา) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้สามารถแข่งขันในตลาดได้ และสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ และเพื่อบรรเทาการขาดแคลนรถจักรและรถสินค้าในปัจจุบัน รวมทั้งรองรับการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศจากย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ต่าง ๆ มายังท่าเรือแหลมฉบัง ในวงเงินงบประมาณ ๒,๑๔๕.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๖ โดยคณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ ให้ยกเลิกการจัดหาโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ และอนุมัติให้มีการจัดหาโดยวิธีประกวดราคาสากลแทนตามความเห็นของ กค. เนื่องจากเป็นโครงการลงทุนที่มีสัดส่วนสินค้านำเข้าจากต่างประเทศสูง (ร้อยละ ๙๐) จึงเห็นควรให้ รฟท. ใช้เงินกู้จากต่างประเทศมาดำเนินการและเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดควรใช้วิธีการจัดซื้อโดยวิธีประกวดราคาสากล ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณากลับกรองร่างเอกสารประกวดราคา

๖) โครงการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในภูมิภาค เพื่อก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในภูมิภาคที่ย่านสถานีต่าง ๆ ที่เหมาะสมและมีศักยภาพทั่วประเทศในเส้นทางรถไฟสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ รวมทั้งรองรับตู้สินค้าของผู้ที่มาใช้บริการได้โดยสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ดังนี้ สายเหนือ - ศิลาอาสน์ (อุตรดิตถ์) สายตะวันออกเฉียงเหนือ - กุดจิก (นครราชสีมา) และท่าพระ (ขอนแก่น) สายใต้ - บ้านทุ่งโพธิ์ (สุราษฎร์ธานี) ขณะนี้ดำเนินการเสร็จแล้ว

๗) มาตรการส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (CDM) ซึ่งวัตถุประสงค์ของ CDM เป็นการช่วยเหลือประเทศภาคีที่กำลังพัฒนาให้บรรลุถึงการพัฒนาที่ยั่งยืน และในการมีส่วนช่วยสนองต่อบุคคลประสงค์สูงสุดของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change : UNFCCC) และช่วยเหลือประเทศภาคีที่พัฒนาแล้วในการบรรลุการดำเนินการจำกัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่วัดได้และการลดก๊าซตามพันธกรณี โดยโครงการที่จะได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นโครงการ CDM จะต้องแสดงให้เห็นว่าสามารถนำไปสู่การลดก๊าซเรือนกระจกได้จริง คือ ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นผลจากการดำเนินโครงการ (Project Emission) น้อยกว่าปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกรณีที่ไม่มีโครงการ (Baseline Emission) ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (Clean Development Mechanism : CDM) ในภาคคมนาคมขนส่ง ระยะที่ ๒ แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ โดยเป็นการนำร่องเพื่อพัฒนาและจัดทำเอกสารการออกแบบโครงการ (Project Design Document : PDD) ของรถไฟสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และหัวลำโพง - บางแค เพื่อให้ รฟม. ยื่นเสนอต่อคณะกรรมการ UNFCCC เพื่อขอขึ้นทะเบียนเป็นโครงการกลไกการพัฒนาที่สะอาดในภาคคมนาคมของประเทศไทยต่อไป ซึ่งสามารถคำนวณปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการในปี ๒๕๕๙ ได้จำนวน ๒๕,๖๐๓ ตันคาร์บอนไดออกไซด์ต่อปี และถ้ากำหนดอายุของโครงการที่ ๒๑ ปี จะสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้รวมทั้งหมด ๗๒๘,๙๒๗ ตันคาร์บอนไดออกไซด์ ทั้งนี้ ในปัจจุบัน UNFCCC ได้กำหนดวิธีการวัดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขึ้นมาใหม่ เรียกว่า Nationally Appropriate Mitigation Actions หรือ NAMAs เป็นแนวคิดหนึ่ง

ของการบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกใหม่ภายหลังหมดพันธกรณีแรก (วาระแรก) ของพิธีสารเกียวโต ซึ่งเป็นกลไกการพัฒนาเพื่อสิ่งแวดล้อมแบบใหม่ แทนที่ CDM ที่วัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่แน่นอนได้ยากและมีต้นทุนการดำเนินการสูง โดยจะเน้นตามความเหมาะสมของแต่ละประเทศที่มีความแตกต่างกันในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก คาดว่าจะอาศัยหลักการเดิม คือ ประเทศกำลังพัฒนา และประเทศพัฒนาแล้วจะรับผิดชอบด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศร่วมกัน แต่ด้วยความรับผิดชอบที่แตกต่างตามศักยภาพ รวมทั้งการดำเนินการในมาตรการ NAMAs จะต้องเป็นไปโดยสมัครใจ ผ่านการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากประเทศพัฒนาแล้ว ในปัจจุบันแนวคิด NAMAs นี้ยังถือว่าอยู่ในระหว่างการตกลงแนวทางการดำเนินงานร่วมกันอยู่ และยังไม่มีแนวทางที่เป็นมติเอกฉันท์ใด ๆ โดยสมาคมภูมิอากาศญี่ปุ่น (JWA) อยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อหาวิธีการที่เหมาะสมที่สุดในการวัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งรัฐบาลญี่ปุ่นจะนำผลที่ได้จากการศึกษาดังกล่าวไปเสนอต่อที่ประชุมของรัฐภาคีอนุสัญญาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกครั้งที่ ๑๗ (COP 17) ต่อไป

เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อให้การขนส่งสาธารณะทางรางเป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย

ยุทธศาสตร์ที่ ๕.๑ การพัฒนาและยกระดับการเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะทางรางที่สะดวกและรวดเร็วอย่างเท่าเทียมกัน

๑) โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน ในวงเงิน ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗ โดยดำเนินการจัดการโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ ประกอบด้วย รถกำลังไฟฟ้า (Power Car) จำนวน ๙ คัน รถนั่งและนอนปรับอากาศชั้น ๑ จำนวน ๙ คัน รถนั่งและนอนปรับอากาศชั้น ๒ จำนวน ๘๘ คัน และรถเสบียงขายอาหารปรับอากาศ จำนวน ๙ คัน เพื่อเปิดเดินขบวนรถด่วนพิเศษในสายเหนือ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี กรุงเทพฯ - หนองคาย และสายใต้ กรุงเทพฯ - หาดใหญ่ เส้นทางละ ๒ ขบวนต่อวัน ซึ่ง รฟท. ได้เสนอเป็นโครงการภายใต้แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) และ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับให้บริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน วงเงินรวม ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท โดยให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการลงทุนและ กค. เป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ตามที่ คค. เสนอ ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการพิจารณากลับกรอร่างเอกสารประกวดราคา

๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ระยะทางรวม ๒๓ กิโลเมตร วงเงินรวม ๕๙,๙๔๒.๙๐ ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๙,๒๐๙.๐๐ ล้านบาท ค่าก่อสร้างงานโยธา ๓๕,๙๒๕.๔๐ ล้านบาท ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า ๑๓,๒๔๓.๐๐ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษางานโยธา ๑,๒๑๐.๑๐ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษางานระบบรถไฟฟ้า ๓๕๕.๔๐ ล้านบาท) ทั้งนี้ รฟม.ได้กู้เงินผ่าน JBIC ในงวดแรกวงเงิน ๑๘,๗๓๓.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

รายงานติดตามผลการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓) ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) ส่วนที่ ๒ การติดตามผลการดำเนินงานของ คค. ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง

- งานก่อสร้างงานโยธา แบ่งออกเป็น ๔ สัญญา ได้แก่

สัญญาที่ ๑ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนตะวันออก ลงนามในสัญญากับ กิจการร่วมค้า CKTC เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๒ ในวงเงิน ๑๔,๒๙๒.๐๐ ล้านบาท เริ่มปฏิบัติงาน วันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลงานร้อยละ ๔๓.๑๕

สัญญาที่ ๒ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนตะวันตก ลงนามในสัญญากับ บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๓ ในวงเงิน ๑๓,๑๐๐.๐๐ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลงานร้อยละ ๒๙.๐๔

สัญญาที่ ๓ งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร ลงนาม ในสัญญากับกิจการร่วมค้า PAR เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๓ ในวงเงิน ๕,๐๒๕.๐๐ ล้านบาท ขณะนี้ อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลงานร้อยละ ๑๔.๕๘

สัญญาที่ ๖ งานระบบราง ลงนามในสัญญาเงินกู้ฯ ระยะที่ ๒ กับ JICA เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๓ วงเงิน ๖,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท (๑๖,๖๙๓ ล้านบาท) (รวมเงินกู้สำหรับงานระบบราง) ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกผู้รับเหมา

- **งานคัดเลือกผู้รับจ้างงานระบบรถไฟฟ้า (สัญญาที่ ๔ และ ๕)** ได้แก่ สัญญาที่ ๔ งานสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา (สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน) และสัญญาที่ ๕ งานสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา (สถานีเตาปูน - สถานีบางซื่อ) โดย ครม. ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ เห็นชอบให้แก้ไขเพิ่มเติมมติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๓ โดยให้สามารถดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมทุนฯ สำหรับช่วงบางใหญ่ - เตาปูน จำนวน ๑ ราย ส่วนช่วงเตาปูน - บางซื่อ เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการศึกษาให้ได้ข้อยุติในประเด็นต่าง ๆ เช่น ประเด็น กฎหมาย และข้อดี - ข้อเสียในการดำเนินการตามแนวทางต่าง ๆ และนำเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป ทั้งนี้ ให้ รฟม. รับความเห็นของ สศช. และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ รถไฟฟ้าฯ สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ รวมทั้งข้อสังเกตของ กค. และ สงป. ไปพิจารณาด้วย ขณะนี้ อยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกผู้รับเหมา คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี ๒๕๕๗

- **งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน** โดยได้สำรวจประเมินราคาและกำหนดราคาเบื้องต้นของ อสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืน และเบิกจ่ายเงินค่าทดแทนสำหรับที่ดินและสิ่งปลูกสร้างแล้วเสร็จ ทั้งหมด รวมทั้งได้ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมดให้แก่ผู้รับเหมาแล้ว

๓) **โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ** เป็นการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายของสายเฉลิมรัชมงคล ระยะทางรวม ๒๗ กิโลเมตร วงเงินรวม ๘๒,๓๙๔.๑๐ ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๕,๙๐๐.๐๐ ล้านบาท ค่าก่อสร้างงานโยธา ๕๑,๗๔๘.๐๐ ล้านบาท ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า ๒๒,๑๔๑.๐๐ ล้านบาท และ ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ ๒,๖๐๕.๐๐ ล้านบาท) แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง คือ

(๓.๑) ช่วงหัวลำโพง - บางแค ระยะทางรวม ๑๔ กิโลเมตร โดยมีโครงสร้างเป็นแบบใต้ดิน ๖.๕๐ กิโลเมตร (ช่วงหัวลำโพง - ท่าพระ) และแบบยกระดับ ๗.๕๐ กิโลเมตร (ช่วงท่าพระ - บางแค)

(๓.๒) ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะทางรวม ๑๓ กิโลเมตร โดยมีโครงสร้างเป็นแบบยกระดับทั้งหมด

ซึ่งมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

- งานคัดเลือกผู้รับเหมางานโยธา โดย รฟม. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกับผู้รับจ้างงานโยธาสัญญาที่ ๑ - ๕ แล้ว เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ กำหนดเริ่มงานวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๕๔ ดังนี้

สัญญาที่ ๑ งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหัวลำโพง - สนามไชย ได้แก่ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ขณะนี้ได้ดำเนินการประสานงานเพื่อรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง และงานเจาะสำรวจดิน มีผลงานร้อยละ ๗.๖๒

สัญญาที่ ๒ งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงสนามไชย - ท่าพระ ได้แก่ บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ขณะนี้ได้ดำเนินการประสานงานเพื่อรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง และงานเจาะสำรวจดิน มีผลงานร้อยละ ๕.๑๔

สัญญาที่ ๓ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงเตาปูน - ท่าพระ ได้แก่ กิจการร่วมค้า ชีโนไฮโดร-ยูนิค ขณะนี้ได้ดำเนินการจัดเตรียมสำนักงานสนามและจัดหาอุปกรณ์สำนักงานที่เกี่ยวข้อง การประสานงานเพื่อรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง งานเจาะสำรวจดิน และงานทดสอบเสาเข็มนำร่อง มีผลงานร้อยละ ๑.๕๕

สัญญาที่ ๔ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงท่าพระ - หลักสอง ได้แก่ บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ขณะนี้ได้ดำเนินการจัดเตรียมสำนักงานสนามและจัดหาอุปกรณ์สำนักงานที่เกี่ยวข้อง การประสานงานเพื่อรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง และงานเจาะสำรวจดิน มีผลงานร้อยละ ๐.๙๖

สัญญาที่ ๕ งานระบบรางรถไฟฟ้า ได้แก่ บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ขณะนี้ได้ดำเนินการจัดเตรียมสำนักงานสนามและจัดหาอุปกรณ์สำนักงานที่เกี่ยวข้อง และอยู่ระหว่างการจัดทำเกณฑ์การออกแบบงานระบบรางและการออกแบบรูปแบบทางวิ่งในเบื้องต้น มีผลงานร้อยละ ๕.๖๑

- งานคัดเลือกที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) โดย รฟม. ได้ลงนามสัญญาว่าจ้างกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา Index เป็นที่ปรึกษา PMC และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา MAA เป็นที่ปรึกษา CSC ส่วนงานโยธา เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ กำหนดเริ่มงานวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๔

- งานคัดเลือกที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานระบบรถไฟฟ้า (MESG) โดย ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๓ ให้ กค. ร่วมกับ สงป. พิจารณาความเหมาะสมในส่วนของค่าจ้างที่ปรึกษา MESG ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินฯ จำนวน ๔๔๘.๐๐ ล้านบาท และหาก กค. และ สงป. มีความจำเป็นจะต้องจ้างผู้เชี่ยวชาญเพื่อให้ความเห็นทางด้านเทคนิคเฉพาะประกอบการพิจารณาดังกล่าวก็ให้สามารถดำเนินการได้ และให้นำผลการพิจารณาเสนอ ครม. ก่อนที่ รฟม. จะดำเนินการต่อไป ซึ่ง กค. แจ้งว่าได้มอบหมายให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) เป็นเจ้าของเรื่องในการพิจารณาการขอปรับเพิ่ม

กรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษา MESC ของโครงการฯ จำนวน ๔๔๘.๐๐ ล้านบาท ทั้งนี้ อยู่ระหว่างรอผลการพิจารณาจาก สบง.

- งานคัดเลือกผู้รับจ้างงานระบบรถไฟฟ้า (สัญญาที่ ๖ งานสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา) ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๓ เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินฯ ในรูปแบบ PPP Gross Cost ตามที่ คค. เสนอ โดยให้ คค. และ รฟม. ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยเคร่งครัดต่อไป ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินการโครงการฯ โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานอื่นร่วมเป็นคณะกรรมการฯ คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี ๒๕๕๙

- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน รฟม. ได้ดำเนินการว่าจ้างกลุ่มบริษัท นูแมฟ จำกัด และบริษัท อินฟินิตี้ เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้สำรวจอสังหาริมทรัพย์ โดยได้ดำเนินการสำรวจประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์และกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ได้ทำความเข้าใจกับเจ้าของทรัพย์สินเพื่อเบิกจ่ายเงินค่าทดแทนแล้ว เป็นที่ดิน จำนวน ๔๑๖ แปลง (จากจำนวน ๙๖๐ แปลง) และสิ่งปลูกสร้าง จำนวน ๑๒๘ หลัง (จากจำนวน ๗๐๐ หลัง) คิดเป็นเงินค่าทดแทนรวม ๑,๔๕๗.๗๕ ล้านบาท จากวงเงินรวม ๕,๙๐๐.๐๐ ล้านบาท มีผลงานร้อยละ ๖๔.๕๔

๔) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงแบบริ่ง - สมุทรปราการ เป็นการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายจากโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) ระยะทางรวม ๒๕ กิโลเมตร แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง ดังนี้

๔.๑) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ ระยะทาง ๑๒ กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด วงเงินรวม ๓๖,๕๑๓.๕๐ ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาวิเคราะห์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ จำนวน ๒.๕๐ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า ๑๔.๐๐ ล้านบาท ค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์ ๖.๐๐ ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๒,๓๘๘.๐๐ ล้านบาท ค่าก่อสร้างงานโยธา ๑๘,๗๒๓.๐๐ ล้านบาท ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า ๑๔,๑๕๖.๐๐ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษางานโยธา ๖๕๘.๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษางานระบบรถไฟฟ้า ๕๖๖.๐๐ ล้านบาท)

๔.๒) ช่วงแบบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง ๑๓ กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด วงเงินรวม ๒๘,๐๒๙.๓๐ ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาวิเคราะห์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ จำนวน ๒.๕๐ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า ๑๔.๐๐ ล้านบาท ค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์ ๕.๘๔ ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๖๗๕.๐๐ ล้านบาท ค่าก่อสร้างงานโยธา ๑๗,๒๓๓.๐๐ ล้านบาท ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า ๙,๑๒๙.๐๐ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษางานโยธา ๖๐๕.๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษางานระบบรถไฟฟ้า ๓๖๕.๐๐ ล้านบาท)

ซึ่งมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

- **งานศึกษาวิเคราะห์โครงการ รฟม.** ได้ลงนามในสัญญาับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เทสโก้ เอ็มเอเอ เป็นที่ปรึกษาจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ เมื่อวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ และ รฟม. ได้นำเสนอรายงานดังกล่าวให้ คค. พิจารณานำเสนอ สศช. เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๕๓ ซึ่ง สนข. ได้พิจารณาแล้วเห็นควรให้มีการประชุมร่วมระหว่าง คค. สนข. และ รฟม. ทั้งนี้ คค. ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ มีมติให้ดำเนินการปรับแก้ไขรายงานฯ ให้ครอบคลุมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายโดยให้ครอบคลุมส่วนต่อขยาย ถึง ลำลูกกาและบางปูด้วย และเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ มอบหมายให้ที่ปรึกษาของ สนข. ดำเนินการปรับแก้โครงการฯ ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนสำหรับในส่วนการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเสนอ สผ. ให้ รฟม. เป็นผู้เสนอโดยตรง ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการปรับแก้เรียบร้อยแล้ว และ คค. ได้ส่งแบบดังกล่าวให้ รฟม. แล้ว เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๓ ทั้งนี้ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๕๔ อนุมัติตามที่ คค. เสนอ โดยให้ คค. นำประเด็นเรื่องการบริหารจัดการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ของโครงการฯ ไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจนเพื่อดำเนินการต่อไป ซึ่ง คค. ได้มีการประชุมหารือเรื่องหน่วยงานเจ้าของโครงการตามพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว ของโครงการฯ แล้ว เมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๔ โดยกรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้ขอยืนยันความเป็นเจ้าของโครงการ ที่ประชุมจึงได้มีมติให้ สนข. ประมวลเรื่องการดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๑ ประเด็นข้อกฎหมาย ความเห็นที่ประชุมคณะอนุกรรมการฯ และเรื่องที่ กทม. เสนอรองนายกรัฐมนตรี (นายสุเทพ เทือกสุบรรณ) และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เพื่อวิเคราะห์จัดทำข้อมูลเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของการบริหารจัดการในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการในรูปแบบต่าง ๆ โดยพิจารณาร่วมกับข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องและหารือกับ กทม. สศช. และ กค. เพื่อให้ได้ข้อสรุปเรื่องหน่วยงานเจ้าของโครงการที่ชัดเจน ก่อนนำเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป ซึ่ง สนข. ได้ประมวลเรื่องความคืบหน้าการบริหารจัดการ (หน่วยงานเจ้าของโครงการ) รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และแบริ่ง - สมุทรปราการ นำเสนอ คค. แล้ว เมื่อวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๔ โดยสรุปได้ว่า ข้อเสนอของ กทม. ที่จะขอเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการขัดต่อกฎหมายและจะเป็นปัญหาและอุปสรรคที่ไม่สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบัน และคาดว่าจะทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินโครงการได้ ทั้งนี้ เห็นว่าการมอบหมายให้ รฟม. เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการจะเกิดประโยชน์แก่ประชาชน และทำให้การบริหารจัดการและการเดินรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

๑) ความเหมาะสมในด้านการเชื่อมต่อโครงข่าย ด้านเทคนิคระบบรถไฟฟ้า ด้านโครงสร้างองค์กร และอำนาจหน้าที่ ด้านการเงินการลงทุน และด้านกฎหมาย ซึ่งกรณีนี้ รฟม. เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ จะทำให้รัฐบาลสามารถดำเนินนโยบายการบริหารจัดการในภาพรวมได้อย่างเหมาะสม อำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒) การดำเนินการก่อสร้างงานโยธา งานติดตั้งระบบรถไฟฟ้า และการบริหารจัดการเดินรถจะสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างเตรียมลงนามในสัญญาก่อสร้างงานโยธา และปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ทำให้เกิดการประสานการดำเนินงานระหว่างงานโยธา และงานระบบรถไฟฟ้าและสอดคล้องกับแผนการเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๕๘

๓) รฟม. สามารถดำเนินนโยบายด้านการเชื่อมต่อระบบและโครงข่ายรวมทั้งการบริหารจัดการโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในภาพรวมได้อย่างเป็นเอกภาพ และการบูรณาการอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการบริหารจัดการระบบตั๋วและอัตราค่าโดยสารร่วม เพื่อให้อัตราค่าโดยสารเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน รวมทั้งเป็นการบูรณาการเชื่อมต่อระบบและโครงข่าย เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารในการเดินทางเนื่องจาก รฟม. จะรับผิดชอบโครงข่ายรถไฟฟ้าระยะทางรวม ๒๔๖ กิโลเมตร จากโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางทั้งหมด ๔๖๓ กิโลเมตร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๕๓.๑๓ (รถไฟฟ้า ๑๐ สายทาง : ไม่รวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงวัชรพล - สะพานพระราม ๙ สายสีฟ้า ช่วงดินแดง - สาทร และสายสีแดง ช่วงบางบำหรุ - มกกะสัน) ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาลในเรื่องการบริหารจัดการโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง

ทั้งนี้ คค. ขอให้ สนข. ดำเนินการพิจารณาเพิ่มเติมด้วยว่า กรณีการดำเนินโครงการเดินรถ จะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ หรือไม่ อย่างไร และกรณีที่โครงการนี้มีเส้นทางเต็ม โครงการออกนอกเขต กทม. หาก กทม. ดำเนินการจะเกิดปัญหาอะไรในอนาคต

- งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธา ผู้ลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า และผู้ให้บริการเดินรถ รฟม. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษาเทสโก้ เอ็มเอเอ เป็นที่ปรึกษาเพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธา ผู้ลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า และผู้ให้บริการเดินรถ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ ในวงเงิน ๒๗.๙๗ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคา งานสัญญาที่ ๑ งานโครงสร้างพื้นฐานทางวีรรถไฟฟ้ายกระดับและสถานี โดยได้พิจารณาข้อเสนอด้านราคาและได้เจรจาต่อรองราคากับบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด ได้มีการปรับลดวงเงินจากเดิมจำนวน ๑๔,๑๓๘.๕๐ ล้านบาท เป็นจำนวน ๑๔,๑๒๐.๐๐ ล้านบาท สำหรับสัญญาที่ ๒ งานระบบราง ขณะนี้อยู่ระหว่างปรับปรุงแบบและเอกสารประกวดราคา เพื่อพิจารณาจัดทำราคากลางต่อไป

- งานคัดเลือกที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PC) โดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ได้แจ้งว่า สบน. เห็นสมควรจัดหาแหล่งเงินทุน โดยใช้เงินกู้ภายในประเทศเพื่อสนับสนุนโครงการ โดย สบน. จะนำเสนอ กรม. เพื่อขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินในประเทศต่อไป ขณะนี้อยู่ระหว่างประเมินข้อเสนอทางด้านเทคนิค

- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดย รฟม. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัท แอสตีครอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และบริษัท ยูทิลิตี้ ดีไซน์ คอนซัลแทนต์ จำกัด เป็นผู้สำรวจจอสงหาริมทรัพย์ เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๓ ในวงเงิน ๕.๘๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๖ เดือน เริ่มปฏิบัติงาน เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๓ โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการได้สำรวจประเมินราคาและกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืน เป็นที่ดินจำนวน ๑๐๒ แปลง และสิ่งปลูกสร้างจำนวน ๓๗ หลังแล้วเสร็จทั้งหมด ทั้งนี้ ได้ทำความตกลงกับเจ้าของทรัพย์สินเพื่อเบิกจ่ายเงินทดแทนแล้ว เป็นที่ดิน จำนวน ๑๔ แปลง สิ่งปลูกสร้างจำนวน ๒ หลัง คิดเป็นเงินค่าทดแทนรวม ๔๓๙.๕๔ ล้านบาท จากวงเงินรวม ๖๗๕.๐๐ ล้านบาท มีผลงานร้อยละ ๕๖.๕๘ ทั้งนี้ กรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ที่ ครม. ได้อนุมัติไว้ จำนวน ๖๗๕.๐๐ ล้านบาท เป็นประมาณการค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจาก สนข. ซึ่งยังไม่รวมถึงค่าทดแทนตามมาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ และมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ทำให้วงเงินที่ได้รับอนุมัติไม่เพียงพอในการดำเนินงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน คาดว่าจะใช้เงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรวมทั้งสิ้น ๑,๓๐๕.๐๐ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างทำความตกลงกับ สบป. เพื่อขออนุมัติโอนเปลี่ยนแปลงรายการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ จำนวน ๒๒๓.๓๑ ล้านบาท มาสมทบเพื่อให้สามารถดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการได้ก่อนสำหรับวงเงินในส่วนที่ขาด รฟม. จะได้นำเรื่องขอขยายกรอบวงเงิน เพื่อนำเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป สำหรับโครงการฯ ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการปรับปรุงแก้ไขแบบรายละเอียดของสถานีวัดพระศรีมหาธาตุและตำแหน่งทางขึ้นลงจากที่ปรึกษา สนข. (กลุ่มบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด) โดยยังไม่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ทั้งนี้ กทม. ไม่อนุญาตให้ใช้พื้นที่สำนักงานเขตบางเขนเพื่อเป็นอาคารจอดแล้วจรของโครงการฯ ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ ซึ่ง รฟม. ได้ดำเนินการปรับตำแหน่งสถานีและแนวสายทางโดยไม่ใช้พื้นที่สำนักงานเขตบางเขน ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการปรับปรุงแก้ไขแบบรายละเอียดจากที่ปรึกษาของ สนข.

๕) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ระยะทางรวม ๓๖ กิโลเมตร วงเงินรวม ๔๐,๑๒๙.๒๐ ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าจ้างที่ปรึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ปรับปรุงแบบและจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา ๓๔.๒๐ ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๔,๕๙๐.๐๐ ล้านบาท ค่าก่อสร้างงานโยธา ๑๙,๕๘๐.๐๐ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ ๑,๓๖๕.๐๐ ล้านบาท และค่างานระบบรถไฟฟ้าและตัวรถ (งานไฟฟ้าเครื่องกล) ๑๔,๕๖๐.๐๐ ล้านบาท) โดย ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ รับทราบ มติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ซึ่งได้มอบหมายให้ รฟม. ดำเนินการโอนเปลี่ยนแปลงงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๒ ของโครงการศึกษาและออกแบบโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าสายวงแหวนรอบในตามแนวถนนรัชดาภิเษก จำนวน ๔๐๐.๐๐ ล้านบาท เพื่อใช้ดำเนินการศึกษา ทบทวนความเหมาะสม ออกแบบ รวมถึงจัดทำเอกสารประกวดราคาและรายงานการวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี

เพื่อเตรียมความพร้อม ก่อนดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป และคณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๕๓ รับทราบสาระสำคัญและแผนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า สายสีชมพูฯ และให้ รฟม. ดำเนินโครงการในรูปแบบ Design & Build ตามมติ คจร. และผลการศึกษา และออกแบบเบื้องต้นโครงการฯ ของ สนข. ทั้งนี้ สงป. ได้อนุมัติให้ รฟม. โอนเปลี่ยนแปลงงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๒ รายการค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายวงแหวนรอบในฯ เพื่อ เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการโครงการรถไฟฟ้า สายสีชมพูฯ แล้ว เมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๓ ในกรอบวงเงิน ๓๔.๑๒ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญาจ้างกับบริษัท ทีม คอมซัลติง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ในวงเงิน ๓๔.๐๐ ล้านบาท คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี ๒๕๕๕ และ เปิดให้บริการในปี ๒๕๕๙

๖) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี เป็นรถไฟฟ้ายกระดับและใต้ดิน ระยะทาง ๓๗.๕๐ กิโลเมตร วงเงินรวม ๑๔๓,๒๕๔.๐๐ ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าจ้างออกแบบ จัดทำ เอกสารประกวดราคา และศึกษาวิเคราะห์เอกชนเข้าร่วมงานฯ ๒๑๐.๐๐ ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๕,๔๑๐.๐๐ ล้านบาท ค่าก่อสร้างงานโยธา ๑๐๔,๙๗๐.๐๐ ล้านบาท ค่างานระบบรถไฟฟ้าและตัวรถไฟฟ้า ๒๗,๓๗๐.๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ ๕,๒๙๔.๐๐ ล้านบาท ขณะนี้ รฟม. ได้ประกาศ เชิญชวนที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ตลอดจนออกแบบ และจัดเตรียม เอกสารประกวดราคาโครงการฯ แล้ว ระหว่างวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ - ๗ มีนาคม ๒๕๕๔ และกำหนดให้ ยื่นข้อเสนอเป็นที่ปรึกษาได้ในวันที่ ๖ พฤษภาคม ๒๕๕๔ คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี ๒๕๕๖ และ เปิดให้บริการในปี ๒๕๖๒

๗) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ เป็นรถไฟฟ้ายกระดับ และใต้ดิน ระยะทางรวม ๒๐ กิโลเมตร วงเงินรวม ๗๓,๙๒๐.๐๐ ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าจ้าง ออกแบบ จัดทำเอกสารประกวดราคา และศึกษาวิเคราะห์เอกชนเข้าร่วมงานฯ ๑๔๐.๐๐ ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๕,๖๙๔.๐๐ ล้านบาท ค่าก่อสร้างงานโยธา ๔๙,๘๑๗.๐๐ ล้านบาท ค่างานระบบ รถไฟฟ้าและตัวรถไฟฟ้า ๑๕,๖๔๙.๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ ๒,๖๒๐.๐๐ ล้านบาท) โดย รฟม. ได้ประกาศเชิญชวนที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ตลอดจน ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการฯ แล้ว ระหว่างวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ - ๗ มีนาคม ๒๕๕๔ และกำหนดให้ยื่นข้อเสนอเป็นที่ปรึกษาได้ในวันที่ ๖ พฤษภาคม ๒๕๕๔ คาดว่าจะเริ่มก่อสร้าง ในปี ๒๕๕๕ และเปิดให้บริการในปี ๒๕๖๒

๘) โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ระยะทาง ๑๕ กิโลเมตร โดยเป็นทางยกระดับจากสถานีบางซื่อ - บางบำหรุ และระดับพื้นดินจากสถานีบางบำหรุ - ตลิ่งชัน วงเงินรวม ๙,๓๐๘.๐๐ ล้านบาท โดย รฟท. ได้ลงนามในสัญญากับกิจการร่วมค้า Unique-Chun Wo Joint Venture เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๕๑ ในวงเงิน ๘,๗๔๘.๔๐ ล้านบาท เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๒ และได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างบริษัท ทีม คอนซัลติง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาคควบคุมงานก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๒ ในวงเงิน ๒๑๓.๐๐ ล้านบาท เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๕๒ กำหนดแล้วเสร็จภายในเดือนมกราคม

๒๕๕๕ ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีผลงานร้อยละ ๗๗.๖๓ ทั้งนี้ ดิตปัญหาคารหรือย้ายชุมชนและ ผู้บุกรุกออกนอกพื้นที่โครงการ ซึ่งงานรื้อย้าย มีจำนวนทั้งสิ้น ๓,๓๐๔ หลัง ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ งานก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟบางซื่อล้ำช้ากว่าแผน เนื่องจากสภาพภูมิอากาศมีฝนตกหนักอย่างต่อเนื่อง และงานก่อสร้างทางรถไฟยกระดับมีความล่าช้าบางช่วง เนื่องจากผู้รับจ้างสามารถเข้าพื้นที่ได้ช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ในบริเวณที่มีการบุกรุกและงานรื้อย้ายแนวสาธารณูปโภคริมถนนทุ่งมังกรและถนนเทิดพระเกียรติ รวมทั้งงานออกแบบ **Conceptual Design for Ballastless Track** ล่าช้า ส่งผลให้การก่อสร้างและ ติดตั้งระบบราง (**Trackwork**) ล่าช้า สำหรับการเพิ่มสถานีบางกรวย รฟท. และการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงร่วม (**Memorandum of Understanding : MOU**) เมื่อวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๕๓ และ รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีบางกรวย โครงการระบบรถไฟฟ้า สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๓ ในวงเงิน ๑๗.๘๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๑๘๐ วัน เริ่มปฏิบัติงาน เมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๓ ขณะนี้ที่ปรึกษาได้จัดส่ง รายงานงวดที่ ๖ ให้ รฟท. แล้ว เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๔ ทั้งนี้ คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ อนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างสถานีรถไฟในโครงการฯ เพิ่มเติมอีก ๓ สถานี คือ สถานีบางกรวย สถานีสะพานพระราม ๖ และสถานีบ้านฉิมพลี โดยให้ก่อสร้างได้เมื่อรายงาน **EIA** ผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว และ รฟท. ได้เสนอ สผ. ขี้แจงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ (สร้างสถานีเพิ่มเติม) เมื่อวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๕๔ รวมทั้งได้จัดส่ง **EIA** โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง ช่วงบางซื่อ ส่วนต่อขยาย ช่วงศิริราช - ตลิ่งชัน และบ้านฉิมพลี - ศาลายาให้ สผ. แล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๔ เพื่อนำเสนอ กก.วล. พิจารณาต่อไป ทั้งนี้ โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบทางด่วนทดแทนโครงการ ทางด่วนสายพญาไท - พุทธมณฑลบนเขตทางรถไฟสายบางซื่อ - พระราม ๖ เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ซึ่งเคยได้รับความเห็นชอบ **EIA** มาก่อนแล้ว

๙) **โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต** ระยะทางรวม ๒๖.๓๐ กิโลเมตร เป็นทางยกระดับจากบางซื่อ - ดอนเมือง ระยะทาง ๑๙.๒๐ กิโลเมตร และเสมอระดับมีรั้วกั้นตลอดจากดอนเมือง - รังสิต ระยะทาง ๗.๑๐ กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างถนนเลียบริมทางรถไฟ (**Local Road**) ๔ ช่องจราจร และสะพานข้ามถนนเลียบริมทางรถไฟ วงเงินรวม ๗๕,๕๔๘.๐๐ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคางานโยธา ดังนี้ สัญญาที่ ๑ งานก่อสร้างย่านบางซื่อ (**Grand Station**) ขณะนี้ รฟท. ได้ส่งผลการตรวจสอบราคาของผู้เสนอราคาต่ำสุดให้ **JICA** พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๕๔ อยู่ระหว่างรอความเห็นชอบจาก **JICA** เพื่อเจรจาต่อราคาต่อไป และสัญญาที่ ๒ งานวางรางระหว่างสถานีบางซื่อ - รังสิต (**Track Work**) ขณะนี้ **JICA** ได้ให้ความเห็นชอบผลการพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคแล้ว อยู่ระหว่างรอการเปิดซองข้อเสนอด้านราคา เมื่อ **JICA** ได้ให้ความเห็นชอบผู้เสนอราคาต่ำสุดของงานสัญญาที่ ๑ แล้ว สำหรับสัญญาที่ ๓ งานระบบการเดินรถพร้อมจัดหาตู้รถไฟฟ้า ขณะนี้การพิจารณาเอกสารประกวดราคาแล้วเสร็จ แต่เนื่องจากความไม่ถูกต้องและครบถ้วนของเอกสารที่แต่ละบริษัทเสนอมา คณะกรรมการ รฟท. ได้เห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๔ ให้ออกประกวดราคาสัญญาที่ ๓ ใหม่ โดย รฟท. ได้รายงานเสนอ **JICA** พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๒

พฤษภาคม ๒๕๕๔ ก่อนที่จะดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ JICA ได้มีหนังสือแจ้งข้อซักถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลการประเมิน General Particular Qualification เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๔ อยู่ระหว่างการตรวจสอบและชี้แจงเพิ่มเติมตามที่ JICA สอบถามมา ในส่วนของงานรื้อย้ายอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และทรัพย์สินของผู้บุกรุกออกจากพื้นที่ฯ รพท. ได้ว่าจ้างห้างหุ้นส่วนจำกัด เอส.ที.มาสเตอร์เทค เป็นผู้ดำเนินการ เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๓ ในวงเงิน ๖๘.๖๙ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔๕๐ วัน เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๓ ทั้งนี้ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) ได้อ้างว่าไม่มีงบประมาณที่จะย้ายเปลี่ยนแนวท่อน้ำมันออกจากพื้นที่โครงการ และงานรื้อย้ายชุมชนได้ชะลอการดำเนินการ เนื่องจากผู้รับจ้างฯ ขอให้ รพท. ทบทวนสัญญาจ้างฯ กรณีมีการร้องเรียนและตรวจสอบ ซึ่ง รพท. ได้มีหนังสือหารือกรมบัญชีกลาง (คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุ) เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ กรณีร้องเรียนและขอให้ตรวจสอบสัญญาจ้างฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมบัญชีกลาง นอกจากนี้ งานติดตั้งป้ายประกาศ ป้ายประชาสัมพันธ์ด้านมวลชนสัมพันธ์ งานแจกแผ่นพับและจดหมายข่าวในพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้ายแล้วเสร็จ รวมทั้งได้ลงพื้นที่เจรจากับผู้บุกรุกตลอดแนวเส้นทางแล้ว

๑๐) โครงการรถไฟสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรางในกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการเดินทาง รถไฟฟ้าทางไกล รถไฟชานเมือง รวมทั้งรถไฟฟ้าชานเมืองของ รพท. ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ ช่วยประหยัดและลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาอนุมัติโครงการฯ

๑๔) มาตรการทางการเงินเพื่ออุดหนุนการเดินรถบริการเชิงสังคม (PSO) เป็นรายปี โดยการส่งเสริมการเข้าถึงอย่างเท่าเทียมกันของผู้พิการ คนชรา เด็ก และผู้มีรายได้น้อย โดยจัดให้มีการบริการพื้นฐานราคาต่ำหรือไม่เก็บค่าโดยสาร ซึ่งเป็นมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน ตามนโยบายรัฐบาล เพื่อลดค่าใช้จ่ายแก่ผู้มีรายได้น้อย โดย รพท. ได้ดำเนินการขอรับเงินอุดหนุนเพื่อให้บริการรถไฟชั้น ๓ จำนวน ๑๖๔ ขบวน เพื่อให้บริการประชาชนที่มีรายได้น้อยทั้งในเขตกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และประชาชนในพื้นที่ส่วนภูมิภาคให้สามารถใช้บริการรถไฟชั้น ๓ ฟรี ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๑ และ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๔ เห็นชอบกรอบวงเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จำนวน ๒,๒๘๕.๔๒ ล้านบาท แล้ว ทั้งนี้ รพท. ได้เสนอขอรับการอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปี ๒๕๕๕ จำนวน ๔,๑๕๙.๒๓ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะพิจารณานำเสนอ ครม. ต่อไป

๑๕) มาตรการส่งเสริมให้ใช้ระบบการขนส่งมวลชนทางราง เช่น การเพิ่มพื้นที่จอดรถและจัดให้มีจุดจอดแล้วจร เพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการรถไฟฟ้ามกยิ่งขึ้น ในวงเงิน ๑๒.๘๘ ล้านบาท ประกอบด้วย โครงการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษศรีรัช (ด้านอโศก ๑) ๑๒.๕๘ ล้านบาท และโครงการพัฒนาระบบรายงานจำนวนที่จอดรถว่าง

แบบ **Real Time** จำนวน ๐.๓๐ ล้านบาท โดย รฟม. ได้ดำเนินการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษศรีรัช (ด่านอโศก ๑) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นพื้นที่จอดแล้วจร (**Park & Ride**) จำนวน ๓๐๐ คัน ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน ขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว รวมทั้งได้ร่วมกับ สนข. เพื่อพัฒนาระบบรายงานจำนวนที่จอดรถว่างแบบ **Real Time** ทางเว็บไซต์และโทรศัพท์มือถือ สำหรับที่จอดรถสาธารณะ เพื่อรายงานปริมาณรถที่ใช้บริการจอดรถที่อาคารจอดรถ ๙ ชั้น ของสถานีรถไฟฟ้าลาดพร้าว และอาคารและลานจอดรถอื่น ๆ ของ รฟม. กำหนดแล้วเสร็จภายใน เดือนสิงหาคม ๒๕๕๔

ส่วนที่ ๓ : สรุปและข้อเสนอแนะ

รายงานติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓
ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔)

ส่วนที่ ๓ : สรุปและข้อเสนอแนะ

๓.๑ สรุปผลการติดตามการดำเนินงานของ คค. ในช่วง ๖ เดือนแรกของแผนหลักฯ

๓.๑.๑ การนำแผนหลักฯ ไปสู่การปฏิบัติ สรุปได้ว่า การดำเนินการของ คค. ตามกรอบแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางราง ภายใต้แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ในรอบ ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๓ - มีนาคม ๒๕๕๔) ซึ่งเป็นช่วงเริ่มต้นของแผนหลักฯ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบกิจกรรมหลักของระบบการขนส่งทางราง ได้แก่ รฟท. และ รฟม. ได้มีการนำแผนหลักฯ ไปใช้เป็นกรอบการพัฒนาหรือการจัดสรรงบประมาณเป็นไปตามเป้าหมายที่กรอบระยะเวลาของแผนหลักฯ ได้กำหนดไว้ โดยนำโครงการและมาตรการสำคัญ (Flagship Project) ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง เพื่อแปลงไปสู่การปฏิบัติครอบคลุมทุกเป้าประสงค์หลักและทุกยุทธศาสตร์ของการพัฒนา โดยนำไปพิจารณาจัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการต่อไป ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคา การนำเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาโครงการฯ และการจ้างศึกษาความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียด และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ต่อไป สำหรับโครงการที่ยังไม่ได้มีการนำไปปฏิบัติหรือดำเนินการเป็นโครงการที่แผนหลักฯ ได้กำหนดให้นำไปพิจารณาดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

๓.๑.๒ สรุปผลการพัฒนาในช่วง ๖ เดือนแรกของแผนฯ โดยอาศัยตัวชี้วัดการขนส่งทางรางที่กำหนด สรุปได้ว่า การดำเนินงานของ คค. มีผลความก้าวหน้าของการพัฒนาที่ตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางราง ดังนี้

(๑) การพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รฟท. ได้กำหนดเป้าหมายของปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ผ่านสถานี ICD ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ไว้ที่ ๔๕๖,๐๐๐ ตู้ขบวน โดยผลการพัฒนา พบว่า ในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ผ่านสถานี ICD ลาดกระบังแล้ว จำนวนทั้งสิ้น ๑๘๕,๑๔๖ ตู้ขบวน คิดเป็นร้อยละ ๔๐.๖๐ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔

(๒) การพัฒนาการขนส่งทางรางให้เป็นระบบการขนส่งหลักระยะทางไกลที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีผลการพัฒนา ดังนี้

(๒.๑) แนวโน้มของปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟในเส้นทางสายต่าง ๆ ได้แก่ สายเหนือ สายใต้ และสายอีสานในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีปริมาณที่ต่ำลง โดยพบว่า ในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีสัดส่วนของผู้โดยสารที่ใช้รถไฟสายเหนือ สายใต้ และสายอีสานเพียงร้อยละ ๑๔.๕๔, ๑๘.๗๕ และ ๒๑.๑๙ ตามลำดับเมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่ รฟท. กำหนดไว้ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔

(๒.๒) ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ กำหนดเป้าหมายของปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟไว้ที่จำนวน ๑๑.๙๐ ล้านตัน โดยผลการพัฒนา พบว่า ในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟแล้ว จำนวนทั้งสิ้น ๕.๒๘ ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ ๔๔.๓๗ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔

(๒.๓) การเดินขบวนรถของรถไฟสามารถทำความเร็วได้ค่อนข้างต่ำ และยังมีค่าช้าไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด โดยเฉพาะรถไฟขนส่งสินค้ารวมสามารถทำความเร็วเฉลี่ยได้เพียง ๒๐.๗๒ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดในปี ๒๕๕๔ ถึงร้อยละ ๔๙.๔๖ ส่งผลให้ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวมต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ถึงร้อยละ ๖๓.๓๙ ทั้งนี้ รถไฟขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์มีความตรงต่อเวลาต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ร้อยละ ๒๔.๘๐ สำหรับรถไฟโดยสาร พบว่า รถไฟโดยสารเชิงสังคมสามารถทำความเร็วได้ ๔๑.๓๖ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ร้อยละ ๑๗.๒๘ และมีความตรงต่อเวลาต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ร้อยละ ๙.๑๙ ส่วนรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์สามารถทำความเร็วเฉลี่ยได้ ๕๑.๑๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ร้อยละ ๒๙.๐๓ และมีความตรงต่อเวลาต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดร้อยละ ๒๘.๑๒ เนื่องจากสภาพโครงสร้างพื้นฐาน ความมั่นคงแข็งแรงของทาง จำนวนจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ และสภาพล้อเลื่อนรถไฟที่มีในปัจจุบัน นอกจากนี้ การที่สภาพรถจักรมีอายุการใช้งานสูง ทำให้ประสิทธิภาพการลากจูงลดลง เกิดหารถหยุดเสียระหว่างการขนส่ง ทำให้มีการหยุดจอด ประกอบกับโครงข่ายเป็นทางเดี่ยวเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ต้องเสียเวลาในการสับหลัก ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินโครงการปรับปรุงทางคู่ระยะที่ ๕ และ ๖ โครงการก่อสร้างทางคู่ใน ๕ เส้นทาง ได้แก่ สายมาบกะเบา - นครราชสีมา สายลพบุรี - ปากน้ำโพ สายนครปฐม - หนองปลาตุก - หัวหิน สายถนนจิระ - ขอนแก่น และสายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร โครงการปรับปรุงสะพาน ๑,๔๓๔ แห่ง ที่มีอายุการใช้งานนานให้มีความมั่นคงแข็งแรง โครงการ Refurbish รถจักร ๕๖ คัน โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน และโครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ ต้นต่อเพลลา) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการขนส่งทางรถไฟ ทำให้รถไฟสามารถทำความเร็วได้เพิ่มขึ้น

(๒.๔) ประสิทธิภาพในการดำเนินงานและบริหารจัดการของ รฟท. โดยฐานะการเงินของ รฟท. ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีแนวโน้มที่จะขาดทุนเพิ่มสูงขึ้น โดยเมื่อพิจารณาฐานะการเงินของ รฟท. ในช่วง ๖ เดือนของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ แล้ว พบว่า มีผลขาดทุนจำนวน ๔,๓๒๘.๔๔ ล้านบาท สูงกว่า ในช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ ๒๕๕๓ เท่ากับ ๑.๔๗ เท่า

(๓) การพัฒนาการขนส่งทางรางให้มีความปลอดภัย พบว่า จำนวนอุบัติเหตุ รวมถึง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีแนวโน้มลดลง โดยในช่วงเวลา ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟเท่ากับ ๑๕๘ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๖๐ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ และส่งผลให้มีคนบาดเจ็บและเสียชีวิต ดังนี้ จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟเท่ากับ ๑๒๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๗.๘๘ ของจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ และมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟเท่ากับ ๕๓ คน คิดเป็นร้อยละ ๔๙.๐๗ ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟในปีงบประมาณ ๒๕๕๓

(๔) การพัฒนาการขนส่งสาธารณะทางรางให้เป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย พบว่า ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟฟ้า MRT มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นมาก โดยในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟฟ้า MRT แล้ว จำนวนทั้งสิ้น ๑.๘๖ แสนคน/วัน คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๔๗ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ และจากการเดินรถบริการเชิงสังคม (PSO) โดยให้บริการรถไฟชั้น ๓ จำนวน ๑๖๔ ขบวน เพื่อให้บริการประชาชนที่มีรายได้ต่ำ ในเขตกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และประชาชนในพื้นที่ส่วนภูมิภาคให้สามารถใช้บริการรถไฟชั้น ๓ ฟรี ตามนโยบายรัฐบาลเพื่อลดภาระค่าครองชีพของประชาชน พบว่า ในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๔ มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟเชิงสังคมของ รฟท. จำนวนทั้งสิ้น ๑๕.๕๘ ล้านคน คิดเป็นร้อยละ ๔๒.๕๖ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๔

๓.๑.๓ ปัญหาอุปสรรคที่ต้องดำเนินการแก้ไข จากการติดตามผลการดำเนินงานของ คค. ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จนถึงสิ้นเดือนสิงหาคม ๒๕๕๔ พบว่า มีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน ในหลายโครงการ ดังนี้

(๑) โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง มีการดำเนินการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดและต้องขยายสัญญาหลายครั้ง จากเดิมสิ้นสุดสัญญาวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๓ เป็นสิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ขณะนี้การก่อสร้างโดยรวมแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างเก็บรายละเอียดของงาน โดยประสบปัญหาจากก่อสร้างสะพานทางหลวงบริเวณ กม.๑๓๗ และการพังทลายของเหมืองหิน กม.๑๑๐ ทำให้ต้องเบี่ยงรางรถไฟที่ กม. ๑๑๐ โดยเร่งด่วน และปัญหาอุทกภัย ทั้งนี้ รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัทผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างงานเสริมเสถียรภาพของลาดหินบริเวณ กม.๑๑๐ แล้ว

(๒) โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน ๑,๔๓๔ แห่ง ขณะนี้ดำเนินการทำสัญญาแล้ว ๑๑ สัญญา ในส่วนที่เหลือจำนวน ๓๙ สัญญา ยังไม่สามารถลงนามในสัญญาได้ เนื่องจากไม่มีผู้สนใจยื่นเอกสารและซื้อเอกสารประกวดราคา รวมทั้งบางสัญญามีผู้สนใจยื่นเอกสารเพียงรายเดียว ซึ่ง รพท. ได้ดำเนินการปรับปรุงราคากลางและประกาศประกวดราคาใหม่แล้ว

(๓) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (เครื่องกั้นใหม่) ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลงานร้อยละ ๖๐.๐๐ โดยการทดสอบเครื่องต้นแบบมีความล่าช้า เนื่องจากผลิตภัณฑ์เครื่องนำเพลาล้อที่ผู้รับจ้างนำเข้ามาติดตั้งเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ ต้องปรับฟังก์ชันการทำงานให้ตรงกับเงื่อนไขการทำงานตามข้อกำหนดของ รพท. และการเปลี่ยนย้ายตำแหน่งเนื่องจากการร้องเรียนจากผู้นำท้องถิ่นและบางจุดกรมทางหลวงชนบทมีการจัดสร้างและมอบให้ รพท.

(๔) โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง ๑,๖๔๙ กิโลเมตร โดย รพท. ได้ยกเลิกการประกวดราคาจ้าง จำนวน ๑๖ งาน เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๔ เนื่องจากเอกสารประกวดราคามีข้อความเป็นสาระสำคัญบางประการที่คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์กำหนดไว้ ขณะนี้อยู่ระหว่างขออนุมัติร่าง TOR

(๕) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงแบร์ริง - สมุทรปราการ ดังนี้

(๕.๑) ปัญหาความไม่ชัดเจนในเรื่องการบริหารจัดการโครงการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ เนื่องจาก กทม. ได้อ้างสิทธิการบริหารจัดการในฐานะเจ้าของโครงการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๔๗ ที่เห็นชอบให้ กทม. รับผิดชอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงอ่อนนุช - สำโรง ทั้งนี้ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๕๔ อนุมัติตามที่ คค. เสนอ โดยให้ คค. นำประเด็นเรื่องการบริหารจัดการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ของโครงการฯ ไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจนเพื่อดำเนินการต่อไป ซึ่ง คค. ได้มีการประชุมหารือเรื่องหน่วยงานเจ้าของโครงการตามพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว ของโครงการฯ แล้ว เมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๔ โดย กทม. ได้ขอยืนยันยืนยันความเป็นเจ้าของโครงการ และที่ประชุมได้มีมติให้ สนข. ประมวลเรื่องการดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๑ ประเด็นข้อกฎหมาย ความเห็นที่ประชุมคณะกรรมการฯ และเรื่องที่ กทม. เสนอรองนายกรัฐมนตรี (นายสุเทพ เทือกสุบรรณ) และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เพื่อวิเคราะห์จัดทำข้อมูลเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของการบริหารจัดการในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการในรูปแบบต่าง ๆ โดยพิจารณา ร่วมกับข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องและหารือกับ กทม. สศช. และ กค. เพื่อให้ได้ข้อสรุปเรื่องหน่วยงานเจ้าของโครงการที่ชัดเจน ก่อนนำเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป ซึ่ง สนข. ได้ประมวลเรื่องความคืบหน้าการบริหารจัดการ (หน่วยงานเจ้าของโครงการ) รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงแบร์ริง - สมุทรปราการนำเสนอ คค. แล้ว เมื่อวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๔ สรุปได้ว่า ข้อเสนอของ กทม. ที่จะขอเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการขัดต่อกฎหมายและจะเป็นปัญหาและอุปสรรคที่ไม่สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบัน และคาดว่าจะทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินโครงการได้ โดยเห็นว่า

การมอบหมายให้ รฟม. เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการจะเกิดประโยชน์แก่ประชาชน และทำให้การบริหารจัดการและการเดินรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ คค. ขอให้ สนข. ดำเนินการพิจารณาเพิ่มเติมด้วยว่า กรณีการดำเนินโครงการการเดินรถ จะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ หรือไม่ อย่างไร และกรณีที่โครงการนี้มีเส้นทางเต็ม โครงการออกนอกเขต กทม. หาก กทม. ดำเนินการจะเกิดปัญหาอะไรในอนาคต

(๕.๒) ปัญหางบประมาณไม่เพียงพอ โดยกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ที่ ครม. ได้อนุมัติไว้ จำนวน ๖๗๕.๐๐ ล้านบาท เป็นประมาณการค่าทดแทนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งยังไม่รวมถึงค่าทดแทนตามมาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ และมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ทำให้วงเงินที่ได้รับอนุมัติไม่เพียงพอในการดำเนินงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน คาดว่าจะใช้เงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรวมทั้งสิ้น ๑,๓๐๕.๐๐ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างทำความเข้าใจความตกลงกับ สงป. เพื่อขออนุมัติโอนเปลี่ยนแปลงรายการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ จำนวน ๒๒๓.๓๑ ล้านบาท มาสมทบเพื่อให้สามารถดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการได้ก่อน สำหรับวงเงินในส่วนที่ขาด รฟม. จะได้นำเรื่องขอขยายกรอบวงเงิน เพื่อนำเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

(๕.๓) ปัญหาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่อนุญาตให้ใช้พื้นที่ในการดำเนินโครงการฯ โดย กทม. ไม่อนุญาตให้ใช้พื้นที่สำนักงานเขตบางเขนเพื่อเป็นอาคารจอดแล้วจรของโครงการฯ ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ ซึ่ง รฟม. ได้ดำเนินการปรับตำแหน่งสถานีและแนวสายทางโดยไม่ใช้พื้นที่สำนักงานเขตบางเขน ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการปรับปรุงแก้ไขแบบรายละเอียดจากที่ปรึกษาของ สนข.

(๖) โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีผลงานร้อยละ ๗๗.๖๓ โดยงานก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟบางซื่อล้ำช้ากว่าแผน เนื่องจากสภาพภูมิอากาศมีฝนตกหนักอย่างต่อเนื่อง และงานก่อสร้างทางรถไฟยกระดับมีความล่าช้าบางช่วง เนื่องจากผู้รับจ้างสามารถเข้าพื้นที่ได้ช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ในบริเวณที่มีการบุกรุกและงานรื้อย้ายแนวสาธารณูปโภคริมถนนทุ่งมังกร และถนนเทิดพระเกียรติ รวมทั้งงานออกแบบ Conceptual Design for Ballastless Track ล้ำช้า ส่งผลให้การก่อสร้างและติดตั้งระบบราง (Trackwork) ล่าช้า

(๗) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ประสบปัญหาในการรื้อย้ายอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และทรัพย์สินของผู้บุกรุกออกจากพื้นที่ฯ รฟท. โดยบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) ได้อ้างว่าไม่มีงบประมาณที่จะย้ายเปลี่ยนแนวท่อน้ำมันออกจากพื้นที่โครงการ และงานรื้อย้ายชุมชนได้ชะลอการดำเนินการ เนื่องจากผู้รับจ้างฯ ขอให้ รฟท. ทบทวนสัญญาจ้างฯ กรณีมีการร้องเรียนและตรวจสอบ ซึ่ง รฟท. ได้มีหนังสือหารือกรมบัญชีกลาง (คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุ) เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ กรณีร้องเรียนและขอให้ตรวจสอบสัญญาจ้างฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมบัญชีกลาง

(๘) การผลักดันกฎหมาย (ร่าง) พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ให้สามารถบังคับใช้ได้ รวมถึงการตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางราง ขณะนี้คณะกรรมการกฤษฎีกา คณะพิเศษ ได้มีมติให้ คค. ไปพิจารณาทบทวนหลักการของร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว โดยรับข้อสังเกตของกรรมการกฤษฎีกา คณะพิเศษ ไปประกอบการพิจารณาว่าในสถานการณ์ด้านการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไปยังมีการดำเนินงานใดที่ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะควบคุมดูแล และจำเป็นต้องกำหนดไว้ เช่น การเชื่อมต่อของระบบราง ระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง เป็นต้น และนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป

๓.๒ ข้อเสนอแนะการดำเนินงานระยะต่อไป

เพื่อให้การพัฒนาในช่วงต่อไปของแผนหลักฯ สามารถบรรลุตามเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ การพัฒนาการขนส่งทางราง และเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งของประเทศต่อไป สนข. จึงเห็นสมควรให้ รฟท. และ รฟม. ดำเนินการ ดังนี้

๑) ให้ รฟท. เร่งรัดการดำเนินการตามแผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. จำนวน ๑๗๖,๘๐๘.๐๐ ล้านบาท ในโครงการลงทุนที่สำคัญ ได้แก่

๑.๑) **แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน ๑๑ รายการ วงเงินลงทุนรวม ๘๗,๕๒๙.๐๐ ล้านบาท** ได้แก่ โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕ และ ๖ โครงการก่อสร้างทางคู่ สายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ ต้น/เพลลา) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน ๑,๔๓๔ แห่ง โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน ๒๐๐ แห่ง โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง ๑,๖๔๙ กิโลเมตร โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแก่งคอย และโครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง

๑.๒) **โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงาน EIA เพื่อนำเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน ๑๐ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๘๙,๒๗๙.๐๐ ล้านบาท** ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ ๕ สายทาง ได้แก่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ สายมาบกะเบา - นครราชสีมา สายถนนจิระ - ขอนแก่น สายนครปฐม - หนองปลาตุ๊ก - หัวหิน และสายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า GE จำนวน ๕๐ คัน โครงการ Refurbish รถจักร ๕๖ คัน โครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน และโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD แห่งที่ ๒

๒) ให้ รพม. กำกับดูแลการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ และเร่งรัดการวางเงินค่าทดแทนในรายที่ไม่มาตกลงทำสัญญาให้แล้วเสร็จภายในกำหนดต่อไป รวมทั้งดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ปรับปรุงแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะให้แล้วเสร็จโดยเร็วต่อไป

ภาคผนวก

โครงการ / มาตรการสำคัญของการขนส่งทางราง (Flagship Project) ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางราง

| เป้าประสงค์ / ยุทธศาสตร์ | ตัวชี้วัด | โครงการ / มาตรการ | หน่วยงานที่รับผิดชอบ |
|---|---|--|----------------------|
| <p>เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๑.๑ การพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรางเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ</p> | <p>๑) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ผ่าน ICD ลาดกระบัง (ที่อียู)</p> | <p>๑) โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ ๒</p> | <p>รฟท.</p> |
| | | <p>๒) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย</p> | <p>รฟท.</p> |
| | | <p>๓) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง</p> | <p>รฟท.</p> |
| | | <p>๔) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายแก่งคอย - บัวใหญ่</p> | <p>รฟท.</p> |
| | | <p>๕) มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผ่านแดน เช่น การจัดทำมาตรฐานของแคร่และระบบห้ามล้อของประเทศ เพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกัน</p> | <p>รฟท.</p> |
| | | <p>๖) มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ (Logistics Service Provider)</p> | <p>รฟท.</p> |
| <p>เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้การขนส่งทางรางเป็นระบบการขนส่งหลักระยะทางไกลที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๑ การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรางเพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองเศรษฐกิจในประเทศ</p> | <p>๑) ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (ร้อยละ)</p> <p>๒) ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (ร้อยละ)</p> <p>๓) ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม (ร้อยละ)</p> <p>๔) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟธรรมดา (กิโลเมตรต่อชั่วโมง)</p> <p>๕) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารด่วนพิเศษ (กิโลเมตรต่อชั่วโมง)</p> | <p>๑) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายมาบกะเบา - นครราชสีมา</p> | <p>รฟท.</p> |

| เป้าประสงค์ / ยุทธศาสตร์ | ตัวชี้วัด | โครงการ / มาตรการ | หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ |
|---|---|---|--------------------------|
| <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๒ การปรับโครงสร้างกิจการรถไฟให้มีบริการที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๓ การสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟ</p> | ๖) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้ารวม (กิโลเมตรต่อชั่วโมง) | ๒) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายนครปฐม - หองปลาตูก - หัวหิน | รฟท. |
| | ๗) ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟ (ล้านคน) | ๓) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ | รฟท. |
| | ๗.๑) สายเหนือ | ๔) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายจระ - ขอนแก่น | รฟท. |
| | ๗.๒) สายใต้ | ๕) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร | รฟท. |
| | ๗.๓) สายอีสานเหนือ | ๖) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายปากน้ำโพ - ตะพานหิน | รฟท. |
| | ๗.๔) สายอีสานใต้ | ๗) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ | รฟท. |
| | ๘) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (ล้านตัน) | ๘) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี | รฟท. |
| | ๗.๑) สายเหนือ | ๙) โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕ | รฟท. |
| | ๗.๒) สายใต้ | ๑๐) โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๖ | รฟท. |
| | ๗.๓) สายอีสานเหนือ | ๑๑) โครงการปรับปรุงสะพาน | รฟท. |
| | ๗.๔) สายอีสานใต้ | ๑๒) โครงการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรืออ่าวไทยและท่าเรือชายฝั่งทะเลอันดามัน (Landbrige) | รฟท. |
| | ๙) ฐานะการเงินของ รฟท. (ลดการขาดทุน) (ล้านบาท) | ๑) มาตรการปรับโครงสร้างกิจการรถไฟ และแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการภายใน | รฟท. |
| | | ๒) มาตรการส่งเสริมการค้ากับดูแลการขนส่งทางราง โดยการผลักดันกฎหมาย (ร่าง) พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ให้สามารถบังคับใช้ได้ รวมถึงการตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางราง | รฟท. |
| | | ๑) โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม | รฟท. |

| เป้าประสงค์ / ยุทธศาสตร์ | ตัวชี้วัด | โครงการ / มาตรการ | หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ |
|---|--|---|--------------------------|
| <p>เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อให้การขนส่งทางรางมีความปลอดภัย</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๑ การปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้พร้อมอยู่ในสภาพการใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๒ การป้องกันอุบัติเหตุจากการเดินรถเพื่อเพิ่มความปลอดภัย</p> | <p>๑) จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟ (ครั้ง)</p> <p>๒) จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟ (คน)</p> <p>๓) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟ (คน)</p> | | |
| | | ๑) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง ๒,๔๐๖ กิโลเมตร | รฟท. |
| | | ๒) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (เครื่องกั้นใหม่) | รฟท. |
| | | ๓) โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น | รฟท. |
| | | ๔) โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ | รฟท. |
| | | ๕) โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี | รฟท. |
| | | ๑) มาตรการส่งเสริมการพัฒนาระบบการประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ | รฟท. |
| | | ๒) มาตรการการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสภาพร่างกายและจิตใจของพนักงานรถจักรและปฏิบัติตามขั้นตอนการควบคุมรถ และเสริมทักษะการควบคุมรถในสถานการณ์คับขัน | รฟท. |
| ๓) มาตรการควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอ | รฟท. | | |
| ๔) มาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ โดยการควบคุมและตรวจตราการลักลอบสร้างทางลักผ่านจุดตัดทางรถไฟของชุมชนอย่างเคร่งครัด | รฟท. | | |

| เป้าประสงค์ / ยุทธศาสตร์ | ตัวชี้วัด | โครงการ / มาตรการ | หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ |
|--|---|---|--|
| <p>เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๔.๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเดินทางและขนส่งสินค้าทางราง</p> | <p>๑) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (ร้อยละ)</p> <p>๒) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคการขนส่ง เช่น ก๊าซ CO₂ (ล้านตัน)</p> | <p>๑) โครงการ Refurbish รถจักร ๕๖ คัน</p> <p>๒) โครงการสร้างโรงรถจักรแกงคอย</p> <p>๓) โครงการสร้างโรงรถศรียาชาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง</p> <p>๔) โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน</p> <p>๕) โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ ต้นต่อเพล)</p> <p>๖) โครงการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในภูมิภาค</p> <p>๗) มาตรการส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (CDM)</p> | <p>รฟท.</p> <p>รฟท.</p> <p>รฟท.</p> <p>รฟท.</p> <p>รฟท.</p> <p>รฟท.</p> <p>รฟท./รฟม.</p> |
| <p>เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อให้การขนส่งสาธารณะทางรางเป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๕.๑ การพัฒนาและยกระดับการเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะทางรางที่สะดวกและรวดเร็วอย่างเท่าเทียมกัน</p> | <p>๑) ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟฟ้า (ล้านคน)</p> <p>- BTS</p> <p>- MRT</p> <p>๒) ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าเชิงสังคมของ รฟท. (ล้านคน)</p> <p>๓) ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะกลุ่มผู้พิการ ผู้ด้อยโอกาส คนชรา เด็ก และสตรี รวมถึงผู้มีรายได้น้อย (ร้อยละ)</p> | <p>๑) โครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน</p> <p>๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ</p> <p>๓) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ</p> <p>๔) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ</p> <p>๕) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค</p> | <p>รฟท.</p> <p>รฟม.</p> <p>รฟม.</p> <p>รฟม.</p> <p>รฟม.</p> |

| เป้าประสงค์ / ยุทธศาสตร์ | ตัวชี้วัด | โครงการ / มาตรการ | หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ |
|--------------------------|-----------|--|--------------------------|
| | | ๖) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ | รฟม. |
| | | ๗) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ | รฟม. |
| | | ๘) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี | รฟม. |
| | | ๙) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - มีนบุรี | รฟม. |
| | | ๑๐) โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน | รฟท. |
| | | ๑๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต | รฟท. |
| | | ๑๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก | รฟท. |
| | | ๑๓) มาตรการทางการเงินเพื่ออุดหนุนการเดินรถบริการเชิงสังคม (PSO) เป็นรายปี โดยการส่งเสริมการเข้าถึงอย่างเท่าเทียมกันของผู้พิการ คนชรา เด็ก และผู้มีรายได้น้อย โดยจัดให้มีบริการพื้นฐานราคาต่ำหรือไม่เก็บค่าโดยสาร | คค. |
| | | ๑๔) มาตรการส่งเสริมให้ใช้ระบบการขนส่งมวลชนทางราง เช่น การเพิ่มพื้นที่จอดรถและจัดให้มีจุดจอดแล้วจร | รฟม. / รฟท. |