

“Professional in Rail Industry”

มืออาชีพด้านระบบราง

นายศุภฤกษ์ สุตยอดประเสริฐ
หัวหน้ากลุ่มมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐาน
กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง
กรมการขนส่งทางราง

๒๒ มกราคม ๒๕๖๓
โรงแรมดิเอ็มเมอรัลด์



วิสัยทัศน์ พันธกิจ

ของกรมการขนส่งทางราง

ขร. จัดตั้งตาม พรบ. ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2562 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ถัดจากวันประกาศเป็นต้นไป



วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง เพื่อยกระดับความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการระดับสากล”



พันธกิจ

1. เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ
2. พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
3. กำกับดูแลการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามกฎหมาย
4. พัฒนาคุณภาพการให้บริการสู่ความเป็นเลิศ
5. ปฏิบัติงานด้วยหลักธรรมาภิบาล ตอบสนองผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย



ภารกิจ

ของกรมการขนส่งทางราง

ภารกิจ

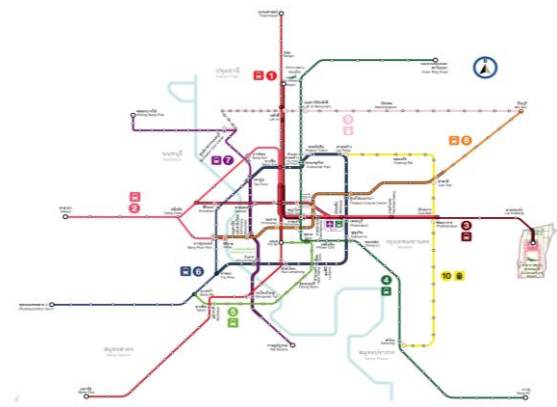


การเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบ ทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย พัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานทางราง ของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่ง ระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการศึกษาและพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมขึ้น ในระดับประเทศและ ระดับภูมิภาค เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

ตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม พ.ศ.
2562 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2562



ภารกิจหลัก 5 ด้าน ของกรมการขนส่งทางราง

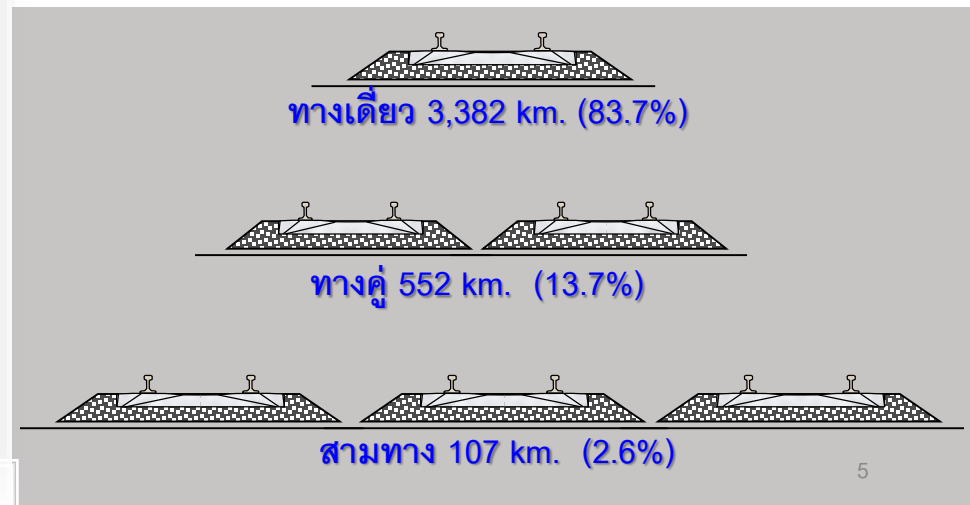


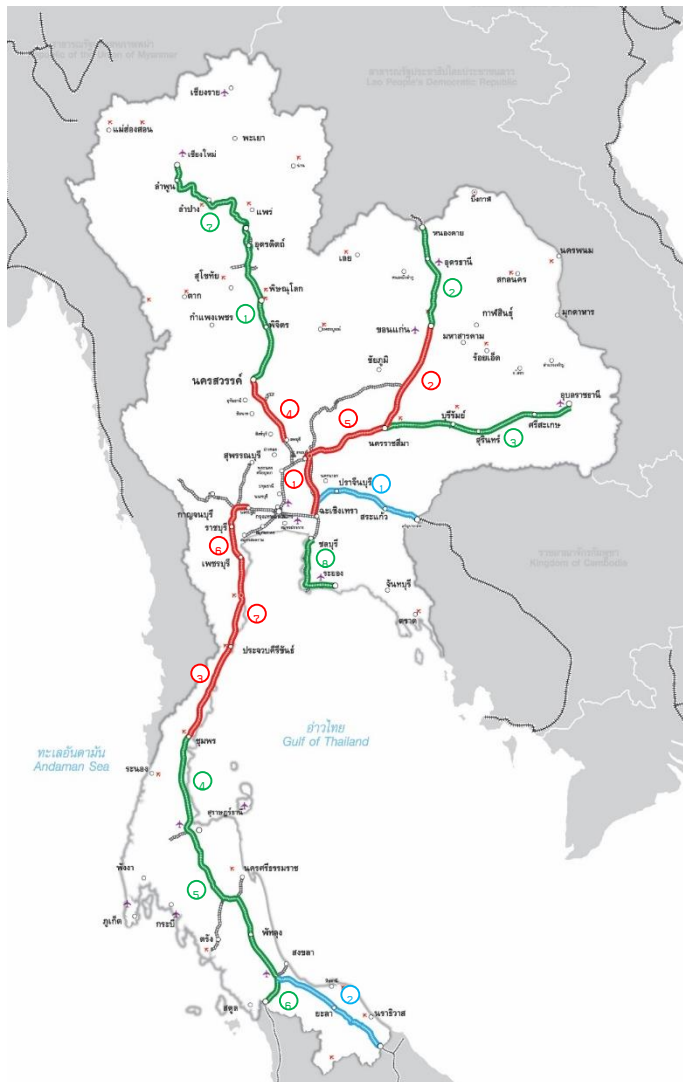
โครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน (ม.ค. 2563)



Chord line ในโครงการทางคู่ ฉะเชิงเทรา-แก่งคอย 7.1 กม.

โครงข่ายทางรถไฟ	ระยะทาง
• สายเหนือ	781 km
• สายตะวันออกเฉียงเหนือ	1,092 km
• สายตะวันออก	527 km
• สายใต้	1,569 km
• สายแม่กลอง	65 km



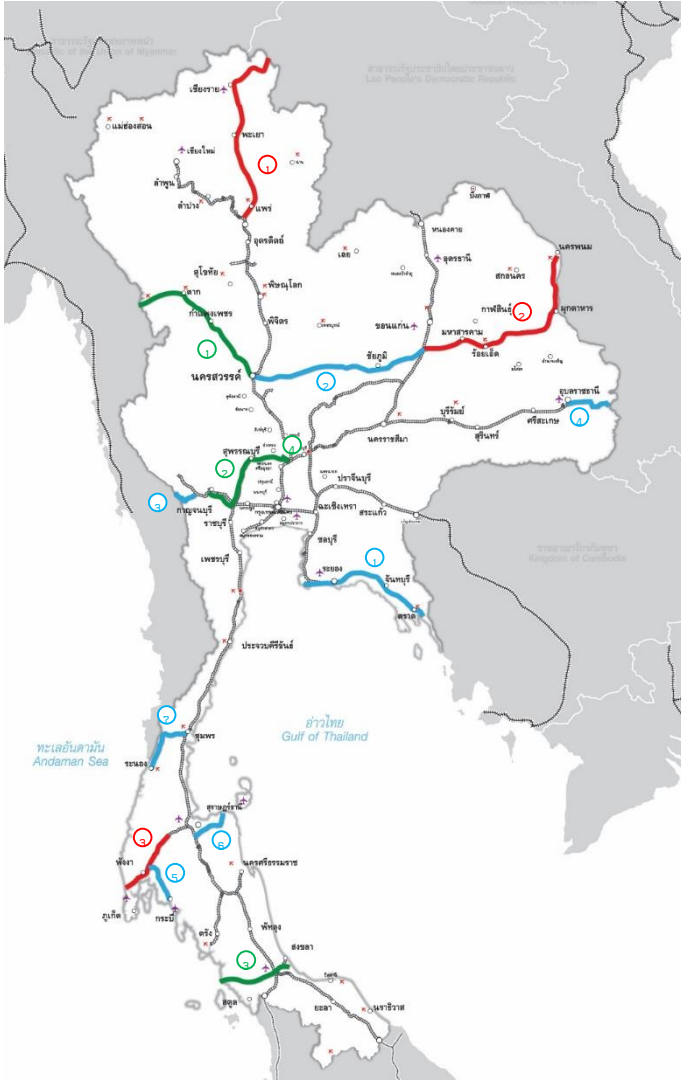


แผนพัฒนารถไฟทางคู่



ลำดับ	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ค่าลงทุน (ล้านบาท)	ความพร้อมของโครงการ
แผนระยะเร่งด่วน (2560-2564)		993	123,248.85	อยู่ระหว่างศึกษาเบื้องต้น
1	ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย	106	10,673.39	
2	ชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น	187	24,064.00	
3	ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	167	14,935.90	
4	ลพบุรี - ปากน้ำโพ	148	20,679.98	
5	มาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ	132	27,453.80	
6	นครปฐม - หัวหิน	169	18,502.70	
7	หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์	84	6,939.08	
แผนระยะกลาง (2565-2569)		1,549	280,466.14	อยู่ระหว่างเสนอ กรม. อนุมัติโครงการ (ธ.ค.62)
1	ปากน้ำโพ - เด่นชัย*	281	62,859.74	
2	ขอนแก่น - หนองคาย*	167	26,663.36	
3	ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี*	308	37,527.10	
4	ชุมพร - สุราษฎร์ธานี*	168	24,294.36	
5	สุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา*	321	57,375.43	
6	ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์*	45	6,661.37	
7	เด่นชัย - เชียงใหม่*	189	56,837.78	
8	ชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด	70	8,247.00	อยู่ระหว่างทำFS/ออกแบบรายละเอียด
แผนระยะยาว (2570-2579)		390	57,373.00	
1	ชุมทางคลองสิบเก้า - อยุธยาประเทศ	174	26,100.00	
2	ชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย-โก-ลก	216	31,273.00	
รวม		2,932	461,087.99	

แผนพัฒนารถไฟทางสายใหม่



ลำดับ	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ค่าลงทุน (ล้านบาท)	ความพร้อมของโครงการ
แผนระยะเร่งด่วน (2560-2564)		841	197,529.13	
1	เด่นชัย - เชียงของ*	323	85,345.00	กรม. อนุมัติโครงการ 31 ก.ค.61
2	บ้านไผ่ - นครพนม*	355	67,965.33	กรม. อนุมัติโครงการ 28 พ.ค.62
3	สุราษฎร์ธานี - ท่าปูน	163	44,218.80	ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ
แผนระยะกลาง (2565-2569)		642	184,746.00	
1	นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด	256	96,785.00	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ รอออกแบบรายละเอียดปี 63
2	กาญจนบุรี - บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง)	221	41,771.00	ของบปี 2564 ทำ FS
3	สงขลา - ปากบารา	142	43,140.00	กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA
4	ขท.บ้านภาชี - อ.นครหลวง	23	3,050.00	-
แผนระยะยาว (2570-2579)		867	160,602.66	
1	มาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด	197	34,649.00	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม/ ออกแบบรายละเอียด
2	นครสวรรค์ - บ้านไผ่	291	47,712.00	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม
3	อุบลราชธานี - ชื่องเม็ก	87	9,197.00	ของบปี 2564 ทำ FS
4	กาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน	36	6,497.00	ของบปี 2564 ทำ FS
5	ทับปุด - กระบี่	68	15,223.00	ของบปี 2564 ทำ FS
6	สุราษฎร์ธานี - ดอนสัก	79	18,102.00	ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ
หมายเหตุ : แผนพัฒนารถไฟทางสายใหม่ คำนวณจากแผนพัฒนาระบบราง พ.ศ. 2562 (2019-2066)				ทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม
รวม		2,350	542,877.79	



โครงการก่อสร้างรถไฟเส้นทางสายใหม่

เด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ 323 กม.

กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ เมื่อวันที่ 31 ก.ค. 2561

งบประมาณ 85,345 ล้านบาท

ขณะนี้อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณปี 2563

เพื่อเป็นค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา และเวนคืนที่ดิน



แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการโดยรวม

บ้านไผ่ – มุกดาหาร – นครพนม 355 กม.

งบประมาณ 66,848.33 ล้านบาท

กรม.อนุมัติโครงการฯ เมื่อ 28 พ.ค. 2562

ขณะนี้อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณปี 2563

เพื่อเป็นค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา และเวนคืนที่ดิน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานถึงปี 2566



แผนพัฒนารถไฟทางคู่และทางสายใหม่

ทางคู่ระยะเร่งด่วน

7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 5 เส้นทาง / แล้วเสร็จ 2 เส้นทาง

ทางคู่ ระยะที่ 2

7 เส้นทาง ระยะทาง 1,479 กิโลเมตร
(ไม่รวมเส้นทาง ศรีราชา-มาบตาพุด)

ทางสายใหม่

2 เส้นทาง ระยะทาง 678 กิโลเมตร

เพิ่มความจุทาง

ลดระยะเวลาเดินทาง

เพิ่มความเร็วและความปลอดภัย

ลดปัญหาจุดติดถนนกับทางรถไฟ

เชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมพื้นฐานอื่น ๆ



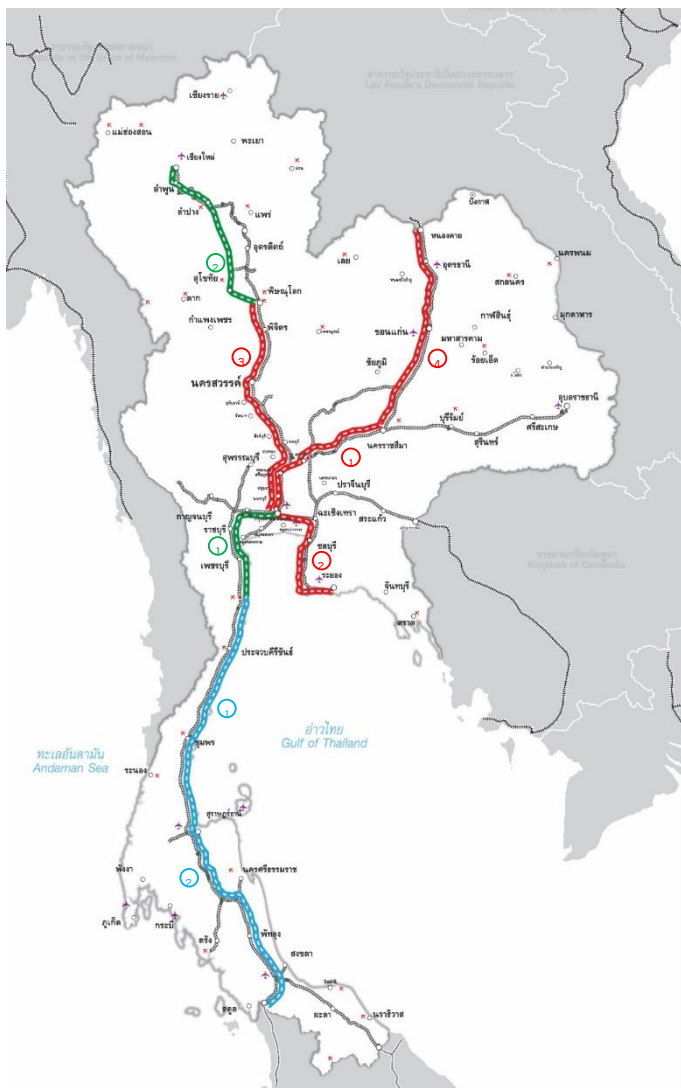
ทางสายใหม่ ระยะถัดไป

1. แม่สอด - ตาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์
2. นครสวรรค์ - บ้านไผ่
3. ศรีสะเกษ - ยโสธร - ร้อยเอ็ด
4. อุบลราชธานี - ชื่องเม็ก
5. กาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน
6. กาญจนบุรี - สุพรรณบุรี - ชุมทางบ้านภาษี
7. ศรีราชา - ระยอง
8. มาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด
9. ชุมพร - ระนอง
10. สุราษฎร์ธานี - พังงา - ท่าขนุ
11. สุราษฎร์ธานี - ดอนสัก
12. ทัพปุด - กระบี่

เพิ่มเส้นทางรถไฟสายใหม่ อีก 12 เส้นทาง

มีระยะทางให้บริการเพิ่มขึ้นอีก 2,419 กม.

เพิ่มจังหวัดที่ทางรถไฟผ่านจาก 47 จังหวัด เป็น 61 จังหวัด



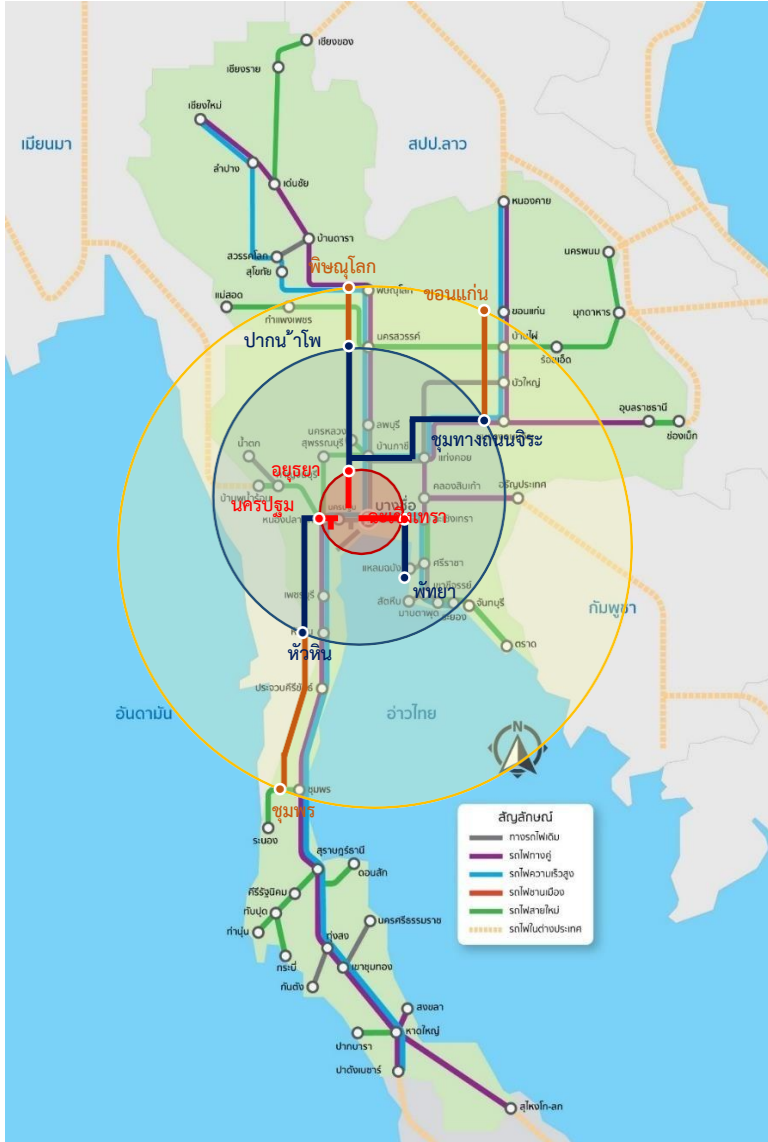
แผนพัฒนารถไฟความเร็วสูง



ลำดับ	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	ความพร้อมของโครงการ
แผนระยะเร่งด่วน (2560-2564)		1,247	968,069.95	
1	กรุงเทพฯ - นครราชสีมา	252	179,413.00	อยู่ระหว่างก่อสร้าง
2	กรุงเทพฯ - ระยอง	260	260,083.36	
	ระยะที่ 1 รถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)*	220	224,544.36	รอลงนามในสัญญาให้เอกชนร่วมลงทุน
	ระยะที่ 2 ช่วงอู่ตะเภา-ระยอง	40	35,539.00	อยู่ระหว่างจัดจ้างที่ปรึกษาทำ FS/DD
3	กรุงเทพฯ - พิษณุโลก*	380	276,226.00	กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA/หรือรูปแบบการลงทุน
4	นครราชสีมา - หาดใหญ่*	355	252,347.59	อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดงานโยธา
แผนระยะกลาง (2565-2569)		499	334,291.88	
1	กรุงเทพฯ - หัวหิน	211	101,880.00	พิจารณารายงาน EIA / จัดทำรายงาน PPP
2	พิษณุโลก - เชียงใหม่	288	232,411.88	ออกแบบกรอบรายละเอียด
แผนระยะยาว (2570-2579)		759	432,329.00	
1	หัวหิน - สุราษฎร์ธานี	424	235,162.00	ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น
2	สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์	335	197,167.00	ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น
รวม		2,505	1,734,690.83	

หมายเหตุ : *แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2562 (Action Plan)

การเดินรถด้วยระบบไฟฟ้า (Electrification)



พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟฟ้า
1 เมตร ให้เดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้า

เพื่อเชื่อมโยง

โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง รัศมี 100 กม.
รอบกรุงเทพฯ

แผนการเดินทางไฟด้วยระบบไฟฟ้า ระยะที่ 1
รัศมี 250 กม. รอบกรุงเทพฯ

แผนการเดินทางไฟด้วยระบบไฟฟ้า ระยะที่ 2
รัศมี 500 กม. รอบกรุงเทพฯ

จากการศึกษาพบว่า ระบบไฟฟ้าจะมีต้นทุน
ถูกกว่าดีเซล 25-30% และลดค่าซ่อมบำรุง
โครงสร้างพื้นฐานประมาณ 2-5%

BANGKOK AND VICINITY RAIL TRANSIT NETWORK



หมายเหตุ : สีเขียว รวมถึงสถานีม.เกษตรศาสตร์
ถ้าตัดสถานีสยามและเตาปูน ที่เป็นสถานีร่วมเหลือ 109 สถานี

ความคืบหน้างานก่อสร้างรถไฟฟ้า สังกัดกระทรวงคมนาคม จำนวน 7 โครงการ 173 กิโลเมตร

สถานะ ณ สิ้นเดือน
ธันวาคม 2562

สายสีแดงอ่อน (ช่วงบางซื่อ -
รังสิต)
งานโยธา (สถานีกลางบางซื่อ) :
95.83%
งานโยธา (สัญญา 2) : 100 %
E&M : 69.39%

สายสีเขียว (ช่วงหมอชิต - ดุสิต)
งานโยธา: 100 %
E&M : N.A. %
ปีที่คาดว่าจะเปิด : ช่วงหมอชิต - ม.เกษตรฯ
- 5 ธ.ค. 62

: ม.เกษตรฯ - ดุสิต - ธ.ค. 63
สายสีชมพู (ช่วงแคราย - มีนบุรี)
งานโยธา : 50.10 %
E&M : 45.15%
ปีที่คาดว่าจะเปิด : ต.ค.64

สายสีแดงอ่อน (ช่วงบางซื่อ - ตลิ่ง
ชัน)
งานโยธา : 100 %
E&M : 63.07 %
ปีที่คาดว่าจะเปิด : ม.ค. 64

สายสีส้ม (ช่วงศูนย์วัฒนธรรม -
มีนบุรี)
งานโยธา : 53.31 %
E&M : ยังไม่ดำเนินการ
ปีที่คาดว่าจะเปิด : ก.พ. 66

สายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางแค และชว.
บางซื่อ-ท่าพระ)
งานโยธา : 100 %
E&M (ช่วงหัวลำโพง - บางแค) : 100 % -เปิด
29 ก.ย.62

(ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ) : 97.43 % -

ทดลอง 23 ธ.ค.62

ปีที่คาดว่าจะเปิด : มี.ค.63

สายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว -
สำโรง)
งานโยธา : 49.89%
E&M : 44.87%
ปีที่คาดว่าจะเปิด : ต.ค. 64

แผนการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โครงการปี 2569 รวม 445.23 กม.



โครงการเพิ่มเติมปี 2569-2572 อีก 112.33 กม.



สีแดงเข้ม : หัวลำโพง-มหาชัย
สีเขียว : สมุทรปราการ-บางปู/ลำลูกกา-คูคต
สีเทา : วัชรพล-ท่าพระ / สีฟ้า : ดินแดง-สาทร
สีน้ำเงิน : บางแค-พุทธมณฑล สาย 4
สีทอง : คลองสาน-ประชาธิปไตย

ปี 2563 เปิดบริการรวม 170.38 กม.

- 7 สีเขียว ช่วง ม.เกษตรศาสตร์-คูคต : 14.7 กม.
- 8 สีน้ำเงิน ช่วงเตาปูน-ท่าพระ : 12 กม.
- 9 สีทอง ช่วงกรุงธนบุรี-คลองสาน : 1.88 กม.

ปี 2565 เปิดบริการรวม 311.58 กม.

- 14 สีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มธ. : 8.84 กม.
- 15 สีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา : 14.8 กม.
- 16 สีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช : 5.7 กม.

ปี 2567 เปิดบริการรวม 386.23 กม.

- 18 ARL ช่วงพญาไท-ดอนเมือง : 21.8 กม.
- 19 สีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง : 5.75 กม.
- 20 สีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก : 25.9 กม.

ปี 2568 เปิดบริการรวม 408.23 กม.

- 21 สีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาละ : 22 กม.

ปี 2564 เปิดบริการรวม 282.24 กม.

- 10 สีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต : 26.3 กม.
- 11 สีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน : 15.26 กม.
- 12 สีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี : 37.3 กม.
- 13 สีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง : 33 กม.

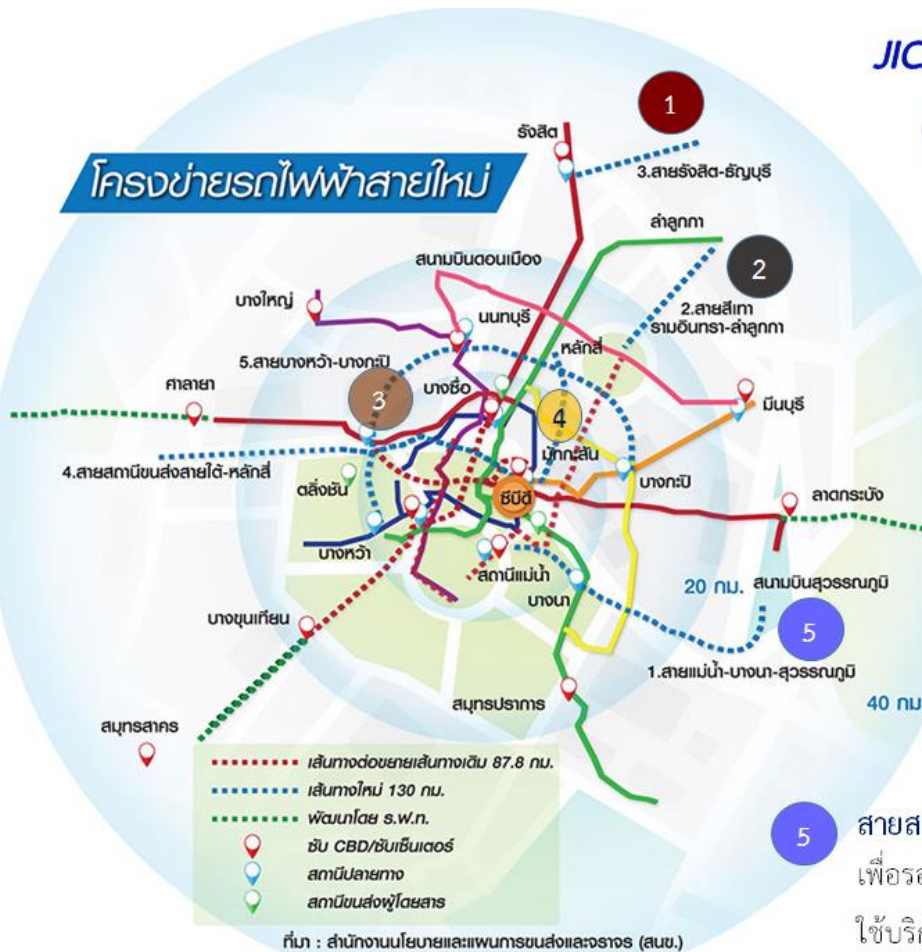
ปี 2566 เปิดบริการรวม 332.78 กม.

- 17 สีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี : 21.2 กม.

ปี 2569 เปิดบริการรวม 445.23 กม.

- 22 สีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-บางขุนนนท์ : 13.4 กม.
- 23 สีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ : 23.6 กม.

โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ระยะที่ 2 (M-MAP2)



JICA เสนอเพิ่มเติมเบื้องต้น 5 สาย ระยะทางรวม 131 กิโลเมตร

1. สายรังสิต-ธัญบุรี : ระยะทาง 12 กิโลเมตร เพื่อรองรับการเติบโตของพื้นที่เทศบาลนครรังสิตและอำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี และยังเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
2. ส่วนต่อขยายสายสีเทา ช่วงรามอินทรา-ลำลูกกา : ระยะทาง 14 กิโลเมตร เพื่อรองรับการเติบโตของจังหวัดปทุมธานี มีเส้นทางเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงวัชรพล-ทองหล่อ และสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-ลำลูกกา
3. สายบางหว้า-ตลิ่งชัน-นนทบุรี-บางกะปิ : ระยะทาง 42 กิโลเมตร แนวเส้นทางจะเป็นลักษณะวงแหวน รองรับพื้นที่ที่ยังไม่มีระบบรถไฟฟ้าเข้าถึง (สายสีน้ำตกเป็นช่วงหนึ่งในแนวเส้นทางนี้)
4. สายหลักสี่-สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถ.บรมราชชนนี) : ระยะทาง 30 กิโลเมตร แนวเส้นทางจะพาดผ่านพื้นที่ที่ยังไม่มีระบบขนส่งทางรางเข้าสู่ตัวเมือง
5. สายสถานีแม่น้ำ-บางนา-สนามบินสุวรรณภูมิ : ระยะทาง 33 กิโลเมตร เพื่อรองรับการเติบโตของเมืองฝั่งจังหวัดสมุทรปราการ เพื่อรองรับผู้โดยสารที่มาใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ในเมืองใหญ่ (ณ สิ้นธ.ค. 2562)

เชียงใหม่

ระบบรถไฟฟ้ารางเบา

(Light Rail Transit : LRT)

รฟม. ดำเนินการ

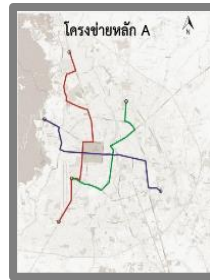
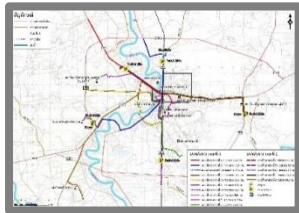
อยู่ระหว่างจ้างศึกษา DD/EIA/PPP

เริ่มงาน 1 พ.ค.62 เวลา 12 เดือน

ก้าวหน้า 48 % PP1 เมื่อ 31 ก.ค.62

จะประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2

ในวันที่ 21-22 พ.ย. 62



พิษณุโลก

Auto Tram

รฟม. รับผิดชอบดำเนินการ

- สนข. ศึกษาแล้วเสร็จ

- ปัจจุบัน รฟม.เสนอเรื่อง ร่าง
พ.ร.ฎ.กำหนดจัดให้ รฟม.
ดำเนินกิจการรถไฟฟ้า (ฉบับที่
...) พ.ศ... ให้ คค. แล้ว อยู่
ระหว่าง คค. พิจารณา ก่อน
เสนอ ครม.พิจารณาตามลำดับ



ภูเก็ต

ระบบรถไฟฟ้ารางเบาขนาด

เล็ก (Tram)

รฟม. รับผิดชอบดำเนินการ

- จัดทำรายงาน PPP แล้วเสร็จ อยู่
ระหว่างเตรียมเสนอ คคก.รฟม. ใน
วันที่ 19 พ.ย.62

- อยู่ระหว่างปรับแบบและปรับปรุง
รายงาน EIA

อุดรธานี

ระบบรถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus)

- สนข. ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อ ก.ค.62

- สนข.อยู่ระหว่างเสนอ คค. เพื่อพิจารณา

มอบหมายให้ ขบ. พิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอนแก่น

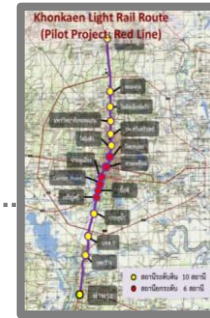
ระบบรถไฟฟ้ารางเบา

(Light Rail Transit : LRT)

จ.ขอนแก่นเป็นผู้พัฒนา

และบริหารจัดการ

-จ.ขอนแก่น อยู่ระหว่างการเจรจา
ขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
กำหนดจัด PP เสนอผลการศึกษา
ทบทวนแบบ ในวันที่ 14 พ.ย.62



นครราชสีมา

ระบบรถไฟฟ้ารางเบา

(Light Rail Transit : LRT)

รฟม. ดำเนินการ

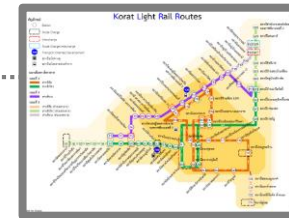
อยู่ระหว่างจ้างศึกษา DD/EIA/PPP

เริ่มงาน 1 มิ.ย.62 เวลา 12 เดือน

ก้าวหน้า 40% PP1 เมื่อ 28 ส.ค.62 จะ

ประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1

ในวันที่ 19-20 พ.ย.62

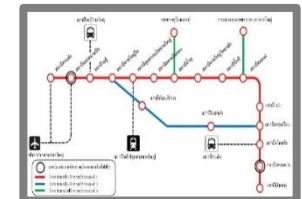


หาดใหญ่ จ.สงขลา

ระบบ MONORAIL

อบจ. สงขลา รับผิดชอบดำเนินการ

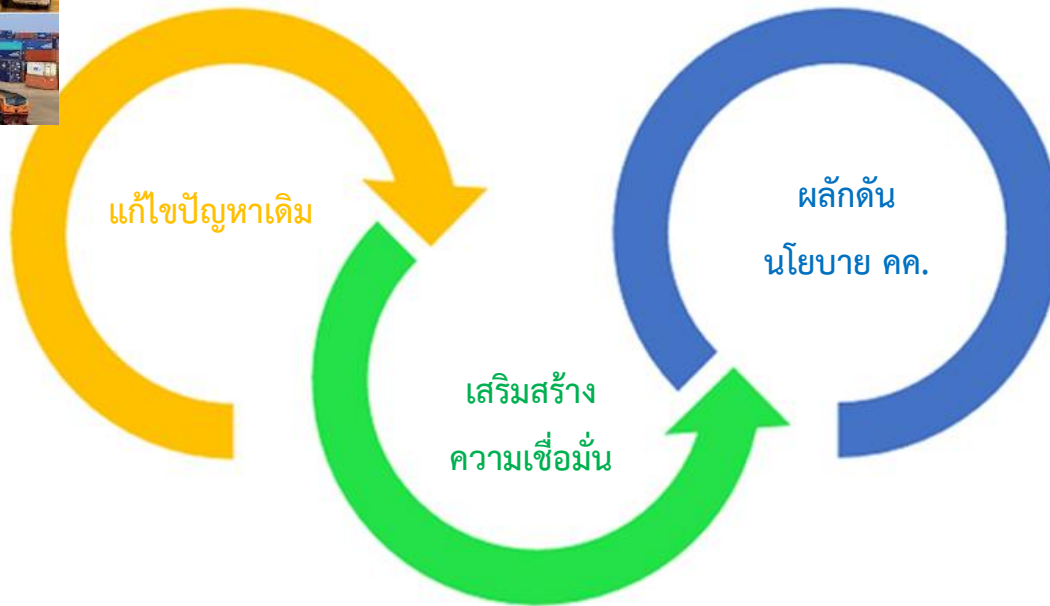
- อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงาน PPP ให้
สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ
พ.ศ. 2562 ก่อนเสนอ มท. และ สคร.ต่อไป



การผลักดันนโยบายให้เป็นรูปธรรม



- การให้บริการผู้โดยสาร
- การบริหารจัดการ
- การขนส่งสินค้า



- พัฒนาการคมนาคมระบบราง เป็นระบบรางคู่ เพิ่มการขนส่ง ระบบรางขึ้น 30% ภายในเวลา 3 ปี เป็นระบบหลักของการขนส่งสินค้า
- สนับสนุนภาคเอกชนเป็นผู้ร่วม ให้บริการเดินรถ เพื่อให้เป็น ประโยชน์ แก่ ประชาชน ผู้ใช้บริการสูงสุด

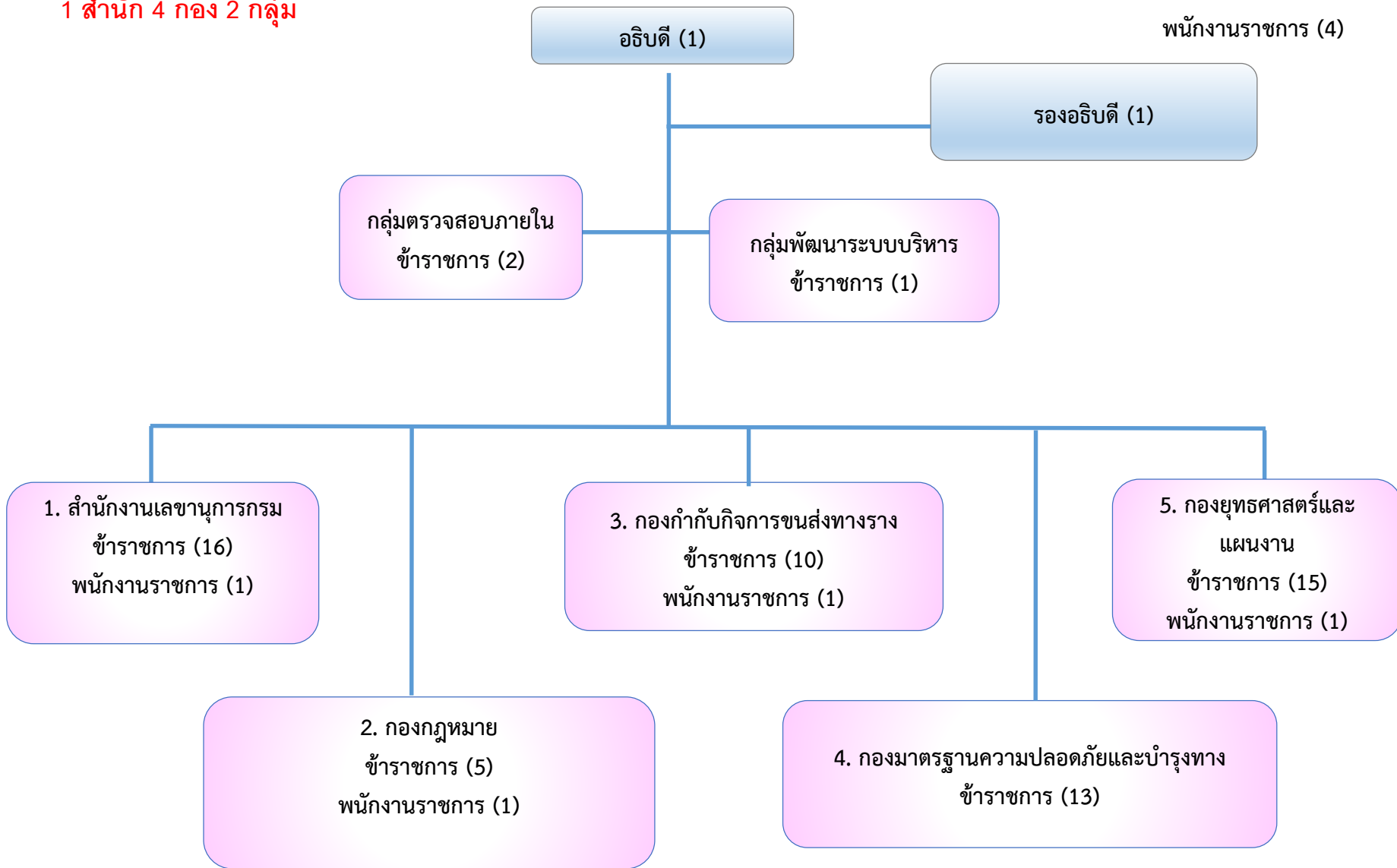


- พัฒนาระบบอาณัติสัญญาณ (Signalling)
- เร่งติดตั้งระบบการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ
- เร่งจัดทำแผนพัฒนา CY 13 แห่งในปัจจุบัน และอีก 9 แห่งในโครงการทางคู่ ระยะที่ 1 เพื่อใช้ประโยชน์อย่างสูงสุด
- ในปี 2563 ขร./รฟท. จะดำเนินการทดสอบความสนใจของเอกชน (Market Sounding) ในการร่วมเดินรถ
- เร่งแก้ไข้ปัญหาเรื่องใบอนุญาตขับขี้อไฟ
- กำหนดค่าเช่าใช้โครงสร้างพื้นฐานที่เป็นธรรม

โครงสร้างของกรมการขนส่งทางราง

1 สำนัก 4 กอง 2 กลุ่ม

ข้าราชการ (64)
พนักงานราชการ (4)



กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง (กมป.)

อำนาจหน้าที่ของกอง

1. ศึกษา พัฒนา เพื่อจัดทำมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง เพื่อลดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งทางราง
2. กำหนดมาตรฐานและหลักเกณฑ์ความปลอดภัยและบำรุงทาง สำหรับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง รถขนส่งทางราง บุคลากร **ผู้ประจำหน้าที่** และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
3. กำหนดกลยุทธ์ แผนงานและโครงการด้านความปลอดภัย งานบูรณะ และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางทั้งระบบ
4. กำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และวางแผนการบริหารจัดการเชิงกายภาพ ระบบการจราจรและการเคลื่อนที่ของผู้โดยสารภายในและภายนอกสถานี
5. กำกับดูแลให้มีการดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัย
6. กำกับดูแลให้มีการบูรณะและบำรุงรักษาระบบราง
7. ติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัย
8. ติดตามและประเมินผลการบูรณะและบำรุงรักษาระบบราง

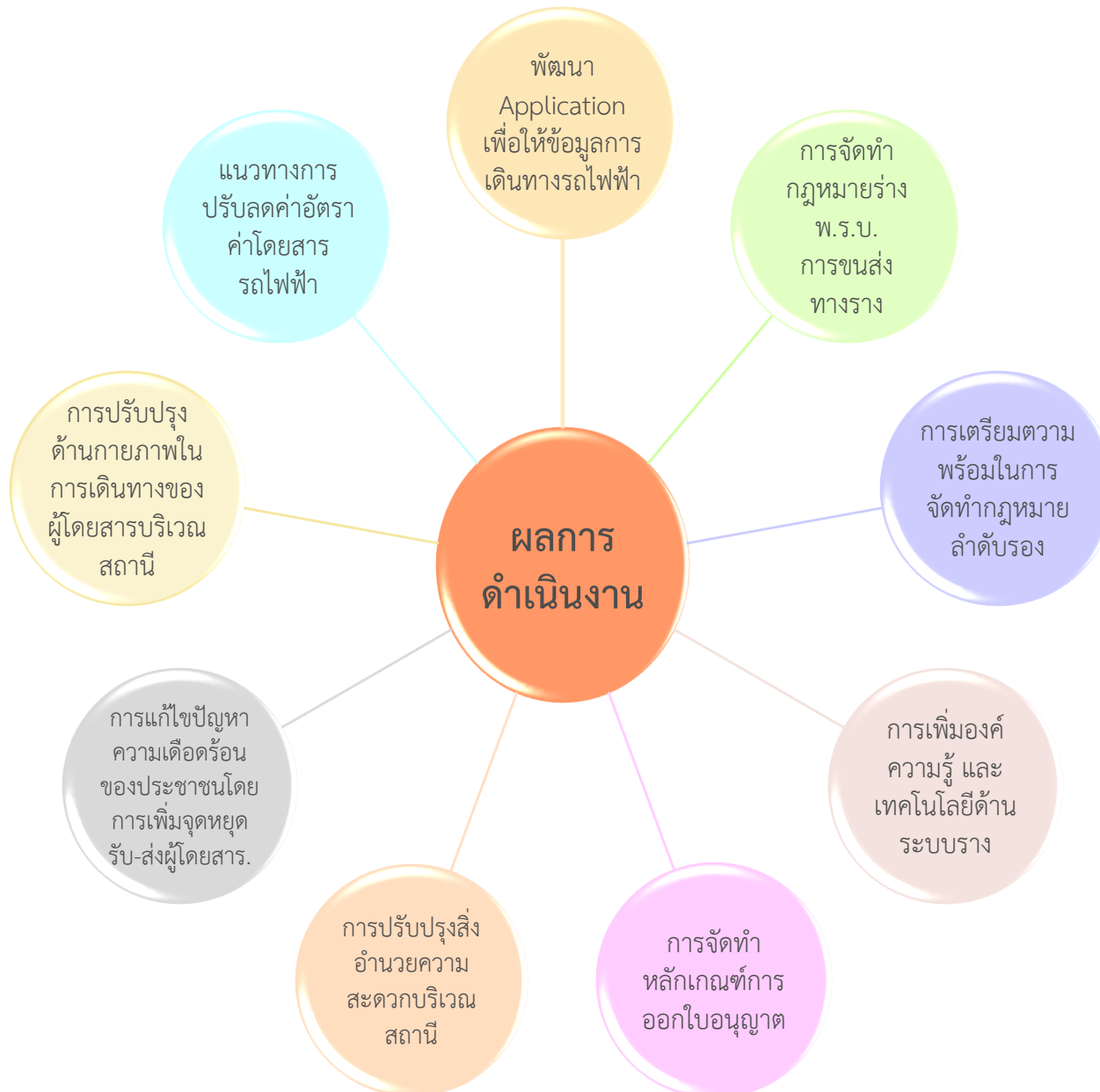
อำนาจหน้าที่ของกลุ่ม

กลุ่มมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐาน (มพ.)

กลุ่มมาตรฐานระบบรถและศูนย์ซ่อมบำรุง (มร.)

กลุ่มมาตรฐานระบบการเดินรถและสิ่งอำนวยความสะดวก (มส.)

โครงการและภารกิจในปีงบประมาณ 2562





ผลการจัดทำร่างพระราชบัญญัติ การขนส่งทางราง พ.ศ. ในปีงบประมาณ 2562 (ไม่ใช้งบประมาณ)

หน่วยงาน	การดำเนินงาน	ว/ด/ป
กระทรวงคมนาคม	เสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา	วันที่ 6 ธันวาคม 2559
สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	แจ้งยืนยันมติคณะรัฐมนตรี อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติ การขนส่งทางราง พ.ศ. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา	วันที่ 28 ธันวาคม 2559 (ครม. มีมติเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2559)
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ 4)	ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ร่วมกับผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ประชุมครั้งแรกเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2560 ถึงปัจจุบัน (ครั้งที่ 191 เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2562)
กรมการขนส่งทางราง	จัดทำแผนกฎหมายลำดับรอง เพื่อรองรับการดำเนินการ ตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (ฉบับวันที่ 16 สิงหาคม 2562 กฎหมายลำดับรองรวม 74 ฉบับ)	พ.ศ. 2560 - ปัจจุบัน

การจัดทำหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับรถไฟ (ไม่ใช้งบประมาณ)

ผลผลิตโครงการ

- แนวทางและหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับรถไฟ รถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูง
- คุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตขับรถไฟ รถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูง
- ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตขับรถไฟ รถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูง

ประโยชน์

- เพิ่มความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและสาธารณชน
- เพิ่มโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการเดินรถและใช้ส่งสินค้ามากขึ้น
- สร้างความมั่นใจในการลงทุนรถขนส่งทางรางในการขนส่ง



โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “การพัฒนามาตรฐานระบบราง”

ผลการดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน

- มีจัดการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ ที่โรงแรมรอยัลปรีนเซส หลานหลวง เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2562 มีผู้เข้าร่วม 65 คน
- โดยได้ดำเนินการเบิกจ่ายเรียบร้อยแล้ว

ผลที่ได้รับ

1. ผู้เข้าร่วมการสัมมนามีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับองค์ความรู้/เทคโนโลยี/มาตรฐานด้านระบบรางเพิ่มขึ้น
2. ผู้เข้าร่วมการสัมมนาแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และให้ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะ สำหรับการนำองค์ความรู้หรือเทคโนโลยีด้านระบบราง มาประยุกต์ใช้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย



แนวทางการดำเนินงาน กำหนดเวลา และเงื่อนไข การพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางฯ (ร่นจากแผน 6 ปี เป็นแผน 4 ปี)

การจัดซื้อจัดจ้างของภาครัฐทั้งหมด จะกำหนดให้



สถานะปัจจุบัน : กรมการขนส่งทางรางอยู่ระหว่างเตรียมการจัด Market Sounding เพื่อสำรวจความสนใจของผู้ประกอบการเอกชนต่อแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางในประเทศไทย ก่อนเสนอ คค. พิจารณา นำเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป

โครงการงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

งบประมาณของ 5 โครงการ รวมเป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 23,321,100 บาท

โครงการภายใต้แผนงานพื้นฐาน

- ค่าจ้างศึกษาการจัดทำมาตรฐานระบบไฟฟ้าและระบบอาคารดี
สัญญาณ ระยะที่ 1 (โครงข่ายรถไฟสายประธานของประเทศไทย)

งบประมาณทั้งสิ้น	14,323,400 บาท
ปี 2563 ตั้งงบประมาณ.	2,864,700 บาท
ปี 2564 งบผูกพันงบประมาณ.	20,000,000 บาท

- ค่าจ้างศึกษาการกำกับการใช้ประโยชน์ราง
และจัดทำกฎระเบียบ เพื่อรองรับการขนส่งทางราง
ในเส้นทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ

งบประมาณทั้งสิ้น	20,200,000 บาท
ปี 2563 ตั้งงบประมาณ.	4,040,000 บาท
ปี 2564 งบผูกพันงบประมาณ.	16,160,000 บาท

- ค่าจ้างศึกษา วิเคราะห์ ประเภทและคุณลักษณะของรถ
ขนส่งทางรางให้สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานด้าน
การขนส่งทางราง

งบประมาณทั้งสิ้น	9,706,500 บาท
ปี 2563 ตั้งงบประมาณ.	1,941,300 บาท
ปี 2564 งบผูกพันงบประมาณ.	7,765,200 บาท

โครงการภายใต้แผนงานด้านบูรณาการ

- ค่าจ้างศึกษาระบบกำกับดูแลกิจการขนส่ง
ทางรางสำหรับประเทศไทย (งบผูกพัน ปี 2562)

งบประมาณทั้งสิ้น	15,800,000 บาท
ปี 2562 ตั้งงบประมาณ.	6,324,900 บาท
ปี 2563 งบผูกพันงบประมาณ.	9,475,100 บาท

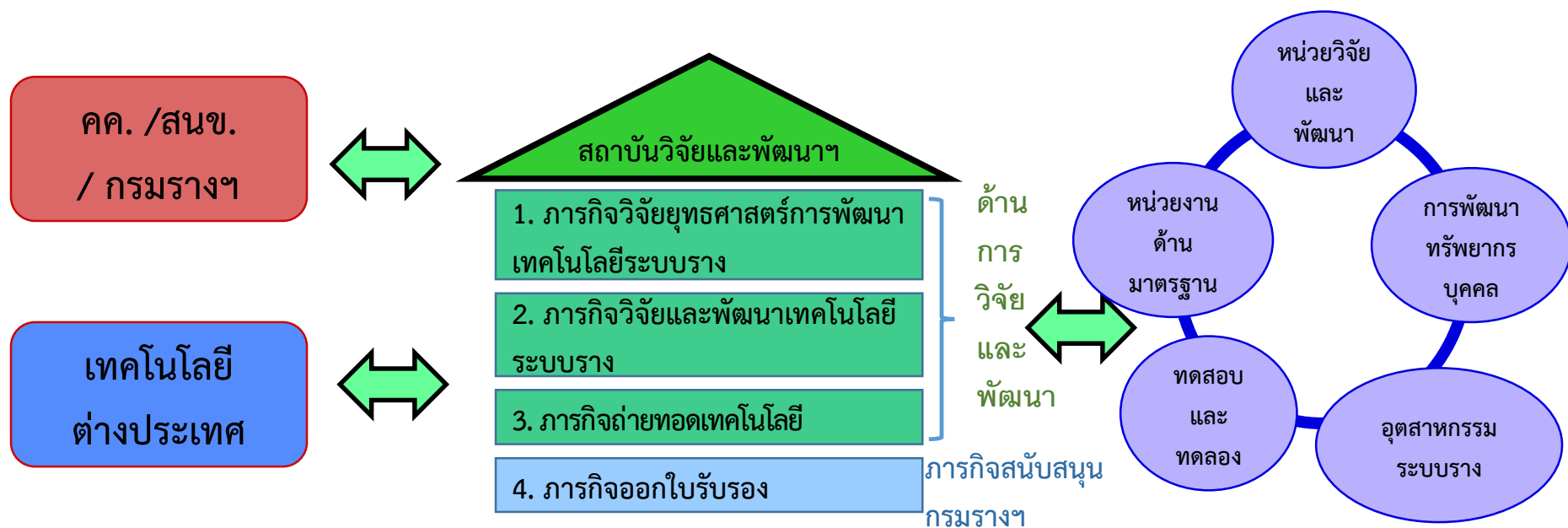
- ค่าจ้างศึกษาการพัฒนาระบบกำกับดูแลความปลอดภัย
และความมั่นคงของการขนส่งทางราง

งบประมาณทั้งสิ้น	25,000,000 บาท
ปี 2563 ตั้งงบประมาณ.	5,000,000 บาท
ปี 2564 งบผูกพันงบประมาณ.	20,000,000 บาท

รายการ
ค่าจ้างที่
ปรึกษา
จำนวน
5 รายการ

แนวทางการดำเนินการของสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง

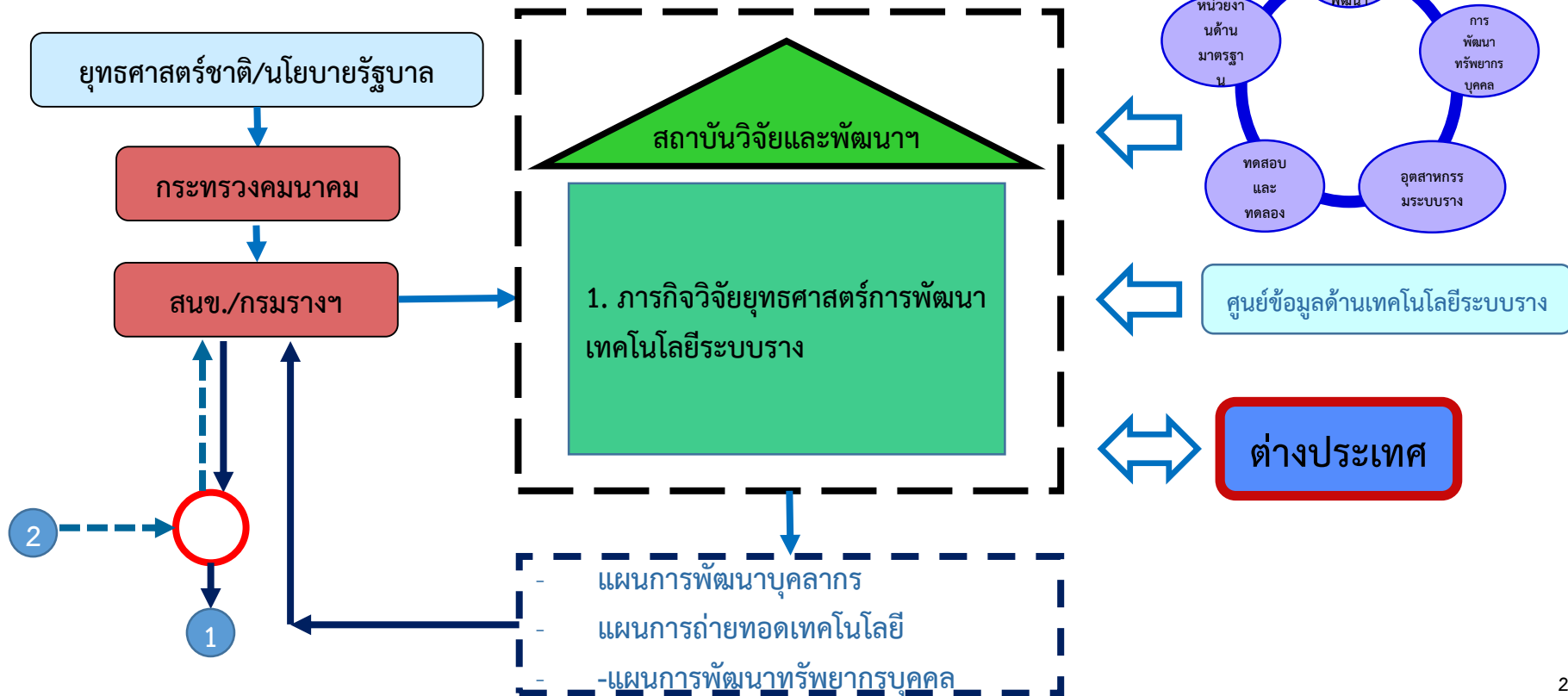
องค์การมหาชนที่จัดตั้งตาม พ.ร.ฎ. ภายใต้การกำกับดูแลของ คค.



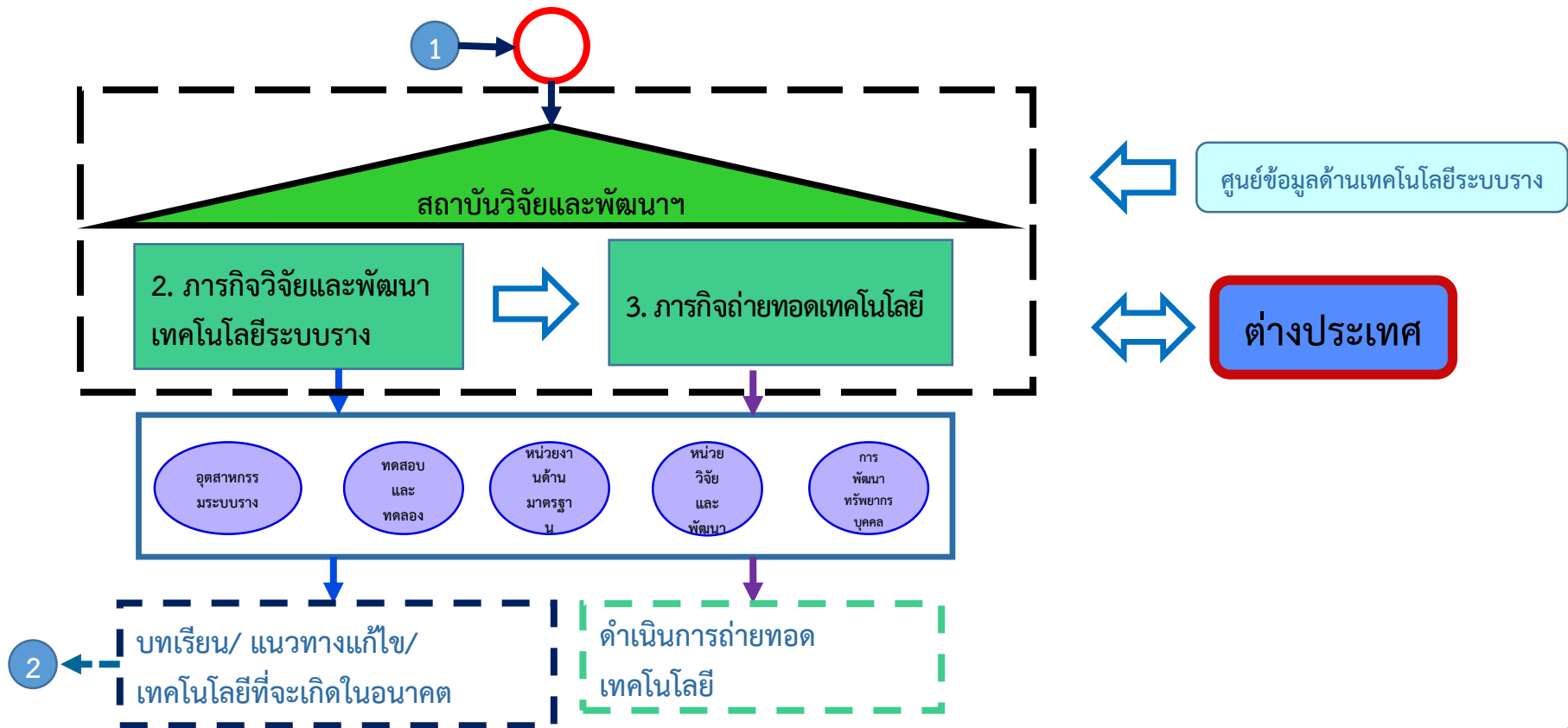
ผลลัพธ์

- ยกระดับงานวิจัย บุคลากร และอุตสาหกรรมภายในประเทศ โดยมีการกลุ่มของหน่วยงาน ดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์เดียวและมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่ภาคอุตสาหกรรม
- ศูนย์ข้อมูลด้านเทคโนโลยีระบบราง

1. ภารกิจวิจัยยุทธศาสตร์การพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง



2. การกิจวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง และ 3. การกิจการถ่ายทอดเทคโนโลยี



ภารกิจออกใบรับรอง (ทักษะ)

ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. (13/7/2561)

มาตรา ๘/4 ผู้ประจำหน้าที่ต้องได้รับหนังสือรับรองทักษะตามประเภทของการปฏิบัติหน้าที่ตามใบอนุญาตหรือจาก

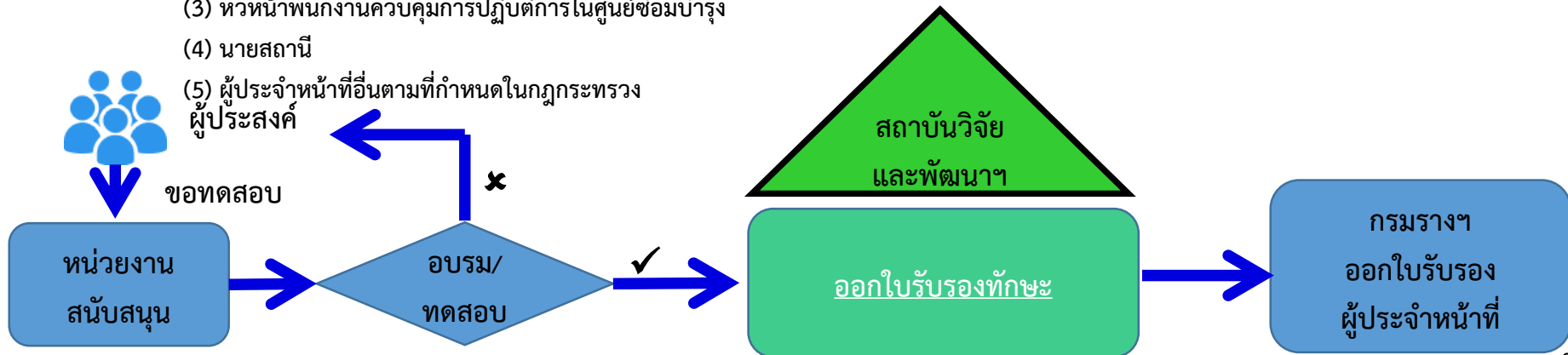
หน่วยงาน

ที่สถาบันที่กรมการขนส่งทางรางให้การรับรอง

การรับรองหน่วยงานหรือสถาบันตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๘/2 ผู้ประจำหน้าที่ของรถไฟฟ้าหรือรถไฟฟ้า แบ่งประเภทได้ดังต่อไปนี้

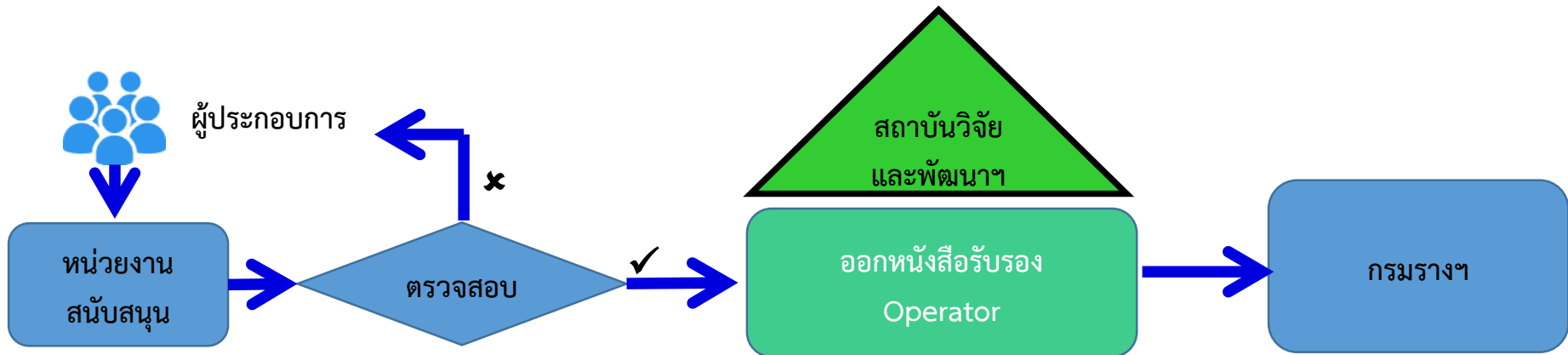
- (1) พนักงานขับรถ
 - (2) หัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถในศูนย์ควบคุมการเดินรถ
 - (3) หัวหน้าพนักงานควบคุมการปฏิบัติการในศูนย์ซ่อมบำรุง
 - (4) นายสถานี
 - (5) ผู้ประจำหน้าที่อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- ผู้ประสงค์



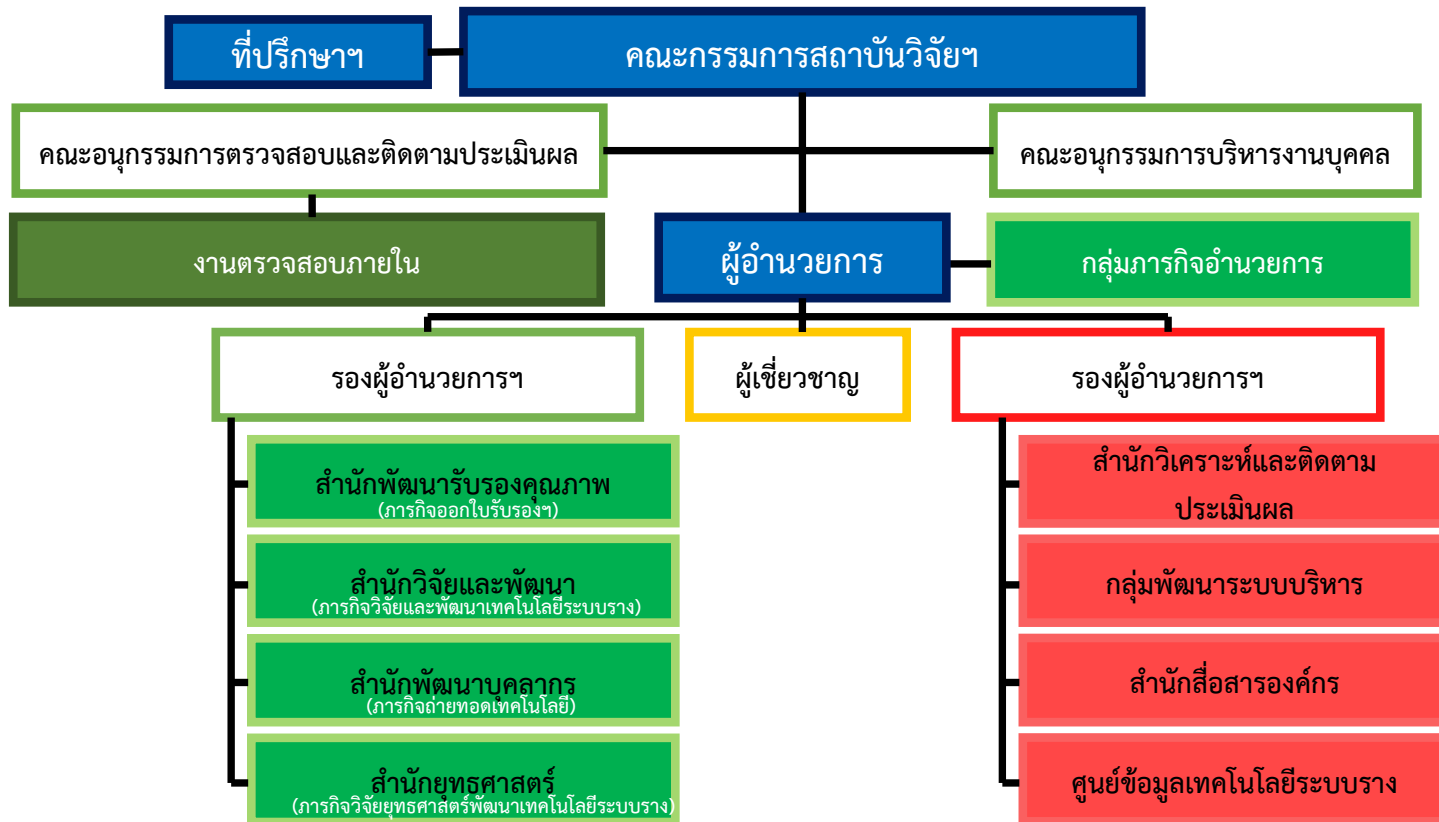
ภารกิจออกใบรับรอง (มาตรฐาน)

กรมร่างฯ
มาตรฐานระบบราง

ออกประกาศให้สถาบันฯ ออกใบรับรองมาตรฐานแต่ละด้านให้ผู้ประกอบการที่ผ่านการตรวจสอบแต่ละด้านจากหน่วยสนับสนุนที่กำหนด



แนวทางการดำเนินการของสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (ต่อ) : โครงสร้างสถาบันฯ



(ร่าง) อำนาจหน้าที่ของสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี

3.1 สำรวจ ศึกษา วิเคราะห์ และประเมินความต้องการด้านเทคโนโลยีระบบราง เพื่อเสนอแนะนโยบายและแผนในการกำหนดทิศทางการวิจัย การพัฒนาบุคลากร การพัฒนาระบบการทดสอบและการทดลอง และกลไกการถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านระบบราง

3.2 วิจัย พัฒนา ส่งเสริม และสนับสนุน และประสานงานกับหน่วยต่าง ๆ ในด้านการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางเพื่อให้งานวิจัยเป็นไปตามความต้องการของประเทศและสามารถนำไปใช้งานได้จริง

3.3 เป็นตัวกลางในการประสานงานกับองค์กรในประเทศและต่างประเทศในด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยีและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เพื่อรับ แลกเปลี่ยน และร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อในการบริหารจัดการการถ่ายทอดเทคโนโลยีไปสู่ภาคอุตสาหกรรม

3.4 รวบรวมและจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านงานวิจัยเทคโนโลยีระบบราง

3.5 ส่งเสริม สนับสนุน และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิจัยและเพื่อพัฒนาระบบการทดสอบและทดลองเพื่อรับรองมาตรฐานและประเมินคุณภาพ (Certificate)

3.6 ส่งเสริม สนับสนุนและร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ในการพัฒนาบุคลากรในด้านระบบราง เช่นการฝึกอบรมบุคลากรเจ้าหน้าที่ของรัฐ และสร้างศูนย์ฝึกอบรม (Training Center) ด้านระบบราง เพื่อรองรับการออกใบอนุญาตให้กับบุคลากรด้านการขนส่งทางราง โดยให้มีการบริหารจัดการและบูรณาการทรัพยากรและบุคลากรด้านระบบรางจากแหล่งต่าง ๆ ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

3.7 เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการออกใบรับรองเพื่อประกอบการออกใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ด้านระบบราง

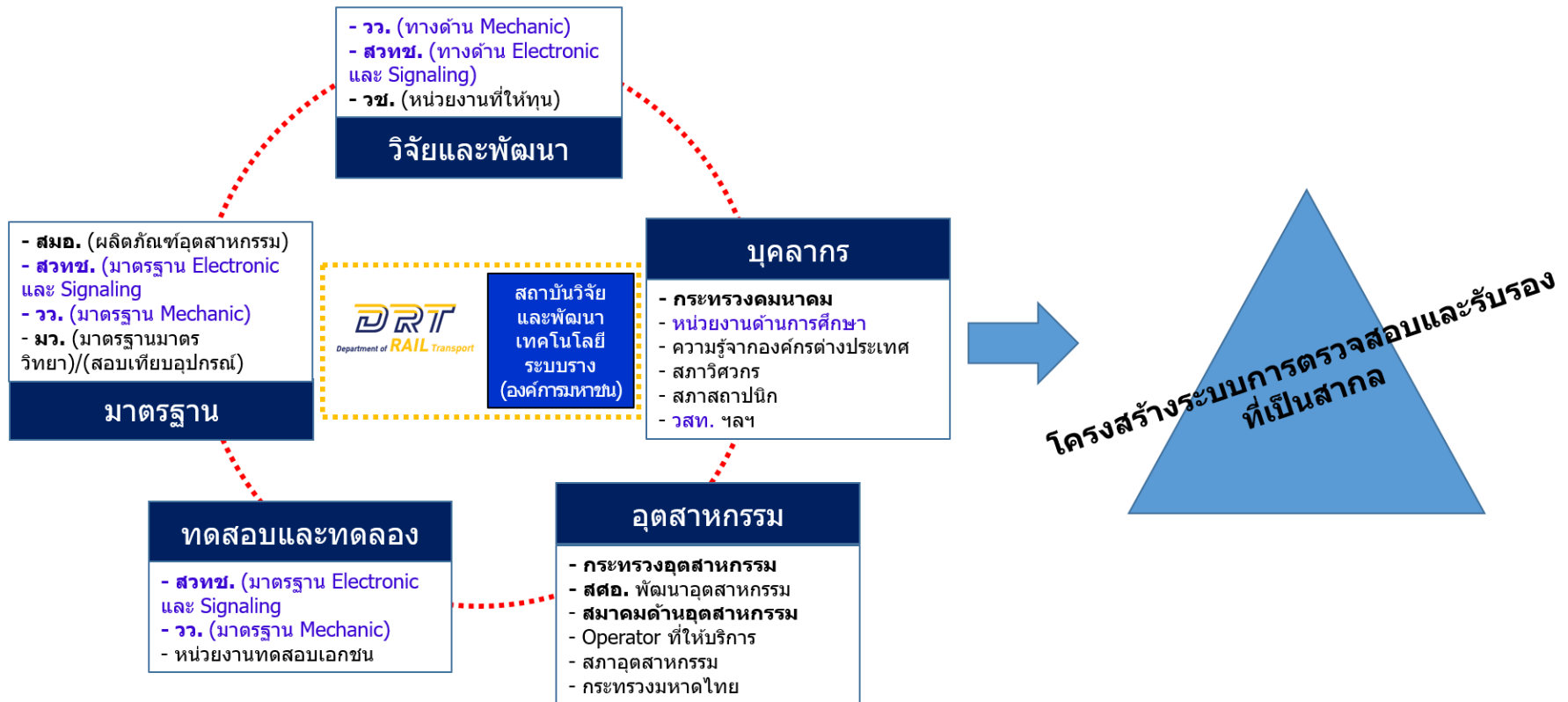
3.8 เสนอให้มีการพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง

3.9 ปฏิบัติการอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมายจากรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

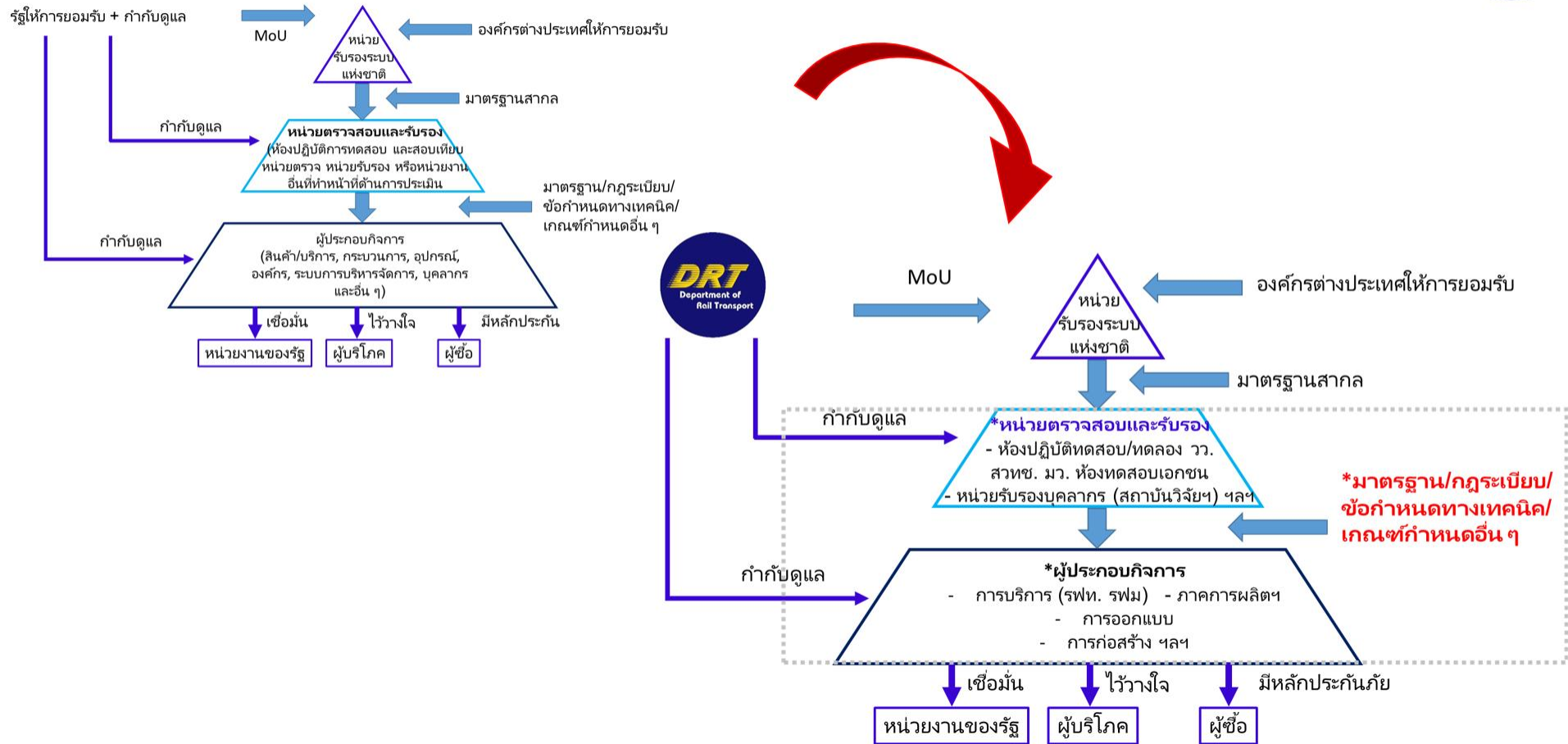


กรมการขนส่งทางราง
กระทรวงคมนาคม

กรรมการขนส่งทางรางในระบบวิจัยและพัฒนา



โครงสร้างการตรวจสอบและรับรองที่เป็นสากล



หน่วยงานตรวจสอบและรับรอง



*หน่วยตรวจสอบและรับรอง

- ห้องปฏิบัติการทดสอบ/ทดลอง วว.
- สวทช. มว. ห้องทดสอบเอกชน
- หน่วยรับรองบุคลากร (สถาบันวิจัยฯ) ฯลฯ

วว. ได้รับการรับรองมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพ ISO 17025
ได้รับการรับรองความสามารถทางห้องปฏิบัติการทดสอบระบบราง มอก. 17025
ได้รับเครื่องหมายรับรองห้องปฏิบัติการสากล (ILAC)

สวทช. (PTEC) ได้รับการรับรองมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพ ISO/IEC 17025
ได้รับการรับรองความสามารถทางห้องปฏิบัติการทดสอบ

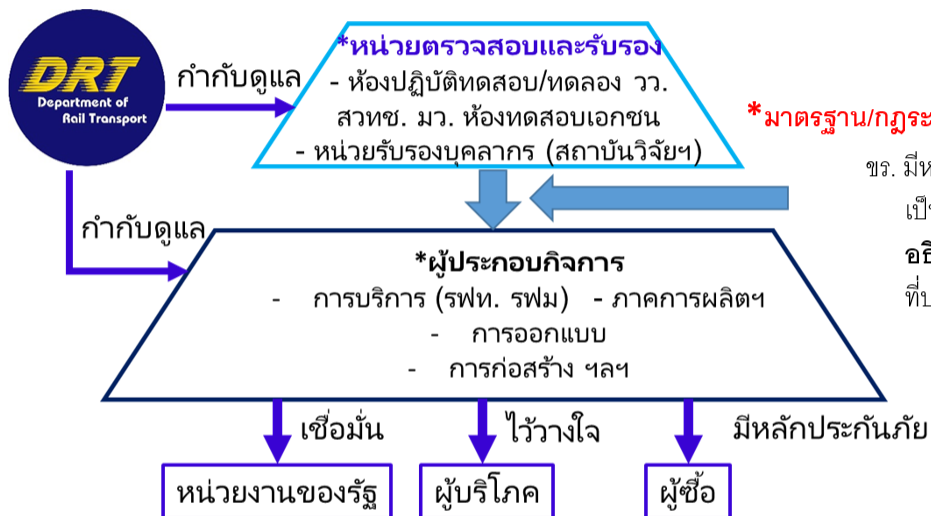
- EMC Testing
- Product Safety Testing
- Calibration
- Energy Testing

ISO/IEC17020 (inspection body)

มว. (NIMT) - กำหนดและรักษามาตรฐานการวัดแห่งชาติและทำหน้าที่เป็นผู้มีอำนาจสูงสุดในด้านมาตรวิทยา (วิทยาศาสตร์การวัด) ในประเทศไทย

- NIMT ให้บริการสอบเทียบกับหน่วยงานต่าง ๆ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ NIMT ปรับเทียบมาตรฐานการวัดผลของหน่วยงานอื่น

การจํามาตรฐาน กฎระเบียบ ข้อกำหนดทางเทคนิค เกณฑ์กำหนดอื่น ๆ



*มาตรฐาน/กฎระเบียบ/ข้อกำหนดทางเทคนิค/เกณฑ์กำหนดอื่น ๆ

ขร. มีหนังสือถึง คค. แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำมาตรฐานการขนส่งทางราง เป็นจำนวน 3 ครั้ง ครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2562 โดยมี อธิบดีกรมการขนส่งทางราง เป็นประธานฯ และมีองค์กรประกอบ ที่ประกอบด้วย ผู้ใช้งาน ผู้กำกับดูแล ผู้ผลิต และหน่วยงานวิชาการ

มีหน้าที่ดังนี้

1. ศึกษา พัฒนา จัดทำ ให้ความเห็น และพิจารณา ให้ความเห็นชอบมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐาน ระบบรถ และระบบการเดินรถขนส่งทางราง และมาตรฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง เพื่อลดอุบัติเหตุและ เพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งทางราง
2. ศึกษา พัฒนา จัดทำ ให้ความเห็น และพิจารณา ให้ความเห็นชอบมาตรฐานบุคลากรและผู้ประจำหน้าที่ด้านการขนส่งทางราง
3. จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อจัดทำมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐาน ระบบรถ และระบบการเดินรถขนส่งทางราง และมาตรฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง
4. เชิญเจ้าหน้าที่ บุคคล หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาชี้แจงให้ข้อเท็จจริง ความเห็นหรือคำแนะนำทางวิชาการ หรือเรียกเอกสารหรือหลักฐาน ที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
5. รายงานผลการดำเนินงานต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภายในประเทศด้านการพัฒนาระบบราง

- ❖ ข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการด้านการส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบราง ระหว่าง ขร. และสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.)
- ❖ ข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง ขร.และสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)
- ❖ บันทึกความร่วมมือด้านวิชาการวิชาชีพวิศวกรรม ระหว่าง ขร. มหาวิทยาลัยนเรศวร มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์
- ❖ ข้อตกลงความร่วมมือด้านการพัฒนาวิศวกรรมระบบราง ระหว่าง ขร. และ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่
- ❖ ข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ ระหว่าง ขร. และมหาวิทยาลัยมหิดล



สถานะ :

- ขร. อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมลงนามในความ
ร่วมมือระหว่าง ขร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในวัน
พฤหัสบดีที่ 13 กุมภาพันธ์ 2563 เวลา 09.30-
11.30 น. ณ โรงแรมพูลแมน คิงพาวเวอร์ ถนนราช
ปรารภ โดยเรียนเชิญ รวค. เป็นประธานในพิธีลงนาม

เตรียมจัดงานพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ “พันธมิตรระบบราง สร้างสรรค์อุตสาหกรรมระบบรางไทย”

- โดยความร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ร่วมกับสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) หน่วยงานภาครัฐ สถาบันการศึกษา และหน่วยงานด้านวิชาชีพ รวม 15 หน่วยงาน (ขร. วว. รฟม. รฟฟท. สวทช. วศ. สมอ. มน. ม.มหิดล มอ. มทส. มจร. มทร.อีสาน วสท. สอท.)



ข้อมูลศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรระบบราง รฟม.

สถานที่ตั้ง



ศูนย์ซ่อมบำรุงคลองบางไฟ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม



ห้องฝึกอบรมภาคทฤษฎี แบ่งออกเป็น Training room 1 -4



แบบจำลองประตูจัดเก็บค่าโดยสาร



ห้องจำลองการขับรถไฟและอุปกรณ์จำลองระบบการขับรถไฟ



แบบจำลองประตูกันชนขบวนรถ



กรมการขนส่งทางราง
กระทรวงคมนาคม

นโยบาย Thai First : ไทยทำ ไทยใช้ คนไทยต้องได้ก่อน

