

รายงานผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลง
ประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจของ รฟม.
ประจำปีงบประมาณ 2566

1. การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ (ร้อยละ 15)

ตัวชี้วัดที่ 1.1 การดำเนินงานศึกษาโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ และโครงการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองหลักอื่นๆ ประกอบด้วย

- 1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)
- 2) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง
- 3) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี
- 4) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคูมั่งครองและพัฒนาอาชีพบ้านนาวิสัย

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
1.1 การดำเนินงานศึกษาโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ และโครงการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองหลักอื่นๆ	ระดับ	5	ผลลัพธ์ของโครงการไม่เป็นไปตามที่กำหนด	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 1 โครงการ	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 2 โครงการ	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 3 โครงการ	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 4 โครงการ	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 4 โครงการ (5.0000)

หมายเหตุ : คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 8/2566 เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2566 ได้มีมติเห็นชอบคำขอปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงตัวชี้วัดตามบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจของ รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2566 ในการนี้ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ คค0208/7543 ลงวันที่ 26 กันยายน 2566 ให้ความเห็นชอบคำขอปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงตัวชี้วัดตามบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ รฟม. เสนอ และนำเสนอไปยัง สคร. เรียบร้อยแล้ว

ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ 2566 รฟม. ดำเนินงานได้ตามผลลัพธ์ของโครงการที่กำหนดทั้ง 4 โครงการ กล่าวคือ มีความสำเร็จร้อยละ 100.00 เมื่อประเมินเทียบกับแผนปฏิบัติการ ฉบับปรับปรุงล่าสุดที่คณะกรรมการ รฟม. มีมติเห็นชอบในคราวประชุมครั้งที่ 6/2566 เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2566 โดยมีรายละเอียดการดำเนินงานในแต่ละโครงการ ดังนี้

1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)

ประเมินเทียบแผนปฏิบัติการฉบับปรับปรุงล่าสุดที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเห็นชอบในคราวประชุมครั้งที่ 6/2566 เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2566 (เอกสารแนบ ตขว.1.1-1-01) โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการ และผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ดังนี้

■ ผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการ

ดำเนินงานได้ตามผลลัพธ์ที่กำหนดทั้ง 3 ผลลัพธ์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ผลลัพธ์	ผลการดำเนินงาน
1.1) งานศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ) : จัดทำรายงานการวิเคราะห์การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (รายงาน PPP) + Market Sounding แล้วเสร็จ ภายในเดือนพฤศจิกายน 2565	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 ทั้งนี้ รฟม. ได้มีประกาศเรื่องการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนเพื่อประกอบการพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (รายงาน PPP) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) โดยได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นเมื่อวันที่ 8 - 25 พฤศจิกายน 2565 (เอกสารแนบ ตขว.1.1-1-02) และที่ปรึกษา BRLC ได้ดำเนินการศึกษาทบทวนโครงการตามสัญญาจ้างช่วงที่ 1 แล้วเสร็จ โดยได้นำส่งรายงาน PPP เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 เรียบร้อยแล้ว (เอกสารแนบ ตขว.1.1-1-03)

ผลลัพธ์	ผลการดำเนินงาน
1.2) นำเสนอคณะทำงานตามมาตรา 26 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล (คทง.ม.26)/ คณะกรรมการ รฟม. (คกก.รฟม.) เห็นชอบรูปแบบการลงทุน แล้วเสร็จภายใน เดือนมิถุนายน 2566	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จ 100.00 ทั้งนี้ คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 5/2566 เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2566 ได้มีมติเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงาน PPP โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาอี (บีงกุ่ม) และอนุมัติให้ รฟม. เสนอ คค. สคร. คกก.นโยบาย PPP และ ครม. เพื่อพิจารณาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 เรียบร้อยแล้ว (เอกสารแนบ ตชว.1.1-1-04)
1.3) นำเสนอกระทรวงคมนาคม (คค.)/ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)/ คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คกก.นโยบาย PPP)/ คณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบรูปแบบการลงทุน แล้วเสร็จ ร้อยละ 30.00 ในเดือนกันยายน 2566	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 30.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 ทั้งนี้ รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม007/1419 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2566 นำเสนอ คค. เพื่อพิจารณาเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงาน PPP โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาอี (บีงกุ่ม) ตลอดจนอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง (เอกสารแนบ ตชว.1.1-1-05) ต่อมารัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) ได้มีข้อสั่งการ เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2566 ตามท้ายหนังสือด่วนที่สุดที่ คค0208/กยผ598 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2566 ให้ รฟม. เสนอ คค. พิจารณาขอความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนพร้อมกับรายงาน PPP โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลฯ อีกครั้ง เมื่อมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ครม. ชุดใหม่ (เอกสารแนบ ตชว.1.1-1-06) ซึ่ง รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม007/2258 ลงวันที่ 14 กันยายน 2566 เสนอ คค. ขอความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ ตามสั่งการของ รวค. เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของ คค. (เอกสารแนบ ตชว.1.1-1-07)

■ ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาอี (บีงกุ่ม) : ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ดำเนินการได้ร้อยละ 13.53 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 (เอกสารแนบ ตชว.1.1-1-08) ทั้งนี้ ทุกกิจกรรมสามารถดำเนินงานได้ตามแผน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) งานศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดย รฟม. ได้มีประกาศเรื่อง การรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนเพื่อประกอบการพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (รายงาน PPP) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาอี (บีงกุ่ม) โดยได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นเมื่อวันที่ 8 - 25 พฤศจิกายน 2565 และที่ปรึกษา BRLC ได้ดำเนินการศึกษาทบทวนโครงการตามสัญญาจ้างช่วงที่ 1 แล้วเสร็จ โดยที่ปรึกษา BRLC ได้จัดส่งรายงาน PPP เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 เรียบร้อยแล้ว

(2) นำเสนอ คทง.ม.26/ คกก.รฟม./ คค./ สคร./ คกก.นโยบาย PPP/ ครม. เห็นชอบรูปแบบการลงทุนฯ : ดำเนินการได้ร้อยละ 51.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(2.1) นำเสนอ คทง.ม.26/ คกก.รฟม. เห็นชอบรูปแบบการลงทุนฯ : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยคณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 5/2566 เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2566 ได้มีมติเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงาน PPP โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาอี (บีงกุ่ม) และอนุมัติให้ รฟม. เสนอ คค. สคร. คกก.นโยบาย PPP และ ครม. เพื่อพิจารณาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562

(2.2) นำเสนอ คค./ สคร./ คกก.นโยบาย PPP/ ครม. เห็นชอบรูปแบบการลงทุน : ดำเนินการได้ร้อยละ 30.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดย รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม007/1419 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2566 เสนอ คค. เพื่อพิจารณาเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงาน PPP โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสาลา ตลอดจนอนุมัติ ให้ รฟม. ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ต่อมา รวค. ได้มีข้อสั่งการเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2566 ตามทำนองหนังสือด่วนที่สุดที่ คค0208/กยผ598 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2566 ให้ รฟม. เสนอ คค. พิจารณาขอความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนพร้อมกับรายงาน PPP โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสาลา อีกครั้ง เมื่อมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ครม. ชุดใหม่ ซึ่ง รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม007/2258 ลงวันที่ 14 กันยายน 2566 เสนอ คค. ขอความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ ตามสั่งการของ รวค. เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของ คค.

2) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้างแมกกลอง

ประเมินเทียบแผนปฏิบัติการฉบับปรับปรุงล่าสุดที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเห็นชอบในคราวประชุมครั้งที่ 6/2566 เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2566 (เอกสารแนบ ตชว.1.1-2-01) โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการ และผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ดังนี้

■ ผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการ

ดำเนินงานได้ตามผลลัพธ์ที่กำหนดทั้ง 2 ผลลัพธ์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ผลลัพธ์	ผลการดำเนินงาน
2.1) งานคัดเลือกที่ปรึกษาศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมและปรับปรุงแบบ : จัดจ้างที่ปรึกษา/ลงนามสัญญา แล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน 2565	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 ทั้งนี้ รฟม. ได้ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษา FSPKT2 เพื่อศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ปรับปรุงแบบ โครงการฯ และส่วนต่อขยาย ไปท่าฉัตรไชย เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2565 โดย รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม 007/2609 ลงวันที่ 12 ตุลาคม 2565 แจ้งที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงาน ตั้งแต่วันที่ 17 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป เรียบร้อยแล้ว (เอกสารแนบ ตชว.1.1-2-02)
2.2) งานศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมและปรับปรุงแบบ : ■ ศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม/ปรับปรุงแบบ แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน 2566	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 ทั้งนี้ รฟม. ได้ร่วมกับกลุ่มที่ปรึกษา FSPKT2 ศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม/ปรับปรุงแบบฯ แล้วเสร็จ และกลุ่มที่ปรึกษา FSPKT2 ได้จัดส่งผลการศึกษาทบทวนฯ ให้ รฟม. เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2566 เรียบร้อยแล้ว (เอกสารแนบ ตชว.1.1-2-03)
■ คณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบผลการศึกษาดำเนินโครงการตามข้อสั่งการของ คค. ให้สอดคล้องกับการจัดงาน Specialised Expo 2028/คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เพื่อทราบ (ในประเด็นเรื่องการออกแบบระบบราง Autonomous Rail Rapid Transit (ART) การขยายเส้นทางถึงสถานีท่าฉัตรไชย และการปรับโครงสร้างเป็นระดับดินตลอดทั้งโครงการ) ภายในเดือนพฤษภาคม 2566	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 ทั้งนี้คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566 ได้พิจารณาการดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตตามนโยบายและข้อสั่งการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) โดยมีข้อสรุปว่า เห็นควรดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต โดยใช้ระบบ EBRT ในระยะแรกไปก่อน ซึ่งมีรูปแบบเป็นการให้รถ EBRT สัญจรในช่องจราจรที่ให้สิทธิพิเศษกับรถ EBRT (Priority Lane) ร่วมไปกับการจราจรปกติ (Shared Lane) และหากมีปริมาณผู้โดยสารมากขึ้นและเพียงพอสำหรับเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Tram) จึงค่อยดำเนินการในระยะต่อไป นอกจากนี้ ได้มีประเด็นหารือเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของ รฟม. ในการดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดภูเก็ต โดยจะใช้ระบบ EBRT ในระยะแรก และมีมติให้ รฟม. เร่งรัดนำเสนอสรุป

ผลลัพธ์	ผลการดำเนินงาน
	ผลการศึกษารูปแบบระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) โดยเร็วต่อไป (เอกสารแนบ ตชว.1.1-2-04) ทั้งนี้ รฟม. ได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ รฟม007/575 ลงวันที่ 3 มีนาคม 2566 ขอความอนุเคราะห์ สนข. เพื่อบรรจุระเบียบวาระในการประชุม คจร. ครั้งที่ 1/2566 ตามข้อสั่งเกตของคณะกรรมการ รฟม. เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างจัดเตรียมการประชุมฯ ดังกล่าว (เอกสารแนบ ตชว.1.1-2-05)

■ ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง : ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ดำเนินการได้ร้อยละ 24.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 (เอกสารแนบ ตชว.1.1-2-06) ทั้งนี้ ทุกกิจกรรมสามารถดำเนินงานได้ตามแผน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) นำเสนอ คกก.ม.26/ คกก.รฟม./ คค./ สคร./ คกก.นโยบาย PPP/ คค./ ครม. เห็นชอบรูปแบบการลงทุนฯ : ดำเนินการได้ร้อยละ 20.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดย รฟม. อยู่ระหว่างพิจารณาดำเนินการตามข้อสั่งการที่ได้รับมอบหมายจาก รวค. ในคราวตรวจราชการในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 2-3 ธันวาคม 2565 ที่ให้ รฟม. เร่งรัดดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดภูเก็ตโดยพิจารณาปรับรูปแบบการดำเนินโครงการด้วยการแบ่งการดำเนินงานเป็นระยะ โดยระยะแรกเสนอให้นำรถ EV Bus (EBRT) มาใช้วิ่งไปก่อน โดยวิ่งในช่องทางเดินรถแยกจากรถยนต์ทั่วไป พร้อมทั้งนำระบบเทคโนโลยี AI มาใช้เพื่อควบคุมการจัดการเดินรถและบริหารจัดการจราจรและประเมินความพึงพอใจ และตรวจสอบปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการเพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณารูปแบบการดำเนินโครงการในระยะต่อไป ทั้งนี้ ให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2567 โดยหากได้ผลสิ้นสุดเป็นประการใด รฟม. จะดำเนินการปรับปรุงรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของ รวค. และนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป

(2) งานคัดเลือกที่ปรึกษาฯ ศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ปรับปรุงแบบฯ : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(2.1) จัดจ้างที่ปรึกษา/ ลงนามสัญญา : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดย รฟม. ได้ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ปรับปรุงแบบ โครงการฯ และส่วนต่อขยายไปท่าฉัตรไชย เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2565 โดย รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม 007/2609 ลงวันที่ 12 ตุลาคม 2565 แจ้งที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงาน ตั้งแต่วันที่ 17 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป เรียบร้อยแล้ว

(3) งานศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ปรับปรุงแบบฯ : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(3.1) ศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม/ ปรับปรุงแบบฯ : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยกลุ่มที่ปรึกษา FSPKT2 ได้ดำเนินการศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม/ ปรับปรุงแบบฯ แล้วเสร็จ และได้จัดส่งผลการศึกษาทบทวนฯ ให้ รฟม. เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2566 เรียบร้อยแล้ว

(3.2) เสนอ คกก.รฟม. เห็นชอบผลการศึกษาตามแนวทางการดำเนินโครงการตามข้อสั่งการของ คค. ให้สอดคล้องกับการจัดงาน Specialised Expo 2028/ คจร. เพื่อทราบ (ในประเด็นเรื่อง ART + ขยายเส้นทางถึงสถานีท่าฉัตรไชย + ปรับโครงสร้างเป็นระดับดินตลอดทั้งโครงการ) : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยคณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566 ได้พิจารณาการดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต

ตามนโยบายและข้อสั่งการของ รวค. โดยมีข้อสรุปว่า เห็นควรดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต โดยใช้ระบบ EBRT ในระยะแรกไปก่อน ซึ่งมีรูปแบบเป็นการให้รถ EBRT สัญจรในช่องจราจรที่ให้สิทธิพิเศษกับรถ EBRT (Priority Lane) ร่วมไปกับการจราจรปกติ (Shared Lane) และหากมีปริมาณผู้โดยสารมากขึ้นและเพียงพอสำหรับเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Tram) จึงค่อยดำเนินการในระยะต่อไป นอกจากนี้ ได้มีประเด็นหารือเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของ รฟม. ในการดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดภูเก็ต โดยจะใช้ระบบ EBRT ในระยะแรก และมีมติให้ รฟม. เรงรัดนำเสนอสรุปผลการศึกษารูปแบบระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ให้ สนข. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครร. โดยเร็วต่อไป ทั้งนี้ รฟม. ได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ รพม007/575 ลงวันที่ 3 มีนาคม 2566 ขอความอนุเคราะห์ สนข. เพื่อบรรจุระเบียบวาระในการประชุม ครร. ครั้งที่ 1/2566 ตามข้อสั่งการของคณะกรรมการ รฟม. เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างจัดเตรียมการประชุมฯ ดังกล่าว

(4) การดำเนินโครงการด้วยระบบ EV Bus ตามนโยบายและข้อสั่งการของ คค. : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(4.1) หารือร่วมกับกรมทางหลวง (ทล.) เพื่อออกแบบรูปแบบโครงการ : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- รฟม. กลุ่มที่ปรึกษา FSPKT2 และ ทล. ได้ประชุมร่วมกันเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2565 และวันที่ 12 มกราคม 2566 เพื่อหารือแนวทางการออกแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1ฯ และส่วนต่อขยายฯ ตามข้อสั่งการของ รวค. ซึ่ง ทล. ขอให้ รฟม. และกลุ่มที่ปรึกษา FSPKT2 จัดเตรียมข้อมูลรายละเอียดการออกแบบแนวเส้นทางโครงการและรายละเอียดจุดตัดทางแยกตามแนวเส้นทางโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทล. เพิ่มเติม ก่อนใช้ข้อมูลดังกล่าวประกอบการประชุมหารือร่วมกับ ทล. ต่อไป

- รฟม. กลุ่มที่ปรึกษา FSPKT2 และ ทล. ได้ประชุมร่วมกันเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2566 เพื่อพิจารณาแนวทางการออกแบบรูปแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดภูเก็ตโดยใช้ระบบ EBRT ในระยะแรก เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี 2567 โดยมีความเห็นร่วมกันโดยสรุปว่า การดำเนินโครงการโดยใช้ช่องทางสัญจรร่วมกับการจราจร (Shared Lane) ในช่องทางซ้ายและปรับปรุงพื้นผิวให้เป็นช่องจราจรที่ให้สิทธิพิเศษกับรถ EBRT (Priority Lane) เป็นทางเลือกที่มีความเหมาะสมที่สุด สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามแผนการเปิดให้บริการในปี 2567 เนื่องจากปรับปรุงลักษณะทางกายภาพเพียงเล็กน้อย ไม่มีผลต่อจุดตัดจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบันและไม่มีผลกระทบต่อประชาชนในการจัดหาที่ดินเพื่อดำเนินโครงการ

(4.2) เสนอ ครร. เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการ EV Bus ในระยะแรก : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- รฟม. ได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ รพม007/575 ลงวันที่ 3 มีนาคม 2566 ขอความอนุเคราะห์ สนข. เพื่อบรรจุระเบียบวาระในการประชุม ครร. ครั้งที่ 1/2566 ตามข้อสั่งการของคณะกรรมการ รฟม. เสร็จเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างจัดเตรียมการประชุมฯ ดังกล่าว

- คค. รฟม. กลุ่มที่ปรึกษา FSPKT2 ทล. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ประชุมร่วมกันเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2566 เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนในภูมิภาค โดยที่ประชุมมีมติมอบหมาย สนข. เป็นหน่วยงานหลักเชิงบูรณาการขนส่งทางบก (ขบ.) และ รฟม. หารือเพื่อพิจารณาแนวทางที่จะขอหารือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) เกี่ยวกับการกำหนดรูปแบบการดำเนินโครงการ และกำหนดการประชุมหารือด้านเทคนิคในวันที่ 9 พฤษภาคม 2566 โดยมอบหมายให้ รฟม. ดำเนินการออกแบบ EBRT ในรูปแบบทางเฉพาะ กรณีเดินรถบนเกาะกลางและข้อจำกัดทางเทคนิคที่จะต้องบูรณาการการทำงานร่วมกัน

- คค. รฟม. กลุ่มที่ปรึกษา FSPKT2 ทล. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ประชุมร่วมกันเมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2566 เพื่อประชุมหารือด้านเทคนิคโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต โดยที่ประชุมได้มอบหมายให้ รฟม. ทบทวนการออกแบบแนวเส้นทางโครงการของระบบ ART และ EBRT ให้เป็นรูปแบบเขตทางเฉพาะ (Dedicated Lane) โดยใช้เกาะกลางของถนน ทล. และในช่วงที่มีเขตทางแคบให้พิจารณาลดความกว้างของช่องจราจรเพื่อให้ช่องจราจรไว้จำนวนเท่าเดิม โดยไม่ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม รวมถึงให้พิจารณาการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่เขตเมืองและเปรียบเทียบต้นทุนการดำเนินโครงการแต่ละระบบเพื่อเป็นทางเลือกในการดำเนินโครงการ

- รฟม. สนข. และ ขบ. ได้ประชุมร่วมกันเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2566 เพื่อหารือประเด็นที่จะขอหารือ สคก. เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ที่จะต้องมีทางวิ่งร่วมไปกับการจราจรปกติ (Shared Lane) บางส่วน ซึ่งที่ประชุมได้มอบหมายให้ รฟม. จัดส่งร่างหนังสือที่จะเสนอ สคก. ให้ สนข. เพื่อจะได้ประสานส่งให้ ขบ. และ ทล. ร่วมพิจารณาให้ความเห็นก่อนเสนอ สคก. พิจารณาต่อไป ทั้งนี้ รฟม. ได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ รฟม007/1542 ลงวันที่ 22 มิถุนายน 2566 ถึง สนข. เพื่อจัดส่งร่างหนังสือถึง สคก. แล้ว

- คค. รฟม. กลุ่มที่ปรึกษา FSPKT2 ทล. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ประชุมร่วมกันเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2566 เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต โดยที่ประชุมได้มอบหมายให้ รฟม. ทบทวนการออกแบบแนวเส้นทางที่เป็นจุดวิกฤติ (Critical) โดยเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียของการออกแบบพร้อมทั้งประสานหน่วยงานเจ้าของพื้นที่และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินงานเปรียบเทียบการออกแบบ Tram ล้อเหล็ก กับ ART ล้อยาง การบริหารจัดการจราจรในเขตเมือง และการประยุกต์ใช้แนวทางการบริหารจัดการจราจรในต่างประเทศ และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอข้อมูลดังกล่าวในการประชุมครั้งต่อไป

(4.3) นำส่งข้อมูลการออกแบบให้ ทล. ก่อสร้างโครงการเพื่อรองรับระบบ EV Bus : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดย รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม007/838 ลงวันที่ 31 มีนาคม 2566 นำส่งแบบเบื้องต้นสถานีและประมาณการค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง และส่วนต่อขยายไปท่าฉัตรไชย โดยใช้ระบบ EBRT ให้ ทล. พิจารณา ตามผลการประชุมเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2566 แล้ว

3) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี

ประเมินเทียบแผนปฏิบัติการฉบับปรับปรุงล่าสุดที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเห็นชอบในคราวประชุมครั้งที่ 6/2566 เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2566 (เอกสารแนบ ตขว.1.1-3-01) โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการ และผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ดังนี้

■ ผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการ

ดำเนินงานได้ตามผลลัพธ์ที่กำหนดทั้ง 2 ผลลัพธ์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ผลลัพธ์	ผลการดำเนินงาน
3.1) ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาคำแนะนำแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2565	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 ทั้งนี้ รฟม. ได้ร่วมกับกลุ่มที่ปรึกษา CMTR ดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสมของรูปแบบการดำเนินงานที่เหมาะสม โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดงฯ และดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อผลการเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมฯ ณ จังหวัดเชียงใหม่ โดยที่ปรึกษา CMTR ได้จัดส่งรายงานผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมฯ และรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น/การมีส่วนร่วมของประชาชน เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2565 เรียบร้อยแล้ว (เอกสารแนบ ตขว.1.1-3-02)

ผลลัพธ์	ผลการดำเนินงาน
3.2) คณะกรรมการ รฟม. รับทราบ/ คค. พิจารณา รูปแบบ/ ปรับปรุงรูปแบบโครงการและรายงาน PPP แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน 2566	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จ ร้อยละ 100.00 ทั้งนี้ คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2566 ได้มีมติรับทราบผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงาน โครงการที่เหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดงฯ โดย รฟม. ได้นำเสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมฯ ต่อ คค. เพื่อพิจารณาและสั่งการตามความเห็นสมควร เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2566 เรียบร้อยแล้ว (เอกสารแนบ ตชว.1.1-3-03)

■ ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์-แยกแม่เหียะสามัคคี :
ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ดำเนินการได้ร้อยละ 13.25 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 (เอกสารแนบ ตชว.1.1-3-04)
ทั้งนี้ ทุกกิจกรรมสามารถดำเนินงานได้ตามแผน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) นำเสนอ คกก.รฟม./ คค./ สคร./ คกก.PPP/ คค./ ครม. พิจารณาเห็นชอบรูปแบบการลงทุนฯ : ดำเนินการได้
ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1.1) ศึกษาแนวทางการดำเนินโครงการเพิ่มเติม/ เสนอขอความเห็นชอบฯ :

ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการศึกษาคความเหมาะสมของรูปแบบการดำเนินงานที่เหมาะสม : ดำเนินการได้ร้อยละ
100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดย รฟม. และกลุ่มที่ปรึกษา CMTR ได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็น
ของประชาชนต่อผลการเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัด
เชียงใหม่ สายสีแดงฯ ณ จังหวัดเชียงใหม่ และที่ปรึกษา CMTR ได้จัดส่งรายงานการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบ
เทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมสำหรับโครงการ และรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น/การมีส่วนร่วมของประชาชน
เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2565 เรียบร้อยแล้ว

(1.2) เสนอ คกก.รฟม. รับทราบ/ เสนอ คค. พิจารณารูปแบบโครงการที่เหมาะสม : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00
ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยคณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2566
ได้มีมติรับทราบผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชน
จังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดงฯ ทั้งนี้ รฟม. ได้นำเสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมฯ ต่อ คค.
เพื่อพิจารณาและสั่งการตามความเห็นสมควรเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2566 เรียบร้อยแล้ว ต่อมา รฟม. ได้เข้าร่วมประชุมหารือเรื่อง
แนวทางการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนภูมิภาค (ภูเก็ต เชียงใหม่ นครราชสีมา) และแนวทางการดำเนินโครงการระบบ
ขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตโดยใช้ระบบ EBRT เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2566 โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม (ปกค.)
เป็นประธานฯ โดยที่ประชุมได้มอบหมายให้ รฟม. หารือกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) เพื่อขอความชัดเจน
เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในการดำเนินโครงการด้วยระบบ EBRT ซึ่งจะต้องมีทางวิ่งร่วมไปกับการจราจรปกติ (Shared Lane) บางส่วน
เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชนภูมิภาคต่อไป ในการนี้ รฟม. ได้เข้าร่วมประชุมหารือกับสำนักงาน
นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2566 เพื่อหารือประเด็น
ที่จะขอหารือ สคก. ตามคำสั่งการของ ปกค. ดังกล่าวข้างต้น ซึ่งที่ประชุมได้มอบหมายให้ รฟม. จัดส่งร่างหนังสือที่จะเสนอ สคก.
ให้ สนข. เพื่อจะได้ประสานส่งให้ ขบ. และกรมทางหลวงร่วมพิจารณาให้ความเห็นก่อนเสนอ สคก. พิจารณาต่อไป ทั้งนี้
รฟม. ได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ รฟม007/1542 ลงวันที่ 22 มิถุนายน 2566 ถึง สนข. เพื่อจัดส่งร่างหนังสือถึง สคก. เรียบร้อยแล้ว

4) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน-สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ ประเมินเทียบแผนปฏิบัติการฉบับปรับปรุงล่าสุดที่คณะกรรมการ รพม. ได้มีมติเห็นชอบในคราวประชุมครั้งที่ 6/2566 เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2566 (เอกสารแนบ ตชว.1.1-4-01) โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการและผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ดังนี้

■ ผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการ

ดำเนินงานได้ตามผลลัพธ์ที่กำหนดทั้ง 2 ผลลัพธ์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ผลลัพธ์	ผลการดำเนินงาน
4.1) ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ ภายในเดือนธันวาคม 2565	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 ทั้งนี้ รพม. ได้ร่วมกับกลุ่มที่ปรึกษา NMGC ดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสมของรูปแบบการดำเนินงานที่เหมาะสม โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียวฯ และดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อผลการเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมฯ ณ จังหวัดนครราชสีมา โดยที่ปรึกษา NMGC ได้จัดส่งรายงานผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมฯ และรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น/การมีส่วนร่วมของประชาชน เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2565 เรียบร้อยแล้ว (เอกสารแนบ ตชว.1.1-4-02)
4.2) คณะกรรมการ รพม. รับทราบ/ คค. พิจารณา รูปแบบ/ ปรับปรุงรูปแบบโครงการและรายงาน PPP แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน 2566	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 ทั้งนี้ คณะกรรมการ รพม. ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2566 ได้มีมติรับทราบผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียวฯ โดย รพม. ได้นำเสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมฯ ต่อ คค. เพื่อพิจารณาและสั่งการตามที่เห็นสมควร เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2566 เรียบร้อยแล้ว (เอกสารแนบ ตชว.1.1-4-03)

■ ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน-สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพ บ้านนารีสวัสดิ์ : ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ดำเนินการได้ร้อยละ 13.25 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 (เอกสารแนบ ตชว.1.1-4-04) ทั้งนี้ ทุกกิจกรรมสามารถดำเนินงานได้ตามแผน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) นำเสนอ คกก.รพม./ คค./ สคร./ คกก.PPP/ คค./ ครม. พิจารณาเห็นชอบรูปแบบการลงทุนฯ : ดำเนินการได้ ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1.1) ศึกษาแนวทางการดำเนินโครงการเพิ่มเติม/ เสนอขอความเห็นชอบฯ :

ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบการดำเนินงานที่เหมาะสม : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดย รพม. และกลุ่มที่ปรึกษา NMGC ได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อผลการเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียวฯ ณ จังหวัดนครราชสีมา และที่ปรึกษา NMGC ได้จัดส่งรายงานการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือก ระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมสำหรับโครงการ และรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น/การมีส่วนร่วมของประชาชน เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2565 เรียบร้อยแล้ว

(1.2) เสนอ คกก.รฟม. รับทราบ/ เสนอ คค. พิจารณารูปแบบโครงการที่เหมาะสม : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยคณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2566 ได้มีมติรับทราบผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียวฯ ทั้งนี้ รฟม. ได้นำเสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมฯ ต่อ คค. เพื่อพิจารณาและสั่งการตามสมควรเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2566 เรียบร้อยแล้ว

ต่อมา รฟม. ได้เข้าร่วมประชุมหารือเรื่องแนวทางการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนภูมิภาค (ภูเก็ต เชียงใหม่ นครราชสีมา) และแนวทางการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตโดยใช้ระบบ EBRT เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2566 โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานฯ โดยที่ประชุมได้มอบหมายให้ รฟม. หารือกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) เพื่อขอความชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในการดำเนินโครงการด้วยระบบ EBRT ซึ่งจะต้องมีทางวิ่งร่วมไปกับการจราจรปกติ (Shared Lane) บางส่วน เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชนภูมิภาคต่อไป ในการนี้ รฟม. ได้เข้าร่วมประชุมหารือกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2566 เพื่อหารือประเด็นที่จะขอหารือ สคก. ซึ่งที่ประชุมได้มอบหมายให้ รฟม. จัดส่งร่างหนังสือที่จะนำเสนอ สคก. ให้ สนข. เพื่อจะได้ประสานส่งให้ ขบ. และกรมทางหลวงร่วมพิจารณาให้ความเห็นก่อนเสนอ สคก. พิจารณาต่อไป ทั้งนี้ รฟม. ได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ รฟม007/1542 ลงวันที่ 22 มิถุนายน 2566 ถึง สนข. เพื่อจัดส่งร่างหนังสือถึง สคก. เรียบร้อยแล้ว

สามารถดาวน์โหลดเอกสารแนบได้ที่

QR Code



หรือ URL : <https://shorturl.at/iorR4>

ตัวชี้วัดที่ 1.2 ความสามารถในการบริหารแผนลงทุน

ตัวชี้วัดที่ 1.2.1 ร้อยละของภาพรวมการเบิกจ่ายที่เกิดขึ้นจริง

ตัวชี้วัดที่ 1.2.2 ร้อยละความสามารถในการเบิกจ่ายตามแผน

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
1.2.1 ร้อยละของภาพรวมการเบิกจ่ายที่เกิดขึ้นจริง	ร้อยละ	2.5	80	85	90	95	100	100.00 (5.0000)
1.2.2 ร้อยละความสามารถในการเบิกจ่ายตามแผน	ร้อยละ	2.5	80	85	90	95	100	100.00 (5.0000)

ผลการดำเนินงาน

ตัวชี้วัดที่ 1.2.1 ร้อยละของภาพรวมการเบิกจ่ายที่เกิดขึ้นจริง

- คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2565 ได้มีมติเห็นชอบกรอบและงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ ประจำปีงบประมาณ 2566 โดย รฟม. ได้รับอนุมัติวงเงินดำเนินการ จำนวน 126,491.18 ล้านบาท และวงเงินเบิกจ่ายลงทุน จำนวน 14,254.10 ล้านบาท ([เอกสารแนบ ตชว.1.2.1-01](#))

- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ นร 1124/732 ลงวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2566 แจ้งอนุมัติการปรับปรุงงบลงทุนประจำปี 2566 ของ รฟม. โดยวงเงินเบิกจ่ายลงทุนเพิ่มขึ้นจาก 14,254.10 ล้านบาท เป็น 16,226.83 ล้านบาท ([เอกสารแนบ ตชว.1.2.1-02](#)) ในการนี้ รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม 009/614 ลงวันที่ 9 มีนาคม 2566 ถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) แจ้งการปรับปรุงงบลงทุนประจำปี 2566 ของ รฟม. พร้อมทั้งแผนเบิกจ่ายลงทุนรายเดือนประจำปี 2566 ที่นำข้อมูลเข้าระบบ GFMS-SOE ตามกรอบที่ สศช. อนุมัติและสรุปแผนเบิกจ่ายรายไตรมาสประจำปี 2566 โดยปรับยอดอนุมัติให้เบิกจ่ายของไตรมาสที่ปรับเปลี่ยนและไตรมาสที่เหลือของปีบัญชีเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2566 เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2566 ได้มีมติรับทราบแผนเบิกจ่ายรายไตรมาส ดังกล่าวแล้ว ในการนี้ รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม 009/752 ลงวันที่ 24 มีนาคม 2566 แจ้งไปยัง สคร. เรียบร้อยแล้ว ([เอกสารแนบ ตชว.1.2.1-03](#))

- สศช. ได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ นร 1124/5297 ลงวันที่ 11 กันยายน 2566 แจ้งอนุมัติการปรับปรุงงบลงทุนประจำปี 2566 ของ รฟม. ครั้งที่ 2 โดยวงเงินเบิกจ่ายลงทุนเพิ่มขึ้นจาก 16,226.83 ล้านบาท เป็น 17,889.75 ล้านบาท ซึ่งวงเงินเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติแบ่งเป็นงบลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติ จำนวน 378.71 ล้านบาท และงบลงทุนที่ทำเป็นโครงการ จำนวน 17,511.04 ล้านบาท ในการนี้ รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม 009/2272 ลงวันที่ 15 กันยายน 2566 ถึง สคร. แจ้งการปรับปรุงงบลงทุนประจำปี 2566 ของ รฟม. ครั้งที่ 2 เรียบร้อยแล้ว ([เอกสารแนบ ตชว.1.2.1-04](#))

- ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 รฟม. สามารถเบิกจ่ายได้ทั้งหมด จำนวน 17,889.71 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 100.00 ของวงเงินเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ แบ่งเป็น

- งบลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติ จำนวน 192.63 ล้านบาท
- งบลงทุนที่ทำเป็นโครงการ จำนวน 17,697.08 ล้านบาท

ตัวชี้วัดที่ 1.2.2 ร้อยละความสามารถในการเบิกจ่ายตามแผน

ร้อยละการเบิกจ่ายงบลงทุนที่ทำได้แต่ละไตรมาส (เอกสารแนบ ตชว.1.2.2-01) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ไตรมาสที่ 1 มีแผนการเบิกจ่ายงบลงทุนทั้งสิ้น 2,202.17 ล้านบาท ซึ่ง ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2565 รพม. สามารถเบิกจ่ายงบลงทุนได้ทั้งสิ้น 2,245.08 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 101.95 ของแผนการเบิกจ่ายในไตรมาสที่ 1

2) ไตรมาสที่ 2 มีแผนการเบิกจ่ายงบลงทุนทั้งสิ้น 7,545.94 ล้านบาท ซึ่ง ณ สิ้นเดือนมีนาคม 2566 รพม. สามารถเบิกจ่ายงบลงทุนได้ทั้งสิ้น 7,658.76 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 101.50 ของแผนการเบิกจ่ายในไตรมาสที่ 2

3) ไตรมาสที่ 3 มีแผนการเบิกจ่ายงบลงทุนทั้งสิ้น 2,461.60 ล้านบาท ซึ่ง ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2566 รพม. สามารถเบิกจ่ายงบลงทุนได้ทั้งสิ้น 3,586.46 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 145.70 ของแผนการเบิกจ่ายในไตรมาสที่ 3

4) ไตรมาสที่ 4 มีแผนการเบิกจ่ายงบลงทุนทั้งสิ้น 4,399.44 ล้านบาท ซึ่ง ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 รพม. สามารถเบิกจ่ายงบลงทุนได้ทั้งสิ้น 4,399.41 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 100.00 ของแผนการเบิกจ่ายในไตรมาสที่ 4

ทั้งนี้ ค่าเฉลี่ยร้อยละการเบิกจ่ายงบลงทุนตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ถึงไตรมาสที่ 4 คิดเป็นร้อยละ 100.00

สามารถดาวน์โหลดเอกสารแนบได้ที่

QR Code



หรือ URL : <https://shorturl.at/iorR4>

ตัวชี้วัดที่ 1.3 ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานเพื่อสร้างประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ หรือ Eco - efficiency

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
1.3 ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานเพื่อสร้างประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ หรือ Eco - efficiency	ระดับ	5	ทบทวนการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กรให้เป็นไปตามข้อสังเกตของ สคร. (ถ้ามี) โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจหรือคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมายให้แล้วเสร็จภายในไตรมาส 2	เก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กรได้ ครบถ้วน (Pro-Rata ตามร้อยละความสำเร็จในการเก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กร)	สามารถคำนวณค่า Eco-efficiency ขององค์กรได้ตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงานและตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนด	วิเคราะห์และแปลผลการประเมินค่า Eco-efficiency ขององค์กร โดยมี การเปรียบเทียบกับผลการประเมินในปีที่ผ่านมา (ระยะที่ 1) และมีการกำหนดแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency โดยแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ดังกล่าว จะต้องมียุทธศาสตร์กิจกรรมในการดำเนินการที่ชัดเจน มีเป้าหมายการปรับปรุงค่า Factor (ค่า Eco-efficiency เทียบกับปีฐาน) ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และมีการนำเสนอค่า Factor เป้าหมายสำหรับปีถัดไป	แผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ขององค์กร (ตามระดับ 4) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือ ได้รับความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมายให้แล้วเสร็จภายในไตรมาส 2	แผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ขององค์กร ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2566 เรียบร้อยแล้ว (5.0000)

ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ 2566 รฟม. มีผลการดำเนินงานเพื่อสร้างประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจเป็นไปตามค่าเกณฑ์วัดทุกระดับครบถ้วน ดังนี้

ค่าเกณฑ์วัดระดับ 1 : ทบทวนการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กรให้เป็นไปตามข้อสังเกตของ สคร. (ถ้ามี) โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจหรือคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย ให้แล้วเสร็จภายในไตรมาส 2 : รฟม. ได้ดำเนินการตามค่าเกณฑ์วัดระดับ 1 แล้วเสร็จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- คณะทำงานประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566 ได้มีมติเห็นชอบผลการทบทวนการวัดและประเมิน Eco-efficiency ตามข้อสังเกตของ สคร. โดยให้นำตัวชี้วัดด้านคุณค่าเชิงคุณภาพ “ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ (ร้อยละ)” มาพิจารณาร่วมกับตัวชี้วัดด้านคุณค่าเชิงปริมาณ “จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า (คน)” และขอให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอผลการพิจารณาทบทวนการกำหนดตัวชี้วัดด้านคุณค่าดังกล่าวให้คณะกรรมการ รฟม. พิจารณาเพื่อให้เป็นไปตามร่างบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจของ รฟม. ปี 2566 ต่อไป (เอกสารแนบ ตชว.1.3-01)

- คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2566 ได้มีมติเห็นชอบผลการทบทวนการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) ของ รฟม. ตามข้อสังเกตของ สคร. ตามที่เสนอ (เอกสารแนบ ตชว.1.3-02)

ค่าเกณฑ์วัดระดับ 2 : เก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กรได้ครบถ้วน (Pro-Rata ตามร้อยละความสำเร็จในการเก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กร) : รฟม. ได้ดำเนินการตามค่าเกณฑ์วัดระดับ 2 แล้วเสร็จ ตามกิจกรรมที่กำหนดในแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กร (เอกสารแนบ ตชว.1.3-03) โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงานตามแผนงานฯ ที่เกี่ยวข้องกับค่าเกณฑ์วัดระดับ 2 ดังนี้

กิจกรรมการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน
3. การจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการประเมิน Eco-efficiency (ปีฐาน)	
3.1 ปรับปรุงวิธีการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูล (ปีฐาน)	ดำเนินงานได้ตามแผน โดยที่ปรึกษา สวทช. ได้ทบทวนวิธีการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลการประเมิน Eco-efficiency ของ รฟม. ระยะที่ 1 เพื่อนำมาปรับปรุงวิธีการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลการประเมิน Eco-efficiency ของ รฟม. ระยะที่ 2 (ปีฐาน) เรียบร้อยแล้ว
3.2 ประชุมหารือกับฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง เพื่ออธิบายแบบฟอร์ม (Template) สำหรับรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการประเมิน Eco-efficiency (ปีฐาน)	ดำเนินงานได้ตามแผน โดย รฟม. และที่ปรึกษา สวทช. ได้จัดประชุมเพื่อรับฟังการอธิบายแบบฟอร์ม (Template) สำหรับการรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการประเมิน Eco-efficiency (ปีฐาน) เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2566 (เอกสารแนบ ตชว.1.3-04)
3.3 จัดเก็บและรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการประเมิน Eco-efficiency (ปีฐาน)	ดำเนินงานได้ตามแผน โดย รฟม. ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลในส่วนของ รฟม. ตามแบบฟอร์ม (Template) ที่กำหนด (เอกสารแนบ ตชว.1.3-05 และเอกสารแนบ ตชว.1.3-06) และ รฟม. ได้มีหนังสือถึง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เพื่อขอความอนุเคราะห์กรอกข้อมูลในงานส่วนของ BEM ตามแบบฟอร์ม (Template) ที่กำหนด เพื่อใช้ประเมิน Eco-efficiency ระยะที่ 2 (เอกสารแนบ ตชว.1.3-07) ทั้งนี้ ได้ดำเนินการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูล เรียบร้อยแล้ว
3.4 จัดทำ (ร่าง) แผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency (ปีฐาน)	ดำเนินงานได้ตามแผน โดยมีรายละเอียด ดังนี้ - รฟม. ร่วมกับที่ปรึกษา สวทช. จัดอบรมเชิงปฏิบัติการและการศึกษาดูงานด้านการประเมิน Eco-efficiency ในระหว่างวันที่ 27 – 28 มีนาคม 2566 ณ โรงไฟฟ้าลำตะคองชลภาวัฒนา และศูนย์การเรียนรู้ กฟผ. ลำตะคอง จังหวัดนครราชสีมา โดยการอบรมเชิงปฏิบัติการดังกล่าวได้มีการนำเสนอแนวทางในการปรับปรุงผล Eco-efficiency สำหรับประกอบการจัดทำ (ร่าง) แผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของ รฟม. (เอกสารแนบ ตชว.1.3-08) - รฟม. ได้ดำเนินการจัดทำแนวทางในการปรับปรุงผล Eco-efficiency สำหรับประกอบการจัดทำ (ร่าง) แผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของ รฟม. (เอกสารแนบ ตชว.1.3-09) - รฟม. ได้ดำเนินการจัดทำ (ร่าง) แผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของ รฟม. แล้วเสร็จ และนำเสนอคณะทำงานประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2566 (เอกสารแนบ ตชว.1.3-10)
3.5 ประชุมคณะทำงานประเมิน Eco-efficiency เพื่อติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงาน	ดำเนินงานได้ตามแผน โดยคณะทำงานประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) ได้มีการประชุมเพื่อติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงาน ในวันที่ 27 เมษายน 2566 (เอกสารแนบ ตชว.1.3-10)
4. การตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล	
4.1 ประชุมหารือกับฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล สำหรับการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) (ปีฐาน)	ดำเนินงานได้ตามแผน โดย รฟม. ร่วมกับที่ปรึกษา สวทช. จัดประชุมเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลสำหรับการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) ของ รฟม. ระยะที่ 2 เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2566 (เอกสารแนบ ตชว.1.3-11) และวันที่ 31 พฤษภาคม 2566 (เอกสารแนบ ตชว.1.3-12)

กิจกรรมการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน
4.2 ติดตามข้อมูลเพื่อใช้ในการประเมิน Eco-efficiency (ปีฐาน)	ดำเนินงานได้ตามแผน โดยที่ปรึกษา สวทช. ตรวจสอบข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ตัวชี้วัดด้านสิ่งแวดล้อม) แล้ว และได้ประสาน รฟม. ขอข้อมูลจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า (ตัวชี้วัดด้านคุณค่า) ของรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม ในช่วงปีงบประมาณ 2565 (ตุลาคม 2564 – กันยายน 2565) เพื่อใช้ในการประเมิน Eco-efficiency ของ รฟม. ระยะที่ 2 (เอกสารแนบ ตชว.1.3-06)

ค่าเกณฑ์วัดระดับ 3 : สามารถคำนวณค่า Eco-efficiency ขององค์กรได้ ตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงานและตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนด : รฟม. ได้ดำเนินการตามค่าเกณฑ์วัดระดับ 3 แล้วเสร็จ (เอกสารแนบ ตชว.1.3-13) โดยมีรายละเอียดดังนี้

$$\begin{aligned}
 \text{ค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ} &= \frac{\text{ตัวชี้วัดด้านคุณค่าเชิงปริมาณ} \times \text{ตัวชี้วัดด้านคุณค่าเชิงคุณภาพ}}{\text{ตัวชี้วัดด้านสิ่งแวดล้อม}} \\
 (\text{Eco-efficiency}) \text{ ของ รฟม.} &= \frac{\text{จำนวนผู้ใช้บริการ (คน)} \times \text{ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ (ร้อยละ)}}{\text{ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (tonCO}_2\text{e)}} \\
 &= \frac{96,957,454 \text{ (คน)} \times 87.80 \text{ (ร้อยละ)}}{102,841 \text{ (tonCO}_2\text{e)}} \\
 &= 827 \text{ คน/ tonCO}_2\text{e}
 \end{aligned}$$

ค่าเกณฑ์วัดระดับ 4 : วิเคราะห์และแปลผลการประเมินค่า Eco-efficiency ขององค์กร โดยมีการเปรียบเทียบกับผลการประเมินในปีที่ผ่านมา (ระยะที่ 1) และมีการกำหนดแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency โดยแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ดังกล่าว จะต้องมีการแสดงกิจกรรมในการดำเนินการที่ชัดเจนมีเป้าหมายการปรับปรุงค่า Factor (ค่า Eco-efficiency เทียบกับปีฐาน) ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และมีการนำเสนอค่า Factor เป้าหมายสำหรับปีถัดไป : รฟม. ได้ดำเนินการตามค่าเกณฑ์วัดระดับ 4 แล้วเสร็จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- รฟม. ร่วมกับที่ปรึกษา สวทช. วิเคราะห์และแปลผลการประเมินค่า Eco-Efficiency ของ รฟม. โดยมีการเปรียบเทียบกับผลประเมินในปีที่ผ่านมา (ระยะที่ 1) และมีการกำหนดแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-Efficiency ซึ่งมีรายละเอียดของกิจกรรมในการดำเนินงาน เป้าหมายการปรับปรุงค่า Factor ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และค่า Factor เป้าหมายสำหรับปีถัดไป โดยคณะทำงานประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2566 ได้มีมติเห็นชอบการกำหนดเป้าหมายการปรับปรุงค่า Factor (ค่า Eco-efficiency เทียบกับปีฐาน) ของ รฟม. โดยให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการตามข้อคิดเห็นของคณะทำงานฯ ต่อไป (เอกสารแนบ ตชว.1.3-13) ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ปรับปรุงตามความเห็น และนำเสนอคณะทำงานฯ ให้ความเห็นชอบเรียบร้อยแล้ว (เอกสารแนบ ตชว.1.3-14)

- รฟม. ร่วมกับที่ปรึกษา สวทช. นำเสนอผลการดำเนินงานและแผนงานในการปรับปรุงผลการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) ระยะที่ 2 ของ รฟม. ให้แก่ผู้บริหารและพนักงานของ รฟม. เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2566 (เอกสารแนบ ตชว.1.3-15)

ค่าเกณฑ์วัดระดับ 5 : แผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ขององค์กร (ตามระดับ 4) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย แล้วรายงานให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจทราบ : รฟม. ได้ดำเนินการตามค่าเกณฑ์วัดระดับ 5 แล้วเสร็จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2566 ได้มีมติเห็นชอบแผนงานในการปรับปรุงผลการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) ของ รฟม. ตามที่เสนอ (เอกสารแนบ ตชว.1.3-16 และเอกสารแนบ ตชว.1.3-17)

สามารถดาวน์โหลดเอกสารแนบได้ที่

QR Code



หรือ URL : <https://shorturl.at/iorR4>

2. ผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 45)

ตัวชี้วัดที่ 2.1 รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์

ตัวชี้วัดที่ 2.1.1 รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

ตัวชี้วัดที่ 2.1.2 รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
2.1.1 รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	ล้านบาท	4	109.15	113.32	117.49	121.66	125.83	134.01 (5.0000)
2.1.2 รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	ล้านบาท	4	28.29	29.12	29.95	30.78	31.61	34.29 (5.0000)

ผลการดำเนินงาน

ตัวชี้วัดที่ 2.1.1 รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

ในปีงบประมาณ 2566 รฟม. มีรายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ได้แก่ อาคารและลานจอดรถ แผงค้าสถานีกำแพงเพชร การอนุญาตให้ใช้สิ่งสาธารณทรัพย์ ประเภทอาคารอเนกประสงค์/ อาคารเชื่อมต่อ/ อาคารสำนักงาน การอนุญาตให้ใช้สิ่งสาธารณทรัพย์ ประเภทอาคารและลานจอดรถ การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทางเข้าออกศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง (ช่วงศูนย์ซ่อมฯ – สถานี) การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน/ ปรับภูมิทัศน์/ เปิดทางเข้า-ออก และการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว จำนวน 134.01 ล้านบาท (เอกสารแนบ ตชว.2.1.1-01)

ตัวชี้วัดที่ 2.1.2 รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

ในปีงบประมาณ 2566 รฟม. มีรายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ได้แก่ อาคารจอดรถ การอนุญาตให้ใช้สิ่งสาธารณทรัพย์ ประเภทอาคารอเนกประสงค์/ อาคารเชื่อมต่อ/ อาคารสำนักงาน การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน/ ปรับภูมิทัศน์/ เปิดทางเข้า-ออก และการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว จำนวน 34.29 ล้านบาท (เอกสารแนบ ตชว.2.1.2-01)

สามารถดาวน์โหลดเอกสารแนบได้ที่

QR Code



หรือ URL : <https://shorturl.at/iorR4>

ตัวชี้วัดที่ 2.2 การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

ตัวชี้วัดที่ 2.2.1 การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

ตัวชี้วัดที่ 2.2.2 การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
2.2.1 การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล								
1) พื้นที่ศักยภาพดีมาก	ร้อยละ	1	12.54	12.87	13.20	13.53	13.86	50.11 (5.0000)
2) พื้นที่ศักยภาพดี	ร้อยละ	1	25.32	26.72	28.13	29.54	30.94	68.88 (5.0000)
2.2.2 การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม								
1) พื้นที่ศักยภาพดีมาก	ร้อยละ	0.5	0.03	10.02	20.00	21.18	22.36	
2) พื้นที่ศักยภาพดี	ร้อยละ	0.5	0.00	5.00	10.00	11.12	12.25	
รฟม. เสนอขอปรับค่าเกณฑ์วัดเป็นดังนี้								
1) พื้นที่ศักยภาพดีมาก			0.03	5.03	10.02	15.01	20.00	8.24 (2.6433)
2) พื้นที่ศักยภาพดี			0.00	2.50	5.00	7.50	10.00	13.40 (5.0000)

หมายเหตุ : คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 8/2566 เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2566 ได้มีมติเห็นชอบคำขอปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงตัวชี้วัดตามบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจของ รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2566 ในกรณี กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ คค0208/7543 ลงวันที่ 26 กันยายน 2566 ให้ความเห็นชอบคำขอปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงตัวชี้วัดตามบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ รฟม. เสนอ และนำเสนอไปยัง สคร. เรียบร้อยแล้ว

ผลการดำเนินงาน

ตัวชี้วัดที่ 2.2.1 การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

ในปีงบประมาณ 2566 โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล มีอัตราการเข้าพื้นที่เชิงพาณิชย์ตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยพื้นที่ศักยภาพดีมาก มีอัตราการพัฒนาพื้นที่ร้อยละ 50.11 และพื้นที่ศักยภาพดี มีอัตราการพัฒนาพื้นที่ร้อยละ 68.88 โดยมีรายละเอียดดังนี้

การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	ขนาดพื้นที่ที่สามารถพัฒนาได้ (ตารางเมตร)	พื้นที่ที่มีการพัฒนาแล้ว (ตารางเมตร)	ร้อยละ
ศักยภาพดีมาก	7,089.70	3,552.52	50.11
ศักยภาพดี	2,960.08	2,039.04	68.88

ทั้งนี้ รพม. ได้ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่สำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยได้จัดให้มี Kiosk สำหรับผู้ที่สนใจเช่าพื้นที่ การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคไฟฟ้า และประปาตามพื้นที่ตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล รวมถึงมาตรการการสร้างการรับรู้และจัดกิจกรรมส่งเสริมทางการตลาดในส่วนของพื้นที่ที่ รพม. เปิดให้เช่า

ตัวชี้วัดที่ 2.2.2 การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

ในปีงบประมาณ 2566 โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม มีอัตราการเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยพื้นที่ศักยภาพดีมาก มีอัตราการพัฒนาพื้นที่ร้อยละ 8.24 และพื้นที่ศักยภาพดี มีอัตราการพัฒนาพื้นที่ร้อยละ 13.40 โดยมีรายละเอียดดังนี้

การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	ขนาดพื้นที่ที่สามารถพัฒนาได้ (ตารางเมตร)	พื้นที่ที่มีการพัฒนาแล้ว (ตารางเมตร)	ร้อยละ
ศักยภาพดีมาก	3,442.00	283.76	8.24
ศักยภาพดี	1,692.00	226.79	13.40

ทั้งนี้ รพม. ได้ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่สำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยได้จัดให้มี Kiosk สำหรับผู้ที่สนใจเช่าพื้นที่ การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคไฟฟ้า และประปาตามพื้นที่ตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม รวมถึงมาตรการการสร้างการรับรู้และจัดกิจกรรมส่งเสริมทางการตลาดในส่วนของพื้นที่ที่ รพม. เปิดให้เช่า

ตัวชี้วัดที่ 2.3 การดำเนินการควบคุมค่าใช้จ่ายของ รพม.

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด*					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
2.3 การดำเนินการควบคุมค่าใช้จ่ายของ รพม.	ล้านบาท	6	1,619.82	1,512.83	1,405.84	1,403.52	1,401.20	ผลงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566 ที่ สตง. ได้สอบทานแล้ว รพม. มีค่าใช้จ่ายบุคลากร (ไม่รวมโบนัสพนักงาน โบนัสคณะกรรมการ และค่าตอบแทนพิเศษของผู้ว่าการ รพม.) 704.99 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น (ไม่รวมค่าสอบบัญชี และค่าภาษีต่างๆ) 287.02 ล้านบาท

หมายเหตุ : *สมมติฐานการคำนวณกำหนดเป้าหมายค่าใช้จ่ายบุคลากรเท่ากับ 944.51 ล้านบาท ซึ่งจะมีการปรับค่าเป้าหมายตามจริง ณ สิ้นปีบัญชี 2566 และจะปรับกรอบค่าเป้าหมายในแต่ละระดับตัวชี้วัดตามค่าใช้จ่ายบุคลากรที่เกิดขึ้นตามจริง

ผลการดำเนินงาน

การดำเนินการควบคุมค่าใช้จ่ายของ รพม. ในปีงบประมาณ 2566 ประเมินผลลัพธ์ความสำเร็จจากรายการค่าใช้จ่ายในการบริหาร ประจำปีงบประมาณ 2566 ที่ผ่านการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ประกอบด้วย

- 1) ค่าใช้จ่ายบุคลากร (ไม่รวมโบนัสพนักงาน โบนัสคณะกรรมการ และค่าตอบแทนพิเศษของผู้ว่าการ รพม.)
- 2) ค่าใช้จ่ายอื่น (ไม่รวมค่าสอบบัญชีและค่าภาษีต่างๆ)

โดยผลการดำเนินงานสำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566 ที่ สตง. ได้สอบทานแล้ว รพม. มีค่าใช้จ่ายในการบริหาร โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รายการค่าใช้จ่ายในการบริหาร	ผลการดำเนินงานงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566 (ล้านบาท)
1) ค่าใช้จ่ายบุคลากร (ไม่รวมโบนัสพนักงาน โบนัสคณะกรรมการ และค่าตอบแทนพิเศษของผู้ว่าการ รพม.)	704.99
2) ค่าใช้จ่ายอื่น (ไม่รวมค่าสอบบัญชีและค่าภาษีต่างๆ)	287.02

ทั้งนี้ รพม. สามารถแจ้งผลการดำเนินการควบคุมค่าใช้จ่ายของ รพม. ในปีงบประมาณ 2566 ตามตัวชี้วัดนี้ได้เบื้องต้น เมื่องบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 แล้วเสร็จ ในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายน 2566 และจะรายงานผลการดำเนินงานอย่างเป็นทางการได้เมื่อ สตง. ได้ตรวจสอบรับรองงบการเงินฯ ดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ภายในเดือนมีนาคม 2567

ตัวชี้วัดที่ 2.4 จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้า

ตัวชี้วัดที่ 2.4.1 จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

ตัวชี้วัดที่ 2.4.2 จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
2.4.1 จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	แสนคน-เที่ยว/วัน	5	3.35	3.40	3.46	3.52	3.57	3.76 (5.0000)
2.4.2 จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	คน-เที่ยว/วัน	5	55,602	55,891	56,180	56,469	56,758	56,405 (3.7785)

ผลการดำเนินงาน

ตัวชี้วัดที่ 2.4.1 จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

ในปีงบประมาณ 2566 ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2566 มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล รวมทั้งสิ้น 137,125,016 คน-เที่ยว คิดเป็นปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย 3.76 แสนคน-เที่ยว/วัน (เอกสารแนบ ตชว.2.4.1-01) มีค่าเฉลี่ยความตรงต่อเวลาของขบวนรถที่เข้าจอดเทียบที่สถานี +/- 5 นาที เทียบกับร้อยละ 99.66 (เอกสารแนบ ตชว.2.4.1-02) โดย รฟม. ได้ดำเนินการตามกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล อาทิ การเปิดให้บริการสถานีชาร์จรถยนต์พลังงานไฟฟ้า (EV) ณ ลานจอดแล้วจร สถานีสามย่าน การจำหน่ายผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล สำหรับบุคคลทั่วไป (Blue Line Adult Pass : BL Adult Pass) และผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสารร่วม สำหรับบุคคลทั่วไป (Multiline Adult Pass : ML Adult Pass) และ การเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง โดยมีจุดเชื่อมต่อที่โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล สถานีลาดพร้าว เป็นต้น

ตัวชี้วัดที่ 2.4.2 จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

ในปีงบประมาณ 2566 ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2566 มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม รวมทั้งสิ้น 20,587,974 คน-เที่ยว คิดเป็นปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย 56,405 คน-เที่ยว/วัน (เอกสารแนบ ตชว.2.4.2-01) มีค่าเฉลี่ยความตรงต่อเวลาของขบวนรถที่เข้าจอดเทียบที่สถานี +/- 5 นาที เทียบกับร้อยละ 99.96 (เอกสารแนบ ตชว.2.4.2-02) โดย รฟม. ได้ดำเนินการตามกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม อาทิ การเปิดให้บริการสถานีชาร์จรถยนต์พลังงานไฟฟ้า (EV) ณ อาคารจอดแล้วจร สถานีแยกถนนพหลโยธิน 1 การจำหน่ายผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม สำหรับบุคคลทั่วไป (Purple Line Adult Pass : PL Adult Pass) และ ผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสารร่วม สำหรับบุคคลทั่วไป (Multiline Adult Pass : ML Adult Pass) และ การจัดโปรโมชั่นส่วนลดค่าโดยสารจากพันธมิตรทางการตลาด เป็นต้น

สามารถดาวน์โหลดเอกสารแนบได้ที่

QR Code



หรือ URL : <https://shorturl.at/iorR4>

ตัวชี้วัดที่ 2.5 การรักษาความปลอดภัยและการกู้ภัย

ตัวชี้วัดที่ 2.5.1 จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

ตัวชี้วัดที่ 2.5.2 จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
2.5.1 จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	ครั้ง	2.5	18	17	16	15	14	15 (4.0000)
2.5.2 จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	ครั้ง	2.5	8	7	6	5	4	5 (4.0000)

ผลการดำเนินงาน

ตัวชี้วัดที่ 2.5.1 จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

ในปีงบประมาณ 2566 มีการเกิดปัญหาอาชญากรรมในระบบรถไฟฟ้า สถานี ตลอดจนบริเวณห้องสุขา อาคารและลานจอดรถ ต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล จำนวน 15 ครั้ง โดยจำแนกตามประเภทของการเกิดอาชญากรรมเป็นความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญา จำนวน 5 ครั้ง การทะเลาะวิวาทในเขตระบบรถไฟฟ้า จำนวน 1 ครั้ง และการกระทำอนาจาร จำนวน 9 ครั้ง (เอกสารแนบ ตชว.2.5.1-01)

ทั้งนี้ มีอัตราส่วนการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมเท่ากับ ร้อยละ 100.00 และดำเนินงานตามโครงการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย สายเฉลิมรัชมงคล ได้ร้อยละ 100.00 จากแผนร้อยละ 100.00 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 (เอกสารแนบ ตชว.2.5.1-02) นอกจากนี้ รฟม. ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลแล้วเสร็จ (เอกสารแนบ ตชว.2.5.1-03) และได้จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล รวมทั้งได้มีการกำหนดข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement: SLA) ในรายละเอียดของแผนดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว (เอกสารแนบ ตชว.2.5.1-04)

ตัวชี้วัดที่ 2.5.2 จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

ในปีงบประมาณ 2566 มีการเกิดปัญหาอาชญากรรมในระบบรถไฟฟ้า สถานี ตลอดจนบริเวณห้องสุขา อาคารและลานจอดรถต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม จำนวน 5 ครั้ง โดยจำแนกตามประเภทของการเกิดอาชญากรรมเป็นความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญา จำนวน 5 ครั้ง (เอกสารแนบ ตชว.2.5.2-01)

ทั้งนี้ มีอัตราส่วนการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมเท่ากับ ร้อยละ 100.00 และดำเนินงานตามโครงการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย สายฉลองรัชธรรม ได้ร้อยละ 100.00 จากแผนร้อยละ 100.00 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 (เอกสารแนบ ตชว.2.5.2-02) นอกจากนี้ รฟม. ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมแล้วเสร็จ (เอกสารแนบ ตชว.2.5.2-03) และได้จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร

สายคลองรัชชธรรม รวมทั้งได้มีการกำหนดข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement: SLA) ในรายละเอียดของแผนดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว (เอกสารแนบ ตชว.2.5.2-04)

สามารถดาวน์โหลดเอกสารแนบได้ที่

QR Code



หรือ URL : <https://shorturl.at/iorR4>

ตัวชี้วัดที่ 2.6 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่

ตัวชี้วัดที่ 2.6.1 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี

ตัวชี้วัดที่ 2.6.2 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง

ตัวชี้วัดที่ 2.6.3 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

ตัวชี้วัดที่ 2.6.4 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

ตัวชี้วัดที่ 2.6.1 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
2.6.1 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี	ระดับ	1	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 1 กิจกรรม	-	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 2 กิจกรรม	ผลลัพธ์ของโครงการ 2 กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด 15 วัน	ผลลัพธ์ของโครงการ 2 กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด 30 วัน	ผลลัพธ์ของโครงการ 2 กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด 30 วัน (5.0000)
โดยเมื่อแปลงจำนวนวันที่เร็วกว่าเป็นร้อยละของความก้าวหน้างานจะเป็น ดังนี้					ค่า 3	ค่า 4	ค่า 5	
กิจกรรม 1 งานโยธา ณ 30 กันยายน 2566					95.95	95.97	96.02	
กิจกรรม 2 งานระบบรถไฟฟ้า ณ 30 กันยายน 2566					96.60	96.62	96.66	

ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ 2566 รฟม. ดำเนินงานได้มากกว่าผลลัพธ์ที่กำหนดทั้ง 2 กิจกรรม กล่าวคือ ผลลัพธ์ทั้ง 2 กิจกรรมเร็วกว่าที่กำหนด 30 วัน เมื่อประเมินเทียบกับแผนปฏิบัติการฉบับที่คณะกรรมการ รฟม. มีมติเห็นชอบในคราวประชุมครั้งที่ 13/2565 เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2565 (เอกสารแนบ ตชว.2.6.1-01) โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการและผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ดังนี้

■ ผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการ

ดำเนินงานได้มากกว่าผลลัพธ์ที่กำหนดทั้ง 2 กิจกรรม กล่าวคือ ผลลัพธ์ทั้ง 2 กิจกรรมเร็วกว่าแผนที่กำหนด 30 วัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ผลลัพธ์	ผลการดำเนินงาน
1) งานโยธาลแล้วเสร็จร้อยละ 96.02 ในเดือนกันยายน 2566	ได้มากกว่าผลลัพธ์ที่กำหนด โดยดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาได้ร้อยละ 98.03 มากกว่าผลลัพธ์ที่กำหนด ทั้งนี้ อยู่ระหว่างดำเนินงานก่อสร้างงานโยธา
2) งานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จร้อยละ 96.66 ในเดือนกันยายน 2566	ได้มากกว่าผลลัพธ์ที่กำหนด โดยดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าได้ร้อยละ 98.70 มากกว่าผลลัพธ์ที่กำหนด ทั้งนี้ อยู่ระหว่างดำเนินงานผลิต ทดสอบ และติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ของงานระบบรถไฟฟ้า

■ ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี : ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ดำเนินการได้ร้อยละ 98.97 จากแผนร้อยละ 97.66 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 101.35 (เอกสารแนบ ตชว.2.6.1-02) ทั้งนี้ ทุกกิจกรรมสามารถดำเนินงานได้มากกว่าแผน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) งานก่อสร้างโยธา ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ : ดำเนินการได้ร้อยละ 98.37 จากแผนร้อยละ 96.28 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 102.17 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1.1) งานโยธา : ดำเนินการได้ร้อยละ 98.03 จากแผนร้อยละ 95.95 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 102.17 โดยอยู่ระหว่างดำเนินงานก่อสร้างงานโยธา

(1.2) งานระบบรถไฟฟ้า : ดำเนินการได้ร้อยละ 98.70 จากแผนร้อยละ 96.60 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 102.17 โดยอยู่ระหว่างดำเนินงานผลิต ทดสอบ และติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ของงานระบบรถไฟฟ้า

ทั้งนี้ รฟม. มีการจัดทำแผนการกำกับและตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการก่อสร้าง (Safety Audit Plan) (เอกสารแนบ ตชว.2.6.1-03) โดยในระหว่างการก่อสร้างไม่มีอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง ตามเงื่อนไขที่กำหนด* (เอกสารแนบ ตชว.2.6.1-04)

หมายเหตุ : *อุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หมายถึง อุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรงของบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า

ตัวชี้วัดที่ 2.6.2 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
2.6.2 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง	ระดับ	1	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 1 กิจกรรม	-	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 2 กิจกรรม	ผลลัพธ์ของโครงการ 2 กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด 15 วัน	ผลลัพธ์ของโครงการ 2 กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด 30 วัน	ผลลัพธ์ของโครงการ 2 กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด 30 วัน (5.0000)
โดยเมื่อแปลงจำนวนวันที่เร็วกว่าเป็นร้อยละของความก้าวหน้างานจะเป็น ดังนี้					ค่า 3	ค่า 4	ค่า 5	
กิจกรรม 1 งานโยธา ณ 30 กันยายน 2566					99.00	99.05	99.14	
กิจกรรม 2 งานระบบรถไฟฟ้า ณ 30 กันยายน 2566					99.81	99.82	99.84	

ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ 2566 รฟม. ดำเนินงานได้มากกว่าผลลัพธ์ที่กำหนดทั้ง 2 กิจกรรม กล่าวคือ ผลลัพธ์ทั้ง 2 กิจกรรมเร็วกว่าที่กำหนด 30 วัน เมื่อประเมินเทียบกับแผนปฏิบัติการฉบับที่คณะกรรมการ รฟม. มีมติเห็นชอบในคราวประชุมครั้งที่ 13/2565 เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2565 (เอกสารแนบ ตชว.2.6.2-01) โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการและผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ดังนี้

■ ผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการ

ดำเนินงานได้มากกว่าผลลัพธ์ที่กำหนดทั้ง 2 กิจกรรม กล่าวคือ ผลลัพธ์ทั้ง 2 กิจกรรมเร็วกว่าแผนที่กำหนด 30 วัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ผลลัพธ์	ผลการดำเนินงาน
1) งานโยธาแล้วเสร็จร้อยละ 99.14 ในเดือนกันยายน 2566	ได้มากกว่าผลลัพธ์ที่กำหนด โดยดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาได้ร้อยละ 100.00 มากกว่าผลลัพธ์ที่กำหนด ทั้งนี้ ได้ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จ
2) งานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จร้อยละ 99.84 ในเดือนกันยายน 2566	ได้มากกว่าผลลัพธ์ที่กำหนด โดยดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าได้ร้อยละ 100.00 มากกว่าผลลัพธ์ที่กำหนด ทั้งนี้ ได้ดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ

■ ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง : ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 จากแผนร้อยละ 99.59 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.41 (เอกสารแนบ ตชว.2.6.2-02) ทั้งนี้ ทุกกิจกรรมสามารถดำเนินงานได้มากกว่าแผน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) งานก่อสร้างโยธา ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 จากแผนร้อยละ 99.35 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.65 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1.1) งานโยธา : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 จากแผนร้อยละ 99.99 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 101.01 โดยได้ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จ

(1.2) งานระบบรถไฟฟ้า : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 จากแผนร้อยละ 99.81 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.19 โดยได้ดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ

รฟม. ได้เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ อย่างเป็นทางการแล้ว เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2566

ทั้งนี้ รฟม. มีการจัดทำแผนการกำกับและตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการก่อสร้าง (Safety Audit Plan) (เอกสารแนบ ตชว.2.6.2-03) โดยในระหว่างการก่อสร้างไม่มีอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง ตามเงื่อนไขที่กำหนด* (เอกสารแนบ ตชว.2.6.2-04)

หมายเหตุ : *อุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หมายถึง อุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรงของบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า

ตัวชี้วัดที่ 2.6.3 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
2.6.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	ระดับ	4	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 1 กิจกรรม	-	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 2 กิจกรรม	-	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 3 กิจกรรม	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 3 กิจกรรม (5.0000)

ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ 2566 รฟม. ดำเนินงานได้ตามผลลัพธ์ที่กำหนดทั้ง 3 ผลลัพธ์ เมื่อประเมินเทียบกับแผนปฏิบัติการฉบับที่คณะกรรมการ รฟม. มีมติเห็นชอบในคราวประชุมครั้งที่ 13/2565 เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2565 (เอกสารแนบ ตชว.2.6.3-01) โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการ และผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ดังนี้

■ ผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการ

ดำเนินการได้ตามผลลัพธ์ที่กำหนดทั้ง 3 ผลลัพธ์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ผลลัพธ์	ผลการดำเนินงาน
1) งานที่ปรึกษาโครงการ :	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 98.51 จากแผนร้อยละ 97.67 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.86 โดยมีรายละเอียด ดังนี้
■ ที่ปรึกษากำกับการดำเนินงานโครงการ (PIC) แล้วเสร็จ ร้อยละ 94.18 ในเดือนกันยายน 2566	ดำเนินการได้ร้อยละ 96.27 จากแผนร้อยละ 94.18 ภายในเดือนกันยายน 2566 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 102.22
■ ที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้าง (PMSCS1) แล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม 2565	ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน ภายในเดือนตุลาคม 2565 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00
■ ที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้าง (PMSCS2) แล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม 2565	ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน ภายในเดือนตุลาคม 2565 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00
2) งานก่อสร้างงานโยธา :	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยมีรายละเอียด ดังนี้
■ สัญญาที่ 1-3 และ 5 แล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม 2565	สัญญาที่ 1-3 และ 5 แล้วเสร็จร้อยละ 100.00 ตามแผน ภายในเดือนตุลาคม 2565 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00
■ สัญญาที่ 4 แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566	สัญญาที่ 4 แล้วเสร็จร้อยละ 100.00 ตามแผน ภายในเดือนมิถุนายน 2566 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00
■ สัญญาที่ 6 แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน 2566	สัญญาที่ 6 แล้วเสร็จร้อยละ 100.00 ตามแผน ภายในเดือนเมษายน 2566 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00
3) งานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ : งานคัดเลือกเอกชน โดยส่งร่างสัญญาให้อัยการสูงสุดตรวจพิจารณาแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม 2565	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 ทั้งนี้ คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 10/2565 เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2565 ได้เห็นชอบให้ รฟม. นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจา กับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้สำนักงานอัยการสูงสุด (อส.) และเห็นชอบให้เสนอผลการคัดเลือกให้กระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณาต่อไป ซึ่งต่อมา รฟม. ได้มีหนังสือ ลงวันที่ 4 ตุลาคม 2565 ขอความอนุเคราะห์ อส. ตรวจสอบร่างสัญญาร่วมลงทุน ตามมาตรา 41 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 เรียบร้อยแล้ว (เอกสารแนบ ตชว.2.6.3-02)

■ ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)* : ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ดำเนินการได้ร้อยละ 84.51 (เอกสารแนบ ตชว.2.6.3-03) ทั้งนี้ ทุกกิจกรรมที่กำหนดเป็นผลลัพธ์สามารถดำเนินงานได้ตามแผน หรือมากกว่าแผน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) การดำเนินงานของที่ปรึกษาฯ : ดำเนินการได้ร้อยละ 98.51 จากแผนร้อยละ 97.67 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.86 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1.1) ที่ปรึกษากำกับการดำเนินงานโครงการ (PIC) : ดำเนินการได้ร้อยละ 96.27 จากแผนร้อยละ 94.18 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 102.22

(1.2) ที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้าง (PMSC1) : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00

(1.3) ที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้าง (PMSC2) : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00

(2) การก่อสร้างงานโยธา : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(2.1) สัญญาที่ 1 งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - รามคำแหง 12 : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00

(2.2) สัญญาที่ 2 งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงรามคำแหง 12 - หัวหมาก : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00

(2.3) สัญญาที่ 3 งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหัวหมาก - คลองบ้านม้า : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00

(2.4) สัญญาที่ 4 งานก่อสร้างทางยกระดับ ช่วงคลองบ้านม้า - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00

(2.5) สัญญาที่ 5 งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงรักษาและอาคารจอดแล้วจร : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00

(2.6) สัญญาที่ 6 งานก่อสร้างระบบราง ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) : ดำเนินการได้ร้อยละ 100.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00

(3) งานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานเดินรถ : ดำเนินการได้ร้อยละ 23.13 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(3.1) งานคัดเลือกเอกชน : ดำเนินการได้ร้อยละ 92.50 โดยคณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 10/2565 เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2565 ได้เห็นชอบให้ รฟม. นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ อส. และเห็นชอบให้เสนอผลการคัดเลือกให้ คค. พิจารณาต่อไป ซึ่ง รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่ 4 ตุลาคม 2565 ขอความอนุเคราะห์ อส. ตรวจสอบพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนตามมาตรา 41 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 เรียบร้อยแล้ว โดย อส. ได้มีหนังสือลงวันที่ 29 ธันวาคม 2565 นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ พร้อมข้อสังเกต มายัง รฟม. แล้ว

ต่อมาเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2566 ศาลปกครองสูงสุดได้อ่านคำพิพากษา โดยมีเนื้อหาสรุปได้ว่า คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และ รฟม. มีอำนาจในการแก้ไขหลักเกณฑ์การประเมินคัดเลือกข้อเสนอของเอกชน

โดยได้ดำเนินการแก้ไขหลักเกณฑ์ดังกล่าวถูกต้องตามรูปแบบขั้นตอนหรือวิธีการอันเป็นสาระสำคัญตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และได้ใช้ดุลพินิจในการแก้ไขหลักเกณฑ์ดังกล่าวโดยชอบด้วยกฎหมายแล้ว จึงไม่เป็นการกระทำละเมิดต่อ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) จึงพิพากษายกฟ้อง ในการนี้ รฟม. ได้เสนอผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการฯ ไปยัง คค. แล้ว เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2566 แต่เนื่องจากมีพระราชกฤษฎีกายุบสภาผู้แทนราษฎร คณะรัฐมนตรี (ครม.) จึงยังไม่สามารถพิจารณาอนุมัติเรื่องดังกล่าว ต่อมา ในการประชุม ครม. เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2566 คค. ได้ถอนเรื่องดังกล่าว โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างรอผลการพิจารณาตีของศาลปกครองก่อนเสนอผลการคัดเลือกเอกชนต่อ คค. อีกครั้ง

ทั้งนี้ รฟม. มีการจัดทำแผนการกำกับและตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการก่อสร้าง (Safety Audit Plan) (เอกสารแนบ ตชว.2.6.3-04) โดยในระหว่างการก่อสร้างไม่มีอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง ตามเงื่อนไขที่กำหนด** (เอกสารแนบ ตชว.2.6.3-05)

หมายเหตุ : *หาก รฟม. ไม่สามารถดำเนินงานได้ตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ 2566 จะพิจารณาปรับลดคะแนนเท่ากับร้อยละของการดำเนินงาน ไม่สำเร็จตามแผน สูงสุดไม่เกิน 0.5000 คะแนน ทั้งนี้ ไม่รวมถึงผลลัพธ์ของโครงการที่ไม่ได้กำหนดไว้ในบันทึกข้อตกลง

**อุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หมายถึง อุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรงของบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า

ตัวชี้วัดที่ 2.6.4 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
2.6.4 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	ระดับ	4	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 1 กิจกรรม	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 2 กิจกรรม	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 3 กิจกรรม	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 4 กิจกรรม	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 5 กิจกรรม	-
รฟม. เสนอขอปรับค่าเกณฑ์วัดให้สอดคล้องกับแผนที่ปรับปรุงใหม่เป็น ดังนี้			ผลลัพธ์ของโครงการไม่เป็นไปตามที่กำหนด	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 1 กิจกรรม	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 2 กิจกรรม	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 3 กิจกรรม	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 4 กิจกรรม	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 4 กิจกรรม (5.0000)

หมายเหตุ : คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 8/2566 เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2566 ได้มีมติเห็นชอบคำขอปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงตัวชี้วัดตามบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจของ รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2566 ในการนี้ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ คค0208/7543 ลงวันที่ 26 กันยายน 2566 ให้ความเห็นชอบคำขอปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงตัวชี้วัดตามบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ รฟม. เสนอ และนำเสนอไปยัง สคร. เรียบร้อยแล้ว

ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ 2566 รฟม. ดำเนินงานได้ตามผลลัพธ์ที่กำหนดทั้ง 4 ผลลัพธ์ เมื่อประเมินเทียบกับแผนปฏิบัติการฉบับปรับปรุงล่าสุดที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเห็นชอบในคราวประชุมครั้งที่ 6/2566 เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2566 (เอกสารแนบ ตชว.2.6.4-01) โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการและผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดังนี้

■ ผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ของโครงการ

ดำเนินการได้ตามผลลัพธ์ที่กำหนดทั้ง 4 ผลลัพธ์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ผลลัพธ์	ผลการดำเนินงาน
1) นำเสนอ คกก.รฟม./ คค./ สคร./ คกก.นโยบาย PPP/ คค./ ครม. เห็นชอบรูปแบบการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า : ■ ปรับปรุง/ จัดทำรายงาน PPP แล้วเสร็จร้อยละ 99.00 ในเดือนกันยายน 2566	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 65.70 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยมีรายละเอียด ดังนี้ ดำเนินการได้ร้อยละ 99.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 ทั้งนี้ รฟม. และที่ปรึกษา BMTP อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (รายงาน PPP) และดำเนินการตามข้อคิดเห็นของคณะทำงานตามมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ (คทง. ม.26) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ก่อนนำเสนอรายงาน PPP ต่อ คทง. ม.26 และคณะกรรมการ รฟม. ตามขั้นตอนต่อไป (เอกสารแนบ ตชว.2.6.4-02)
■ นำเสนอ คทง.ม.26/ คกก.รฟม. แล้วเสร็จร้อยละ 87.00 ในเดือนกันยายน 2566	ดำเนินการได้ร้อยละ 87.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 ทั้งนี้ ปัจจุบัน รฟม. และที่ปรึกษา BMTP อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงาน PPP เพื่อนำเสนอ คทง. ม.26 พิจารณาก่อนนำเสนอคณะกรรมการ รฟม. ตามขั้นตอนต่อไป (เอกสารแนบ ตชว.2.6.4-02)
2) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้วเสร็จร้อยละ 72.43 ในเดือนกันยายน 2566	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 74.11 จากแผนร้อยละ 72.43 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 102.32 ทั้งนี้ คณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์และเงินค่าทดแทนได้กำหนดราคาฯ ให้แก่ผู้มีสิทธิ์รับเงินแล้ว พร้อมทั้งได้ทำความตกลงกับเจ้าของทรัพย์สินและเบิกจ่ายเงินค่าทดแทนและรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างและส่งมอบพื้นที่แล้ว ตามแผนที่กำหนด
3) งานที่ปรึกษาบริหารและควบคุมโครงการ : การดำเนินงานของที่ปรึกษาแล้วเสร็จร้อยละ 18.58 ในเดือนกันยายน 2566	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 20.72 จากแผนร้อยละ 18.58 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 111.52 ทั้งนี้ อยู่ระหว่างที่ปรึกษา PIC ที่ปรึกษา PMSCS1 และที่ปรึกษา PMSCS2 ดำเนินงานบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา
4) งานก่อสร้างงานโยธา : การดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จร้อยละ 10.25 ในเดือนกันยายน 2566	ได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนด โดยดำเนินการได้ร้อยละ 18.68 จากแผนร้อยละ 10.25 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 182.24 ทั้งนี้ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธา

■ ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) : ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ดำเนินการได้ร้อยละ 43.86 จากแผนร้อยละ 41.04 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 106.86 (เอกสารแนบ ตชว.2.6.4-03) ทั้งนี้ ทุกกิจกรรมสามารถดำเนินงานได้ตามแผนหรือมากกว่าแผน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) นำเสนอ คกก.รฟม./ คค./ สคร./ คกก.PPP/ คค./ ครม. เห็นชอบรูปแบบการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า : ดำเนินการได้ร้อยละ 65.70 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1.1) ปรับปรุง/ จัดทำรายงาน PPP : ดำเนินการได้ร้อยละ 99.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- รฟม. ได้จัดประชุมคณะทำงานตามมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ (คทง. ม.26ฯ) เพื่อพิจารณารายละเอียดในรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ (รายงาน PPP) ระหว่างเดือนกันยายน - ตุลาคม 2565 รวมทั้งสิ้น 4 ครั้ง โดย คทง. ตาม ม.26ฯ ได้มีข้อคิดเห็นให้ รฟม. และกลุ่มที่ปรึกษา BMTP จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมในประเด็นด้านเทคโนโลยีและรูปแบบการเดินรถด้านเศรษฐศาสตร์/การเงิน และด้านกฎหมาย รวมทั้งการเสนอแนวทางการแก้ไข

สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน) อาจต้องมีการเสนอคณะกรรมการด้านกฎหมายพิจารณาด้วย ซึ่งที่ปรึกษา BMTP ได้นำส่งรายงาน PPP ฉบับปรับปรุงเดือนพฤศจิกายน 2565 มาให้ รฟม. แล้ว

- คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 12/2565 เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 ได้มีมติรับทราบความก้าวหน้าการจัดทำร่างรายงาน PPP และมีข้อสังเกตให้ รฟม.หารือกับ สคร. ในประเด็นข้อกฎหมายสำหรับการให้เอกชนดำเนินการเดินรถโดยนำเสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการเดินรถของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ทั้ง 3 รูปแบบ และรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดประกอบการพิจารณาของ สคร.ต่อไป ทั้งนี้ รฟม. ได้มีหนังสือถึง สคร. เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2565 เพื่อขอความอนุเคราะห์พิจารณาแนวทางการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ตามผลการศึกษา รูปแบบการเดินรถ เพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 และได้มีหนังสือถึง สคร. เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566 เพื่อขอความอนุเคราะห์เข้าชี้แจงข้อเท็จจริงและเหตุผลความจำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ เพื่อประกอบการพิจารณาของ สคร. อย่างครบถ้วน รอบด้าน

- คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คกก. PPP) ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2566 ได้มีมติมอบหมายให้คณะกรรมการด้านกฎหมายพิจารณาข้อเท็จจริงและเหตุผลความจำเป็นในการดำเนินโครงการฯ เพิ่มเติม ก่อนนำเสนอความเห็นต่อ คกก. PPP พิจารณาต่อไป ซึ่ง รฟม. และกลุ่มที่ปรึกษา BMTP ได้เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการด้านกฎหมาย ครั้งที่ 3/2566 เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2566 โดยคณะกรรมการฯ ได้มีข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ

- คกก. PPP ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2566 เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2566 ได้มีความเห็นว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ยังอยู่ระหว่างการจัดทำรายงาน PPP ในขั้นของการเสนอโครงการ จึงเห็นควรให้ รฟม. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้แล้วเสร็จตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 ก่อนพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

- ปัจจุบัน รฟม. และที่ปรึกษา BMTP อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงาน PPP และดำเนินการตามข้อคิดเห็นของ คทง. ม.26 และ คกก. PPP ก่อนนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป

(1.2) คทง. ม.26/ คกก. รฟม. เห็นชอบรายงาน PPP : ดำเนินการได้ร้อยละ 87.00 ตามแผน คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.00 โดย ปัจจุบัน รฟม. และที่ปรึกษา BMTP อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงาน PPP เพื่อนำเสนอ คทง. ม.26 พิจารณาก่อนนำเสนอคณะกรรมการ รฟม. ตามขั้นตอนต่อไป

(2) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ดำเนินการได้ร้อยละ 87.06 จากแผนร้อยละ 86.22 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 100.97 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(2.1) จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ดำเนินการได้ร้อยละ 74.11 จากแผนร้อยละ 72.43 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 102.32 โดยคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์และเงินค่าทดแทนได้กำหนดราคาฯ ให้แก่ผู้มีสิทธิ์รับเงินแล้ว เป็นอสังหาริมทรัพย์ จำนวน 1,000 แปลง/หลัง/รายการ พร้อมทั้งได้ทำความตกลงกับเจ้าของทรัพย์สินและเบิกจ่ายเงินค่าทดแทนแล้ว เป็นอสังหาริมทรัพย์ จำนวน 739 แปลง/หลัง/รายการ และรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างและส่งมอบพื้นที่แล้ว เป็นอสังหาริมทรัพย์ จำนวน 566 แปลง/หลัง/รายการ

(3) งานที่ปรึกษาบริหารและควบคุมโครงการ : ดำเนินการได้ร้อยละ 40.54 จากแผนร้อยละ 38.94 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 104.12 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(3.1) การดำเนินงานของที่ปรึกษา : ดำเนินการได้ร้อยละ 20.72 จากแผนร้อยละ 18.58 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 111.52 โดยอยู่ระหว่างที่ปรึกษา PIC ที่ปรึกษา PMSC1 และที่ปรึกษา PMSC2 ดำเนินงานบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา

(4) งานก่อสร้างงานโยธา : ดำเนินการได้ร้อยละ 39.01 จากแผนร้อยละ 32.69 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 119.34 โดยอยู่ระหว่างดำเนินงานก่อสร้างงานโยธา

(4.1) ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา : ดำเนินการได้ร้อยละ 18.68 จากแผนร้อยละ 10.25 คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 182.24

ทั้งนี้ รฟม. มีการจัดทำแผนการกำกับและตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการก่อสร้าง (Safety Audit Plan) (เอกสารแนบ ตชว.2.6.4-03) โดยในระหว่างการก่อสร้างไม่มีอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง ตามเงื่อนไขที่กำหนด* (เอกสารแนบ ตชว.2.6.4-04)

หมายเหตุ : *อุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หมายถึง อุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรงของบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า

สามารถดาวน์โหลดเอกสารแนบได้ที่

QR Code



หรือ URL : <https://shorturl.at/iorR4>

ตัวชี้วัดที่ 2.7 ความพึงพอใจต่อมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและจราจรจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า
ประจำปีบัญชี 2566

ตัวชี้วัด	หน่วย วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
2.7 ความพึงพอใจต่อ มาตรการลดผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมและ จราจรจากการก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้า ประจำปีบัญชี 2566	ร้อยละ	3	80.00	82.50	85.00	87.50	90.00	86.06 (3.4240)

ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ 2566 ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและจราจรจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าประจำปีบัญชี 2566 มีสัดส่วนของประชาชนที่มีความพึงพอใจ ในระดับพอใจมากและพอใจมากที่สุด (คะแนน 4-5) คิดเป็นร้อยละ 86.06 โดยแยกเป็นรายโครงการ ดังนี้

- 1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (น้ำหนักร้อยละ 40) คิดเป็นร้อยละ 83.89
- 2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง (น้ำหนักร้อยละ 20) คิดเป็นร้อยละ 86.37
- 3) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี (น้ำหนักร้อยละ 20) คิดเป็นร้อยละ 85.11
- 4) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (น้ำหนักร้อยละ 20) คิดเป็นร้อยละ 91.06

ทั้งนี้ รายละเอียดปรากฏตามรายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการสำรวจภาพลักษณ์องค์กรของ รฟม. และความพึงพอใจของประชาชนต่อมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและจราจรจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ประจำปีงบประมาณ 2566 (เอกสารแนบ ตชว.2.7-01) โดย รฟม. ได้ว่าจ้าง บริษัท รีเสิร์ช อินเทลลิเจนซ์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจ รวมทั้งได้หารือและพิจารณาแนวทางการสำรวจ แบบสอบถาม และรูปแบบการประมวลผลร่วมกับบริษัทบริดจ์ คอนซัลติ้ง จำกัด ก่อนดำเนินการสำรวจ ในการนี้บริษัท บริดจ์ฯ ได้ให้ความเห็นชอบแบบสำรวจความพึงพอใจ เรียบร้อยแล้ว (เอกสารแนบ ตชว.2.7-02)

สามารถดาวน์โหลดเอกสารแนบได้ที่

QR Code



หรือ URL : <https://shorturl.at/iorR4>

3. Core Business Enablers (ร้อยละ 40)

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด					ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2566
			1	2	3	4	5	
3.1 การกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร 3.2 การวางแผนเชิงกลยุทธ์ 3.3 การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน 3.4 การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า 3.5 การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล 3.6 การบริหารทุนมนุษย์ 3.7 การจัดการความรู้และนวัตกรรม 3.8 การตรวจสอบภายใน	ระดับ	40	1	2	3	4	5	รฟม. ได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามเกณฑ์ CBEs ณ สิ้นปีงบประมาณ 2566 และนำเสนอรายงานผ่านระบบ IT ของ สคร. เรียบร้อยแล้ว
