



ที่ กค ๐๙๐๙/๒๑๗๘

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ
กระทรวงการคลัง
ถนนพระรามที่ ๖ กทม. ๑๐๔๐๐

๘ กรกฎาคม ๒๕๖๗

เรื่อง รายงานผลการประเมินโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานี
สะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ที่ กค ๐๙๐๙/๒๕๘๕ ลงวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๖

๒. หนังสือสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ที่ กค ๐๙๐๙/๑๒๘๑ ลงวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๗

๓. หนังสือสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ที่ กค ๐๙๐๙/๑๗๕๙ ลงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๗

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานผลการประเมินโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานี
สะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ – ๓ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ได้มีหนังสือถึงการรถไฟฟ้าขนส่ง
มวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและจัดส่งแบบสอบถามผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
และต่อมาเมื่อวันอังคารที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ได้มีการเข้าร่วมประชุม ณ ศูนย์ฝึกอบรม บีทีเอส
(สมุทรปราการ) พร้อมกับขอความอนุเคราะห์ข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อประเมินผลโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง
ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ นั้น

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะขอเรียนว่า ได้จัดทำรายงานผลการประเมินผลโครงการพัฒนา
สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้า
สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ทั้งนี้ หากท่าน
มีข้อคิดเห็น ข้อทักท้วง และข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับผลการประเมินข้างต้น ขอได้โปรดแจ้งให้ สบน. ทราบ
ภายในวันศุกร์ที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๗ หากพ้นกำหนดดังกล่าวข้างต้น ขอให้ถือว่าท่านเห็นชอบผลการประเมิน
โครงการดังกล่าวแล้ว เพื่อ สบน. จะได้รวบรวมและนำเสนอคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหาร
หนี้สาธารณะ รวมทั้งประกอบการจัดทำรายงานการกู้เงินและการค้าประกันประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗
เสนอคณะรัฐมนตรีและรัฐสภาทราบภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณตามมาตรา ๑๗
แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

อุกษา ใจหงษ์

(นางสาวอุปมา ใจหงษ์)

รองผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ปฏิบัติราชการแทน

ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักบริหารและประเมินผลโครงการลงทุนภาครัฐ

ส่วนติดตามและประเมินผลโครงการลงทุนภาครัฐ ๑

โทร. ๐ ๒๒๗๑ ๗๙๙๙ ต่อ ๕๗๓๙

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ ev๑@pdmo.go.th



รายงานผลการประเมินโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง
ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ภายใต้แผนการประเมินผลโครงการพัฒนาและโครงการ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

จัดทำโดย สำนักบริหารและประเมินผลโครงการลงทุนภาครัฐ
สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง

1. **หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ:** การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

2. **ความเป็นมาของโครงการ**

2.1 ตามที่ รฟม. ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ โดยมีระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร ประกอบด้วย 16 สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุงรักษา 1 แห่ง และอาคารจอดแล้วจรตามแนวสายทางการเดินทาง 4 แห่ง เพื่อตอบสนองความต้องการและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

ต่อมากระทรวงคมนาคมเห็นชอบในหลักการให้ รฟม. พิจารณาจัดการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติการดำเนินงานและสนับสนุนงบประมาณ รฟม. จึงได้พิจารณาและนำเสนอโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

โดยเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2558 ครม. มีมติอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 98.89 ล้านบาท โดยเป็นเงินกู้ภายในประเทศทั้งหมด เพื่อตอบสนองความต้องการและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ประกอบด้วย 1) งานปรับปรุงภูมิทัศน์ จุดจอดรถบริการสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล 2) งานอาคารท่าเรือ และโป๊ะเทียบเรือ และ 3) งานอาคารบริการ ศาลาที่พักป้ายรถเมล์ และทางเดินมีหลังคาคลุม โดยมีพื้นที่ดำเนินโครงการบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า

3. **วงเงินลงทุน/แหล่งเงินของโครงการ**

โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 98.89 ล้านบาท โดยเป็นเงินกู้ภายในประเทศทั้งหมด โครงการมีการเบิกจ่ายเงินลงทุนทั้งสิ้น จำนวน 96.44 ล้านบาท ซึ่งการเบิกจ่ายจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การจ้างที่ปรึกษาออกแบบในปี 2560 – 2561 และการก่อสร้างในปี 2563 – 2564 โดย สบข. ได้มีการพิจารณาบรรจุเงินโครงการในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 แต่อย่างไรก็ตาม รฟม. ได้มีการสำรองจ่ายไปพลางก่อน และได้มีหนังสือแจ้งขอกู้เงินในไตรมาสที่ 4 ซึ่งมีการเบิกจ่ายคืนรายได้เสร็จสิ้นในปี 2564

4. **วัตถุประสงค์ของโครงการ**

4.1 เพื่อก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ของ รฟม.

4.2 เพื่อตอบสนองความต้องการและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

5. **ขอบเขต/พื้นที่ดำเนินโครงการ**

พื้นที่ดำเนินการบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ตำบลไทรม้า และตำบลบางกระสอ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี

6. วันเริ่มต้น/สิ้นสุดโครงการ

โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ มีระยะเวลาดำเนินโครงการรวม 2,025 วัน ตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2558 – 1 กรกฎาคม 2564 (นับจากวันที่ ครม. มีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการจนถึงวันที่เปิดให้บริการ) เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ หรือร้อยละ 100 ของแผน ซึ่งมีการขยายระยะเวลาการก่อสร้าง 1 ครั้ง จากเดิมสิ้นสุดวันที่ 6 มีนาคม 2564 เป็นสิ้นสุดวันที่ 1 พฤษภาคม 2564 เนื่องจากได้รับผลกระทบจากการเข้าพื้นที่ก่อสร้างของผู้รับจ้างก่อสร้างบ่อพัก และท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตลอดได้แม่น้ำเจ้าพระยาของการไฟฟ้านครหลวง

7. สัญญาจ้างและผู้รับจ้างโครงการ

รฟม. ได้จ้างบริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด ออกแบบโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ จำนวน 1.68 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาดำเนินการออกแบบภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ลงนามในสัญญา และบริษัท เพนเรล (ประเทศไทย) จำกัด ก่อสร้างโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ตามสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างจำนวน 94.75 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน 400 วัน นับถัดจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน

8. ตัวชี้วัดการประเมินผลโครงการ

เกณฑ์การพิจารณา	ตัวชี้วัด
1) ความสอดคล้อง	
a: สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลอย่างมาก b: สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลบางส่วน c: ไม่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล	1. ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี 2. ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตั้งแต่ช่วงเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ 3. ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะ เพื่อแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย
2) ประสิทธิภาพ	
a: ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100 โดยใช้งบประมาณและระยะเวลา เท่ากับหรือน้อยกว่าแผนที่วางไว้ b: ใช้งบประมาณและระยะเวลาในการดำเนินงานมากกว่าร้อยละ 100 - 150 ของแผนที่วางไว้ c: ใช้งบประมาณและระยะเวลาในการดำเนินงานมากกว่าร้อยละ 150 ของแผนที่วางไว้	1. ผลผลิตของโครงการแยกตามประเภทของปริมาณงานก่อสร้าง 2. ระยะเวลาการดำเนินโครงการ โดยเปรียบเทียบระหว่างแผนการดำเนินงานตามที่เสนอ ครม. กับผลการดำเนินงาน 3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ โดยเปรียบเทียบระหว่างแผนการดำเนินงานตามที่เสนอ ครม. กับผลการดำเนินงาน

รายงานผลการประเมินโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า
ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ

3) ประสิทธิภาพ	
a: บรรลุวัตถุประสงค์มากกว่าร้อยละ 80 ของแผนที่วางไว้ b: บรรลุวัตถุประสงค์ร้อยละ 50 - 80 ของแผนที่วางไว้ c: บรรลุวัตถุประสงค์น้อยกว่าร้อยละ 50 ของแผนที่วางไว้	1. ปริมาณผู้ใช้งานท่าเรือสถานีสะพานพระนั่งเกล้า 2. ปริมาณผู้ใช้งานรถไฟฟ้าสถานีสะพานพระนั่งเกล้าขาออกเฉลี่ยต่อวัน 3. รายได้จากบริการ
4) ผลกระทบ	
a: ไม่ส่งผลกระทบในเชิงลบ b: ผลกระทบในเชิงลบ c: ผลกระทบในเชิงลบอย่างร้ายแรง	ผลกระทบทางตรงและทางอ้อมทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
5) ความยั่งยืน	
a: เชื่อมั่นว่าโครงการมีความยั่งยืน b: มีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหาแต่มีโอกาสพัฒนาและแก้ไข c: โครงการไม่อาจดำเนินการอย่างยั่งยืนหากไม่ได้รับการสนับสนุน	การมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการซ่อมบำรุงและมีแผนและงบประมาณในการซ่อมบำรุง

หมายเหตุ: ทุกตัวชี้วัดมีน้ำหนักคะแนนเท่ากัน

9. สรุปผลการประเมินโครงการ

โครงการมีผลประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับ A หมายถึง พอใจมากที่สุด โดยมีผลการประเมินด้านความสอดคล้อง ประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ ผลกระทบ และความยั่งยืน มีผลการประเมินอยู่ในระดับ a โดยสรุปผลการประเมินในแต่ละด้าน ดังนี้

เกณฑ์การพิจารณา	การประเมินตัวชี้วัด	ผลการประเมิน
1) ความสอดคล้อง		
a: สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลอย่างมาก b: สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลบางส่วน c: ไม่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล	1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) 2. แผนพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558 -2565) 3. แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	a

รายงานผลการประเมินโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า
ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

2) ประสิทธิภาพ		
<p>a: ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100 โดยใช้งบประมาณและระยะเวลาเท่ากับหรือน้อยกว่าแผนที่วางไว้</p> <p>b: ใช้งบประมาณและระยะเวลาในการดำเนินการมากกว่าร้อยละ 100 – 150 ของแผนที่วางไว้</p> <p>c: ใช้งบประมาณและระยะเวลาในการดำเนินการมากกว่าร้อยละ 150 ของแผนที่วางไว้</p>	<p>1. ผลผลิตของโครงการเป็นไปตามแผน</p> <p>2. ระยะเวลาดำเนินโครงการ 2,025 วัน คิดเป็นร้อยละ 100 ของแผน (แผน 2,025 วัน)</p> <p>3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ 96.44 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 97.52 ของแผน (แผน 98.89 ล้านบาท)</p>	a
3) ประสิทธิภาพ		
<p>a: บรรลุวัตถุประสงค์มากกว่าร้อยละ 80 ของแผนที่วางไว้</p> <p>b: บรรลุวัตถุประสงค์ร้อยละ 50 - 80 ของแผนที่วางไว้</p> <p>c: บรรลุวัตถุประสงค์น้อยกว่าร้อยละ 50 ของแผนที่วางไว้</p>	<p>1. โครงการมีผู้ใช้บริการทำเรือสถานีสะพานพระนั่งเกล้าเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 57,068 คน แสดงให้เห็นว่าจำนวนผู้ใช้บริการมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต</p> <p>2. ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสถานีสะพานพระนั่งเกล้าขาออกเฉลี่ยต่อวันเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากก่อนมีโครงการ มีผู้ใช้บริการเฉลี่ย 602 คนต่อวัน เป็น 1,437 คนต่อวัน แสดงให้เห็นว่าโครงการสามารถเชื่อมต่อการเดินทางและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น</p> <p>3. โครงการมีรายได้จากทำเรือสถานีสะพานพระนั่งเกล้าและอาคารร้านค้าเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 304,653.07 บาท แสดงให้เห็นว่านอกจากโครงการจะสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการแล้ว ยังสามารถสร้างรายได้เพิ่มเติม และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต</p>	a
4) ผลกระทบ		
<p>a: ไม่ส่งผลกระทบต่อในเชิงลบ</p> <p>b: ผลกระทบในเชิงลบ</p> <p>c: ผลกระทบในเชิงลบอย่างร้ายแรง</p>	<p>โครงการไม่ส่งผลกระทบต่อทางตรงและทางอ้อมในเชิงลบทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เมื่อมีโครงการส่งผลให้เพิ่มโอกาสในการสร้างธุรกิจรายย่อย โดยสามารถต่อยอดจากสิ่งก่อสร้างและทำเลของโครงการสู่ธุรกิจรายย่อยใหม่ ยกตัวอย่างเช่น การเช่าเพื่อทำธุรกิจลอยอังคาร การจัดตั้งตู้จำหน่ายอัตโนมัติ เป็นต้น และสามารถช่วยลดระยะเวลาการเดินทางให้แก่ผู้โดยสาร เพิ่มศักยภาพด้านคมนาคมบริเวณสถานีและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการทั่วไป รวมถึงผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากโครงการ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับโดยเฉพาะ เช่น บาทวิถีสำหรับผู้พิการทางสายตา แก้วอี้พักคอยสำหรับผู้สูงอายุ เครื่องให้บริการข้อมูลสำหรับผู้พิการทางการได้ยินและทางสายตา และทางลาด เป็นต้น นอกจากนี้ ยังสามารถปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณสถานี และช่วยลดมลภาวะ และปริมาณมลพิษ นอกจากนี้ ยังมีสามารถป้องกันปัญหาขยะในแม่น้ำเจ้าพระยาที่จะตกค้างบริเวณท่าเรือ</p>	a

รายงานผลการประเมินโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า
ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ

5) ความยั่งยืน		
a: เชื่อมั่นว่าโครงการมีความยั่งยืน	1. โครงการการจัดทำแผนการปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงการ โดยมีการตรวจสอบเพื่อบำรุงรักษาและปรับปรุงใหม่ในทุกๆ 2 - 3 ปี	a
b: มีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหาแต่มีโอกาสพัฒนาและแก้ไข		
c: โครงการไม่อาจดำเนินการอย่างยั่งยืนหากไม่ได้รับการสนับสนุน	2. การจัดทำแผนจัดจ้างบริหารจัดการท่าเรือ และแผนค่าใช้จ่ายรองรับความเสี่ยงในแต่ละปี	
ผลการประเมินรวม		A

ผลการประเมินในแต่ละด้านมีรายละเอียด ดังนี้

1) ผลการประเมินด้านความสอดคล้อง

ได้คะแนน a : โครงการมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) และยังสอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558 - 2565) นอกจากนี้ ยังมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) โดยโครงการช่วยส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาการคมนาคม และเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ประชาชน และเมื่อพิจารณาตัวชี้วัดที่ใช้ในการประเมินผลด้านความสอดคล้อง โครงการสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะ รวมถึงยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้อง จึงอยู่ในระดับ a โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ความสอดคล้องของโครงการ

ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน
1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)	สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ซึ่งเป็นโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน เสริมสร้างและพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันภาคการผลิตและบริการ พัฒนาภาคบริการและการท่องเที่ยว โดยเสริมสร้างขีดความสามารถการแข่งขันในเชิงธุรกิจของภาคบริการที่มีศักยภาพพื้นฐาน การบริการเดิมและฐานบริการใหม่เพื่อส่งเสริมให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตได้อย่างเข้มแข็ง
2. แผนพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558 - 2565)	สอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย โดยเสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม ด้วยการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง และเสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทางและกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิตและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมถึงเสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งและเกิดการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน

รายงานผลการประเมินโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า
ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน
3. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	ตั้งแต่เริ่มดำเนินโครงการจนถึงปัจจุบัน วัตถุประสงค์ของโครงการเป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลกที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ โดยการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกัน และส่งเสริมระบบขนส่งสมัยใหม่ พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

2) ผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ

ได้คะแนน a : โครงการมีลักษณะเป็นการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ เพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อตอบสนองความต้องการให้กับประชาชนผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง โดยก่อสร้าง 1) งานปรับปรุงภูมิทัศน์ จุดจอดรถบริการสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล 2) งานอาคารท่าเรือและโປ๊ะเทียบเรือ และ 3) งานอาคารบริการ ศาลาที่พัก ป้ายรถเมล์ และทางเดินมีหลังคาคลุม ซึ่งผลผลิตของโครงการทั้งหมดเป็นไปตามแผน ส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการคิดเป็นร้อยละ 97.52 ของแผน นอกจากนี้ ระยะเวลาการดำเนินโครงการก็เป็นไปตามแผนเช่นเดียวกัน จึงมีผลการประเมินอยู่ในระดับ a โดยมีรายละเอียดของแผนและผลการดำเนินงานและการพิจารณาด้านประสิทธิภาพปรากฏตามตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ตัวชี้วัดด้านประสิทธิภาพของโครงการ

ตัวชี้วัด	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน	ผล/แผน (ร้อยละ)
2.1) ภาพรวมผลผลิตของโครงการ			
2.1.1) อาคารท่าเรือ 2 ชั้น (อาคาร)	1	1	100
2.1.2) ท่าเรือฝั่งพระนั่งเกล้า (โປ๊ะ)	4	4	100
2.1.3) ท่าเรือฝั่งไทรม้ และศาลาที่พักคอย (โປ๊ะ)	1	1	100
2.1.4) อาคารร้านค้า และห้องน้ำสาธารณะ (อาคาร)	2	2	100
2.1.5) ทางเดินมีหลังคาคลุมและจุดจอดรถผู้พิการ (แห่ง)	1	1	100
2.1.6) อาคารสำนักงาน ขสมก. (อาคาร)	1	1	100
2.1.7) สะพานลอยคนข้าม (แห่ง)	1	1	100
2.1.8) ปรับภูมิทัศน์ (ร้อยละ)	100	100	100

รายงานผลการประเมินโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า
ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

ตัวชี้วัด	แผนการ ดำเนินงาน	ผลการ ดำเนินงาน	ผล/แผน (ร้อยละ)
2.2) ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินโครงการ (วัน)	2,025	2,025	100
2.3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ (ล้านบาท)	98.89	96.80	97.89

หมายเหตุ: พิจารณาโดยให้น้ำหนักเท่ากันในทุกตัวชี้วัด

ที่มา: รฟม.

2.1) ภาพรวมผลผลิตของโครงการ

โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ มีผลผลิตหลักที่เกิดขึ้นจริง สรุปได้ดังนี้ (รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 5)

ตารางที่ 5 ผลผลิตที่ใช้ในการดำเนินการของโครงการเปรียบเทียบแผนและผลการดำเนินงานจริง

ตัวชี้วัด	แผนการ ดำเนินงาน	ผลการ ดำเนินงาน	ผล/แผน (ร้อยละ)
ภาพรวมผลผลิตของโครงการ			
อาคารท่าเรือ 2 ชั้น (อาคาร)	1	1	100
ท่าเรือฝั่งพระนั่งเกล้า (โป๊ะ)	4	4	100
ท่าเรือฝั่งไทรมา และศาลาที่พักคอย (โป๊ะ)	1	1	100
อาคารร้านค้า และห้องน้ำสาธารณะ (อาคาร)	2	2	100
ทางเดินมีหลังคาคลุมและจุดจอดรถผู้พิการ (แห่ง)	1	1	100
อาคารสำนักงาน ขสมก. (อาคาร)	1	1	100
สะพานลอยคนข้าม (แห่ง)	1	1	100
ปรับภูมิทัศน์ (ร้อยละ)	100	100	100

ที่มา: รฟม.

2.2) ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการ

ระยะเวลาดำเนินโครงการรวม 2,025 วัน ตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2558 – 1 กรกฎาคม 2564 (นับจากวันที่ ครม. มีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการจนถึงวันที่เปิดให้บริการ) ซึ่งเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ หรือร้อยละ 100 ของแผน โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน 2 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การออกแบบโครงการ และ 2) การก่อสร้างโครงการ ซึ่งมีการขยายระยะเวลาการก่อสร้าง 1 ครั้ง จากเดิมสิ้นสุดวันที่ 6 มีนาคม 2564 เป็นสิ้นสุดวันที่ 1 พฤษภาคม 2564 เนื่องจากได้รับผลกระทบจากการเข้าพื้นที่ก่อสร้างของผู้รับจ้างก่อสร้างบ่อพัก และท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาของการไฟฟ้านครหลวง โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 6

รายงานผลการประเมินโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า
ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

ตารางที่ 6 ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการของโครงการเปรียบเทียบแผนและผลการดำเนินงานจริง

กิจกรรม	แผนการดำเนินโครงการ จำนวนวัน (เริ่ม – เสร็จ)	ผลการดำเนินโครงการ จำนวนวัน (เริ่ม – เสร็จ)	เร็ว/ (ล่าช้า) กว่าแผน	ผล/แผน (ร้อยละ)
ครม. อนุมัติโครงการ	15 ธ.ค. 58	15 ธ.ค. 58		
การออกแบบโครงการ	16 ธ.ค. 58 – 3 เม.ย. 60	16 ธ.ค. 58 – 3 เม.ย. 60		100
การก่อสร้างโครงการ	31 ม.ค. 63 – 1 พ.ค. 64	31 ม.ค. 63 – 1 พ.ค. 64		100
เปิดให้บริการ	1 ก.ค. 64	1 ก.ค. 64		
ระยะเวลาที่ใช้ ในการดำเนินโครงการ	2,025 วัน (16 ธ.ค. 58 – 1 ก.ค. 64)	2,025 วัน (16 ธ.ค. 58 – 1 ก.ค. 64)	-	100

ที่มา: รฟม.

2.3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ

โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ มีกรอบวงเงินลงทุนตามมติ ครม. จำนวน 98.89 ล้านบาท เบิกจ่ายจริง จำนวน 96.44 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 97.52 ของแผน โดยเป็นเงินกู้ภายในประเทศทั้งหมด ซึ่งการเบิกจ่ายจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การจ้างที่ปรึกษาออกแบบในปี 2560 – 2561 และการก่อสร้างในปี 2563 – 2564 โดยการเบิกจ่ายเพื่อการก่อสร้าง รฟม. มีการเสนอขอกู้เงินในแผนบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2563 อย่างไรก็ตาม รฟม. มีแผนที่จะใช้รายได้ของ รฟม. ไปพลางก่อน แล้วจึงเบิกจ่ายเพื่อคืนรายได้ในปี 2564 โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 7

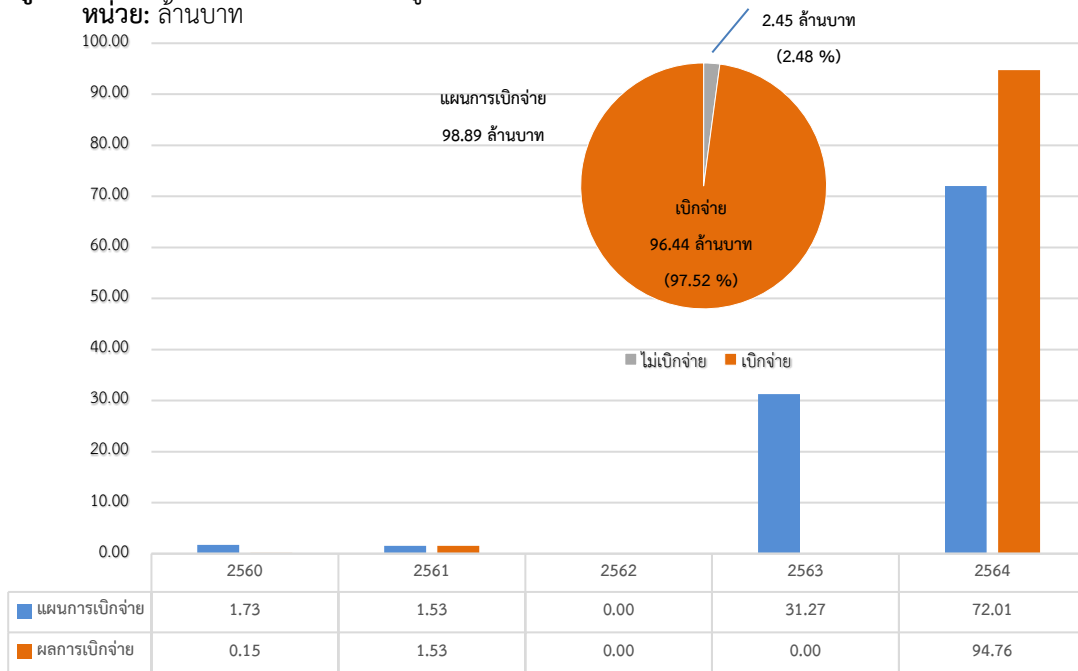
ตารางที่ 7 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ

กิจกรรม	แผนการดำเนินงาน (ล้านบาท)	ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท)	ต่ำกว่าแผน		ผล/แผน (ร้อยละ)
			(ล้านบาท)	(ร้อยละ)	
การออกแบบโครงการ	3.80	1.68	2.12	55.79	44.21
การก่อสร้างโครงการ	95.09	94.76	0.33	0.35	99.65
รวม	98.89	96.44	2.45	2.48	97.52

ที่มา: รฟม.

และสามารถเปรียบเทียบแผนและผลการเบิกจ่ายดังรายละเอียดปรากฏตามแผนภูมิที่ 1

แผนภูมิที่ 1 แผนและผลการเบิกจ่ายเงินกู้



หมายเหตุ: รฟม. ได้มีการเสนอขอกู้เงินในแผนบริหารหนี้สาธารณะ ปี 2563 และมีการกู้เงินเพื่อคืนรายได้ในปี 2564
ที่มา: รฟม.

3) ผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ

ได้คะแนน a: โครงการสามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ เพื่อก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ และเพื่อตอบสนองความต้องการและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง จากผลการดำเนินงาน พบว่า โครงการสามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างเรือโดยสาร รถไฟฟ้า และรถโดยสารสาธารณะ โดยตั้งแต่เปิดให้บริการ ผู้ใช้บริการท่าเรือสถานีสะพานพระนั่งเกล้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และยังสามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังรถไฟฟ้าสถานีสะพานพระนั่งเกล้าได้อีกด้วย เนื่องจากปริมาณผู้บริการรถไฟฟ้าหลังจากมีโครงการเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยผู้บริการจากท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า บางส่วนสามารถเดินทางต่อไปยังรถไฟฟ้าอย่างสะดวก และรวดเร็วมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้ใช้บริการจากท่าเรือก็สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังรถโดยสารสาธารณะอื่น ๆ ได้อย่างสะดวกและรวดเร็วขึ้นเช่นเดียวกัน เช่น รถเมล์ รถประจำทางอื่น ๆ เป็นต้น แสดงให้เห็นว่า โครงการสามารถเชื่อมต่อการเดินทางของผู้ใช้บริการได้อย่างกว้างขวาง นอกจากนี้ โครงการยังสามารถสร้างรายได้จากการให้เช่าท่าเรือ และอาคารร้านค้า ซึ่งเป็นผลประโยชน์เพิ่มเติมนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ของโครงการ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต แสดงให้เห็นว่า นอกจากโครงการจะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์หลักแล้ว ยังสามารถต่อยอดและใช้ประโยชน์จากโครงการเพื่อสร้างรายได้เพิ่มเติมได้อีกด้วย จึงได้คะแนนภาพรวม อยู่ในระดับ a โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 8

รายงานผลการประเมินโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า
ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

ตารางที่ 8 ตัวชี้วัดด้านประสิทธิผลของโครงการ

ตัวชี้วัด	ผลการดำเนินงาน
3.1) ปริมาณผู้ใช้บริการท่าเรือสถานีสะพานพระนั่งเกล้า	เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 57,068 คน (ปี 2564 – 2566)
3.2) ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสถานีสะพานพระนั่งเกล้าขาออกเฉลี่ยต่อวัน	เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากก่อนมีโครงการมีผู้ใช้บริการเฉลี่ย 602 คนต่อวัน เป็น 1,437 คนต่อวัน
3.3) รายได้จากการให้บริการท่าเรือสถานีสะพานพระนั่งเกล้า	เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 304,653.07 บาท

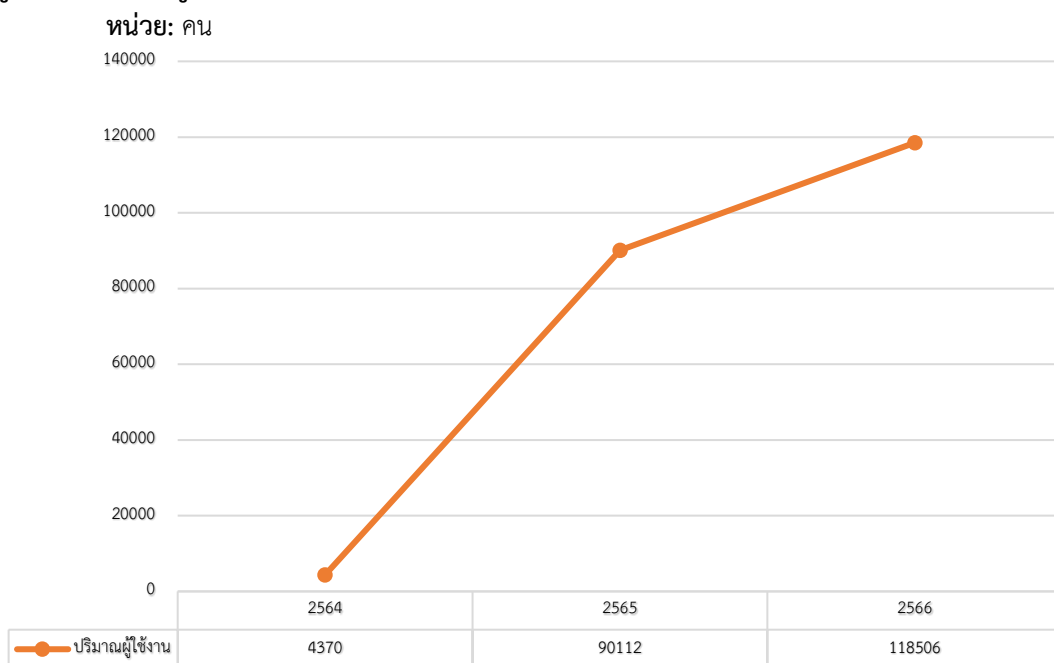
ที่มา: รฟม.

ทั้งนี้ ในแต่ละตัวชี้วัดมีรายละเอียดการประเมินผล ดังนี้

3.1) ปริมาณผู้ใช้บริการท่าเรือสถานีสะพานพระนั่งเกล้า

โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ สามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างเรือโดยสาร รถไฟฟ้า และรถโดยสารสาธารณะ โดยตั้งแต่เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2564 – 2566 มีผู้ใช้บริการท่าเรือสถานีสะพานพระนั่งเกล้าทั้งหมดจำนวน 212,988 คน โดยแบ่งออกเป็นผู้ใช้บริการระหว่างปี 2564 – 2566 จำนวน 4,370 คน 90,112 คน และ 118,506 คน ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นว่าจำนวนผู้ใช้บริการท่าเรือสถานีสะพานพระนั่งเกล้า มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเนื่องจากโครงการเป็นที่รับรู้ของประชาชนทั่วไปมากขึ้น นอกจากนี้ รฟม. ยังมีการพัฒนาโครงการเพิ่มเติมโดยการว่าจ้างจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เพื่อเพิ่มการรับรู้ของผู้ใช้บริการ และประชาชนทั่วไปบริเวณสถานี และสถานที่ใกล้เคียง โดยมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภูมิที่ 2

แผนภูมิที่ 2 ปริมาณผู้ใช้บริการท่าเรือสถานีสะพานพระนั่งเกล้า



ที่มา: รฟม.

3.2) ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสถานีสะพานพระนั่งเกล้าขาออกเฉลี่ยต่อวัน

โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ สามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างเรือโดยสาร รถไฟฟ้า และรถโดยสารสาธารณะ โดยตั้งแต่เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2564 ถึง ปัจจุบัน ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสถานีสะพานพระนั่งเกล้าขาออกโดยเฉลี่ยต่อวันก่อนมีโครงการมีปริมาณผู้ใช้บริการเฉลี่ยต่อวัน ในทุกวัน วันธรรมดา และ วันหยุด จำนวน 649 755 และ 401 คน ตามลำดับ (ข้อมูลจากวันที่ 1 – 30 มิถุนายน 2564) และเมื่อหลังจากมีโครงการ มีปริมาณผู้ใช้บริการเฉลี่ยต่อวัน ในทุกวัน วันธรรมดา และวันหยุด จำนวน 1,536 1,877 และ 897 คนตามลำดับ (ข้อมูลจากวันที่ 1 กรกฎาคม - ปัจจุบัน) แสดงให้เห็นว่า โครงการสามารถเชื่อมต่อการเดินทางจากท่าเรือ ไปยังรถไฟฟ้าได้อย่างเห็นได้ชัด อย่างไรก็ตาม ปริมาณผู้ใช้บริการของรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นนั้น อาจมาจากผู้ใช้บริการจากท่าเรือเพียงบางส่วน เนื่องจากโครงการสามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังรถโดยสารสาธารณะอื่น ๆ ได้อีกเช่นเดียวกัน โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 9

ตารางที่ 9 ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสถานีสะพานพระนั่งเกล้าขาออกเฉลี่ยต่อวัน

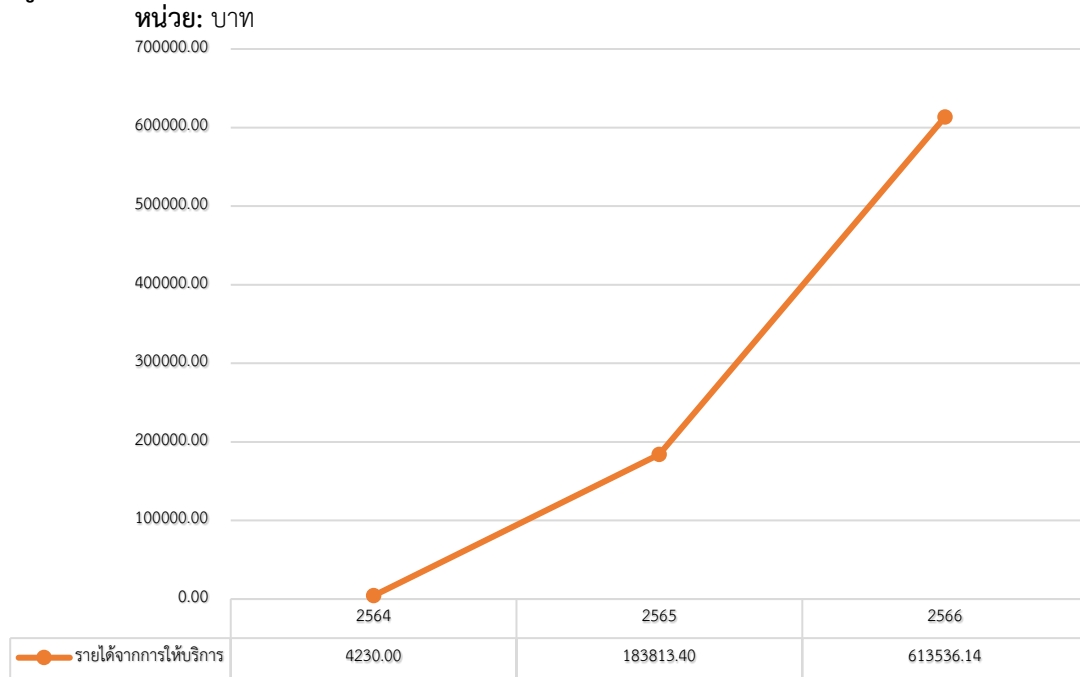
ช่วงเวลา	ปริมาณผู้ใช้บริการเฉลี่ยต่อวัน (คน)		
	ทุกวัน	วันธรรมดา	วันหยุด
ก่อนเปิดโครงการ (1 – 30 มิ.ย. 64)	649	755	401
หลังเปิดโครงการ (1 ก.ค. 64 - ปัจจุบัน)	1,536	1,877	897
อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	136.84	148.71	123.66

ที่มา: รพม.

3.3) รายได้จากการให้บริการท่าเรือสถานีสะพานพระนั่งเกล้า

โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ตั้งแต่เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2564 – 2566 มีรายได้จากการให้เช่าท่าเรือ และอาคารร้านค้าทั้งหมดจำนวน 801,579.54 บาท โดยแบ่งออกเป็นรายได้ระหว่างปี 2564 – 2566 จำนวน 4,230 บาท 183,813.40 บาท และ 613,536.14 บาท ตามลำดับ ซึ่งรายได้จากการให้บริการเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจากการที่มีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องส่งผลให้โครงการเป็นที่รู้จัก และผู้ประกอบการได้เข้ามาเช่าพื้นที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงดึงดูดให้ผู้เช่ารายเดิมพัฒนาต่อยอดธุรกิจ และเพิ่มระยะเวลาการเช่าพื้นที่ โดยมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภูมิที่ 3

แผนภูมิที่ 3 รายได้จากการให้บริการ



ที่มา: รฟม.

4) ผลการประเมินด้านผลกระทบ

ได้คะแนน a : โครงการไม่ส่งผลกระทบในเชิงลบทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม จากการสำรวจเพื่อสอบถามความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการในพื้นที่ดำเนินโครงการ จำนวน 51 ตัวอย่างพบว่า โครงการมีส่วนช่วยให้เกิดการจ้างงาน ต่อยอดธุรกิจ และก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมถึงส่งผลกระทบด้านสังคม โดยโครงการช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น เพิ่มความสะดวก รวดเร็วและความปลอดภัยในการเดินทาง ป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยในทรัพย์สิน รวมทั้งยังมีกิจกรรมเพื่อสังคม (Corporate Social Responsibility: CSR) ร่วมกับชุมชนในพื้นที่ดำเนินโครงการ นอกจากนี้ รฟม. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่กระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ และเมื่อพิจารณาตัวชี้วัดที่ใช้ในการประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม มีผลการประเมินอยู่ในระดับ a ดังนั้นคะแนนภาพรวมตัวชี้วัดด้านผลกระทบ จึงอยู่ในระดับ a โดยมีรายละเอียด ดังนี้

4.1) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

ก่อนเริ่มดำเนินโครงการประชาชนในพื้นที่คาดหวังว่าเมื่อโครงการแล้วเสร็จ เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น เกิดการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ หรือส่งเสริมให้เกิดการลงทุนจากภาคเอกชนที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ และเมื่อโครงการแล้วเสร็จประชาชนในพื้นที่มีความคิดเห็นว่าโครงการมีส่วนช่วยสร้างรายได้ของคนในพื้นที่ ยกกระดับคุณภาพชีวิตให้เพิ่มขึ้น เกิดการลงทุนจากภาคเอกชนมากขึ้น เช่น การเช่าเพื่อทำธุรกิจลอยอังคาร การจัดตั้งตู้จำหน่ายอัตโนมัติ เป็นต้น รวมถึงกระตุ้นการเดินทางอีกด้วย อย่างไรก็ตาม ผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของโครงการไม่ใช่วัตถุประสงค์หลัก โดยมีรายละเอียดผลการสำรวจความพึงพอใจตามตารางที่ 9

ตารางที่ 9 ผลสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ

ความพึงพอใจเมื่อมีโครงการ	ระดับความพึงพอใจ		
	ดีขึ้น	เท่าเดิม	ลดลง
1. สร้างโอกาสในการทำงาน รายได้ หรือธุรกิจใหม่	64.70	33.55	1.75
2. มีการลงทุนจากภาคเอกชนเพิ่มขึ้น	51.00	49.00	0.00
3. ราคาสินค้าอุปโภค บริโภคในพื้นที่	56.90	23.55	19.55
4. กระตุ้นให้เกิดการเดินทางในพื้นที่	68.60	31.40	0.00

ที่มา: แบบสำรวจความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

4.2) ผลกระทบด้านสังคม

โครงการสามารถช่วยลดระยะเวลาการเดินทางให้แก่ผู้โดยสาร เพิ่มศักยภาพด้านคมนาคมบริเวณสถานี และอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการทั่วไป รวมถึงผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากโครงการ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับโดยเฉพาะ เช่น บาทวิถีสำหรับผู้พิการทางสายตา เก้าอี้พักคอยสำหรับผู้สูงอายุ เครื่องให้บริการข้อมูลสำหรับผู้พิการทางการได้ยินและทางสายตา และทางลาด เป็นต้น รวมถึงมีกิจกรรม CSR ในวันลอยกระทง เป็นการเสริมสร้างกิจกรรมร่วมกันระหว่างคนในพื้นที่ โดยมีรายละเอียดปรากฏ ตามรูปภาพต่อไปนี้

4.2.1) สิ่งอำนวยความสะดวกผู้สูงอายุและผู้พิการภายในท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า



เก้าอี้พักคอย Universal Design สำหรับผู้ใช้ทั่วไป เด็ก และผู้พิการ



เครื่องให้บริการข้อมูลสำหรับผู้พิการทางการได้ยิน



เครื่องให้บริการข้อมูลสำหรับผู้พิการทางสายตา

4.2.2) กิจกรรม CSR วันลอยกระทง



4.3) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการสามารถปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณสถานี และช่วยลดมลภาวะ และปริมาณมลพิษ นอกจากนี้ รฟม. ยังมีการติดตามและตรวจสอบปัญหาขยะในแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณท่าเรืออย่างต่อเนื่อง และมีการแก้ไข และป้องกันปัญหาขยะในแม่น้ำเจ้าพระยาที่จะตกค้างบริเวณท่าเรือตลอดเวลา

5) ผลการประเมินด้านความยั่งยืน

ได้คะแนน a : รฟม. มีการจัดทำแผนการปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงการทั้งในส่วนของ ท่าเรือ อาคารร้านค้า สะพานลอยคนข้าม ทางเดิน และห้องน้ำสาธารณะ โดยมีการตรวจสอบเพื่อบำรุงรักษาและปรับปรุงใหม่ ในทุกๆ 2 – 3 ปี เช่น ความชำรุดหรือความเสียหายของท่าเรือที่เกิดจากน้ำ ความเสื่อมสภาพของสีกันสนิม ความชัดเจนของสัญลักษณ์ความปลอดภัย ความสว่างของไฟฟ้าบริเวณสะพานลอย และทางเดิน ความสะอาดและความพร้อมของห้องน้ำสาธารณะ เป็นต้น รวมถึงมีการจัดทำแผนจัดจ้างบริหารจัดการท่าเรือ และแผนค่าใช้จ่ายรองรับความเสี่ยงในแต่ละปีทั้งหมด 10,463,233.99 บาท ประกอบด้วย 1) ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการอาคารโดยสารท่าเรือ และโ๊ะท่าเรือ และ 2) ค่าไฟฟ้าและน้ำประปา โดยแบ่งออกเป็นค่าใช้จ่ายระหว่างปี 2564 – 2566 จำนวน 2,527,499.56 บาท 2,758,329.63 บาท และ 2,827,7404.80 บาท ตามลำดับ นอกจากนี้ ในปี 2566 รฟม. ยังมีการว่าจ้างปรับปรุงท่าเรือ กับ บริษัท แก้วประเสริฐ อินดัสตรี จำกัด วงเงิน 2,350,000 บาท โดยมีจุดประสงค์เพื่อปรับปรุงท่าเรือ ให้อยู่สภาพพร้อมใช้งาน และมีความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะ ความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการกลุ่มผู้สูงอายุ และผู้พิการ เช่น ชดสีเก่าที่เสื่อมสภาพ ทาสีกันสนิมเพิ่มเติม และทำการตีเส้น จัดทำเครื่องหมายที่ชัดเจน เป็นต้น รวมถึงจัดให้มีป้ายประชาสัมพันธ์ท่าเรือ

รายงานผลการประเมินโครงการพัฒนาลิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า
ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

เพื่อเพิ่มความรับรู้ของผู้ใช้บริการและประชาชนทั่วไป และป้องกันปัญหาขยะในแม่น้ำเจ้าพระยาที่จะตกค้างบริเวณท่าเรือ แสดงให้เห็นถึงการตรวจสอบ และการบำรุงรักษาโครงการตลอดการให้บริการ โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 10

ตารางที่ 10 ประมาณการค่าใช้จ่ายต่อปี

หน่วย: บาท

รายการ	ปี พ.ศ.		
	2564	2565	2566
1) ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการอาคารโดยสารท่าเรือ และโป๊ะเทียบเรือ	2,450,000.00	2,450,000.00	2,790,000.00
2) ค่าไฟฟ้า และน้ำประปา	48,499.56	308,329.63	377,404.80
3) ว่างจ้างปรับปรุงท่าเรือ	-	-	2,350,000.00
รวม	2,527,499.56	2,758,229.63	5,177,404.80
ทั้งหมด	10,463,233.99		

ที่มา: รฟม.

9. ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

10.1) โครงการสามารถเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ จากท่าเรือโดยสาร ไปยังรถไฟฟ้า และรถโดยสารสาธารณะอื่น ๆ

10.2) โครงการสามารถตอบสนองความต้องการและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

10.3) โครงการสามารถสร้างรายได้ และต่อยอดธุรกิจ รวมถึงเพิ่มการจ้างงาน และพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ดำเนินโครงการ

10. บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

10.1) ข้อเสนอแนะจากผลการดำเนินโครงการ

10.1.1) เนื่องจากโครงการไม่มีข้อมูลการประเมินผลตอบแทนด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ ก่อนและหลังโครงการแล้วเสร็จ รฟม. ควรพิจารณาศึกษาแนวทางการประเมินผลตอบแทนดังกล่าวเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาดำเนินโครงการต่อไปในอนาคตและนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาประเมินผลสัมฤทธิ์เฉพาะส่วนของโครงการ

10.1.2) โครงการมีแนวทางในการพัฒนาที่ชัดเจนที่สามารถก่อให้เกิดประโยชน์ และบรรลุวัตถุประสงค์ รวมถึงสามารถสร้างรายได้จากการดำเนินโครงการ แต่อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินการดังกล่าวควรมีการเก็บข้อมูลการประมาณการก่อนเริ่มโครงการ เพื่อเป็นประโยชน์ในการพิจารณาเปรียบเทียบข้อมูลที่เพิ่มขึ้นมาหลังจากการดำเนินโครงการ

10.1.3) เนื่องจากโครงการดังกล่าว เป็นโครงการที่ รฟม. ดำเนินการต่อยอดการพัฒนานอกเหนือจากโครงการหลัก ดังนั้น จึงควรพิจารณาจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บำรุงรักษาและพัฒนาโครงการอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อรับผิดชอบในการวางแผนงบประมาณที่ใช้ในการบำรุงรักษา และการนำรายได้ไปใช้ประโยชน์ต่อไป

12. รูปภาพโครงการ



อาคารท่าเรือ



โป๊ะเรือ



สะพานลอยคนข้าม

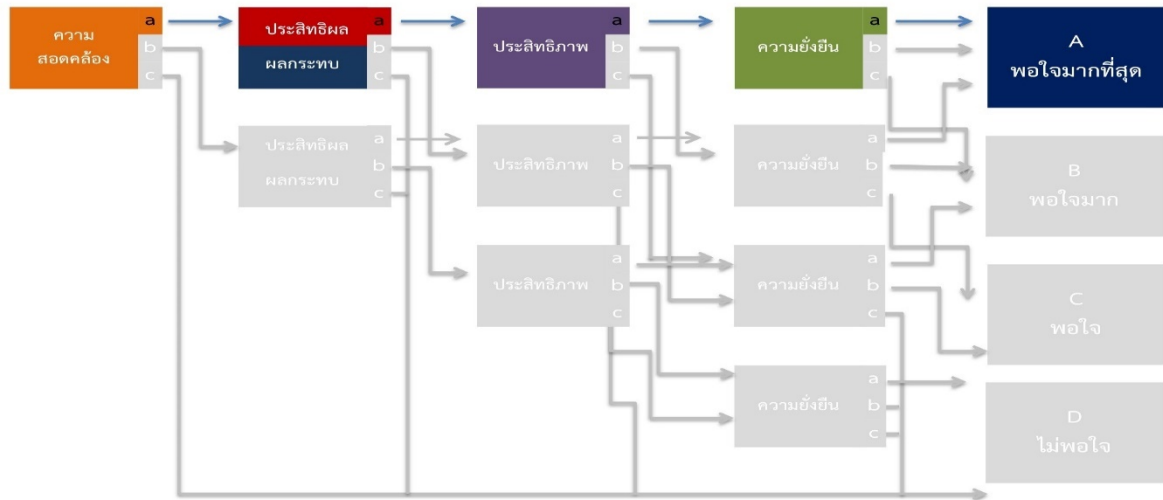
จุดจอดรถผู้พิการ



ทางเชื่อมต่อมีหลังคา

13. สรุปผลการประเมินโครงการ

สรุปผลการวิเคราะห์และประเมินผลโครงการ โดยใช้หลักเกณฑ์การประเมินผล 5 ด้าน ได้แก่ ด้านความสอดคล้อง ประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลกระทบ และความยั่งยืน โดยสามารถสรุปผลการประเมินโครงการในภาพรวมอยู่ในระดับ A หมายถึง พอใจมากที่สุด โดยด้านความสอดคล้อง ประสิทธิภาพ ผลกระทบ ความยั่งยืน และประสิทธิภาพ อยู่ในระดับ a มีรายละเอียดดังนี้



การให้คะแนนภาพรวมด้านประสิทธิผลและผลกระทบจะใช้วิธีการให้คะแนนย่อย ดังนี้

aa (6 คะแนน)	= คะแนนรวม a
ab, ba, ac, bb (4 - 5 คะแนน)	= คะแนนรวม b
bc, cb, cc (2 - 3 คะแนน)	= คะแนนรวม c

ที่มา สำนักบริหารและประเมินผลโครงการลงทุนภาครัฐ

โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ดำเนินการสอดคล้องกับนโยบายที่สำคัญของรัฐบาลส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาการคมนาคม และเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ประชาชน โดย รพม. ได้ก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย 1) งานปรับปรุงภูมิทัศน์ จุดจอดรถบริการสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล 2) งานอาคารท่าเรือและโป๊ะเทียบเรือ และ 3) งานอาคารบริการ ศาลาที่พัก ป้ายรถเมล์ และทางเดินมีหลังคาคลุม เพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อตอบสนองความต้องการให้กับประชาชนผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง รวมทั้งแก้ไขและลดปัญหาการจราจรติดขัด และลดมลภาวะจากการใช้ถนน

เมื่อโครงการแล้วเสร็จ พบว่า โครงการสามารถเชื่อมต่อการเดินทาง และอำนวยความสะดวก ให้มีความรวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น ทำให้จำนวนผู้ใช้บริการทั้งท่าเรือโดยสาร รถไฟฟ้า รวมถึงรถโดยสารสาธารณะอื่นๆ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ยังสามารถสร้างรายได้จากการเช่าท่าเรือ และต่อยอดธุรกิจอื่น ๆ จากการเช่าอาคารร้านค้า และจากการสำรวจเพื่อสอบถามความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการในพื้นที่ดำเนินโครงการ พบว่า โครงการมีส่วนช่วยให้เกิดการจ้างงานและก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ ป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยในทรัพย์สิน รวมทั้งยังมีกิจกรรม CSR ร่วมกับชุมชนในพื้นที่ และ รพม. ได้มีการตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมบริเวณโครงการ และแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมตลอดการดำเนินโครงการ รวมถึงได้มีการกำหนดแผนการตรวจสอบความชำรุดของโครงการตลอดอายุโครงการ และมีงบประมาณในการบำรุงรักษา และปรับปรุงโครงการ ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าโครงการมีความยั่งยืน