



งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์



เพื่อทบทวนสถานะปัจจุบันของโครงการตาม M-MAP และทำการประสานแผนงาน ความก้าวหน้าต่าง ๆ ที่แต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ระหว่างดำเนินการ รวมทั้งรวบรวมปัญหาอุปสรรคที่เกิดจากการดำเนินงานตาม M-MAP ตลอดจนการทบทวนแนวทางตาม M-MAP 2 Blueprint

เพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง รวมถึงแต่ละเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการที่ได้กำหนดไว้ใน M-MAP แต่ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง และทบทวนโครงข่ายที่เสนอไว้ใน M-MAP Blueprint และเสนอเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการขยายตัวและการพัฒนาเมือง

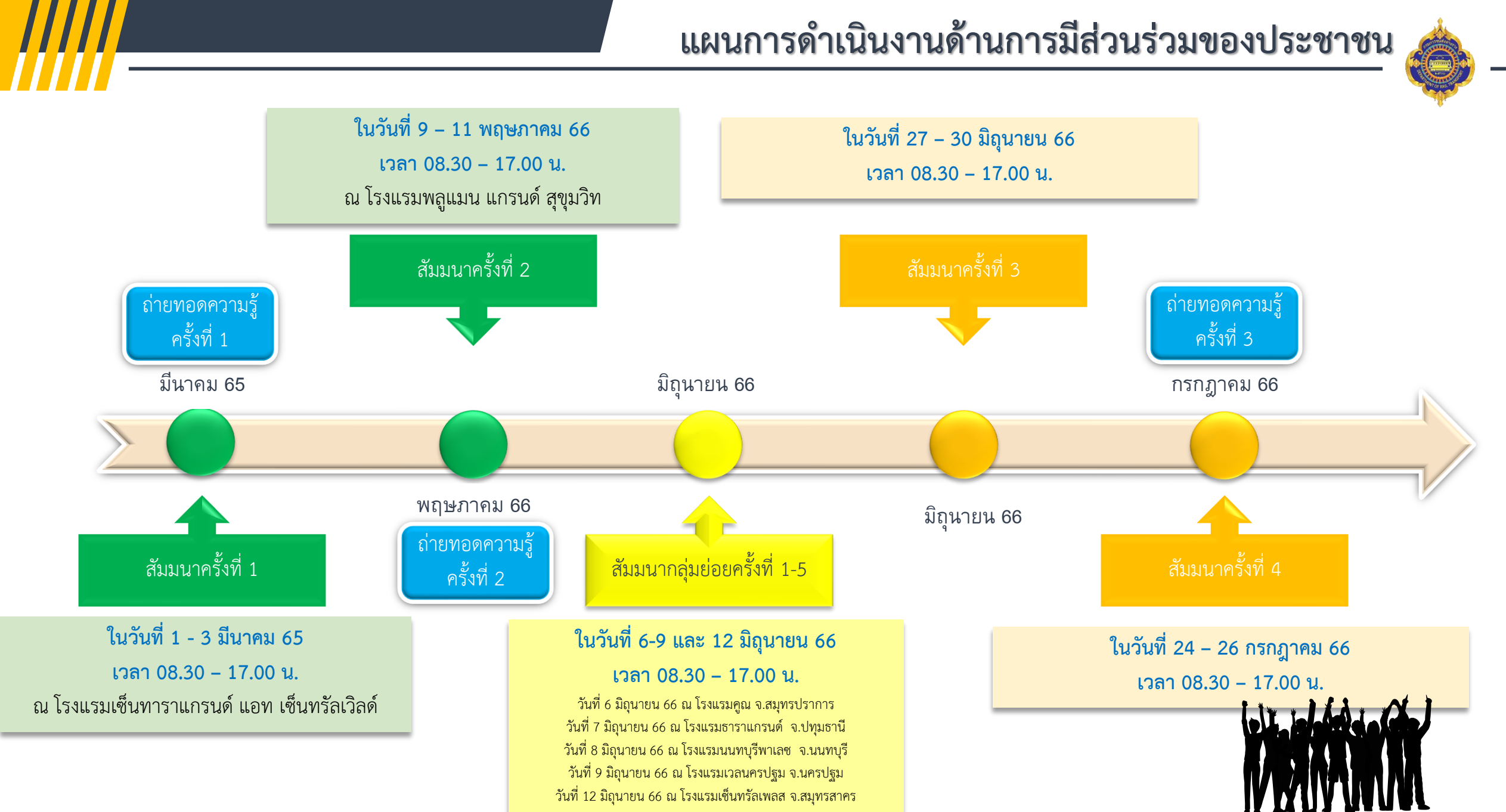
เพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง

จัดลำดับความสำคัญของแต่ละเส้นทาง เพื่อจัดทำแผนการดำเนินงานในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน รวมทั้งแผนการเงินในการลงทุน กำหนดแนวทางและกลยุทธ์ในการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง

จัดลำดับความสำคัญของแต่ละเส้นทาง เพื่อจัดทำแผนการดำเนินงานในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน รวมทั้งแผนการเงินในการลงทุน กำหนดแนวทางและกลยุทธ์ในการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง



แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน





กำหนดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบ
ขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒
วันอังคารที่ ๑ - วันพฤหัสบดีที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๕ (แบ่งเป็น ๓ กลุ่ม) เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น ๒๓ ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร
หรือผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

เวลา ๐๘.๓๐ - ๐๙.๐๐ น.	ลงทะเบียน (พร้อมระบบ online) พร้อมรับประทานอาหารว่าง
เวลา ๐๙.๐๐ - ๐๙.๑๐ น.	ร่วมชมวิดีโอทัศน์ข้อมูลโครงการ
เวลา ๐๙.๑๐ - ๐๙.๕๕ น.	พิธีเปิดการประชุมสัมมนา (วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕) - กล่าวรายงาน โดย นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน - กล่าวเปิด โดย นายพิเชฐ कुमारรรักษ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง
เวลา ๐๙.๕๕ - ๑๑.๐๐ น.	เริ่มสัมมนาช่วงเช้า วิทยากรประกอบด้วย (๑) รศ.ดร.พงษ์ศักดิ์ สุริยวานกุล ผู้จัดการโครงการ (๒) ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีโย ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร ร่วมอภิปรายในหัวข้อ “แนะนำโครงการ M-MAP ๒” และ “แนวทางการพัฒนา Railway Demand Forecast” ดำเนินรายการโดย นายราชัย ชลสินธุ์สงครามชัย
เวลา ๑๑.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	สรุปประเด็นและตอบข้อซักถาม ช่วงที่ ๑
เวลา ๑๒.๐๐ - ๑๓.๓๐ น.	รับประทานอาหารกลางวัน
เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๕.๓๐ น.	เริ่มสัมมนาช่วงบ่าย วิทยากรประกอบด้วย (๓) รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพานิชกุล ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร (๔) ผศ.ดร.สุภาพร แก้วก้อ เลี้ยวไพโรจน์ ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง (๕) นางสาววลัยลักษณ์ อติยศพงศ์ นักกฎหมาย ร่วมอภิปรายในหัวข้อ “การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP ๒” “ระบบ ขนส่งมวลชนทางรางกับการพัฒนาเมือง” และ “การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่ง มวลชนทางราง” ดำเนินรายการโดย นายราชัย ชลสินธุ์สงครามชัย
เวลา ๑๕.๓๐ - ๑๕.๔๕ น.	พักรับประทานอาหารว่าง
เวลา ๑๕.๔๕ - ๑๗.๐๐ น.	สรุปประเด็นและตอบข้อซักถาม ช่วงที่ ๒
เวลา ๑๗.๐๐ น.	ปิดประชุมสัมมนา

วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และ
ความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กับกลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ รวมถึงประเมินทัศนคติที่มีต่อ
โครงการจากกลุ่มเป้าหมาย





การประชุมสัมมนาสร้างความรับรู้ความเข้าใจกับประชาชนที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 1

จัดเมื่อวันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 ถึงวันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม พ.ศ. 2565 แบ่งเป็น 3 กลุ่ม กลุ่มละ 1 วัน เวลา 08.30 – 17.00 น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวิลด์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมรวมทั้งสิ้น 518 คน



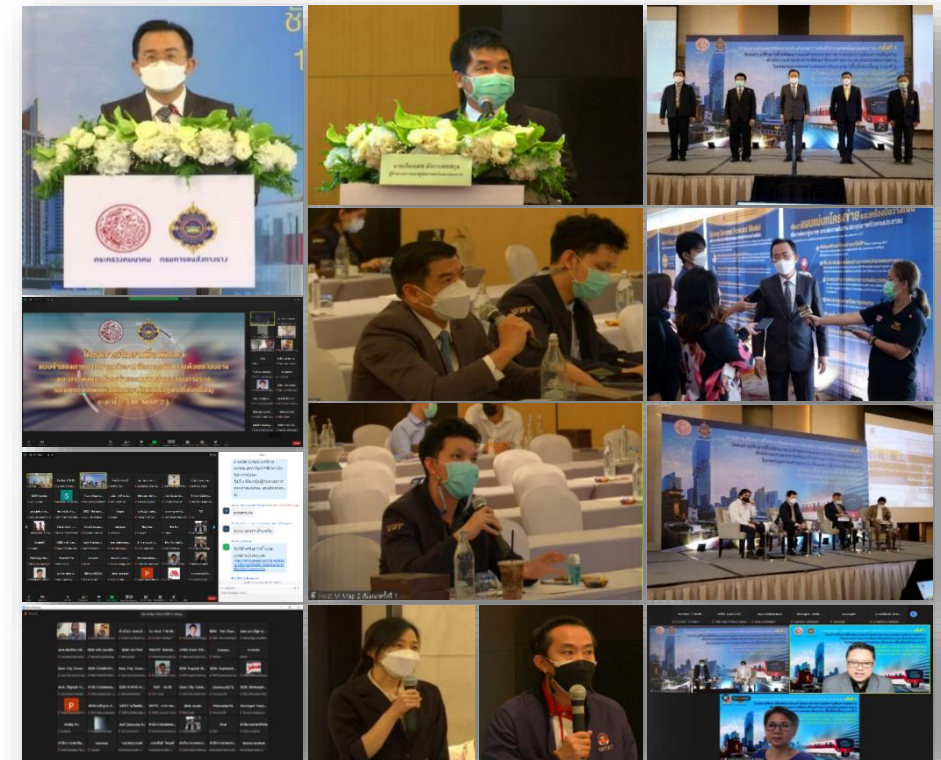
กลุ่มที่ 1 (หน่วยงานภาครัฐและสื่อมวลชน)



กลุ่มที่ 2 (สำนักงานเขต องค์การเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ)



กลุ่มที่ 3 (ภาคเอกชน)





ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากสัมมนา 1

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
1	ราคาตัวรถไฟฟ้าในแต่ละเส้นทาง เนื่องจากค่าบริการไม่นิ่ง ดังนั้นจึงอยากทราบว่าบริษัทที่ปรึกษาจะใช้ Fair Factor อย่างไร และจะทำมาตรฐานค่าโดยสารตัวร่วมหรือไม่	ค่ามาตรฐานของระบบราง ในเรื่องของ ราคา ต้นทุน ต้องวิเคราะห์มาจากหลักฐานที่อ้างอิงตัวระบบ ดังนั้นจึงขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการศึกษา
2	โครงการมีแนวทางในการแก้ไขปัญหาของ Superblock เพราะคิดว่า Superblock เป็นปัญหาที่สำคัญของ กทม. ทำให้เกิดปัญหารถติด และระบบฟีดเดอร์ไม่สามารถเข้าถึงที่อยู่อาศัย เช่น ซอยตัน ซึ่ง กทม. จะมีซอยตันจำนวนมาก หรือรถขนส่งขนาดกลางไม่สามารถให้บริการในซอยตันได้ ต้องพึ่งพามอเตอร์ไซด์รับจ้างมากกว่า ถ้ามีการแก้ปัญหา Superblock ได้ จะทำให้ระบบฟีดเดอร์เข้าถึงประชาชนได้มากยิ่งขึ้น และการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐาน ต้องการให้มีการพัฒนาของสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งทางเท้าและบริเวณสถานี รวมถึงอุปกรณ์ที่สนับสนุนผู้สูงอายุ มีการแก้ไขปัญหา Superblock นอกจากใช้วิธี Land adjustment แล้วจะมีวิธีแก้ไขปัญหาอื่นหรือไม่อย่างไร	การแก้ไขปัญหา Superblock มีบริษัทเอกชนบางแห่ง เสนอทางเลือกในการเดินทางเพื่อเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนหลัก โดยใช้ Cable Car หรือระบบรถกระเช้า ซึ่งมีการใช้ที่ประเทศโบลิเวีย ซึ่งเป็นประเทศที่มีลักษณะเป็นเนินเขา โดยใช้วิธีทำกระเช้าลากขนานไปตามถนนหลัก ซึ่งช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดได้ การใช้ระบบ Cable Car หมุนเวียนผู้โดยสารตลอดเวลา ซึ่งใช้เงินลงทุนไม่มากนัก ซึ่งน่าจะมีการทำโครงการนำร่องในสถานที่ราชการ หรือมหาวิทยาลัยที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ เช่น มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์จะมีรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟฟ้าสายสีเขียวขนานกันอยู่ แต่ก็มีคามจำเป็นจะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์และสภาพแวดล้อมประกอบด้วย พื้นที่ของหน่วยงานราชการหลายแห่ง มีพื้นที่ขนาดใหญ่มาก เช่น มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์หรือศูนย์ราชการฯ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มี Shuttle bus ให้บริการแก่นิสิต และบุคลากรของหน่วยงาน รวมถึงบุคคลภายนอก ผู้บริหารมีแนวคิดจะจัดทำเส้นทาง Shuttle bus บนถนนระพีฯ ที่อยู่ตรงกลางของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปัจจุบันเป็นถนนเดินรถทางเดียวกับทางจักรยานอยู่ เส้นทางนี้จะเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียวและสายสีแดง ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหา Missing Link ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าทั้งสองสาย หน่วยงานราชการอื่นที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ อาจจะจัด Shuttle Bus เชื่อมต่อระหว่างสถานีและพื้นที่ภายในหน่วยงาน เพื่อให้บริการกับบุคลากรของตนเอง และบุคคลภายนอก จะช่วยส่งเสริมระบบรถไฟฟ้าได้มากขึ้น





ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
3	ควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ แอปพลิเคชันมินิบัส สามารถลงทะเบียนกับรถสองแถว รถกอล์ฟ และวินมอเตอร์ไซด์ ระบบ feeder และผู้ใช้บริการกับผู้ให้บริการสามารถติดต่อสื่อสารกันได้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพที่มากขึ้น	เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะดังกล่าว ซึ่งในทางเทคโนโลยีมีความเป็นไปได้ แต่อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก ต้องเป็นผู้รวบรวมข้อมูล โดยจะขอรับข้อเสนอแนะ ไปใช้ประกอบการศึกษาในโครงการนี้ และจะนำส่งประเด็นสรุปต่อให้ทาง ขร. ต่อไป
4	กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญกับการพัฒนา Soft Site จึงอยากทราบว่าโครงการจะมีแนวทางในการพัฒนาการสื่อสารข้อมูลสถานะของการขนส่งสาธารณะให้กับประชาชนทราบได้อย่างไร	กระทรวงคมนาคม มีเว็บไซต์ที่ประชาชนสามารถเข้าไปวางแผนการเดินทางไปยังปลายทางได้ด้วยระบบขนส่งสาธารณะ หรือที่เรียกว่า Journey planner เพื่อการเดินทางได้อย่างสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น
5	ยินดีที่มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง เพื่อช่วยแก้ปัญหาจราจรในชุมชนเมือง การจัดรูปที่ดินทำให้ที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้นจะเป็นการผลักดันผู้ที่มีรายได้น้อยออกไปอาศัยในชานเมือง จะมีการศึกษากฎหมายที่จะป้องกันประเด็นนี้ควบคู่ไปด้วยหรือไม่	การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง มีแนวคิดคือ ให้เจ้าของที่ดินนำแปลงที่ดินมารวมกัน เพื่อวางผังถนน และแบ่งแปลงที่ดินใหม่ และส่งแปลงที่ดินคืนให้เจ้าของเมื่อดำเนินโครงการเสร็จ ทั้งนี้แปลงที่ดินที่ได้รับคืน จะมีขนาดเล็กลงตามสัดส่วนแปลงที่ดินเดิม เนื่องจากต้องแบ่งแปลงที่ดินบางส่วนมาสร้างถนนและสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ และนำที่ดินบางแปลงออกขาย เพื่อนำรายได้มาเป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพื้นที่ เจ้าของที่ดินจะได้ประโยชน์จากการจัดรูปที่ดิน คือ เดิมแปลงที่ดินอาจเป็นที่ตาบอด หรือถนนทางเข้าแคบ แต่เมื่อจัดรูปที่ดินแล้ว จะมีถนนเข้าถึงแปลงที่ดินได้สะดวก มีสาธารณูปโภค สาธารณูปการครบครัน มูลค่าที่ดินจะสูงขึ้น ปัญหาความเหลื่อมล้ำเป็นโจทย์ใหญ่ ถ้ามีการจัดรูปที่ดิน เช่น ประเทศไทยจะมีการเคหะแห่งชาติที่รับผิดชอบโครงการบ้านเอื้ออาทร หรือบ้านริมน้ำ ที่มีการจัดที่ดินคนที่รื้อไล่พื้นที่คลอง ถ้ามีการจัดรูปที่ดินแล้วมีการกำหนดว่ามีโซนหรือพื้นที่บางส่วนของที่ดินที่ไ้ใช้กลไกของการเคหะแห่งชาติเพื่อสนับสนุน เราควรจัดพื้นที่บางพื้นที่ดูแล้วไม่แตกต่าง โดยอาจจัดให้มีสวนสาธารณะเพื่อทำเป็นพื้นที่ส่วนกลาง ถ้ามีการจัดรูปที่ดินแบบ TOD อย่างน้อยนโยบายที่ ขร.ต้องทำงานร่วมกับการเคหะแห่งชาติ (ภายใต้การดูแลของกระทรวงมหาดไทย) จะทำให้เป็นนโยบายที่ลดการเหลื่อมล้ำ ประการที่สอง เราไม่สามารถอยู่ได้โดยลำพังโดยปราศจากคนที่จะเป็นแรงงานในการขับเคลื่อน กลุ่มคนเหล่านี้อาจจะประกอบอาชีพเป็นฟิตเตอร์ในการขนส่ง อย่างน้อยที่สุดก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจในการหมุนเวียน





ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
6	มีประเทศใดบ้างที่มีการบังคับให้ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะแสดงสถานะพิกัดของรถสาธารณะให้ประชาชนสามารถวางแผนการเดินทางได้	หลาย ๆ ประเทศมีเว็บไซต์สำหรับแนะนำเส้นทางในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงมีการจัดอันดับมอบรางวัลให้กับผู้พัฒนาเว็บไซต์ในทุกปี เพื่อให้เกิดการแข่งขันในการพัฒนาเว็บไซต์ ระบบ Journey Planner เป็นระบบที่สามารถเก็บข้อมูล ทาง ขร.อาจจะไม่รับทราบถึงปัญหาของผู้โดยสารว่ามีอะไรบ้าง ซึ่งระบบนี้จะทำให้ผู้โดยสารสามารถแจ้งปัญหาการเดินทางได้โดยตรง และแพลตฟอร์มนี้สามารถรายงานตำแหน่ง ปัญหาที่เกิดขึ้นในสถานการณ์จริงได้เลย และศูนย์กลางสามารถแก้ไขปัญหานี้ได้โดยตรง โดยกรมการขนส่งทางรางสามารถส่งเสริมให้มีกฎหมายในการควบคุมมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการได้ ถ้าดูบทบาทหน้าที่ของ ขร.ที่สำคัญคือ การคุมมาตรฐานในการเดินทางที่ให้ความปลอดภัย และการควบคุมมาตรฐานสัญญาสัมปทาน เป็นเรื่องปกติที่ว่าผู้ประกอบการจะต้องมีมาตรฐานความปลอดภัย และต้องให้ข้อมูลกับผู้บริโภคและผู้ประกอบการ เป็นบทบาทที่ ขร.สามารถดำเนินการได้



กำหนดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันอังคารที่ 9 พฤษภาคม 2566 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมพลูแมน แกรนด์ สุขุมวิท กรุงเทพฯ ชั้น 3 ห้องจูเนียร์บอลรูม 2 กรุงเทพมหานคร
หรือผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

เวลา 08.30 – 09.00 น. ลงทะเบียน (พร้อมระบบ online)

เวลา 09.00 – 09.05 น. ร่วมชมวีดิทัศน์ข้อมูลโครงการ

เวลา 09.05 – 09.30 น. พิธีเปิดการประชุมสัมมนา

- กล่าวเปิด โดย **นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์**
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง
- กล่าวรายงาน โดย **นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล**
ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน

เวลา 09.30 – 10.30 น. นำเสนอหัวข้อ “การดำเนินงานโครงการ M-MAP 2”
โดย รศ.ดร.พงษ์ศักดิ์ สุริยวงกุล ผู้จัดการโครงการ

เวลา 10.30 – 10.45 น. พักรับประทานอาหารว่าง

เวลา 10.45 – 12.00 น. นำเสนอหัวข้อ “การพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วย
ระบบราง”
โดย ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีโย และ ดร.พิรพล สิทธิวิจารณ์ ผู้เชี่ยวชาญด้าน
แบบจำลองการขนส่งและจราจร

เวลา 12.00 – 13.00 น. ร่วมรับประทานอาหารกลางวัน

เวลา 13.00 – 14.00 น. นำเสนอหัวข้อ “ประสบการณ์การพัฒนาระบบรางจากประเทศญี่ปุ่น”
โดย Japanese Expert Team

เวลา 14.00 – 15.00 น. นำเสนอหัวข้อ “การพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทางด้วยระบบรางเชิง
กิจกรรม”
โดย ผศ.ดร.ธีรพนธ์ ศิริไพโรจน์ ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร

เวลา 15.00 – 15.15 น. พักรับประทานอาหารว่าง

เวลา 15.15 – 16.15 น. นำเสนอหัวข้อ “มาตรการส่งเสริมการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า”
โดย นางสาววลัยลักษณ์ อดยศพงษ์ นักวิชาการผู้ช่วย

เวลา 16.15 – 17.00 น. ช่วงสอบถามแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

เวลา 17.00 น. ปิดประชุมสัมมนา

วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และ
ความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กับกลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ รวมถึงประเมินทัศนคติที่มีต่อ
โครงการจากกลุ่มเป้าหมาย





การประชุมสัมมนาสร้างความรับรู้ความเข้าใจกับประชาชนที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 2

จัดเมื่อวันอังคารที่ 9 พฤษภาคม 2566 ถึงวันพฤหัสบดีที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2566
แบ่งเป็น 3 กลุ่ม กลุ่มละ 1 วัน เวลา 08.30 – 17.00 น. ณ โรงแรมพลูแมน แกรนด์ สุขุมวิท กรุงเทพฯ
ชั้น 4 ห้อง Grand Ballroom กรุงเทพมหานคร พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม
Zoom Cloud Meeting โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมรวมทั้งสิ้น 354 คน



กลุ่มที่ 1 (หน่วยงานภาครัฐและสื่อมวลชน)



กลุ่มที่ 2 (สำนักงานเขต องค์การเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ)



กลุ่มที่ 3 (ภาคเอกชน)





ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
1	ประเทศญี่ปุ่นมีนโยบายหรือโปรแกรมที่จะสนับสนุนหรือดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาใช้ระบบขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นอย่างไร	การพัฒนากระบวนกรเริ่มตั้งแต่การเรียนการสอน ที่เน้นความปลอดภัย ในการใช้ระบบขนส่ง ในเรื่องจุดตัด และมีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้มีคนใช้บริการขึ้นในช่วงวันจันทร์-วันศุกร์ และมีการประชาสัมพันธ์ให้คนมาใช้รถไฟฟ้าในช่วง วันเสาร์-อาทิตย์ ด้วยการให้สะสมประทับตราตามสถานีรายทางเพื่อแลกของที่ระลึก เช่นการส่งเสริมการเดินทางระบบรางร่วมกันระหว่าง บริษัทเดินรถกับโปเกมอน ให้เด็กมาใช้รถไฟฟ้าและจะได้ประทับตรารูปโปเกมอนต่าง ๆ ในส่วนบริษัทโตเกียวเมโทร ได้มีการจัดตั้งแผนกพิเศษเพื่อวิจัยและพัฒนานโยบายในสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งานอีกด้วย กรณีที่ไม่สำเร็จ เช่น โตเกียวเมโทร ร่วมกับ ดิสนีย์รีสอร์ท ลดค่าโดยสารเพื่อดึงดูดผู้ใช้เส้นทางของโตเกียวเมโทรมาที่ดิสนีย์รีสอร์ท แต่ไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากถึงแม้ลดราคาแต่ผู้โดยสารไม่ได้เพิ่มมากขึ้นตามที่คาดการณ์ไว้ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาต้องเรียนรู้จากความผิดพลาด สิ่งที่ต้องการแนะนำคือ ควรจัดทำไกด์บุ๊กสำหรับเยาวชนสร้างจิตสำนึกและวิธีการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง
2	เสนอให้มีช่องแสดงความคิดเห็นในระบบออนไลน์ ของหน่วยงานกลางที่ดูแลการให้บริการระบบขนส่งทางราง เพื่อแสดงความคิดเห็นได้ตลอดเวลา เพื่อนำไปสู่การแก้ไข ปัญหา	เป็นประโยชน์อย่างมากในการช่วยกันเสนอแนะปัญหา เพื่อเป็นโจทย์ในการปรับปรุง เช่น ปัญหาห้องน้ำในสถานีรถไฟฟ้าที่ต้องได้รับความสะอาดสบายในการเข้าถึงการใช้บริการอย่างเพียงพอ
3	ประเทศญี่ปุ่นมีเรื่องโปรแกรมหรือนโยบาย ที่สนับสนุนผลักดันให้ดึงดูดการใช้ระบบขนส่งทางรางหรือไม่ อะไรเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้ประกอบการรถไฟฟ้ามียอดรวมหักค่าโดยสารร่วมกันได้	บริษัทประเทศญี่ปุ่นมีธรรมเนียมออกค่าใช้จ่ายซื้อตั๋วเดือนให้พนักงาน ซึ่งตั๋วเดือนในประเทศญี่ปุ่นนั้นไม่จำกัดครั้งในการขึ้นรถไฟฟ้าในช่วงเวลา 1 เดือน 3 เดือน หรือ 6 เดือนตามที่ซื้อตั๋วเดือน ส่วนด้านลดภาษี บริษัทที่ให้เงินพนักงานในการเดินทางสามารถแจ้งเป็นรายจ่ายเพื่อไปหักภาษีได้ และมีส่วนลดสำหรับผู้พิการหรือผู้มีรายได้น้อย ผู้ประกอบการรถไฟฟ้าที่ญี่ปุ่น มีกลุ่มบริษัทรถไฟญี่ปุ่น (JR) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการรายใหญ่และมีโครงข่ายใหญ่อยู่แล้ว ซึ่ง JR พยายามรวมกลุ่มบริษัทรถไฟฟ้ามารวมเข้าด้วยกัน นอกจากนั้นจะมีการแบ่งรายได้ที่เหมาะสม เช่น ส่วนแบ่งรายได้จากการขายและเติมเงินบัตรทำให้บริษัทที่มีตู้ก็ได้กำไร บัตรแต่ละประเภทก็สามารถนำไปใช้ได้กับตู้ขายของอัตโนมัติและร้านอื่นๆ ทำให้เพิ่มแรงจูงใจในการใช้บัตรและเติมเงินบัตรอีกด้วย





ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
5	ผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ในประเทศไทย พบว่ามีการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า มักจะมีจุดต้นทางการเดินทางจนถึงสถานีรถไฟฟ้าห่างประมาณ 1 กิโลเมตร (กม.) โดยรอบสถานี ยิ่งห่างจากระยะ 1 กม. ไปแล้ว จะมีผู้ใช้บริการผู้โดยสารรถไฟฟ้าน้อยลง เพราะการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ายาก ต้องต่อรูปแบบการเดินทางหลายแบบ โดยผู้โดยสารที่อยู่ในระยะ 1 กม. จะใช้การเดินมายังสถานี ซึ่งต้องวางแผนให้คนที่อยู่ห่างออกไปตั้งจุดให้มาใช้ระบบขนส่งทางรางมากขึ้น ในประเทศไทยระบบขนส่งสาธารณะรองที่นำคนที่อยู่ห่างจากระยะเดิน มีคีมือออกไปกี่ กม. ที่ได้รับการออกแบบเอาไว้ ที่จัดไว้เฉพาะเพื่อนำผู้โดยสารเชื่อมต่อมายังสถานีรถไฟฟ้า และมีผู้ให้บริการเดินรถและ จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนรองรับผู้โดยสารลักษณะแบบนี้หรือไม่	ประเทศไทยมีระบบขนส่งมวลชนรองทั้งสองแบบ แบบที่วิ่งตรงเพื่อรับผู้โดยสารมาส่งที่สถานีรถไฟฟ้าแต่มีแต่น้อยกว่า ระบบขนส่งสาธารณะรองที่วิ่งอ้อม ไปเก็บคนตามชุมชนต้นทางอาจเป็นที่ว่าการอำเภอ โรงพยาบาลหรือสถานีราชการสำคัญ และอ้อมเก็บผู้โดยสารตามชุมชน แต่ปลายทางไปที่สถานีรถไฟฟ้า โดยส่วนใหญ่รัฐบาลท้องถิ่นจะเป็นผู้ลงทุนให้บริการ อย่างไรก็ตามก็ต้องขึ้นอยู่กับปริมาณผู้โดยสารในแต่ละชุมชน ถ้ามีปริมาณผู้โดยสารจำนวนมากก็สามารถมีระบบขนส่งรองเชื่อมต่อมายังสถานีได้เลย แต่ถ้ามีไม่เพียงพอก็ต้องวิ่งวนไปตามชุมชน กรณีที่ผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้า มีจัดระบบขนส่งมวลชนรองวิ่งรับผู้โดยสารรอบสถานีรถไฟฟ้าด้วยมีตัวอย่างเช่น บริษัท โตคิว ได้ดำเนินการอยู่ พร้อมทั้งมีการวางแผนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีร่วมกับการบริการรถประจำทางอีกด้วย
6	ปัจจัยสำเร็จ ในการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ให้ประสบความสำเร็จแบบประเทศไทยต้องทำอย่างไร	ควรมีแนวคิดในการจัดตั้งคณะกรรมการพูดคุยในระดับท้องถิ่น เมื่อท้องถิ่นมีการพูดคุยตกลงกันแล้ว ก็นำผลสรุปมาเสนอยังรัฐบาลกลางหรือผู้วางแผนรถไฟ เพื่อให้มีการให้บริการต่อกันทั้งระบบทั้งระดับท้องถิ่นและระดับส่วนกลาง





กำหนดการประชุมสัมมนาและสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) ครั้งที่ 1-5
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา
โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันที่ 5-9 และวันที่ 12 มิถุนายน 2566 เวลา 08.30 - 17.00 น.
หรือผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

เวลา 08.30 – 09.00 น.	ลงทะเบียน (พร้อมระบบ online)
เวลา 09.00 – 09.05 น.	ร่วมชมวีดิทัศน์ข้อมูลโครงการ
เวลา 09.05 – 09.30 น.	พิธีเปิดการประชุมสัมมนาฯ - กล่าวเปิด โดยผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรสาคร หรือผู้แทน - กล่าวรายงานโดยผู้แทนกรมการขนส่งทางราง
เวลา 09.30 – 10.30 น.	นำเสนอหัวข้อ "การดำเนินโครงการ M-MAP 2 และ การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP 2" โดย รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพานิชย์กุล ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร หรือผู้แทน
เวลา 10.30 – 10.45 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
เวลา 10.45 – 12.00 น.	นำเสนอหัวข้อ "การศึกษาแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ด้านวิศวกรรม" โดย นายจาตุร แผ่นสุวรรณ วิศวกรด้านออกแบบ หรือผู้แทน
เวลา 12.00 – 13.00 น.	ร่วมรับประทานอาหารกลางวัน
เวลา 13.00 – 15.00 น.	นำเสนอหัวข้อ "การศึกษาแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน" โดย นางสาวจิตราลดา ดำรงสุกิจ ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม และ นางสาววาสนา คำภีระ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม หรือผู้แทน
เวลา 15.00 – 15.15 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
เวลา 15.15 – 16.15 น.	นำเสนอหัวข้อ "มาตรการส่งเสริมการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า" โดย นางสาววลัยลักษณ์ อติยศพงศ์ นักวิชาการผู้ช่วยนำเสนอ หรือ ผู้แทน
เวลา 16.15 – 17.00 น.	ช่วงสอบถามแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
เวลา 17.00 น.	ปิดประชุมสัมมนาฯ

วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และ
ความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กับกลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ รวมถึงประเมินทัศนคติที่มีต่อ
โครงการจากกลุ่มเป้าหมาย





การประชุมสัมมนาและสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) ครั้งที่ 1-5 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

จัดเมื่อวันอังคารที่ 6 ถึงวันศุกร์ที่ 9 มิถุนายน และวันจันทร์ที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2566 เวลา 08.30 – 17.00 น. พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์
ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting โดยมีพื้นที่เป้าหมายเชิญประชุมประกอบไปด้วย

ครั้งที่ 1 จ.สมุทรปราการ

- วันที่ 6 มิถุนายน 66
ณ โรงแรมकुณ

ครั้งที่ 2 จ.ปทุมธานี

- วันที่ 7 มิถุนายน 66
ณ โรงแรมธาราแกรนด์

ครั้งที่ 3 จ.นนทบุรี

- วันที่ 8 มิถุนายน 66
ณ โรงแรมนนทบุรีพาเลซ

ครั้งที่ 4 จ.นครปฐม

- วันที่ 9 มิถุนายน 66
ณ โรงแรมเวเลนครปฐม

ครั้งที่ 5 จ.สมุทรสาคร

- วันที่ 12 มิถุนายน 66
ณ โรงแรมเซ็นทรัลเพลส





กลุ่มเป้าหมาย

การประชุมสัมมนาและสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) ครั้งที่ 1

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา

โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

(จังหวัดสมุทรปราการ)

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนเชิญ
1	หน่วยงานราชการระดับต่างๆ	
1.1	หน่วยงานระดับจังหวัด	99
1.2	หน่วยงานระดับอำเภอ	44
1.3	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	49
1.4	รัฐวิสาหกิจ	16
1.5	ผู้นำท้องถิ่น	48
2	องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	
2.1	องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม	8
2.2	สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	6
3	สื่อมวลชน	8
4	ภาคเอกชน (ผู้ประกอบการ)	497
รวมทั้งหมด		775



กลุ่มเป้าหมาย

การประชุมสัมมนาและสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) ครั้งที่ 1

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา

โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

(จังหวัดปทุมธานี)

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนเชิญ
1	หน่วยงานราชการระดับต่างๆ	
1.1	หน่วยงานระดับจังหวัด	51
1.2	หน่วยงานระดับอำเภอ	35
1.3	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	65
1.4	รัฐวิสาหกิจ	7
1.5	ผู้นำท้องถิ่น	64
6	องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	
6.1	องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม	8
6.2	สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	19
6	สื่อมวลชน	7
7	ภาคเอกชน (ผู้ประกอบการ)	308
รวมทั้งหมด		564



กลุ่มเป้าหมาย

การประชุมสัมมนาและสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) ครั้งที่ 1

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา

โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

(จังหวัดนนทบุรี)

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนเชิญ
1	หน่วยงานราชการระดับต่างๆ	
1.1	หน่วยงานระดับจังหวัด	43
1.2	หน่วยงานระดับอำเภอ	41
1.3	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	46
1.4	รัฐวิสาหกิจ	3
1.5	ผู้นำท้องถิ่น	45
2	องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	
2.1	องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม	6
2.2	สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	7
3	สื่อมวลชน	1
4	ภาคเอกชน (ผู้ประกอบการ)	217
รวมทั้งหมด		409



กลุ่มเป้าหมาย

การประชุมสัมมนาและสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) ครั้งที่ 1

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา

โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

(จังหวัดนครปฐม)

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนเชิญ
1	หน่วยงานราชการระดับต่างๆ	
1.1	หน่วยงานระดับจังหวัด	63
1.2	หน่วยงานระดับอำเภอ	43
1.3	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	114
1.4	รัฐวิสาหกิจ	5
1.5	ผู้นำท้องถิ่น	113
2	องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	
2.1	องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม	8
2.2	สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	11
3	สื่อมวลชน	12
4	ภาคเอกชน (ผู้ประกอบการ)	310
รวมทั้งหมด		679



กลุ่มเป้าหมาย

การประชุมสัมมนาและสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) ครั้งที่ 1

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา

โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

(จังหวัดสมุทรสาคร)

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนเชิญ
1	หน่วยงานราชการระดับต่างๆ	
1.1	หน่วยงานระดับจังหวัด	85
1.2	หน่วยงานระดับอำเภอ	16
1.3	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	38
1.4	รัฐวิสาหกิจ	5
1.5	ผู้นำท้องถิ่น	37
2	องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	
2.1	องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม	5
2.2	สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	10
3	สื่อมวลชน	4
4	ภาคเอกชน (ผู้ประกอบการ)	317
รวมทั้งหมด		517

การถ่ายทอดความรู้ ครั้งที่ 1

วันพุธที่ 24 พฤศจิกายน 2564 เวลา 08.00-12.00 น. ณ ห้อง Infinity Ballroom 2 ชั้น G Pullman Bangkok King Power เพื่อเป็นการฝึกอบรมและถ่ายทอดความรู้เรื่อง “การจัดทำแบบจำลองการจราจรและขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล” ให้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางรางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้สามารถพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และในกระบวนการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting โดยมีเจ้าหน้าที่ ขร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมกิจกรรมรวมทั้งสิ้น 143 คน





ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
1	จำนวนผู้โดยสารระบบรางของกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น มีแนวโน้มลดลงเมื่อสังคมผู้สูงอายุเพิ่มขึ้นหรือไม่	จำนวนผู้โดยสารระบบรางของกรุงโตเกียวยังไม่ลดลงเนื่องจากยังคงมีผู้อพยพเข้าสู่กรุงโตเกียวอย่างต่อเนื่องและผู้สูงอายุยังทำงานมากขึ้น
2	การเพิ่มขบวนรถเพื่อลดความแออัดในการเดินทางในช่วงเร่งด่วนโดยตั้งเป้าหมายการลดความแออัดในขบวนรถให้ไม่เกินร้อยละ 150 ของประเทศญี่ปุ่น สำหรับประเทศไทยควรมีตัวเลขเท่าใด	การเพิ่มขบวนรถเพื่อลดความแออัดในการเดินทางในช่วงเร่งด่วนของประเทศญี่ปุ่น เคยขึ้นไปถึงร้อยละ 250 ซึ่งอาจจะเป็นไม่ได้ที่จะลดลงเป็นร้อยละ 150 แต่การเพิ่มขึ้นของเส้นทางระบบรางอีก 24 เส้นทาง อาจจะทำให้ตัวเลขดังกล่าวลดลงได้ อย่างไรก็ตามการลดลงของตัวเลขดังกล่าวมากเกินไปอาจจะทำให้ไม่ดึงดูดให้นักลงทุนมาลงทุนในเส้นทางระบบรางมากขึ้นแม้ว่าจะทำให้ผู้โดยสารไม่แออัดมากขึ้นก็ตามสำหรับตัวเลขที่เหมาะสมกับประเทศไทยในช่วงเวลาที่มีผู้โดยสารหนาแน่นนั้น ผู้ศึกษาอาจจะตั้งสมมติฐานไว้ที่ร้อยละ 150 เพราะพฤติกรรมของคนไทยอาจจะรอเวลาได้
3	ต้องการทราบว่าในส่วนเส้นทางที่ขยายไปยังปริมณฑล จะดำเนินการก่อสร้างเมื่อไหร่ และกำหนดจุดตั้งสถานีอย่างไร	กรมการขนส่งทางรางมีกำหนดคณะทำงานที่มีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการการทำงาน และมีการ ปรับปรุงข้อมูลโครงการอย่างต่อเนื่อง
4	ถ้ามีการกำหนดตำแหน่งสถานีทับซ้อนกับขนส่งมวลชน จะมีการเยียวยาหรือไม่และถ้ามีผลกระทบจะมีการเยียวยาอย่างไร	กรมขนส่งทางรางมีกำหนดคณะทำงานที่มีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการการทำงาน และมีการอัปเดตข้อมูลโครงการอย่างต่อเนื่อง



การถ่ายทอดความรู้ ครั้งที่ 2

วันจันทร์ที่ 24 - วันอังคารที่ 25 เมษายน 2566 เวลา 08.30 – 17.00 น. ณ ห้อง Grand Ballroom 2 ชั้น 4 โรงแรมพูลแมน แกรนด์ สุขุมวิท กรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นการฝึกอบรมและถ่ายทอดความรู้เรื่องให้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางรางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้สามารถพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และในกระบวนการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting โดยมีเจ้าหน้าที่ ขร. และหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมกิจกรรมรวมทั้งสิ้น 261 คน





ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
1	ในประเทศไทย เน้นการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีเพื่อสนับสนุนการเพิ่มผู้โดยสาร ให้เข้ามาทำกิจกรรมบริเวณพื้นที่รอบสถานี กรณี ผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลอยู่แล้ว มีแนวทางอย่างไรให้เปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางเป็นรถไฟฟ้ามากขึ้น	การเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางสำหรับผู้โดยสารมาใช้ระบบรถไฟฟ้าค่อนข้างยาก เพราะภาครัฐไม่ได้บังคับคนได้แต่สามารถสร้างทางเลือกในการเดินทาง แต่สถานการณ์ที่ทำให้ผู้โดยสารส่วนบุคคลมีต้นทุนการเดินทางที่สูงกว่า เช่น ต้องมีค่าใช้จ่ายค่าจอดรถ ค่าน้ำมันที่แพง และสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับผู้เดินทางด้วยระบบสาธารณะให้สะดวกมากขึ้น เช่น การสร้างทางที่ส่งเสริมการเดินทาง พุดบาททางเท้า ทางเดินที่มีหลังคาคลุม ทางจักรยาน ซึ่งจะทำให้สร้างโอกาสการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางได้ในอนาคต
2	สังคมไทยกำลังเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ระยะเดินจากสถานี กับอายุของคนเดิน มีการศึกษาด้านนี้อย่างไร	จำเป็นต้องมีเตรียมโครงสร้างพื้นฐานให้ดี ไม่ควรลดระยะเดิน แต่ต้องปรับปรุงพุดบาททางเท้า ทางลาดให้เดินสะดวก
3	การให้ทำงานเหลื่อมเวลากัน จะทำให้เกิดการกระจายการเดินทาง ภาครัฐสามารถทำได้หรือไม่	สามารถทำได้ ต้องดูหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน เช่น หน่วยงานที่ไม่ต้องไปประสานกับหน่วยงานอื่น ก็สามารถจัดการเหลื่อมเวลาได้ อยู่ขึ้นนโยบายของภาครัฐ และเอกชน
4	FAR โบนัส จะให้สำหรับผู้ประกอบการที่สนับสนุนที่จอดรถให้ประชาชนจอดเพื่อต่อรถไฟฟ้า ทั้งที่ต้องการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะสนับสนุนการใช้รถไฟฟ้าได้จริงหรือไม่	ผู้ประกอบการไม่ได้ให้พื้นที่เพื่อจอดรถอย่างเดียวแต่จะได้ลูกค้าเพิ่มมากขึ้นด้วย
5	แนวทางอย่างไรให้ผู้ใช้บริการใช้ระบบขนส่งสาธารณะรู้สึกว่ามีคุณค่ามากกว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพราะถ้าครอบครัวมีหลายคนมักใช้รถยนต์ส่วนบุคคล	การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของครอบครัว จะต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายรวมกันของทุกคนที่ใช้การเดินทางและคำนวณเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายโดยรวม ระหว่างกลุ่มครอบครัวจะมีค่าใช้จ่ายรถยนต์ส่วนบุคคลและการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ อันไหนแพงหรือถูกกว่า สะดวกสบาย และประหยัดเวลาในการเดินทาง
6	การเดินทางจากถนนรามอินทรามาทำงาน ด้วยด้วยรถสองแถวมาต่อรถเมล์และนั่งรถไฟฟ้า มีค่าโดยสารรวม 100 บาท ซึ่งปัจจุบันค่าแรงขั้นต่ำ 300 บาท จะมีมาตรการส่งเสริมอย่างไรให้ผู้มีรายได้น้อยสามารถขึ้นระบบขนส่งสาธารณะได้	การจัดการราคาผู้โดยสาร ต้องพิจารณาเรื่องความคุ้มค่าในการลงทุน แต่สามารถออกมาตรการตัวร่วม ตัวเดือนช่วยผู้มีรายได้น้อยได้ หรือสนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยาน การเดินเท้า เป็นต้น
7	ระบบขนส่งมวลชนรอง ควรเก็บเงินอย่างไร ภาครัฐให้บริการควรเป็นเท่าใด	ระบบขนส่งมวลชนทางรองควรเก็บค่าโดยสาร ไม่ควรฟรีถ้าฟรีจะมีกรณีคนที่ไม่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้โดยสารรถไฟฟ้าเข้ามาใช้บริการร่วมด้วยทำให้เกิดความแออัด





บอร์ดนิทรรศการ

Facebook

Website



แผ่นพับ



วีดิทัศน์





โดยมีผู้กดถูกใจ (Like) แผนเพจโครงการฯ จำนวน 1,175 คน
มีผู้กดติดตามแผนเพจโครงการฯ (Follower) จำนวน 1,103 คน
มียอดการเข้าถึง (Reach) จำนวน 56,834 คน

M-MAP แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน



มียอดเข้าถึง 26,816 ครั้ง
มียอด View 61,627 ครั้ง

www.m-map2thailand.com



ดำเนินการจัดสัมมนาสร้างความรับรู้ความเข้าใจกับประชาชนที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 3

- ในวันที่ 27 – 30 มิถุนายน 66 เวลา 08.30 – 17.00 น. จัดรูปแบบเต็มวัน 3 วัน

ดำเนินการจัดสัมมนาสร้างความรับรู้ความเข้าใจกับประชาชนที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 4

- ในวันที่ 24 – 26 กรกฎาคม 66 เวลา 08.30 – 17.00 น. จัดรูปแบบเต็มวัน 3 วัน





กำหนดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๓
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบ
ขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒
วันอังคารที่ 27 - วันพฤหัสบดีที่ 29 มิถุนายน 2566 ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น.
ณ ห้อง Royal Maneeya ballroom โรงแรมเรเนซองส์ ราชประสงค์ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร
หรือผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

- | | |
|-----------------------|---|
| เวลา ๐๘.๓๐ - ๐๙.๐๐ น. | ลงทะเบียน (พร้อมระบบ online) |
| เวลา ๐๙.๐๐ - ๐๙.๐๕ น. | ร่วมชมวีดิทัศน์ข้อมูลโครงการ |
| เวลา ๐๙.๐๕ - ๐๙.๓๐ น. | พิธีเปิดการประชุมสัมมนาฯ |
| | <ul style="list-style-type: none"> กล่าวเปิด โดย นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง กล่าวรายงาน โดย นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล
ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน |
| เวลา ๙.๓๐ - ๑๐.๔๕ น. | นำเสนอหัวข้อ "การดำเนินงานโครงการ M-MAP ๒ และการพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง" โดย รศ.ดร.พงษ์ศักดิ์ สุริยนากุล ผู้จัดการโครงการ และ ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีโย และ ดร.พิรพล สิทธิวิจารณ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร |
| เวลา ๑๐.๔๕ - ๑๑.๐๐ น. | พักรับประทานอาหารว่าง |
| เวลา ๑๑.๐๐ - ๑๒.๐๐ น. | นำเสนอหัวข้อ "การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง" โดย ผศ.ดร.สุภาพร แก้วก้อย เสี่ยวไพโรจน์ ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง และ นางสาววลัยลักษณ์ อติยศพงศ์ นักวิชาการด้านกฎหมาย |
| เวลา ๑๒.๐๐ - ๑๓.๐๐ น. | ร่วมรับประทานอาหารกลางวัน |
| เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๔.๐๐ น. | นำเสนอหัวข้อ "การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP๒" โดย รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร |
| เวลา ๑๔.๐๐ - ๑๕.๑๕ น. | พักรับประทานอาหารว่าง |
| เวลา ๑๕.๑๕ - ๑๖.๑๕ น. | นำเสนอหัวข้อ "วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน" โดย นายจาตุร แผ่นสุวรรณ วิศวกรด้านออกแบบ นางสาวจิตราดา ศำรงสุกิจ ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม และ นางสาววาสนา คำภีระ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม |
| เวลา ๑๖.๑๕ - ๑๗.๐๐ น. | ช่วงสอบถามแลกเปลี่ยนความคิดเห็น |
| เวลา ๑๗.๐๐ น. | ปิดประชุมสัมมนาฯ |

ดำเนินการจัดสัมมนาสร้างความรับรู้

ความเข้าใจกับประชาชนที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 3

ในวันที่ 27 - 30 มิถุนายน 66 เวลา 08.30 - 17.00 น.

จัดรูปแบบเต็มวัน 3 วัน

วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และ
ความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กับกลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ รวมถึงประเมินทัศนคติที่มีต่อ
โครงการจากกลุ่มเป้าหมาย





กำหนดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๔
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบ
ขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒
วันจันทร์ที่ ๒๔ - วันพุธที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น.
ห้อง SomerSet ชั้น ๕ โรงแรม เดอะเบอร์เคลีย์ ประตูน้ำ แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร
หรือผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

เวลา ๐๘.๓๐ - ๐๙.๐๐ น. ลงทะเบียน (พร้อมระบบ online)

เวลา ๐๙.๐๐ - ๐๙.๐๕ น. ร่วมชมวีดิทัศน์ข้อมูลโครงการ

เวลา ๐๙.๐๕ - ๐๙.๓๐ น. พิธีเปิดการประชุมสัมมนา

- กล่าวเปิด โดย นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

- กล่าวรายงาน โดย นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล

ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน

เวลา ๙.๓๐ - ๑๐.๔๕ น. นำเสนอหัวข้อ “การดำเนินงานโครงการ M-MAP ๒ การการพัฒนาแบบจำลองการ
คาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาแบบจำลองความ
ต้องการเดินทางด้วยระบบรางเชิงกิจกรรม” โดย รศ.ดร.พงษ์ศักดิ์ สุริยวงกุล
ผู้จัดการโครงการ ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีโย ดร.พิรพล สิทธิวิจารณ์ และ ผศ.ดร.ธีร
พงษ์ ศิริไพโรจน์ ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร

เวลา ๑๐.๔๕ - ๑๑.๐๐ น. พักรับประทานอาหารว่าง

เวลา ๑๑.๐๐ - ๑๒.๐๐ น. นำเสนอหัวข้อ “การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง”
โดย ผศ.ดร.สุภาพร แก้วก้อ เสี่ยวไพโรจน์ ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง และ นางสาวลลิต
ลักษณ์ อติยศพงศ์ นักวิชาการด้านกฎหมาย

เวลา ๑๒.๐๐ - ๑๓.๐๐ น. ร่วมรับประทานอาหารกลางวัน

เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๔.๐๐ น. นำเสนอหัวข้อ “การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP๒”
โดย รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร

เวลา ๑๔.๐๐ - ๑๕.๑๕ น. พักรับประทานอาหารว่าง

เวลา ๑๕.๑๕ - ๑๖.๑๕ น. นำเสนอหัวข้อ “วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน”
โดย นายจาตุร แพนสุวรรณ วิศวกรด้านออกแบบ นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม และ นางสาววาสนา คำภีระ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม

เวลา ๑๖.๑๕ - ๑๗.๐๐ น. ช่วงสอบถามแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

เวลา ๑๗.๐๐ น. ปิดประชุมสัมมนา

ดำเนินการจัดสัมมนาสร้างความรับรู้

ความเข้าใจกับประชาชนที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 3

ในวันที่ 24 - 26 กรกฎาคม 66 เวลา 08.30 - 17.00 น.

จัดรูปแบบเต็มวัน 3 วัน

วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และ
ความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กับกลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ รวมถึงประเมินทัศนคติที่มีต่อ
โครงการจากกลุ่มเป้าหมาย

