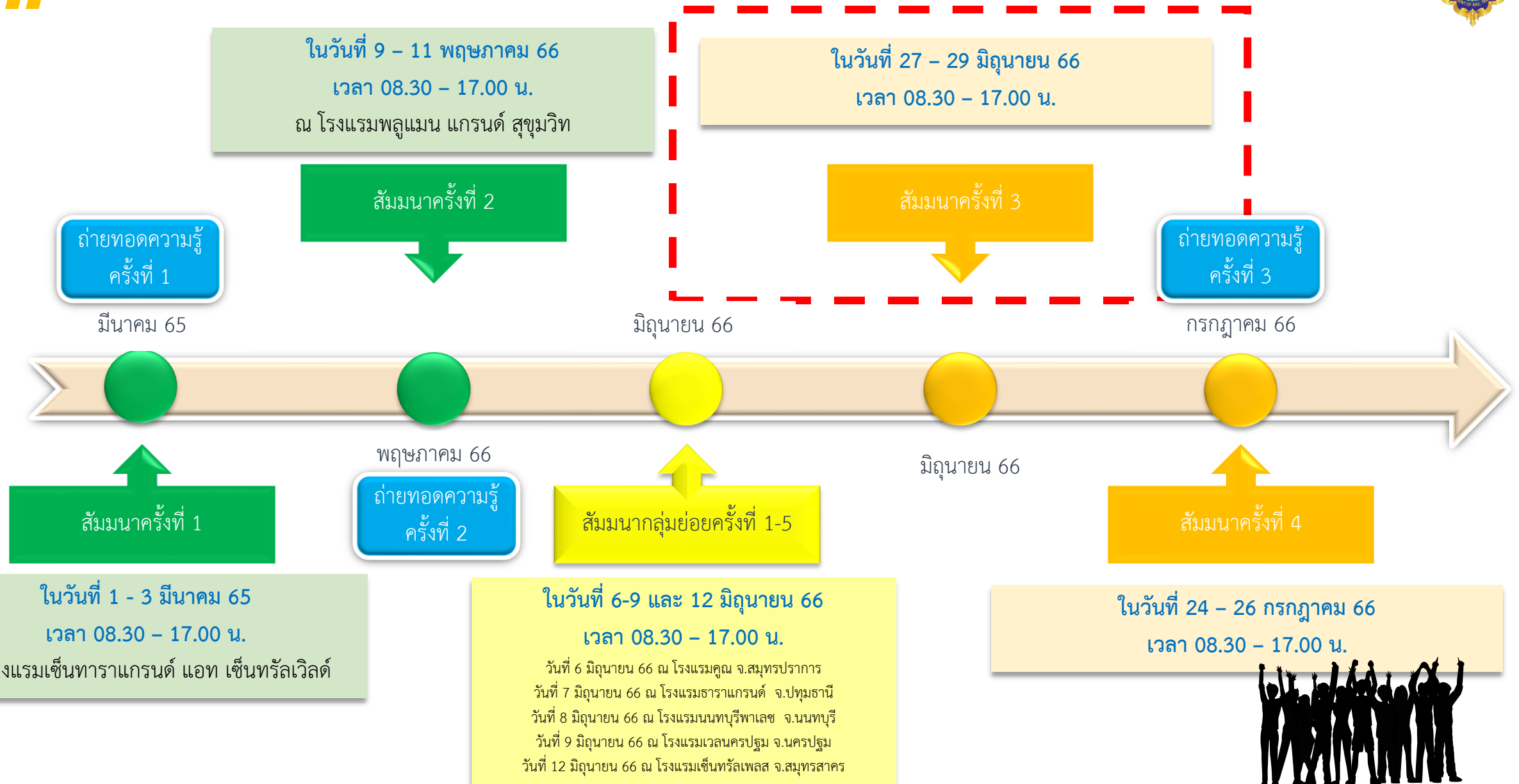




งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

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 คุณาธรรมรักษ์ 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 ศิริกิจพาณิชย์กุล 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



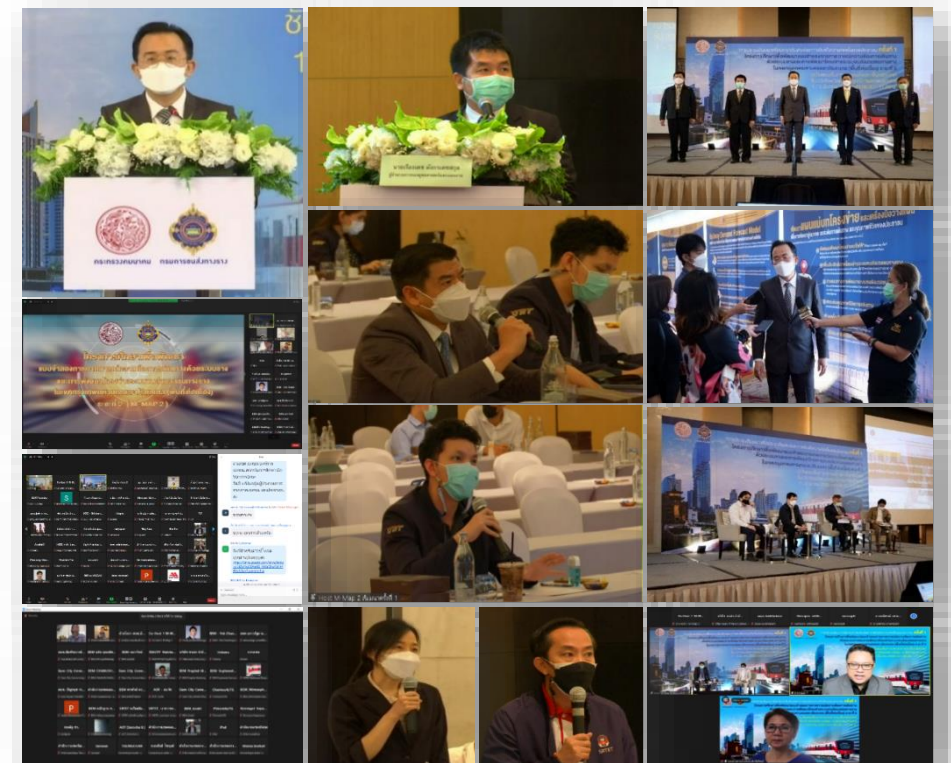
กลุ่มที่ 1 (หน่วยงานภาครัฐและสื่อมวลชน)



กลุ่มที่ 2 (สำนักงานเขต องค์การเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ)



กลุ่มที่ 3 (ภาคเอกชน)





กำหนดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันอังคารที่ 9 พฤษภาคม 2566 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมพูลแมน 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 สุริยวนากุล ผู้จัดการโครงการ

เวลา 10.30 – 10.45 น. พักรับประทานอาหารว่าง

เวลา 10.45 – 12.00 น. นำเสนอหัวข้อ “การพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง”
โดย ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีโย และ ดร.พิรพล สิทธิวิจารณ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร

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 “การพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทางด้วยระบบรางเชิงกิจกรรม”
โดย ผศ.ดร.ธีรพงษ์ 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)





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 นางสาวจิตรลดา 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. พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม 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





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. พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting โดยมีพื้นที่เป้าหมายเชิญประชุมประกอบไปด้วย

ครั้งที่ 1 จ.สมุทรปราการ

- วันที่ 6 มิถุนายน 66 ณ โรงแรมकुณ

จำนวนเชิญ
757 คน

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม
251 คน

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



สรุปความคิดเห็นสนทนากลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรปราการ

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
1	อยากทราบความคืบหน้าของรถไฟฟ้าสายสีเหลืองจะมีค่าบริการเท่าไร และอยากให้มีการดำเนินการพัฒนาต่อบนถนนสุขุมวิทจนถึงโรงพยาบาลรามารับดี จักรีนอุบดินทร์ หรือสายสุขุมวิทไปจนถึงคลองด่าน	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง อัตราค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 15-45 บาท เป็นรถไฟฟ้ารางเดี่ยว ความเร็วไม่สูงเท่า BTS พิจารณาเบื้องต้นแล้วอยากให้มีระบบขนส่งทางรองเชื่อมระหว่างรถไฟฟ้าสายสีเหลืองกับรถไฟฟ้าสายสีเหลืองให้มากขึ้น เพื่อเชื่อมต่อเปลี่ยนรถไฟฟ้าระหว่างเส้นทาง
2	เสนอแนะเส้นทางรถไฟฟ้า 1) ถนนเทพารักษ์ จนถึงถนนในบริเวณบางบ่อ เนื่องจากมีการใช้ประโยชน์ที่พิกอาศัย ควรมีการรถไฟฟ้าเชื่อมบริเวณแยกศรีเทพา (แยกเทพารักษ์) มุ่งหน้าไปทางเส้นบางพลี และสิ้นสุดเส้นทางรถไฟฟ้าที่บางบ่อ โดยเส้นนี้จะเกิดประโยชน์สูงสุด เพราะจะมีการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยถนนเส้นเทพารักษ์น่าจะมีพื้นที่รองรับระบบได้ มี 6 ช่องทางจราจร มีเกาะกลางถนน น่าจะเป็นระบบ MONO RAIL 2) รถไฟฟ้าสายสีเขียว จากเคหะต่อขยายไปบางตำหรุ เสนออีกเส้นทางบางตำหรุ-เส้นแนวถนนคลองขุด สิ้นสุดเส้นทางที่สนามบินสุวรรณภูมิ และขยายผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นบริเวณพื้นที่เมืองบางปู และส่งเสริมการท่องเที่ยวอีกด้วย 3) ตามแนวเส้นทางถนนบางนาตราด - กิ่งแก้ว เป็นเส้นทางน่าจะเกิดประโยชน์ถ้านำระบบโมโนเรลน่าจะเป็นประโยชน์ จะมีโอกาสในการพัฒนาได้ และ 4) แนวเส้นทางโครงการสำโรงและข้ามมายังฝั่งอำเภอพระประแดง และเสนอให้มีการพัฒนาโครงการนำร่องเลยไม่ต้องรอให้ชุมชนเยอะเพราะจะได้ไม่มีผลกระทบต่อประชาชน	- เส้นทางที่แนะนำเส้นตามแนวถนน ต้องไปพิจารณาในแบบจำลองอีกครั้ง ถ้ายังไม่มีการพัฒนาเป็นระบบรถไฟฟ้า ซึ่งมีแผนเป็นระบบเชื่อมต่อการเดินทางต่อเนื่องจากรถไฟฟ้าสายหลักให้ก่อน และเส้นทางรถไฟฟ้าตามแนวถนนบางนาตราดจะต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับการพัฒนาสนามบินด้วย เรื่องทางกายภาพของถนนในการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าไม่น่ามีปัญหา และต้องมีการศึกษาเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียดอีกครั้ง - นอกจากนี้ยังมีเส้นทางสำโรง-พระประแดง เป็นเส้นทางที่น่าสนใจในการพัฒนาเชื่อมโยงระหว่างกันจะลดเวลาการเดินทางได้ และกรณี การสร้างรถไฟฟ้าในพื้นที่ที่ยังไม่เจริญ ที่ต่างประเทศ เป็นการขึ้นการพัฒนาแต่ต้องมีการศึกษาการพัฒนาเมืองที่ชัดเจน สอดคล้องกับผังเมือง ตอนนี้มีบริษัทพัฒนาเมือง มีแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชน เพื่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี เป็นต้น
3	เสนอแนะให้มีการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว ฝั่งปากน้ำ ขาดการเชื่อมต่อประมาณ 8-9 กม. อยากให้มีการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามายังสามแยกเจดีย์ จะมีระบบขนส่งทางรองของเทศบาลเป็นกระเช้าเชื่อมไปยังรถไฟฟ้าอื่น ๆ ได้ และสร้างแหล่งท่องเที่ยวป้อมปราการ พระสมุทรเจดีย์เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เชื่อมต่อไปยังเมืองมหาชัย	การเชื่อมต่อเพิ่มเติมจาก ตำบลครุใน - เมืองปากน้ำ ซึ่งยังเป็นจุดขาดการเชื่อมต่อ ต้องไปดูปัจจัยวิเคราะห์เพื่อประกอบการพิจารณาอีกครั้ง เช่น ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ปัจจัยด้านความคุ้มค่าในการลงทุน ฯลฯ
4	เสนอแนะให้มีรถไฟฟ้าจากแยกบางนา ถึง สนามบินสุวรรณภูมิ	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
5	เสนอให้มีระบบขนส่งสาธารณะระบบรองรองรับการเดินทาง ที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และผลกระทบในระยะ 100 เมตรมีลักษณะการศึกษาอย่างไร	การวางแผนร่วมกันโดยมีหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่นเข้าร่วมในการวางแผนเพื่อยกระดับการให้บริการแก่ประชาชนให้เหมาะสมที่สุดในการเดินทางเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟฟ้าไปยังบ้านของผู้โดยสาร

สรุปความคิดเห็นสนทนากลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรปราการ

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
6	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีการศึกษาอย่างไร	การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 100 เมตรจากแนวเส้นทาง และนำเสนอต่อคณะกรรมการด้านสิ่งแวดล้อมพิจารณาในความเหมาะสมการพัฒนาโครงการ
7	ประชาชนต้องการความสะดวกในการเข้าถึงสถานี การขยายแนวเส้นทางขอให้พิจารณาจุดรองรับการเดินทางเข้าสู่สถานี มีจุดจอดมอเตอร์ไซด์รับจ้าง สองแถว รถประจำทาง ควรหาบริเวณชานเมืองเป็นพื้นที่พัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง และด้านการใช้พลังงานไฟฟ้าถ้ามีการขยายแนวรถไฟฟ้าออกไปรอบนอกต้องการกำลังไฟฟ้าประมาณเท่าไรเพื่อสนับสนุนการเดินทางรถไฟฟ้าในอนาคต	การเข้าถึงสถานีต้องพิจารณาในการออกแบบโดยเฉพาะการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้อำนวยความสะดวกในการเข้ามาถึงสถานีและเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า โดยต้องพิจารณาค่าใช้จ่ายของระบบขนส่งมวลชนทางรองด้วย พื้นที่ชานเมืองจำนวนสถานีจะน้อยเพราะมีการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการตั้งสถานี ผังเมือง ความหนาแน่นของประชากร ด้านการใช้พลังงานไฟฟ้า ช่วงออกแบบรายละเอียดจะมีการประสานเรื่องความเพียงพอในการใช้พลังงานไฟฟ้า กรณีพื้นที่จอดรถต้องมาพิจารณาพื้นที่ว่างที่เหมาะสมเป็นพื้นที่ทำอาคารจอดรถที่สถานีใด และนำไปสู่การออกแบบต่อไป
8	เสนอให้มีบันไดเลื่อนทั้งสองฝั่ง ทั้งขาขึ้นและขาลง และการถ่ายเทอากาศบริเวณสถานี และออกแบบที่นั่งให้เพียงพอ	นำข้อเสนอแนะไปประกอบการออกแบบต่อไป
9	เสนอให้รถไฟฟ้าแต่ละเส้นทางมีอัตลักษณ์ที่ชัดเจน เกิดการจดจำใช้งานได้สะดวก	ในอนาคตจะมีการสร้างอัตลักษณ์ผ่านการสื่อสารต่าง ๆ เช่น คู่มือรถไฟฟ้า
10	การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ การเดินทางไปทำงาน เริ่มจากขึ้นรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียว และต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงมาก ไปกลับ 192 บาท มันคือครึ่งหนึ่งของค่าแรงขั้นต่ำ ควรรวม 3 สายเป็นบัตรใบเดียว อยากให้ลดเพดานสูงสุดในการจ่ายค่าเดินทางรถไฟฟ้าโดยรวม ไม่เกิน 50 บาท และการซื้อบัตรผู้สูงอายุ ถ้าเป็นรายเที่ยว ปีทีเอสไม่สามารถลดราคาได้เลย ต้องไปซื้อบัตรแรบบิดการ์ด ถึงจะใช้แล้วได้ส่วนลด	รับข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษา ทั้งนี้ปัจจุบันมีการศึกษาที่เกี่ยวข้อง 2 โครงการคือ โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ของสนข. ซึ่งวางเพดานของทุกระบบไว้ที่ 65 บาท ส่วนอีกโครงการคือ โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้าและหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งระบบราง ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษา

สรุปความคิดเห็นสนทนากลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรปราการ

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
11	- จังหวัดสมุทรปราการเป็นเมืองท่องเที่ยวและเมืองอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการขนส่งโลจิสติกส์ รับฟังจากประชาชนและผลกระทบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวจากบริเวณการเคหะฯ จนถึงคลองด่าน หรือมีส่วนต่อขยายไปในทิศทางจังหวัดฉะเชิงเทรา ขณะนี้ประชาชนใช้บริการมากขึ้น และอีกเส้นทางคือ รถไฟฟ้าใหม่บริเวณสีแยกเทพารักษ์ วังไปทางบางบ่อ และสามารถเชื่อมไปยังจังหวัดฉะเชิงเทราได้ในอนาคต - เรื่องทางขึ้นทางลงของสถานีควรมีบันไดเลื่อน ไว้บริการเพราะสถานีมีความสูงมาก ควรมีลิฟท์ที่สามารถใช้บริการได้ปกติ หรือเปิดใช้งาน พร้อมทั้งมีระบบเซ็นเซอร์เพื่อเปิดเวลาที่มีผู้โดยสารบันไดเลื่อน นอกจากนี้ รถไฟฟ้าสายสีเขียวควรมีการต่อขยายจากสถานีแบริ่งถึงสถานีสมุทรปราการ ตอนนี้นักเรียนเยอะมากขึ้นขอให้ทบทวนแนวเส้นทางด้วย เพราะมีโรงเรียนในพื้นที่จำนวนมาก และในช่วงการก่อสร้างรถไฟฟ้ากังวลใจเรื่องผลกระทบในแนวใกล้เคียง แต่เมื่อเสร็จแล้วมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้น ความเจริญมากขึ้น ต้องทำให้ประชาชนมีความเข้าใจ และต้องมีการทำ CSR ทำโครงการพัฒนาชุมชนโดยรอบในพื้นที่	เส้นทางรถไฟฟ้าที่ออกไปนอกเมืองได้มีการเสนอเป็นทางเลือก จะสะท้อนลักษณะของเมืองที่กระจาย กระจาย โดยจะมีโครงข่ายรถไฟฟ้าเป็นรัศมี และแนววงแหวน โดยจะมีการออกแบบตามมาตรฐานการออกแบบ และการออกแบบที่รองรับผู้พิการ ตามกฎหมาย
12	- เสนอแนะโปรโมชั่นที่ผ่านมายังไม่ได้ดึงดูด ควรให้สิทธิประโยชน์กับคนที่มาใช้ในเรื่องการจัดการการเข้าถึงสถานีรถไฟ การจัดขบวนให้เพียงพอ ปัจจุบันมีบัตร วิซ่า ก็แตะผ่านประตูได้เลยสำหรับสายรถไฟฟ้า น้ำเงินทำให้ง่ายต่อการใช้งานมากขึ้น - เสนอแนะเรื่องความสับสนของชื่อสถานีในจุดเชื่อมต่อกันใช้ชื่อสถานีคนละชื่อทั้งที่อยู่ตำแหน่งใกล้เคียงกัน เช่น หมอชิต กับจตุจักร	- รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาโดยแบ่งเป็น 3 เรื่อง - โปรโมชั่น ในการศึกษาของที่ปรึกษามีเสนอมาตรการส่งเสริมเพิ่มเติม ได้แก่ มาตรการลดภาษีบุคคลธรรมดาและมาตรการในบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ - การใช้บัตรวิซ่า ปัจจุบันสนข.เป็นผู้ดำเนินการผลักดันอยู่ในระหว่างการเจรจากับผู้ประกอบการแต่ละราย - การตั้งชื่อสถานี ในปัจจุบันการตั้งชื่อสถานีใหม่ๆ กรมรางได้มีการวางข้อกำหนดการตั้งชื่อไว้แล้ว ซึ่งต่อไปจะมีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน แต่สถานีในปัจจุบัน ประชาชนทั่วไปรับรู้ถึงชื่อแล้ว หากเปลี่ยนจะทำให้สับสนจึงคงชื่อเดิมไว้



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. พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting โดยมีพื้นที่เป้าหมายเชิญประชุมประกอบไปด้วย

ครั้งที่ 1 จ.สมุทรปราการ	ครั้งที่ 2 จ.ปทุมธานี	ครั้งที่ 3 จ.นนทบุรี	ครั้งที่ 4 จ.นครปฐม	ครั้งที่ 5 จ.สมุทรสาคร
• วันที่ 6 มิถุนายน 66 ณ โรงแรมकुณ	• วันที่ 7 มิถุนายน 66 ณ โรงแรมธาราแกรนด์	• วันที่ 8 มิถุนายน 66 ณ โรงแรมนนทบุรีพาเลซ	• วันที่ 9 มิถุนายน 66 ณ โรงแรมเวเลนครปฐม	• วันที่ 12 มิถุนายน 66 ณ โรงแรมเซ็นทรัลเพลส
	จำนวนเชิญ 564 คน			
	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม 446 คน			



สรุปประเด็นความคิดเห็นสนทนากลุ่มย่อยจังหวัดปทุมธานี

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
1	- สภาพการจราจรติดขัดถนนรังสิต-นครนายก และถนนคูขนานคลอง 6 ถึง คลอง 1 มีสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงบริเวณหมู่บ้านรัตนโกสินทร์ 200 ปี แต่มีการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าลำบาก และยังไม่มีการปรับปรุงฝั่งพื้นที่เฉพาะโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า โดยเฉพาะพื้นที่จุดจอดรถยนต์ และการเดินเข้าถึงลำบาก ส่งผลให้ผู้เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าจะต้องตั้งใจมาใช้บริการ เพราะการเข้าถึงลำบากส่งผลให้ผู้โดยสารบางส่วนใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อความสะดวกเป็นหลัก โดยการเดินทางตั้งแต่คลอง 1 ถึงคลอง 15 ตามแนวถนนรังสิตนครนายก การเดินทางมาเชื่อมต่อด้วยระบบรถไฟฟ้าที่สถานีรังสิตเป็นไปได้อย่างเนื่องจากการจราจรติดขัด ต้องใช้เวลา 3-4 ชม. เพื่อมายังสถานีรถไฟฟ้า มีข้อจำกัดในการเดินทาง หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น มีเงื่อนไขด้านงบประมาณในการจัดทำระบบขนส่งสาธารณะให้กับประชาชน ในเทศบาลก็มีการจัดระบบขนส่งสาธารณะให้บริการประชาชนแต่ประสบปัญหาติดในพื้นที่ ตัวอย่าง ประชาชนอยู่รังสิต บริเวณฟิวเจอร์ปาร์คไปใช้สถานีรถไฟฟ้าค่อนข้างจะมีข้อจำกัด ในการเดินทาง ในเรื่องฟุตบอล ทางเท้าซึ่งเป็นพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวง ควรมีทางเดินยกระดับ จุดเชื่อมต่อระหว่างห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์ปาร์ค ถึงสถานีรถไฟฟ้ารังสิต จะทำให้ดึงดูดคนเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น - ปัจจุบันได้มีการสร้างความร่วมมือ ของเทศบาลฯ กรมการขนส่งทางราง หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ของปทุมธานี โดยมีการทำบันทึกข้อตกลงร่วมกัน (MOU) เทศบาลมีความสนใจในการทำระบบขนส่งมวลชนแบบรางเดี่ยว บริเวณคลอง 6 จังหวัดปทุมธานี และให้มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้น ขณะนี้อยู่ในช่วงการจัดหางบประมาณในการดำเนินการ เพื่อแก้ปัญหาการจราจรในเมืองปทุมธานี ให้ยั่งยืน ระบบขนส่งมวลชนทางราง บริเวณริมคลองรังสิต เป็นพื้นที่สาธารณะที่กรมโยธาฯ เป็นผู้รับผิดชอบ เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะจัดทำระบบขนส่งทางรางแบบ Mono Rail ใช้ในพื้นที่การก่อสร้างไม่มาก ไม่สนับสนุนให้มีระบบขนส่งสาธารณะทางรองที่วิ่งไปรวมกับระบบการจราจรเดิมที่มีปัญหาจราจรติดขัดอยู่แล้ว	- รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป - เห็นด้วยในการพัฒนาทางเดินยกระดับ ช่วยดึงดูดผู้โดยสารให้กับระบบขนส่งทางรางได้จำนวนมาก เช่น แอร์พอร์ตเรลลิงก์ กับ รถไฟฟ้าใต้ดินสมัยก่อนไม่ได้เชื่อมถึงกัน การทำทางเดินยกระดับจะทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวก - มีการศึกษาด้านความต้องการเดินทาง เป็นการเดินทางในพื้นที่หรือเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร และใส่โครงข่ายที่ได้มีการเสนอเข้ามาและทำการวิเคราะห์ และเมื่อได้ผลจะมานำเสนอผลการศึกษาอีกครั้งในแต่ละแนวเส้นทางที่ได้นำเสนอเข้ามา โดยระบบขนส่งรถไฟฟ้าแบบ MONORAIL จะเหมาะสมในรูปแบบโครงสร้างยกระดับ ถ้าสามารถลงเสาฐานรากได้ บริเวณด้านริมคลองก็ไม่มีปัญหาในด้านการก่อสร้าง และใช้เขตทางถนน 305 เพื่อเป็นตัวสถานีรถไฟฟ้า สภาพทางกายภาพสามารถทำได้

สรุปประเด็นความคิดเห็นสนทนากลุ่มย่อยจังหวัดปทุมธานี

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
2	ปัจจุบันปทุมธานีมีความเจริญอย่างรวดเร็วและติดตามมาด้วยปัญหาการจราจรติดขัด และปัจจุบันมีสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง แต่ต้องการให้มีการพัฒนาสถานีจอดรถของรถยนต์ เพราะจะช่วยแก้ปัญหาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าได้ดีขึ้น ถึงแม้จะมีการทำทางเดินยกระดับ สนับสนุนการเดิน มีมอเตอร์ไซค์รับจ้างรับส่งผู้โดยสารแต่จำนวนก็ยังไม่มากพอ ควรสร้างสถานีจอดรถแล้วจรถเพิ่มเติม และโครงการถนนลอยฟ้า โดยการทางพิเศษเป็นผู้รับผิดชอบ อยากให้มีผลักดันในการพัฒนาโครงการถนนลอยฟ้า	จะทำการศึกษาความเหมาะสมและเสนอเสริมไปในแผนการพัฒนาเกี่ยวกับสถานีจอดรถแล้วจรถในพื้นที่อีกครั้ง ต้องยอมรับว่าการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าค่อนข้างลำบาก ถ้ามีทางยกระดับเชื่อมต่อจากสถานีไปยังจุดสำคัญต่าง ๆ ได้ ก็จะเป็นผลดีในการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งทางราง รวมทั้งพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรองเสริมการเดินทางให้กับผู้โดยสาร และการพัฒนาโครงการถนนลอยฟ้า อยู่ในช่วงดำเนินโครงการ แต่ต้องกลับไปทบทวนสถานะของโครงการฯ อีกครั้งว่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร ในการต่อขยายแนวเส้นทางต่างๆ จะช่วยระบายปริมาณการจราจรในพื้นที่คอขวดบริเวณ เมืองรังสิตได้ในอนาคต
3	สอบถามถึงแนวเส้นทางรถไฟฟ้าในจังหวัดปทุมธานีที่จะช่วยแก้ปัญหาจราจรติดขัด	การประชุมสัมมนาครั้งหน้าจะนำเสนอแนวเส้นทางทั้งหมดว่ามีโครงข่ายรถไฟฟ้าแนวใดบ้าง
4	สอบถามถึงระยะเวลาในการประกาศการจัดลำดับแนวเส้นทางที่จะพัฒนารถไฟฟ้าเกิดขึ้นเมื่อไร และโครงการจะนำเสนอระบบขนส่งมวลชนสายรองทางเลือก ให้ผู้โดยสารของปทุมธานีเข้าระบบรถไฟฟ้าสายหลักหรือไม่	การประชุมสัมมนาครั้งหน้าจะนำเสนอแนวเส้นทางทั้งหมดว่ามีโครงข่ายรถไฟฟ้าแนวใดบ้าง จะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาใด และระบบขนส่งมวลชนทางรองควรเป็นระบบเขตทางแยกออกจากระบบการจราจรทั่วไป เพื่อจะไม่เพิ่มภาระของถนน โดยจะนำผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าได้รวดเร็วขึ้น ปลอดภัยขึ้น โดยระบบรถไฟฟ้า MONO RAIL น่าจะมีความเหมาะสม เพราะมีทางวิ่งเป็นของตัวเอง เพื่อรับผู้โดยสารจากจุดต่าง ๆ
5	ประชากรในพื้นที่ปทุมธานีมีมากกว่า 1 ล้านคน โดยองค์กรเภสัชกรรมจะย้ายฐานการผลิตจากพระราม 6 จะมีพนักงานมากกว่า 1 หมื่นคนที่เข้ามาในพื้นที่ และมีโรงพยาบาลที่เป็นพื้นที่รักษาโรคมะเร็ง จะทำให้ในอนาคตปริมาณการจราจรจะเพิ่มมากขึ้น และในอนาคตสวนสัตว์ บริเวณคลอง 6 เสรีจะยังทำให้ประชากรในพื้นที่ปทุมธานีมีมากกว่า 1 ล้านคน โดยองค์กรเภสัชกรรมจะย้ายฐานการผลิตจากพระราม 6 จะมีพนักงานมากกว่า 1 หมื่นคนที่เข้ามาในพื้นที่ และมีโรงพยาบาลที่เป็นพื้นที่รักษาโรคมะเร็ง จะทำให้ในอนาคตปริมาณการจราจรจะเพิ่มมากขึ้น และในอนาคตสวนสัตว์ บริเวณคลอง 6 เสรีจะยังทำให้ปริมาณการจราจรหนาแน่นมากขึ้น โดยเสนอให้ทำแนวรถไฟฟ้ายาวไปจนถึง มศว. องค์กรฯ	ได้มีกลุ่มธุรกิจบริษัทพัฒนาเมือง เพิ่มมูลค่าพื้นที่โดยการสร้างการเข้าถึงระบบสาธารณะและได้มีการใส่ข้อมูลในแบบจำลอง เพื่อจัดลำดับการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า แต่ถ้ามีความต้องการของภาคเอกชนในการพัฒนาร่วมกับภาครัฐสามารถเสนอแผนในรูปแบบการร่วมทุนกัน ภาคเอกชนอาจลงทุนเรื่องระบบรถไฟฟ้า รัฐอาจจะสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน การเวนคืนที่ดิน งานโยธาก่อสร้าง เอกชนอาจลงทุนเรื่องงานระบบรถไฟฟ้า และงานซ่อมบำรุง เป็นต้น โครงการเหล่านี้ก็จะผลักดันให้รวดเร็วได้



สรุปประเด็นความคิดเห็นสนทนากลุ่มย่อยจังหวัดปทุมธานี

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
6	การพัฒนาระบบขนส่งไม่เพียงพอต่อประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่ การบริการขนส่งสาธารณะ ที่ต้องให้ความสำคัญบริเวณรังสิตนครนายก ปัจจุบันมีข้อจำกัดด้านการขยายเส้นทางการจราจร ทั้งอาคารบ้านเรือนและแนวคลอง เสนอให้มีการพัฒนาระบบรางแบบยกระดับเพราะพื้นที่ด้านล่างไม่เพียงพอ โดยควรอยู่ในแนวเส้นเลียบคลองด้านในซึ่งจะมีผลต่อตลิ่งของคลองน้อยกว่า และสอดคล้องกับการเชื่อมต่อกับรถประจำทางด้วย หรือถ้าทำบริเวณเกาะกลางถนนจะมีปัญหาเรื่องการเดินข้ามถนนไปใช้บริการที่ค่อนข้างลำบาก และมีแนวท่อของ ปตท.อยู่บริเวณเกาะกลางถนนด้วย	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป



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. พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม 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

จำนวนเชิญ
409 คน

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม
469 คน

ครั้งที่ 4 จ.นครปฐม

- วันที่ 9 มิถุนายน 66
ณ โรงแรมเวเลนนครปฐม

ครั้งที่ 5 จ.สมุทรสาคร

- วันที่ 12 มิถุนายน 66
ณ โรงแรมเซ็นทรัลเพลส



สรุปประเด็นความคิดเห็นสนทนากลุ่มย่อยจากจังหวัดนนทบุรี

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
1	การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพูทำให้รถติดมาก ได้มีการคิดไว้หรือไม่ในช่วงเร่งด่วนจะมีมาตรการดูแลช่วงก่อสร้างอย่างไรบ้าง	งานศึกษาโครงการนี้จะเป็นภาพรวมในอนาคต ส่วนในเรื่องการจราจร จะมีคณะกรรมการดูเรื่องการจราจรเฉพาะในช่วงการก่อสร้าง โครงการจะมีการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ด้านการจราจรติดขัดจะมีการนำเสนอในการศึกษาเบื้องต้นด้วย เช่น งดการก่อสร้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน จะเน้นการก่อสร้างในช่วงกลางคืน จะมีการจัดการกระแสจราจรเพื่อระบายลดติดขัด เป็นต้น
2	สามารถส่งปัญหาที่ระบบออนไลน์ เข้าไปได้ หรือไม่รถไฟฟ้าสายสีแดงสร้างเสร็จแล้ว วังมีเสียงดัง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงบริเวณบางกอกยวมมีการปรับระบบเป็นการใช้ไฟฟ้าหรือยัง นอกจากนี้ต้องการให้เพิ่มสถานีบริเวณหน้าการไฟฟ้าฝ่ายผลิต จะเป็นการสนับสนุนการเดินทาง เพราะจะมีการเชื่อมต่อรถประจำทาง ระบบเรือ และสนับสนุนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าได้อย่างดี อยากให้มีการเพิ่มสถานีบริเวณนั้น	มาตรการแก้ไขผลกระทบเบื้องต้น ปัจจุบันที่โครงการก่อสร้างอยู่จะมีช่องส่งปัญหาในแต่ละโครงการฯ สามารถแจ้งได้แต่ละโครงการก่อสร้าง มีช่องทางให้แจ้งปัญหาได้ สามารถทำได้ในทุกโครงการ เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดงบริเวณบางกอกยวม เป็นของ รฟท. สามารถแจ้งหน่วยงานการรถไฟแห่งประเทศไทย เพราะเปิดดำเนินการแล้ว มีปัญหาเรื่องเสียงในการดำเนินการที่มีผลกระทบต่อชุมชน ปกติหลังจากดำเนินการจะมีการศึกษาผลกระทบติดตามตรวจสอบในแต่ละบริเวณ ถ้ามีผลกระทบเพิ่มขึ้น ต้องเข้ามาตรวจสอบโดยหน่วยงานสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมเข้ามาตรวจสอบ โดยมีหลายช่องทางในการร้องเรียน ทั้งประชาชนตัวเอง หรือชุมชนผู้แจ้งก็จะได้รับการตอบรับ และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงมาดูและทำการตรวจวัด คุณภาพเสียง และสถานีบางกอกยวม กำหนดเป็นสถานีในอนาคต อยู่ในแผน และได้ปรับระบบรางเป็นรถไฟฟ้าแล้ว พร้อมนำเสนอข้อคิดเห็นนี้ไปทาง กรรมการขนส่งทางราง
3	เสนอแนะ สามารถต่อขยายจากเส้นทางเดิมได้ไหม เช่น สายสีเหลืองจะขยายมาตามแนวรัชดาประชาชนกุล ไปทำนันทน์	มีความเป็นไปได้ ในการต่อขยายเพิ่มเติม จะเป็นแผนในระยะยาวได้
4	อยากทราบว่ามีการไฟฟ้าผ่าน นนทบุรี ที่จะสร้างเร็วๆ นี้มีสายใดบ้าง	โครงข่ายในจังหวัดนนทบุรี มีระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง สายสีชมพู ส่วนที่กำลังทำต่อไป จะเชื่อมกับรถไฟฟ้าสายสีม่วงได้ จะมีความสามารถในการเชื่อมต่อของ กรุงเทพมหานครมากขึ้น และรถไฟฟ้าสายสีชมพู กำลังดำเนินการออกจากคลองเตย เชื่อมไปยังรามอินทรา รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เป็นการศึกษารูปแบบการลงทุนขั้นตอนการรออนุมัติ EIA

สรุปประเด็นความคิดเห็นสนทนากลุ่มย่อยจากจังหวัดนนทบุรี

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
5	จังหวัดนนทบุรีต้องมีรถไฟฟ้าที่สายถึงจะช่วยระบบการจราจรได้	รถไฟฟ้าในการศึกษาต้องเข้าใจในการเดินทางของคนในแต่ละพื้นที่ว่าเป็นอย่างไร การขนส่งเป็นสิ่งที่ต้องเข้าใจ จุดต้นทางกับจุดหมายปลายทาง ออกจากใจกลางกรุงเทพไปพื้นที่ต่างๆ รถไฟฟ้าสายสีเขียว ผ่านใจกลางเมือง กทม. จะมีผู้โดยสารมากขึ้นเรื่อย ๆ ส่วนรถไฟฟ้าสายสีม่วง ต้องไปต่อเชื่อมกับรถไฟฟ้าอื่น ๆ รถไฟฟ้าสายสีแดง เขียว จะมีคนขึ้นเยอะเพราะผ่านใจกลางเมือง เป็นต้น
6	อยากทราบว่ารถไฟฟ้าสายสีม่วง จะขยายไปยังรังสิต และพื้นที่พวงม้อยหรือไม่ เพราะมีบ้านจำนวนมาก	จากรถไฟฟ้าสายสีม่วงไปยัง รังสิต โดยจะมีรถไฟฟ้าสายสีอื่นๆ ช่วยสนับสนุนการเดินทาง แต่ต้องมีการทบทวนอีกครั้ง
7	จุดที่จอดรถารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จอดแล้วจร เช่น ลาดพร้าว-รัชดา บางแค นนทบุรี สามารถพัฒนามากกว่าที่จอดรถได้หรือไม่ สามารถแก้ไขปรับปรุงการใช้ประโยชน์หลากหลายได้หรือไม่	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีการศึกษาความเหมาะสมให้มีการเพิ่มการใช้ประโยชน์มากกว่าการ จอดรถ ซึ่งขณะนี้ยังอยู่ในการศึกษา
8	ข้อคิดเห็นเสนอแนะ ให้แนวเส้นทางรถไฟฟ้าผ่านไทรน้อย บางใหญ่ ผ่านสถานศึกษา สตรีนนทบุรี เป็นต้น	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
9	ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาระบบรถไฟฟ้า ในจังหวัดนนทบุรีมีแต่บริษัท บีอีเอ็ม หรือไม่	BEM บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพจำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการเดินรถสายสีม่วง โดย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จ้าง บีอีเอ็มเดินรถ โดยรายได้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จัดการด้านรายได้ ส่วนสายสีชมพู บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด เป็นผู้ให้บริการเดินรถ
10	ปัจจุบันใช้บริการรถไฟฟ้าบริเวณวงสว่าง ค่ารถไฟฟ้าแพงมาก ค่าใช้จ่ายมากกว่า 100 บาท เพื่อไปจุดหมายปลายทาง ถ้าเดินทาง 2 คน ขั้บรถยนต์ประหยัดกว่า	อยู่ขั้นตอนการศึกษาเรื่องค่าโดยสาร จะมีโปรโมชั่นอย่างไร ไม่ว่าจะเป็นตัวเที่ยว ตัววันหยุด เป็นต้น
11	รถไฟฟ้าสายสีม่วงคนน้อยเพราะเดินทางเชื่อมต่อไม่สะดวก และอยากให้จังหวัดนนทบุรีมีการสร้างรถไฟฟ้ามากขึ้น และจะมีการวางแผนระบบขนส่งมวลชนทางรองในจังหวัดนนทบุรีหรือไม่	การศึกษาด้านการเข้าถึง และวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรอง และการสนับสนุนการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้า ต้องดูทั้งเส้นทางหลักและระบบขนส่งมวลชนทางรอง
12	อยากให้ช่วยให้มีความสำคัญด้านผังเมือง การส่งเสริมให้มีระบบขนส่งมวลชนสายรอง และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนต้องรองรับได้เท่าไร	การศึกษาแนวโน้มการเดินทางต้องมีตรวจสอบความพร้อมทั้งผังเมือง จังหวัดนนทบุรี ที่ต้องพิจารณาส่วนที่พักอาศัย เกษตรกรรม และอุตสาหกรรมด้วย

สรุปประเด็นความคิดเห็นสนทนากลุ่มย่อยจากจังหวัดนนทบุรี

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
13	ข้อคิดเห็นเสนอแนะ ให้แนวเส้นทางรถไฟผ่านไทรน้อย บางใหญ่ ผ่านสถานศึกษา สตรีนนทบุรี เป็นต้น	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
14	ในประเทศมาเลเซีย ได้หัวน มีระบบเหมาะจ่ายรายเดือนในการเดินทางได้ทุกระบบ สามารถทำได้หรือไม่ โดยภาครัฐทำตัวร่วมในการเดินทางอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางในทุกรูปแบบการเดินทาง	ได้มีการศึกษาเรื่องอัตราค่าโดยสาร มีการทำ พรบ.ตัวร่วม ซึ่งจะนำความคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาว่าจะทำอย่างไรให้ใช้ตัวเหมาไปได้ทุกระบบ ซึ่งมีความเป็นไปได้ในการศึกษา
15	การให้บริการรถประจำทางหยุดให้บริการก่อนรถไฟไฟฟ้า ทำให้ผู้โดยสารไม่มีระบบขนส่งทางรองในการเชื่อมต่อกลับบ้าน ทำให้ต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางเพราะกลับบ้านดึก	ที่ปรึกษาจะรับเรื่องไปพิจารณาเวลาการให้บริการที่สอดคล้องกัน
16	มีมาตรการส่งเสริมผู้มีรายได้น้อยให้ขึ้นรถไฟฟ้าหรือไม่	กลุ่มแรกผู้มีบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ได้รับการสนับสนุนการเดินทาง และกลุ่มผู้มีรายได้น้อย อาจมีการสนับสนุนผ่านแอปเปาตังค์ เป็นต้น
17	มีมาตรการสนับสนุนการใช้รถไฟฟ้าของผู้ประกอบการหรือไม่	ที่ปรึกษาอยากให้ผู้ประกอบการเข้ามามีส่วนร่วม เข้ามาช่วยผลักดันการใช้บริการขนส่งทางราง เช่น พัฒนาที่จอดรถ ส่งเสริมให้พนักงานใช้การเดินทางด้วยระบบราง หรือทำระบบขนส่งมวลชนทางรอง เป็นต้น
18	เสนอให้โครงการกำหนดมาตรการให้คอนโดที่จอดรถให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า	ได้มีแนวคิดนี้ในการสนับสนุนการเดินทางระบบราง ซึ่งจะได้สิทธิประโยชน์ต่างๆ
19	มีมาตรการส่งเสริมให้เยาวชนใช้รถไฟฟ้าหรือไม่	นักศึกษา นักเรียน มีสิทธิประโยชน์จากผู้ให้บริการ อยู่แล้ว แต่จะมีมาตรการเพิ่มเกี่ยวกับการใช้ แอปกระเป๋าดังค์ และได้ลดหย่อนภาษีด้วย และมีแนวคิดการปลูกฝังตั้งแต่เยาวชน ให้ความรู้ หรือส่งเสริมการตกแต่งรถไฟฟ้า เป็นต้น
20	หน่วยงานภาครัฐ มีการสนับสนุนค่าโดยสารรถไฟฟ้าหรือไม่	ผู้ประกอบการเดินรถ เป็นผู้ตัดสินใจจัดโปรโมชั่นให้กับหน่วยงานภาครัฐด้วย การเบิกจ่ายค่าเดินทางไปประชุมให้สะดวกมากขึ้น



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. พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม 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

จำนวนเชิญ
679 คน

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม
410 คน



สรุปประเด็นความคิดเห็นสนทนากลุ่มย่อยจังหวัดนครปฐม

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
1	อยากให้มีระบบขนส่งมวลชนรองเดินทางไปยังสถานีรถไฟตลิ่งชัน ช่วยเพิ่มความสะดวกสบายเพื่อง่ายต่อการเข้าถึงสถานีรถไฟฯ ปัจจุบันนั่งรถแท็กซี่จากนครปฐม ไปยังสถานีรถไฟตลิ่งชันเพื่อเข้ากรุงเทพมหานคร	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
2	หมู่บ้านจัดสรรที่กระจายกระจายออกไปเมื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟค่อนข้างยากลำบาก และทำให้ต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เมื่อใช้รถยนต์ส่วนบุคคลก็เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ที่จอดรถบริเวณสถานีมีไม่เพียงพอ ควรมีการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่แล้วให้สนับสนุนการเดินทางของประชาชนในแต่ละจุด	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
3	เสนอที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อเชื่อมต่อระบบสาธารณะมายังสถานีรถไฟ บริเวณเมืองนครปฐม บริเวณนครชัยศรี จุดไหนก็ได้ในแต่ละอำเภอให้เป็นพื้นที่อยู่ติดกับถนนเพชรเกษม	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
4	อยากทราบว่ามีรถไฟผ่าน นนทบุรี ที่จะสร้างเร็วๆ นี้มีสายใดบ้าง	การศึกษาจะกำหนดนโยบาย เช่น การกำหนดเส้นทางเดินเท้า ทางจักรยาน ที่จอดแล้วจร ระบบขนส่งมวลชนทางรอง การปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ ส่วนจะมีแนวเส้นทางรถไฟในจังหวัดนครปฐมนั้นหรือไม่ ปัจจุบันรถไฟสุดที่สถานีรถไฟตลิ่งชัน และต่อขยายไปที่ ต.ศาลายา ถ้ามีการเชื่อมไปยังเมืองนครปฐม ปัจจุบันมีระบบรางรถไฟเดิมอยู่แล้ว อยู่ในระดับนโยบายในการกำหนดแนวเส้นทางว่าจะเชื่อมต่อถึงเมืองนครปฐมหรือไม่ ซึ่งจะมีการเชื่อมต่อเพิ่มเติมอีกประมาณ 4-5 สถานี ซึ่งอาจปรับปรุงรถไฟดีเซล เป็นระบบรถไฟไฟฟ้าได้ และจัดขบวนเพิ่มความถี่มากขึ้น และในตัวเมืองนครปฐมต้องมีการปรับระบบขนส่งสาธารณะในการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟต่าง ๆ ในจังหวัดนครปฐม โดยเฉพาะบริเวณองค์พระปฐมเจดีย์ สถานศึกษาต่าง ๆ
5	บริษัทเดินรถจะได้รับผลกระทบจากการเกิดขึ้นของรถไฟหรือไม่ และจะมีการดูแลอย่างไร	ภาครัฐต้องลงมาพิจารณาการจัดการระบบการเดินทางระหว่างสถานีและการจัดการเดินรถปัจจุบันให้มีผลประโยชน์ร่วมกันอย่างลงตัว โดยมีการปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางเพื่อสนับสนุนการเดินทางเชื่อมต่อกับระบบราง
6	มาตรการส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถไฟได้อย่างไร	การศึกษามาตรการส่งเสริม โปรโมชันต่างๆ เพื่อสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบราง การปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่แล้วให้สนับสนุนการเดินทางของประชาชนในแต่ละจุด

สรุปประเด็นความคิดเห็นสนทนากลุ่มย่อยจังหวัดนครปฐม

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
7	ควรมีการวิเคราะห์ค่าเสียโอกาสหาไม่รับพัฒนาระบบราง รวมทั้งการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยควรมีการจัดการตัวร่วม ตัวโปรโมชัน นักเรียน นักศึกษา เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้ระบบรางมากขึ้น	ต้องมีการศึกษามาตรการส่งเสริม โปรโมชันต่างๆ เพื่อสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบราง และ กรุงเทพมหานคร มีแนวคิดในการต่อขยายจากสถานีบางหว้า ไปจนถึงสถานีบริเวณตลิ่งชัน ซึ่งมีการศึกษาในขณะนี้
8	จังหวัดนครปฐมมีสถานศึกษาจำนวนมาก มีโครงการผลักดันช่วยเหลือหรือไม่อย่างไร	หน่วยงานภาครัฐได้มีการศึกษาโครงสร้างค่าโดยสาร ซึ่งจะมีผลการศึกษาออกมาในด้านมาตรการสนับสนุนต่างๆ ให้กับผู้ใช้บริการ ผู้สูงอายุ ผู้พิการ นักเรียน นักศึกษา ในโครงการนี้จะมีการเสนอในเชิงนโยบายออกมา เช่น การมีส่วนลดในภาพรวมอย่างไร
9	เสนอให้การซื้อตั๋วรถไฟฟ้า ด้วยสกุลเงินดิจิทัลมีความเป็นไปได้หรือไม่ และมีการต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินถึงมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กำแพงแสน และมีการเดินทางไปเรียนของมหาวิทยาลัยทั้งสองแห่ง ทำให้เกิดการจราจรติดขัดที่คล้าย และบริเวณบางใหญ่	ที่ปรึกษาจะรับไปพิจารณาถึงความเหมาะสมในการพัฒนา โดยพิจารณาถึงจำนวนผู้โดยสารมีเพียงพอ คำนวณในการพัฒนาโครงการหรือไม่ หรือปรับเป็นมาตรการระบบขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ต่อไป
10	ระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้า ค่อนข้างใช้งานลำบาก ทำให้คนต่างจังหวัดใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจำนวนมาก ควรพัฒนาพื้นที่จอดรถยนต์เพิ่มเติมเพื่อดึงดูดการใช้บริการรถไฟฟ้า	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
11	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักทางรางจาก กรุงเทพมหานคร-กาญจนบุรี และโครงการพัฒนาระบบรถไฟจากสมุทรปราการ-นครชัยศรี โครงการดังกล่าวจะเกิดขึ้นหรือไม่ เสนอให้มีพื้นที่สำหรับการจอดรถบริเวณนครชัยศรีและเดินทางจากรถไฟฟ้าเข้ากรุงเทพมหานคร	บข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
12	- เสนอพื้นที่จอดรถยนต์บริเวณเขตรถนครปฐมที่กำลังก่อสร้าง น่าจะสนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้น - การสร้างสนามบินจังหวัดนครปฐม เมื่อเทียบกับการลงทุนระบบรถไฟความเร็วสูงอันไหนเหมาะสมกว่ากัน	- รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป - สนามบินนครปฐม ยังไม่มีการศึกษาในรายละเอียด ต้องอ้างอิงแผนการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งยังไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับสนามบินที่จะเชื่อมกับระบบรถไฟฟ้า ซึ่งในอนาคตถ้ามีข้อมูลก็ต้องมีการศึกษาวิเคราะห์เพื่อเชื่อมต่อเป็นภาพรวมของระบบการเดินทาง



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. พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม 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

จำนวนเชิญ
517 คน

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม
283 คน



สรุปประเด็นความคิดเห็นสนทนากลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรสาคร

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
1	จังหวัดสมุทรสาครมีรถไฟฟ้าเส้นใดบ้าง	เส้นทางไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่อยู่ในระหว่างดำเนินการต่อขยายไปยังสาย 4 โดยได้มีการศึกษาออกแบบเสร็จเรียบร้อยแล้วผ่านการอนุมัติผลกระทบสิ่งแวดล้อมรอบ เข้าสู่กระบวนการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี และรถไฟฟ้าสายสีแดง ต่อขยายไปยังมหาชัย ตอนนี้อยู่ในขั้นตอนขออนุมัติผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรูปแบบการลงทุน ซึ่งยังมีประเด็นเรื่องการข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ต้องมีการแก้ไขตัวแบบรายละเอียด การวางโครงข่ายรถไฟฟ้าเป็นแนวรัศมี และแนววงแหวนเชื่อมเส้นรัศมีเพื่อกระจายการเดินทาง เสริมการเดินทางระหว่างพื้นที่ วงในมากที่สุดรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จะเป็นทิศทางเดียวกับวงแหวนรัชดา
2	สอบถามเกี่ยวกับตัวร่วม จะเริ่มใช้ได้เมื่อไหร่	เทคโนโลยีได้เรียบร้อยแล้วแต่อยู่ในขั้นตอนของการจัดการสัญญาและเรื่องอื่น ๆ อนาคตจะมีการเดินทางแบบองค์รวมในการคิดจะทำให้แก้ไขปัญหาได้
3	- เสนอให้คิดภาพรวมค่าโดยสารทั้งระบบ ตั้งแต่ออกจากบ้านจนถึงปลายทาง เพราะค่าโดยสารมีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางรถไฟฟ้า ถ้าค่าโดยสารโดยรวมถูกกว่าเกิน 50 เปอร์เซ็นต์ ในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ก็จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ภาครัฐอาจลงมาช่วยสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการเดินทางในภาพรวม ผ่านแอปเปาตังค์ - เสนอการจัดเส้นทางเดินรอบสถานีขนส่งมวลชน อยากให้มีการออกแบบอย่างปลอดภัยมีหลังคาคลุมแดด กันฝนได้เพื่อส่งเสริมการเดินทางรอบสถานีรถไฟฟ้า เพื่อเชื่อมโยงไประบบขนส่งมวลชนรองเพื่อเดินทางไปยังปลายทางได้ เส้นทางเดินอาจเปิดประมูลให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนเพื่อนำเงินมาปรับปรุงเส้นทางเดินเท้า แต่ถ้าไม่มีใครร่วมลงทุนภาครัฐเองในรูปแบบที่ประหยัดไม่ต้องยกระดับ แต่มีแนวกันที่ชัดเจนที่ได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการเดิน - เสนอให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับผู้โดยสารบางกลุ่มที่ต้องจอดรถทิ้งไว้ก่อนนั่งรถไฟฟ้าเข้าสู่ใจกลางเมือง โดยการจอดรถไม่ควรเก็บค่าจอด แต่จะได้รับเงินจากการพัฒนาอาคารจอดรถบางส่วนเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อดูแลการจัดการอาคารจอดรถ	การคิดค่าโดยสารจากต้นทางถึงปลายทาง ภาครัฐได้มีการพัฒนาแพลตฟอร์มผ่านมือถือทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น รวมระบบขนส่งเข้าด้วยกันทั้งหมดทำให้คำนวณค่าการขนส่งได้ด้วยโทรศัพท์มือถือ

สรุปประเด็นความคิดเห็นชนทนากลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรสาคร

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
4	เสนอให้มีการออกแบบที่ได้มาตรฐานสามารถใช้บริการได้ทั้งผู้พิการและสูงอายุ ในการเดินทางเชื่อมต่อการเดินทาง	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
5	เสนอแนะให้พัฒนาระบบขนส่งทางรางระหว่าง มหาชัยถึงวงเวียนใหญ่ เพราะวงเวียนใหญ่มีสถานีเชื่อมต่อไปยังจุดต่างๆ อยู่แล้ว ควรพัฒนาเป็นเส้นทางรถไฟฟ้าเพราะมีเขตทางพร้อม ไม่ต้องเสียค่าเวนคืนที่ดิน เส้นทางนี้น่าจะมีกำไรในการจัดการเดินรถไฟฟ้า ตัดตอนการพัฒนาในช่วงมหาชัย-วงเวียนใหญ่เท่านั้น น่าจะคุ้มค่าการลงทุน	การพัฒนาโครงการต้องมองถึงความคุ้มค่าทางทีมงานจะรับข้อเสนอแนะนี้ไปศึกษาต่อไป ถ้าพื้นที่ท้องถิ่นต้องการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าต้องการพัฒนาในช่วงมหาชัย-วงเวียนใหญ่ ต้องพยายามลดภาระงบประมาณของภาครัฐลงด้วยแนวทางการร่วมทุนระหว่างภาครัฐกับเอกชน ท้องถิ่นสามารถร่วมตัวเสนอกับภาครัฐในการพัฒนาระบบขนส่งที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่
6	- สนับสนุนการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าจากช่วงมหาชัย-วงเวียนใหญ่ สามารถพัฒนาได้เลยใช้งบประมาณน้อยกว่าสายอื่นเพราะไม่มีการเวนคืนที่ดิน ด้านฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ในแนวเหนือใต้ไม่มีรถไฟฟ้าเลย มีเส้นถนนประชาธิปไตย เป็นเส้นเดียวที่เป็นระบบราง ในจังหวัดสมุทรสาครควรมีแนวเส้นทางรถไฟฟ้าจากอำเภอเมืองขึ้นไปตามแนวถนนเศรษฐกิจ 1 ไปต่อพุทธสาครจนไปถึงพุทธมณฑล-ศาลายาได้ซึ่งมีผู้โดยสาร เป็นแหล่งโรงงานอุตสาหกรรมมีแรงงานนับแสนคน แต่ไม่มีระบบขนส่งมวลชนมาบริการประชาชนดังนั้น ระบบรางเส้นนี้น่าจะเกิดได้ หรือแนวถนนเศรษฐกิจ ไปยังบริเวณอ้อมน้อย ต่อไปยังพุทธมณฑลสาย 5 มีแนวถนนเพียงพอไม่น่าจะมีการเวนคืนที่ดิน และแนวเส้นทางรถไฟฟ้าตะวันออก-ตะวันตก สถานีบางหว้าถึงพุทธมณฑลสาย 4 ควรต่อขยายไปถึงอ้อมใหญ่ นครปฐม และพื้นที่นอกเมืองควรจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์รองรับ ที่จอดรถยนต์ไม่ควรห่างจากสถานีรถไฟฟ้ามากเกินไป เสนอให้เก็บค่าที่จอดรถแต่มีส่วนลดให้กับผู้จอดเพื่อโดยสารรถไฟฟ้า เพื่อลดปริมาณจราจรเข้ากรุงเทพมหานคร - เสนอแนะด้านตัวชี้วัดประชากรแฝงจำนวนมาก สมุทรสาคร มีประชากรในทะเบียน 6 แสน แต่จริง ๆ แล้วมีมากกว่านั้น มีประชากรจริง มากกว่า 1 ล้านคน ดังนั้นการวิเคราะห์ผู้โดยสารต้องคิดถึงจำนวนประชากรแฝงของจังหวัดสมุทรสาครด้วยที่มีจำนวนมาก	ด้านการวิเคราะห์ที่ได้นำข้อมูลประชากรลงทะเบียนและประชากรแฝงเข้ามาร่วมด้วยในการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ และมาตรการชั่วคราว ในการเพิ่มตู้รถไฟฟ้าในจังหวัดสมุทรสาครและพัฒนาจุดจอดรถไฟ นำข้อเสนอนี้ไปยังกรมการขนส่งทางราง

สรุปประเด็นความคิดเห็นสนทนากลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรสาคร

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
7	เสนอแนะให้ย้ายตู้รถไฟมาให้บริการเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้บริการกับผู้โดยสารฝั่งสมุทรสาคร เมื่อสมัยก่อนเส้นทางนี้เมื่อก่อนพวงตู้เพิ่มมากขึ้น 14 ตู้ มีความถี่เพิ่มมากขึ้น และมีรถไฟพาบริเวณตลาดพลูให้เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟจากวงเวียนใหญ่มายังมหาชัย	ด้านการวิเคราะห์ได้นำข้อมูลประชากรลงทะเบียนและประชากรแฝงเข้ามาร่วมด้วยในการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ และมาตรการชั่วคราว ในการเพิ่มตู้รถไฟในจังหวัดสมุทรสาครและพัฒนาจุดจอดรถไฟ นำข้อเสนอไปยังกรมการขนส่งทางราง
8	โดยอาจทำสถานีจอดย่อยไปใกล้ๆ บริเวณสถานีรถไฟท่าทางเดิน บังแดดบังฝนจะสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบรถไฟได้เป็นอย่างดี ถ้าให้การรถไฟทำจุดจอดบริเวณใกล้สถานีรถไฟท่าทางเดินได้เลย เสนอแนะพื้นที่จอดรถบริเวณตลาดพลู	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
9	รถไฟสายมหาชัย 120 ปี มีแนวเส้นทางรถไฟอยู่แล้วแต่ยังไม่มีการพัฒนาเท่าที่ควร มีที่ดินการรถไฟเสนอให้มีการพัฒนาทางรถไฟสายนี้	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
10	รถไฟจากติเชลรางจากมหาชัยไปวงเวียนใหญ่ใช้เวลาประมาณ 1 ชม. ใช้ในเวลา 10.00-12.00 น. เพราะวิถีชีวิตการเดินทางไม่เร่งรีบ อยากให้มีความรวดเร็ว ความสะดวกของผู้สูงอายุในการเดินทางขึ้นเดินลง การออกแบบสถานี ทางลาด พื้นระดับเดียวกันกับชานชาลา	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
11	- เสนอแนวเส้นทางรถไฟวิ่งไปบริเวณพุทธมณฑลวิ่งไปให้สุดสาย 5 ได้หรือไม่ สามารถเชื่อมเข้าอ้อมน้อย เพชรเกษม บางแค อ้อมใหญ่ ปัจจุบันในพื้นที่รถติดมากในพื้นที่ - เสนอแนะระบบไฟฟ้า การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคมีส่วนร่วมอย่างไรบ้าง ตอนนี้สมุทรสาครมีความต้องการสมุทรสาครใช้เกือบเต็มระบบแล้ว หรือไฟฟ้ามาจากนครหลวงจ่ายมาหรือเปล่า	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
12	จังหวัดสมุทรสาคร มีการเดินทางจำนวนมาก เข้า กทม. เช่น การเดินทางเข้าไปเรียนในกทม. มีการเดินทางเข้าออก กทม.จำนวนมาก ควรมีการไฟฟ้าเชื่อมต่อเข้า กทม. เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางเข้าออก โดยเข้า กทม.ต้องออกตั้งแต่ก่อนรุ่งเช้า เพราะรถติดบนถนนพระราม 2 มีรถจำนวนมาก ถ้ามีการไฟฟ้าเชื่อมต่อถนนสุขสวัสดิ์ โดยระบบรางวิ่งบนถนนพระราม 2 มายังสมุทรสาคร แก้ปัญหาติดขัดบนถนนพระราม 2	รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป



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 ให้สามารถพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและในกระบวนการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting โดยมีเจ้าหน้าที่ ขร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมกิจกรรมรวมทั้งสิ้น 143 คน



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 เพื่อเป็นการฝึกอบรมและถ่ายทอดความรู้เรื่อง ให้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางรางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้สามารถพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และในกระบวนการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting โดยมีเจ้าหน้าที่ ขร. และหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมกิจกรรมรวมทั้งสิ้น 261 คน





บอร์ดนิทรรศการ

Facebook

Website



แผ่นพับ



วีดิทัศน์





โดยมีผู้กดถูกใจ (Like) แพนเพจโครงการฯ จำนวน 1,175 คน
มีผู้กดติดตามแพนเพจโครงการฯ (Follower) จำนวน 1,103 คน
มียอดการเข้าถึง (Reach) จำนวน 56,834 คน

M-MAP แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน



มียอดเข้าถึง 28,156 ครั้ง
มียอด View 64,494 ครั้ง

www.m-map2thailand.com



กำหนดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันอังคารที่ 27 - วันพฤหัสบดีที่ 29 มิถุนายน 2566 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ ห้อง Studio R2 (4th Floor) โรงแรมเรเนซองส์ ราชประสงค์ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน 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.	พิธีเปิดการประชุมสัมมนาฯ - กล่าวเปิด โดย นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง - กล่าวรายงาน โดย นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน
เวลา 9.30 – 10.15 น.	นำเสนอหัวข้อ "Express Operation and Value-added Services การให้บริการรถด่วนและการบริการเสริม" โดย ดร.ธีรชัย ศรีมหาโชค Japanese Expert Team
เวลา 10.15 – 11.00 น.	นำเสนอหัวข้อ "การดำเนินงานโครงการ M-MAP 2 และ การการพัฒนาแบบจำลอง การคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง" โดย รศ.ดร.พงษ์ศักดิ์ สุริยวานกุล ผู้จัดการโครงการ และ ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีโย และ ดร.พีรพล สิทธิวิจารณ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร
เวลา 11.00 – 11.15 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
เวลา 11.15 – 12.00 น.	นำเสนอหัวข้อ "การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง" โดย รศ.ดร.สุภาพร แก้วก้อย เลี้ยวไพโรจน์ ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง และ นางสาว วลัยลักษณ์ อติศพงษ์ นักวิชาการด้านกฎหมาย
เวลา 12.00 – 13.00 น.	ร่วมรับประทานอาหารกลางวัน
เวลา 13.00 – 14.00 น.	นำเสนอหัวข้อ "การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP2" โดย รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพานิชย์กุล ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร
เวลา 15.00 – 15.15 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
เวลา 15.15 – 16.15 น.	นำเสนอหัวข้อ "วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน" โดย นายจตุร แผ่นสุวรรณ วิศวกรด้านออกแบบ นางสาวจิตรลดา ศ่างสุกิจ ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม และนางสาววาสนา คำภีระ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม
เวลา 16.15 – 17.00 น.	ช่วงสอบถามแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
เวลา 17.00 น.	ปิดประชุมสัมมนาฯ

วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และ
ความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กับกลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ รวมถึงประเมินทัศนคติที่มีต่อ
โครงการจากกลุ่มเป้าหมาย







โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง

ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (โครงการ M-MAP 2)

ตารางสรุปจำนวนกลุ่มเป้าหมายเชิญเข้าร่วมประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

ลำดับ	รายการ	จำนวนเชิญ
1	หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน	3
2	หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงาน	1
3	หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง	79
4	องค์กรเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	37
5	สื่อมวลชน	38
6	ผู้ประกอบการและประชาชนทั่วไป	117
	รวมทั้งหมด	<u>275</u>



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
พนธ์ 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 นางสาววลัย
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 นายจตุร แผ่นสุวรรณ วิศวกรด้านออกแบบ นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม และ นางสาววาสนา คำภิระ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม

เวลา ๑๖.๑๕ - ๑๗.๐๐ น. ช่วงสอบถามแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

เวลา ๑๗.๐๐ น. ปิดประชุมสัมมนา

ดำเนินการจัดสัมมนาสร้างความรับรู้

ความเข้าใจกับประชาชนที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 4

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

จัดรูปแบบเต็มวัน 3 วัน

วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และ
ความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กับกลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ รวมถึงประเมินทัศนคติที่มีต่อ
โครงการจากกลุ่มเป้าหมาย

