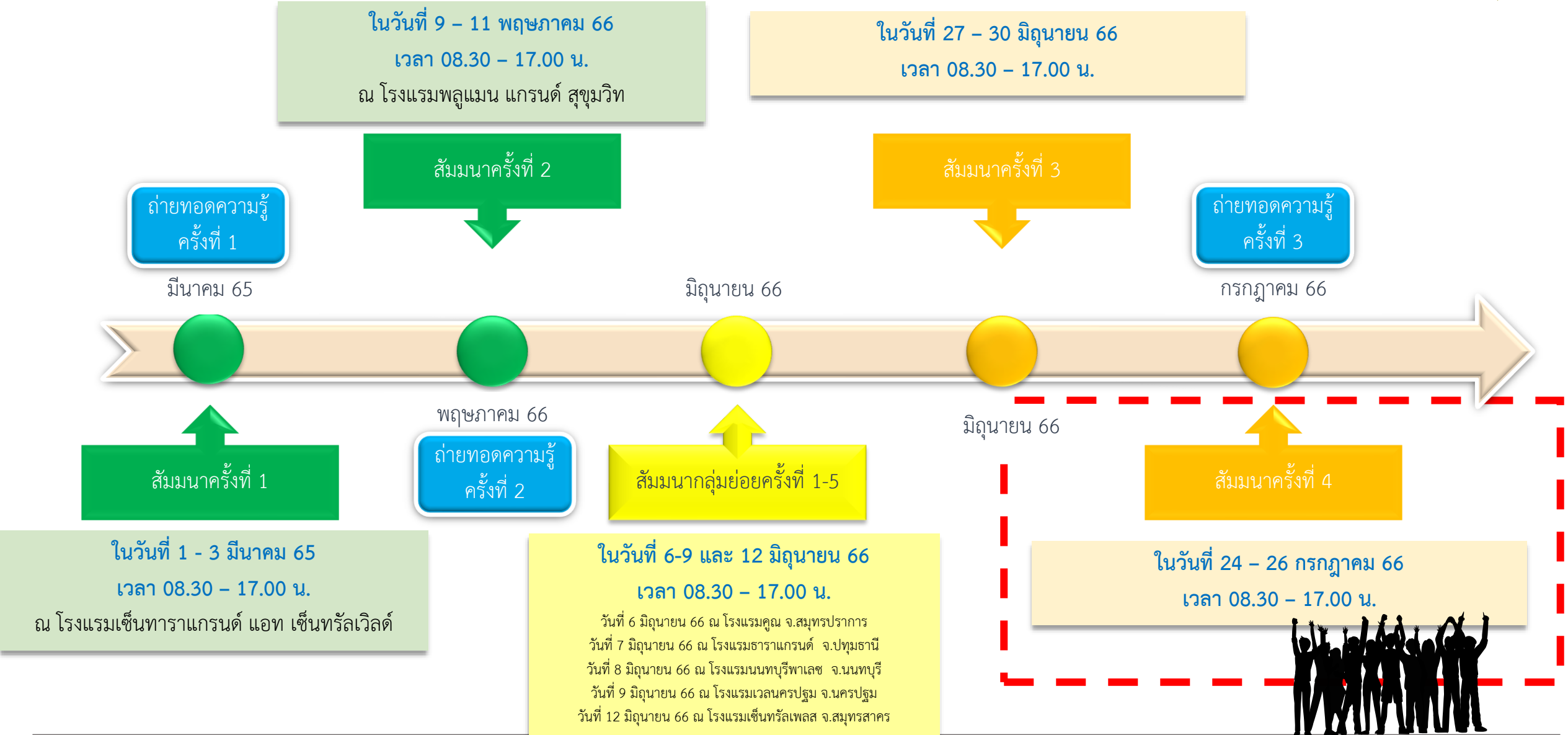




งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน





กำหนดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๔ โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (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

วันที่ ๑ วันจันทร์ที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๖

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 - ๑๐.๑๕ น. นำเสนอหัวข้อ "Need for station renovation and how does the simulation contribute" โดย Mr. Masaru Komori, Mr. Masahiro Warabi, Ms. Mitsue Hanaue และ ดร.เจ เวทวิทู

เวลา ๑๐.๑๕ - ๑๐.๓๐ น. พักรับประทานอาหารว่าง

เวลา ๑๐.๓๐ - ๑๒.๓๐ น. นำเสนอหัวข้อ "การพัฒนาโครงข่าย M-MAP๒"
โดย รศ.ดร.พงษ์ศักดิ์ สุริยวานกุล ผู้จัดการโครงการ รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร นายจาตุร แผ่นสุวรรณ วิศวกรด้านออกแบบ นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม และนางสาววาสนา คำภีระ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม

เวลา ๑๒.๓๐ - ๑๓.๓๐ น. ร่วมรับประทานอาหารกลางวัน

เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๕.๐๐ น. นำเสนอหัวข้อ "การพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง" โดย ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีโย และ ดร.พีรพล สิทธิวิจารณ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร

เวลา ๑๕.๐๐ - ๑๕.๑๕ น. พักรับประทานอาหารว่าง

เวลา ๑๕.๑๕ - ๑๖.๓๐ น. นำเสนอหัวข้อ "การพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทางด้วยระบบรางเชิงกิจกรรม" โดย ผศ.ดร.ธีรพนธ์ ศิริไพโรจน์

เวลา ๑๖.๓๐ น. ปิดประชุมสัมมนา

วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และ ความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กับกลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ รวมถึงประเมินทัศนคติที่มีต่อโครงการจากกลุ่มเป้าหมาย







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

ตารางสรุปจำนวนกลุ่มเป้าหมายเชิญเข้าร่วมประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 4

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>



การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน
ทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

จัดเมื่อวันอังคารที่ 27 ถึงวันพฤหัสบดีที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2566 เวลา 08.30 – 17.00 น.

พร้อมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม

395 คน



สรุปความคิดเห็นการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
1	<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้ที่ปรึกษาวิเคราะห์ข้อมูลรถไฟฟ้าสายสีฟ้า จากถนนสารไปยังถนนมิตรไมตรี และการเชื่อมต่อไปยังหมอชิตถึงห้าแยกลาดพร้าว โดยการวิเคราะห์มูลค่าทางเศรษฐกิจ มีความคุ้มค่าในการลงทุนหรือไม่ และทางกายภาพสามารถก่อสร้างได้หรือไม่ เนื่องจากบริเวณที่เกี่ยวข้องจะมีกระทรวงแรงงาน แหล่งงาน ศูนย์ราชการกรุงเทพมหานคร 2 และสำนักงานของ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> เห็นด้วยกับแนวคิดข้อเสนอที่ปรึกษาจะรับไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป โดยเส้นทางที่กล่าว ปัจจุบันมีในแผนอยู่แล้วคือรถไฟฟ้าสายสีฟ้า และรถไฟฟ้าสายบางบำหรุ - หลักสี่
2	<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้มีการเชื่อมต่อระบบขนส่งสายใต้เข้ากับระบบรางด้วยเพราะไม่มีระบบรางเข้ามาเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะเหมือนกับขนส่งสาธารณะสายเหนือ สายอีสานและสายตะวันออก 	<ul style="list-style-type: none"> มีแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ที่จะมีการเชื่อมต่อขยายจากเส้นบางแค ไปถนนพุทธมณฑลสาย 4 ซึ่งการเชื่อมต่อไปยังการเดินทางลงไปทางสายใต้ และสถานีที่ใกล้ที่สุดปัจจุบันอยู่บริเวณสถานีตลิ่งชันของรถไฟฟ้าสายสีแดง และสถานีบางยี่ขัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน โดยจะต้องมีการศึกษาส่วนต่อขยายเพื่อให้เกิดความสะดวกมากขึ้นในการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าลงสายใต้ต่อไป
3	<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะการศึกษาเน้นเรื่องการขยายแนวเส้นทางรถไฟฟ้าออกไป จะเกิดความซ้ำซ้อนกับเส้นทางถนน ถ้าออกไปชานเมืองอาจไม่จำเป็นต้องทำในแนวถนนก็ได้ เพราะราคาที่ดินไม่แพง อาจไปเปิดพื้นที่ใหม่ น่าจะมีความคุ้มค่ากว่าหรือไม่ เสนอแนะเรื่องการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่ระบบรางจากสถานีถึงปลายทางใช้ระยะเวลาสั้น ทำให้เวลาการเดินทางไม่แตกต่างจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเราจะทำอย่างไรให้เวลาการเดินทางรวดเร็วกว่ารถยนต์ เสนอแนะเรื่องการเดินทางของผู้โดยสารเข้าสู่สถานีบริเวณชานเมือง ส่วนใหญ่จากที่สำรวจพบว่ามาจากที่ไกลๆ ด้วยรถยนต์ ดังนั้น ควรพัฒนา จุดจอดแล้วจร อาคารจอดรถ และสถานี ควรห่างกันไม่ควรมีความถี่มาก 	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางรถไฟฟ้านอกเมืองที่ซ้ำซ้อนกับถนน อาจไม่จำเป็นต้องวิ่งไปตามแนวถนน เข้าไปเชื่อมชุมชนโดยตรง โดยการวิเคราะห์ของโครงการพิจารณาทั้งการตั้งถิ่นฐานของประชากร โดยพยายามไปตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าให้ตรงที่สุด โดยต้องพิจารณาเรื่องการเวนคืนและเรื่องทางกายภาพด้วย และการสร้างความสามารถในการแข่งขันกับการเดินทางด้วยระบบรถยนต์ ในด้านเวลา ค่าโดยสาร และการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่สถานี รวมทั้งการใช้ระบบแพลตฟอร์ม ประสานกับบริษัทเอกชนช่วยสนับสนุนการเดินทางที่สะดวกเพิ่มมากขึ้น และระบบถนนในเมืองอาจมีค่าเข้าเมืองในอนาคต เป็นต้น ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำมาประกอบผลการศึกษาต่อไป



สรุปความคิดเห็นการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
4	<ul style="list-style-type: none"> การขนส่งผู้โดยสารจากชานเมืองเข้ามาในเมืองอย่างไร ปัจจุบันรถไฟฟ้าสายสีแดงเป็นเส้นทางที่ขนส่งผู้โดยสารจากนอกเมืองเข้ามาแต่ต้องดูเรื่องค่าโดยสารให้เหมาะสม เพื่อลดจำนวนรถยนต์จากชานเมืองเข้ามาสู่ใจกลางเมืองได้มาก เสนอแนะการเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีของรถไฟฟ้าสายสีแดง และการเชื่อมต่อโครงข่ายไปยังส่วนต่าง ๆ ของเมือง เสนอแนะให้ศึกษาจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของแต่ละพื้นที่ เช่น พื้นที่หน่วยงานราชการ สวนสัตว์เปิดใหม่ พิพิธภัณฑ์ทางวิทยาศาสตร์ เพราะจะมีผลต่อการเดินทางของผู้โดยสาร 	<ul style="list-style-type: none"> การเน้นให้ความสำคัญรถไฟฟ้าชานเมือง เป็นเส้นทางหลักวิ่งตามแนวรัศมีวิ่งรับผู้โดยสารจากชานเมืองเข้ามาทำงานในเมือง ช่วยลดการจราจรได้จำนวนมาก แต่ยังมีปัญหาเรื่องการเข้าถึงตัวสถานียังทำได้ลำบาก เช่น การเดินเชื่อมต่อไปยังสถานี หรือระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อการเดินทางจากสถานีไปยังจุดต่าง ๆ ซึ่งต้องสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่น และการใส่จุดสำคัญในการตั้งจุดการเดินทางเพิ่มเติมเข้าไปในการวิเคราะห์โมเดล ซึ่งต้องพิจารณาในรายละเอียดของจุดสำคัญที่ตั้งจุดการเดินทางว่าตั้งจุดช่วงใด เพื่อให้เกิดความถูกต้องในการศึกษาต่อไป ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำมาประกอบผลการศึกษาต่อไป ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำมาประกอบผลการศึกษาต่อไป
5	<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้ใส่ระบบการขนส่งมวลชนระบบรองลงไปในการศึกษาด้วยนอกจากระบบรางอย่างเดียว โดยเฉพาะในจังหวัดปทุมธานี ทำให้เห็นภาพรวมการเดินทางมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> ระบบขนส่งมวลชนระบบรอง ในการนำเสนอจะรวมเข้าไปด้วยในการนำเสนอ ซึ่งเราได้พิจารณาร่วมในการวางแผนแม่บทฯ ด้วย และถ้าการศึกษาพบว่าบางเส้นทางของแผนแม่บทฯ รถไฟฟ้ามีจำนวนผู้โดยสารไม่เพียงพอ อาจมีการพิจารณาเป็นระบบขนส่งมวลชนระบบรองได้หรือไม่
6	<ul style="list-style-type: none"> รถไฟฟ้าบริเวณสถานีสายหยุด มีถนนเทพรักษ์ตัดใหม่ ปัจจุบันยังไม่มีรถสาธารณะให้บริการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าสายหยุด เพื่อเชื่อมต่อกับชุมชนและถนนสุขาภิบาล 5 บริเวณ 5 แยกวัชรพล ปัจจุบันถนนเทพรักษ์จะเชื่อมต่อกับถนนวิภาวดีรังสิตบริเวณด้านใต้สนามบินดอนเมือง ซึ่งทางสนามบินจะมีระบบเชื่อมต่อระหว่างชานชาลาของสนามบินด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ภายใน ควรมีการทำระบบขนส่งมวลชนระบบรองเชื่อมต่อจากสนามบินมายังสถานีรถไฟฟ้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ทำงานในสนามบินและประชาชนตลอดแนวเส้นทาง และลดการเดินทางเข้าสู่ถนนวิภาวดีด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล หรือลดปริมาณรถยนต์บริเวณแยกหลักสี่ได้อีกด้วย เสนอข้อมูลการใช้งานแอปพลิเคชันต่อยอดลดภาษีจากการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เช่น BKK Rail , NAMTANG , ViaBus , MANA เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> ระบบขนส่งมวลชนระบบรองเป็นสิ่งที่สำคัญ มีอีกหลายเส้นทางที่ควรมีการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนระบบรองเชื่อมโยง เช่น ระบบขนส่งมวลชนระบบรองบริเวณถนนเลียบริมด้านวนรามาอินทราเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีชมพู เป็นต้น และควรมีการสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่นำไปลดหย่อนภาษีรายได้บุคคลธรรมดาได้จะทำให้ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำมาประกอบผลการศึกษาต่อไป

สรุปความคิดเห็นการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
7	<ul style="list-style-type: none"> • รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน เส้นทางสิ้นสุดที่จังหวัดนครปฐม เสนอให้มีการต่อขยายไปถึงสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก เพราะเป็นชุมทางรถไฟหลายสายเส้นทาง ทั้งเส้นทางที่มาจากกาญจนบุรี สายเส้นทางจากเมืองสุพรรณบุรี และแนวเส้นทางสายใต้ และสถานีรถไฟหนองปลาดุกมีพื้นที่ขนาดใหญ่ในการพัฒนาระบบรถไฟได้ 	<ul style="list-style-type: none"> • การพิจารณาอีกด้านที่สำคัญในเรื่องรูปแบบการลงทุน ถ้ามีแนวเส้นทางใดที่ภาคเอกชน หรือหน่วยงานท้องถิ่นมีความสนใจร่วมกันในการพัฒนาก็มีแนวโน้มในการพัฒนาได้ก่อน
8	<ul style="list-style-type: none"> • เสนอแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายบางนา-สุวรรณภูมิ ควรต่อตรงเข้าเมือง ในเส้นทางสุวรรณภูมิ-บางนา-สรรพาวุธ และเชื่อมต่อไปยังสถานีชองนนทรีของบีทีเอส เพราะปัจจุบันรถไฟที่เชื่อมสนามบินไปสุดที่เส้นถนนบางนา และต้องเปลี่ยนเส้นทางเข้าเมืองปัจจุบันมีความหนาแน่น ไม่สะดวกกับผู้โดยสารสนามบินขณะที่สนามบินสุวรรณภูมิทางทิศเหนือเป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ ควรต่อขยายแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีชมพูเข้าไปเชื่อมแอร์พอร์ตลิงก์ลาดกระบัง วิ่งไปทางบัสเทอร์มินอล และสิ้นสุดที่หัวตะเข้ 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการเสนอในแผนระยะยาวในการต่อขยายจากเส้นรถไฟฟ้าสายสีชมพู มายังสนามบินสุวรรณภูมิ
9	<ul style="list-style-type: none"> • อยากให้แก้ไขกฎหมายด้านการเวนคืนที่ดินของ รฟม. ให้สามารถสามารถทำการค้าได้จะเกิดประโยชน์ในการพัฒนา เช่น ชุมชนสามยอดมีชุมชนหนาแน่นควรจะมีการส่งเสริมการค้าได้ และสร้างรายได้ให้กับบรรจบวาง • บัตรแรบบิทสามารถผูกกับแรบบิทไลน์เพย์ได้ สามารถตัดจากบัตรเครดิตได้ และมีการสะสมแต้มเพื่อแลกการเดินทาง มีคู่มือส่วนลดอีกด้วย 	<ul style="list-style-type: none"> • สาระสำคัญของ พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ได้กำหนดให้ในการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนสามารถกำหนดวัตถุประสงค์ในการใช้ประโยชน์ให้ครบถ้วนสอดคล้องกับกิจกรรมที่ใช้จริงภายใต้กรอบหน้าที่และอำนาจของ รฟม. • ถ้าสามารถดำเนินการเชิงพาณิชย์ได้ก็จะอำนวยความสะดวกให้กับคนที่เข้ามาจอดรถยนต์ มีร้านสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า
10	<ul style="list-style-type: none"> • เสนอให้ทุกสถานีของรถไฟฟ้าที่อยู่บริเวณใกล้ 4 แยก มีทางขึ้นลงครบทุกฝั่งของแยก โดยที่ผ่านมาสถานีมักมีทางขึ้นลงสถานี 2 ฝั่งเท่านั้น เช่น สถานีสุขุมวิท สถานีลุมพินี สถานีสีลม สถานีสามย่าน และสถานีหัวลำโพง เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> • ที่ปรึกษารับไปนำเสนอในรายงานเพื่อประกอบการออกแบบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของแต่ละสถานีที่ต้องคำนึงถึงทางเดินเชื่อมต่อของสถานีที่ได้รับความสะดวกสบายต่อไป
11	<ul style="list-style-type: none"> • กรรมการขนส่งทางราง ได้มีการประสานกับกรมการขนส่งทางบก หรือไม่ เพราะในแต่ละเส้นทางมีรถสาธารณะอยู่แล้ว เพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนในการลงทุน 	<ul style="list-style-type: none"> • คณะทำงานจะมีผู้แทนจากกระทรวงคมนาคมและผู้แทนหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะผู้แทนของกรมการขนส่งทางบก เข้าร่วมด้วยในการปรึกษาหารือร่วมกัน



สรุปความคิดเห็นการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
12	<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้มีโครงการรถไฟฟ้าจากแยกบางนาไปถึงจังหวัดชลบุรี ตามแนวนอนบางนาตราดหรือไม่ เพราะเส้นทางนี้มีนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่ง มีแรงงานไปกลับ กทม.จำนวนมาก 	<ul style="list-style-type: none"> ในแผนแม่บท ครอบคลุมจังหวัดปริมณฑล และครอบคลุมไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดฉะเชิงเทรา ส่วนรถไฟฟ้าที่ไปยังจังหวัดชลบุรี มีโครงการรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน ด้วยระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งสถานีจอดค่อนข้างจะห่างกัน และรถไฟฟ้าจะใช้ความเร็วสูงในการให้บริการ มีการออกแบบระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อเชื่อมต่อในอนาคต
13	<ul style="list-style-type: none"> เพราะเหตุใดทำไมต้องมีรถด่วน 	<ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากมีผู้โดยสารจำนวนมากใช้ในเวลาเดียวกันพร้อมกัน ทำให้เกิดความหนาแน่นของผู้โดยสารและจำนวนตู้โดยสาร จึงมีจำเป็นต้องมีการจัดรถด่วน และต้องมีการสร้างพื้นที่รองรับขบวนรถจอดเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดการสับหลักขบวนรถไฟได้ในบริเวณย่านสถานีโดยเฉพาะ ในสถานีที่มีจุดเชื่อมกับแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายอื่นๆ
14	<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้ควรมีเส้นทางรถไฟฟ้าอยู่บนถนนเพชรบุรี-พัฒนาการ เนื่องจากรถไฟที่มีอยู่เดิมเข้าถึงลำบาก เสนอแนวเส้นทางรถไฟฟ้าขยายจากแยกบางนา ไปทางถนนสรรพาวุธซึ่งเป็นจุดรวมหน่วยงานราชการ มีโรงพยาบาล เสนอแนะสายรถไฟฟ้าที่ให้บริการตามแนวเส้นรัชโยธิน ผ่านรัชวิภา วิ่งไปตามแนวนอนกำแพงเพชร 2 อ้อมหลังหมอชิต 2 และสิ้นสุดที่สถานีกรุงเทพอภิวัฒน์ ซึ่งทำให้รถไฟเข้าถึงหมอชิต 2 เกิดการเชื่อมต่อผู้โดยสารระหว่างรูปแบบการเดินทางต่างๆ ทั้งรถไฟในเมือง และรถไฟชานเมือง ด้วยระบบราง 	<ul style="list-style-type: none"> มีรถไฟฟ้าใกล้เคียงกับแนวนอนเพชรบุรี ประกอบด้วยรถไฟฟ้าสายสีเขียว และรถไฟฟ้าสายสีแดง โดยมีข้อเสนอให้มีการพัฒนารถไฟฟ้าบนถนนเพชรบุรี-พัฒนาการ แนวเส้นทาง ต่อขยายจากแยกบางนา-สรรพาวุธ ซึ่งมีความน่าสนใจในการต่อขยาย แนวเส้นทางต่อขยายรัชดา-บางอ้อ-ทำนุบำรุง โดยเชื่อมต่อไปยังหมอชิต 2 และไปสิ้นสุดที่สถานีกรุงเทพอภิวัฒน์ จะนำไปพิจารณาเพิ่มเติมอีกครั้ง
15	<ul style="list-style-type: none"> เสนอระบบการเชื่อมต่อการเดินทาง ให้มีการพัฒนาการเดินทางที่เหมาะสม ควรมีที่จอดมอเตอร์ไซค์รับจ้างด้วย 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาฯรับข้อเสนอแนะข้อมูลต่าง ๆ เข้ามาเพิ่มเติม ที่ต้องเตรียมช่องจอดอะไรบ้าง และต้องจัดให้เกิดความเหมาะสมกับการเข้ามาใช้บริการรอบสถานี
16	<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้มีเส้นทางจากสะพานพระราม 5 ไปถึงถนนราชพฤกษ์ โดยปัจจุบันประชาชนที่จะใช้โดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก 	<ul style="list-style-type: none"> มีแนวเส้นทางจากถนนราชพฤกษ์ ที่ต่อเชื่อมกับสายสีชมพู อยู่ในแนวเส้นทางที่มีแนวการพัฒนาในอนาคต และมีแนวเส้นทางตาม M-MAP2 Blueprint สายบางหว้า - แคราย - บึงกุ่ม แต่จุดดังกล่าวจะนำมาศึกษาดูความเหมาะสมต่อไป

สรุปความคิดเห็นการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
17	<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะการพัฒนาโรงไฟฟ้าสีม่วงใต้ถ้าแล้วเสร็จจะมีการเดินทางจากรถไฟฟ้าสายสีม่วงไปลงวงเวียนใหญ่ แล้วต่อขึ้น บีทีเอส ซึ่งสถานีไม่ติดกัน ต้องเดิน 500 เมตร และไม่มีรถไฟฟ้าสายไหนที่ข้ามไปเขตพระนครเลย ควรมีเส้นทางรถไฟฟ้าจากแนวถนนประชาอุทิศ หรือแนวถนนพระราม 2 ข้ามไปยังถนนพระราม 3 ด้วย 	<ul style="list-style-type: none"> แนวทางการพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางเข้ามาช่วยสนับสนุนการเชื่อมต่อทั้งสองสถานี และจะนำแนวเส้นทางไปพิจารณาต่อไป
18	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้ามีเส้นใดบ้างในการศึกษาครั้งนี้ที่น่าสนใจ 	<ul style="list-style-type: none"> ในเส้นทางที่นำเสนอเพิ่มเติมเข้ามา เช่น ตามแนวเส้นบางนา-ตราด เชื่อมต่อไปยังสำโรง เข้าไปในแนวถนนสรรพาวุธ และเชื่อมมาตอนล่างลอดแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นจุดที่น่าสนใจ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางบริเวณตอนใต้ของถนนสุขุมวิทได้เป็นอย่างดี และเส้นทางไฟฟ้าตามแนวถนนเพชรบุรีก็เป็นเส้นทางที่น่าสนใจในการศึกษาเช่นเดียวกัน
19	<ul style="list-style-type: none"> สถานีห่างไกลจากชุมชนมีแนวทางการสนับสนุนการเดินทางอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> หมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม สามารถพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรอง เพื่อนำผู้อยู่อาศัยเข้ามาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าได้ เป็นประโยชน์กับการพัฒนาโครงข่ายระบบรางและเป็นประโยชน์กับโครงการที่อยู่อาศัยที่จะมีจุดขาย และอำนวยความสะดวกให้กับผู้ซื้อคอนโด ที่พักอาศัยที่จะมีทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกขึ้น หรือหลายๆ โครงการที่อยู่อาศัยอาจจับมือกันร่วมกันพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรองก็มีความน่าสนใจในการดำเนินการหรือห้างสรรพสินค้าก็เช่นเดียวกันถ้ามีการจัดระบบขนส่งเชื่อมต่อกับระบบรางที่สะดวกก็จะทำให้มีผู้เข้ามาใช้บริการ ห้างสรรพสินค้ามากขึ้น เช่น ศูนย์การค้าเมกาบางนา เป็นต้น
20	<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาตามแผนแม่บทฯ ระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว เส้นทางรถไฟฟ้าที่ควรพัฒนาในแต่ละช่วง มีความครอบคลุม แต่ระยะเวลาการเดินทางไฟฟ้า ถ้ามีหลายเส้นทางจะส่งผลต่อความถี่การเดินทางหรือไม่ ซึ่งบางสถานีมีการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าหลายสาย จะส่งผลต่อความล่าช้าในการเดินทางรถไฟฟ้าหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> การที่มีเส้นทางมากขึ้น ต้องมีการวางแผนการเดินทาง ต้องคำนวณให้มีความเหมาะสมในระยะดำเนินการ ซึ่งจะมีหน่วยงานที่รับผิดชอบดูความเหมาะสมอีกครั้ง ซึ่งจะต้องอยู่ในเงื่อนไขสัญญาการจ้างการเดินทางรถไฟฟ้า



สรุปความคิดเห็นการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
21	<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางที่เชื่อมต่อจากรถไฟฟ้าสายสีชมพูผ่านแอร์พอร์ตลิงก์ลาดกระบัง วิ่งไปทางถนนกิ่งแก้ว แต่อยากให้เชื่อมต่อวิ่งเข้าไปในสนามบินสุวรรณภูมิ และทะลุผ่านไปยังหัวตะเข้ ต้องการเข้าไปรับคนทำงานในสนามบิน 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาจนำข้อมูลไปพิจารณา ซึ่งภายในตัวสนามบินมีคนทำงานจำนวนมาก จะรับไปพิจารณามีแนวเส้นทางเข้าไปรับผู้โดยสารทำงานในสนามบิน
22	<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้ต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ลำโพง จะเชื่อมต่อเข้าถนนปู่เจ้าสมิงพราย และสิ้นสุดที่ถนนราชบูรณะ ให้อยู่ในแผนแม่บทนี้ด้วย เสนอแนะการต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้าขยายตามแนว ง 21 ของ กทม. ที่วิ่งบริเวณถนนสุขสวัสดิ์ไปยังพระราม 2 และสิ้นสุดที่บริเวณบางแค-เพชรเกษม เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน การพัฒนาทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีแนวคิดชุดอุโมงค์ บางกระเจ้าอยู่แล้ว ถ้าทำรถไฟฟ้าก็สามารถขุดพร้อมกันได้จะได้มีผลกระทบน้อยที่สุด เสนอแนะการต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเหลือง บริเวณเส้นปู่เจ้าสมิงพราย จะรองรับการเดินทางของผู้ใช้แรงงานในโรงงานย่านปู่เจ้าสมิงพราย จะนำแรงงานบริเวณใกล้เคียงเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าได้เป็นอย่างดี 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับไปพิจารณาเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า โดยเฉพาะเส้นทางที่ต่อขยายไปยังจุดต่างๆ ที่ยังขาดการต่อเชื่อมเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในจุดต่าง ๆ ที่ปรึกษารับไปพิจารณาเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าโดยเฉพาะเส้นทางที่ต่อขยายไปยังจุดต่างๆ ที่ยังขาดการต่อเชื่อมเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในจุดต่าง ๆ ที่ปรึกษารับไปพิจารณาเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าโดยเฉพาะเส้นทางที่ต่อขยายไปยังจุดต่างๆ ที่ยังขาดการต่อเชื่อมเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในจุดต่าง ๆ ที่ปรึกษารับไปพิจารณาเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าโดยเฉพาะเส้นทางที่ต่อขยายไปยังจุดต่างๆ ที่ยังขาดการต่อเชื่อมเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในจุดต่าง ๆ
23	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันพื้นที่บริเวณอ้อมใหญ่มีปริมาณจราจรมาก ติดขัด เพื่อเดินทางไปยังรถไฟฟ้าบริเวณสถานีหลักสอง ระยะทาง 10 กม. ใช้เวลา 1 ชม. ควรมีการพัฒนารถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมายังพุทธมณฑลสาย 4 ให้เร่งด่วน 	<ul style="list-style-type: none"> ยังเป็นเส้นทางรถไฟฟ้าที่ทำการศึกษายู่กำลังอยู่ในกระบวนการวิเคราะห์
24	<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนวเส้นทางรถไฟฟ้าจากพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ไปยังบริเวณท่าบ้านนนท์ 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับไปพิจารณา โดยปัจจุบันมีแนวเส้นทางนี้ในการศึกษาอยู่แล้วจากลาดพร้าววิ่งตามถนนรัชดาภิเษกไปจนถึงสะพานพระราม 7 จากนั้นเลี้ยวไปยังท่าบ้านนนท์

สรุปความคิดเห็นการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

ลำดับ	ประเด็นสอบถามความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
25	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันมีการเพิ่มขนส่งมวลชนทางรางบริเวณถนนเพชรบุรีหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางถนนวิ่งขนานไปกับเส้นพระราม 9 และถนนสุขุมวิท โดยมีเส้นทางไฟฟ้าสายสีแดง ประสบความสำเร็จในการเป็นเส้นเชื่อมการเดินทางของคนนอกเมืองเข้าสู่ใจกลางเมือง ควรเสริมสถานีเพิ่มทำจุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีเขียว กับรถไฟฟ้าสายสีแดง จะส่งเสริมการเดินทางที่สะดวกขึ้น และต้องสร้างโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า เพราะโครงข่ายถนนเกิน ความจุไปแล้ว เราต้องทำแผนโครงข่ายถนนที่ต้องมองถึงการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทางรางร่วมด้วย และเชื่อมโยงการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าให้เกิดความสะดวก



การถ่ายทอดความรู้ ครั้งที่ 3

วันที่ 20 – 21 กรกฎาคม 2566 เวลา 08.00-17.00 น. ณ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน จังหวัดนครราชสีมา

การฝึกอบรมและถ่ายทอดความรู้เรื่อง “บทบาทมหาวิทยาลัยกับการขนส่งระบบราง” ให้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางราง เพื่อรับรู้ถึงบทบาทของมหาวิทยาลัยกับการขนส่งระบบราง เช่น หลักสูตรการสอนเกี่ยวกับระบบราง และห้องปฏิบัติการต่างๆ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิด มุมมอง สู่การนำไปพัฒนาหลักสูตรให้เหมาะสมกับการสร้างบุคลากร เพื่อรองรับการพัฒนาในระบบรางในอนาคต รวมถึงการพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางที่ดำเนินการร่วมกับสถาบันการศึกษา



ภาพ การถ่ายทอดความรู้ ครั้งที่ 3





บอร์ดนิทรรศการ

Facebook

Website



แผ่นพับ



วีดิทัศน์





โดยมีผู้กดถูกใจ (Like) แฟนเพจโครงการฯ จำนวน 1,470 คน
มีผู้กดติดตามแฟนเพจโครงการฯ (Follower) จำนวน 1,460 คน
มียอดการเข้าถึง (Reach) จำนวน 63,126 คน

M-MAP แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน



มียอดเข้าถึง 33,250 ครั้ง
มียอด View 74,526 ครั้ง

www.m-map2thailand.com