



ประกาศกรมการขนส่งทางราง

เรื่อง สรุปผลการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒

ตามที่ กรมการขนส่งทางราง (ขร.) กระทรวงคมนาคม ได้มีการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (M-MAP ๒) เมื่อวันที่ ๑ - ๓ มีนาคม ๒๕๖๕ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพมหานคร ชั้น ๒๓ ห้องเวิลด์ บอลรูม บี เพื่อสร้างการรับรู้ ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และนำเสนอผลการศึกษาโครงการ M-MAP ๒ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนประเมินทัศนคติต่อโครงการ M-MAP ๒ ของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชน และ สื่อมวลชน ได้รับทราบข้อมูล เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ สำคัญ ผู้ดำเนินการ สถานที่ที่จะดำเนินการ ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการ ผลผลิต ผลลัพธ์ ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น ตลอดจนการให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน นั้น

ในการนี้ ขร. ได้จัดทำ “สรุปผลการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็น ของประชาชน ครั้งที่ ๑ โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒” เรียบร้อยแล้ว จึงขอเผยแพร่และประชาสัมพันธ์สรุปผลการประชุมสัมมนาฯ ดังกล่าว โดยผู้ที่สนใจสามารถ ดาวน์โหลดสรุปผลการประชุมสัมมนาฯ ได้ที่ QR Code ด้านล่างนี้

ทั้งนี้ หากมีข้อสงสัยหรือมีความเห็นเพิ่มเติม สามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่หมายเลข โทรศัพท์ ๐๒ ๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๕๒๐๑ หรือ ๐๒ ๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๕๒๐๒ ตลอดเวลาราชการ

ประกาศ ณ วันที่ ๑๕ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๕

(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)

รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง



QR Code
สรุปผลการประชุมสัมมนาฯ



กระทรวงคมนาคม



กรมการขนส่งทางราง

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
(พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)

รายงานสรุปผล การจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

มีนาคม 2565

สารบัญ

หัวข้อ	หน้า
๑. หลักการและเหตุผล	๑
๒. วัตถุประสงค์	๑
๓. ข้อมูลนำเสนอ	๑
๔. กลุ่มเป้าหมาย	๑
๕. กำหนดการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑	๑๐
๖. สรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑	๑๑
๖.๑ สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑	๑๑
๖.๒ สรุปประเด็นสอบถาม/ การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑	๑๓
๖.๓ สรุปผลความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ จากแบบสอบถาม	๓๒
๖.๓.๑ สรุปผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม กลุ่มที่ ๑ (วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕)	๓๒
๖.๓.๒ สรุปผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม กลุ่มที่ ๒ (วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๕)	๓๓
๖.๓.๓ สรุปผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม กลุ่มที่ ๓ (วันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๕)	๓๔
๖.๓.๔ สรุปผลความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ จากแบบสอบถาม รวมทั้ง ๓ กลุ่ม	๓๕

สารบัญญรูปภาพ

หัวข้อ

รูปที่ ๑ กำหนดการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑	๑๐
รูปที่ ๒ ภาพบรรยากาศการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑	๑๒

สารบัญตาราง

หัวข้อ

หน้า

ตารางที่ ๑ กลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑	๒
ตารางที่ ๒ กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ กลุ่มที่ ๑ (วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕)	๑๑
ตารางที่ ๓ กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ กลุ่มที่ ๒ (วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๕)	๑๑
ตารางที่ ๔ กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ กลุ่มที่ ๓ (วันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๕)	๑๑
ตารางที่ ๕ สรุปประเด็นสอบถาม/ การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ กลุ่มที่ ๑ (วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕)	๑๓
ตารางที่ ๖ สรุปประเด็นสอบถาม/ การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ กลุ่มที่ ๒ (วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๕)	๑๘
ตารางที่ ๗ สรุปประเด็นสอบถาม/ การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ กลุ่มที่ ๓ (วันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๕)	๒๓
ตารางที่ ๘ ความคิดเห็นประกอบของผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยพบอุปสรรคในการใช้บริการรถไฟฟ้า	๓๕
ตารางที่ ๙ ความคิดเห็นประกอบของผู้ตอบแบบสอบถามการพัฒนาแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเพิ่มเติม	๓๖
ตารางที่ ๑๐ ความคิดเห็นประกอบของผู้ตอบแบบสอบถามมาตรการในการส่งเสริมการใช้รถไฟฟ้า	๓๙

สารบัญภาคผนวก

หัวข้อ	หน้า
ภาคผนวก ก หนังสือขออนุมัติจัดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑	๔๔
ภาคผนวก ข การประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑	๔๖
ภาคผนวก ข-๑ หนังสือเชิญหน่วยงานเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑	๔๖
ภาคผนวก ข-๒ กำหนดการ และแผนที่	๕๒
ภาคผนวก ข-๓ ประกาศกรมการขนส่งทางราง	๕๔
ภาคผนวก ข-๔ โปสเตอร์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑	๕๕
ภาคผนวก ข-๕ โปสเตอร์เผยแพร่ข้อมูลตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๕๘	๕๖
ภาคผนวก ข-๖ ประชาสัมพันธ์เชิญชวนช่องทางเว็บไซต์โครงการ	๕๗
ภาคผนวก ข-๗ ประชาสัมพันธ์เชิญชวนช่องทางแฟนเพจโครงการ	๕๘
ภาคผนวก ค ข้อมูลการเข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑	๕๙
ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน	๕๙
ภาคผนวก ค-๒ รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ ผ่านทางระบบออนไลน์ (ZOOM Cloud Meetings)	๘๘
ภาคผนวก ง ข้อมูลประกอบการจัดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑	๙๘
ภาคผนวก ง-๑ หนังสือขออนุมัติผลิตสื่อประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑	๙๘
ภาคผนวก ง-๒ แผ่นพับชุดที่ ๑	๙๙
ภาคผนวก ง-๓ บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ ๑	๑๐๓
ภาคผนวก ง-๔ Backdrop ชุดที่ ๑	๑๐๘
ภาคผนวก ง-๕ Photo Backdrop ชุดที่ ๑	๑๐๙
ภาคผนวก ง-๖ วีดิทัศน์ ชุดที่ ๑	๑๑๐
ภาคผนวก ง-๗ คำกล่าวเปิดการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑	๑๑๑
ภาคผนวก ง-๘ คำกล่าวรายงานการจัดการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑	๑๑๕
ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑	๑๑๘
ภาคผนวก ง-๑๐ แบบสอบถามความคิดเห็น	๑๙๓
ภาคผนวก ง-๑๑ เครื่องมือประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑	๑๙๖
ภาคผนวก จ การประชาสัมพันธ์เผยแพร่การจัดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑	๑๙๗
ภาคผนวก จ-๑ ข่าวประชาสัมพันธ์ (Press Release)	๑๙๗
ภาคผนวก จ-๒ ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ช่องทางเว็บไซต์โครงการ	๑๙๙
ภาคผนวก จ-๓ ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ช่องทางแฟนเพจโครงการ	๒๐๐

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์
และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
(พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP ๒)

๑. หลักการและเหตุผล

งานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ จะต้องอาศัยหลายปัจจัยในการทำการศึกษ วิเคราะห์ และประเมินถึงความเหมาะสม และผลกระทบในด้านต่างๆ และในการจัดกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ ของโครงการฯ เป็นรูปแบบการประชุมปรึกษาหารือ โดยใช้หลายวิธีในการดำเนินการจัดกิจกรรม ทั้งการอภิปรายสาธารณะ และการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์แนะนำโครงการ ให้ข้อมูลความรู้สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องถึงแนวคิดโครงการและแนวทางของการทบทวนและปรับปรุงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลท่ามกลางบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนข้อมูล มุมมองความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการศึกษาโครงการ ให้เกิดความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น รวมถึงสร้างความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณชน และเพื่อเผยแพร่ข่าวสารผ่านสื่อมวลชนอย่างเหมาะสม อันจะนำไปสู่ความสนใจและความสำเร็จ และนำข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบผลการศึกษาให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดการจัดประชุม ดังแสดงในภาคผนวก

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อแนะนำโครงการ และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ อาทิ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

๒.๒ เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาของโครงการจากกลุ่มเป้าหมาย

๓. ข้อมูลนำเสนอ

การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ให้แก่กลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมการประชุมสัมมนาฯ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ ประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็นและวัตถุประสงค์ของโครงการ สารสำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ สถานที่ที่จะดำเนินการ ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการ ผลผลิตและผลลัพธ์ของโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และประมาณการค่าใช้จ่าย

ทั้งนี้ ขร. ต้องประกาศข้อมูลดังกล่าวในระบบเครือข่ายสารสนเทศ ที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี จัดให้มีขึ้นตามระเบียบด้วย

๔. กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายในการเชิญเข้าร่วมการจัดประชุมสัมมนาฯ จะครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความเข้าใจ พร้อมรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน องค์กร สมาคม ประชาชนทั่วไป และสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๒๗๕ หน่วยงาน โดยแบ่งเป็น ๓ กลุ่ม โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ กลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑

ลำดับ	รายชื่อหน่วยงาน
กลุ่มที่ ๑ (วันอังคารที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕)	
หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน	
๑	กรมการขนส่งทางราง
๒	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
๓	บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด
หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงาน	
๔	สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง	
๕	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
๖	กรมการขนส่งทางบก
๗	กรมทางหลวง
๘	กรมทางหลวงชนบท
๙	กรมเจ้าท่า
๑๐	กรมท่าอากาศยาน
๑๑	การรถไฟแห่งประเทศไทย
๑๒	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๑๓	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
๑๔	สถาบันการบินพลเรือน
๑๕	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๑๖	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๑๗	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)
๑๘	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
๑๙	การทำเรือแห่งประเทศไทย
๒๐	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
๒๑	ท่าอากาศยานดอนเมือง
๒๒	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
๒๓	กรมการท่องเที่ยว
๒๔	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
๒๕	บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
๒๖	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
๒๗	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
๒๘	ศูนย์ราชการจังหวัดนครปฐม
๒๙	สำนักงานจังหวัดนนทบุรี
๓๐	ศาลากลางจังหวัดปทุมธานี
๓๑	ศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ
๓๒	ศาลากลางจังหวัดสมุทรสาคร

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ลำดับ	รายชื่อหน่วยงาน
๓๓	ศาลากลางจังหวัดกรุงเทพมหานคร
สื่อมวลชน	
๓๔	สถานีโทรทัศน์ไทยทีวีสี ช่อง ๓
๓๕	สถานีวิทยุโทรทัศน์สีกองทัพบก ช่อง ๕
๓๖	สถานีโทรทัศน์สีกองทัพบก ช่อง ๗
๓๗	สถานีโทรทัศน์ ช่อง ๙ MCOT HD
๓๘	สถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทย ช่อง ๑๑
๓๙	สถานีโทรทัศน์ ช่อง THAI PBS
๔๐	สถานีโทรทัศน์ช่องสปริง นิวส์
๔๑	สถานีโทรทัศน์ช่อง Voice TV
๔๒	สถานีโทรทัศน์ช่อง MONO ๒๙
๔๓	สถานีโทรทัศน์ช่อง TNN ๒๔
๔๔	สถานีโทรทัศน์ช่องไทยรัฐทีวี
๔๕	สถานีโทรทัศน์ช่อง NEW) TV
๔๖	สถานีโทรทัศน์ช่อง PPTV
๔๗	ช่อง เนชั่นทีวี
๔๘	หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ
๔๙	หนังสือพิมพ์เดลินิวส์
๕๐	หนังสือพิมพ์ข่าวสด
๕๑	หนังสือพิมพ์มติชน
๕๒	หนังสือพิมพ์คมชัดลึก
๕๓	หนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์
๕๔	หนังสือพิมพ์สยามรัฐ
๕๕	หนังสือพิมพ์แนวหน้า
๕๖	หนังสือพิมพ์เดอะ เนชั่น
๕๗	หนังสือพิมพ์บางกอกโพสต์
๕๘	หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ
๕๙	หนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน ๓๖๐ องศา
๖๐	หนังสือพิมพ์ไทยโพสต์
๖๑	หนังสือพิมพ์โลกวันนี้รายสัปดาห์
๖๒	หนังสือพิมพ์ข่าวหุ้นธุรกิจ
๖๓	หนังสือพิมพ์สยามธุรกิจ
๖๔	หนังสือพิมพ์สยามธุรกิจ
๖๕	หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ
๖๖	หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ
๖๗	นิตยสารทรานสปอร์ตเจอร์นัล
๖๘	สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ลำดับ	รายชื่อหน่วยงาน
๖๙	สำนักข่าว INN
๗๐	สถานีโทรทัศน์ช่อง ๘
๗๑	เว็บไซต์บ้านเมืองออนไลน์
กลุ่มที่ ๒ (วันพุธที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๕)	
หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง	
๗๒	สำนักงานเขตดินแดง
๗๓	สำนักงานเขตบึงกุ่ม
๗๔	สำนักงานเขตสาทร
๗๕	สำนักงานเขตบางซื่อ
๗๖	สำนักงานเขตจตุจักร
๗๗	สำนักงานเขตบางคอแหลม
๗๘	สำนักงานเขตประเวศ
๗๙	สำนักงานเขตคลองเตย
๘๐	สำนักงานเขตสวนหลวง
๘๑	สำนักงานเขตจอมทอง
๘๒	สำนักงานเขตดอนเมือง
๘๓	สำนักงานเขตราชเทวี
๘๔	สำนักงานเขตลาดพร้าว
๘๕	สำนักงานเขตวัฒนา
๘๖	สำนักงานเขตบางแค
๘๗	สำนักงานเขตหลักสี่
๘๘	สำนักงานเขตสายไหม
๘๙	สำนักงานเขตคันนายาว
๙๐	สำนักงานเขตสะพานสูง
๙๑	สำนักงานเขตวังทองหลาง
๙๒	สำนักงานเขตคลองสามวา
๙๓	สำนักงานเขตบางนา
๙๔	สำนักงานเขตทวีวัฒนา
๙๕	สำนักงานเขตทุ่งครุ
๙๖	สำนักงานเขตบางบอน
๙๗	สำนักงานเขตพระนคร
๙๘	สำนักงานเขตดุสิต
๙๙	สำนักงานเขตหนองจอก
๑๐๐	สำนักงานเขตบางรัก
๑๐๑	สำนักงานเขตบางเขน
๑๐๒	สำนักงานเขตบางกะปิ
๑๐๓	สำนักงานเขตปทุมวัน

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ลำดับ	รายชื่อหน่วยงาน
๑๐๔	สำนักงานเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย
๑๐๕	สำนักงานเขตพระโขนง
๑๐๖	สำนักงานเขตมีนบุรี
๑๐๗	สำนักงานเขตลาดกระบัง
๑๐๘	สำนักงานเขตยานนาวา
๑๐๙	สำนักงานเขตสัมพันธวงศ์
๑๑๐	สำนักงานเขตพญาไท
๑๑๑	สำนักงานเขตธนบุรี
๑๑๒	สำนักงานเขตบางกอกใหญ่
๑๑๓	สำนักงานเขตห้วยขวาง
๑๑๔	สำนักงานเขตคลองสาน
๑๑๕	สำนักงานเขตตลิ่งชัน
๑๑๖	สำนักงานเขตบางกอกน้อย
๑๑๗	สำนักงานเขตบางขุนเทียน
๑๑๘	สำนักงานเขตภาษีเจริญ
๑๑๙	สำนักงานเขตหนองแขม
๑๒๐	สำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ
๑๒๑	สำนักงานเขตบางพลัด
องค์กรเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	
๑๒๒	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
๑๒๓	บริษัท ขนส่ง จำกัด
๑๒๔	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๑๒๕	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
๑๒๖	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
๑๒๗	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
๑๒๘	บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด
๑๒๙	สมาคมวิศวกรรมระบบขนส่งทางรางไทย
๑๓๐	สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)
๑๓๑	สมาคมวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย
๑๓๒	สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.)
๑๓๓	สมาคมการผังเมืองไทย
๑๓๔	สมาคมกิจการรถโดยสารประจำทางไทย
๑๓๕	สมาคมผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง
๑๓๖	สมาคมผู้ประกอบการรถยนต์โดยสาร
๑๓๗	สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
๑๓๘	สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย
๑๓๙	สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ลำดับ	รายชื่อหน่วยงาน
๑๔๐	สมาคมเจ้าของเรือไทย
๑๔๑	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
๑๔๒	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
๑๔๓	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
๑๔๔	สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
๑๔๕	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
๑๔๖	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
๑๔๗	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
๑๔๘	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ
๑๔๙	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก
๑๕๐	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
๑๕๑	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร
๑๕๒	มหาวิทยาลัยมหิดล
๑๕๓	มหาวิทยาลัยรามคำแหง
๑๕๔	มหาวิทยาลัยรังสิต
๑๕๕	มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
๑๕๖	มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี
๑๕๗	มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
๑๕๘	มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต
กลุ่มที่ ๓ (วันพฤหัสบดีที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๕)	
ผู้ประกอบการ ภาคเอกชน และประชาชนทั่วไป	
กลุ่มด้านอสังหาริมทรัพย์	
๑๕๙	บริษัท ซี.พี แลนด์ จำกัด (มหาชน)
๑๖๐	บริษัท แอสเสท เวิร์ด คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
๑๖๑	บริษัท สยามพิวรรธน์ จำกัด
๑๖๒	บริษัท เค.อี.แลนด์ จำกัด
๑๖๓	บริษัท แมกโนเลีย ควอลิตี้ ดีเวลล็อปเม้นต์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
๑๖๔	บริษัท พุกาษา เรียลเอสเตท จำกัด (มหาชน)
๑๖๕	บริษัท แลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)
๑๖๖	บริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน)
๑๖๗	บริษัท ศุภาลัย จำกัด (มหาชน)
๑๖๘	บริษัท ลลิธ พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน)
๑๖๙	บริษัท สหพัฒนาอินเตอร์ โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)
๑๗๐	บริษัท สิงห์ เอสเตท จำกัด (มหาชน)
๑๗๑	บริษัท ธนาสิริ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
๑๗๒	บริษัท อารีญา พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน)
๑๗๓	บริษัท ควอลิตี้เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ลำดับ	รายชื่อหน่วยงาน
๑๗๔	บริษัท ริชชีเพลซ ๒๐๐๒ จำกัด (มหาชน)
๑๗๕	บริษัท รสา พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน)
๑๗๖	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)
กลุ่มด้านการขนส่ง / โลจิสติกส์	
๑๗๗	บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด
๑๗๘	บริษัท สมบัติทัวร์ จำกัด
๑๗๙	บริษัท ขนส่ง จำกัด
๑๘๐	บริษัท นิมซีเล้งขนส่ง ๑๙๘๘ จำกัด
๑๘๑	บริษัท เคอร์รี่ สยามซีพอร์ต จำกัด
กลุ่มด้านค้าปลีก/พาณิชย์/บริการ	
๑๘๒	บริษัท ลีอกซ์เลย์ จำกัด (มหาชน)
๑๘๓	บริษัท โรบินสัน จำกัด (มหาชน)
๑๘๔	บริษัท บีคี่ ซูเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน)
๑๘๕	บริษัท โฮม โปรดักส์ เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน)
๑๘๖	บริษัท สยามโกลบอลเฮ้าส์ จำกัด (มหาชน)
๑๘๗	บริษัท ซีฟู้ดอลล์ จำกัด (มหาชน)
๑๘๘	บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน)
๑๘๙	บริษัท เดอะมอลล์ กรุ๊ป จำกัด
๑๙๐	บริษัท เซ็นทรัลแฟมิลีมาร์ท จำกัด
๑๙๑	บริษัท บุญรอดบริวเวอรี่ จำกัด
๑๙๒	บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)
๑๙๓	บริษัท ปูนซิเมนต์นครหลวง จำกัด (มหาชน)
๑๙๔	บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด
๑๙๕	บริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
กลุ่มเดินรถร่วมบริการ	
๑๙๖	บริษัท กระแสร์เงินยานยนต์ จำกัด
๑๙๗	บริษัท กรุงเทพบัสแอร์ทรานสปอร์ต จำกัด
๑๙๘	บริษัท กรุงเทพรถร่วมบริการ จำกัด
๑๙๙	บริษัท กลุ่ม ๓๙ เติร์ด จำกัด (เจีย รุ่งเจริญ)
๒๐๐	บริษัท กำมขพล จำกัด (พิเชษฐ์ กำมขพล)
๒๐๑	บริษัท กิตติสุนทร จำกัด
๒๐๒	บริษัท แกรนด์ซิตีบัส จำกัด
๒๐๓	บริษัท ขุมทองทัวร์ จำกัด
๒๐๔	บริษัท เค.พี.พี. ทรานสปอร์ต จำกัด
๒๐๕	บริษัท จ.เพชรสุพรรณทรานสปอร์ต จำกัด
๒๐๖	บริษัท จักรพงษ์ทรานสปอร์ต จำกัด
๒๐๗	บริษัท เจริญบัส จำกัด

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ลำดับ	รายชื่อหน่วยงาน
๒๐๘	บริษัท ฌมาพันธ์การเดินรถ จำกัด
๒๐๙	บริษัท ชัยกรการเดินรถ จำกัด
๒๑๐	บริษัท ชัยวิเศษแท่นสโตน จำกัด
๒๑๑	บริษัท โชคดีบริการเดินรถ จำกัด
๒๑๒	บริษัท ชัคเชสส์เซอร์วิส จำกัด
๒๑๓	บริษัท ชิตีบัส จำกัด
๒๑๔	บริษัท ซี.ที.วิเศษทรานสปอร์ต จำกัด
๒๑๕	บริษัท ต.มานิตย์การเดินรถ จำกัด
๒๑๖	บริษัท ทเวนตีบัส จำกัด
๒๑๗	บริษัท ทรัพย์ ๘๘๘ จำกัด (ทวีศักดิ์ ทรัพย์บุญเรือง)
๒๑๘	บริษัท ทีบัสทรานสปอร์ต จำกัด
๒๑๙	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ที พี การเดินรถ
๒๒๐	บริษัท เทพประทานพรทรานสปอร์ต จำกัด
๒๒๑	บริษัท ไทยบัสขนส่ง จำกัด
๒๒๒	บริษัท ธ.สหกรู้ง จำกัด
๒๒๓	บริษัท น็อทโอเวอร์ จำกัด
๒๒๔	บริษัท นิธิทัศน์ทัวร์แอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด
๒๒๕	บริษัท เนื่อทองทรานสปอร์ต จำกัด
๒๒๖	บริษัท บริการเดินรถสยาม จำกัด
๒๒๗	บริษัท บริบูรณ์อินฟิเนิตี้ จำกัด (ภูกิจ สุขคันธรักษ์)
๒๒๘	บริษัท บางกอก ๑๑๘ จำกัด
๒๒๙	บริษัท บางกอกยูเนียนเซอร์วิส ๕๒๔ จำกัด
๒๓๐	บริษัท บ้านทองบัส จำกัด
๒๓๑	บริษัท บ้านโป่งบัสบอดี จำกัด
๒๓๒	บริษัท บี บี ริช (ประเทศไทย) จำกัด
๒๓๓	บริษัท บี.ที.ดี. (๒๐๐๑) ขนส่ง จำกัด
๒๓๔	บริษัท บีเอ็นจีวี โลจิสติกส์ จำกัด
๒๓๕	ห้างหุ้นส่วนจำกัด บุญมงคลกาญจน์
๒๓๖	บริษัท ไบรท์สตาร์ซัพพลาย (๑๙๙๙) จำกัด
๒๓๗	บริษัท พชรบัส จำกัด
๒๓๘	บริษัท พรดำรงขนส่ง จำกัด
๒๓๙	ห้างหุ้นส่วนจำกัด พี. แอนด์ เจ. บัส (พยนต์ ธารณา)
๒๔๐	บริษัท เพชรรัตนวัฒนาพร้อมเดินรถ จำกัด
๒๔๑	บริษัท ไพศาลสามัคคีขนส่ง จำกัด
๒๔๒	บริษัท มหาชนยานยนต์ จำกัด
๒๔๓	บริษัท มอเตอร์บัส จำกัด
๒๔๔	บริษัท มาร์ตันทรานสปอร์ต จำกัด

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ลำดับ	รายชื่อหน่วยงาน
๒๔๕	บริษัท มิตรชนส่งมวลชน จำกัด
๒๔๖	บริษัท มินิบัลไทยสายลึบเอ็ด จำกัด
๒๔๗	บริษัท ยูทีพีทรานสปอร์ต จำกัด
๒๔๘	บริษัท รถเมล์ไทย จำกัด
๒๔๙	บริษัท รวีโชค จำกัด
๒๕๐	บริษัท รุธ ๔๕ จำกัด
๒๕๑	บริษัท ลาดกระบัง จำกัด
๒๕๒	บริษัท ลาดกระบังขนส่ง จำกัด
๒๕๓	บริษัท วังศกาญจน์ จำกัด (อุ่ออมใหญ่)
๒๕๔	บริษัท วินวินเอ็นจีวี จำกัด
๒๕๕	บริษัท เสวกฉัตร จำกัด
๒๕๖	บริษัท ส.พัชรพลธรร่วม จำกัด (พัชรินทร์ กลีวิริยะวงศ์)
๒๕๗	บริษัท สมาร์ทบัส จำกัด
๒๕๘	บริษัท สมาร์ทวิสิเคิลเซนเตอร์ จำกัด
๒๕๙	บริษัท สยามบัส จำกัด
๒๖๐	บริษัท สหมีชัยขนส่ง จำกัด
๒๖๑	บริษัท สหศรีสุพรรณยานยนต์ จำกัด
๒๖๒	บริษัท สหายตั้งใจพัฒนาบัส จำกัด
๒๖๓	บริษัท สหายยนต์ จำกัด
๒๖๔	บริษัท สันติมิตรขนส่ง จำกัด
๒๖๕	บริษัท สาย ๒๕ ร่วมใจ จำกัด
๒๖๖	บริษัท สายสนั่น ณ ออยุธยา จำกัด
๒๖๗	บริษัท สติธาณชัย จำกัด
๒๖๘	บริษัท สุพรรณยานยนต์ จำกัด
๒๖๙	บริษัท แสงศิริขนส่ง จำกัด (จ.เสวก แสงสว่างสถิตย์)
๒๗๐	บริษัท หลีกภัยขนส่ง จำกัด
๒๗๑	บริษัท หาญทรานสปอร์ต จำกัด (หาญ พูลมี)
๒๗๒	บริษัท อ่องบางน้อยยานยนต์ จำกัด
๒๗๓	บริษัท อำไพรุ่งโรจน์ จำกัด
๒๗๔	บริษัท อิทธิกรและเพื่อนทรานสปอร์ต จำกัด
๒๗๕	บริษัท เองธบัส จำกัด

๕. การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑

การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑ – วันพฤหัสบดีที่ ๓ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ แบ่งเป็น ๓ กลุ่ม ๆ ละ ๑ วัน เวลา ๐๘.๓๐ – ๑๗.๐๐ น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น ๒๓ ห้องเวิลด์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร กำหนดการดังแสดงในรูปที่ ๑

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 ห้องเวิลด์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร หรือผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting	
เวลา ๐๘.๓๐ – ๐๙.๐๐ น.	ลงทะเบียน (พร้อมระบบ online) พร้อมรับประทานอาหารว่าง
เวลา ๐๙.๐๐ – ๐๙.๑๐ น.	ร่วมชมวีดิทัศน์ข้อมูลโครงการ
เวลา ๐๙.๑๐ – ๐๙.๔๕ น.	พิธีเปิดการประชุมสัมมนาฯ (วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕) - กล่าวรายงาน โดย นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน - กล่าวเปิด โดย นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง
เวลา ๐๙.๔๕ – 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 ศิริกิจพานิชย์กุล ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร (๔) ผศ.ดร.สุภาพร แก้วก้อย 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.	ปิดประชุมสัมมนาฯ

รูปที่ ๑ กำหนดการจัดการประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑

๖. สรุปผลการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑

๖.๑ สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑

การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๕ (แบ่งเป็น ๓ กลุ่ม) เวลา ๐๘.๓๐-๑๗.๐๐ น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น ๒๓ ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร มีผู้เข้าร่วมการประชุมรวมทั้งสิ้น ๕๑๔ คน โดยแบ่งเป็น ๓ กลุ่ม โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๒ - ตารางที่ ๔ และภาพบรรยากาศกิจกรรมฯ ดังแสดงในรูปที่ ๒

ตารางที่ ๒ : กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ กลุ่มที่ ๑ (๑ มีนาคม ๒๕๖๕)

ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวน (คน)
๑	หน่วยงานเจ้าของโครงการ (ขร.)	๓๓
๒	ที่ปรึกษาโครงการ	๑๘
๓	หน่วยงานภาครัฐ	๑๑
๔	สื่อมวลชน	๗
๕	หน่วยงานอื่นๆ	๖
๖	ผู้เข้าร่วมประชุมผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting	๑๒๔
รวม		๑๙๙

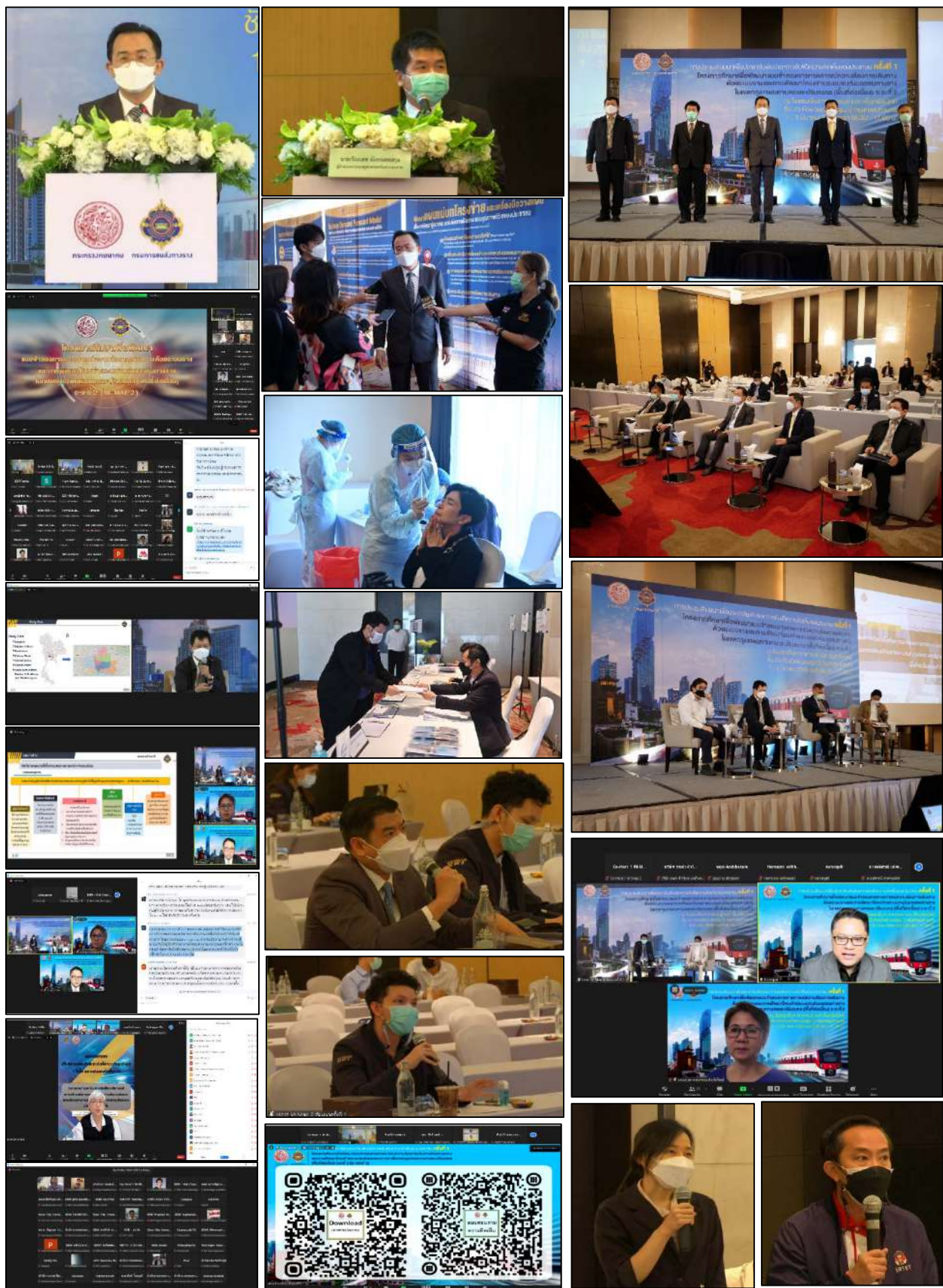
ตารางที่ ๓ : กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ กลุ่มที่ ๒ (๒ มีนาคม ๒๕๖๕)

ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวน (คน)
๑	หน่วยงานเจ้าของโครงการ (ขร.)	๖
๒	ที่ปรึกษาโครงการ	๒๐
๓	หน่วยงานภาครัฐ	๙
๔	สถาบันการศึกษา/ องค์กรเอกชน/ สมาคม	๗
๕	ผู้ประกอบการ	๗
๖	หน่วยงานอื่นๆ	๙
๗	ผู้เข้าร่วมประชุมผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting	๑๔๓
รวม		๒๐๑

ตารางที่ ๔ : กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ กลุ่มที่ ๓ (๓ มีนาคม ๒๕๖๕)

ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวน (คน)
๑	หน่วยงานเจ้าของโครงการ (ขร.)	๕
๒	ที่ปรึกษาโครงการ	๒๐
๓	หน่วยงานภาครัฐ	๓
๔	สถาบันการศึกษา/ องค์กรเอกชน/ สมาคม	๑๑
๕	ผู้ประกอบการ	๑๕
๖	หน่วยงานอื่นๆ	๖
๗	ผู้เข้าร่วมประชุมผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting	๕๘
รวม		๑๑๘

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)



รูปที่ ๒ ภาพบรรยากาศการจัดการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑

๖.๒ สรุปประเด็นสอบถาม/ การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้สรุปประเด็นสอบถาม/ การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุม โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๕ – ตารางที่ ๗

ตารางที่ ๕ สรุปประเด็นสอบถาม/ การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา กลุ่มที่ ๑
(วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕)

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
๑	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรมการขนส่งทางราง) ข้อมูลผู้โดยสาร (Passenger data) เป็นการ สุ่มสำรวจหรือไม่	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีไย (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) การสำรวจข้อมูลผู้โดยสารจะมีการสุ่มสำรวจในหลาย ลักษณะ ได้แก่ (๑) การสำรวจเลือกรูปแบบการเดินทาง (๒) การสำรวจแบบการเข้าถึงสถานี (๓) การสำรวจที่ Hub ว่าเดินทางจากไหนไปไหน (๔) การสำรวจ Route Choice คือการสำรวจว่า มีการเดินทางจากสถานีหนึ่งไปยังสถานีหนึ่ง ในลักษณะใด ทั้งนี้ การสำรวจทั้ง ๔ รูปแบบ สืบจากสถานการณ์จริง (Revealed preference survey) และสถานการณ์สมมุติ (Stated preference survey)
๒	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรมการขนส่งทางราง) ปัจจุบันประชาชนมีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ที่เป็น กิจวัตร ดังนั้น การประสานกับ กสทช. ที่สามารถจับตัว คลื่นความถี่ได้ ทำให้สามารถนำข้อมูลมาประมวลผลได้	ดร.พีรพล สิทธิวิจารณ์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) แบบจำลองมี ๔ ส่วนหลัก โดย ๒ ส่วนแรก คือ แบบจำลอง trip generation และ trip distribution ในแบบจำลอง rail demand forecasting model จะใช้ข้อมูล จากการสำรวจ Bangkok Travel Demand Survey จำนวนประมาณ ๗๐,๐๐๐ ชุด ซึ่งกำลังอยู่ในระหว่าง การดำเนินงานของ สนข. ในปี ๒๕๖๕ นี้ โดยข้อมูลที่จะได้ จากการสำรวจแบบสอบถาม ได้แก่ จำนวนการเดินทาง ในแต่ละวัน แบ่งตามวัตถุประสงค์การเดินทาง รายได้ อายุของ ผู้เดินทาง เป็นต้น สำหรับในส่วนของแบบจำลอง Rail Station Access model, Main Mode Choice Model และ Rail Route Assignment Model ที่ปรึกษาจะทำการสำรวจ พฤติกรรมของผู้เดินทางเองจำนวนประมาณ ๗,๐๐๐ ชุด เพื่อใช้ในการสร้างแบบจำลองในส่วนนี้ ส่วนข้อมูลที่เราให้ความสำคัญจริงๆ คือ การเลือกใช้ พฤติกรรมของผู้โดยสาร ซึ่งสำหรับข้อมูลโทรศัพท์เคลื่อนที่ สนข. ได้เริ่มใช้งานแล้ว โครงการนี้ก็จะใช้ข้อมูลดังกล่าวเช่นกัน แต่โครงการนี้มีแบบจำลองที่แยกออกมาต่างหากเรียกว่า

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
		activity base Model เป็นแบบจำลองที่ถูกเริ่มคิดขึ้นมาไม่นานนักเมื่อเทียบกับ Four step conventional Model ความสำคัญของ activity base Model นั้นมีรายละเอียดมาก ตัวแบบสอบถามทั่วไปที่ได้จากการสัมภาษณ์ไม่เพียงพอกับแบบจำลองดังกล่าว จึงเริ่มที่จะมาใช้ข้อมูลจากโทรศัพท์เคลื่อนที่หรือข้อมูล GPS โครงการนี้ก็มีการใช้ข้อมูลโทรศัพท์เคลื่อนที่มาสร้างเป็นแบบจำลองแบบ activity-based model เพื่อเข้าใจพฤติกรรมของผู้โดยสารที่อยู่บริเวณใกล้สถานีในระยะ ๒-๓ กม. ที่ใช้ระบบรางได้มากขึ้น ซึ่งถือเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักของโครงการ ในส่วนของ สนข. ที่ทำการสำรวจข้อมูลการเดินทางที่เกิดขึ้นระหว่างจุดต้นทางปลายทาง (Origin-destination survey หรือ O-D survey) ได้ดำเนินการทำทั้ง ๒ แบบ คือแบบแรกใช้การสัมภาษณ์ออนไลน์ และอีกแบบคือการใช้ข้อมูลโทรศัพท์เคลื่อนที่ แต่ก็มีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง ซึ่งถือว่าเป็นข้อจำกัด ซึ่งโครงการต้องนำมาพิจารณาว่าสามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลได้มากน้อยแค่ไหน นักรออกแบบจำลองให้ความสำคัญกับฟังก์ชันที่ถูกสร้างขึ้น แต่พื้นฐานของแบบจำลองคือ ข้อมูล ถ้าข้อมูลที่ไม่ดีทำให้โครงการได้พฤติกรรมที่ผิดเพี้ยน โครงการยอมรับว่าข้อมูลควรจะมาจากการสุ่มตัวอย่าง ถ้าโครงการฯ ได้ข้อมูลที่เร็วขึ้นและเก็บได้มากขึ้น ในอนาคตเราอาจไม่ต้องการได้ข้อมูลที่เป็กลุ่มตัวอย่างแล้ว แต่เราอาจใช้ข้อมูลประชากรมาตัดสินใจซึ่งในประเทศไทยไม่ได้ข้อมูลมาใช้ได้โดยง่าย เพราะแม้ว่าข้อมูลจะไม่ทราบตัวบุคคล แต่ต้องได้รับการยินยอมจากเจ้าของข้อมูลด้วย
๓	ดร.พีรพล ลิทธิวิจารย์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) ปัญหาหลักของคน กทม. คือ กลุ่มคนใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เป้าหมายหลักของรัฐบาล คือ ต้องการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และให้ประชาชนมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น อุปสรรคของผู้โดยสาร คือ (๑) ระบบรถไฟฟ้าไม่ครอบคลุม (๒) การเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าไม่มีความสะดวก อยากทราบความเห็นจากเจ้าหน้าที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กรณีหาก รฟม.	นางสาวอัจฉรา ลิ้มมณฑล (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) การจัดให้มีระบบ Feeder เพื่อสนับสนุนให้มีการใช้ระบบรถไฟฟ้า (Feeder) อาจมีความซ้ำซ้อนกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ทั้งนี้ ระบบ Feeder จัดเป็นปัจจัยสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า นอกจากนั้นมีปัจจัยอื่นๆ ที่มีส่วนในการไม่เลือกใช้บริการรถไฟฟ้า อาทิ (๑) อัตราค่าโดยสาร (๒) การจัดให้มีที่จอดรถอำนวยความสะดวกการใช้รถไฟฟ้า

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
	จะขยายการให้บริการระบบ Feeder ของตัวเองสามารถเป็นไปได้หรือไม่ หรือติดปัญหาใดในการดำเนินการ	(๓) การพัฒนาภายในสถานีให้เกิดความสะดวกสบายกับผู้ใช้บริการ เพื่อให้สามารถทำภารกิจอื่น ๆ ในชีวิตประจำวัน ทั้งนี้ เรื่องระบบ Feeder มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ ต้องมีนโยบายที่ีมีการมอบหมายอำนาจหน้าที่หรือการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้ รฟม. สามารถดำเนินการในส่วนนี้ได้
๔	ดร.พีรพล ลิทธิวิจารย์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) รฟม. เคยมีการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรื่องความเป็นไปได้ ในการเพิ่มระบบ Feeder เพื่อมาเชื่อมต่อกับระบบรางของ รฟม. โดยตรงหรือไม่	นางสาวอัจฉรา ลิ้มมณฑล (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) รฟม. เคยมีการกล่าวถึงในประเด็นดังกล่าว แม้ว่า รฟม. อยากจะอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน แต่ยังมีอีกหลายปัจจัยที่ต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งที่ รฟม. กำลังดำเนินการพัฒนาในปัจจุบัน อาทิเช่น ที่จอดรถ และบริการด้านอื่น ๆ
๕	ดร.พีรพล ลิทธิวิจารย์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) รฟม. พยายามพัฒนาสถานีที่จอดรถในสถานีที่สามารถดำเนินการได้อยู่แล้วใช่หรือไม่ แต่ระบบ Feeder รฟม. ยังไม่เคยลองที่ใดใช่หรือไม่	นางสาวอัจฉรา ลิ้มมณฑล (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) รฟม. ยังไม่เคยลองดำเนินการระบบ Feeder
๖	ดร.พีรพล ลิทธิวิจารย์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) รฟม. เคยมีศึกษา/ ทดลองการดำเนินการระบบ Feeder หรือไม่ และในส่วนของกฎหมายติดขัดอะไรหรือไม่	นางสาวอัจฉรา ลิ้มมณฑล (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) รฟม. ไม่ได้ติดขัดเรื่องกฎหมาย แต่ติดขัดเรื่องอำนาจหน้าที่มากกว่า เพราะ รฟม. มีภารกิจหลักคือการดำเนินกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและที่เกี่ยวข้อง ซึ่งต้องมีการตีความคำว่าเกี่ยวข้อง สามารถดำเนินการอะไรได้บ้าง
๗	นายราชัย ชลสิทธิ์สงครามชัย (ผู้ดำเนินรายการ) โครงการนี้มีแนวทางในการดำเนินการศึกษาเกี่ยวกับกรณีระบบ Feeder อย่างไร กำลังจะทำประเด็นใดต่อไป	ดร.พีรพล ลิทธิวิจารย์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (AOT) เปิดบริการนำรถให้บริการจากสนามบินเข้าสู่เมือง นับว่าเป็นตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จ รศ.ดร.พงษ์ศักดิ์ สุริยวานกุล (ผู้จัดการโครงการ) เห็นด้วยกับ ดร.พีรพล ลิทธิวิจารย์ โดยนอกจากนี้ระบบ Feeder จากสนามบินมายัง BTS ที่ได้รับความนิยมในปัจจุบันก็นับเป็นตัวอย่างที่ดี โดยมีความเห็นว่า ชสมก. อาจใช้รูปแบบการเดินทางในลักษณะนี้แทนการวิ่งให้บริการระยะไกล เช่น จากรังสิตถึงสนามบินหลวง เป็นต้น ควรเน้นให้บริการเป็นระบบ Feeder แทน ซึ่งจะทำให้ดึงดูดผู้ใช้ระบบรางมากขึ้น ในส่วนของสายสีม่วงนั้น การดำเนินงานในเฟสแรกขาดช่วงทางไม่เชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงิน ทำให้ผู้เดินทางไม่สะดวก

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
		ทั้งนี้ โครงการจะศึกษาประเด็นการลงทุนระบบ Feeder ของรถไฟฟ้าสายสีเหลืองมาบรรจบกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งเป็นประเด็นเรื่องการเชื่อมต่อกับ BTS เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางของผู้โดยสาร
๘	นายภาคิน ธนณรงค์ (กรมการขนส่งทางราง) เห็นด้วยกับโครงการที่ระบุว่า การพัฒนาระบบขนส่งทางราง การพัฒนาโครงข่าย ทางวิ่ง สถานี และการพัฒนาพื้นที่รอบ โดยมีประเด็นสอบถามถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหาของ Superblock เนื่องจาก Superblock เป็นปัญหาที่สำคัญของ กทม. ทำให้เกิดปัญหาการติด และระบบ Feeder ไม่สามารถเข้าถึงที่อยู่อาศัย เช่น ซอยตัน ซึ่ง กทม. จะมีซอยตันจำนวนมาก หรือรถขนส่งขนาดกลางไม่สามารถให้บริการในซอยตันได้ ต้องพึ่งพารถจักรยานยนต์รับจ้างมากกว่า ถ้ามีการแก้ปัญหา Superblock ได้ จะทำให้ระบบ Feeder เข้าถึงประชาชนได้มากยิ่งขึ้น และการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐาน ต้องการให้มีการพัฒนาของสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งทางเท้าและบริเวณสถานี รวมถึงอุปกรณ์ที่สนับสนุนผู้สูงอายุ ทั้งนี้ การแก้ไขปัญหา Superblock นอกจากใช้วิธี Land adjustment แล้ว มีวิธีแก้ไขปัญหาอื่นหรือไม่อย่างไร	รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล (ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร) ได้ตอบคำถาม โดยอ้างถึง แผนแม่บทบูรณาการพัฒนาระบบการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่จัดทำโดย สนข. ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่งสาธารณะกับโครงข่ายถนน ยกตัวอย่าง เช่น กรณีรถไฟฟ้าสายสีส้มมีแนวเส้นทางอยู่ตามแนวถนนรามคำแหงซึ่งขนานไปกับแนวคลองแสนแสบ และมีชุมชนอยู่อีกฝั่งหนึ่งของคลอง แต่ประชาชนไม่สามารถเข้ามาใช้ระบบรถไฟฟ้าได้ ซึ่งในแผนแม่บทฯ ได้มีข้อเสนอให้ต่อแนวถนนที่ถูกขวางโดยแนวคลองให้ข้ามคลองไปเชื่อมกับถนนอีกฝั่งหนึ่ง ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงสถานีโดยที่ผู้โดยสารไม่ต้องเดินอ้อม หรือกรณีพื้นที่สนามบินดอนเมือง นับเป็น Superblock ขนาดใหญ่ เพราะไม่สามารถทำถนนมาตัดสนามบินได้ แต่แผนแม่บทฯ มีข้อเสนอให้ทำแนวอุโมงค์ลอดใต้สนามบินเพื่อเชื่อมการเดินทางให้ไปมาถึงกันได้ ระหว่างรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยระบบไฟฟ้าที่วิ่งขนานกัน มีการเสนอให้ทำถนน เพื่อนำมาเชื่อมต่อกัน เปรียบเสมือนเส้นเลือดฝอยที่เข้าไปเติมเต็มเส้นเลือดหลัก การแก้ไขปัญหา Superblock มีบริษัทเอกชนบางแห่งเสนอทางเลือกในการเดินทางเพื่อเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนหลัก โดยใช้ Cable Car หรือระบบรถกระเช้า ซึ่งมีการใช้ที่ประเทศโบลิเวีย ซึ่งเป็นประเทศที่มีลักษณะเป็นเนินเขา โดยใช้วิธีทำกระเช้าลากขนานไปตามถนนหลัก ซึ่งช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดได้ การใช้ระบบ Cable Car หมุนเวียนผู้โดยสารตลอดเวลา จะใช้เงินลงทุนไม่มาก ซึ่งจะทำให้โครงการนำร่องในสถานที่ราชการ หรือ มหาวิทยาลัยที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ เช่น มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์จะมีรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟฟ้าสายสีเขียวขนานกันอยู่ แต่ก็มีคามจำเป็นจะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์และสภาพแวดล้อมด้วย

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
		ผศ.ดร.สุภาพร แก้วกอ เลี้ยวไพโรจน์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง) พื้นที่ของหน่วยงานราชการหลายแห่ง มีพื้นที่ขนาดใหญ่ มาก เช่น มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (มก.) หรือศูนย์ราชการฯ โดย มก. มี Shuttle bus ให้บริการแก่นิสิต และบุคลากรของหน่วยงาน รวมถึงบุคคลภายนอก ผู้บริหารมีแนวคิดจะจัดทำเส้นทาง Shuttle bus บนถนนระพีฯ ที่อยู่ตรงกลางของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ซึ่งปัจจุบันเป็นถนนเดินรถทางเดียวกับทางจักรยาน โดยเส้นทางนี้จะเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียวและสายสีแดง ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหา Missing Link ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าทั้งสองสาย หน่วยงานราชการอื่นที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ อาจจะจัด Shuttle Bus เชื่อมต่อระหว่างสถานีและพื้นที่ภายในหน่วยงาน เพื่อให้บริการกับบุคลากรของตนเอง และบุคคลภายนอก จะช่วยส่งเสริมระบบรถไฟฟ้าได้มากขึ้น รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล (ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร) โครงการพยายามรวบรวมข้อมูลให้มากที่สุดและหาเส้นทางที่มีศักยภาพอยู่ โดยจะมีการสอบถามกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องว่าทั้ง ๖ ประเด็นพิจารณา อันประกอบไปด้วย ความจุในการขนส่งผู้โดยสาร (Capacity) ความครอบคลุมพื้นที่ (Coverage) การเชื่อมโยงพื้นที่ (Connectivity) การเติมเต็มและบูรณาการโครงข่ายที่ขาดหาย (Missing Link and Integration) การเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ (Intermodal) และระบบป้อนผู้โดยสารและการเข้าถึงระบบ (Feeder and Accessibility) ประเด็นใดที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น ผู้บริหารกรมการขนส่งทางรางหรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เห็นว่ามีน้ำหนักความสำคัญมากกว่าประเด็นอื่น ๆ โดยให้จัดเรียงน้ำหนักความสำคัญของเกณฑ์พิจารณา โดยเบื้องต้นโครงการมองเห็นว่าประเด็น Missing Link ของรางค่อนข้างมีความสำคัญ ถ้ามีระบบรถไฟฟ้าที่ขนานกัน และสามารถเชื่อมต่อกันได้ ซึ่งใช้เงินลงทุนจำนวนไม่มากนัก จะเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาน่าสนใจ ในพื้นที่ที่มีการจราจรแออัด จะมีความต้องการในการใช้รถไฟฟ้าอยู่แล้ว ทำให้การดึงดูดผู้โดยสารมาใช้ระบบรถไฟฟ้าอาจทำได้ไม่ยากนัก โดยรถไฟฟ้าเหมาะที่จะพัฒนาในเขตพื้นที่ชุมชน แต่นับว่าเป็นข้อจำกัดเช่นกัน เพราะถ้ามีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าในเขตชุมชนหนาแน่น อาจจะต้อง

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
		ลิตรอนสิทธิ์ของประชาชนเช่นกัน ทำให้ต้องชั่งน้ำหนักว่าระหว่างความยากง่ายในทางวิศวกรรม กับ ประโยชน์ที่จะได้จากการเดินทาง ประเด็นใดจะมีน้ำหนักมากกว่ากัน ซึ่งจำเป็นจะต้องหาจุดสมดุล และเหตุผลเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงเช่นกัน เช่น รูปแบบการเดินทางในย่านเยาวราช มีการเปลี่ยนรูปแบบจากเดิมที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น เป็นการเดินเท้าจากสถานีรถไฟฟ้ามายังถนนเยาวราชแล้ว ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาเรื่องพื้นที่ทางเดินเท้าที่ไม่เพียงพอกับความต้องการในการเดินทาง ซึ่งหากมีการปรับเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานทางราง แต่ไม่เปลี่ยนแปลงปัจจัยอื่น ๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง ก็จะทำให้การแก้ไขปัญหาในพื้นที่ทำได้ยากลำบากเช่นกัน

ตารางที่ ๖ : สรุปประเด็นสอบถาม/ การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑ กลุ่มที่ ๒
(วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๕)

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
๑	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรรมการขนส่งทางราง) ข้อมูลที่น่ามาศึกษาเป็นข้อมูลแบบใด	ดร.พีรพล ลิทธิวิจิตร (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) เป็นข้อมูลที่ได้เป็นรายวัน และผู้ให้ข้อมูล คือ ผู้ประกอบการ (operator) ที่เข้าร่วมรับฟังสัมมนาในครั้งนี้ รวมถึงเมื่อได้แบบจำลองที่สมบูรณ์แล้ว หากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต้องการนำไปใช้ในการศึกษาหรือวางแผนภายในหน่วยงานก็สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ แต่ปัจจุบันโครงการยังขาดข้อมูลในบางส่วน ดังนั้น หากเป็นไปได้จึงอยากขอความอนุเคราะห์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือเพื่อนำข้อมูลปัจจุบันนำมาใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาแบบจำลองในครั้งนี้ โครงการประสงค์ข้อมูลในบางส่วน ดังนั้นเพื่อให้ได้ข้อมูลมาศึกษาแบบจำลองในครั้งนี้ โครงการจึงขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากผู้ประกอบการ (operator) ทั้ง BTS และ BEM เป็นต้น
๒	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรรมการขนส่งทางราง) โครงการต้องการขอความอนุเคราะห์ข้อมูลทุกรายสถานีจากผู้ประกอบการ BTS และ BEM เพื่อให้เกิดการศึกษาแบบจำลองที่ละเอียดมากขึ้น เนื่องจากข้อมูล ณ ปัจจุบันยังไม่ละเอียด	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีไย (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) ข้อมูลได้จากรถไฟฟ้าสายสีแดงรวบรวมเป็นรายวัน ไม่สามารถแยกเป็นรายชั่วโมงได้

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
	ดังนั้น จึงขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจาก operator เพื่อนำข้อมูลมาศึกษาแบบจำลองของประเทศ ไทย	นายปราโมทย์ ลิ้มปิผล (บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด) ข้อมูลที่โครงการต้องการสามารถทำข้อมูลเป็น รายชั่วโมงได้
๓	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรมการขนส่งทางราง) ราคาบัตรโดยสารรถไฟฟ้าในแต่ละเส้นทาง อยากรทราบว่าโครงการจะใช้ Fair Factor อย่างไร และจะทำมาตรฐานค่าโดยสารบัตรโดยสารร่วม หรือไม่	ดร.พีรพล สิทธิวิจารณ์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) ค่ามาตรฐานของระบบราง เรื่อง ราคาต้นทุน ต้องวิเคราะห์มาจากหลักฐานที่อ้างอิงตัวระบบ ดังนั้น จึงขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานผู้ให้บริการเดินรถ เพื่อนำมาประกอบการศึกษา
๔	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรมการขนส่งทางราง) ความแม่นยำของแบบจำลองสามารถวิเคราะห์ เรื่องบัตรโดยสารร่วมได้หรือไม่ และเมื่อมีการเปรียบเทียบกับแบบจำลองเดิมให้แสดงว่าค่าแรกเข้า มีความแตกต่างกันเท่าไรหรือไม่ เพื่อนำมาทดสอบ ให้ประชาชนมั่นใจว่าแบบจำลองสามารถวิเคราะห์ ระบบบัตรโดยสารร่วมได้อย่างแม่นยำ ซึ่งอยากให้ โครงการยืนยันเรื่องดังกล่าว	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใบ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) สามารถวิเคราะห์ระบบบัตรโดยสารร่วมได้
๕	นายปราโมทย์ ลิ้มปิผล (บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด) การพัฒนาแบบจำลองได้คำนึงถึง เรื่อง การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 หรือไม่เนื่องจากช่วงนี้มีการสถานการณ์แพร่ระบาด ซึ่งส่งผลกระทบทำให้จำนวนผู้ใช้บริการลดลงถึง ร้อยละ ๗๐-๘๐ โดยมีความกังวลว่าข้อมูลจะผันผวนได้ อยากรว่าการพัฒนาแบบจำลอง M-Map 2 พิจารณา เรื่องนี้หรือไม่	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใบ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) ข้อมูลได้มีการเก็บตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ ซึ่งมีการเก็บข้อมูล ก่อนและหลัง การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 โดยการพัฒนาแบบจำลองจะมีการคาดการณ์การเดินทาง ใน ๓ ส่วน ประกอบด้วย ก่อน ปัจจุบัน และอนาคต ซึ่งจะ นำมาประกอบใช้ในการคาดการณ์ผลกระทบจากการแพร่ ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ดร.พีรพล สิทธิวิจารณ์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) แบบจำลองเป็นการคาดการณ์ในการใช้ระบบรางในอีก ๒๕ ปีข้างหน้า ซึ่งคาดว่าจะการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส โคโรนา-19 ไม่มีแล้ว แต่ที่น่าสนใจ คือ เรื่อง New Normal ซึ่งประชาชนเริ่มคุ้นเคย เช่น การทำงานแบบ Work from Home ซึ่งมีมาก่อนการเกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส โคโรนา-19 และผู้ที่ทำงานฟรีแลนซ์ หรือระดับผู้บริหาร ก็ไม่เดินทางมาทำงานที่สำนักงาน เป็นต้น ดังนั้นเชื่อว่า หลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 แม้ไม่มีปัญหา ในการติดเชื้อแล้ว ก็ยังมีโอกาสที่จำนวนผู้ใช้บริการ

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
		จะลดน้อยลง ซึ่งจะเป็นแนวโน้มในอีก ๑๕-๒๐ ปีข้างหน้า ดังนั้น เราจะนำข้อมูลมาที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์การแพร่ ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 มาประกอบใน แบบจำลองในการศึกษาด้วย
๖	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรมการขนส่งทางราง) ระบบบัตรโดยสารร่วม คือ การเข้าทางเดียว และออกตามระยะเส้นทางไปไหนก็ได้จ่ายค่าบริการ ณ ตรงนั้น นั่นคือระบบบัตรโดยสารร่วมใช่หรือไม่	ดร.พีรพล ลิทธิวิจิตร (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) จุดอ่อนของแบบจำลอง eBUM ที่โครงการได้ ทบทวนหลักๆ คือ ปัจจุบันมีพื้นที่ย่อยที่ได้มีการกำหนดไว้ใน eBUM ในหลายพื้นที่ ซึ่งใน ๑ พื้นที่ ได้แก่ เขตประทุมวัน มีแบบจำลอง ๓ ลักษณะ คือ แบบจำลอง ๑ สถานี คือ ๑ จุด เนื่องจาก เขตประทุมวันมี ๓ สถานี ผู้ใช้บริการที่เดินทาง เข้า-ออก สถานีประทุมวันจะออกไม่ได้ เนื่องจากเป็นสถานี ร่วมกัน แต่แบบจำลองแบ่งเป็น ๓ สถานีย่อย โดยจะแบ่งโซน ให้ไม่เกิน ๑ พื้นที่ย่อยในแบบจำลองจะมีแค่ ๑ สถานี ดังนั้น ระบบบัตรโดยสารร่วมจะไม่มีปัญหา เพราะมีค่าธรรมเนียม จะไม่เกินร้อยละ ๑.๖
๗	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรมการขนส่งทางราง) (๑) แบบจำลองสามารถคำนวณค่าเดินทางได้ หรือไม่ (๒) แบบจำลองสามารถนำข้อมูลมาคำนวณ ค่าเฉลี่ยอัตราค่าโดยสารได้หรือไม่	ดร.พีรพล ลิทธิวิจิตร (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) (๑) หากได้ข้อมูลทุกสถานีและตลอดเส้นทาง จะสามารถนำมาวิเคราะห์ค่าเดินทางได้ทั้งในปัจจุบันและ ในอนาคต (๒) แบบจำลองสามารถคำนวณอัตราค่าโดยสาร โดยเฉลี่ยได้ แต่ทางโครงการต้องได้ข้อมูลทุกรายสถานี ย้อนหลังปี ๒๕๖๒-๒๕๖๓ หากเป็นไปได้จะสามารถคำนวณ ความแม่นยำสมบูรณ์ แต่ปัจจุบันยังขาดข้อมูลในรายสถานี จึงยังไม่สามารถคำนวณค่าโดยสารได้
๘	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรมการขนส่งทางราง) แบบจำลองสามารถวิเคราะห์จำนวนผู้โดยสาร เข้า-ออก จำนวนเท่าไรได้หรือไม่	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีไย (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) แบบจำลองสามารถคำนวณจำนวนผู้โดยสารเข้าออกได้ ดร.พีรพล ลิทธิวิจิตร (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) หากต้องการข้อมูลที่สมบูรณ์ต้องมีการลงพื้นที่สำรวจ เก็บข้อมูล แต่ขอขบเขตเวลาในการศึกษาของโครงการ เป็นข้อจำกัด

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
๙	นายภาคิน ธนณรงค์ (กรรมการขนส่งทางราง) (๑) แบบสอบถามของ ขร. และ สนข. มีความแตกต่างกันอย่างไร (๒) ใช้ระยะเวลาเท่าไรสำหรับการสัมภาษณ์ ๑ ชุด เนื่องจากโครงการ BTDS ผู้ตอบแบบสอบถามมีเวลาค่อนข้างจำกัด	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีไย (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) (๑) ความแตกต่างของแบบสำรวจของ ขร. และ สนข. (๑.๑) แบบสอบถามของ ขร. ประกอบด้วย (๑) การสำรวจเลือกรูปแบบการเดินทาง เน้นการเลือกระบบราง (๒) การสำรวจแบบการเข้าถึงสถานี (๓) การสำรวจที่ Hub ว่าเดินทางจากไหนไปไหน (๔) การสำรวจ Route Choice คือการสำรวจจากสถานีไปยังอีกสถานีหนึ่งว่ามีการเดินทางในลักษณะใด การสำรวจทั้ง ๔ รูปแบบสำรวจทั้งสถานการณ์จริง (Revealed preference survey) และสถานการณ์สมมุติ (Stated preference survey) (๑.๒) แบบสอบถามของ สนข. ประกอบด้วย (๑) การสำรวจต้นทางและปลายทางการเดินทาง (๒) การสำรวจเลือกรูปแบบการเดินทาง แต่พิจารณาทุก ๆ รูปแบบการเดินทาง (๒) โครงการจะออกแบบแบบสอบถามให้มีความกระชับมากที่สุด โดยเป็นการสัมภาษณ์ให้ผู้เก็บแบบสอบถามอธิบายในส่วนของเนื้อหาให้ผู้ให้สัมภาษณ์ และจำกัดเวลาไม่เกิน ๑๐ นาทีต่อการสัมภาษณ์ ๑ คน
๑๐	SRTET Ratthanan Torpanya (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) เราสามารถใช่ ARL ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าชานเมืองมาอ้างอิงสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางในรถไฟฟ้าสายสีแดงจะนำมาอ้างอิงพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารได้หรือไม่ ถ้าได้จะสามารถนำมาเปรียบเทียบในด้านใดได้บ้าง	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีไย (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) การเก็บข้อมูลจะนำข้อมูลพฤติกรรมหลัก ตัวอย่างเช่น ARL สามารถทดแทนพฤติกรรมของผู้โดยสารระบบไฟฟ้าชานเมืองได้ โดยพิจารณาจากพฤติกรรมการเลือกระบบรถไฟฟ้า การเข้าถึงสถานี ยกเว้น ยังต้องการเก็บข้อมูลจุดต้นทาง-ปลายทาง จริงในแต่ละเส้นทางที่แตกต่างกัน
๑๑	Vasana Khompeera (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) จะมีการทดสอบแบบจำลองหรือไม่	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีไย (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) มีการทดสอบอย่างละเอียดและรอบคอบ รวมทั้งจะมีการสอบเทียบค่าของแบบจำลอง แบบรายสถานีและแบบคู่สถานี
๑๒	เจ (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ได้มีการโอนข้อมูลเดินทางที่เกิดขึ้นระหว่างจุดต้นทางปลายทาง (OD) ให้กับทางบริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีไย (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) รับข้อเสนอแนะ ให้ทางโครงการประสานงานเพื่อขอข้อมูลดังกล่าว

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-Map 2)

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
๑๓	Vasana Khompeera (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) มีวิธีการตรวจสอบความถูกต้องของแบบจำลองหรือไม่	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีโย (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) ให้ผู้โดยสารในแต่ละสถานี และทุกสถานี ในแต่ละ OD ไกล่เคียงกับระดับที่ยอมรับได้ โดยค่าคลาดเคลื่อนจะมีระบุว่ามีไม่เกินร้อยละ ๑๐ ถึงร้อยละ ๑๕ เปอร์เซ็นต์
๑๔	BTS : Krit Liutanakul (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) เสนอให้ใช้ข้อมูลจากโทรศัพท์เคลื่อนที่ โดยข้อมูลในเชิงปริมาณจะทราบว่าจะระยะการเดินทางจุดต่อจุดเป็นเท่าไร เพื่อใช้เป็นแผนในการสร้างแบบจำลองดีกว่าจะใช้ข้อมูล OD ในปัจจุบัน	ดร.พีรพล ลิทธิวิจารณ์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) ข้อมูลที่จะใช้ในการสอบเทียบค่าของแบบจำลองมีหลายส่วนมาก ดังนั้นการเก็บข้อมูลจากโทรศัพท์เคลื่อนที่อย่างเดียวไม่เพียงพอ ดังนั้นจึงต้องมีแบบสอบถามร่วมด้วย
๑๕	BTS : Krit Liutanakul (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) ควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ แอปพลิเคชันมินิ巴士สามารถลงทะเบียนกับรถสองแถว รถไฟฟ้าขนาดเล็ก และรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อเป็นระบบ feeder และเปิดระบบผู้ให้บริการกับผู้ให้บริการสามารถติดต่อสื่อสารกันได้เพื่อให้ประสิทธิภาพที่มากขึ้น	รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล (ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร) เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะดังกล่าว ซึ่งมีความเป็นไปได้ในการดำเนินการอย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก ต้องเป็นผู้รวบรวมข้อมูล โดยโครงการจะขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าว ไปใช้ประกอบการศึกษา และจะนำส่งประเด็นสรุปให้ทาง ขร. ต่อไป
๑๖	BEM_AnutU (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) ควรมีการสนับสนุนและการเพิ่มความสะดวกสบายของการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าและบริการขนส่งมวลชนมีความจำเป็น การปรับพื้นผิวทางเท้าให้เรียบ มีทางลาด โดยออกแบบ Universal design สำหรับผู้สูงอายุ และคนพิการ รวมถึงการส่งเสริมให้ผู้ให้บริการสามารถใช้รถจักรยาน รถสกูเตอร์ไฟฟ้า ฯลฯ ในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า มีความปลอดภัยในการจอดรถเพื่อไปใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางไปทำงานได้	คุณราชัย ชลสินธุ์สงครามชัย (ผู้ดำเนินรายการ) โครงการจะรับ ประเด็น เสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อการศึกษาต่อไป
๑๗	Vasana Khompeera (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) อยากทราบว่า การจัดลำดับความสำคัญของโครงข่ายสำหรับโครงการนี้จะแล้วเสร็จช่วงใด	คุณราชัย ชลสินธุ์สงครามชัย (ผู้ดำเนินรายการ) โครงการมีหัวข้อศึกษา ๕ ส่วน ซึ่งเมื่อแล้วเสร็จจะได้ผลสำเร็จ ๒ เรื่องใหญ่ คือ (๑) ตัวแบบจำลอง (๒) แผนพัฒนาโครงข่าย M-Map ๒ คาดการณ์ว่าแบบจำลองจะดำเนินการเสร็จสิ้นอีก ๖ เดือนข้างหน้า และแผนพัฒนาโครงข่าย M-Map ๒ จะดำเนินการศึกษาต่อเนื่องถึงปลายปี ๒๕๖๕ ส่วนเรื่องการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ ถ้าจะตอบเชื่อมโยงไปถึงโครงข่ายระบบหลัก ต้องมีประเด็นเกี่ยวข้องไปถึงความพร้อม ความจำเป็น และความคล่องตัวของ การจัดเตรียมงบประมาณ รูปแบบของการพัฒนา และปัจจัย

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
		ที่นำมาพิจารณา คือ สภาพปัญหาและบริบทพื้นที่ในแต่ละโซนของพื้นที่ว่า โซนใดมีความจำเป็นและเร่งด่วนมากกว่ากัน โดยการใช้ระบบรางเข้ามารองรับ หรือเป็นการเตรียมการไว้ในอนาคต ดังนั้นปัจจัยเหล่านี้ก็เป็นส่วนหนึ่งในการนำมาพิจารณา
๑๘	BTS : Krit Liutanakul (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) เสนอให้มีการกำหนดให้ที่พักอาศัยที่สร้างใหม่และมีระยะใกล้กับสถานีรถไฟฟ้ามีรถ รับ-ส่ง ระหว่างที่พักอาศัยและสถานีรถไฟฟ้า	คุณราชัย ชลสินธุ์สงครามชัย (ผู้ดำเนินรายการ) ประเด็นข้อเสนอนี้ควรมีการหารือร่วมกับนิติบุคคลของที่พักอาศัยเพื่อหาทางออกร่วมกัน ผศ.ดร.เกียรติพร อำไพ (ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย) ข้อกฎหมายเรื่องการจัดสรรที่ดิน นิติบุคคลเห็นประโยชน์ก็สามารถหารือร่วมกันได้ เนื่องจากการดำเนินการจะทำให้เกิดค่าใช้จ่าย แต่ถ้ากฎหมายนิติบุคคลระบุเรื่องมาตรการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ก็จะทำให้การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น

ตารางที่ ๗ : สรุปประเด็นสอบถาม/ การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนาฯ กลุ่มที่ ๓
(วันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๕)

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
๑	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรมการขนส่งทางราง) แบบจำลองในโครงการเป็นแบบจำลองที่ศึกษาใหม่ ไม่ได้นำแบบจำลองจาก สนข. มาเปลี่ยนชื่อใช้หรือไม่	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใบ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) เป็นแบบจำลองใหม่โดยมีการเก็บตัวอย่างการเดินทางสร้างอัตราการเดินทางใหม่ ทำให้มีความแตกต่างจากแบบจำลองเดิม ปัจจุบันทางโครงการได้รับข้อมูลโดยความอนุเคราะห์จาก สนข. ซึ่งเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากโครงการศึกษาสำรวจความต้องการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ (TDS) ของ สนข. และถูกเก็บข้อมูลตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และอยู่ในช่วงก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ทั้งปัจจุบัน สนข. มีโครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล Bangkok Travel Demand Survey (BTDS) ซึ่งเป็นการเก็บแบบสอบถามในช่วงระหว่างการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ซึ่งได้ดำเนินการจัดทำแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนเดินทางในอนาคตด้วยว่า หากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 จบลง การเดินทางจะมี

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
		การเปลี่ยนแปลงหรือไม่ ปัจจุบันพฤติกรรมการเดินทางของบุคคลเริ่มเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางลดลง เช่น การประชุมสัมมนาต่างๆ ส่วนใหญ่จะเป็นแบบออนไลน์
๒	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรมการขนส่งทางราง) หากเป็นแบบจำลองใหม่ค่าสัมประสิทธิ์ที่ใช้ในตัวแปรต่างๆ เช่น Modal Spilt ที่ใช้จะไม่ได้ใช้ของ สนข. หรือของญี่ปุ่น มาใช้ในการศึกษาใช่หรือไม่ และโดยเป็นการวิเคราะห์มาจากข้อมูล ค่าสมการ และค่าสัมประสิทธิ์ขึ้นมาใหม่ใช่หรือไม่	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใบ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) แบบจำลองในต่างประเทศ แม้ว่าจะเป็นเมืองเดียวกัน แต่จะมีแบบจำลองที่แตกต่างกัน ประเทศไทยซึ่งมีหลายจังหวัดที่เริ่มมีระบบราง ซึ่งจะมีความอ่อนไหวในเรื่องอัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกัน ดังนั้นพฤติกรรมในการเลือกรูปแบบการเดินทางก็จะมีผลแตกต่างกัน ดังนั้นการออกแบบจำลองจะต้องศึกษาบริบทพื้นที่นั้นๆ เนื่องจากพฤติกรรมการเดินทางแตกต่างกัน รูปแบบการเดินทาง การเลือกการเดินทางจะมีการกระจายตัวอาจแตกต่างกัน Framework ที่โครงการจะพัฒนาขึ้นมาจะสามารถใช้ได้กับทุกเมืองในประเทศไทยเนื่องจากทฤษฎีที่นำมาประกอบการศึกษา เป็นทฤษฎีที่ใช้เหมือนกันทั่วโลก แต่ละประเทศจะสามารถพัฒนาแบบจำลองให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ตัวเอง เช่น ญี่ปุ่น มีการศึกษาแบบจำลองของยุโรปมาปรับใช้ตามบริบทของประเทศ และมีการพัฒนาแบบจำลองให้เหมาะกับกายภาพและพฤติกรรมการเดินทางของประเทศ ขณะที่พฤติกรรมการเดินทางผู้โดยสารของประเทศไทยจะมีแตกต่างค่อนข้างมาก แม้ว่าจะอยู่ในกลุ่มช่วงอายุเดียวกัน เพราะผู้อยู่ในกลุ่มช่วงอายุเดียวกัน มีโอกาสที่จะเดินทางได้แตกต่างกันมาก ส่งผลต่อพฤติกรรมการเดินทาง ทำให้ต้องพัฒนาแบบจำลองให้เหมาะกับการนำมาใช้ในประเทศไทย
๓	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรมการขนส่งทางราง) การเปรียบเทียบแบบจำลอง และการตรวจสอบความถูกต้องของแบบจำลองที่ผ่านมานิยมใช้การแบ่งเขต (Screenline) เช่น การใช้ปริมาณรถผ่านสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา การใช้ปริมาณผู้โดยสารทั้งสาย เช่น ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว และสายสีน้ำเงิน มาใช้ในการอ้างอิงเพื่อจะตรวจสอบแบบจำลอง โดยการสร้างแบบจำลองในครั้งนี้ โครงการจะใช้ข้อมูลของรถไฟฟ้าทุกสายของรถไฟฟ้าในการเปรียบเทียบ	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใบ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) แบบจำลองเดิมมีการเปรียบเทียบโดยการพิจารณาจาก Screenline ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยแบ่งแม่น้ำเจ้าพระยาออกเป็นสองส่วน เพื่อจะดูความต้องการการเดินทางของแต่ละฝั่งแม่น้ำ เมื่อนำมารวมทั้ง ๒ ฝั่ง จึงเป็นการสะท้อนความต้องการเดินทางรวมทั้งหมด ซึ่งนำไปเปรียบเทียบกับแบบจำลองที่เราดำเนินการสำรวจจากภาคสนามให้อยู่ในปริมาณที่ใกล้เคียงกัน

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
	แบบจำลองและตรวจสอบความถูกต้องขอแบบจำลองเข้ามาด้วยหรือไม่ เนื่องจากผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาในครั้งนี้มีผู้ประกอบการขนส่ง ที่อาจจะนำข้อมูลที่มีอยู่ในปัจจุบันไปจัดเตรียม Feeder เพื่อจะรองรับการพัฒนาแบบ Feeder ในอนาคต หรือในปัจจุบัน	แต่เมื่อมีการพิจารณารายละเอียดในแต่ละเส้นทางจะมีความแตกต่างกัน โดยเมื่อพิจารณาเรื่องระบบรถไฟฟ้าและภาพรวมผู้โดยสารทั้งหมดนำมารวมกัน เช่น ในอดีต BTS มีปริมาณผู้โดยสาร ๑ ล้านคน เมื่อเจอสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19 พบว่ามีผู้โดยสารทั้งสายลดลงเหลือประมาณ ๗ แสนคน เมื่อดูรายละเอียดของแต่ละสถานี พบว่าบางสถานีอาจเกินความเป็นจริง บางสถานีอาจจะน้อยกว่า แต่โดยรวมมีความถูกต้อง เมื่อนำไปใช้รายสถานีอาจจะทำให้เกิดความผิดพลาด ถ้านำไปทำ Feeder ก็จะทำให้มีปัญหาว่าทำไมบางสถานีมีผู้โดยสารน้อย หรือบางสถานีมีผู้โดยสารมากกว่า ซึ่งแบบจำลองยังมีข้อผิดพลาดในประเด็นนี้ ซึ่งโครงการพยายามแก้ไขข้อผิดพลาดดังกล่าวโดยการปรับเทียบเป็นรายสถานี ทั้งนี้ การทำให้การปรับเทียบถูกต้องจำเป็นต้องมีข้อมูลรายสถานี ว่าแต่ละสถานีมีผู้โดยสารขึ้นเท่าไร มีข้อมูลสถานีต้นทางและสถานีปลายทาง โดยอาจหาได้จากบัตรข้อมูลผู้โดยสารซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาปรับเทียบพัฒนาแบบจำลองให้ถูกต้อง และแบบจำลองจะทราบว่ามีผู้โดยสารขึ้น-ลงสถานีได้บ้าง
๔	ก้องกนก เมนะรุจิ เลขานุการกรม ขร. (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) เมื่อพัฒนาแบบจำลองใหม่ จะมีการพิสูจน์ยืนยันอย่างไรว่ามีความถูกต้องเท่ากับแบบจำลองของ สนข. เพื่อไม่ให้มีความขัดแย้งในการเสนอความเห็นระหว่างหน่วยงาน	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใบ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) จากการสำรวจแบบจำลอง ต้องมีข้อมูลสำรวจไม่ว่าจะใช้แบบจำลองใดก็ตาม จะต้องใช้ข้อมูลเหมือนกัน ดังนั้นการปรับเทียบแบบจำลอง ต้องได้ตัวเลขของการปรับเทียบที่เท่ากัน เมื่อมีพื้นฐานตัวเลขที่เท่ากัน ดังนั้นในการคาดการณ์ หรือ พยากรณ์ ทั้งในปัจจุบันและอนาคตค่าความคลาดเคลื่อนอาจจะแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย และเป็นค่าที่ถือว่ายอมรับได้
๕	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรมการขนส่งทางราง) แบบจำลองที่กำลังพัฒนาสามารถจำลองสถานการณ์อัตราค่าโดยสาร ทุกช่วง ทุกสายของรถไฟฟ้าทุกสายได้ซึ่งสามารถทราบปริมาณผู้โดยสารบนรถไฟฟ้าที่จะเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามการปรับเปลี่ยนราคาโดยสารหรือไม่ เพราะตามหลักการทางการตลาดแล้ว ราคาที่เหมาะสมจะทำให้มีผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้รายได้รวมสามารถเพิ่มขึ้นมากกว่าเดิมได้	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใบ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) แบบจำลองนี้สร้างขึ้นเพื่อทดสอบการพัฒนานโยบายวัตถุประสงค์หลักคือ การสะท้อนพฤติกรรมเรื่องราคาโดยสารว่าแต่ละกลุ่มของผู้ใช้บริการและแต่ละสถานีจะทำให้เกิดรายได้เท่าไร เช่น ประเทศญี่ปุ่นมีข้อมูลจำนวนผู้โดยสารแต่ละสถานี และจากสถานีถึงสถานี และใช้เวลาในการพัฒนาแบบจำลองเป็นระยะเวลา ๓๐ ปี และสามารถพยากรณ์และสร้างโครงข่ายไปถึงยังแต่ละประตู

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
		ของแต่ละสถานีได้ โดยปัจจุบันประเทศญี่ปุ่นสามารถทราบว่าผู้โดยสารขึ้นแต่ละแพลตฟอร์มเท่าไร จากพฤติกรรมของผู้โดยสารของประเทศไทย พบว่ามีความอ่อนไหวด้านราคามาก ทำให้แบบจำลองของโครงการต้องเน้นให้ความสำคัญเรื่องนี้
๖	Vasana Khompeera (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) แบบจำลองที่ได้ สามารถตอบคำถามเมื่อมีสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19 ต่อเนื่องหรือไม่	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใย (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) การสร้างแบบจำลองได้วิเคราะห์ข้อมูล ช่วงก่อนระหว่าง และคาดการณ์หลังช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19 โดยแบบจำลองจะบันทึกพฤติกรรมการใช้บริการของผู้โดยสารโดยแบ่งเป็นช่วงเวลาต่างๆ ทำให้สามารถวิเคราะห์ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19
๗	ก้องกนก เมนะรุจิ เลขาธิการกรม ขร. (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) ขอเสนอให้พิสูจน์ความแม่นยำของแบบจำลองทั้งของ ขร. และ สนข. ว่าได้ผลการวิเคราะห์แบบมีค่าตัวเลขที่สามารถพิสูจน์ได้ เพื่อสามารถนำไปอ้างอิงในการนำเสนอความเห็นได้	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใย (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) โครงการขอรับข้อเสนอแนะ และยินดีที่จะพิสูจน์ความถูกต้องของแบบจำลองทั้งของ ขร. และ สนข. ซึ่งจะนำมาเป็นตัวอย่างหลัก เมื่อเทียบกับข้อเท็จจริงว่าทั้งแบบจำลองของ ขร. และ สนข. ให้ผลที่ได้ไม่แตกต่าง รศ.ดร.พงษ์ศักดิ์ สุริยนากุล (ผู้จัดการโครงการ) จากการสอบถาม บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และได้สำรวจสถานีบางบำหรุ ของรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน พบว่าเข้าถึงสถานีค่อนข้างลำบาก แต่มีจุดดีคือมีพื้นที่บริเวณนั้นมีบริษัทขนส่งสายใต้ ซึ่งสามารถจะเชื่อมต่อไปยังสถานีบางบำหรุ และสามารถร่วมกันให้บริการกับประชาชนในพื้นที่ได้
๘	Vasana Khompeera (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) แบบจำลองสามารถพยากรณ์ความคุ้มค่าของโครงข่ายในเส้นต่างๆ ได้หรือไม่	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใย (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) ความคุ้มค่าจะพิจารณาจากค่าใช้จ่ายของโครงการ เช่น ค่าก่อสร้าง ค่าโครงสร้าง ส่วนรายได้ของโครงการพิจารณาจากการจ่ายค่าโดยสาร ซึ่งได้มาจากการคำนวณจำนวนผู้โดยสารจากในแบบจำลอง โดยเมื่อนำสองส่วนนี้มาเปรียบเทียบกับ หากรายได้มากกว่าต้นทุนแสดงผลมีกำไร ดังนั้น ผลของแบบจำลองสามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์ด้านความคุ้มค่าได้

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
๙	นายภาคิน ธนรงค์ (กรมการขนส่งทางราง) การพัฒนาแบบจำลองนอกจากทำให้มีผลประโยชน์ต่อผู้ประกอบการในระบบรางแล้ว ความแม่นยำที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลอย่างไรต่อผู้ประกอบการในระบบอื่นๆ ผลลัพธ์จากแบบจำลองจะนำไปใช้ประโยชน์ในทางอื่นๆ อย่างไรบ้าง	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใบ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) ในความเป็นจริงการพัฒนาแบบจำลอง ทุกภาคส่วนจะได้ประโยชน์ร่วมกัน คือ แม้ว่าจะใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หากสามารถทดสอบนโยบายต่างๆ เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้รถยนต์ปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบรางมากขึ้น เช่น ในต่างประเทศ ค่าโดยสารไม่ส่งผลกระทบต่อคนใช้รถยนต์ แต่เวลามีผลต่อการใช้รถยนต์ ดังนั้นหากไปปรับเวลาในระบบรางให้เร็วขึ้น ก็จะตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารที่ต้องการความรวดเร็วได้ ถ้าเราให้ความสำคัญถูกประเด็นจะทำให้เราสามารถดึงดูดคนมาใช้ระบบรางได้มากขึ้น นอกจากนี้การทำให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหันมาใช้ระบบรางมากขึ้นจะส่งผลให้มีพื้นที่ว่างของถนนมากขึ้น ย่อมส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งอื่น เช่น รถยนต์สาธารณะที่สามารถเดินทางได้เร็วขึ้น เพราะมีพื้นที่ถนนเพิ่มขึ้น ส่วนผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการจะได้รับ คือ สามารถพยากรณ์ หรือคาดการณ์การลงทุนได้แม่นยำขึ้น เช่น การวางแผนการลงทุนสามารถคาดการณ์ได้จากแบบจำลองที่สร้างขึ้นมาได้ เพื่อเป็นลดความเสี่ยงในการลงทุน ยกตัวอย่างระบบรางในจังหวัดขอนแก่น บริษัท ขอนแก่นพัฒนาเมือง จำกัด (KKTT) ซึ่งเป็นผู้ประกอบการที่ดูแลระบบราง ดึงผู้ประกอบการรถสองแถวต่างๆ มาเป็นส่วนร่วมระบบราง และผันตัวเองเป็นระบบเสริม (Feeder) เพื่อให้เป็นโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะสมบูรณ์ยิ่งขึ้น คุณราชัย ชลสินธุ์สงครามชัย (ผู้ดำเนินรายการ) จากประเด็นคำถามของคุณภาคิน ที่นอกเหนือจากผู้ประกอบการทางรางได้รับผลประโยชน์แล้ว ประชาชนจะได้รับประโยชน์จากระบบรางอย่างไร สิ่งที่ประชาชนจะได้รับจากแบบจำลองคือ มีทางเลือกในการเดินทาง ระบบ Feeder ที่ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางด้วยระยะเวลาอันสั้น มีแอปพลิเคชันให้ประชาชนสามารถเข้าถึงได้หรือไม่ มี Infographic ที่สามารถเลือกรูปแบบการเดินทางได้อย่างรวดเร็ว และกลุ่ม Feeder ถ้าสามารถทราบว่ามีต้นทางและปลายทางของแต่ละสถานีใดมีปริมาณผู้โดยสารมากน้อย

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
		แค่นั้น เช่น จักรยานยนต์รับจ้าง รถประจำทางขนาดเล็กก็สามารถวางแผนการดำเนินการธุรกิจการได้อย่างแม่นยำ
๑๐	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรรมการขนส่งทางราง) สำหรับ นักเรียน ผู้สูงอายุ หรือบัตรรายเดือนแบบจำลองที่กำลังศึกษาสามารถใช้ระบบเพื่อพิจารณา ค่าโดยสารพิเศษ เพื่อพิจารณาการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารได้หรือไม่	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใบ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) แบบจำลองสามารถนำมาวิเคราะห์ค่าโดยสารได้ และสามารถทดสอบเพื่อวิเคราะห์กรณีหากลดค่าโดยสารจะส่งผลต่อปริมาณเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารเท่าไร
๑๑	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรรมการขนส่งทางราง) ประเด็นที่ประชาชนมีความต้องการให้สร้างทางเชื่อมระยะทางสั้น เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง เช่น การสร้างโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีเหลืองจากบริเวณลาดพร้าวไปทางถนนรัชดา ถึง รัชโยธินเพื่อเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงสะพานใหม่ – คูคต แบบจำลองนี้สามารถนำข้อมูลเส้นทางและปริมาณผู้โดยสารที่เปลี่ยนแปลงของทุกสถานีและของรถไฟฟ้าทุกสาย คือ สายสีเหลือง สายสีเขียว และสายน้ำเงินที่อาจจะได้รับผลกระทบ แบบจำลองนี้สามารถที่จะอธิบายเรื่องได้หรือไม่	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใบ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) แบบจำลองนี้สามารถอธิบายสถานการณ์จำลองดังกล่าวได้ เพราะเป็นวัตถุประสงค์ของแบบจำลองนี้
๑๒	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรรมการขนส่งทางราง) แบบจำลองของประเทศญี่ปุ่นสามารถค้นพบสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับประชาชนได้ แบบจำลองนี้สามารถค้นพบสิ่งอำนวยความสะดวกได้หรือไม่ เช่น แบบจำลองประเทศญี่ปุ่น สามารถอธิบายการลดเวลาการเข้าถึงของขบวนรถ และความต้องการสร้างบันไดเลื่อน เป็นต้น	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใบ (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) โครงการคาดว่าจะสามารถค้นพบสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับประชาชนได้ ดังเช่นประเทศญี่ปุ่นที่มีความต้องการลิฟท์ และบันไดเลื่อน โดยประเทศไทยจะมีลักษณะที่ใกล้เคียงกัน ทั้งนี้ แบบจำลองนี้อาจจะพบมากกว่านั้นด้วย เพราะแบบจำลองมีการแยกกลุ่มอายุ เพราะคนทำงาน เด็ก ผู้ใหญ่อาจจะให้ค่าเหล่านี้แตกต่างกัน คนอาจจะสนใจให้ความสำคัญกับการเดินทางในแนวราบ แนวตั้งที่แตกต่างกันในแต่ละช่วงอายุ และการเคลื่อนย้ายของแต่ละสาย เช่น การเดินจากรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินไปสายสีเขียวต้องเดินขึ้นสถานีในระหว่างทางถ้ามีการขายสินค้าระหว่างทางจะทำให้ขบวนทางเดินแต่ถ้ามีการจัดเส้นทางให้เกิดความสะดวกสำหรับการเดินอาจจะทำให้คนใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น หรือ การเชื่อมต่อถ้าผู้โดยสารต้องเดิน ก็อาจจะไม่ยากใช้ระบบรางจึงอาจจะต้องแก้ปัญหาด้วยการทำหลังคาเพื่อให้สะดวกในการเดิน ก็เป็นการอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทาง

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
๑๓	นางพัลลภา แก้วกรม (ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่าย บริษัท ทีพีไอ โอลีน จำกัด (มหาชน)) อยากทราบว่าแบบจำลองจะคำนวณเฉพาะเส้นทางที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันหรือจะคำนวณเส้นทางที่วางแผนที่จะก่อสร้างในอนาคตด้วย และหากว่าโครงการในอนาคตถ้ามีการดำเนินการแล้ว และมีผู้ใช้น้อย จะมีการชะลอโครงการไว้หรือยังคงดำเนินการก่อสร้างอยู่	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีใย (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร) แบบจำลองพยายามจะพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าแต่ละเส้นทาง โดยพยายามปรับเทียบให้ตรงกับสภาพความเป็นจริง โดยครอบคลุมพื้นที่ ๕ จังหวัด ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งแบบจำลองพยายามทำเพื่อทดสอบแนวเส้นทางในอนาคตด้วย โดยจะวิเคราะห์กรณีหากดำเนินการก่อสร้างเส้นทางในอนาคตจะเกิดอะไรขึ้น และถ้ามีการดำเนินการก่อสร้างเส้นทางที่ซ้ำซ้อนกันแล้ว ผู้โดยสารจะเหลือจำนวนเท่าใด และตัวเลขผู้โดยสารจะนำไปคำนวณกับตัวเลขที่จะลงทุนว่าจะมีความคุ้มค่าหรือไม่ เราต้องนำไปประสานกับแผนก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าทั้งหมด เพื่อนำไปตัดสินใจว่าควรที่จะเลือกลงทุนรถไฟฟ้าเส้นทางใด
๑๔	Dusit Bangkok ๑๑๘ (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) ข้อจำกัดของการพัฒนาระบบของประเทศไทยได้แก่ (๑) เรื่องผังเมือง (๒) เรื่องการบังคับใช้นิยจราจร (๓) ความต่อเนื่องนโยบายภาครัฐ	ผศ.ดร.สุภาพร แก้วกอ เลี้ยวไพโรจน์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง) ผังเมืองไม่ใช่ข้อจำกัดในการพัฒนาเมือง แต่เป็นกลไกที่ช่วยควบคุมการพัฒนาเมือง เพื่อให้การพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อมของเมืองเหมาะสมกับการอยู่อาศัย แต่เมื่อพิจารณาข้อกำหนดทางผังเมือง ส่วนใหญ่จะเป็น “ข้อห้าม” จึงอาจทำให้มองว่า ผังเมืองเป็นข้อจำกัดในการพัฒนา ซึ่งหน่วยงานที่จัดทำผังเมืองตระหนักถึงปัญหานี้ และได้พยายามปรับปรุง เช่น การจัดทำมาตรการจูงใจ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมือง เช่น การให้ FAR Bonus เพิ่มอีกร้อยละ ๒๐ เมื่อผู้ประกอบการหรือเจ้าของอาคารสร้างพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น และให้คนภายนอกเข้ามาใช้พื้นที่สีเขียวได้ หรือกรณีที่ผังโครงการของผู้ประกอบการอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าและผู้ประกอบการสร้างที่จอดรถเพิ่ม และให้ผู้โดยสารที่ใช้รถไฟฟ้ามาจอดรถภายในพื้นที่อาคาร ก็จะสามารถได้ FAR Bonus และสร้างพื้นที่อาคารเพิ่มขึ้นได้ รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล (ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร) ประเด็นการบังคับใช้กฎหมายวินัยจราจรที่เชื่อมโยงกับเรื่องการพัฒนาแบบจำลอง อาจเป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบชุมชน โดยเฉพาะผลกระทบด้านการจราจร จากการพัฒนาสถานีแต่ละแห่ง โดยหากมองพื้นที่แคบๆ ในเมือง เช่น ตัวสถานีที่ติดกับคอนโดมิเนียม ถ้ากฎหมายที่ดินหรือผังเมือง

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
		ไม่ได้กำหนดว่า บริเวณสถานีรถไฟฟ้าจะต้องจัดให้มีพื้นที่รับส่งผู้โดยสารประเภท Drop-off หรือ Kiss and Ride ผู้โดยสารก็มีความจำเป็นที่จะต้องใช้พื้นที่ข้างถนนในการขึ้นลงรถ โดยเฉพาะสถานีที่มีป้ายจอดรถโดยสารประจำทางหรือรถโดยสารสาธารณะ ก็จะมีรถสาธารณะมาจอดร่วมด้วย เช่น ถนนสุขุมวิท ที่ไปบางนา จะมีปัญหาดังกล่าวในบางสถานี ถ้าตามกฎหมายไม่มีการกำหนดว่าสถานีจะต้องจัดให้มีจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารให้เพียงพอ สถานีนั้นก็จะมีความหนักหนา ถ้าพื้นที่โดยรอบสถานี มีการสำรวจ สอบถามผู้โดยสารว่ามาจากระบบขนส่งใด เพื่อเข้าระบบราง จะทำให้สามารถจัดสรรพื้นที่รอบสถานี ได้ว่าสถานีนั่นควรจัดสรรพื้นที่เท่าไรให้เป็นจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร ตัวอย่างเช่น การศึกษาวิจัยในเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยสัดส่วนที่ได้จากผลสำรวจนี้ โครงการสามารถนำไปคาดการณ์ต่อได้ว่าในแต่ละชั่วโมง ควรจะมีการจัดสรรพื้นที่สำหรับจุดจอดรับส่งผู้โดยสารเท่าไร ซึ่งอาจจะต้องศึกษาร่วมกับทางกฎหมายด้วยว่าจะสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างไร
๑๕	นายภาติน ธนรงค์ (กรมการขนส่งทางราง) การจัดรูปที่ดินทำให้ที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น จะเป็นการผลักดันให้ผู้ที่มีรายได้น้อยออกไปอาศัยในชานเมือง โครงการจะมีการศึกษากฎหมายที่จะป้องกันประเด็นนี้ควบคู่ไปด้วยหรือไม่	ผศ.ดร.สุภาพร แก้วก้อ เสี่ยวไฟโรจน์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง) การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง มีแนวคิดคือ ให้เจ้าของที่ดินนำแปลงที่ดินมารวมกัน เพื่อวางผังถนน และแบ่งแปลงที่ดินใหม่ และส่งแปลงที่ดินคืนให้เจ้าของเมื่อดำเนินการเสร็จ ทั้งนี้แปลงที่ดินที่ได้รับคืน จะมีขนาดเล็กลงตามสัดส่วนแปลงที่ดินเดิม เนื่องจากต้องแบ่งแปลงที่ดินบางส่วนมาสร้างถนนและสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ และนำที่ดินบางส่วนมาแปลงออกขาย เพื่อนำรายได้มาเป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพื้นที่ เจ้าของที่ดินจะได้ประโยชน์จากการจัดรูปที่ดินคือ เดิมแปลงที่ดินอาจเป็นที่ตาดบอด หรือถนนทางเข้าแคบ แต่เมื่อจัดรูปที่ดินแล้ว จะมีถนนเข้าถึงแปลงที่ดินได้สะดวก มีสาธารณูปโภค สาธารณูปการครบครัน มูลค่าที่ดินจะสูงขึ้น ในการจัดรูปที่ดิน สามารถแบ่งแปลงที่ดินบางส่วนมาจัดทำที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยได้ ยกตัวอย่างเช่น การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) ที่ Pearl District ซึ่งมีที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยรวมอยู่กับการอยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง เป็นการ mixed land use และ mixed income เนื่องจากผู้มีรายได้น้อย เป็นผู้ทำงานในพื้นที่ เช่น เป็นแม่บ้าน

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
		ทำงานซักรีด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจในพื้นที่ด้วย ผศ.ดร.เกียรติพร อำไพ (ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย) ปัญหาความเหลื่อมล้ำเป็นประเด็นสำคัญ หากมีการจัดรูปที่ดิน เช่น ประเทศไทยจะมีการเคหะแห่งชาติที่รับผิดชอบโครงการบ้านเอื้ออาทร หรือบ้านรึมน้ำที่มีการจัดที่ดินผู้ถูกล้ำพื้นที่คลอง ถ้ามีการจัดรูปที่ดินแล้วมีการกำหนดว่ามีโซนหรือพื้นที่บางส่วนที่ใช้กลไกของการเคหะแห่งชาติเพื่อสนับสนุน เราควรจัดพื้นที่บางส่วนที่ดูแล้วไม่แตกต่าง โดยอาจจัดให้มีสวนสาธารณะเพื่อเป็นพื้นที่ส่วนกลาง ถ้ามีการจัดรูปที่ดินแบบ TOD อย่างน้อยนโยบายที่ ขร. ต้องทำงาน ร่วมกับการเคหะแห่งชาติ (ภายใต้การดูแลของกระทรวงมหาดไทย) จะทำให้เป็นนโยบายที่ลดการเหลื่อมล้ำ ทั้งนี้ สังคมไม่สามารถอยู่ได้โดยปราศจากคนที่จะเป็นแรงงานในการขับเคลื่อน กลุ่มคนเหล่านี้ อาจจะประกอบอาชีพเป็น Feeder ในการขนส่ง อย่างน้อยที่สุดก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจในการหมุนเวียน
๑๖	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรมการขนส่งทางราง) กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญกับการพัฒนา Soft Site จึงอยากทราบว่าโครงการจะมีแนวทางในการพัฒนาการสื่อสารข้อมูลสถานะของการขนส่งสาธารณะให้กับประชาชนทราบได้อย่างไร	รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล (ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร) กระทรวงคมนาคม มีเว็บไซต์ที่ประชาชนสามารถเข้าไปวางแผนการเดินทางไปยังปลายทางได้ด้วยระบบขนส่งสาธารณะ หรือที่เรียกว่า Journey planner เพื่อการเดินทางได้อย่างสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น
๑๗	ว่าที่ ร.อ.ดร.ณัฐพร บัวผุด (กรมการขนส่งทางราง) มีประเทศใดบ้างที่มีการบังคับให้ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะแสดงสถานะพิกัดของรถสาธารณะให้ประชาชนสามารถวางแผนการเดินทางได้	รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล (ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร) ในหลายประเทศมีเว็บไซต์สำหรับแนะนำเส้นทางในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงมีการจัดอันดับมอบรางวัลให้กับผู้พัฒนาเว็บไซต์ในทุกปี เพื่อให้เกิดการแข่งขันในการพัฒนาเว็บไซต์ ระบบ Journey Planner เป็นแพลตฟอร์มนี้จะช่วยให้ผู้โดยสารสามารถแจ้งปัญหาการเดินทาง โดยระบุได้ถึงตำแหน่งและเวลาที่เกิดปัญหาได้โดยตรง ซึ่งจะช่วยให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้แก่ กรมการขนส่งทางรางและหน่วยงานปฏิบัติ ทราบถึงปัญหาดังกล่าวและสามารถแก้ไขได้อย่างทันเหตุการณ์ และช่วยให้กรมการขนส่งทางรางมีข้อมูลในการวางแผนการพัฒนาโครงข่ายและปรับปรุงกฎหมาย

ที่	ประเด็นสอบถาม/ความคิดเห็น	ตอบข้อซักถาม/ความคิดเห็น
		ในการควบคุมมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการให้ดียิ่งๆ ขึ้นไปได้ ผศ.ดร.สุภาพร แก้วก้อย เลี้ยวไพโรจน์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง) เห็นด้วยกับ รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล ที่อาจจัดให้มีการประกวดโดยให้นักศึกษามาประกวดนวัตกรรมของ Startup ต่างๆ ซึ่งจะเป็นแนวทางที่ก่อให้เกิดระบบนี้ ผศ.ดร.เกียรติพร อำไพ (ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย) ถ้าดูบทบาทหน้าที่ของ ขร. คือ การควบคุมมาตรฐานในการเดินทางที่ความปลอดภัย และการควบคุมมาตรฐานสัญญาสัมปทาน ย่อมเป็นเรื่องปกติที่ว่าผู้ประกอบการจะต้องมีมาตรฐานความปลอดภัย โดยต้องให้ข้อมูลกับผู้บริโภคและผู้ประกอบการได้
๑๘	BTS : Krit Liutanakul (ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting) สนข. มีแอปพลิเคชัน “นำทาง” และ “BKK Rail” กทม. มีแอปพลิเคชัน “มานะ” ทั้งหมดเป็นแอปพลิเคชันของภาครัฐ แต่ไม่มีการต่อยอด	นายราชัย ชลสิทธิ์สงครามชัย (ผู้ดำเนินรายการ) จะนำข้อเสนอแนะเข้าสู่การพิจารณาของโครงการด้วย

๖.๓ สรุปผลความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ จากแบบสอบถาม

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้จัดทำและแจกแบบสอบถามให้ผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ สามารถแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือแนวทางในการดำเนินงานที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ พร้อมทั้งประมวลผลจากผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจากจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมฯ ทั้งหมด ๕๑๘ คน มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น ๘๘ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๗ ของผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งหมด (๓ กลุ่ม) ซึ่งผลการประมวลแบบสอบถาม รวมถึงสรุปผลความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม มีรายละเอียดดังนี้

๖.๓.๑ สรุปผลความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ จากแบบสอบถาม กลุ่มที่ ๑ (วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕)

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาฯ ๑ กลุ่มที่ ๑ มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดจำนวน ๒๒ ราย แบ่งออกเป็นเพศ ชาย ๑๐ ราย หญิง ๑๒ ราย คิดเป็นร้อยละ ๔๕.๔๕ และ ๕๔.๕๕ ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีช่วงอายุ ๓๑ - ๔๐ ปี คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๘๒ รองลงมาอยู่ในช่วงอายุ ๒๐ - ๓๐ ปี และ ๔๑ - ๕๐ ปี เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๒๗ มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ ๕๙.๐๙ รองลงมาศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ ๔๐.๙๑ มีอาชีพเป็นข้าราชการ/พนักงานของรัฐ คิดเป็นร้อยละ ๔๕.๔๕ รองลงมาอาชีพเป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจและพนักงานบริษัทเอกชนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๗๓ และได้รับทราบข้อมูลการจัดกิจกรรมจากช่องทางหนังสือเชิญ คิดเป็นร้อยละ ๔๒.๘๖ รองลงมาได้รับทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางรางแจ้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๕

ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

- ๑) ผู้ตอบแบบสอบถาม ทั้งหมดเคยเดินทางด้วยรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐
- ๒) ผู้ตอบแบบสอบถาม ไม่เคยพบอุปสรรคในการใช้บริการรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ ๘๖.๓๖ และเคยพบอุปสรรคในการใช้บริการรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๖๔

การประเมินการจัดประชุมสัมมนา

- ๑) ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่คิดว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับ มาก
- ๒) ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่คิดว่าความชัดเจนในการชี้แจงและตอบข้อซักถาม อยู่ในระดับ มาก
- ๓) ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่คิดว่าข้อมูลโครงการที่นำเสนอ หัวข้อ “แนะนำโครงการ M-MAP ๒” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ มาก หัวข้อ “แนวทางการพัฒนา Railway Demand Forecast” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ มาก หัวข้อ “การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP ๒” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ มาก หัวข้อ “ระบบขนส่งมวลชนทางรางกับการพัฒนาเมือง” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ มาก และ หัวข้อ “การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ มาก
- ๔) ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่คิดว่าความเหมาะสมของสื่อประชาสัมพันธ์ อยู่ในระดับ มาก
- ๕) ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่คิดว่าความเหมาะสมของสถานที่จัดประชุมสัมมนา อยู่ในระดับ มาก
- ๖) ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่คิดว่าความเหมาะสมของระยะเวลาในการจัดประชุมสัมมนา อยู่ในระดับ มาก

๖.๓.๒ สรุปผลความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ จากแบบสอบถาม กลุ่มที่ ๒ (วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๕)

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนา ๑ กลุ่มที่ ๒ มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดจำนวน ๔๑ ราย แบ่งออกเป็นเพศ ชาย ๒๕ ราย หญิง ๑๖ ราย คิดเป็นร้อยละ ๖๐.๙๘ และ ๓๙.๐๒ ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีช่วงอายุ ๓๑ - ๔๐ ปี คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๗๑ รองลงมาอยู่ในช่วงอายุ ๒๐-๓๐ ปี คิดเป็นร้อยละ ๒๙.๒๗ มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ ๔๘.๗๘ รองลงมาศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ ๔๓.๙๐ มีอาชีพเป็นข้าราชการ/พนักงานของรัฐ คิดเป็นร้อยละ ๕๑.๒๒ รองลงมา มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๗๑ และได้รับทราบข้อมูลการจัดกิจกรรมจากช่องทางหนังสือเชิญ คิดเป็นร้อยละ ๖๓.๔๑ รองลงมาได้รับทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่กรรมการขนส่งทางรางแจ้ง คิดเป็นร้อยละ ๓๔.๑๕

ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

- ๑) ผู้ตอบแบบสอบถาม ทั้งหมดเคยเดินทางด้วยรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐
- ๒) ผู้ตอบแบบสอบถาม ไม่เคยพบอุปสรรคในการใช้บริการรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ ๖๓.๔๑ และเคยพบอุปสรรคในการใช้บริการรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๕๙

การประเมินการจัดประชุมสัมมนา

- ๑) ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่คิดว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับ มาก
- ๒) ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่คิดว่าความชัดเจนในการชี้แจงและตอบข้อซักถาม อยู่ในระดับ มาก

๓) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าข้อมูลโครงการที่นำเสนอ หัวข้อ “แนะนำโครงการ M-MAP ๒” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *มาก* หัวข้อ “แนวทางการพัฒนา Railway Demand Forecast” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *มาก* หัวข้อ “การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP ๒” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *มาก* หัวข้อ “ระบบขนส่งมวลชนทางรางกับการพัฒนาเมือง” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *มาก* และ หัวข้อ “การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *มาก*

๔) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าความเหมาะสมของสื่อประชาสัมพันธ์ อยู่ในระดับ *มาก*

๕) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าความเหมาะสมของสถานที่จัดประชุมสัมมนา อยู่ในระดับ *มาก*

๖) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าความเหมาะสมของระยะเวลาในการจัดประชุมสัมมนา อยู่ในระดับ *มาก*

๖.๓.๓ สรุปผลความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ จากแบบสอบถาม กลุ่มที่ ๓ (วันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๕)

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนา ๑ กลุ่มที่ ๓ มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดจำนวน ๒๕ ราย แบ่งออกเป็นเพศ ชาย ๑๕ ราย หญิง ๑๐ ราย คิดเป็นร้อยละ ๖๐ และ ๔๐ ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีช่วงอายุ ๓๑ - ๔๐ ปี คิดเป็นร้อยละ ๓๒ รองลงมาอยู่ในช่วงอายุ ๒๐ - ๓๐ ปี คิดเป็นร้อยละ ๒๘ มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ ๔๘ รองลงมาศึกษาอยู่ในระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ ๓๒ มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ ๕๒ รองลงมามีอาชีพเป็นข้าราชการ/พนักงานของรัฐ คิดเป็นร้อยละ ๒๘ และได้รับทราบข้อมูลการจัดกิจกรรมจากช่องทางหนังสือเชิญ คิดเป็นร้อยละ ๔๘ รองลงมาได้รับทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางรางแจ้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๘

ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

๑) ผู้ตอบแบบสอบถาม ทั้งหมดเคยเดินทางด้วยรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐

๒) ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยพบอุปสรรคในการใช้บริการรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ ๕๒ และเคยพบอุปสรรคในการใช้บริการรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ ๔๘

การประเมินการจัดประชุมสัมมนา

๑) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับ *มาก*

๒) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าความชัดเจนในการชี้แจงและตอบข้อซักถาม อยู่ในระดับ *มาก*

๓) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าข้อมูลโครงการที่นำเสนอ หัวข้อ “แนะนำโครงการ M-MAP ๒” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *น้อย* หัวข้อ “แนวทางการพัฒนา Railway Demand Forecast” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *ปานกลาง* หัวข้อ “การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP ๒” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *ปานกลาง* หัวข้อ “ระบบขนส่งมวลชนทางรางกับการพัฒนาเมือง” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *น้อย* และหัวข้อ “การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *มาก*

๔) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าความเหมาะสมของสื่อประชาสัมพันธ์ อยู่ในระดับ *มาก*

๕) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าความเหมาะสมของสถานที่จัดประชุมสัมมนาฯ อยู่ใน
ระดับ มาก

๖) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าความเหมาะสมของระยะเวลาในการจัดประชุมสัมมนาฯ อยู่ใน
ระดับ มาก

๖.๓.๔ สรุปผลความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ จากแบบสอบถาม รวมทั้ง ๓ กลุ่ม

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาฯ ๑ รวมทั้ง ๓ กลุ่ม มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดจำนวน ๘๘ ราย
แบ่งออกเป็นเพศ ชาย ๕๐ ราย หญิง ๓๘ ราย คิดเป็นร้อยละ ๕๖.๘๒ และ ๔๓.๑๘ ตามลำดับ
ส่วนใหญ่มีช่วงอายุ ๓๑ - ๔๐ ปี คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๘๒ รองลงมาอยู่ในช่วงอายุ ๒๐ - ๓๐ ปี คิดเป็น
ร้อยละ ๒๘.๔๑ มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ ๔๖.๕๕ รองลงมาศึกษาอยู่ใน
ระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ ๔๔.๓๒ มีอาชีพเป็นข้าราชการ/พนักงานของรัฐ คิดเป็นร้อยละ ๔๕.๔๕
รองลงมามีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ ๓๕.๒๓ และได้รับทราบข้อมูล
การจัดกิจกรรมจากช่องทางหนังสือเชิญ คิดเป็นร้อยละ ๕๓.๑๙ รองลงมาได้รับทราบข้อมูลจาก
เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางรางแจ้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๙.๗๙

ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

๑) ผู้ตอบแบบสอบถาม ทั้งหมดเคยเดินทางด้วยรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐

๒) ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยพบอุปสรรคในการใช้บริการรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ ๖๕.๙๑
และเคยพบอุปสรรคในการใช้บริการรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ ๓๔.๐๙ โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๘
ตารางที่ ๘ ความคิดเห็นประกอบของผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยพบอุปสรรคในการใช้บริการรถไฟฟ้า

ลำดับ	หัวข้อ	ประเด็นความคิดเห็นที่เห็นผู้เข้าร่วมประชุม
๑.	<u>ด้านความปลอดภัย</u>	- รถไฟฟ้ามีการกระตุกขณะเดินทาง - รถไฟฟ้ามีการขัดข้องขณะให้บริการ
๒.	<u>ด้านคุณภาพและความเพียงพอของ สิ่งอำนวยความสะดวก</u>	- จุดจอดรถ park & ride ยังไม่เพียงพอ - จุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สถานีหมอชิต) กับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สถานีสวนจตุจักร) ไม่มีหลังคาหลบฝน ทำให้ไม่ได้รับความสะดวกในช่วงที่ฝนตก - บางสถานีไม่มีบันไดเลื่อน - การต่อคิวซื้อบัตรโดยสารใช้เวลานาน - สิ่งอำนวยความสะดวก ไม่เอื้อกับสตรีมีครรภ์ - รถไฟฟ้ามาไม่ตรงเวลา - ที่นั่งโดยสารไม่เพียงพอ - เพิ่มระยะเวลาในการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า
๓.	<u>ด้านความเพียงพอของรถไฟฟ้า</u>	- เพิ่มความเร็วในการให้บริการรถไฟฟ้า - ความหนาแน่นในขบวนรถไฟฟ้าในช่วงเวลาเร่งด่วน การให้บริการของรถไฟฟ้าในช่วงโมงเร่งด่วนไม่เพียงพอ
๔.	<u>ด้านการเชื่อมต่อการเดินทาง</u>	การเชื่อมต่อระหว่างสายต่างๆ ไม่ต่อเนื่อง ต้องเดินเท้าไกล

ลำดับ	หัวข้อ	ประเด็นความคิดเห็นที่เห็นด้วย
		● การเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าไม่ได้อยู่ในแนวระบบขนส่งสาธารณะ ● การเข้าถึงรถไฟฟ้าลำบาก เนื่องจากการจราจรติดขัดในบางพื้นที่ ● การเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายอื่นไม่สะดวก ● ปัญหาหลักที่พบบ่อยคือ ระบบ feeder บางสถานีไม่มีรถประจำทางหรือถ้ามีก็เป็นจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งราคาสูงมากหรือบางสถานีไม่มีที่จอดรถที่เพียงพอหรือไม่มีพื้นที่จอดรถเลย ● สถานีรถไฟฟ้าบางสถานีไกลจากจุดจอดรถประจำทาง ● โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าไม่ครอบคลุมพื้นที่ ● การเข้าถึงสถานีบางสถานี โดยเฉพาะสายสีแดง ไม่มีระบบ feeder รองรับ ● การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจาก BTS ไปใช้ MRT ไม่ต่อเนื่องกันต้องเปลี่ยนระบบ ● อยากให้มีส่วนขยายช่วงรังสิต – นครนายก – ปทุมธานี ● ขบวนรถไฟฟ้าบางขบวนไปไม่ถึงสายทางต้องมีการเปลี่ยนขบวนรถ เพื่อรอขบวนรถไฟฟ้าขบวนใหม่
๕.	<u>ด้านค่าโดยสารและระบบบัตรโดยสาร</u>	● ตู้ซื้อบัตรโดยสารไม่รองรับการจ่ายแบงค์ ● ค่าโดยสารค่อนข้างแพงเทียบกับค่าครองชีพ โครงข่ายไม่เชื่อมโยงกับการเดินทาง ● การเปลี่ยนระบบจาก BTS ไป MRT ยังต้องใช้บัตรโดยสารคนละแบบ ● ลดราคาบัตรโดยสาร
๖.	<u>ด้านค้นหาข้อมูลเกี่ยวกับการบริการ</u>	● ไม่ทราบเวลาของเที่ยวเดินรถไฟฟ้า

๓) ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้มีเส้นทางรถไฟฟ้าเพิ่มเติม โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๙
ตารางที่ ๙ ความคิดเห็นประกอบของผู้ตอบแบบสอบถามการพัฒนาแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเพิ่มเติม

ลำดับ	หัวข้อ	ประเด็นความคิดเห็นที่เห็นด้วย
๑.	<u>แนะนำแนวทางในการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้า</u>	● พัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงได้ง่าย ● พัฒนาระบบ feeder ให้มีคุณภาพและทั่วถึง โดยวิเคราะห์จากปริมาณความต้องการเดินทาง ● พัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อระบบขนส่งทางรางกับระบบขนส่งทางเรือ ● พัฒนาเส้นทางย่านชุมชนแออัด ที่มีเส้นทางเดินรถคับแคบ

ลำดับ	หัวข้อ	ประเด็นความคิดเห็นที่เห็นด้วย/เห็นไม่เข้าประชุม
		- พัฒนาเส้นทางที่ขาดการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายอื่นๆ - พัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อกับพื้นที่จังหวัดปริมณฑลและภูมิภาคอื่น - พัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อกับสถานีขนส่ง เช่น หมอชิต รังสิต เป็นต้น - เพิ่มโครงข่ายรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล - พัฒนาเส้นทางในเขตเมืองชั้นใน (บริเวณสนามหลวง) และขยายแนวเส้นทางไปยังเขตนอกเมืองที่รถไฟฟ้ายังไม่ถึง เช่น บริเวณถนนพระบรมราชชนนี - พัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าในจังหวัดขนาดใหญ่หรือจังหวัดท่องเที่ยวสำคัญ เช่น สุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ เชียงใหม่ ภูเก็ต โคราซ เป็นต้น รวมถึงจังหวัดใกล้เคียง กทม. เช่น ชลบุรี พระนครศรีอยุธยา และนครปฐม - พัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าในแนวเส้นทางอื่นที่ไม่ได้อยู่บนถนนหลัก เนื่องจากถนนหลักมีการจราจรแออัดและมีช่องจราจรน้อยลงจากการสร้างทางยกระดับบนถนน เช่น ถนนพหลโยธิน กรณีเดินทางไปยังสถานีรถไฟฟ้าอาจทำให้เสียเวลาได้ - พัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าเชื่อมต่อกับสถานที่สำคัญ ชานเมือง พื้นที่ที่ระบบขนส่งสาธารณะอื่นเข้าไม่ถึง - พัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีแดง โดยเชื่อมต่อช่วงถนนรังสิต-นครนายกไปยังสถานีรังสิต เพื่อรองรับประชาชนที่อาศัยในพื้นที่รังสิต-นครนายก และบริเวณเลียบคลองให้สามารถเดินทางเข้าสู่เมืองได้ง่ายขึ้น - ควรมีเส้นทางรถไฟฟ้าที่เชื่อมต่อกับสนามบินมากกว่า ๑ เส้นทาง - พัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าในบริเวณวงแหวนชั้นนอก เพิ่มเติมจากรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่เป็นวงแหวนชั้นใน
๒.	<u>เสนอแนะพื้นที่/แนวเส้นทางในการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้า</u>	- เส้นทางส่วนต่อขยายจากเคหะสมุทรปราการไปถึงถนนตำหรุ - แนวเส้นทางเชื่อมระหว่างเมือง (กรุงเทพ – อยุธยา) - ขยายไปทางพื้นที่กลุ่มที่อยู่อาศัยที่มีแนวขยายตัวของชุมชน เช่น พื้นที่ จังหวัดนนทบุรี (เส้นทาง บางใหญ่ – บางบัวทอง) - แนวเส้นทางเชื่อมต่อจากสายสีส้มทางเลียบตรงรัชดาไปถึงหมอชิตใหม่ - พื้นที่ฝั่งธนบุรีด้านทิศใต้แถบพระประแดง/ ทุ่งครุ - พื้นที่สนามหลวงราชดำเนิน

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ลำดับ	หัวข้อ	ประเด็นความคิดเห็นที่เห็นด้วย/เห็นไม่เข้าประชุม
		● พื้นที่ถนนประชาอุทิศ ● พื้นที่ถนนวงศ์สว่าง ● พื้นที่ถนนงามวงศ์วาน ● พื้นที่ฝั่งปิ่นเกล้า ● พื้นที่ถนนพระราม ๒ ● พื้นที่ถนนพระราม ๓ ● พื้นที่พระปิ่นเกล้า ● พื้นที่บริเวณคลองรังสิต ● พื้นที่ตามแนวถนนนวมินทร์ ● เชื่อมพื้นที่ จังหวัดนครปฐม – จังหวัดอยุธยา – จังหวัดนนทบุรี – จังหวัดสมุทรสาคร ● เส้นทางส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีแดงถึงสถานีศาลายา ● เส้นทางตามแนวถนนพหลโยธินเชื่อม ม.กรุงเทพ – ม.ธรรมศาสตร์ รังสิต ● เส้นทางบางนา – สนามบินสุวรรณภูมิ ● เส้นทางมีนบุรี – หนองจอก – สุวินทวงศ์ ● เส้นทาง ถนนเทพรัตน – ถนนกาญจนาภิเษก ● เส้นทาง หนองจอก – มีนบุรี – คลองสามวา ● เส้นทาง พระราม ๙ – ศรีนครินทร์ – บางนา ● เส้นทาง นิคมใหม่ – ร่มเกล้า ● เส้นทาง รังสิต – นครนายก ● เส้นทาง กทม. – อ.กระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร ● เส้นทางคูคต – ลำลูกกา – มีนบุรี ● เส้นทางดอนเมือง – สรงประภา – ศรีสมาน ● เส้นทางติวานนท์ – ปทุมธานี ● เส้นทางโรงพยาบาลรามารักษ์ – แยกอรุณพงษ์ ● เส้นทางเกษตร – นวมินทร์ ● เส้นทางถนนเลียบคลองประปา (ช่วงเตาปูน – แจ้งวัฒนะ – รังสิต) ● เส้นทางวัชรพล - เลียบด่วนเอกมัย – รามอินทรา เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางเข้าสู่ถนนสุขุมวิท ● เส้นทางหัวลำโพง – รังสิต ● เส้นทางอ่อนนุช – ลาดกระบัง ● เส้นทางบางใหญ่ – ปากเกร็ด

ลำดับ	หัวข้อ	ประเด็นความคิดเห็นที่เห็นด้วยของผู้เข้าร่วมประชุม
		● เส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (เส้นทางบ้านภาชี-มหาชัย) ● เส้นทางปทุมธานี – องค์กรฯ ● เส้นทางปทุมธานี – วัชรพล

๔) ผู้ตอบแบบสอบถามอยากให้มีความมาตรการในการส่งเสริมการใช้รถไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๑๐

ตารางที่ ๑๐ ความคิดเห็นประกอบของผู้ตอบแบบสอบถามมาตรการในการส่งเสริมการใช้รถไฟฟ้า

ลำดับ	หัวข้อ	ประเด็นความคิดเห็นที่เห็นด้วยของผู้เข้าร่วมประชุม
๑.	<u>มาตรการด้านส่งเสริมการใช้บริการ</u>	● โปรโมชันส่งเสริมการเดินทางร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น (บัตรโดยสารร่วม) ● ใช้บัตรโดยสารที่สามารถชำระค่าบริการการเดินทางได้ทุกรูปแบบ และรถไฟฟ้าควรมีราคาถูก เพื่อให้เข้าถึงประชาชนได้อย่างทั่วถึง ● นำค่าใช้จ่ายในการเดินทางรถไฟฟ้ามาใช้ลดหย่อนภาษีได้ ● มีส่วนลดค่าโดยสาร กรณีเดินทางรถไฟฟ้าในช่วงเวลาเร่งด่วน ● ส่งเสริมการเดินทางแบบไร้รอยต่อ (Seamless) ● คิดอัตราค่าแรกเข้าครั้งเดียว ในกรณีเชื่อมต่อการเดินทาง เพื่อให้ค่าโดยสารถูกลง ● โปรโมชันบัตรโดยสารโดยสารเพื่อลดค่าครองชีพให้ประชาชน เช่น บัตรโดยสารรายเดือน บัตรโดยสารราคาพิเศษ ● เพิ่มโปรโมชันบัตรโดยสารโดยสารให้มีความหลากหลาย เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเลือกใช้ได้เหมาะสมกับการเดินทาง เช่น บัตรโดยสารรายเดือนสำหรับนักเรียน บัตรโดยสารรายเดือนสำหรับการเดินทางระยะสั้น บัตรโดยสารรายเดือนสำหรับการเดินทางระยะไกล ● การออกแบบสถานี เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้สูงอายุ และคนพิการ (Universal design) ● บัตรโดยสารโดยสารราคาพิเศษ สำหรับผู้ด้อยโอกาส เช่น ผู้สูงอายุ ผู้พิการ นักเรียน นักศึกษา ● ส่งเสริมการเดินทางช่วง First Mile และ Last Mile เพื่อดึงดูดให้คนมาใช้บริการ ● รัฐสนับสนุนค่าเดินทางรถไฟฟ้าให้กลุ่มข้าราชการ เพราะปัจจุบันค่าใช้จ่ายดังกล่าวมีราคาสูงเมื่อเทียบกับเงินเดือนข้าราชการ ● ค่าโดยสารแบบเหมาวัน จ่ายราคาเดียว ใช้บริการได้ทั้งวัน ● พัฒนามีแอปพลิเคชันระบุตำแหน่งรถไฟฟ้า

ลำดับ	หัวข้อ	ประเด็นความคิดเห็นที่เห็นผู้เข้าร่วมประชุม
		● เพิ่มขบวนตู้โดยสาร เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารในช่วงโมงเร่งด่วน ● สอบถามความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าอย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง เพื่อนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงการให้บริการได้ตรงตามความต้องการของผู้ใช้บริการ ● ประชาสัมพันธ์แนะนำการให้บริการอย่างทั่วถึง
๒.	<u>มาตรการด้านการเข้าถึงการใช้บริการ</u>	● ส่งเสริมการปรับปรุงระบบ feeder ให้ครอบคลุมและมีคุณภาพ เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนใช้ระบบราง ● เพิ่มความสะดวกในการเชื่อมต่อเส้นทาง/การเดินทาง เช่น การให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่เส้นทางรถไฟฟ้า (Free shuttle bus) ● พัฒนามาตรฐานในการให้บริการ ● พัฒนามาตรฐานความปลอดภัย ● จัดรอบการเดินทางให้ปริมาณผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวไม่หนาแน่นเกินไป ● เพิ่มบริการรถร่วมขนส่งสาธารณะจากสถานีรถไฟ ช่วงสถานีรังสิต – ฟิวเจอร์ปาร์ค รังสิต เนื่องจากปัจจุบันประชาชนในพื้นที่รัฐบุรียมีความต้องการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงจำนวนมาก ● มีระบบขนส่งสาธารณะที่เข้าถึงง่าย มีจุดจอดพาหนะส่วนตัว (รถจักรยานยนต์/รถยนต์) บริเวณรอบสถานีที่เพียงพอ ● ประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางจุดเชื่อมต่อ ● มีการเชื่อมต่อการเดินทาง รถ – ราง – เรือ
๓.	<u>มาตรการด้านราคาค่าโดยสาร</u>	● ลดค่าโดยสารให้ถูกลง ยกเว้นค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน ● ลดราคาค่าโดยสารให้ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของค่าแรงขั้นต่ำ ● ราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่เข้าถึงได้จริง เมื่อเทียบกับราคาค่าโดยสารรถตู้หรือรถโดยสาร ● สนับสนุนค่าโดยสารให้ผู้ประกอบการเดินทาง
๔.	<u>มาตรการด้านพัฒนาพื้นที่รอบสถานี</u>	● ส่งเสริมชุมชนในพื้นที่และใกล้เคียง ● ปรับถนนบางเส้นในเมืองเป็นทางรถไฟหรือรางระดับพื้นดิน (อาจจะเฉพาะช่วงเร่งด่วน) ซึ่งมีการลงทุนน้อย ใช้เวลาก่อสร้างน้อย ทั้งนี้ มีต่างประเทศใช้แนวทางนี้ เช่น ประเทศเกาหลี ประเทศในยุโรป เป็นต้น ● พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า

ข้อเสนอแนะต่อมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบราง

ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑ ทั้ง ๓ กลุ่ม มีความคิดเห็นภาพรวมสอดคล้องกัน โดยเห็นว่าควรมีมาตรการส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบรางมากขึ้น ซึ่งไม่รวมถึงด้านราคาค่าโดยสาร โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น ๆ
- เพิ่มจำนวนสถานี หรือกำหนดตำแหน่งสถานีใกล้แหล่งชุมชน เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวก
- ลดความแออัดของผู้โดยสารภายในสถานีในช่วงเร่งด่วน
- นำค่าใช้จ่ายในการเดินทางรถไฟฟ้ามาใช้ลดหย่อนภาษีได้
- จัดเก็บภาษีรถยนต์เพิ่มขึ้น เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
- จัดพื้นที่จอดแล้วจร (Park & Ride) ให้เพียงพอ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่เดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้าด้วยรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนตัว
- ปรับปรุงระบบ Feeder ให้สะดวกและปลอดภัย เพื่อรองรับระบบราง
- กำกับดูแลและส่งเสริมให้มีการบริการที่ได้มาตรฐานปลอดภัย สะดวก รวดเร็วและตรงต่อเวลา
- ยกเว้นค่าแรกเข้า กรณีเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้ามากกว่า ๑ เส้นทาง
- พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถไฟฟ้า
- เชื่อมต่อระบบขนส่งทางรางกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นแบบไร้รอยต่อ หรือเชื่อมต่อสถานที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง และส่งเสริมการท่องเที่ยว
- เพิ่มความปลอดภัยในพื้นที่รอบสถานี เช่น ไฟส่องสว่างตอนกลางคืน
- ให้ความรู้เรื่อง Eco friendly เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงการทำลายสิ่งแวดล้อมโดยการใช้น้ำมัน
- กำหนดเพดานราคาค่าโดยสารต่อวัน โดยกำหนดว่าใน ๑ วัน หากเดินทางถึงเพดานราคาค่าโดยสารที่กำหนดแล้ว ไม่ต้องเสียค่าบริการเพิ่มอีก
- สะสมแต้มการใช้บริการ เพื่อนำมาแลกเป็นของรางวัลหรือส่วนลดค่าโดยสาร
- พัฒนาแอปพลิเคชันบอกตำแหน่งรถไฟฟ้า แนะนำเส้นทาง จุดเชื่อมต่อ และเวลาที่ใช้ในการเดินทางแบบ Real-time
- ควรเน้นการโฆษณาประชาสัมพันธ์ทางสื่อสังคมออนไลน์มากขึ้น เพื่อให้ประชาชนเล็งเห็นประโยชน์ที่จะได้รับการใช้ระบบขนส่งทางรางในการเดินทาง

การประเมินการจัดประชุมสัมมนาฯ

๑) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับ *มาก*

๒) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าความชัดเจนในการชี้แจงและตอบข้อซักถาม อยู่ในระดับ *มาก*

๓) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าข้อมูลโครงการที่น่าเสนอ หัวข้อ “แนะนำโครงการ M-MAP ๒” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *มาก* หัวข้อ “แนวทางการพัฒนา Railway Demand Forecast”

มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *มาก* หัวข้อ “การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP ๒” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *มาก* หัวข้อ “ระบบขนส่งมวลชนทางรางกับการพัฒนาเมือง” มีความเข้าใจ อยู่ในระดับ *มาก* และ หัวข้อ “การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง” มีความเข้าใจอยู่ในระดับ *มาก*

๔) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าความเหมาะสมของสื่อประชาสัมพันธ์ อยู่ในระดับ *มาก*

๕) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าความเหมาะสมของสถานที่จัดประชุมสัมมนาฯ อยู่ในระดับ *มาก*

๖) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าความเหมาะสมของระยะเวลาในการจัดประชุมสัมมนาฯ อยู่ในระดับ *มาก*

ข้อเสนอแนะอื่นๆ

- การคำนวณควรคำนึงความจุของรถไฟฟ้าได้กำหนดเวลาคอยที่นานที่สุดที่ผู้โดยสารสามารถรอคอยได้หรือไม่
- ค่าโดยสารที่ควบคุมได้ยาก สามารถที่จะประมาณการหรือคำนวณค่าใช้จ่ายได้ไหมที่ให้ผู้ประกอบการและประชาชนอยู่ได้ เพราะปัจจุบันคำนวณค่าโดยสารแล้วขับรถส่วนตัว สะดวกค่าน้ำมันถูกกว่านั่งรถไฟฟ้า เช่น สถานีที่จอดรถมีค่าจอดถึงจะมีส่วนลดให้แต่บวกรวมค่าโดยสารรถไฟฟ้า ทำให้การใช้รถส่วนบุคคลราคาถูกและสะดวกกว่า
- ถ้าเป็นไปได้ควรจัดการเคลื่อนที่ของสัญญาณโทรศัพท์เพื่อให้ทราบการเคลื่อนที่จริงของประชาชนในปัจจุบันควรประสานกับ กสทช.
- ลดจำนวนพื้นที่นั่งโดยสารในขบวนรถไฟฟ้า เพื่อเพิ่มพื้นที่ยืนและมีพื้นที่สำหรับการวางกระเป๋าเดินทาง
- บริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด สนในที่จะเข้าร่วมในการประชุมย่อยในครั้งต่อไป กรณีมีการจัดทำแบบจำลองเส้นทางรถไฟฟ้า สายตะวันออกหัวหมาก – ฉะเชิงเทรา เนื่องจากเส้นทางของโครงการสายสีแดง มีผลกระทบกับศูนย์จ่ายปูนซีเมนต์บริษัท ที.ต.เปร่ง จ. ฉะเชิงเทรา
- โครงการมีการจัดทำเอกสารประกอบการสัมมนาและการนำเสนอดี
- ตรวจสอบจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมให้ครบถ้วนเพื่อสามารถจัดการประชุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ควรจะประชาสัมพันธ์วัตถุประสงค์ในการจัดสัมมนาให้ชัดเจนและเฉพาะเจาะจงขึ้น

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก หนังสือขออนุมัติจัดการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑

งานจ้างที่ปรึกษา ศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2	
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี 111 ถนนมหาวิทยาลัย ตำบลสุรนารี อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา 30000	 บริษัท ทีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด 1199 อาคารนิยาม ชั้นที่ 24-25 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
กรมการขนส่งทางราง รับที่ 458 วันที่ - 3 ก.พ. 2565 เวลา 10.18 น.	
ที่ 21EI06/64037	กองยุทธศาสตร์และแผนงาน รับที่ 208 วันที่ - 3 ก.พ. 2565 เวลา 10.32 น.
2 กุมภาพันธ์ 2565	
เรื่อง ขออนุมัติจัดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 และ ขอความอนุเคราะห์ในการออกหนังสือ	
เรียน อธิบดีกรมการขนส่งทางราง	
อ้างอิง 1. สัญญาจ้างที่ปรึกษา เลขที่ 10/2564 ลงวันที่ 12 กรกฎาคม 2564 2. หนังสือขออนุมัติจัดการประชุมสัมมนา เลขที่ 21EI06/64034 ลงวันที่ 12 มกราคม 2565	
สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) แผนการจัดการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 2) รายชื่อเชิญกลุ่มเป้าหมาย และรายชื่อหน่วยงานที่ขอติดประกาศ 3) กำหนดการ/แผนที่ 4) ร่างหนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 และร่างหนังสือขอติดประกาศเชิญ เข้าร่วมประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 5) ร่างประกาศกรมการขนส่งทางราง 6) ร่างหนังสือขอขึ้นประกาศเชิญเข้าร่วมสัมมนา ครั้งที่ 1 บนเว็บไซต์สำนักงานกฤษฎีกา 7) โพสต์เตอร์ประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 และโพสต์เตอร์การเผยแพร่ ข้อมูลข่าวสาร	
ตามสัญญาที่อ้างอิงถึง 1. กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีสุรนารี เป็นที่ปรึกษาหลัก (Lead Firm) ร่วมกับบริษัท ทีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการศึกษา เพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่ง มวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (โครงการ M-MAP2) และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้มีหนังสือที่อ้างอิงถึง 2. เพื่อดำเนินการขออนุมัติจัดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 นั้น	
.../เพื่อให้การดำเนินงาน	

ภาคผนวก ก หนังสือขออนุมัติจัดการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 อย่างครบถ้วนถูกต้อง และเป็นไปตามสัญญาจ้างที่ปรึกษา จึงขอปรับวันจัดประชุมสัมมนา จากเดิมวันพุธที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 08.30-17.00 น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม กรุงเทพมหานคร เป็นวันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 ถึงวันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 (แบ่งเป็น 3 กลุ่ม) เวลา 08.30-17.00 น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 22 ห้องโลดส์ 1 - 4 กรุงเทพมหานคร รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1) ถึง 3) ดังนั้น กลุ่มที่ปรึกษาจึงขอความอนุเคราะห์ ขร. ได้โปรดพิจารณา ดังนี้

1. อนุมัติจัดการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 ตามกำหนดการดังกล่าว
2. จัดทำร่างหนังสือถึงหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเชิญเข้าร่วมประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 และหรือ ขอความอนุเคราะห์ปิดประกาศ ขร. และโปสเตอร์เชิญเข้าร่วมสัมมนา ครั้งที่ 1 บนบอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงาน
3. ลงประกาศในระบบเครือข่ายสารสนเทศตามที่สำนักนายกรัฐมนตรีจัดให้มีขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และจัดทำหนังสือถึงสำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อแจ้งให้ทราบการลงประกาศบนเครือข่ายสารสนเทศฯ และขอขึ้นประกาศเชิญเข้าร่วมประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 บนเว็บไซต์สำนักนายกรัฐมนตรี

รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4) ถึง 7)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(รองศาสตราจารย์ ดร.พงษ์ศักดิ์ สุริยานกุล)

ผู้จัดการโครงการ

ภาคผนวก ข การประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑

ภาคผนวก ข-๑ หนังสือเชิญหน่วยงานเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑

(รายชื่อแนบเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๑)



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมการขนส่งทางราง กองยุทธศาสตร์และแผนงาน โทร. ๐ ๒๑๖๕ ๒๖๒๑

ที่ คค.๐๙๐๕.๒/ว.๒๕๐ วันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

เรื่อง ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา
โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒

เรียน

ด้วยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์
ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร
และปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP ๒)

เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และนำเสนอผลการศึกษาโครงการ M-MAP ๒
พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนประเมินทัศนคติต่อโครงการ M-MAP ๒ ของหน่วยงานรัฐ
และเอกชน ประชาชน และสื่อมวลชน ขร. จึงจัดให้มีการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟัง
ความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ โครงการ M-MAP ๒ ในวันที่ ๑ - ๓ มีนาคม ๒๕๖๕ เวลา
๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพมหานคร ชั้น ๒๓ ห้องเวิลด์
บอลรูม บี หรือเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยขอเรียนเชิญท่านหรือผู้แทนเข้าร่วม
การประชุมสัมมนา ในวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕ และลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ได้ทาง QR Code
(เอกสารแนบ) ทั้งนี้ สามารถสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่นางสาวชนัญญา แก่นแก้ว โทรศัพท์ ๐๙๕-๒๕๒-๘๕๑๒
และนายณัฐพงศ์ เปื้องชนะ โทรศัพท์ ๐๙๕-๙๖๓-๙๕๑๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย
จะขอขอบคุณยิ่ง

(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)

รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ปฏิบัติราชการแทน

อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

ภาคผนวก ข-๑ หนังสือเชิญหน่วยงานเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)
(รายชื่อแบบเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๑)



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ..... กรมการขนส่งทางราง กองยุทธศาสตร์และแผนงาน โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๑

ที่ คค ๐๙๐๕.๒/ว ๒๕๒๖ วันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

เรื่อง..... ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา
โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒

เรียน

ด้วยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลอง
การคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP ๒)

เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และนำเสนอผลการศึกษาโครงการ M-MAP ๒
พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนประเมินทัศนคติต่อโครงการ M-MAP ๒ ของหน่วยงานรัฐ
และเอกชน ประชาชน และสื่อมวลชน ขร. จึงจัดให้มีการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟัง
ความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ โครงการ M-MAP ๒ ในวันที่ ๑ - ๓ มีนาคม ๒๕๖๕ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพมหานคร ชั้น ๒๓ ห้องเวิลด์ บอลรูม บี หรือ
เข้าร่วมการประชุมสัมมนาฯ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยขอเรียนเชิญท่านหรือผู้แทนเข้าร่วม
การประชุมสัมมนาฯ ในวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๕ และลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมสัมมนาฯ ได้ทาง
QR Code (เอกสารแนบ) ทั้งนี้ สามารถสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่นางสาวชนัญญา แก่นแก้ว โทรศัพท์
๐๙๕-๒๕๒-๘๕๑๒ และนายณัฐพงศ์ เปื้องชนะ โทรศัพท์ ๐๙๕-๙๖๓-๙๕๑๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเข้าร่วมการประชุมสัมมนาฯ ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย
จะขอบคุณยิ่ง

(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)

รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

ภาคผนวก ข-๑ หนังสือเชิญหน่วยงานเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)
(รายชื่อแนบเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๑)

ด่วนที่สุด		กรมการขนส่งทางราง ถนนหลานหลวง ดุสิต กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐
ที่ คค ๐๙๐๕.๒/ว ๒๕๕	๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕	
เรื่อง ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒		
เรียน		
สิ่งที่ส่งมาด้วย กำหนดการ และแผนที่จัดการประชุมสัมมนา จำนวน ๑ ฉบับ		
ด้วยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลอง การคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP ๒)		
เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และนำเสนอผลการศึกษาโครงการ M-MAP ๒ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนประเมินทัศนคติต่อโครงการ M-MAP ๒ ของหน่วยงานรัฐ และเอกชน ประชาชน และสื่อมวลชน ขร. จึงจัดให้มีการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ โครงการ M-MAP ๒ ในวันที่ ๑ - ๓ มีนาคม ๒๕๖๕ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพมหานคร ชั้น ๒๓ ห้องเวสต์ บอลรูม บี หรือ เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยขอเรียนเชิญท่านหรือผู้แทนเข้าร่วม การประชุมสัมมนา ในวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๕ และลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ได้ทาง QR Code (สิ่งที่ส่งมาด้วย) ทั้งนี้ สามารถสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่นางสาวชนัญญา แก่นแก้ว โทรศัพท์ ๐๙๕-๒๕๒-๘๕๑๒ และนายณัฐพงศ์ เปื้องชนะ โทรศัพท์ ๐๙๕-๘๖๓-๙๕๑๒		
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะขอบคุณยิ่ง		
ขอแสดงความนับถือ		
		
(นายพิเชฐ कुमारธรรมรักษ์) รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมการขนส่งทางราง		
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กลุ่มยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนา โทรศัพท์ ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๑ โทรสาร ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๑๙		

ภาคผนวก ข-๑ หนังสือเชิญหน่วยงานเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)
(รายชื่อแนบเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๑)

ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๕.๒๗๕๓		กรมการขนส่งทางราง ถนนหลานหลวง คูสิต กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
เรื่อง ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒		
เรียน		
สิ่งที่ส่งมาด้วย กำหนดการ และแผนที่จัดการประชุมสัมมนา จำนวน ๑ ฉบับ		
ด้วยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลอง การคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP ๒)		
เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และนำเสนอผลการศึกษาโครงการ M-MAP ๒ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนประเมินทัศนคติต่อโครงการ M-MAP ๒ ของหน่วยงานรัฐ และเอกชน ประชาชน และสื่อมวลชน ขร. จึงจัดให้มีการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ โครงการ M-MAP ๒ ในวันที่ ๑ - ๓ มีนาคม ๒๕๖๕ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพมหานคร ชั้น ๒๓ ห้องเวิลด์ บอลรูม บี หรือเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์โดยขอเรียนเชิญท่านหรือผู้แทนเข้าร่วม การประชุมสัมมนา ในวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๕ และลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ได้ทาง QR Code (สิ่งที่ส่งมาด้วย) ทั้งนี้ สามารถสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่นางสาวชนัญญา แก่นแก้ว โทรศัพท์ ๐๙๕-๒๕๒-๘๕๑๒ และนายณัฐพงศ์ เบื้องชนะ โทรศัพท์ ๐๙๕-๙๖๓-๙๕๑๒		
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะขอบคุณยิ่ง		
ขอแสดงความนับถือ  (นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์) รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมการขนส่งทางราง		
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กลุ่มยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนา โทรศัพท์ ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๑ โทรสาร ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๑๙		

ภาคผนวก ข-๑ หนังสือเชิญหน่วยงานเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)
(รายชื่อแนบเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๑)

ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๕.๒/ว ๒๕๖		กรมการขนส่งทางราง ถนนหลานหลวง คูสิต กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐
๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕		
เรื่อง ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒		
เรียน		
สิ่งที่ส่งมาด้วย	กำหนดการ และแผนที่จัดการประชุมสัมมนา	จำนวน ๑ ฉบับ
ด้วยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลอง การคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP ๒)		
เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และนำเสนอผลการศึกษาโครงการ M-MAP ๒ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนประเมินทัศนคติต่อโครงการ M-MAP ๒ ของหน่วยงานรัฐ และเอกชน ประชาชน และสื่อมวลชน ขร. จึงจัดให้มีการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ โครงการ M-MAP ๒ ในวันที่ ๑ - ๓ มีนาคม ๒๕๖๕ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพมหานคร ชั้น ๒๓ ห้องเวิลด์ บอลรูม บี หรือเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยขอเรียนเชิญท่านหรือผู้แทนเข้าร่วม การประชุมสัมมนา ในวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕ และลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ได้ทาง QR Code (สิ่งที่ส่งมาด้วย) ทั้งนี้ สามารถสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่นางสาวชนัญญา แก่นแก้ว โทรศัพท์ ๐๙๕-๒๕๒-๘๕๑๒ และนายณัฐพงศ์ เป็รื่องชนะ โทรศัพท์ ๐๙๕-๙๖๓-๙๕๑๒		
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะขอขอบคุณยิ่ง		
ขอแสดงความนับถือ		
		
(นายพิเชฐ कुमारธรรมรักษ์) รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมการขนส่งทางราง		
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กลุ่มยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนา โทรศัพท์ ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๑ โทรสาร ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๑๙		

ภาคผนวก ข-๑ หนังสือเชิญหน่วยงานเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)
(รายชื่อแนบเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๑)

ด่วนที่สุด

ที่ คค ๐๙๐๕.๒/ว ๒๕๗



ถึง

ด้วยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้ดำเนินการจ้างกลุ่มที่ปรึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และบริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (M-MAP ๒) เพื่อทบทวนสถานะปัจจุบันของโครงการ M-MAP ทบทวนแนวทาง M-MAP ๒ Blueprint ศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ตลอดจนพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง

เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจ และนำเสนอผลการศึกษาโครงการ M-MAP ๒ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนประเมินทัศนคติต่อโครงการ M-MAP ๒ ของหน่วยงานรัฐและเอกชน ประชาชน และสื่อมวลชน ขร. จึงจัดให้มีการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ โครงการ M-MAP ๒ ในวันที่ ๑ - ๓ มีนาคม ๒๕๖๕ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพมหานคร ชั้น ๒๓ ห้องเวิลด์ บอลรูม บี โดยขอเรียนเชิญหน่วยงานของท่านได้โปรดเข้าร่วมทำข่าวประชาสัมพันธ์ และร่วมการประชุมสัมมนา ในวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕ ทั้งนี้ สามารถลงทะเบียนเพื่อเข้าร่วมทำข่าว ได้ทาง QR Code และสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่นางสาวชนัญญา แก่นแก้ว โทรศัพท์ ๐๙๕-๒๕๒-๘๕๑๒ และนายณัฐพงศ์ เปรื่องชนะ โทรศัพท์ ๐๙๕-๙๖๓-๙๕๑๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเข้าร่วมทำข่าวและร่วมการประชุมสัมมนา ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าว จะขอบคุณยิ่ง



กรมการขนส่งทางราง
๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕



QR Code
ลงทะเบียน

QR Code
Download

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๕๒๐๒

โทรสาร ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๑๙

ภาคผนวก ข-๒ กำหนดการ และแผนที่

กำหนดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (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 - ๐๘.๐๐ น.	ลงทะเบียน (พร้อมระบบ online) พร้อมรับประทานอาหารว่าง
เวลา ๐๘.๐๐ - ๐๘.๓๐ น.	ร่วมชมวิดีโอข้อมูลโครงการ
เวลา ๐๘.๓๐ - ๐๘.๔๕ น.	พิธีเปิดการประชุมสัมมนาฯ (วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕) - กล่าวรายงาน โดย นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน - กล่าวเปิด โดย นายพิษณุ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง
เวลา ๐๘.๔๕ - 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 แก้วก้อย เลี้ยวไพโรจน์ ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง (๕) ผศ.ดร.เกียรติพร อำไธ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย ร่วมอภิปรายในหัวข้อ “การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP ๒” “ระบบขนส่ง มวลชนทางรางกับการพัฒนาเมือง” และ “การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง” ดำเนินรายการโดย นายราชัย ชลสินธุ์สงครามชัย
เวลา ๑๕.๓๐ - ๑๕.๔๕ น.	พักรับประทานอาหารว่าง
เวลา ๑๕.๔๕ - ๑๗.๐๐ น.	สรุปประเด็นและตอบข้อซักถาม ช่วงที่ ๒
เวลา ๑๗.๐๐ น.	ปิดประชุมสัมมนาฯ



ภาคผนวก ข-๒ กำหนดการ และแผนที่ (ต่อ)

แผนที่จัดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและารรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒
วันอังคารที่ ๑ - วันพฤหัสบดีที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๕ (แบ่งเป็น ๓ กลุ่ม) เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น ๒๓ ห้องเวิลด์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร



ภาคผนวก ข-๓ ประกาศกรมการขนส่งทางราง



ประกาศกรมการขนส่งทางราง

เรื่อง การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒

ด้วยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) กระทรวงคมนาคม อยู่ระหว่างดำเนินโครงการศึกษาเพื่อพัฒนา
แบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP ๒) เพื่อทบทวนสถานะปัจจุบัน
ของโครงการ M-MAP ทบทวนแนวทาง M-MAP ๒ Blueprint ศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางราง ตลอดจนพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
โดยได้มอบหมายให้มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และบริษัท ทีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษา

ในการนี้ เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการฯ และเปิดรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
อย่างรอบด้านจากหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานส่วนท้องถิ่น ผู้ประกอบการภาคเอกชน ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ
หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อโครงการฯ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจ ได้รับทราบข้อมูล เหตุผลความจำเป็น
วัตถุประสงค์ สำคัญ ผู้ดำเนินการ สถานที่ที่จะดำเนินการ ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการ ผลผลิต ผลลัพธ์
ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น (เอกสารแนบ) ตลอดจนการให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน
ขร. จึงขอเรียนเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการและประชาชนที่สนใจเข้าร่วมการสัมมนา และแสดงความคิดเห็น
ในการ “สัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ โครงการ M-MAP ๒”
ในวันที่ ๑ - ๓ มีนาคม ๒๕๖๕ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์
กรุงเทพมหานคร ชั้น ๒๓ ห้องเวิลด์ บอลรูม บี หรือเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

ทั้งนี้ ผู้ที่ประสงค์จะเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ดังกล่าวข้างต้น สามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม
และกรุณาแจ้งการเข้าร่วมประชุมได้ที่นางสาวชนัญญา แก่นแก้ว โทรศัพท์ ๐๙๕-๒๕๒-๘๕๑๒ และนายณัฐพงศ์
เบื่องชนะ โทรศัพท์ ๐๙๕-๙๖๓-๔๕๑๒

ประกาศ ณ วันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๕

๑

(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)

รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง



QR Code
ห้อง ZOOM



QR Code
ลงทะเบียน



QR Code Download
เอกสารประกอบ

ภาคผนวก ข-๔ โปสเตอร์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑



**ขอเชิญเข้าร่วม
การประชุมสัมมนา**

เพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ครั้งที่ 1

โครงการศึกษา
เพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์
ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และ
การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒

โครงการได้กำหนดจัดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
ในวันอังคารที่ 1 - วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 (แบ่งเป็น 3 กลุ่ม) เวลา 08.30 - 17.00 น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์
แอก เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวิลด์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (โปรแกรม
Zoom Cloud Meetings) เพื่อแนะนำโครงการ พร้อมรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาของโครงการ
จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและบุคคลทั่วไปที่สนใจเข้าร่วมกิจกรรม โดยมีรายละเอียดตาม QR Code

จึงขอเรียนเชิญผู้ที่สนใจเข้าร่วมประชุมสัมมนา
ตามวัน เวลา ดังกล่าว และร่วมให้ข้อคิดเห็น
และข้อเสนอแนะต่อโครงการ เพื่อการพัฒนา
โครงการให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

QR Code ห้อง ZOOM

QR Code ลงทะเบียน

QR Code download เอกสารประกอบ

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

www.m-map2thailand.com

0 2164 2619

drt.mmap2@gmail.com

แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน-M-Map2

กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม
อาคาร ณ ถลาง ชั้น 4-5, 514/1
ถนนหลานหลวง แขวงสีแยกหน้าผา
เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300
โทรศัพท์ 0 2164 2619

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
เลขที่ 111 ถนนมหาวิทยาลัย
ตำบลสุรนารี อำเภอเมืองนครราชสีมา
จังหวัดนครราชสีมา 30000
โทรศัพท์ 0 4422 3000

บริษัท ฟิวส์ เทคโนโลยี จำกัด
(สำนักงานใหญ่) เลขที่ 1199 อาคารนิวยอร์ก
ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท
กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0 2617 0429

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ข-๕ โพสต์เตอร์เผยแพร่ข้อมูลตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี
ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๔๘



การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็น ของประชาชน โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.2548

1. **ชื่อโครงการ :** โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
2. **เหตุผลความจำเป็น :** คณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 ได้รับทราบสถานะการดำเนินโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) และมีมติให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2) โดยมีสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) เริ่มทำการศึกษาม-MAP 2 Blueprint ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2560 และแล้วเสร็จเมื่อเดือนกันยายน 2561 โดยเป็นการศึกษาเพื่อกำหนดทิศทางและนโยบายการพัฒนาโครงข่าย M-MAP 2 ทั้งนี้ เพื่อเป็นกรอบทบทวนโครงการที่เสนอไว้ใน M-MAP 2 Blueprint จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาโครงการ M-MAP 2
3. **วัตถุประสงค์ของโครงการ :**
 1. เพื่อทบทวนสถานะปัจจุบันของโครงการตาม M-MAP และทำการประสานแผนงาน ความก้าวหน้าต่างๆ ที่แต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ระหว่างดำเนินการ รวมทั้งรวบรวมปัญหาอุปสรรคที่เกิดจากการดำเนินงานตาม M-MAP ตลอดจนการทบทวนแนวทางตาม M-MAP 2 Blueprint
 2. เพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง รวมถึงแต่ละเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการที่ได้กำหนดไว้ใน M-MAP แต่ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง และทบทวนโครงข่ายที่เสนอไว้ใน M-MAP 2 Blueprint และเสนอเพิ่มเติม เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการขยายตัวและการพัฒนาเมือง
 3. เพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง (Railway Demand Forecast Model)
 4. จัดลำดับความสำคัญของแต่ละเส้นทาง เพื่อจัดทำแผนการดำเนินงานในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน รวมทั้งแผนการเงินในการลงทุน กำหนดแนวทาง และกลยุทธ์ในการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง
 5. ดำเนินการตามกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ เรื่องระบบการขนส่งมวลชนทางรางเพื่อสร้างความเข้าใจและความร่วมมือจากประชาชน
4. **สาระสำคัญของโครงการ :** กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้รับการจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 เมื่อวันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2562 มีหน้าที่ศึกษาและพัฒนาเพื่อกำหนดโครงข่ายการขนส่งทางรางของประเทศ ดังนั้น การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP 2 ซึ่งเป็นแผนพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศ จึงเป็นการกิจโดยตรงตามอำนาจหน้าที่ของ ขร. และยังเป็นการกิจต่อเนื่องของ ขร. ที่จะต้องดำเนินการตามมติของ คจร. เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 ทั้งนี้ เพื่อให้การวางแผนในการพัฒนาโครงข่าย M-MAP 2 สัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมายได้อย่างแท้จริง และทบทวนแผน M-MAP 2 ที่ได้กำหนดโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2553-2572) ไว้ ขร. จึงเห็นสมควรให้มีการทบทวนความจำเป็นและความเหมาะสมของการดำเนินงานตามแผน M-MAP ในส่วนที่เหลือ และโครงข่ายเพิ่มเติมตามที่ JICA ได้เสนอไว้ใน M-MAP 2 Blueprint เพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการดำเนินงานและไม่ให้เกิดการลงทุนของรัฐบาลมากเกินไป รวมทั้งเพื่อกระตุ้นภาพชีวิตในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนให้มีความสะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว
5. **ผู้ดำเนินการ :** กรมการขนส่งทางราง (ขร.)
6. **สถานที่ที่จะดำเนินการ :** ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 6 จังหวัด ประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรสาคร และสมุทรปราการ
รายละเอียด : เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในภาพรวมกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้มีการใช้ประโยชน์อย่างสูงสุด ลดความซ้ำซ้อน และมีแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟที่มีความครอบคลุมพื้นที่ที่มีความต้องการเดินทางสูงแต่โครงข่ายยังไม่ถึง
7. **ขั้นตอนดำเนินการ :** ขอบเขตของงานประกอบด้วย 5 ส่วน ดังนี้
 - งานส่วนที่ 1 การรวบรวมศึกษาและทบทวนข้อมูล
 - งานส่วนที่ 2 การพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง (Railway Demand Forecast Model)
 - งานส่วนที่ 3 การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP 2
 - งานส่วนที่ 4 การดำเนินการด้าน In-House Technical Arms
 - งานส่วนที่ 5 การประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วม และการศึกษานโยบายและสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
8. **ระยะเวลาดำเนินการ :** เริ่มตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2564 จนถึงวันที่ 14 มกราคม 2566 ระยะเวลารวม 18 เดือน
9. **ผลผลิตของโครงการ :**
 1. แผนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 2. แบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง (Railway Demand Forecast Model)
10. **ผลลัพธ์ของโครงการ :**
 1. แผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟที่มีความครอบคลุมพื้นที่ที่มีความต้องการเดินทางสูงแต่โครงข่ายยังไม่ถึง เพื่อบรรเทาการจราจรติดขัดในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองกรุงเทพมหานคร
 2. เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในภาพรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์อย่างสูงสุด ลดความซ้ำซ้อน เพื่อลดการลงทุนและงบประมาณในโครงข่ายที่ไม่มีความจำเป็นในสถานการณ์ปัจจุบัน
 3. การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในระยะต่อไปสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาและแนวคิดการวางผังเมืองในอนาคต และเกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ
 4. ยกระดับคุณภาพชีวิตการเดินทางของประชาชนให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
 5. ได้เครื่องมือในการวิเคราะห์เพื่อคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางสำหรับใช้ประกอบการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่าย แผนงาน หรือนโยบายต่างๆ ของภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ
 6. สามารถส่งเสริมให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถส่วนบุคคลอย่างเป็นรูปธรรม
11. **ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น :** ทำให้เกิดแผนการพัฒนาโครงข่ายที่ส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบรถไฟเป็นรูปแบบการเดินทางหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
12. **ประมาณการค่าใช้จ่าย :** งบประมาณที่ดำเนินการ เป็นจำนวนเงิน 60,900,000 บาท (ปงบประมาณ 2564 จำนวน 18,382,400 บาท ปงบประมาณ 2565 จำนวน 24,509,900 บาท ปงบประมาณ 2566 จำนวน 18,007,700 บาท)

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ข-๗ ประชาสัมพันธ์เชิญชวนช่องทางแฟนเพจโครงการ



แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน M-MAP2
เผยแพร่โดย Starmacc Poontamoon • เมื่อสักครู่ •



**ขอเชิญเข้าร่วม
การประชุมสัมมนา**

เพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ครั้งที่ 1

**โครงการศึกษา
เพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์
ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และ
การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2**

โครงการได้กำหนดจัดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
ในวันอังคารที่ 1 - วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 (แบ่งเป็น 3 กลุ่ม) เวลา 08.30 - 17.00 น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์
ฮอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องวีแอล บอลรูม มี กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (โปรแกรม
Zoom Cloud Meetings) เพื่อแนะนำโครงการ พร้อมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวกับการศึกษาโครงการ
จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและบุคคลทั่วไปที่สนใจเข้าร่วมกิจกรรม โดยมีรายละเอียดตาม QR Code



QR Code for ZOOM



QR Code for LINE



QR Code download
conference now

โปรดสแกน QR Code เพื่อเข้าร่วมประชุมสัมมนา
ตามวัน เวลา ดังกล่าว และร่วมให้ข้อคิดเห็น
และข้อเสนอแนะต่อโครงการ เพื่อการพัฒนา
โครงการให้เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ

ดาวน์โหลดไฟล์เพิ่มเติม

www.m-map2thailand.com

0 2184 2819

ort.mmap2@gmail.com

แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน M-MAP2







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

1. วัตถุประสงค์

1.1 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1.2 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1.3 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2. ขอบเขตการศึกษา

2.1 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.2 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.3 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3. ระยะเวลาการศึกษา

3.1 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3.2 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3.3 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4. งบประมาณการศึกษา

4.1 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4.2 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4.3 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

5. ผลการศึกษา

5.1 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

5.2 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

5.3 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

6. สรุป

6.1 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

6.2 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

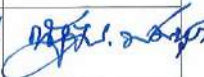
6.3 ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ภาคผนวก ค ข้อมูลการเข้าร่วมการประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑
ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน

สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑		
ลำดับที่	หน่วยงานที่เข้าร่วม	จำนวนผู้เข้าร่วม (คน)
๑	หน่วยงานเจ้าของโครงการ (ขร.)	๔๔
๒	ที่ปรึกษาโครงการ	๕๘
๓	หน่วยงานภาครัฐ	๒๓
๔	สถาบันการศึกษา/ องค์กรเอกชน/ สมาคม	๑๘
๕	ผู้ประกอบการ	๒๒
๖	สื่อมวลชน	๗
๗	หน่วยงานอื่นๆ	๒๑
๘	ผู้เข้าร่วมประชุมผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting	๓๒๕
รวมทั้งหมด		๕๑๘

โครงการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กรรมการขนส่งทางราง

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง	กรมการขนส่งทางราง		
กยร.					
2	นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล	ผอ.	กรมการขนส่งทางราง		
3	ว่าที่ ร.อ. เฉลิมพร บัวสุต	นวค.รพ. พยพ.	กรมการขนส่งทางราง	09-09-01-01-01-01	
4	นายภูษิต ชัยฤทธิ์จงดี	นวค.ชก.ปท.ทอง.	กรมการขนส่งทางราง		
5	นายทศพร ร้อยแก้ว	นวค.ชก. ปท.ทยต.	กรมการขนส่งทางราง		

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย

ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.

ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กรรมการขนส่งทางราง

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
6	นายพนา ภูมิพิทักษ์	นวค.ชก. ปท.เพชร.	กรมการขนส่งทางราง		
7	นายภูวิช รักชาแก้ว	นว.คธมา ชก. ปท.พิษณุ.	กรมการขนส่งทางราง	02-164 2626 # 570	
8	นางสาวพนิดา จ้างัด	นว.ชส.ชก.	กรมการขนส่งทางราง	02-164 2621	
9	นายรชุนนท์ กาญจนนาคชัย	นว.ชส.ปภ.	กรมการขนส่งทางราง		
10	นางสาวเบญจวรรณ คุณวีโรจน์ลักษณ์	นว.ชส.ปภ.	กรมการขนส่งทางราง	085 060 5592	
11	นายธีรพงศ์ วัฒนคง	นว.ชส.ปภ.	กรมการขนส่งทางราง	090-8251944	

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย

ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.

ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กรรมการขนส่งทางราง

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
12	นางสาวนันทิธร วาตุพิณสิทธิ์	นว.คธมา ปภ.	กรมการขนส่งทางราง	0924164295 เชษฐาธิ์	
13	นางสาวพิชญ์สุดา วิญญูเย็น	นว.ชส.ปภ.	กรมการขนส่งทางราง		
14	นางสาวเต็มศิริ พวงบุญผา	นว.ชส.ปภ.	กรมการขนส่งทางราง	0966597996	
15	นางสาววิสา ทองนุ่ม	นว.ชส.ปภ.	กรมการขนส่งทางราง	034-9519777	
16	นางสาวนันทพร ชมปวารณ	จบท.	กรมการขนส่งทางราง	099-2175626	
17	นายชยกร จันทรางศุ	วท.โยธา ชท. รท.ผบ.ป.	กรมการขนส่งทางราง	081 843 0450	

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร					
กรรมการขนส่งทางราง					
No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
18	นายจักรกฤษณ์ คล้ายปึกษ์	วท. เครื่องกล ชก. ปท.มทร.	กรมการขนส่งทางราง	064 1519441	
19	นายพลการ กัลลเจริญญ์	วท. ไฟฟ้า ปก.	กรมการขนส่งทางราง	02164 2626 ต่อ 4402	
20	นางสาวโสภิตา อำนวยศิลป์	วท. ไฟฟ้า ปก.	กรมการขนส่งทางราง	02164 2626 ต่อ 4401	
กกร.					
21	นางสาวเพ็ญศรี เหลืองอ่วมศรี	วท. ชก. ปท.ทกน.	กรมการขนส่งทางราง		
22	นางสาวกฤติยา สุขมั่นคง	วท. ชส. ปก.	กรมการขนส่งทางราง	02164 2626 ต่อ 3305	
23	นายเจษฎา ฤกษ์ปิยะพันธ์	วท. ชส. ปก.	กรมการขนส่งทางราง		

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร					
กรรมการขนส่งทางราง					
No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
24	นายคมกิตติ อังคทะวดีวัฒน์	วท. ชก. ปก.	กรมการขนส่งทางราง	091-641-4447	
กกม.					
25	นางสาวขวัญศิริ ช่างวิไล	นท. ชก.	กรมการขนส่งทางราง	065-4791642	
26	นางสาววรรณชนก แก้วดวงดี	นท. ปก.	กรมการขนส่งทางราง	090-9152253	
สสร.					
27	นางสาวไฉไลณภัทร สุทธิพันธ์	นปส. ชก.	กรมการขนส่งทางราง	095-1127899	
28	นางอรณัณพัชชา ภูมิรินทร์	วท. ชส. ปก.	กรมการขนส่งทางราง		

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กรรมการขนส่งทางราง

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
29	นางสาวดวงใจ วงษ์รักษ์	น.ว.ช.ช.ค. ปท.ทท.บ.	กรรมการขนส่งทางราง		
	นางสาว รณอัฐิ ชาติอึ้งอัฐิ	น.ว.ช.ช.ค.	กรมการขนส่งทางราง		
	นางจกดิน ธนภพวอ	ทว.ช.ช.ค.	กรมการขนส่งทางราง		
	ก้องภักดิ์ อธิวงษ์	ทว.ช.ช.ค.	ท.		
	นางสาว นิษา วังสีระ	จ.น.ก.	กรมการขนส่งทางราง		
	นายวิชาญ คุ้มภัย	จ.น.ก.	จ.ร.		

๕

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

เพิ่มเติม

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
	สรอภรณ์ งามผล		จ.ร.		
	น.ว.ช.ช.ค.	ทว.ช.ช.ค.	จ.ร.		
	ศุภณัฐ วิชาสง	ทว.ช.ช.ค.	จ.ร.		

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและารรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
	ภก.วิมล วัฒน	ผอ.ค. ปก.	รฟ.	0867001538	

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

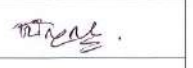
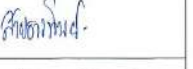
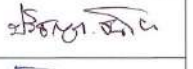
วิทยากร

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	รศ.ดร. พงษ์ศักดิ์ สุริยวงกุล	ผู้จัดการโครงการ	ที่ปรึกษา	0817394397	
2	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีโย	ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่ง และจราจร	ที่ปรึกษา	081 680086	
3	รศ.ดร.เอกชัย ศิริกิจพาณิชกุล	ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่ง และจราจร	ที่ปรึกษา	0894997689	
4	ผศ.ดร.สุภาพร แก้วทอง	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ที่ปรึกษา		
5	นางสาววลัยลักษณ์ อติพงศ์	นักกฎหมาย	ที่ปรึกษา		
6	นายราชัย ซอลสินรุ่งศรีนครนชัย	ผู้ดำเนินรายการ	ที่ปรึกษา		
๗	ดร.วิมล วัฒน	ผอ.ค. ปก.	รฟ.	086-700-1538	

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร					
บริษัทที่ปรึกษา					
No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	ดร.ศิริพงษ์ ศิริไพโรจน์	ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร	บริษัทที่ปรึกษา		
2	ดร.พิรพล สิริธวัจวรรณ	ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร	บริษัทที่ปรึกษา		
3	นางสาววไลลักษณ์ อดิคมพงศ์	นักกฎหมาย	บริษัทที่ปรึกษา		
4	นายรัชชัช ชลสินธุ์สงครามชัย	ผู้อำนวยการ	บริษัทที่ปรึกษา		
5	นายณัฐพงศ์ เปรื่องชนะ	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		
6	นายพิษณุ คงยังอิน	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		
7	นายประกาศ ชัยแสง	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร					
บริษัทที่ปรึกษา					
No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
8	นางสาวชนัญญา แก่นแก้ว	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		
9	นายชวรัตน์ ชูเดชะ	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	091799 5575	
10	นายคมน์ พิธิชญากุล	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	๐๙ ๙๖๖๙๙๙๙	
11	นายอิสรา จันทรมณี	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	๐๙16๔18736	
12	นางสาวสายอาภาทิพย์ โสภาก	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	0๙๔-๕๐๖๖๙๙๔	
13	นายปริญญ์ จันท	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		
	รองศาสตราจารย์ ดร. ชวรัตน์	ฯ	ฯ	๐๘๐๐๕๙๑๐๖๕	

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

เพิ่มเติม

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	อภิวรรณ ชาติกิจพิศ	MD	EI	0867779255	
2	มัทิกา วัฒนศิริ	พร.ช่างทั่วไป	บริษัท	062-5919911	มัทิกา

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันอังคารที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

เพิ่มเติม

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
	นายธราด วัฒนศิริ	Traffic Eng.	EE-Consulting Co., Ltd.	095-266-2510	
	นายอภิสิทธิ์ จิ๋วโกล	Engineer	EI	083-756-2024	
	นายสมชาย วัฒนศิริ	Engineer	EI	099-246-1622	สมชาย วัฒนศิริ
	นาย สรวิทย์ คุณเชื้อ	วิศวกร	EI	085-999-0404	สรวิทย์

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย

ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.

ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กรรมการขนส่งทางราง

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง	กรมการขนส่งทางราง		
กยร.					
2	นายเรืองเดช มั่งคั่งเดชสกุล	ผอ.	กรมการขนส่งทางราง		
3	ว่าที่ ร.อ. นิรุฒร์ บัวผุด	นวค.ชป. ทยพ.	กรมการขนส่งทางราง	๐๙๓๖๖๐๙๙๙	
4	นายภูษิต ชัยฤทธิ์หงษ์	นวค.ชก.ปท.ทยง.	กรมการขนส่งทางราง		
5	นายทศพร ร้อยแวน	นวค.ชก. ปท.ทยด.	กรมการขนส่งทางราง		

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย

ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.

ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กรรมการขนส่งทางราง

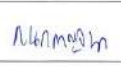
No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
6	นายพนม คุณธิดิหงส์	นวค.ชก. ปท.ทยว.	กรมการขนส่งทางราง		
7	นายภูวิศ รัชชาแก้ว	นว.คอมฯ ชก. ปท.ทยส.	กรมการขนส่งทางราง		
8	นางสาวกมลรัฐชฎ์ นามืองรักษ์	นว.ชส. ปท.ทยว.			
9	นางสาวพนิดา จ้างค์	นว.ชส.ชก.	กรมการขนส่งทางราง		
10	นายอรุณนที กาญจนภักย์	นว.ชส.ปท.	กรมการขนส่งทางราง		
11	นางสาวเบญจวรรณ คุณวีโรจน์อักษรณ์	นว.ชส.ปท.	กรมการขนส่งทางราง		

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

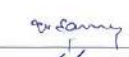
ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กรรมการขนส่งทางราง

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
18	นางสาวกนกกาญจน์ คำบัว	นวก.ปภ.	กรรมการขนส่งทางราง	0909919436	
19	นายกิตติพงษ์ ไชนิยะ	นวก.ปภ.	กรรมการขนส่งทางราง	067001532	
20	นายภาคัน วัฒนรงค์	นวก.ส.ปภ.	กรรมการขนส่งทางราง	097-97224 47	
กมป.					
21	นายเชยการ จันทร์วงศ์	วท.โยธา ชพ. รทท.มอ.	กรรมการขนส่งทางราง		
22	นายจักรกฤษณ์ คล้ายปักข์	วท. เครื่องกล ชก. ปท. มทร.	กรรมการขนส่งทางราง		
23	นายพลการ กลัดเจริญ	วท. ไฟฟ้า ปภ.	กรรมการขนส่งทางราง		

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

วิทยากร

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	รศ.ดร. พงษ์ศักดิ์ สุริยวงกุล	ผู้จัดการโครงการ	ที่ปรึกษา	0817394397	
2	ผศ.ร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ มีโย	ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร	ที่ปรึกษา	081 1680086	
3	รศดร.เอกชัย ศิริกิจพานิชย์กุล	ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร	ที่ปรึกษา		
4	ผศ.ดร.สุภาพร แก้วก่อ	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ที่ปรึกษา		
5	ผศ.ดร.เกียรติพร อำไท	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ที่ปรึกษา		
6	นางสาววชิรลักษณ์ อติยศพงศ์	นักกฎหมาย	ที่ปรึกษา		
7	นายราชัย สอนินธุ์สรณชัย	ผู้ดำเนินรายการ	ที่ปรึกษา		

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

บริษัทที่ปรึกษา

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	ผศ.ดร.ธีรพงษ์ ศรีโพธิ์	ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร	บริษัทที่ปรึกษา		
2	ดร.พิรพล สิริวิจารย์	ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร	บริษัทที่ปรึกษา	082-290-3920	
3	นางสาววลัยลักษณ์ อติพงศ์	นักกฎหมาย	บริษัทที่ปรึกษา		
4	นายราเชย์ ชลสินธุ์สงครามชัย	ผู้ดำเนินรายการ	บริษัทที่ปรึกษา		
5	นายเชษฐพงศ์ เจริญชนะ	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		
6	นายพิษณุ คงยั่งยืน	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		
7	นายประกาศ ชื่นแสง	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

บริษัทที่ปรึกษา

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
8	นางสาวชนัญญา แก่นแก้ว	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	095-882802	
9	นายฉวีวัฒน์ ชูณะ	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	0917 79 558	
10	นายคมน์ พิธีชญากุล	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	086 6806400	
11	นายอิสรา จันทรมณี	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	021 6218736	
12	นางสาวสายธารทิพย์ โสภากา	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	084-4027924	
13	นายปริญญ์ จีนโ	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		
14	นางสาวชนกชญา บุญชนะ	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	0800591075	

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและกรรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและกรรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

บริษัทที่ปรึกษา

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
	เชิด ฤทธิชัย	วิศวกร	บริษัทที่ปรึกษา		เชิด
	พรน วัฒนศิริ	วิศวกร	บริษัทที่ปรึกษา		พรน

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและกรรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

เพิ่มเติม

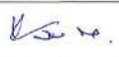
No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1.	นายวิชาญ ฤทธิชัย	Traffic Eng.	B.I. Consultant Co. Ltd.	093-262-2510	วิชาญ
2	นายพาสัน จิรพันธ์	Traffic Engineer	EI	083-756-2221	พาสัน
	นายพาสัน จิรพันธ์	วิศวกร	EI	099-246-1622	พาสัน
	นายพาสัน จิรพันธ์	วิศวกร	EI	085-299-0904	พาสัน

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นายสุรชัย ชันจอก	นายช่างโยธาอาวุโส	สำนักงานเขตสาทร	0891461441	
2	นายวเรศ ขาวสูง	สถาปนิกชำนาญการ	สำนักงานเขตบางแค	0817200819	
3	นายศศิธร ด้แจ่ม	วิศวกรโยธา	สำนักงานเขตบางแค	0819342416	
4	นายนิชฌาน อนันต์รัตน์	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	สำนักงานเขตบางรัก	0815363395	
5	นางสาวสิริมาศ สุดดี	นักพัฒนาสังคมปฏิบัติการ	สำนักงานเขตราชวัตรวชิร	0-868553931	อริสรา
6	นายบุญเลิศ มั่งมี	พนักงานเทคนิคอาวุโส	ฝ่ายเทคนิค สำนักงานเขตบางนา	081-913-1761	ศุภ
7	นายคมสัน ศรีศูนย์	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	สำนักงานเขตสะพานสูง	818372928	

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
8	นายวิระพงษ์ จวงญ์โพธิ์	สถาปนิกปฏิบัติการ	ฝ่ายโยธา สำนักงานเขตบางคอแหลม	0-824829999	
9	นางสาวนราทิพย์ ผินประดับ	ผู้อำนวยการเขตเบึงกุ่ม	สำนักงานเขตเบึงกุ่ม	0817025401	zoom
10	นางสาววลักษณ์ ป้องปาน	สถาปนิกปฏิบัติการ	สำนักงานเขตคลองเตย	0-909144866	zoom
11	นายจิรายุทธ สันทนาคณิต	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	ฝ่ายโยธา สำนักงานเขตวัฒนา	0897771170	zoom
12	นายหัตถ์ สัตว์โนติ	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	สำนักงานเขตทุ่งครุ	0863793202	zoom
13	นายทรงกร โตพัฒน์กุล	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	สำนักงานเขตพระนคร	0630258825	zoom
14	นายปีเตอร์ กาญจนะ	นายช่างโยธาชำนาญงาน	สำนักงานเขตบางเขน	0639519893	zoom

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
29	นางสาวกานต์วิณี ชื่นดี	นักวิชาการคลังปฏิบัติการ	สำนักงานคลังจังหวัดนครปฐม	0-894796246	zoom
30	นายพิสิทธิ์ เอี่ยมสุภากิจ	นวค.ป.ก.	สนช.	022151515 ต่อ 4025	zoom
31	นายเผ่าพงศ์ เจริญสุข	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมการขนส่งทางราง	0-859705974	zoom
	นายสมณันต์ สันตาสกุล	นายช่างโยธาชำนาญงาน	รพช.เขตปทุมธานี กทม.	081-4696327	
	นาย ฐาณ สุริยกิจ	นายช่างโยธาชำนาญงาน	รพช. จุฬาลงกรณ์ กทม.	065 2232217	

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

สถาบันการศึกษา

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นางพัสดรมาณีย์ ทิพย์โสธร	รองศาสตราจารย์ ดร.	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง	0870744488	
2	ผศ.ดร.เนกัชชัยธร วัชรนิกรสิริกุล	ผู้ช่วยอธิการบดี	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร	0992526858	
3	นางสาวกัญญ์ วัฒนากิน	หัวหน้างานพัฒนากายภาพ ระบบ สาธารณสุขมูลฐานและสิ่งแวดล้อม	กองบริหารศูนย์รังสิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	0-863015567	Zoom
4	นายสราวุธชัย จันทร์รุ่งเรือง	หัวหน้าหน่วยบริหารจัดการน้ำและ รางวัด	กองบริหารศูนย์รังสิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	0-863015567	Zoom
5	นางสาวพัชราภรณ์ ยอดสุรางค์	ผู้ช่วยวิจัย	มหาวิทยาลัยมหิดล	0882193225	Zoom
6	นางสาวพัทธนันท์ เพชรเชิดชู	รองอธิการบดี	มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ	098 4452464	Zoom
7	นายบุญชัย แสงเพชรธรรม	รองศาสตราจารย์	คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย	0815667445	Zoom

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒
 วันพุธที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๕ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

องค์กรเอกชน

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นายฤทธิชัย สว่างกุล	ผู้จัดการฝ่ายวางแผนบริการและ สารสนเทศเพื่อการบริหาร	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	0914059989	
2	นายศรีณรงค์ สุวรรณชัย	ผู้จัดการส่วนสารสนเทศเพื่อการ บริหาร	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	0891254614	
3	นายศรีณรงค์ สุวรรณชัย	ผู้จัดการส่วนสารสนเทศเพื่อการ บริหาร	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	0891254614	
4	นายปราโมทย์ อิมพิละ	รักษาการผู้อำนวยการ ฝ่ายควบคุม การเดินรถ	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	0811568899	
5	นายกันต์ สุวรรณเลิศ	ผู้จัดการแผนกวางแผนจัดการจราจร เดินรถ	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	025117000	
6	นายวิฑูรย์ เลิศฤทธิสีหิพร	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ กลุ่มระบบ ขนส่งมวลชน	บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด	0831993515	
7	นายเกียรติ ภิรมานะวัฒน์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	ทอท.	851449114	

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒
 วันพุธที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๕ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๗.๐๐ น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

องค์กรเอกชน

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
22	นางสาววาสนา คำภีระ	ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของ ประชาชน	ทีปวิทยา	0-844396946	zoom
	นายสมพงษ์ สัจจวงษ์	วิศวกร	กรมการจราจร กรุงเทพมหานคร	0891478816	

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและกรรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและกรรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

สมาคม

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นายพิเชษฐ์ เจียมบุรุษศรี	นายกสมาคมกิจการรถโดยสาร ประจำทางไทย	สมาคมกิจการรถโดยสารประจำทางไทย	0818052314	
2	นายอรรชัช ภู่อารีย์	ที่ปรึกษาสมาคม	สมาคมกิจการรถโดยสารประจำทางไทย	0818171965	
3	นางประภาวดีนัย ชัยพรประเสริฐ	สมาชิกสมาคม	สมาคมกิจการรถโดยสารประจำทางไทย	0891284276	
4	นายอนาคต ชัยพรประเสริฐ	สมาชิกสมาคม	สมาคมกิจการรถโดยสารประจำทางไทย	0855505777	
5	นายสรารุณ สราญวาศ	ประธานสหภาพรถไฟ	สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย	0-894390048	zoom
6	นายอัมพร เทนเหลา	เทรนนิ่ง	สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย	0-628750877	zoom
7	นายอนิต เจริญไชย	กรรมการฝ่ายวิชาการ	สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย	0-884810336	zoom

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและกรรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กลุ่มด้านค้าปลีก/พาณิชย์/บริการ

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นายวิจิตร แซ่ส้ม	Manager	TopTree	837545793	
2	นางสาวรุจิระ นันท์นิมิต	ผู้อำนวยการอาวุโส	บมจ.เซ็นทรัลพัฒนา	0-266755555	
3	นางสาวกัญญา เบตกุล	ผู้จัดการ	บมจ.เซ็นทรัลพัฒนา	0-946956442	
4	นายจุมพล คำวิภาณชัย	Land Division Manager	บริษัท โรบินสัน จำกัด (มหาชน)	897899698	
5	นางสาววิภาดา อัครปารณวัฒน์	Project Coordinator	JICA M-MAP2 PROJECT TEAM	865888287	
6	นายจีฮาน ชูดวง	Research Assistant	JICA M-MAP2 PROJECT TEAM	968288866	
7	นางสาวอังคณา สิลาลาสชัย	Marketing & Sales	Siam City Cement	0935494451	zoom

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและารรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กลุ่มด้านค้าปลีก/พาณิชย์/บริการ

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
8	นางสาวจาวรรณ เหมื่อนทองเงิน	Industrial Sales & Intelligence Project Manager	Siam City Cement	0-819211200	zoom
9	นางสาวจันทิรา อิศรางกูร ณ อยุธยา	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายสายการตลาด และภาษีที่ดิน	บจ. บุณรอดบริวเวอรี่	0649361471	zoom
10	นายภัทรหทัย พานิชวงค์	Head of corporate excise tax and land and building tax	บจ. บุณรอดบริวเวอรี่	0816135783	zoom
11	นางสาวลลิตา นุภาพุฒิ	Chief (Specialist)	Marketing Development	21374154	zoom
12	นายบรรณยุทธ โสภานันต์	หัวหน้ากลุ่มงาน	ฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บมจ.การบิน ไทย	818104501	zoom
13	นางสาวพัฒนัสสรณ์ โคกระบี่ นทร์	Assistant Manager	Strategic Management	0-859020802	zoom
14	นายเจนณรงค์ ผาสุข	Land Acquisition	บริษัท โรบินสัน จำกัด (มหาชน)	0-804294651	zoom 

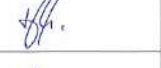
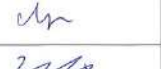
ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กลุ่มด้านค้าปลีก/พาณิชย์/บริการ

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
15	ชุดิมา ดวงพาณิชย์	เจ้าหน้าที่	เจโทร กรุงเทพฯ	0-22536441	zoom
	คุณกร อธิมาวิธ	Land Acquisition	บมจ. เวิลด์เซ็น	089 7899698	

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและกรรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร					
เพิ่มเติม					
1	นายธวัชชัย ชูโสภา	ผู้ประสานงาน	โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง บางซื่อ-รังสิต	091 779 5575	
2	นายณัฐกร คันทิม	ท.	ท.	0642526564	
3	นายปฐวิทย์ ปิณฑ	วิศวกร	ค.ร. บางซื่อ-รังสิต	091 812 5862	
4	นางสาว ชัยนาถ	นักพัฒนา	บริษัท เสด็จ	081 443 7445	
5	อัครวิทย์ วัชรวิทย์	นักพัฒนา	U.E.I	091 144 7445	
	นางสาว รัชฎา	นศ.	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	090 899 7760	
	นายวิรัช คณ	นศ.	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	082-955 9044	

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 วันพุธที่ 2 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร					
เพิ่มเติม					
	นางสาวปัทมา กัมภ	นักศึกษ	มหาวิทยาลัยนวัตกรรมไทย	062-841-7112	ปัทมา กัม
	นาย สมศักดิ์ วัฒน	นักศึกษ	ว.ศรีอยุธยา		สมศักดิ์

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและารรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กรรมการขนส่งทางราง

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง	กรมการขนส่งทางราง		
กยร.					
2	นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล	ผยร.	กรมการขนส่งทางราง		
3	วาทิ ว.อ. เน็กรูพร บัวผุด	นวค.ชท. พยพ.	กรมการขนส่งทางราง	0๙๙๓๖๖๖๖๖๖๖๖	วาทิ ว.อ. เน็กรูพร บัวผุด
4	นายภูษิต ชัยฤทธิพงษ์	นวค.ชก.ปท.พอง.	กรมการขนส่งทางราง		
5	นายทศพร ร้อยวัน	นวค.ชก. ปท.พยด.	กรมการขนส่งทางราง		

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กรรมการขนส่งทางราง

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
6	นายพณฯ ศุภฤติพงษ์	นวค.ชก. ปท.พยร.	กรมการขนส่งทางราง		
7	นายภูวิช รัชชาแก้ว	นว.คอมฯ ชก. ปท.พยส.	กรมการขนส่งทางราง		
8	นางสาวกมลรัชฎี นามะรังษิ์	นว.ชส. ปท.พยว.	กรมการขนส่งทางราง		กมลรัชฎี
9	นางสาวพนิดา จ้างด	นว.ชส.ชก.	กรมการขนส่งทางราง		พนิดา
10	นายอรุณนที กาญจนภาคย์	นว.ชส.ปภ.	กรมการขนส่งทางราง		
11	นางสาวเบญจวรรณ คุณวีโรจน์ลักษณ์	นว.ชส.ปภ.	กรมการขนส่งทางราง		เบญจวรรณ

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและกรรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและกรรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กรรมการขนส่งทางราง

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
18	นางสาวกนกกาญจนา คำข้า	นวค.ปภ.	กรมการขนส่งทางราง		
19	นายกิตติพิชญ์ โอนิกะ	นวค.ปภ.	กรมการขนส่งทางราง		
20	นายภาดิน วัฒนวงศ์	นร.ชส.ปภ.	กรมการขนส่งทางราง	097-7722497	ภทศ. วัฒนวงศ์
กมลป.					
21	นายทยากร จันทรางศุ	วท.โยธา ชท. วท.ผบ.ป.	กรมการขนส่งทางราง		
22	นายจักรกฤษณ์ คล้ายปิกษ์	วท. เครื่องกล ชท. ปท.พมร.	กรมการขนส่งทางราง		
23	นายพลากร กลัทธิเจริญ	วท. ไฟฟ้า ปภ.	กรมการขนส่งทางราง		

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและกรรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

วิทยากร

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	รศ.ดร. พงษ์ศักดิ์ สุริยนากุล	ผู้จัดการโครงการ	ที่ปรึกษา	0817394397	พ.ศ.ดร. พงษ์ศักดิ์
2	ศดร.อ.ดร.สุทธิพงษ์ วัลโย	ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่ง และจราจร	ที่ปรึกษา	091 168 0086	ศดร.อ.ดร.สุทธิพงษ์
3	รศดร.เอกชัย ศิริกิจพานิชกุล	ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่ง และจราจร	ที่ปรึกษา		
4	ศดร.สุภาพร แก้วก่อ	ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง	ที่ปรึกษา		
5	ศดร.เกียรติพร อ่ำไพ	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ที่ปรึกษา		
6	นางสาววลัยลักษณ์ อติยศพงศ์	นักกฎหมาย	ที่ปรึกษา		
7	นายราชัย ชลสินธุ์สงวนชัย	ผู้ดำเนินการ	ที่ปรึกษา		นายราชัย

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

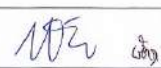
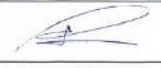
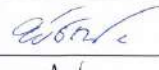
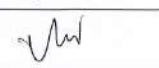
ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

วิทยากร

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
	น.ส. วณิดา เป้นแปน	วิศวกร	PSK	0915797963	
	นพ. อโณมลภรณ์ ธีระวณิช	แพทย์	PSK	0916674533	
	นางรัชฎา บุณย์	กิตติ	PSK	0629599615	

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

บริษัทที่ปรึกษา

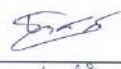
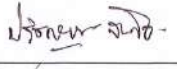
No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	ผศ.ดร.ธีรพงษ์ ศิริไพโรจน์	ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร	บริษัทที่ปรึกษา		
2	ดร.จิรพล สิทธิวิจารณ์	ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร	บริษัทที่ปรึกษา		
3	นางสาววลัยลักษณ์ อติศพงษ์	นักกฎหมาย	บริษัทที่ปรึกษา		
4	นายราชนันท์ ชลสินธุ์สงครามชัย	ผู้อำนวยการ	บริษัทที่ปรึกษา		
5	นายณัฐพงศ์ เบื้องหน้า	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		
6	นายพิชิต คุ้มยืน	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		
7	นายประภาส ชัยแสง	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและกรรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและกรรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

บริษัทที่ปรึกษา

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
8	นางสาวชนัญญา แก่นแก้ว	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		
9	นายชลวิวัฒน์ ชูเดชะ	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		091 779 5525
10	นายคมน์ พิสิษฐฎากุล	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	คมน์ พิสิษฐฎากุล	
11	นายอัสรา จันทร์มณี	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	02 621 8756	
12	นางสาวสายธารทิพย์ โสภา	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	096-402 7924	
13	นายปรัชญา จันท	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		
14	นางสาวมณฑุช บุญชนะ	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา	0805 91075	

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและกรรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

เพิ่มเติม

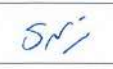
No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
	นายธีรภัทร จันทิมา	Traffic Eng.	SI Consultancy Co. Ltd	099-262-2310	
2.	นางสาวกมลทิพย์ จิรศักดิ์	Traffic Engineer	EI	083-756-2221	
	นางสาวกมลทิพย์ จิรศักดิ์	วิศวกร	EI	099-246-1622	
	นาย สมศักดิ์ อภิสิทธิ์	วิศวกร	EI	085-222-0404	

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

หน่วยงานราชการ

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นายสิทธิพร สมคิดสรพ	ผู้อำนวยการสำนักงานระบบขนส่ง	สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	0845202344	
2	นายธรรารักษ์ ภูมิกานกร	วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักงานระบบขนส่ง	สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	0863088830	
3	นายวิฑูรย์ ภูมิกานกร	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักงานระบบขนส่ง	สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	0865200770	
4	นายคมสัน ตวีคุณ	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	สำนักงานเขตสะพานสูง	0-818372928	
5	นายพงศ์ศักดิ์ ขุนนะ	นายช่างโยธาอาวุโส	ฝ่ายโยธา สำนักงานเขตวังทองหลาง	25140511	
6	นางอมรพร พึ่งเกษม	ผู้ช่วยสารวัตร	การรถไฟแห่งประเทศไทย	0639122901	zoom
7	นายวรยศ บุญสะอาด	นักพัฒนาการท่องเที่ยว	กรมท่าอากาศยาน	0924535298	zoom

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

องค์กรเอกชน

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นายณรัช จันดากุล	เจ้าหน้าที่บริการท่าอากาศยาน ฝ่ายบริหารขนส่ง ท่าอากาศยาน	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน)	021329536	
2	นายอนุรัตน์ มโนวีรสาร	Head of planing & performance	AREA1	0925155522	
3	นายธีรพงศ์ เทวอนเพ็ชร	Senior manager	AREA1	0842062620	
4	คุณสรวิญ ไม้ตราวัฒนา	Operation planning & protection engineere	AREA1	089933707	
5	คุณฉัตรพรณ สมิตวิจิตรกุล	Operation planing & protection engineere	AERA1	0917750560	
6	นางสาว อมฤตา บุณศิริ	Senior programme engineer	AREA1	098899896	
7	นาย พรทวีทย์ ฉัตรศิริสุข	Corporate social responsibility & government manager	AREA1	0988328455	

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

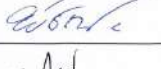
ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

วิทยากร

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
	น.ส. วณิดา เป้นปาน	วิศวกร	PSK	0915797963	
	นพ. อโณมลภรณ์ สีธรรม์	วิศวกร	PSK	0916674533	
	นางรัชฎา บุณย์	วิศวกร	PSK	0629599615	

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

บริษัทที่ปรึกษา

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	ผศ.ดร.ธีรพงษ์ ศิริไพโรจน์	ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร	บริษัทที่ปรึกษา		
2	ดร.จิรพล สีทธิวิจารณ์	ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร	บริษัทที่ปรึกษา		
3	นางสาววลัยลักษณ์ อติศพงษ์	นักกฎหมาย	บริษัทที่ปรึกษา		
4	นายราชนันท์ ชลสินธุ์สงครามชัย	ผู้ดำเนินการ	บริษัทที่ปรึกษา		
5	นายณัฐพงศ์ เบื้องหน้า	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		
6	นายพิชิต คุ้มยืน	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		
7	นายประภาส ชัยแสง	ที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษา		

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กลุ่มเดินร่วมบริการ

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นายศิริวัฒน์ หอจิตศิริยานนท์	กรรมการผู้จัดการใหญ่	บริษัท แกรนด์ซิตี้บัส จำกัด	0863886691	
2	นางสาว ศิราภรณ์ เมธิสริยพงษ์	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท ไทยบัสขนส่ง จำกัด	0816259290	
3	นายศิริภพ เมธิสริยพงษ์	ผู้ติดตาม	บริษัท ไทยบัสขนส่ง จำกัด	0863937054	
4	นายไพศาล ชีตตรประเสริฐ	กรรมการผู้จัดการใหญ่	บริษัท ไพศาลสามัคคีขนส่ง จำกัด	0819477825	
5	นายอรรถพล ชีตตรประเสริฐ	ผู้จัดการ	บริษัท ไพศาลสามัคคีขนส่ง จำกัด	0841662264	
6	นางสาวดวงฤทัย ชีตตรประเสริฐ	ผู้ช่วยผู้จัดการ	บริษัท ไพศาลสามัคคีขนส่ง จำกัด	0830848397	
7	นายชอลี อนุรักษวงศ์	Marketing	บริษัท สหมีชัยขนส่ง จำกัด	0820608799	

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กลุ่มเดินร่วมบริการ

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
8	นายเอกธนา ประเสริฐ	กรรมการ	บริษัท สหิทธิชัย จำกัด	0995639691	
9	นายพิสากริชญ์ โพธิ์ชัย	กรรมการ	บริษัท สหิทธิชัย จำกัด	0628265695	
10	นางสาวสินดา ไสยกุล	เลขานุการ	บริษัท สหิทธิชัย จำกัด	0988946155	
11	นายบรรเจิด ตั้งตอกิจ	กรรมการผู้จัดการใหญ่	บริษัท สุพรรณยานยนต์ จำกัด	0968980034	
12	นายอนุชิต จุฑาทิพย์ญา	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท บางกอก 118 จำกัด	0820102345	
13	นางอรพรรณ จตุรงค์ปัญญา	ผู้จัดการ	บริษัท บางกอก 118 จำกัด	0820102345	
14	นาย สุวิญญู สงวนตุงการ	ผู้จัดการ	รถร่วมบริการ	0-916693023	

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

หน่วยงานราชการ

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นายสิทธิพร สมคิดสรพ	ผู้อำนวยการสำนักงานระบบขนส่ง	สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	0845202344	
2	นายธรรารักษ์ ภูมิกานกร	วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักงาน ระบบขนส่ง	สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	0863088830	
3	นายวิฑูรย์ ภูมิกานกร	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักงาน ระบบขนส่ง	สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	0865200770	
4	นายคมสัน ตวีคุณ	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	สำนักงานเขตสะพานสูง	0-818372928	
5	นายพงศ์ศักดิ์ ขุนนะ	นายช่างโยธาอาวุโส	ฝ่ายโยธา สำนักงานเขตวังทองหลาง	25140511	
6	นางอมรพล พึ่งเกษม	ผู้ช่วยสารวัตร	การรถไฟแห่งประเทศไทย	0639122901	zoom
7	นายวรยศ บุญสะอาด	นักพัฒนาการท่องเที่ยว	กรมท่าอากาศยาน	0924535298	zoom

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

องค์กรเอกชน

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นายณรัช จินดากุล	เจ้าหน้าที่บริการท่าอากาศยาน ฝ่าย บริหารการขนส่ง ท่าอากาศยาน	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน)	021329536	
2	นายอนุรัตน์ ไม้จิวศิริ	Head of planing & performance	AREA1	0925155522	
3	นายวิฑูรย์ เทวอนเพ็ชร	Senior manager	AREA1	0842062620	
4	คุณสรวิญ ไม้ตราวัฒนา	Operation planning & protection engineere	AREA1	089933707	
5	คุณฉัตรพรณ สมิตวิญญู	Operation planing & protection engineere	AERA1	0917750560	
6	นางสาว อมฤตา บุณศิริ	Senior programme engineer	AREA1	098899896	
7	นาย พรทวีทย์ ฉัตรศิริสุข	Corporate social responsibility & government manager	AREA1	0988328455	

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

องค์กรเอกชน

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	วิฑูรย์ ธีรพันธุ์	ผู้จัดการฝ่ายบริหาร	บ.สหพัฒนฯ จำกัด	0831993515	
2	สุวิทย์ วิเศษวิเศษ	ช่างเทคนิค	ศูนย์วิจัย	0926302151	
3	จิรวิทย์ อารมณ์เจริญ	ผอ.แผนกกฎหมาย	บจก. ศรีเพาเวอร์ อินเทอร์เน็ต	0854059557	

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

องค์กรเอกชน

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
	ณัฏฐ์ ตรี	บริษัท	บจก. บี	0800792498	

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กลุ่มเดินร่วมบริการ

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นายศิริวัฒน์ หอจิตศิริยานนท์	กรรมการผู้จัดการใหญ่	บริษัท แกรนด์ซิตี้บัส จำกัด	0863886691	
2	นางสาว ศิราภรณ์ เมธิสริยพงษ์	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท ไทยบัสขนส่ง จำกัด	0816259290	
3	นายศิริภพ เมธิสริยพงษ์	ผู้ติดตาม	บริษัท ไทยบัสขนส่ง จำกัด	0863937054	
4	นายไพศาล ชีตตรงประเสริฐ	กรรมการผู้จัดการใหญ่	บริษัท ไพศาลสามัคคีขนส่ง จำกัด	0819477825	
5	นายอรรถพล ชีตตรงประเสริฐ	ผู้จัดการ	บริษัท ไพศาลสามัคคีขนส่ง จำกัด	0841662264	
6	นางสาวดวงฤทัย ชีตตรงประเสริฐ	ผู้ช่วยผู้จัดการ	บริษัท ไพศาลสามัคคีขนส่ง จำกัด	0830848397	
7	นายชอลี อนุรักษวงศ์	Marketing	บริษัท สหมีชัยขนส่ง จำกัด	0820608799	

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กลุ่มเดินร่วมบริการ

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
8	นายเอกสกล ประเสริฐ	กรรมการ	บริษัท สหิทธิชัย จำกัด	0995639691	
9	นายพิสาลกริชฐ์ โพธิ์ชัย	กรรมการ	บริษัท สหิทธิชัย จำกัด	0628265695	
10	นางสาวสินดา ไสยกุล	เลขานุการ	บริษัท สหิทธิชัย จำกัด	0988946155	
11	นายบรรเจิด ตั้งตอกิจ	กรรมการผู้จัดการใหญ่	บริษัท สุพรรณยานยนต์ จำกัด	0968980034	
12	นายอนุชิต จุฑาทิพย์ญา	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท บางกอก 118 จำกัด	0820102345	
13	นางอรพรรณ จตุรงค์ปัญญา	ผู้จัดการ	บริษัท บางกอก 118 จำกัด	0820102345	
14	นาย สุวิญญู สงวนตุงการ	ผู้จัดการ	รถร่วมบริการ	0-916693023	

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและารรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและารรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กลุ่มเดินร่วมบริการ

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
15	นางสาวณัฏฐา ชังสกุล	ผู้จัดการ	บริษัท พรดำรงขนส่ง จำกัด	0994629265	zoom
16	คุณเพียรวิทย์ อ่องนางน้อย	กรรมการ	บริษัท อ่องนางน้อยยานยนต์ จำกัด	0865122621	zoom
17	นายสมชาย บุขศิริ	ผู้ช่วยผู้จัดการสาย	บริษัท บางกอก 118 จำกัด	0814441531	zoom
	นางสาวณัฏฐา ชังสกุล		บริษัท ชัยสิทธิ์ จำกัด	087-803-663	W.R.

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและารรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
 โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
 ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
 วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กลุ่มด้านอสังหาริมทรัพย์

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
1	นางพสุธา สร้อยทอง	ผู้อำนวยการฝ่ายจัดหาที่ดินและพัฒนาโครงการ	บริษัท สุภาลัย จำกัด (มหาชน)	0626015081	
2	นายเชิวัจน์ อุดมศรี	ผู้จัดการฝ่ายอาวุโส	บจก.สยามพิวรรธน์	0-801689955	
3	นายกันติกร มหาโชติกุล	สถาปนิกวิเศษระหวังโครงการ	บริษัท อารีญา พรอพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน)	0952498519	zoom
4	นายอภพล คำทอง	สถาปนิก	บริษัท อารีญา พรอพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน)	0829159362	zoom

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๑ ใบลงทะเบียน (ต่อ)

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

กลุ่มเดินร่วมบริการ

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
	พิลังกา หน่อทอง	ผู้อำนวยการฝ่าย	บริษัท ทีพีโอ โพลีโกล (มหาชน)	084-7520660	พิลังกา .
	นพพล สว่างชัยพรชัย	ผู้จัดการศูนย์วิจัย	บริษัท ทีพีโอ โพลีโกล (มหาชน)	085-4892395	นพพล .
	จิรวรรณ เสียวนนท	ผู้ช่วยผู้จัดการ	บริษัท ทีพีโอ โพลีโกล (มหาชน)	083-4363819	จิรวรรณ .

ใบลงทะเบียนการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

เพิ่มเติม

No. ลำดับที่	Name ชื่อ-สกุล	Position ตำแหน่ง	Organization หน่วยงาน	Tel. เบอร์โทร	Signature ลายเซ็น
	ชวรัตน์ ฐิตะ	ผู้จัดการ	บริษัท ทีพีโอ โพลีโกล	091 779 5575	ชวรัตน์ .
	ดิเรก ฐิตะ	ผู้จัดการ	บริษัท ทีพีโอ โพลีโกล	091 154 7457	ดิเรก .
	ดิเรก ฐิตะ	ผู้จัดการ	บริษัท ทีพีโอ โพลีโกล	080211 2589	ดิเรก .
	ดิเรก ฐิตะ	ผู้จัดการ	บริษัท ทีพีโอ โพลีโกล	068 245 4765	ดิเรก .
	ดิเรก ฐิตะ	ผู้จัดการ	บริษัท ทีพีโอ โพลีโกล	065-1949964	ดิเรก .
	ดิเรก ฐิตะ	ผู้จัดการ	บริษัท ทีพีโอ โพลีโกล	082 194 5145	ดิเรก .

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๒ รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ ผ่านระบบออนไลน์
สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมผ่านระบบออนไลน์ (ZOOM Cloud Meetings) รวมทั้งสิ้น ๓๒๕ คน รายชื่อดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ (USER)
ผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕)	
๑	Pichana Kongyungyeon
๒	ศิริรินทร์ ชัยสินอัครยศ การท่าเรือฯ (ศิริรินทร์ ฝส.)
๓	สำนักงานเขตสะพานสูง_นายสุชัย อมรตารรัตน์
๔	กุลกันยา ชูแก้ว สนข. (OTP@Kunlakanya.cho)
๕	อรสา ขาวเหมือนเดือน สขจ.สมุทรสาคร (อรสา ขาวเหมือนเดือน สขจ.สค.)
๖	ชัชวาลย์ สีมะโลฤทธิ์ (ทีปรีक्षा)
๗	กรมท่าอากาศยาน ภูเก็ต
๘	สิทธิพร สำนักงานระบบขนส่ง สำนักงานการจราจรและขนส่ง
๙	SCCC_Jaraskwan Petchpaibool (Jaraskwan Petchpaibool)
๑๐	OTP-Roengsak Tongsom
๑๑	OTP t.kraisawat
๑๒	๘๒๒๖๙๒
๑๓	CPN- Kotchakon (iPad)
๑๔	SCCC - Siri Amraram
๑๕	ลักขณา สินธุมาศ (กรมเจ้าท่า) (Nana)
๑๖	Pattarawadee Pornthai
๑๗	EGAT Yuwadee (Yuwadee)
๑๘	nesdc_Pattarawadee Pornthai
๑๙	นางสุนิสา อนันตกุล สำนักงานขนส่งจังหวัดสมุทรปราการ
๒๐	Homare KOMATA
๒๑	Maneerat Dailynews
๒๒	iPad Pro
๒๓	สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย
๒๔	รณรงค์ พงษ์สายใจ (ทย.)
๒๕	boonchai Sangpetngam
๒๖	คณิศา แสงไทร (สนข.)
๒๗	เกียรติชัย ชัยเรืองยศ ทย. (เกียรติชัย กรมท่าอากาศยาน)
๒๘	เอกพล อัครภาณิชย์กร สนข. (pon EkaponA)
๒๙	Jidapha
๓๐	สำนักงานพาณิชย์นครปฐม
๓๑	มาโนชญ์ ลาภมิ่ง รฟท.
๓๒	Ackchai S (Dr Ackchai S)

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๒ รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ ผ่านระบบออนไลน์ (ต่อ)

ลำดับ	รายชื่อ (USER)
ผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕)	
๓๓	กนกพร สุขพอดิ สุขจ.ปทุมธานี
๓๔	TW
๓๕	กรมการท่องเที่ยว - วรยศ บุญชะฉาย
๓๖	สิทธิพร (สำนักการจราจรและขนส่ง) กทม (สิทธิพร)
๓๗	กรมท่าอากาศยาน ภูมิธัญญา สนทอง (Arpatchaya S.)
๓๘	watcharasak intarasaut
๓๙	พัสดงค์ เอี่ยมสุภชาติ สนข. (๑๖ พาสงค์ เอี่ยมสุภชาติ)
๔๐	ทิพย์วิภา/re๐๐๕ (Thipwipa/re๐๐๕)
๔๑	สนง.ขนส่งจังหวัดนครปฐม
๔๒	iPhone
๔๓	Kan Kanveala
๔๔	ทศ
๔๕	Nok
๔๖	PK๑๙๖ ก้อง กทม
๔๗	Jariyaporn (ศปถ. Co-Host ๒)
๔๘	Ting Yana (AERA๑ Ting Yana)
๔๙	Supaporn K Leopairojna
๕๐	อุษา บัวจันงค์
๕๑	ฐาฑูดา-ชร
๕๒	Vasana Khompeera
๕๓	อุษา บัวจันงค์ - สำนักงานขนส่งจังหวัดนครปฐม
๕๔	Chaiwat Art
๕๕	Krit Liutanakul
๕๖	สนง.คลังฯ
๕๗	Sarawut Luksanato
๕๘	Ackchai S
๕๙	ที่ปรึกษา VASANA
๖๐	pawarisa rodphongsa
๖๑	INSEE ภาสิน โกลชัยศักดิ์
๖๒	ธัญศักดิ์ นกน้อย (ชร.) (ธัญศักดิ์ นกน้อย กรมการขนส่งทางราง)
๖๓	สุขจ. นครปฐม
๖๔	kom phisitchayakul
๖๕	สำนักงานเขตสวนหลวง (๑๒๓๔)
๖๖	นายฉัตรชัย อนันต์กุล ขนส่งจังหวัดนครปฐม
๖๗	ปรีชา ไสภารัตน์ (ทช.)

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๒ รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ ผ่านระบบออนไลน์ (ต่อ)

ลำดับ	รายชื่อ (USER)
๖๘	OTP เรืองศักดิ์
๖๙	Phitsuda
๗๐	Isaradatta Rasmidatta
๗๑	สำนักงานเขตดุสิต สรรเสริญ เรืองฤทธิ์ (Sunsern Rueangrit)
๗๒	Phaopong Chareansuk
๗๓	Phanthira Tha
๗๔	สนง.คลัง จ.นครปฐม-น.ส.กานต์รวี ช่างดี (สนง.คลัง จ.นครปฐม-น.ส.กานต์รวี ช่างดี)
๗๕	พันธุ์รวี ททท.กรุงเทพ
๗๖	Drt international cooperation
๗๗	สำนักงานเขตดุสิต สรรเสริญ เรืองฤทธิ์
๗๘	พัสดราภรณ์ ทิพย์โสธร (Nuerjan thipayasothorn)
๗๙	Patanask
๘๐	shinosuke
๘๑	ทกจ.นฐ
๘๒	นิภา กนอ.
๘๓	isara chanmani
๘๔	Valailak Atiyossapong
๘๕	BD AMR
๘๖	อภัสชญู สนทอง
๘๗	Dr Supaporn K Leopairojna
๘๘	Sirawit .B
๘๙	รกรอง พวงสายใจ (ทย.) (Rongroung (DOA))
๙๐	Warit Wongsuban
๙๑	Meeting Room ๓ The๙
๙๒	ทิพย์วิภา/สสภ.๕ (ทิพย์วิภา/re๐๐๕)
๙๓	Poonawit P. (AMR) (Poonawit P. (AMR Asia))
๙๔	Poonawit P. (AMR)
๙๕	อรสา ขาวเหมือนเดือน สขจ.สมุทรสาคร
๙๖	PNT CH.
๙๗	ชมพูนุท บุญชนะ (PSK)
๙๘	KAbcu
๙๙	ผศ.ดร. สุภาพร แก้วกอ เลี้ยวไฟโรจน์
๑๐๐	nok
๑๐๑	อภัสชญู สนทอง ทย. (กรมท่าอากาศยาน อภัสชญู สนทอง)
๑๐๒	CheRBaTe Sarocha
๑๐๓	Kai

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๒ รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ ผ่านระบบออนไลน์ (ต่อ)

ลำดับ	รายชื่อ (USER)
๑๐๔	Tulaphon Nitidecha
๑๐๕	Gibb
๑๐๖	jirawat
๑๐๗	เจ (Jay Wetwitoo)
๑๐๘	เกียรติชัย ชัยเรืองยศ ทย.
๑๐๙	pattarawadee
๑๑๐	Samoejai  The Paper Thailand
๑๑๑	ทิพย์วิภา/สสภ.๕
๑๑๒	Drt International Cooperation (Sorrawit Saisorn)
๑๑๓	K Umpai
๑๑๔	SCCC ภาสิน โกมลชัยศักดิ์
๑๑๕	AMR Asia - ปุณณวิช พิศเพ็ง
๑๑๖	คณ มหายศ ucdnews/thaimotnews
๑๑๗	ศุภณัฐ ขร. (ขร. ศุภณัฐ)
๑๑๘	BEM Suphawat Homueam (Suphawat Homueam)
๑๑๙	อิสรา จันทร์มณี (AEC Meeting๐๒)
๑๒๐	Thana
๑๒๑	praphat mankong
๑๒๒	บมจ.ปูนซีเมนต์นครหลวง - พัทธพล พิทักษ์ 
๑๒๓	BEM Praphat Mankong
๑๒๔	กุลกันยา ชูแก้ว สนข.
ผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๕)	
๑๒๕	Jariyaporn
๑๒๖	Siam City Cement Angkana L. (ALEELAWI)
๑๒๗	สนข.-ปัญญนุช ราชวังเมือง (สนข.-ปัญญนุช)
๑๒๘	๖๔๑๔๗๗๒๐๐๗ Natee Tachaivong
๑๒๙	สำนักงานเขตคลองเตย : ลวลักษณ์ ป้องปาน (Lavalak PakbuNk)
๑๓๐	สำนักงานเขตดุสิต : สรรเสริญ เรืองฤทธิ์ (Sunsern Rueangrit)
๑๓๑	BEM-อมรรัตน์
๑๓๒	BEM - Yok Chanlongsawetkul
๑๓๓	BEM Sukij (Sukij)
๑๓๔	WK
๑๓๕	Chanush wannasathit
๑๓๖	สำนักงานเขตบางกะปิ นายตну ศุภรักษ์เกียรติ
๑๓๗	สำนักงานเขตบึงกุ่ม

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๒ รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ ผ่านระบบออนไลน์ (ต่อ)

ลำดับ	รายชื่อ (USER)
๑๓๘	สนช.สัมพันธ์วงศ์ น.ส.พนัชร ยอดแก่น
๑๓๙	BEM พรศักดิ์ ครุฑกุล (Pornsak Kruttakul)
๑๔๐	ฝ่ายโยธา สนข.มีนบุรี นายนที ทะชัยวงศ์ (ฝ่ายโยธา สำนักงานเขตมีนบุรี)
๑๔๑	Amy
๑๔๒	Siam City Cement Ploynapplus T. (SCCC I Pei Ploynapplus)
๑๔๓	สำนักงานเขตบางเขน (นายปณณธร กาญจนะ) (ปณณธร กาญจนะ)
๑๔๔	BEM CHANUSH WANNASATHIT (Mr.) (BEM Meeting)
๑๔๕	บริษัท ขนส่ง จำกัด/นายเฉลิมพล อินทวัฒน์ (เฉลิมพล อินทวัฒน์ ผอ.اجر/ตัวแทน บขส.)
๑๔๖	BEM Suphawatt Homueam
๑๔๗	RMUTP Natchayathorn Wattikornsirikul
๑๔๘	CheRBaTe Sarocha
๑๔๙	Pongsakorn Topattanakul
๑๕๐	BEM หลักฐาน ทองนพคุณ
๑๕๑	ขุนตม วรรณสถิตย์
๑๕๒	Chula_boonchai Sangpetngam (boonchai Sangpetngam)
๑๕๓	สสค.นครปฐม น.ส.สตรีรัตน์ แซ่ว่อง (สสค.นครปฐม)
๑๕๔	Bo
๑๕๕	Pattasai Pharnichwong
๑๕๖	อรรถพล
๑๕๗	SCCC KARUNRUK
๑๕๘	Ratthanan
๑๕๙	สำนักงานเขตพระนคร (พงศกร โตพัฒนกุล)
๑๖๐	penaumpai
๑๖๑	Unkana
๑๖๒	เขตปทุมวัน
๑๖๓	สำนักงานเขตคลองสาน อรรถพล อันประเสริฐ (อรรถพล อันประเสริฐ)
๑๖๔	Siam City Cement Kamonsri A.
๑๖๕	สำนักงานเขตบึงกุ่ม (ผช.กัลยา บุญแดง)
๑๖๖	SRTET นภัสสลิ อุปลัมภานนท์ (นภัสสลิ อุปลัมภานนท์)
๑๖๗	SRTET Ratthanan Torpanya (Ratthanan Torpanya)
๑๖๘	Wimonphan Kaewprom
๑๖๙	การบินไทย/ฉันทัญญ์ ศรีนิลทา (Chantouch/TG)
๑๗๐	iPhone
๑๗๑	BEM_Wimonphan Kaewprom
๑๗๒	Jantira Isarankura
๑๗๓	nesdc_Pattarawadee Pornthai

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๒ รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ ผ่านระบบออนไลน์ (ต่อ)

ลำดับ	รายชื่อ (USER)
๑๗๔	BEM-หลักฐาน ทองนพคุณ
๑๗๕	Tan
๑๗๖	ไพบุลย์ ตัวแทน บ.ช.ส.
๑๗๗	SRTET_ นายวรเทพ หวานระรื่น
๑๗๘	ฝ่ายโยธา เขตวัฒนา จิรายุทธ สันทนาคนิต
๑๗๙	สำนักงานเขตบางบอน(นายธนกร ชินภพเอกกวิน (สำนักงานเขตบางบอน)
๑๘๐	การบินไทย / ภิรมย์ทิศ ทองแถม ณ อยุธยา (Phiromtis/TG)
๑๘๑	Ronnayut Sopavanus
๑๘๒	ศุภณัฐ ขร.
๑๘๓	NESDC_Chatkaphat Bunnag (Chatkaphat Bunnag)
๑๘๔	ที่ปรึกษา VASANA
๑๘๕	AOT [สโรชา อุทัยพันธุ์] (AOT [Sarocho U.]
๑๘๖	BTS : Krit Liutanakul (Krit Liutanakul)
๑๘๗	ธนิต เจริญไชย (iPad)
๑๘๘	สำนักงานเขตวัฒนา โยธา จิรายุทธ สันทนาคนิต
๑๘๙	Jaruwan
๑๙๐	เขตหนองแขม (๑)
๑๙๑	TALINGCHAN
๑๙๒	นายสันติ ไพบุลย์
๑๙๓	สำนักงานเขตบางเขต (นายปณณธร กาญจนะ)
๑๙๔	สนช.ห้วยขวางWanna borisut (Wanna borisut)
๑๙๕	AOT_ นัสณีย์ ยวงใย (Nasanee)
๑๙๖	Administrator
๑๙๗	นายอดุลย์ รักสกลม ฝ่ายโยธา เขตหนองจอก
๑๙๘	Paweena M-MAP2 (JET) (Paweena M-MAP2)
๑๙๙	เจ
๒๐๐	AOT-ศิวกร อมตวีระกุล (AOT-Sivakorn)
๒๐๑	Thana
๒๐๒	๐๔๐ ภัทราศรีย
๒๐๓	Nok
๒๐๔	เขตปทุมวัน น.ส. น้องนุช จิตรอบอารีย์
๒๐๕	jantira_i
๒๐๖	KU Varameth Vichiensan (Varameth Vichiensan)
๒๐๗	สนช. ศุภรัตน์ สมแสน (suparat somsan)
๒๐๘	iPad Pro

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๒ รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ ผ่านระบบออนไลน์ (ต่อ)

ลำดับ	รายชื่อ (USER)
๒๐๙	ฝ่ายโยธา สำนักงานเขตลาดพร้าว
๒๑๐	Tun Kasina
๒๑๑	Fluke Fly
๒๑๒	นักรู้วดี แก้วพลี ททท.
๒๑๓	สนช.ห้วยขวาง น.ส.วรรณา บริสุทธิ์
๒๑๔	Co-Host ๒
๒๑๕	Sasipa
๒๑๖	Aodatom Suwannapahi
๒๑๗	Naja ๕A#๑๒
๒๑๘	ภาณุพงศ์ ปราณโชติรส
๒๑๙	นายสัตวแพทย์ ภัทร บุญมัน นครปฐม
๒๒๐	Achara Limmonthol
๒๒๑	ฝ่ายโยธา สนง.เขตตลิ่งชัน
๒๒๒	ชร. ศุภณัฐ
๒๒๓	Patanask
๒๒๔	KPS
๒๒๕	สิทธิพร
๒๒๖	Poonawit P. (AMR)
๒๒๗	Siradol Siridhara
๒๒๘	ทศ
๒๒๙	ทศพร ชร.
๒๓๐	Geerati Guy
๒๓๑	sirirut
๒๓๒	KAbcu
๒๓๓	Sonnarong Suangka
๒๓๔	สำนักงานเขตดุสิต : สรรเสริญ เรืองฤทธิ์
๒๓๕	Siradol Siridhara
๒๓๖	Vasana Khompeera
๒๓๗	Valailak Atiyossapong
๒๓๘	Dr Supaporn K Leopairojna
๒๓๙	Chompu
๒๔๐	Vasana Khompeera ที่ปรึกษา
๒๔๑	๒๐๐๐๐๒๗๒ ญัฐวดี มะอาจเลิศ
๒๔๒	BEM สุกิจ อุดมสิทธิเศรษฐ
๒๔๓	SRTET นภัสสลิลา อุปถัมภานนท์
๒๔๔	SRTET Nattawut Maarjlert

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๒ รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ ผ่านระบบออนไลน์ (ต่อ)

ลำดับ	รายชื่อ (USER)
๒๔๕	K Umpai
๒๔๖	ผศ.ดร. สุภาพร แก้วกอ เลี้ยวไพโรจน์
๒๔๗	Paweena M-MAP2 (JET)
๒๔๘	CEO Trust Estate Thailand - Kawin Muenrit (Kawin Muenrit)
๒๔๙	Siam City Cement Ploynapplus T.
๒๕๐	Kongganok Maenaruchi
๒๕๑	AOT_ นัสนีย์ ยวงไย
๒๕๒	การบินไทย / ภิรมย์ทิศ ทองแถม ณ อยุธยา
๒๕๓	AERA๑ Nattaphon Mekpaiboonvatana
๒๕๔	Siam City Cement Angkana L.
๒๕๕	Sirisak Kongsomsaksakul
๒๕๖	สำนักงานเขตบางบอน(นายธนกร ชินภพเอกกวิน)
๒๕๗	Isaradatta Rasmidatta
๒๕๘	การบินไทย/ฉันทชัย ศรีนิลทา
๒๕๙	PSK
๒๖๐	SRTET_ นภัตติลล อูปถัมภานนท์
๒๖๑	AnatU
๒๖๒	BEM Praphat Mankong
๒๖๓	AnatU_BEM
๒๖๔	AOT - อนวัช
๒๖๕	BEM_AnatU
๒๖๖	นายสันติ ไพบูลย์
๒๖๗	Warittaya/Thaiairways
ผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (วันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๕)	
๒๖๘	Areeya-Kantikorn
๒๖๙	Homepro witthawatc
๒๗๐	W.Weerawat
๒๗๑	KODCHAKORN KODKUM
๒๗๒	Krieattisak Sriaram Sojitz Corporation
๒๗๓	Paweena M-MAP2 (JET)
๒๗๔	Tanapon(Areeya Property)
๒๗๕	บริษัท ขนส่ง จำกัด/นายเฉลิมพล อินทวัฒน์
๒๗๖	บริษัท ขนส่ง จำกัด ไพบูลย์
๒๗๗	Setthawut Laongbuathong
๒๗๘	pongsak โยธา สำนักงานเขตวังทองหลาง

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

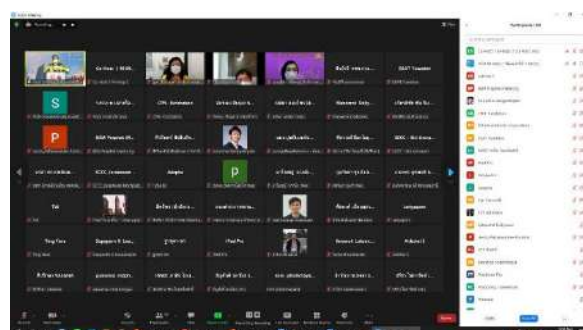
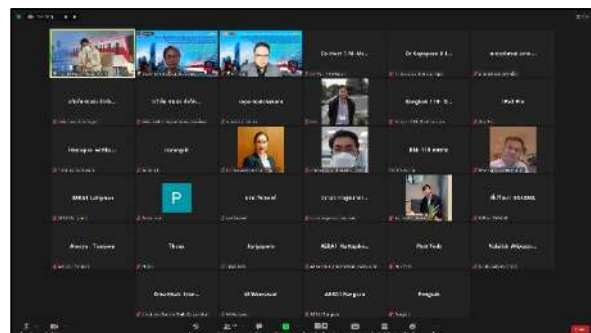
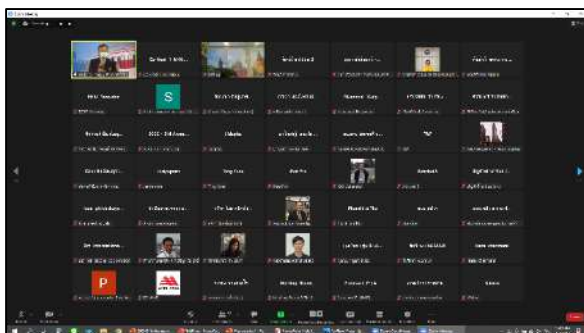
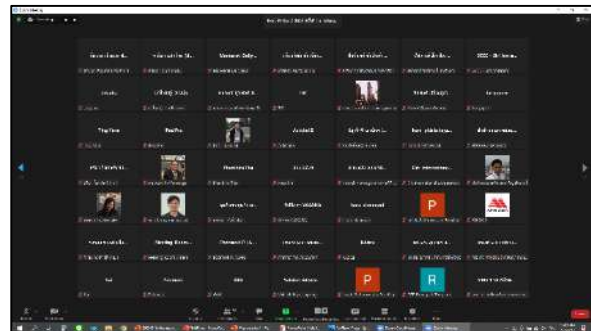
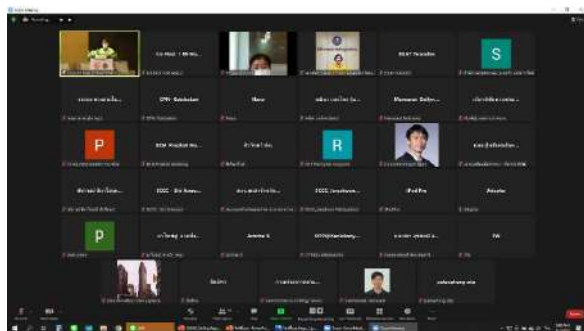
ภาคผนวก ค-๒ รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ ผ่านระบบออนไลน์ (ต่อ)

ลำดับ	รายชื่อ (USER)
๒๗๙	Thanwarar
๒๘๐	Areeya - Tanapon
๒๘๑	นายอดิสรณ์ เสวตครุฑมิตร
๒๘๒	Samoejai  The Paper Thailand
๒๘๓	สคร. นันทนิษฐ์ วงศ์ภักดี (Nunthanit_SEPO)
๒๘๔	sepo-kodchakorn (กพส. ๑ - กชกร)
๒๘๕	กรมการท่องเที่ยว - วรยศ บุญชะฉาย
๒๘๖	เจ
๒๘๗	Krit
๒๘๘	Bangkok ๑๑๘- Dusit saedarn (AOP- ดุสิต)
๒๘๙	iPad Pro
๒๙๐	SCGL_Wipawee K (Wipawee_SCGL)
๒๙๑	Fluke Fly
๒๙๒	Ting (Wanida_AERA๑)
๒๙๓	BEM Suphawatt Homueam
๒๙๔	กรมทางหลวง สำนักแผนงาน (สำนักแผนงาน กรมทางหลวง)
๒๙๕	isara chanmani
๒๙๖	AERA๑ Rangsan
๒๙๗	Kiattisak Hansawat
๒๙๘	AERA๑ Lalitphan
๒๙๙	narongrit
๓๐๐	Thana
๓๐๑	Jariyaporn
๓๐๒	Namwaan ๖+
๓๐๓	ที่ปรึกษา VASANA
๓๐๔	กองกนก เมณะรุจิ เลขาธิการกรม ขร. (Kongganok Maenaruchi)
๓๐๕	SRTET - Ratthanan (Ratthanan Torpanya)
๓๐๖	กรมทางหลวง สำนักแผนงาน เอกภพ
๓๐๗	Bkk ๑๑๘ สมชาย
๓๐๘	AERA๑ Sorathun M.
๓๐๙	Vasana Khompeera
๓๑๐	Paweena_M-MAP2 (JET) (Paweena A)
๓๑๑	AERA๑ Nattaphon Mekpaiboonvatana
๓๑๒	KAbcu
๓๑๓	ผศ.ดร. สุภาพร แก้วก้อ เลี้ยวไฟโรจน์

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ค-๒ รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ ผ่านระบบออนไลน์ (ต่อ)

ลำดับ	รายชื่อ (USER)
๓๑๔	ฟปก.นฐ
๓๑๕	BEM Suphawat Homueam (MGR-๕๓ Suphawat Homueam)
๓๑๖	AERA๑ Lalitphan (Lalitphan Samitiwantikul)
๓๑๗	Dr Supaporn K Leopairojna
๓๑๘	วัชรพงศ์
๓๑๙	ธราธร กาญจนกร สจส. กทม. (ธราธร กาญจนกร)
๓๒๐	สจส.วัชรพงศ์
๓๒๑	Phat Yods
๓๒๒	Pongsak
๓๒๓	Valailak Atiyossapong
๓๒๔	K Umpai
๓๒๕	bkk ๑๑๘ สมชาย



ภาคผนวก ง ข้อมูลประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑
ภาคผนวก ง-๑ หนังสือขออนุมัติผลิตสื่อประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑

งานจ้างที่ปรึกษา ศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2		กรมการขนส่งทางราง
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี 111 ถนนมหาวิทยาลัย อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา 30000	 บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด 1199 อาคารนิมิตหมาย ชั้นที่ 24-25 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400	รับที่ 457 วันที่ - 3 ก.พ. 2565 เวลา 10:15 น.
ที่ 21EI06/64038		กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
2 กุมภาพันธ์ 2565		รับที่ 207 วันที่ - 3 ก.พ. 2565 เวลา 10:30 น.
เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการจัดทำและเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ประกอบการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เรียน อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อ้างถึง สัญญาจ้างที่ปรึกษา เลขที่ 10/2564 ลงวันที่ 12 กรกฎาคม 2564 สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. (ร่าง) แผ่นพับ ชุดที่ 1 จำนวน 1 ชุด 2. (ร่าง) โครงบอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 1 จำนวน 1 ชุด 3. (ร่าง) โครง Backdrop ชุดที่ 1 จำนวน 1 ชุด 4. (ร่าง) โครง Photo Backdrop ชุดที่ 1 จำนวน 1 ชุด 5. สคริปต์วีดีทัศน์ ชุดที่ 1 จำนวน 1 ชุด ตามที่ กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี เป็นที่ปรึกษาหลัก (Lead Firm) ร่วมกับบริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาเพื่อพัฒนา แบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 ตามสัญญาที่อ้างถึงนั้น กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อใช้เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลประกอบการ ประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ซึ่งมีรายละเอียดตาม สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ถึง 5. จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติดำเนินการจัดทำและเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ดังกล่าวก่อน ดำเนินการต่อไป จักขอบคุณยิ่ง ขอแสดงความนับถือ  (รองศาสตราจารย์ ดร.พงษ์ศักดิ์ สุริยานากุล) ผู้จัดการโครงการ		

ภาคผนวก ง-๒ แผ่นพับชุดที่ ๑

**เอกสาร
ประชาสัมพันธ์
ชุดที่ 1
กุมภาพันธ์ 2565**

กระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานคร

**โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลอง
การคาดการณ์ความต้องการเดินทาง
ด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
(พื้นที่ต่อเนื่อง)
ระยะที่ 2**

**เดินทาง M-MAP 2 พัฒนาแผนขับเคลื่อนรถไฟฟ้าแห่งมหานคร
ให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน**

การเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบันมีความเปลี่ยนแปลงไปสู่การใช้ระบบรางหรือรถไฟฟ้าเป็นรูปแบบการเดินทางหลักอย่างชัดเจนมากขึ้นสืบเนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าตาม“แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสายหลักและสายรองในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล(M-MAP)” ซึ่งมุ่งพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางหรือรถไฟฟ้าให้ระบบหลักในการเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชน โดยในปัจจุบันเปิดให้บริการรถไฟฟ้าแล้ว 211.94 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้างอีก 112.20 กิโลเมตร

อย่างไรก็ตาม สภาพแวดล้อมและพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในปัจจุบันมีความเปลี่ยนแปลงและแตกต่างจากผลการศึกษา M-MAP เดิมเมื่อปี 2552 จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการ “โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2” หรือ M-MAP 2 เพื่อต่อยอดแผนแม่บท M-MAP เดิมให้มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของเมืองในอนาคตโดยจะมีการพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง (Railway Demand Forecast Model) เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาโครงข่ายในแต่ละเส้นทาง ตามการขยายตัวและการพัฒนาของเมืองในปัจจุบัน เพื่อให้ M-MAP 2 เป็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่เกิดประโยชน์สูงสุด ลดความซ้ำซ้อน ลดการลงทุนในโครงข่ายที่มีความจำเป็นในลำดับรองให้สอดคล้องความต้องการในการเดินทางของประชาชนและทิศทางการพัฒนาในอนาคต

ภาคผนวก ง-๒ แผ่นพับชุดที่ ๑ (ต่อ)

กระบวนการศึกษาสู่ความสำเร็จ

ในกระบวนการศึกษาของโครงการ ใช้เวลาทั้งสิ้น 18 เดือน โดยแบ่งเป็น 5 ส่วนงานหลัก ดังนี้



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

1. จัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าในพื้นที่ที่มีความต้องการเดินทางสูง แต่โครงข่ายรถไฟฟ้ายังไม่ถึง
2. บูรณาการโครงข่ายรถไฟฟ้าร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ให้สอดคล้องกับผังเมืองและทิศทางการพัฒนาเมืองในอนาคต
3. เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายรถไฟฟ้า ให้สมประโยชน์ ลดความซ้ำซ้อน เกิดความคุ้มค่าสูงสุด

ภาคผนวก ง-๒ แผ่นพับชุดที่ ๑ (ต่อ)

การศึกษา ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

ในกรณีเสนอแนะเส้นทางรถไฟฟ้าสายใหม่ จำเป็นต้องศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination) เพื่อคาดการณ์แนวโน้มของผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้นจากการพัฒนาโครงการ โดยมีขั้นตอนโดยสรุป ดังนี้



สร้างความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณชน สร้างการมีส่วนร่วมกับประชาชนอย่างทั่วถึง

โดยโครงการจะได้ดำเนินการกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เพื่อแนะนำโครงการ และรายงานความก้าวหน้าของการศึกษาตลอดจน รับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีทั้งการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น การประชุมกลุ่มย่อย และการสำรวจความคิดเห็นและพฤติกรรมการเดินทาง รวมทั้งการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์โครงการในสื่อต่างๆ อย่างทั่วถึง ทั้งผ่านพับ นิตยสาร วิกิตำนา เว็บไซต์ และสื่อสังคมออนไลน์ เพื่อให้ผู้สนใจสามารถร่วมแสดงความคิดเห็นต่อการพัฒนาได้อย่างทั่วถึง



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม
อาคาร ข กลาง ชั้น 4-5, 514/1
ถนนหลานหลวง แขวงสี่แยกมหานาค
เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300
www.drt.go.th
0 2164 2619
admin@drf.go.th



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
เลขที่ 111 ถนนมหาวิทยาลัย
ตำบลสุรนารี อำเภอเมืองนครราชสีมา
จังหวัดนครราชสีมา 30000
0 4422 3000
0 4422 4070
www.sut.ac.th



บริษัท พิวสาค คอนซัลแตนท์ จำกัด
(สำนักงานใหญ่) เลขที่ 1199 อาคารนิเวศรรณ
ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท
กรุงเทพมหานคร 10400
0 2617 0429
0 2617 0426
info@pskconsultants.com



www.m-map2thailand.com



แผนแม่บทในการพัฒนา
ระบบขนส่งมวลชน-M-Map2

ภาคผนวก ง-๒ แผ่นพับชุดที่ ๑ (ต่อ)

Railway Demand Forecast Model

แบบจำลองการจราจรใหม่เพื่อการวาง แผนการขนส่งทางรางอย่างแท้จริง

หัวใจสำคัญของโครงการนี้ คือการพัฒนา “แบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง” (Railway Demand Forecast Model) เพื่อใช้ในการวางแผนแบบ M-MAP 2 ให้ความแม่นยำในการคาดการณ์การเดินทางระบบรางมากขึ้น รวมถึงสามารถทดสอบนโยบายเกี่ยวกับระบบรางได้อย่างครอบคลุม โดยมีแนวทางในการพัฒนาแบบจำลองดังนี้



ศึกษา รวบรวม และทบทวนข้อมูลผลการสำรวจ

ความต้องการเดินทางและข้อมูลการสัมภาษณ์ตามบ้านเรือน ของข้อมูลที่มี ณ ปัจจุบัน



สำรวจและเก็บข้อมูลการเดินทาง

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อใช้ในการพัฒนาแบบจำลองฯ อย่างน้อย 7,000 ตัวอย่าง



กำหนดเงื่อนไขเบื้องต้น (Precondition)

สำหรับการพัฒนาแบบจำลองฯ



สอบเทียบ (Calibration) และพิสูจน์ (Validation) แบบจำลองฯ



ศึกษาแนวทางการพัฒนาแบบจำลองความต้องการ

เดินทางด้วยระบบรางเชิงกิจกรรม (Railway Activity-Based Model) โดยจัดทำในรูปแบบโครงการนำร่อง (Pilot Project) อย่างน้อย 1 พื้นที่



จัดให้มีชุด Software (User Licenses) การพัฒนาแบบจำลองที่เป็นปัจจุบัน

จำนวนอย่างน้อย 2 ชุด และครอบคลุมการบำรุงรักษาสัปดาห์ หลังสิ้นสุดสัญญาอย่างน้อย 2 ปี

ประโยชน์ของ Railway Demand Forecast Model



ด้านการวางแผนและกำหนดนโยบาย

ช่วยให้สามารถเสนอแนะเส้นทางรถไฟฟ้าสายใหม่
และวางแผนการลงทุนพัฒนารถไฟฟ้า
ได้อย่างคุ้มค่า ตรงกับความต้องการของประชาชน
และเกิดประโยชน์จากเงินลงทุนภาครัฐสูงสุด



ด้านการให้บริการประชาชน

ช่วยให้สามารถวางแผนการก่อสร้าง เช่น แนวเส้นทาง
รูปแบบ/ตำแหน่ง/ขนาดของสถานี จำนวนตู้โดยสาร
ความถี่ในการเดินรถ ราคาตั๋วโดยสาร ที่ตอบสนองความต้องการ
ของประชาชนผู้ใช้บริการได้อย่างแท้จริง

ภาคผนวก ง-๓ บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ ๑



โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
(พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)

เดินหน้า M-MAP 2

พัฒนาแผนขับเคลื่อนรถไฟฟ้าแห่งมหานคร ให้สอดคล้องกับเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน

การเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบันมีความเปลี่ยนแปลงไปสู่การใช้ระบบรางหรือรถไฟฟ้าเป็นรูปแบบการเดินทางหลักอย่างชัดเจนมากขึ้น สืบเนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าตาม “**แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสายหลักและสายรองในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP)**” ซึ่งมุ่งพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางหรือรถไฟฟ้า ให้ระบบหลักในการเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชน โดยมีพื้นที่การให้บริการที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น และกระจายความแออัดจากใจกลางเมืองไปสู่พื้นที่ชานเมือง ทำให้เกิดแหล่งที่อยู่อาศัย และแหล่งพาณิชยกรรมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเป็นจำนวนมาก

อย่างไรก็ตาม สภาพแวดล้อมและพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในปัจจุบันมีความเปลี่ยนแปลงและแตกต่างจากผลการศึกษา M-MAP เดิม ซึ่งศึกษาแล้วเสร็จเมื่อปี 2552 จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการ “**โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)**” เพื่อเป็นการต่อยอดแผนแม่บท M-MAP เดิม ให้มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของเมืองในอนาคต โดยจะมีการพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง (Railway Demand Forecast Model) เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาโครงข่ายในแต่ละเส้นทาง ตามการขยายตัวและการพัฒนาของเมืองในปัจจุบัน

ทั้งนี้ เมื่อการศึกษาฯ แล้วเสร็จ จะเป็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑลให้เกิดประโยชน์สูงสุด ลดความแออัด ลดการลงทุนในโครงข่ายที่มีความจำเป็นในลำดับรอง ให้สอดคล้องสถานการณ์ในปัจจุบันและทิศทางการพัฒนาในอนาคต



M-MAP 2

จะเป็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่สอดคล้องกับพฤติกรรมและการเดินทาง และความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง



MR. M-Map 2

ภาคผนวก ง-๓ บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๓ บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๓ บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ ๑ (ต่อ)



โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
(พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (M-MAP 2)

Railway Demand Forecast Model

แบบจำลองการจราจรใหม่ เพื่อการวางแผนการขนส่งทางรางอย่างแท้จริง

หัวใจสำคัญของโครงการนี้ คือการพัฒนา “แบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง” (Railway Demand Forecast Model) เพื่อใช้ในการวางแผนแม่บท M-MAP 2 ให้มีความแม่นยำในการคาดการณ์การเดินทางระบบรางมากขึ้น รวมถึงสามารถใช้ทดสอบนโยบายเกี่ยวกับระบบรางได้อย่างครอบคลุม โดยมีแนวทางในการพัฒนาแบบจำลองดังนี้



ศึกษา รวบรวม และทบทวนข้อมูลผลการสำรวจ ความต้องการเดินทางและข้อมูลการสัมภาษณ์ตามบ้านเรือน (Home Interview Survey) ของข้อมูลที่มี ณ ปัจจุบัน รวมถึงพิจารณาการใช้ข้อมูลเพื่อเป็นข้อมูลนำเข้า (Input Data) สำหรับการพัฒนาแบบจำลองฯ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการพัฒนาต่อยอดการพัฒนาแบบจำลองฯ ในอนาคต



สำรวจและเก็บข้อมูลการเดินทาง ด้วยวิธี Access Survey, Stated Preference (SP) Survey และ OD Survey โดยพิจารณาจำนวนตัวอย่างการสำรวจและเก็บข้อมูลให้มีจำนวนเพียงพอตามหลักสถิติเพื่อให้เหมาะสมสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อใช้ในการพัฒนาแบบจำลองฯ อย่างน้อย 7,000 ตัวอย่าง



กำหนดเงื่อนไขเบื้องต้น (Precondition) สำหรับการพัฒนาแบบจำลองฯ เช่น Zoning revision, Modal classification และ Transport network LOS setting เป็นต้น



สอบเทียบ (Calibration) และพิสูจน์ (Validation) แบบจำลองฯ



ศึกษาแนวทางการพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทางด้วยระบบรางเชิงกิจกรรม (Railway Activity-Based Model) โดยจัดทำในรูปแบบโครงการนำร่อง (Pilot Project) อย่างน้อย 1 พื้นที่ โดยพิจารณาจำนวนตัวอย่างการสำรวจ และเก็บข้อมูลให้มีจำนวนเพียงพอตามหลักสถิติเพื่อให้เหมาะสมสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล



จัดให้มีชุด Software (User Licenses) การพัฒนาแบบจำลองที่เป็นปัจจุบัน จำนวนอย่างน้อย 2 ชุด และครอบคลุมการบำรุงรักษาสิทธิ์ หลังสิ้นสุดสัญญาอย่างน้อย 2 ปี



ภาคผนวก ง-๓ บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ ๑ (ต่อ)



โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
(พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)

แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาสู่ออนาคต ยกระดับการเดินทางและคุณภาพชีวิตของประชาชน

ผลจากการศึกษาโครงการฯ จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางดังนี้

- เกิดแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้า**ที่มีความครอบคลุมพื้นที่
ที่มีความต้องการเดินทางสูงแต่โครงข่ายยังไม่ถึง เพื่อบรรเทาการจราจรติดขัด
ในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองกรุงเทพมหานคร
- เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง**
ในภาพรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์อย่างสูงสุด ลดความซ้ำซ้อน
เพื่อลดการลงทุนและงบประมาณในโครงข่ายที่ไม่มีความจำเป็นในสภาวะการณปัจจุบัน
- วางแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง**
ในระยะต่อไปสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาและแนวคิดการวางผังเมืองในอนาคต
และเกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นได้อย่าง
มีประสิทธิภาพ
- ยกระดับคุณภาพชีวิตการเดินทาง**
ของประชาชนให้มีความรวดเร็ว สะดวก ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- สร้างเครื่องมือในการวิเคราะห์**
เพื่อคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางสำหรับใช้ประกอบการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่าย
แผนงาน หรือนโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทาง**
โดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถส่วนบุคคลอย่างเป็นรูปธรรม



ภาคผนวก ง-๔ Backdrop ชุดที่ ๑



ภาคผนวก ง-๕ Photo Backdrop ชุดที่ ๑



การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และ
การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์
ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน
ทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์
ชั้น 23 ห้องเวิลด์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร
1 - 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.

ภาคผนวก ง-๖ วีดิทัศน์ ชุดที่ ๑
(ไฟล์แนบ CD บันทึกข้อมูล หรือดาวน์โหลดไฟล์จาก QR Code)



ภาคผนวก ง-๗ คำกล่าวเปิดการจัดประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑



คำกล่าวเปิด

ของนายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ (รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง)
การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
(พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

วันที่ 1 - 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.

ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวิลด์ บอลรูม บี
กรุงเทพมหานคร

เรียน ผู้แทนหน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ สื่อมวลชน และผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกท่าน

ผมมีความยินดีและรู้สึกเป็นเกียรติอย่างยิ่ง ที่ได้เป็นประธานในพิธี
เปิดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็น
ของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์
ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่ง
มวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง)
ระยะที่ 2 ในวันนี้

จากนโยบาย...

ภาคผนวก ง-๗ คำกล่าวเปิดการจัดประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

จากนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมืองโดยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

ซึ่งที่ผ่านมา รัฐบาลได้ให้ความสำคัญ และดำเนินการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ทำให้ปัจจุบันโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีจำนวน 14 เส้นทาง รวมระยะทาง 553.41 กิโลเมตร โดยเปิดให้บริการแล้ว 211.94 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง 112.20 กิโลเมตร

สืบเนื่องจากการพัฒนาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล หรือ M-MAP จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงแผนแม่บทรถไฟฟ้ามหานครให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารในอนาคต กระทรวงคมนาคม จึงมอบหมายให้กรมการขนส่งทางรางดำเนินการศึกษาพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2) เพื่อเป็นการต่อยอดแผนแม่บท M-MAP เดิมให้มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้น สอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของเมืองในอนาคต และพัฒนาเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางได้อย่างเหมาะสม

โดยประเทศ...

ภาคผนวก ง-๗ คำกล่าวเปิดการจัดประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

โดยประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่น ได้มีข้อตกลงร่วมกัน
ในการดำเนินโครงการ M-MAP 2 ที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา
โดยประเทศญี่ปุ่นมอบหมายให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของ
ญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) เป็นหน่วยงาน
ผู้แทนฝ่ายญี่ปุ่น ในการร่วมมือทางวิชาการกับฝ่ายไทย เพื่อนำความรู้
ประสบการณ์ของประเทศญี่ปุ่นในการร่วมพัฒนาโครงข่ายระบบราง
ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เมื่อดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จจะมีการจัดทำแบบจำลองการคาดการณ์
ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง (Railway Demand Forecast Model)
และแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยจัดลำดับความสำคัญ
ของแต่ละเส้นทาง แผนการลงทุนที่เหมาะสม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต
ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนให้สะดวก
ปลอดภัย และรวดเร็ว

ผมขอขอบคุณ ผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนาฯทุกท่านที่ได้ให้
ความร่วมมือ เสียสละเวลา ในการร่วมการประชุมอันก่อให้เกิดข้อคิดเห็น
ข้อเสนอแนะ ที่จะพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางให้เป็นระบบ
หลักในการเดินทางของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเป็นฟันเฟือง
สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ยกกระตือรือร้นการเดินทาง
และการขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพ และสร้างประโยชน์แก่ประเทศชาติ
และประชาชนสืบต่อไป

บัดนี้...

ภาคผนวก ง-๗ คำกล่าวเปิดการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

บัดนี้ ได้เวลาอันสมควรแล้ว ผมขอเปิดการประชุมสัมมนา
เพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทาง
ด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 และขออวยพร
ให้การจัดการประชุมสัมมนาฯ ในครั้งนี้ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย
ประสบความสำเร็จ และบรรลุวัตถุประสงค์ดังที่คาดหวังทุกประการ
ขอบคุณครับ

ภาคผนวก ง-๘ คำกล่าวรายงานการจัดประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑

คำกล่าวรายงาน

ของ นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล (ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน)
การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
(พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

วันอังคารที่ 1 - วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวิลด์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

เรียน ท่านพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง
และท่านผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่าน

ผม นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์
และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ในฐานะผู้แทนหน่วยงาน
ที่ทำการศึกษา “โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลอง
การคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา
โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 หรือ M-MAP2” ขอขอบพระคุณ
ท่านรองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ที่ได้ให้เกียรติมาเป็นประธาน
ในการเปิดการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟัง
ความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ในวันนี้

/กรมการขนส่งทางราง...

ภาคผนวก ง-๘ คำกล่าวรายงานการจัดประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

กรมการขนส่งทางราง ได้มอบหมายให้คณะที่ปรึกษา
ดำเนินการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลอง
การคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา
โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP2) เพื่อทบทวน
สถานะปัจจุบันและความเหมาะสมของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน
ทางรางตามแผน M-MAP และแนวทางตาม M-MAP2 Blueprint
ตลอดจนพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทาง
ด้วยระบบราง (Railway Demand Forecast Model) เพื่อใช้เป็น
เครื่องมือวิเคราะห์ความต้องการเดินทางของประชาชนด้วยระบบ
ขนส่งมวลชนทางราง เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และประกอบการจัดทำ
แผนแม่บทรถไฟฟ้าที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันมาก
ที่สุด

ดังนั้น เพื่อให้การประชุมรับฟังความคิดเห็นดำเนินไปอย่างมี
ประสิทธิภาพ เหมาะสม บรรลุวัตถุประสงค์การพัฒนาแบบจำลอง
การคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา
โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล และสร้างประโยชน์แก่ประเทศชาติ โดยมีผู้เข้าร่วม
การประชุม ประกอบด้วย ตัวแทนภาคส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ
ผู้แทนสถาบันการศึกษา ผู้แทนสมาคม องค์กร ภาคเอกชนทั้งใน

ภาคผนวก ง-๘ คำกล่าวรายงานการจัดประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

ด้านการลงทุน การผู้ผลิต การค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนผู้แทนการท่องเที่ยว และสื่อมวลชน ซึ่งจะเป็นผู้แทนที่แสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะกับกรมการขนส่งทางรางและคณะที่ปรึกษาได้รับทราบ เพื่อนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นสามารถพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้

บัดนี้เป็นเวลาอันสมควรแล้ว ผมขอเรียนเชิญท่านรองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง กล่าวเปิดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP2)

เรียนเชิญครับ

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑



กรมการขนส่งทางราง

การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

งานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

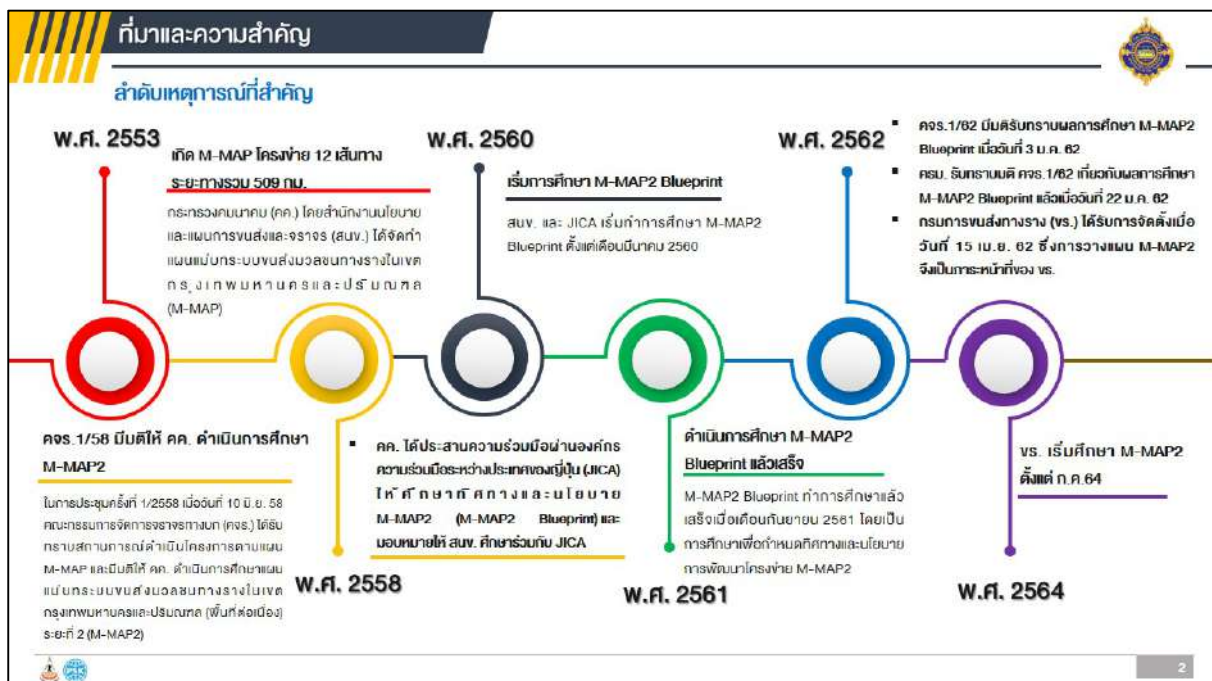
แนะนำโครงการ M-MAP2



วันอังคารที่ 1 – วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 (3 กลุ่ม)

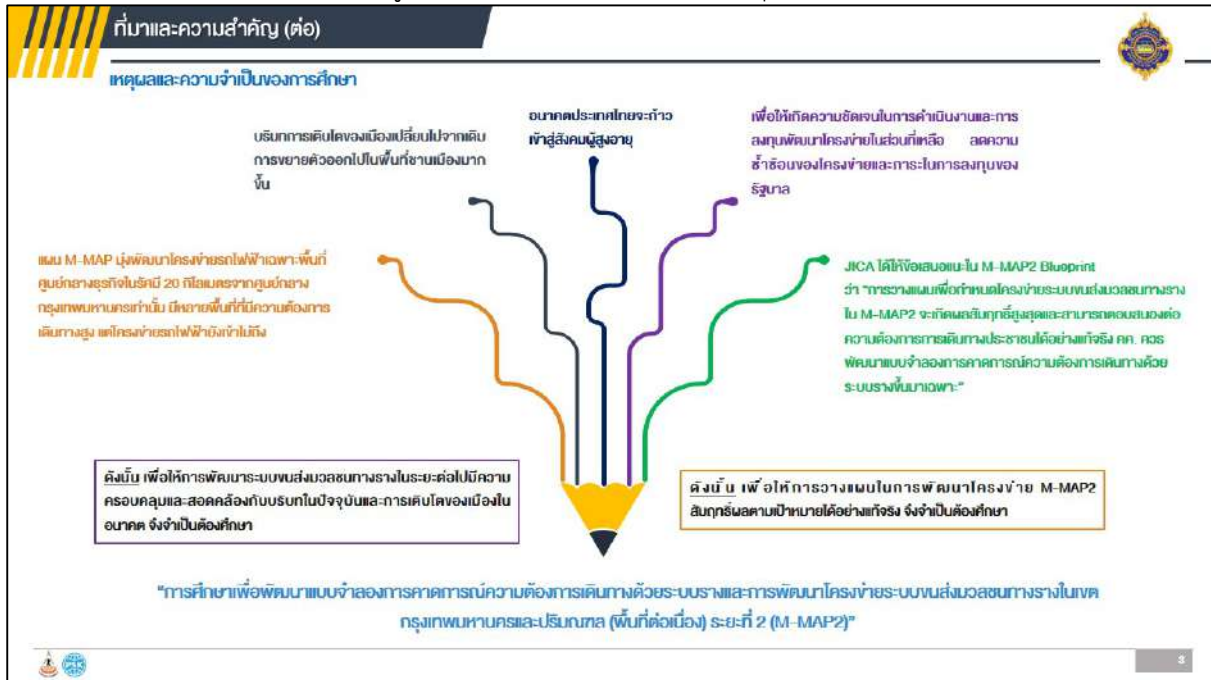
โดย รองศาสตราจารย์ ดร.พงษ์ศักดิ์ สุริยวงกุล (ผู้จัดการโครงการ)





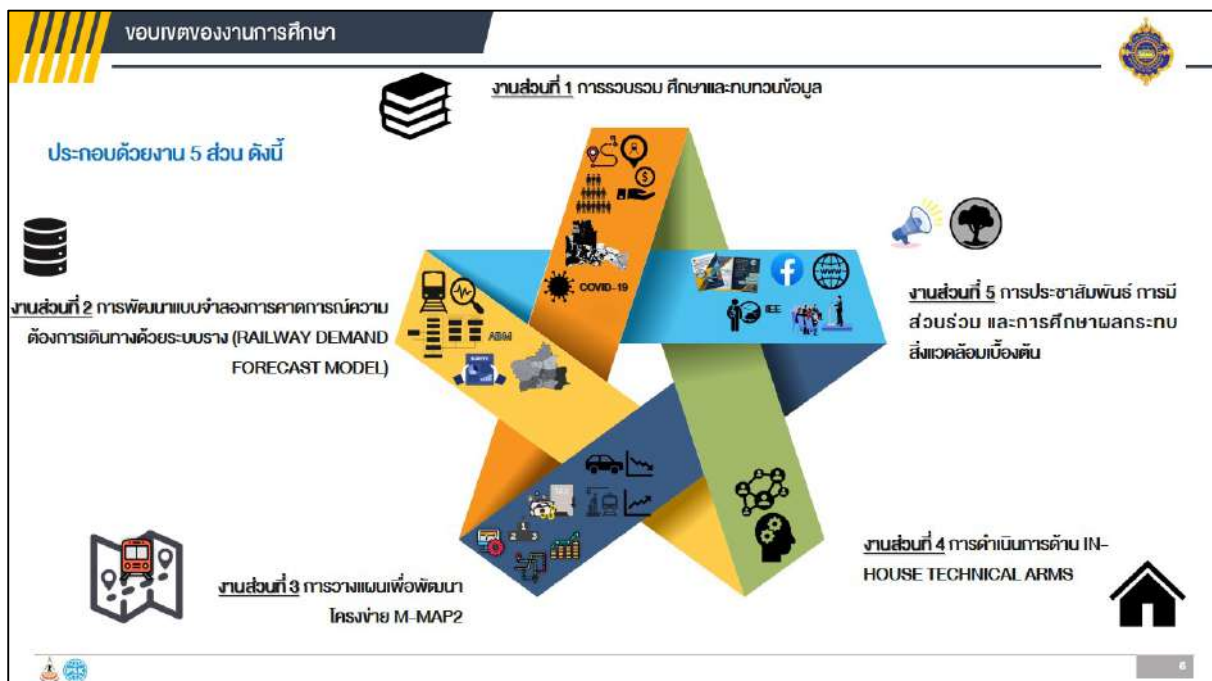
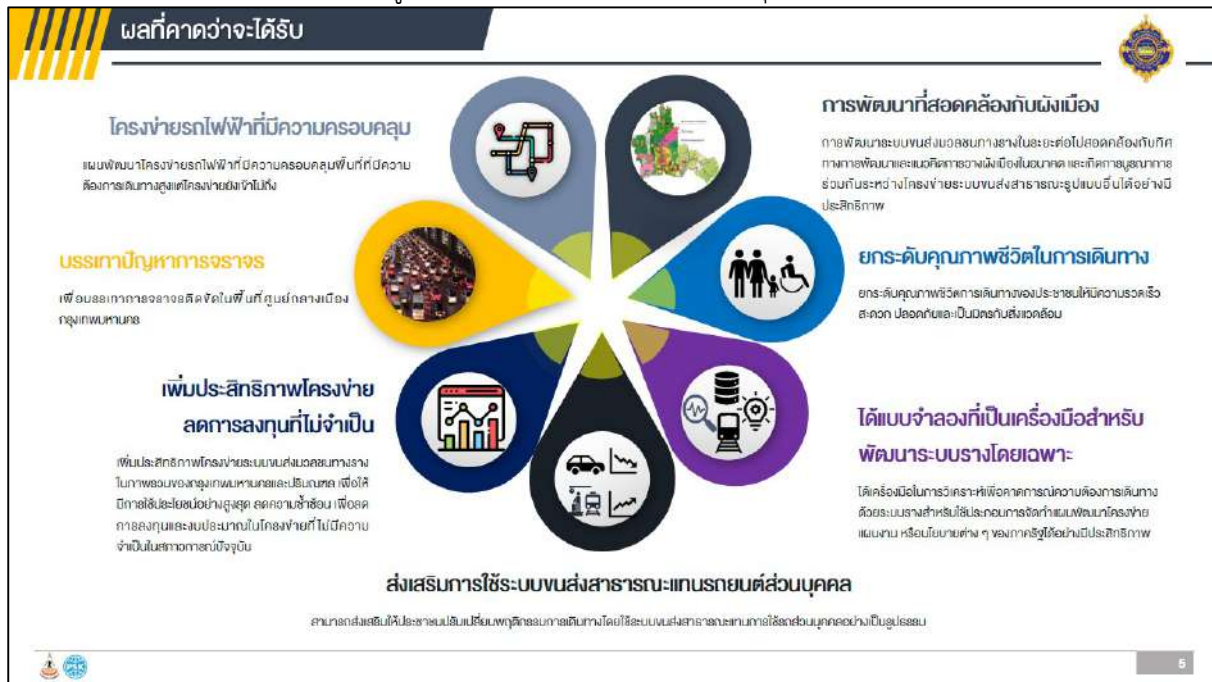
รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

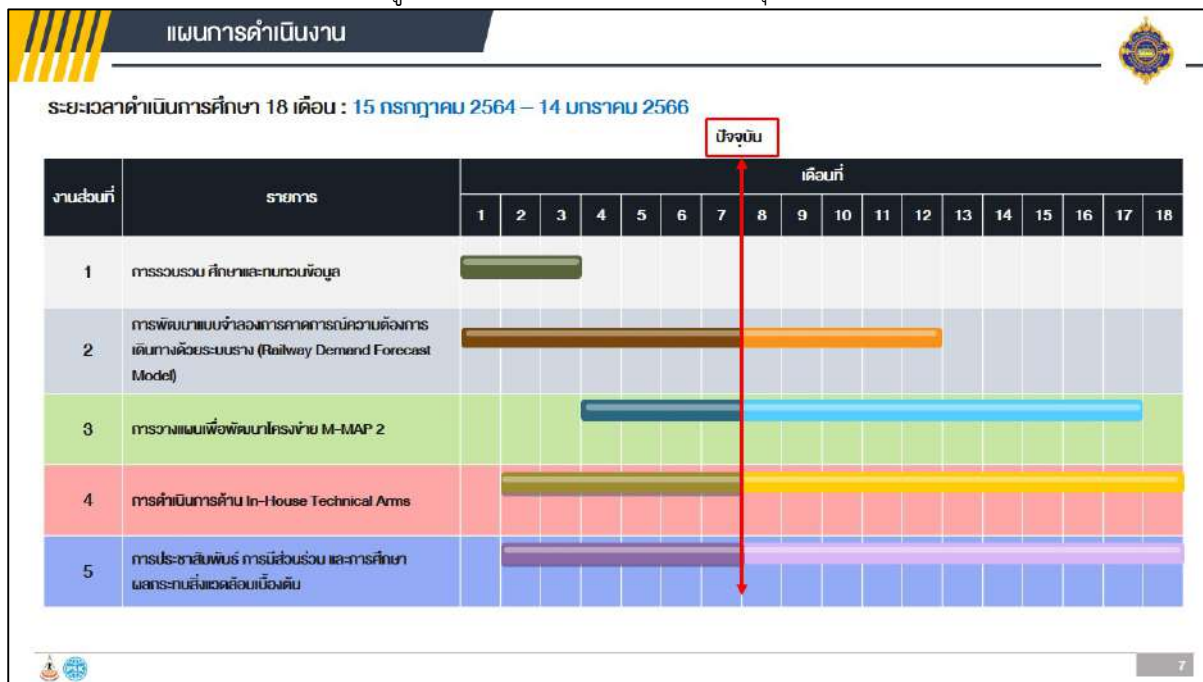


รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



กรมการขนส่งทางราง

การประชาสัมพันธ์เพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

งานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

แนวทางการพัฒนา Railway Demand Forecast

วันอังคารที่ 1 – วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 (3 วัน)

โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ร.อ.ดร.สุกฤษฎี ธิยา (ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร)

PSK

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



แนวคิดในการปรับปรุงแบบจำลอง



2

แนวคิดในการปรับปรุงแบบจำลอง

ข้อเสนอแนะจาก JICA* และความเห็นของที่ปรึกษา**	รายละเอียดที่จะปรับปรุง
โครงการปรับปรุงแบบจำลอง สนข. กำลังดำเนินการไปพร้อมกับโครงการ M-Map2 ดังนั้น ข้อมูลสำหรับการวางแผน และมูลค่าเฉลี่ย 2 โครงการควรจะไปในทิศทางเดียวกัน**	ข้อมูลสำหรับการวางแผน และข้อมูลมูลค่าเฉลี่ย-ประสานใช้ข้อมูลพื้นฐานเดียวกับโครงการปรับปรุงแบบจำลอง สนข.
โครงการปรับปรุงแบบจำลอง สนข. กำลังดำเนินการไปพร้อมกับโครงการ M-Map2 ดังนั้น ระบบโซนควรจะมีขอบเขตเริ่มต้นเหมือนกันเพื่อใช้ข้อมูลการวางแผนชุดเดียวกัน ซึ่งแต่ละโครงการอาจจะแบ่งพื้นที่ย่อยเพิ่มเติมหรือรวมบางพื้นที่ย่อยได้ภายใต้ขอบเขตเดียวกัน**	โครงข่ายระบบขนส่ง และระบบโซนจะกำหนดให้ขอบเขตเริ่มต้นเหมือนกันกับข้อมูลสำหรับการวางแผน ซึ่งใช้ข้อมูลพื้นฐานเดียวกับโครงการปรับปรุงแบบจำลอง สนข. และมีการแบ่งพื้นที่ย่อยเพิ่มเติมตามสถานีในแนวระบบราง รวมบางพื้นที่ย่อยที่อยู่ห่างไกลจากแนวระบบรางเข้าด้วยกัน
แบบจำลองการคาดการณ์การเดินทางไม่เป็นปัจจุบัน และมีหลายจุดที่ต้องปรับปรุงตามข้อเสนอแนะของ JICA*	ปรับปรุงแบบจำลองการคาดการณ์การเดินทางตามข้อเสนอแนะของ JICA

* ข้อเสนอแนะจาก JICA จากโครงการ M-Map2 Blueprint



3

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

แนวคิดในการปรับปรุงแบบจำลอง

ข้อเสนอแนะจาก JICA* และความเห็นของที่ปรึกษา**	รายละเอียดที่จะปรับปรุง
โค้ดแบบจำลองใน Cube Voyager มีความซับซ้อน ยุ่งยากในการอ่าน และแก้ไขข้อผิดพลาด**	ปรับปรุงโค้ดแบบจำลองให้กระชับ อ่านง่าย แก้ไขข้อผิดพลาดได้ง่าย
แบบจำลอง eBUM ใช้เวลาในการประมวลผลนาน**	ปรับปรุงความเร็วในการประมวลผล (ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับจำนวนโซน ความซับซ้อนของแบบจำลอง)
การจัดเตรียมแบบจำลองโครงข่ายใน e-BUM มักจะทำได้ใน Software อื่น เนื่องจากข้อจำกัดของ Cube software**	จัดทำข้อมูลโครงข่ายและแบบจำลองจราจรอยู่บน Platform เดียวกันโดยมีลักษณะเป็น GIS-based

* ข้อเสนอแนะจาก JICA จากโครงการ M-Map2 Blueprint

4

แนวคิดในการปรับปรุงแบบจำลอง

ข้อเสนอแนะจาก JICA* และความเห็นของที่ปรึกษา**	รายละเอียดที่จะปรับปรุง
แบบจำลอง e-BUM มีการแบ่งระหว่างผู้ใช้รถส่วนบุคคล และผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะแยกจากกัน ซึ่งทำให้ยากในการวิเคราะห์การเดินทางการที่การเปลี่ยนรูปแบบระหว่างทั้ง 2 รูปแบบ เช่น การเชื่อมต่อระหว่างรถยนต์/รถจักรยานยนต์กับระบบขนส่งสาธารณะ**	ปรับปรุงแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง และการกระจายการเดินทางบนโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในลักษณะ multi-access ตัวอย่างเช่น แบบจำลองในโปรแกรมเทอร์เรนซ์ (Brands, Romph, and Cook, 2014).⁽¹⁾ ซึ่งจะทำให้สามารถประเมินการเข้าถึงสถานี และประเมินการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางได้
สเกลพารามิเตอร์ (scale parameter) ในแบบจำลอง nested Logit model เท่ากับ 1 ซึ่งหมายความว่าไม่มีความสัมพันธ์ในลักษณะ Nest ในแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง	ปรับปรุงแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง
แบบจำลองไม่ได้พิจารณาค่าจอดรถ ทำให้ไม่สามารถประเมินนโยบายดังกล่าวได้*	ปรับปรุงพารามิเตอร์ค่าจอดรถในแบบจำลอง

* ข้อเสนอแนะจาก JICA จากโครงการ M-Map2 Blueprint

(1) Brands, T., De Romph, E., Vuchet, T., & Cook, J. (2014). Modelling public transport mode choice, with multiple access and egress modes. *Transportation Research Proceedings*, 1(1), 12-26.

5

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

แนวคิดในการปรับปรุงแบบจำลอง

ข้อแนะนำจาก JICA* และความเห็นของที่ปรึกษา**	รายละเอียดที่จะปรับปรุง
แบบจำลองระบบขนส่งสาธารณะไม่สามารถวิเคราะห์รายชั่วโมงได้*	ปรับปรุงแบบจำลองระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถวิเคราะห์เป็นรายชั่วโมงได้
แบบจำลองไม่สามารถวิเคราะห์การเปลี่ยนรูปแบบของผู้ใช้รถส่วนบุคคลในระบบขนส่งสาธารณะได้ แม้ว่าจะได้ทำการปรับค่าโดยสารให้ต่ำมากแล้วก็ตาม*	แบบจำลองจะถูกตรวจสอบการเปลี่ยนรูปแบบของผู้ใช้รถส่วนบุคคลในระบบขนส่งสาธารณะ โดยมีการทดสอบความอ่อนไหวด้านราคาในระดับต่างๆ ให้สะท้อนพฤติกรรมกรรมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (Modal shift) ได้ถูกต้อง

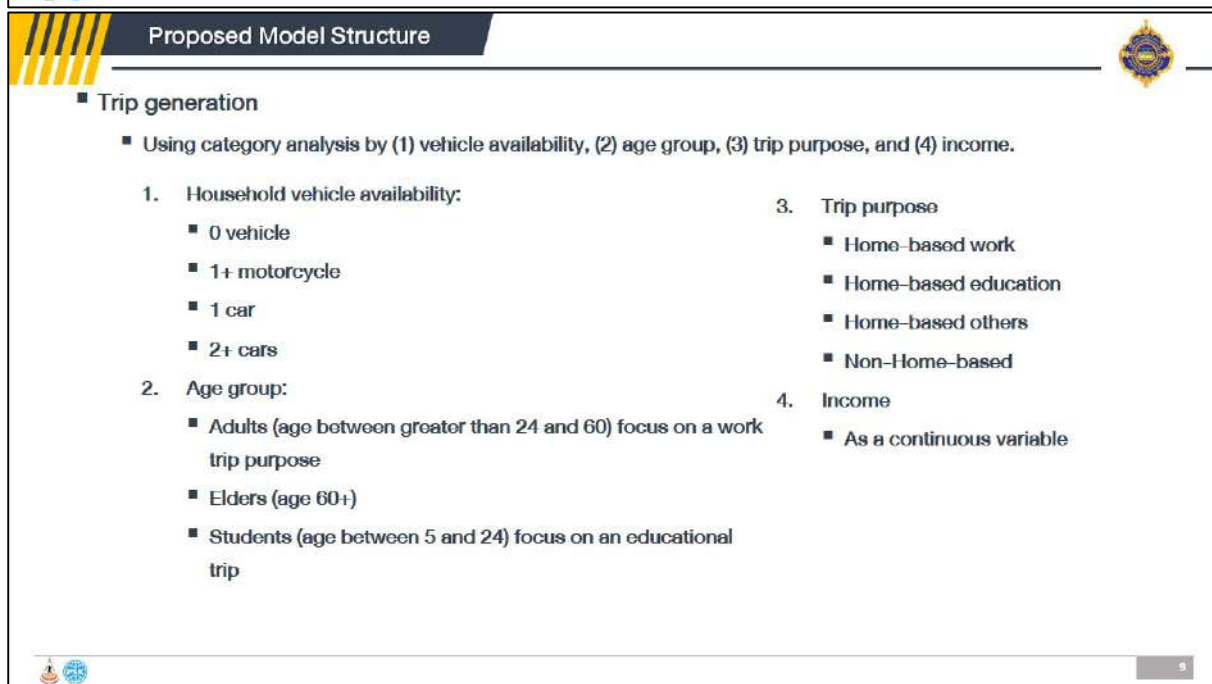
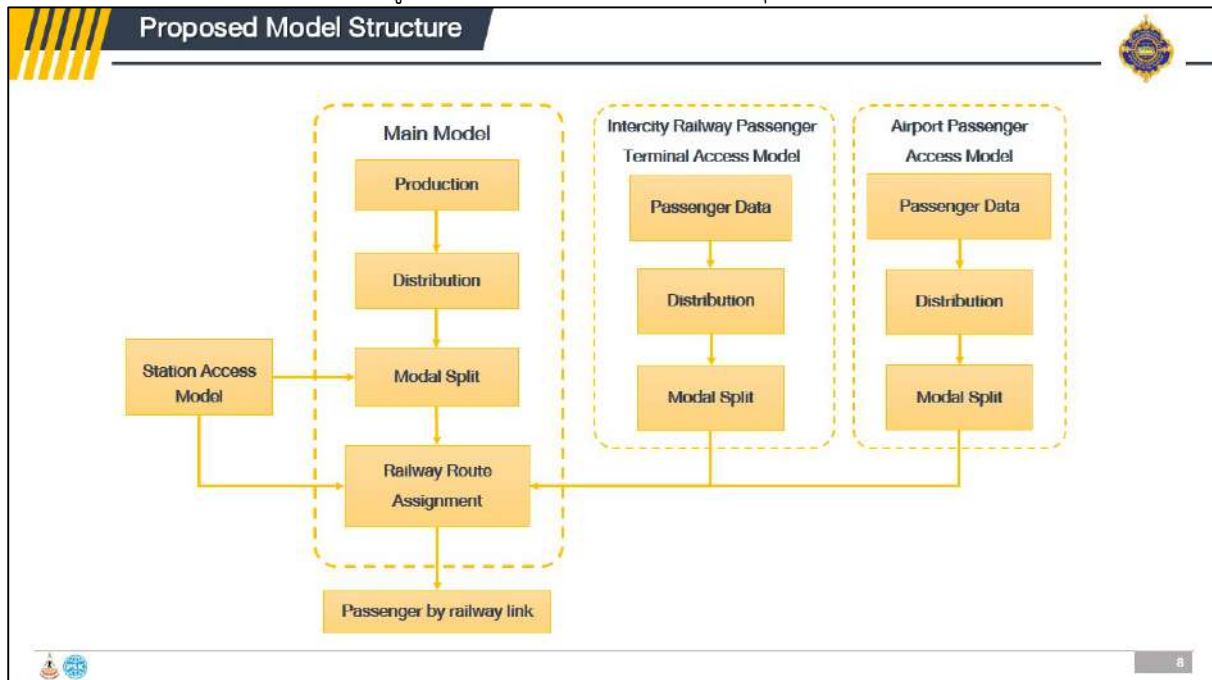
* ข้อแนะนำจาก JICA จากโครงการ M-Map2 Blueprint

6

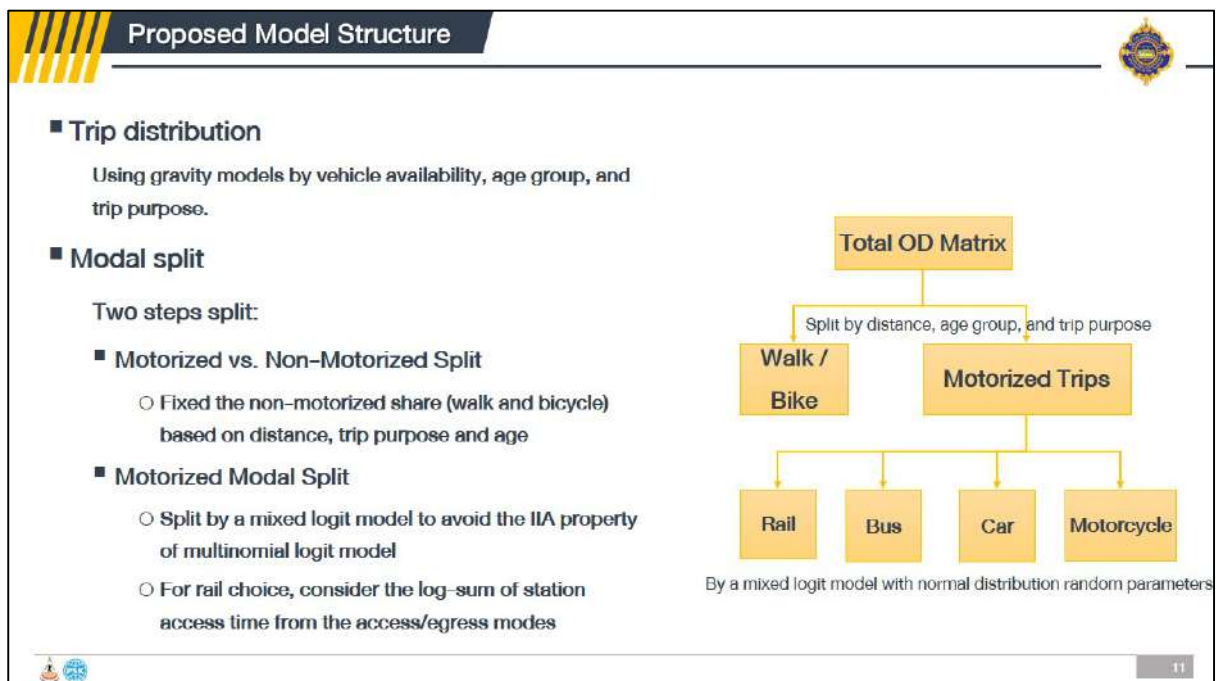
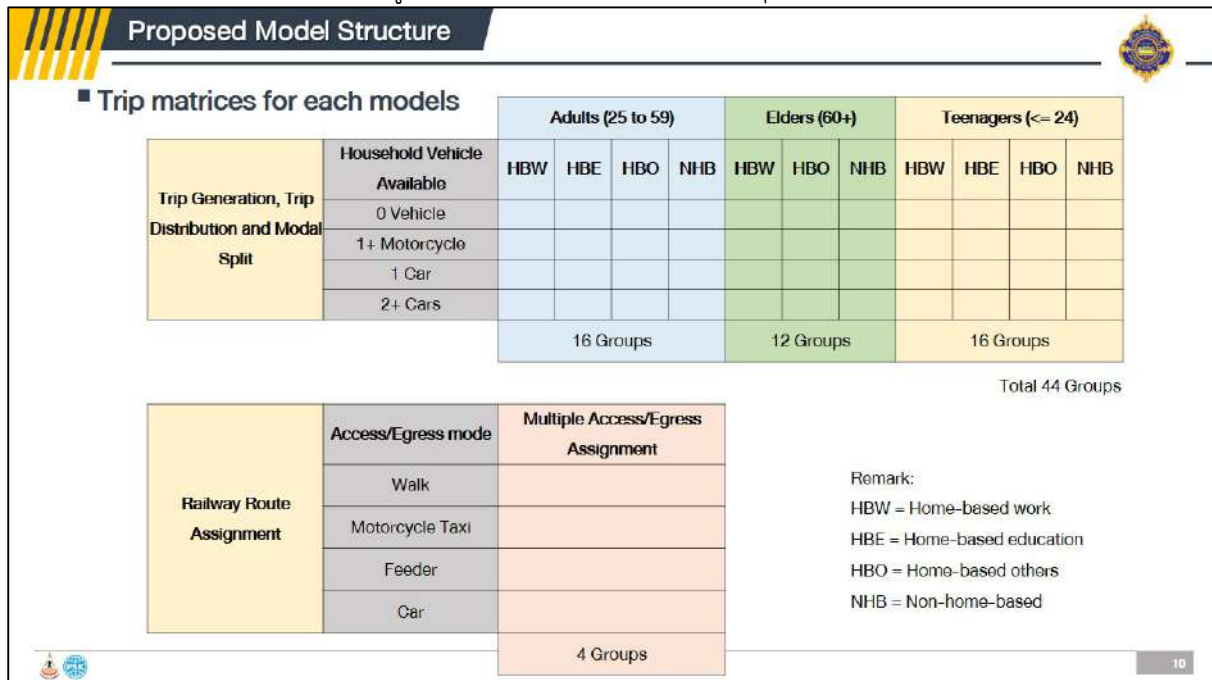
Model Structure

7

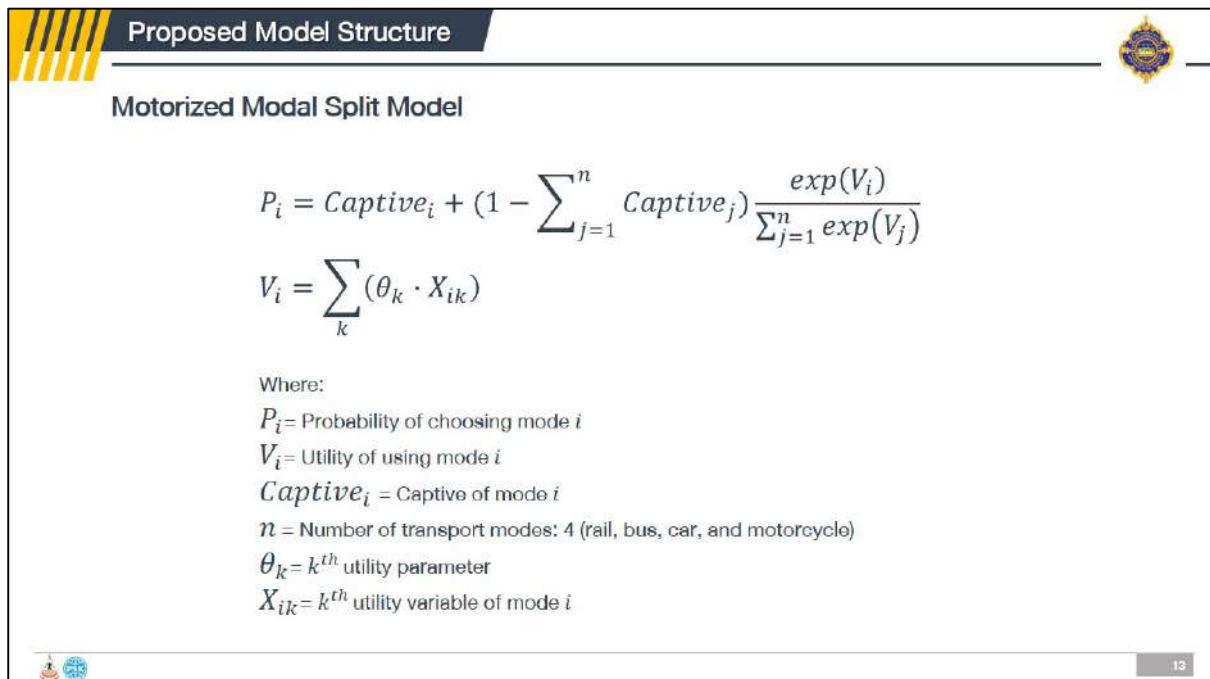
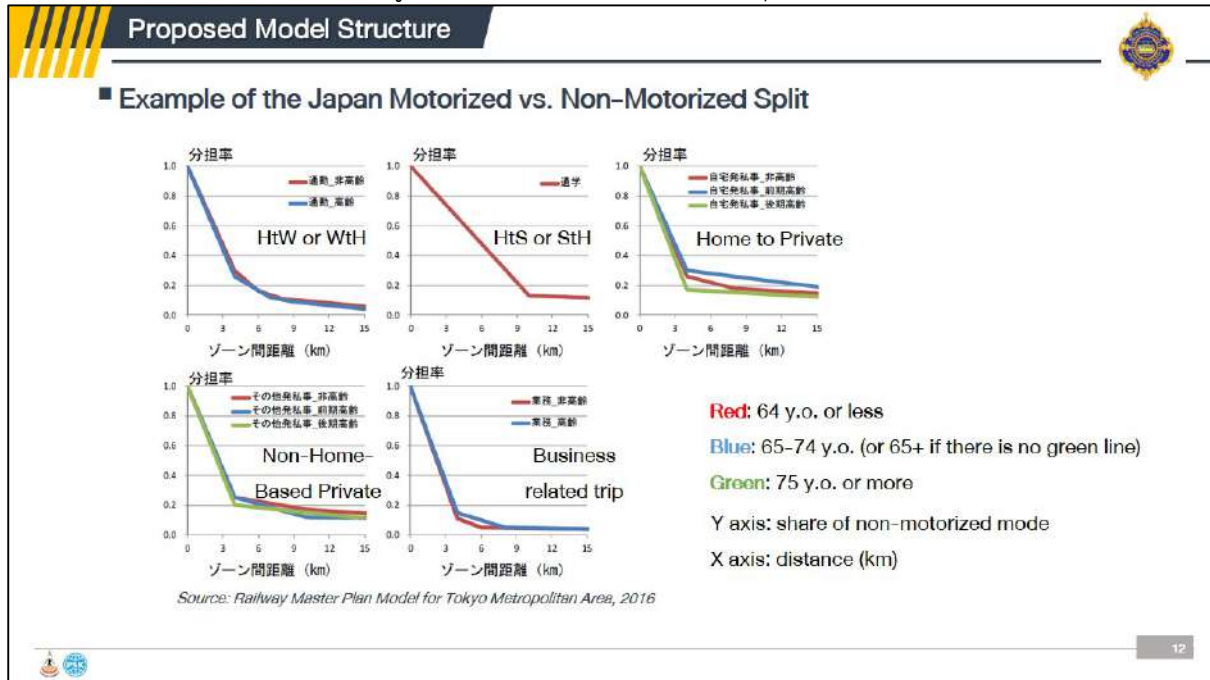
ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

Proposed Model Structure

Motorized Modal Split Model

Model Variables

Variables	Detail
ASC	Alternative specific constant for each mode. Car as reference
Travel Cost (Baht)	Rail: rail fare Bus: bus fare Car: VOC (fuel, maintenance) + toll fee Motorcycle: VOC (fuel, maintenance)
Travel Time (Minute)	Rail: boarding + transfer + waiting time Bus: boarding + waiting + access/egress to bus stop time Car and motorcycle: driving + parking time
Station Access Time (Minute)	(Rail only) The log-sum of access time of access/egress modes
Parking Fee (Baht)	(Car and Motorcycle) Parking fee
Short Trip Dummy	(Car and Motorcycle) 1 for OD with distance less than X km*, 0 otherwise; *Distance will be defined after data analysis

14

Proposed Model Structure

Station Access Model

Calculate the share of mode used for railway station access from walk, motorcycle taxi, feeder and car

$$P_i = \frac{\exp(V_i)}{\sum_{j=1}^n \exp(V_j)}$$

$$V_i = \sum_k (\theta_k \cdot X_{ik})$$
→

Where:

P_i = Probability of selecting mode i

V_i = Utility of selecting mode i

n = Number of transport access/egress modes:
4 (walk, motorcycle taxi, feeder and car)

θ_k = k^{th} utility parameter

X_{ik} = k^{th} utility variable of mode i

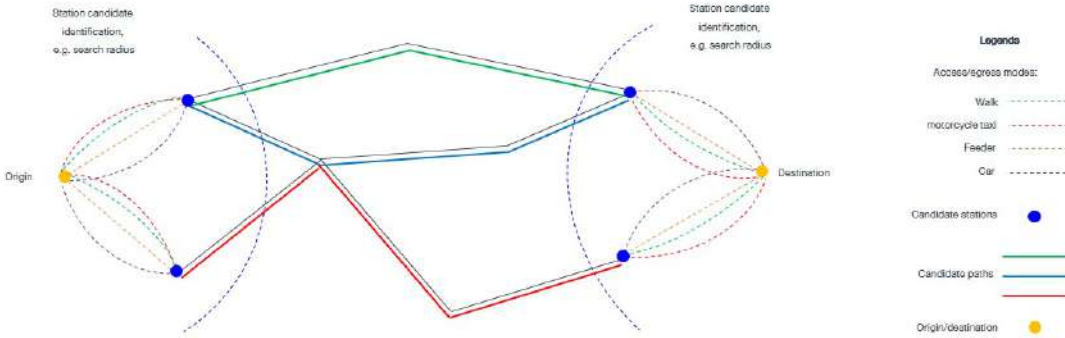
Model Variables

Variables	Detail
ASC	Alternative specific constant for each mode. Car as reference
Non-Motorized	(Walk only)
Travel Time (Minute)	Walk: walking time between origin or destination to station
Motorized Travel Time (Minute)	(Motorcycle taxi, feeder, car) Motorcycle taxi: travel time and waiting time between origin or destination to station Feeder: travel time and waiting time between origin or destination to station, access/egress time to station included Car: travel time between origin or destination to station, parking time included
Travel Cost (Baht)	Total cost spent between origin or destination to station

15

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

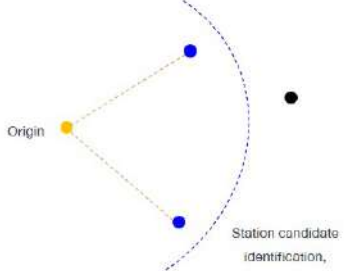
Proposed Model Structure



The diagram illustrates the railway route assignment process. It shows an 'Origin' (yellow dot) and a 'Destination' (yellow dot). From the origin, several dashed lines represent different access/egress modes: 'Walk' (dotted), 'motorcycle taxi' (dashed), 'Feeder' (dotted), and 'Car' (dashed). These lines lead to 'Station candidate identification, e.g. search radius' (blue dots). From these candidate stations, solid lines represent 'Candidate paths' (green and red) leading to the 'Destination'. A legend on the right defines the symbols: 'Access/egress modes' (Walk, motorcycle taxi, Feeder, Car), 'Candidate stations' (blue dot), 'Candidate paths' (green and red lines), and 'Origin/destination' (yellow dot).

16

Proposed Model Structure



The diagram illustrates the station candidate identification process. It shows an 'Origin' (yellow dot) and a 'Station candidate identification, e.g. search radius' (blue dot). A dashed line connects them, representing the search radius. A legend on the right defines the symbols: 'Access/egress modes' (Walk, motorcycle taxi, Feeder, Car), 'Candidate stations' (blue dot), 'Candidate paths' (green and red lines), and 'Origin/destination' (yellow dot).

17

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

Proposed Model Structure

Railway Route Assignment

- **Step 3: Station choice**
 - **Optimal model:** assumes all passengers board at the station which results in the lowest cost of travel
 - **Logit Model:** allocates a proportion of passenger demand to each access candidate as follows:

$$P_s = \frac{\exp(V_s)}{\sum_{j=1}^n \exp(V_j)}$$

$$V_s = \beta_a T_a$$

Where:

P_s = probability of selecting station s

V_s = utility of selecting station s

j = access or egress link j ; $j=1, 2, \dots, n$

a = access link by access mode: walk, motorcycle taxi, feeder and car

β_a, T_a = coefficient and access time by access mode: walk, motorcycle taxi, feeder and car

18

Proposed Model Structure

Railway Route Assignment

- **Step 4: Railway route choice**

$$P_i = \frac{\exp(V_i)}{\sum_{j=1}^n \exp(V_j)}$$

$$V_i = \sum_k (\beta_k \cdot C_{ik})$$

$$C_{ik} = \beta_1 T_1 + \beta_2^p T_2 + \beta_3 T_3 + \beta_4 F$$

Where:

P_i = probability of selecting route i

V_i = utility of selecting route i

j = candidate routes j ; $j=1, 2, \dots, n$

$\beta_k = k^{th}$ parameter

$C_{ik} = k^{th}$ variable of route i

Where:

β_1, T_1 = coefficient and waiting time

β_2^p, T_2 = coefficient for passenger V/C ratio p and in-vehicle time

β_3, T_3 = coefficient and transfer time by transfer time

β_4, F = coefficient and fare

19

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

Proposed Model Structure	
Generalized cost to compute station choice and railway route choice	
Variables	Detail
T_m , Access time (Minutes)	Travel time from origin to station, β_m (will be estimated from survey data)
T_n , Egress time (Minutes)	Travel time from station to destination, β_n (will be estimated from survey data)
T_1 , Waiting time (Minutes)	Waiting time for rail, half of rail headway, β_1 (will be estimated from survey data)
T_2 , In-vehicle time (Minutes)	Travel time in rail from station to station, β_2^p (will be estimated from survey data)
T_3 , Transfer time (Minutes)	Transfer time between stations along the route (including both horizontal and vertical distance): -Horizontal transfer factor, β_{3h} (will be estimated from survey data) -Vertical transfer factor, β_{3v} (will be estimated from survey data)
T_4 , Fare (Baht)	Fare for rail use, β_4 = perceived value of time (will be estimated from survey data)

Proposed Model Structure									
Capacity Restraint for Railway Route Assignment - Using volume average assignment technique and crowding function to represent the crowded transit services by increase in-vehicle time. - The passenger V/C ratio: $V/C = \begin{cases} \frac{L}{C_{seated}} & : 0 < L < C_{seated} \\ 1.0 + \frac{L - C_{seated}}{C_{crush} - C_{seated}} & : L \geq C_{seated} \end{cases}$ Where: L = Load on a transit line C_{seated}, C_{crush} = Seated capacity and crush capacity - The passenger V/C ratio is transformed to α and use to scale the in-vehicle time. For example, if the V/C ratio is 2.0, then α is 0.75. So, the generalized cost: $\beta_i = (1 + 0.75) * \beta_i * \text{time}$, where i = waiting time, in-vehicle time and transfer time Source: <i>OrtTransit: Uses and Functions</i>, Vetch and Cook, 2011									
Crowding function <table border="1"> <caption>Data points from the Crowding function graph</caption> <thead> <tr> <th>V/C ratio</th> <th>alpha</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>0.75</td> </tr> </tbody> </table>		V/C ratio	alpha	0	0	1	0	2	0.75
V/C ratio	alpha								
0	0								
1	0								
2	0.75								

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



Proposed Model Structure



- **Transport Hub (Airport, Railway Station) Access Model**
 - **Intercity Railway Passenger Terminal Access Model**
 - **Airport Passenger Access Model**
 1. Production
 - Use the passenger data from airport survey or intercity railway survey for generation and attraction
 2. Distribution
 - Apply growth rate model for OD distribution from the survey
 3. Modal split model and station access/egress model
 - Using the mixed logit model same as the main model
 - Some new variable(s) may be included: airport or station specific dummy
 4. Railway route assignment
 - Combine the matrix of transport hubs with the that of the main model, and then perform the multi-access/egress and multi-path assignment

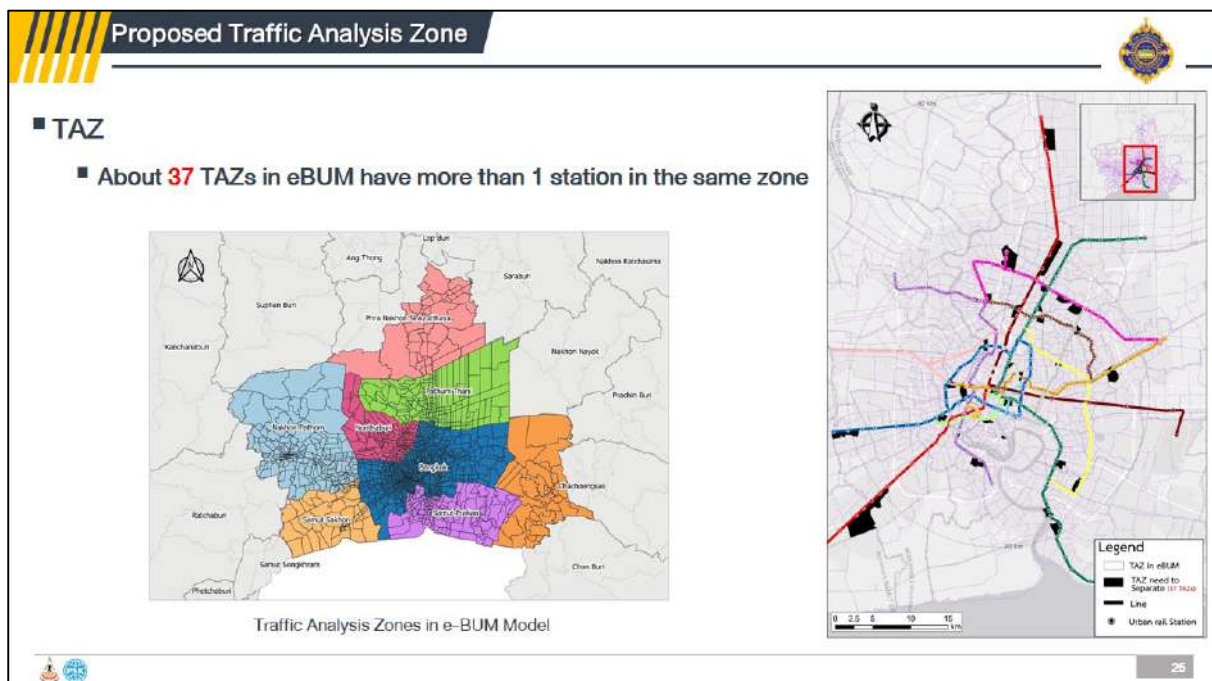
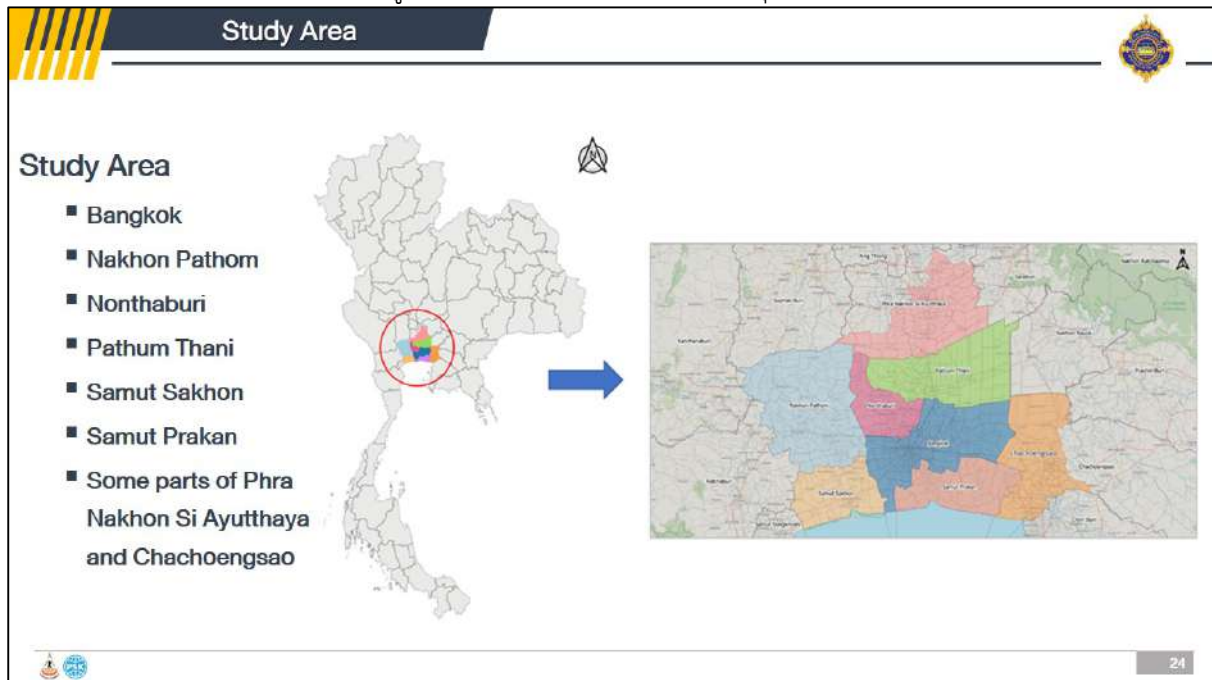
22



Study Area and Zoning

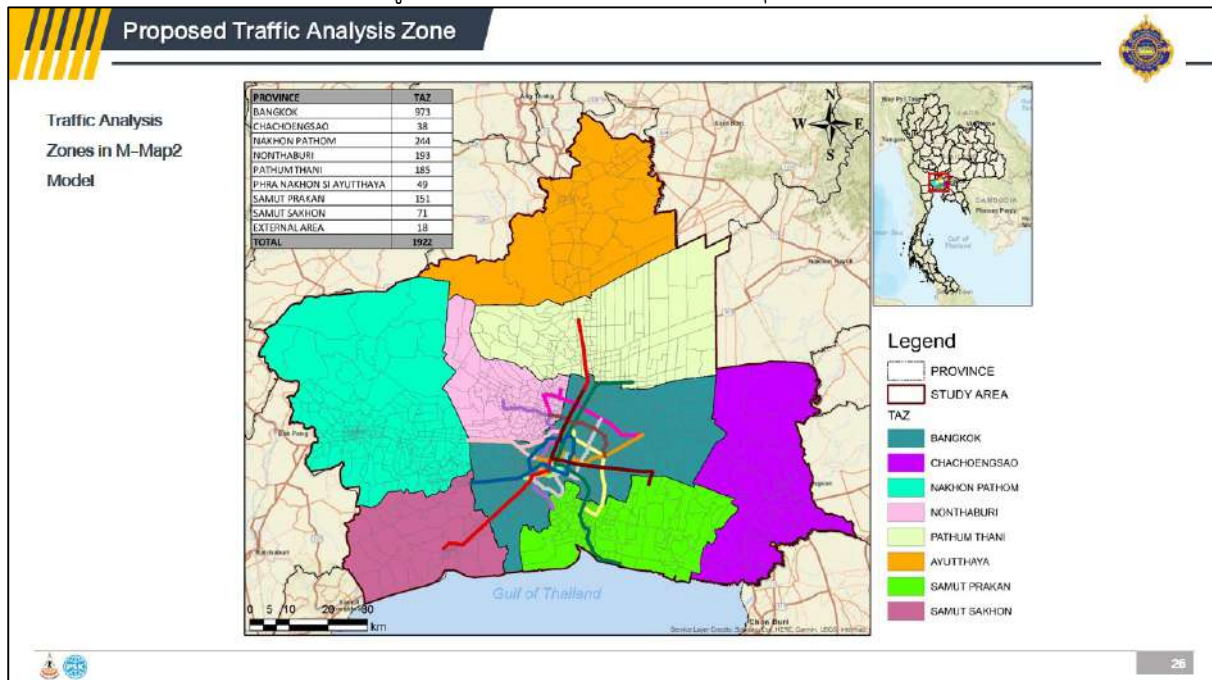
23

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



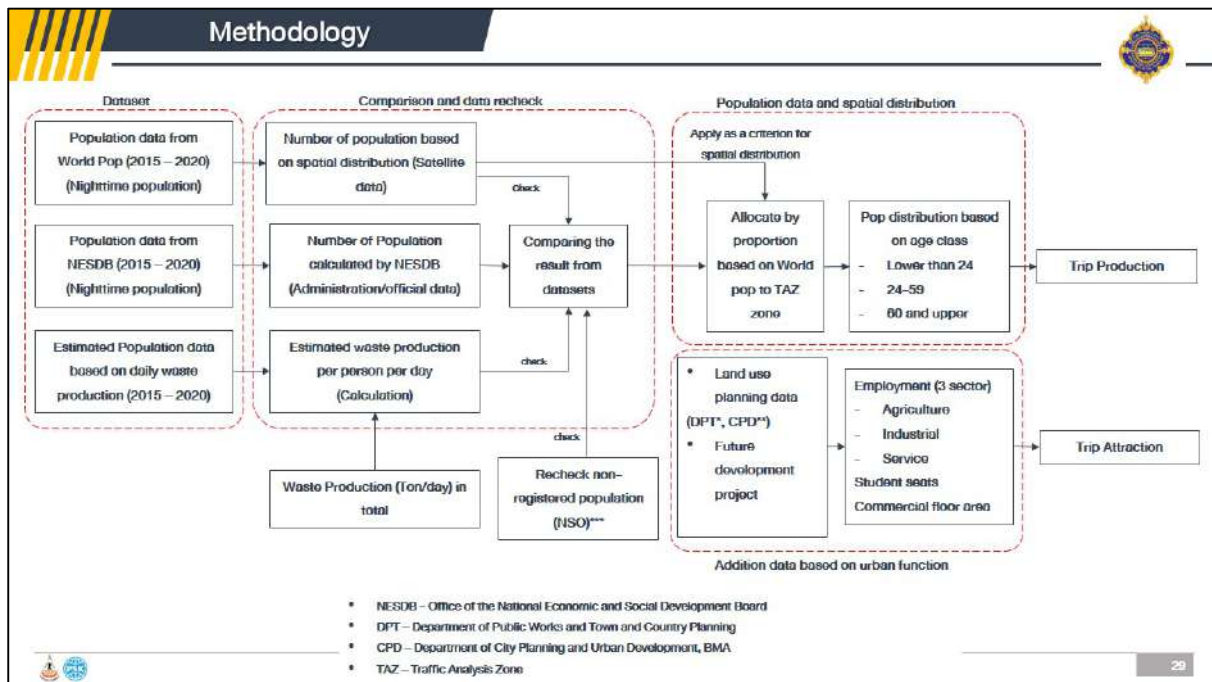
Proposed Traffic Analysis Zone

Attribute table of 37 TAZs need to separate

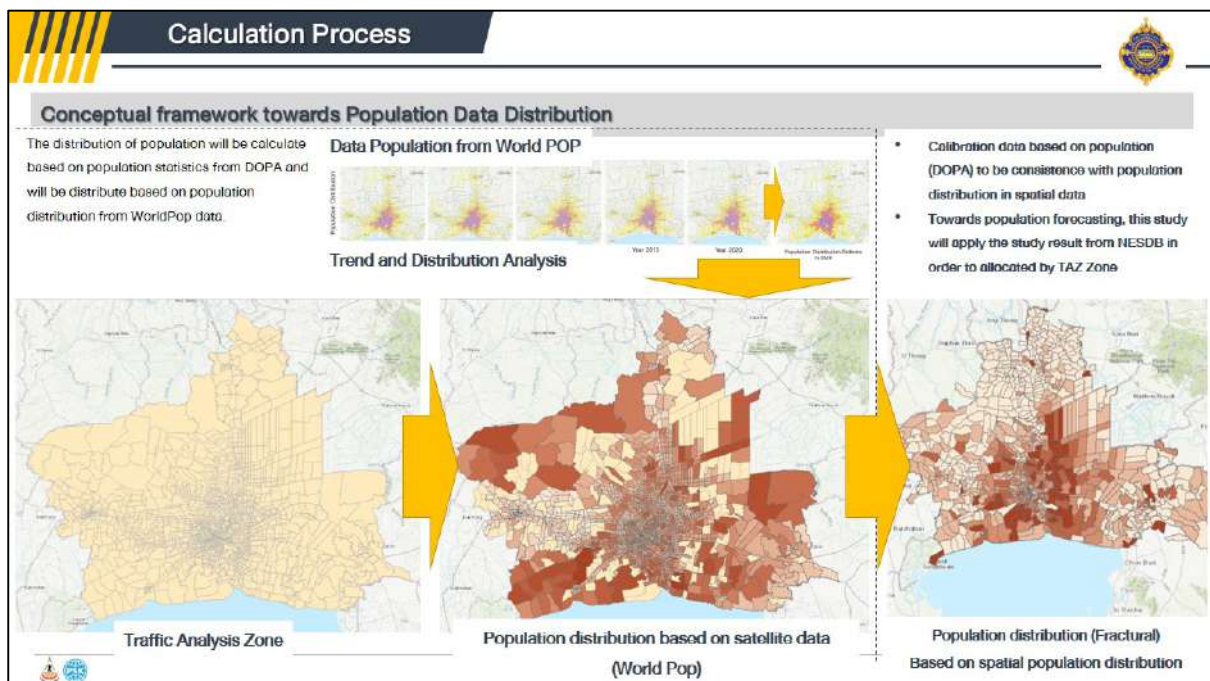
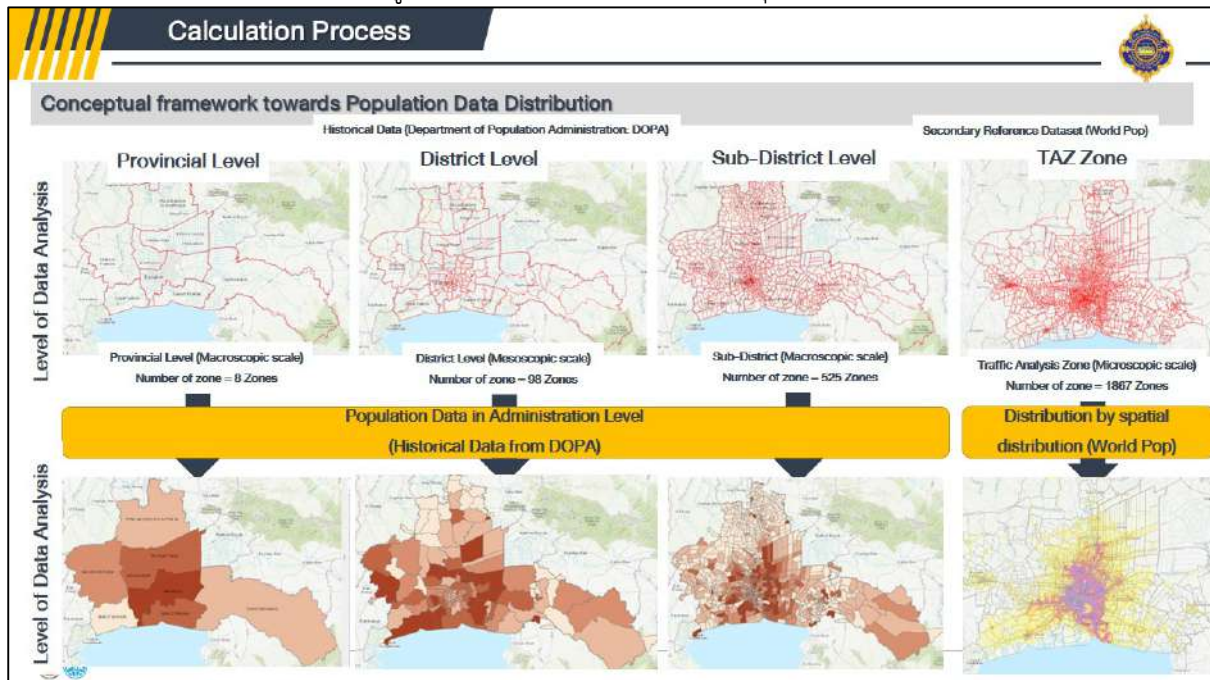
NO.	ZONE_NO	AREA	TDL 1771	TD S. EXPAND	TD S. ZONE	ZONE_NEW	C_X	C_Y	PROV. NAME	DISTRICT
1	1	1 520855743	1	1	1	1	891650.12	1520423.25	BANGKOK	PHRA NAKHON
2	4	0 494388012	4	4	4	4	662563.46	1521131.18	BANGKOK	PHRA NAKHON
3	39	0 630196643	37	37	39	39	659649.56	1521186.6	BANGKOK	BANGKOK NOI
4	43	0 564271131	41	41	43	43	660126.72	1521442.24	BANGKOK	BANGKOK NOI
5	73	0 330091119	83	83	73	73	660909.31	1514763.79	BANGKOK	THON BURI
6	117	0 392471971	105	105	117	117	667741.35	1523745.07	BANGKOK	PHAYA THAI
7	131	0 580703728	106	106	131	131	665788.09	1520629.63	BANGKOK	RATCHATHEWI
8	155	1 295928671	156	156	155	155	667461.71	1519123.66	BANGKOK	PATHUM VANI
9	185	0 653808554	194	194	185	185	664646	1515584.48	BANGKOK	SATHON
10	204	0 595338061	174	174	199	204	666827.95	1514391.28	BANGKOK	YAN NAWA
11	278	0 663434198	146	146	273	278	664471.52	1526792.24	BANGKOK	BANG SUE
12	290	0 627349643	240	206	285	290	671480.99	1530327.36	BANGKOK	CHATHUAK
13	294	1 499083646	243	196	299	294	666236.96	1530897.54	BANGKOK	CHATHUAK
14	335	0 628988218	1962	1562	300	305	671616.12	1531332.9	BANGKOK	CHATHUAK
15	334	5 29307694	209	206	329	334	673093.64	1530251	BANGKOK	DON MUE ANG
16	305	0 650105057	290	298	300	305	672445.54	1534085.04	BANGKOK	BANG KHE N
17	370	1 447420731	302	302	365	370	675047.43	1532718.34	BANGKOK	BANG KHE N
18	405	2 205602468	417	417	400	405	675786	1531343.03	BANGKOK	BANG KHE N
19	455	0 657395434	343	343	450	455	677172.33	1520857.17	BANGKOK	BUEANG KUM
20	530	2 55179244	328	328	521	520	681201.59	1522732.19	BANGKOK	SAPHAI SUNG
21	524	0 680470727	275	275	519	524	674336.05	1524160.03	BANGKOK	WANG THONGLANG
22	619	1 23879546	374	374	614	619	674380.96	1510818.08	BANGKOK	BANG MA
23	651	0 266304164	1536	1536	646	651	668699	1518964.77	BANGKOK	KHLONG TOEI
24	706	0 614952489	433	433	701	706	669109.46	1522484.14	BANGKOK	DIN DAENG
25	791	1 769778922	570	570	792	791	663496.63	1511169.03	BANGKOK	PAT BURA
26	871	1 169594033	567	567	866	871	659655.59	1519868.44	BANGKOK	PHASI CHAROEN
27	875	2 910876932	592	592	870	875	645962.77	1514793.71	BANGKOK	NONG KHAE W
28	912	3 105371768	527	527	907	912	650414.33	1506289.59	BANGKOK	BANG KHUN THIAN
29	966	1 653875853	603	603	961	966	676714.31	1500042.90	SAMUT PRAKAN	MUE ANG SAMUT PRAKAN
30	977	1 11105507	674	674	972	977	672772.08	1504485.28	SAMUT PRAKAN	MUE ANG SAMUT PRAKAN
31	979	1 590394138	676	676	974	979	673020.13	1502040.96	SAMUT PRAKAN	MUE ANG SAMUT PRAKAN
32	1130	0 660363333	760	760	1125	1130	663603.73	1532980.71	NONTABURI	MUE ANG NONTABURI
33	1131	0 958118471	781	781	1126	1131	664838.33	1532944.7	NONTABURI	MUE ANG NONTABURI
34	1158	2 190751779	816	816	1153	1158	667548.58	1537055.72	NONTABURI	PAK KRET
35	1172	3 03054306	825	825	1167	1172	667702.07	1538708.65	NONTABURI	PAK KRET
36	1301	4 493861734	1035	1035	1296	1301	673486.94	1553873.22	PATHUM THANI	KHLONG LUANG
37	1754	9 53486702	1406	1406	1749	1754	648080.46	1563352.15	SAMUT SAKHON	MUE ANG SAMUT SAKHON

27

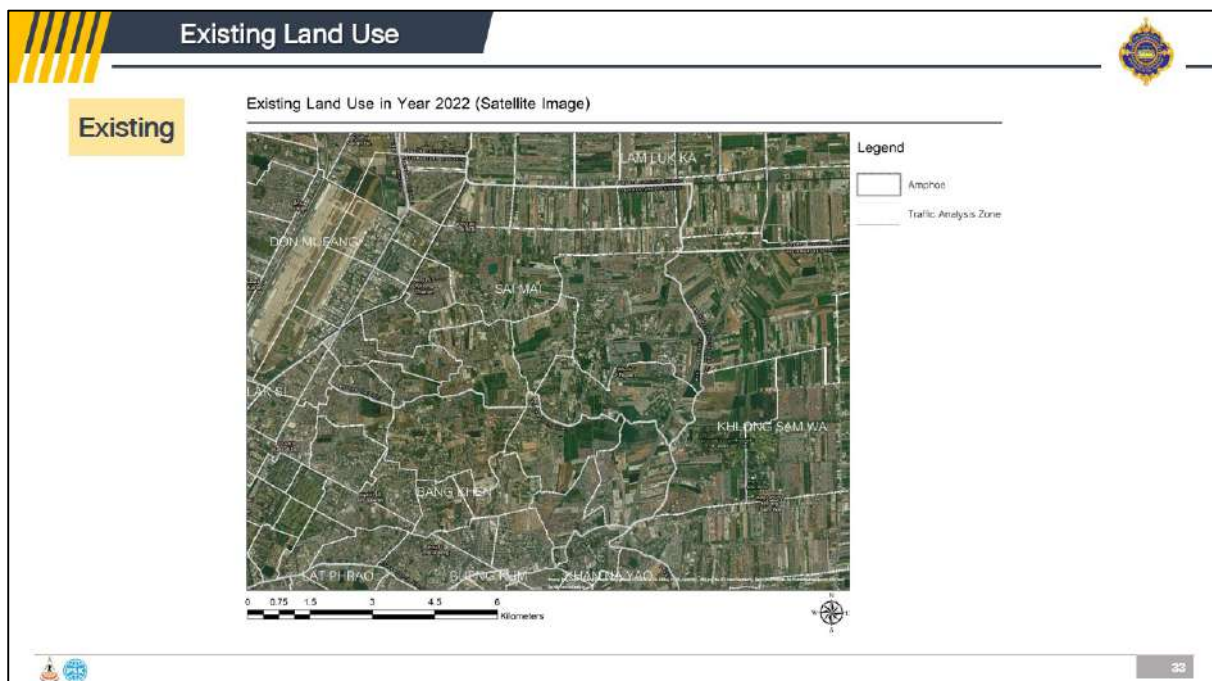
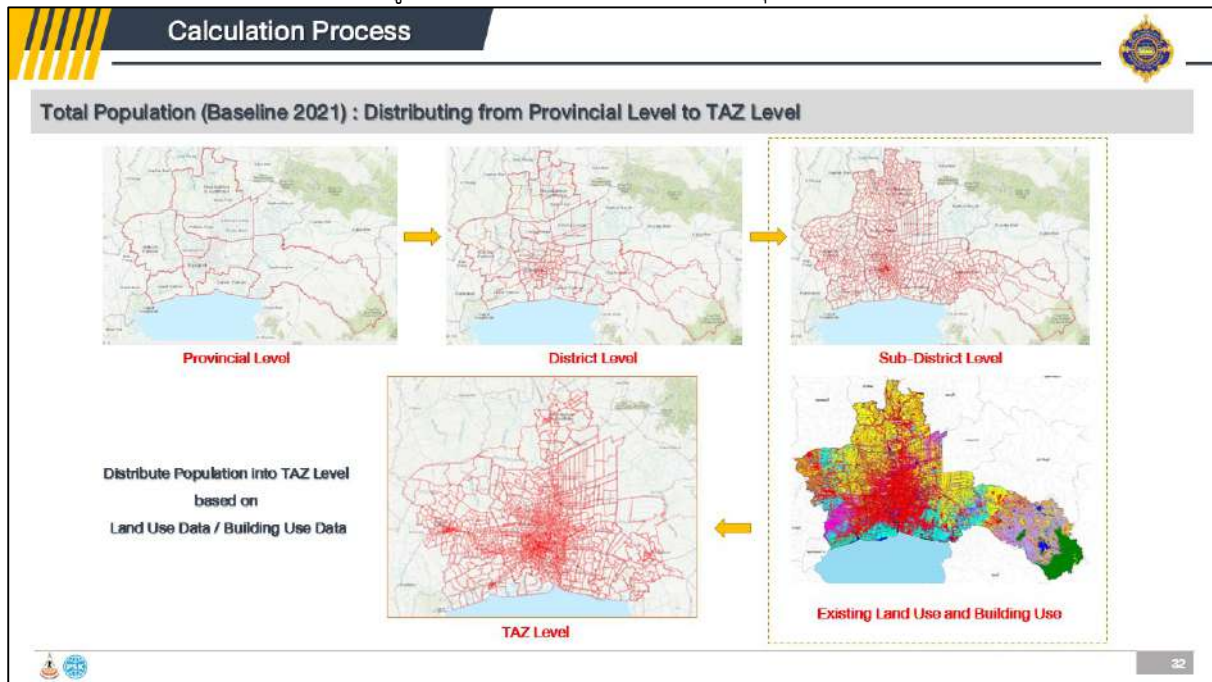
ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



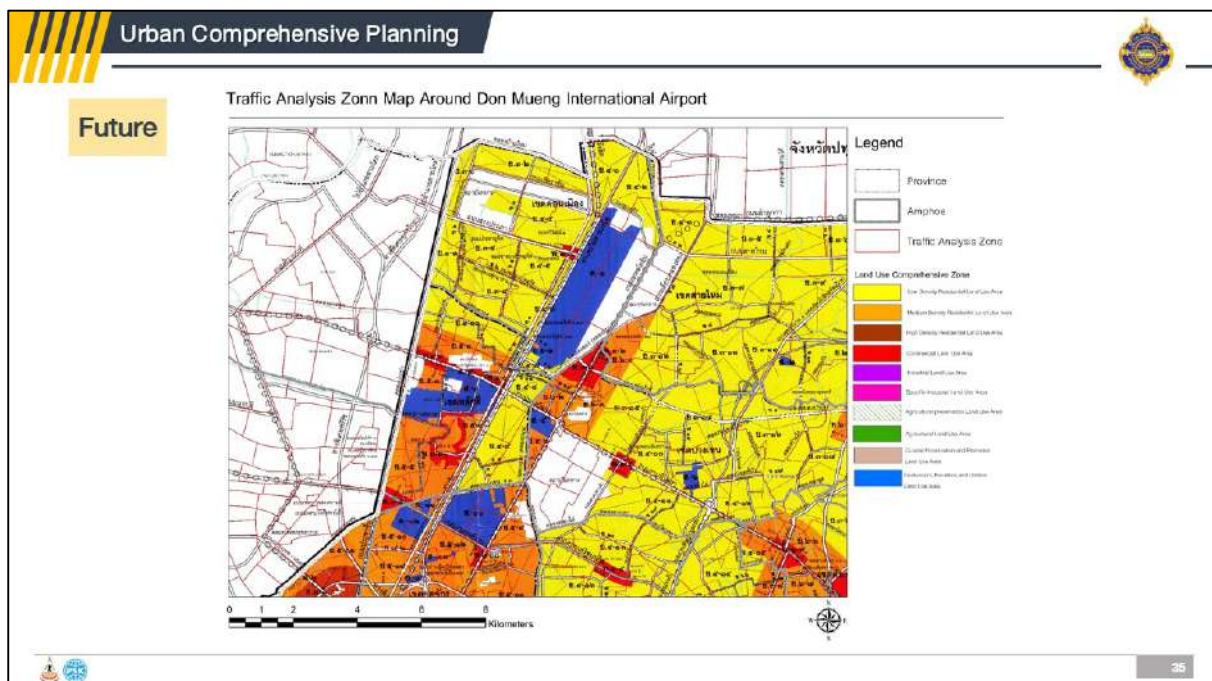
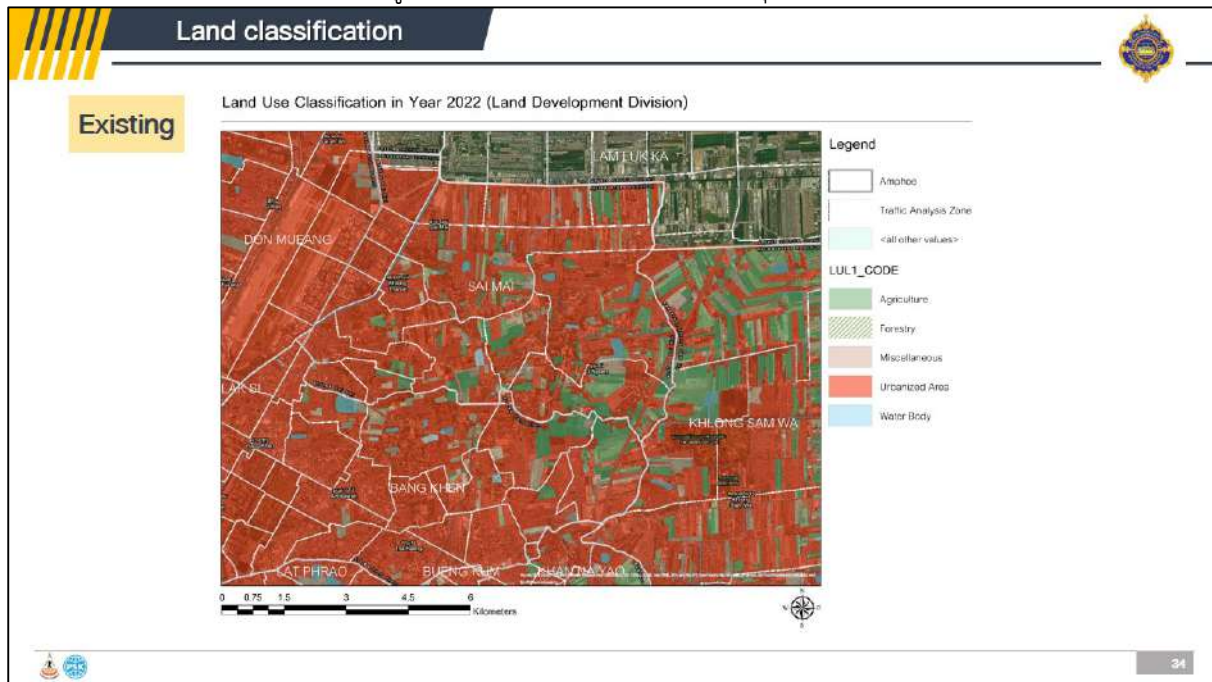
ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



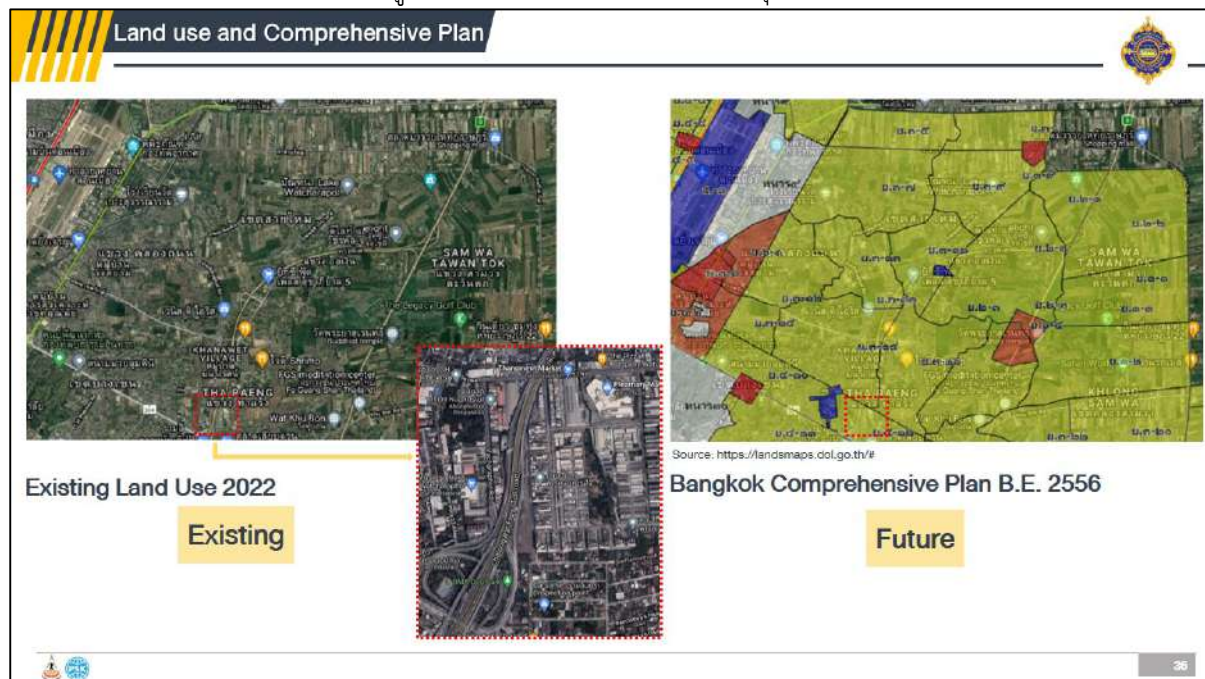
ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

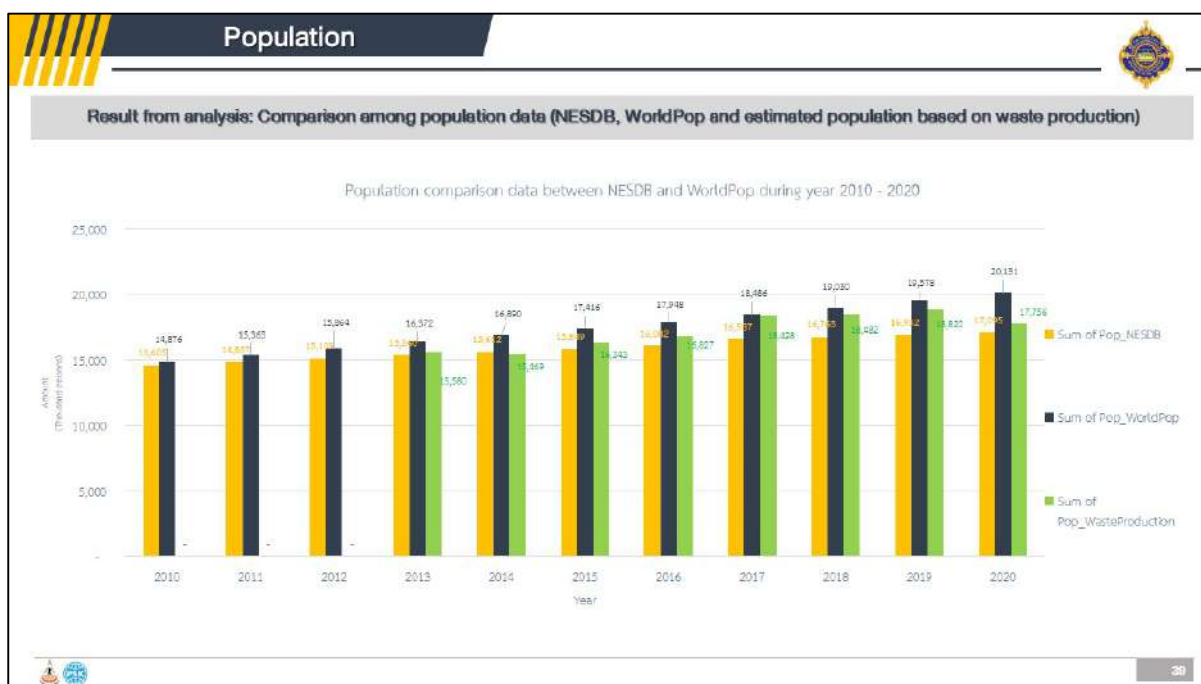
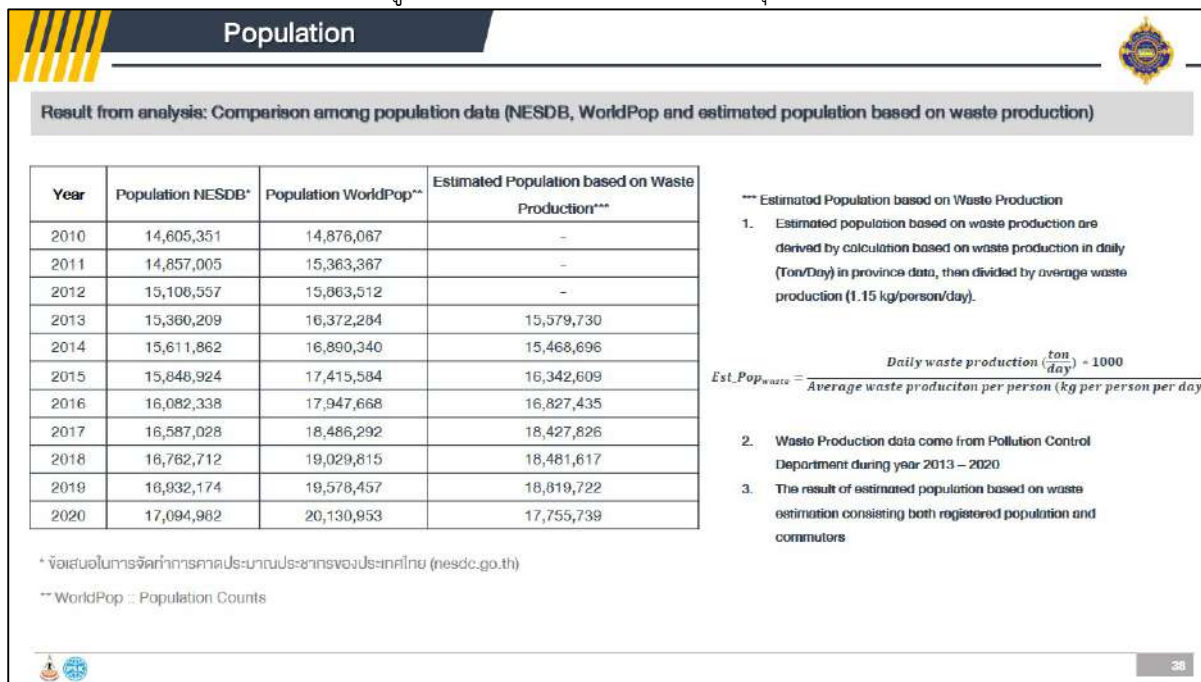


Data source

Data Sources	Socio-Economic Data	Data Source	Level			
			Province	District	Sub-district	TAZ
Population		Registration data 2021 (DOPA and NSO)	X	X	X	
		Non-Registration data 2017 and 2020 (NSO)	X			
		Forecasting Data 2010-2040 (NESDB, 2019)	X			
Household		Registration data 2021 (DOPA)	X	X	X	
		Household basic data survey 2020 (NSO)	X			
Education		Students 2018 (National Education Information System – NEIS, MoE)	X	X	X	
		Students in Colleges/university (MoE)	X			
Employment		Employment survey July-Sep 2021 (NSO)	X			
Household Incomes		Average household income 2019 (NSO)	X			

DOPA – Department of Provincial Administration NSO – National Statistical Office of Thailand
NESDB – Office of the National Economic and Social Development Board MoE – Ministry of Education
NEIS – National Education Information System

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



กรมการขนส่งทางราง

การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑

งานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒

การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP2

วันอังคารที่ ๑ – วันพฤหัสบดีที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๕ (๓ วัน)

โดย รองศาสตราจารย์ ดร. เอกชัย ศิริกิจพานิชย์กุล (ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร)



การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP2



เนื้อหาการบรรยาย การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP 2

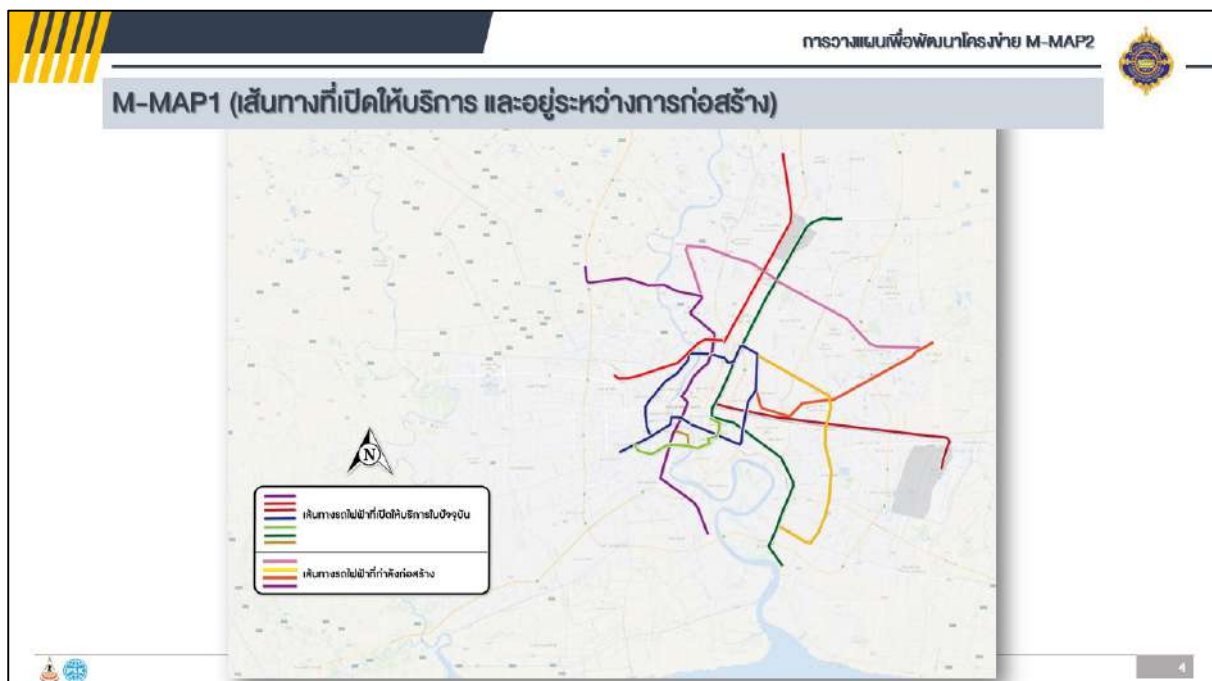
- ภาพรวมโครงข่าย M-MAP 1 และ M-MAP 2 Blueprint
- รูปแบบโครงข่ายและบทบาทของสายการเดินรถในโครงข่าย
- วัตถุประสงค์ของการวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP2
- กรอบการวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP2
- ความจำเป็นและความเหมาะสมของโครงข่ายตามแผนแม่บท
- การวิเคราะห์เพื่อกำหนดประเด็นในการวางแผนพัฒนาโครงข่าย
- ตัวชี้วัด (Indicators) คุณลักษณะของโครงข่ายตามประเด็นการพัฒนา



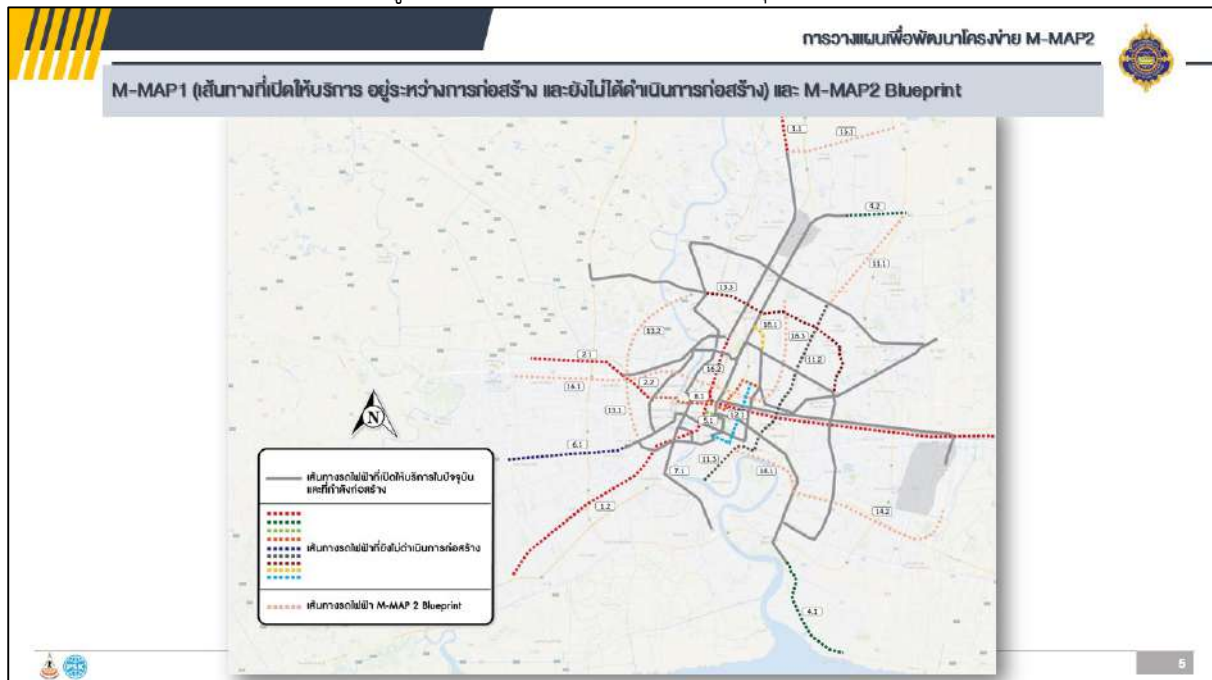


2

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
 โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
 ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

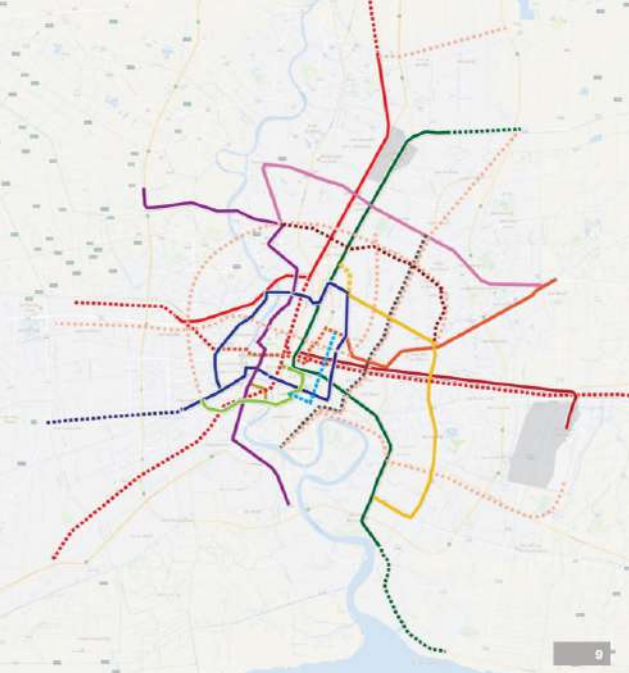
M-MAP2 มีลักษณะเป็นโครงข่ายเดินรถ แบบแยกเส้นทางอิสระ: Independent Network

ข้อดี

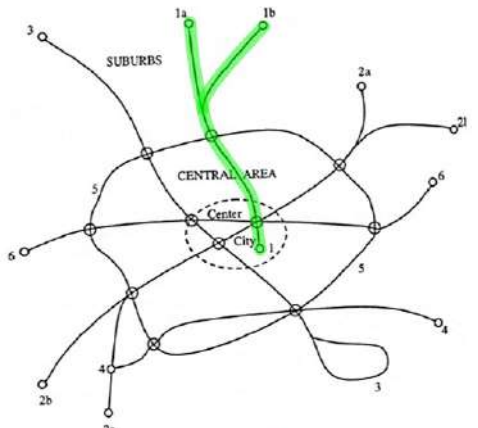
- เชื่อมโยงแหล่งกิจกรรมที่มีความต้องการในการเดินทางสูงได้โดยตรง
- ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการมาก
- เส้นทางเข้าใจง่ายตรงไปตรงมา

ข้อควร

- ใช้เงินลงทุนในการพัฒนาเส้นทาง อุโมงค์ และขบวนรถ สูง
- ใช้ความจุสายการเดินรถบางเส้นทางได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ
- การเปลี่ยนถ่ายระหว่างสายเดินรถมีความเป็นไปได้สูง ผู้โดยสารต้องศึกษาเส้นทางให้
ดีก่อนออกเดินทาง อาจเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายสูง หากไม่มีตัวร่วม
และนโยบายค่าโดยสารร่วม
- ความถี่ในการเดินรถต่ำอาจจะต้องรอรถนาน
- หากความถี่ในการใช้ขบวนรถแต่ละเส้นทางต่างกัน

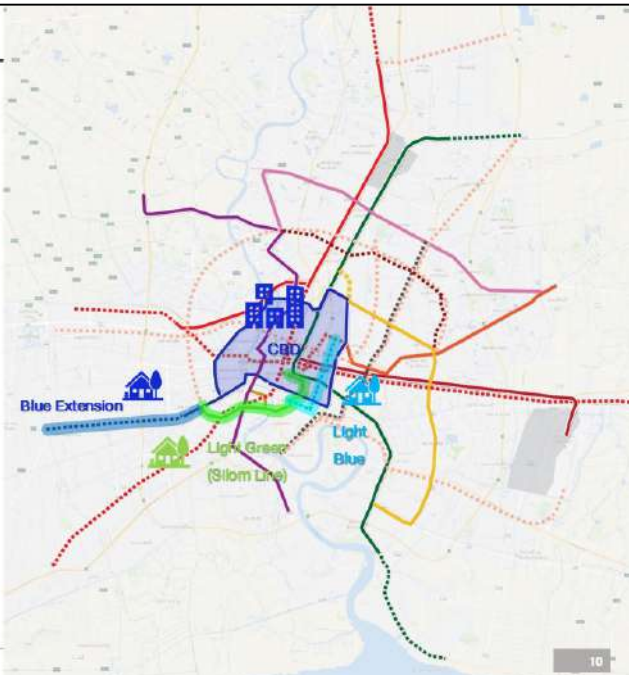


สายเดินรถแนวรัศมี (Radial Line)

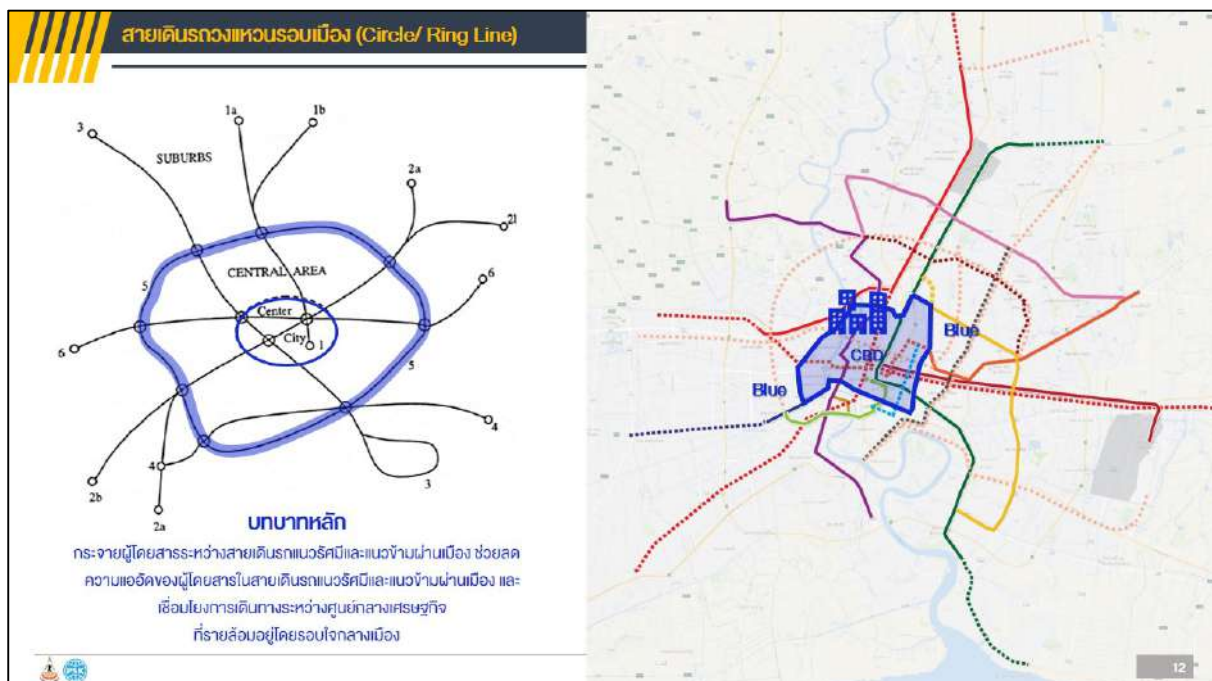
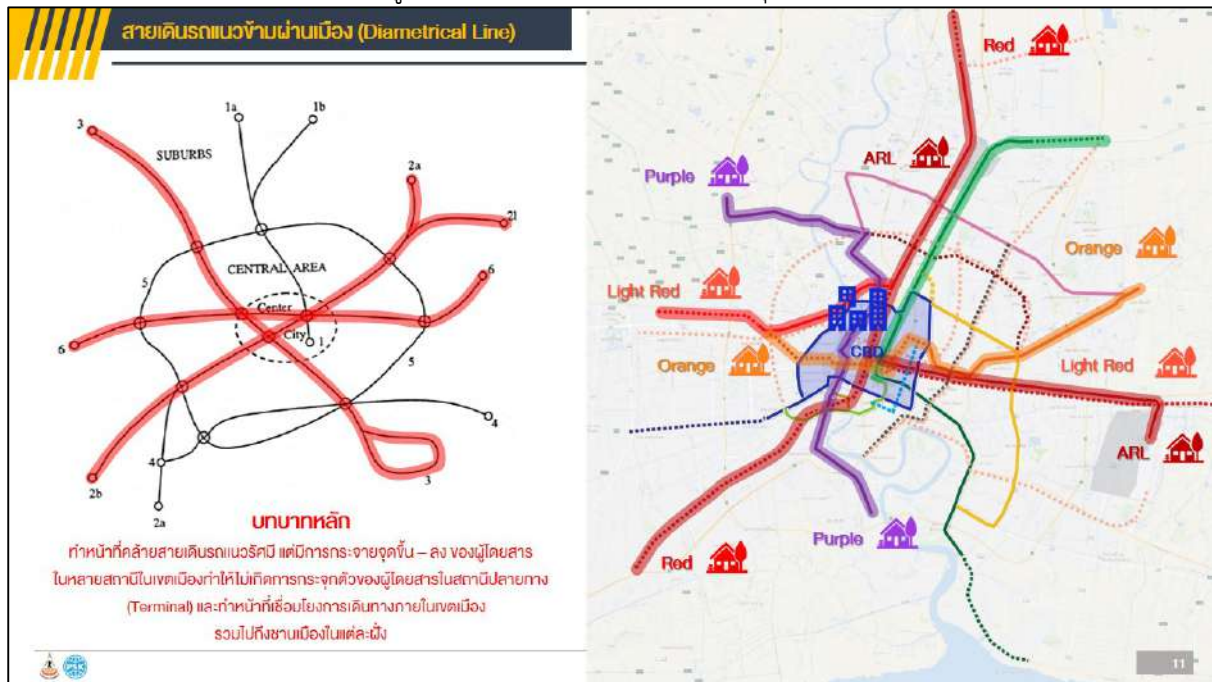


บทบาทหลัก

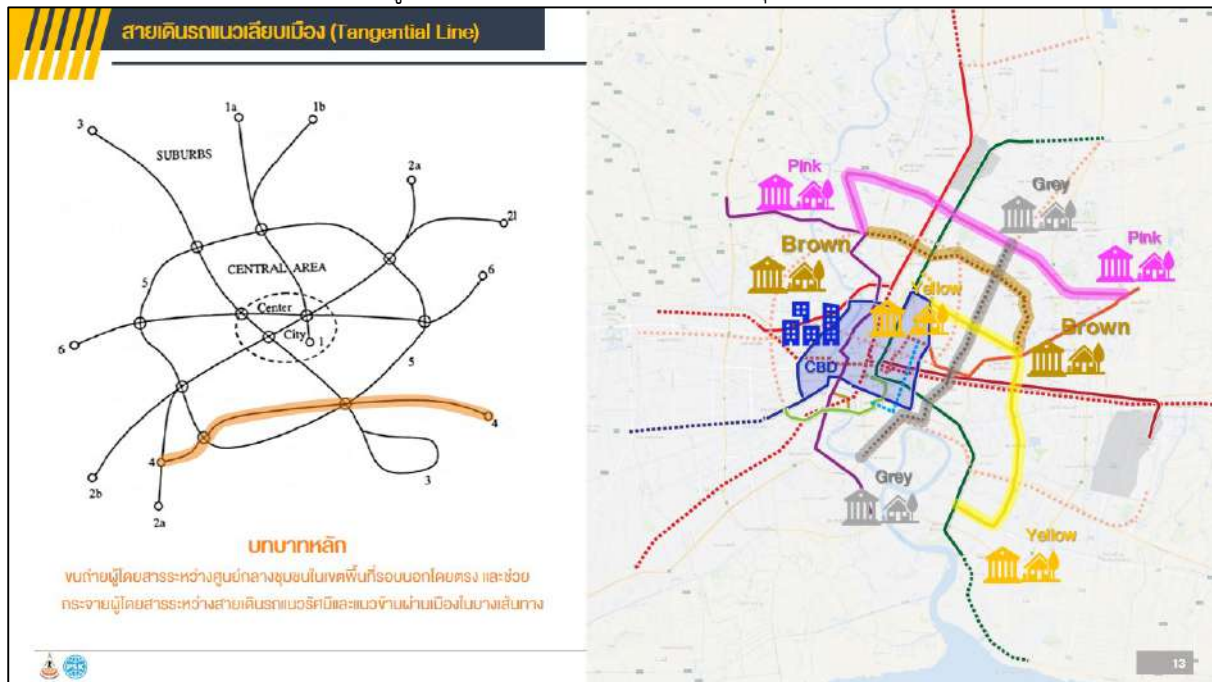
ขนถ่ายผู้โดยสารที่สัญจรเป็นประจำระหว่างที่พักอาศัยในย่านชานเมืองกับสถานี
ปลายทางซึ่งเป็นแหล่งจ้างงานและสถานศึกษาในเขตเมือง
(Home-based Work and Home-based Education Commuting Trips)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

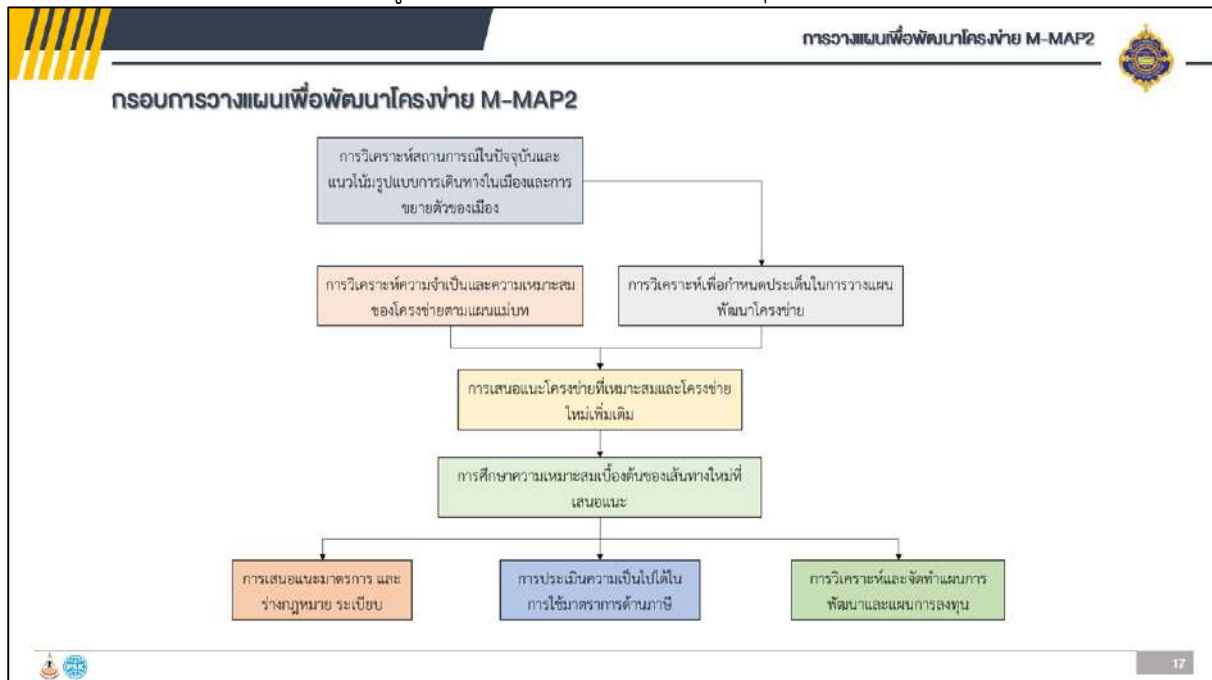


วัตถุประสงค์ของการวางแผน
โครงข่าย M-MAP2

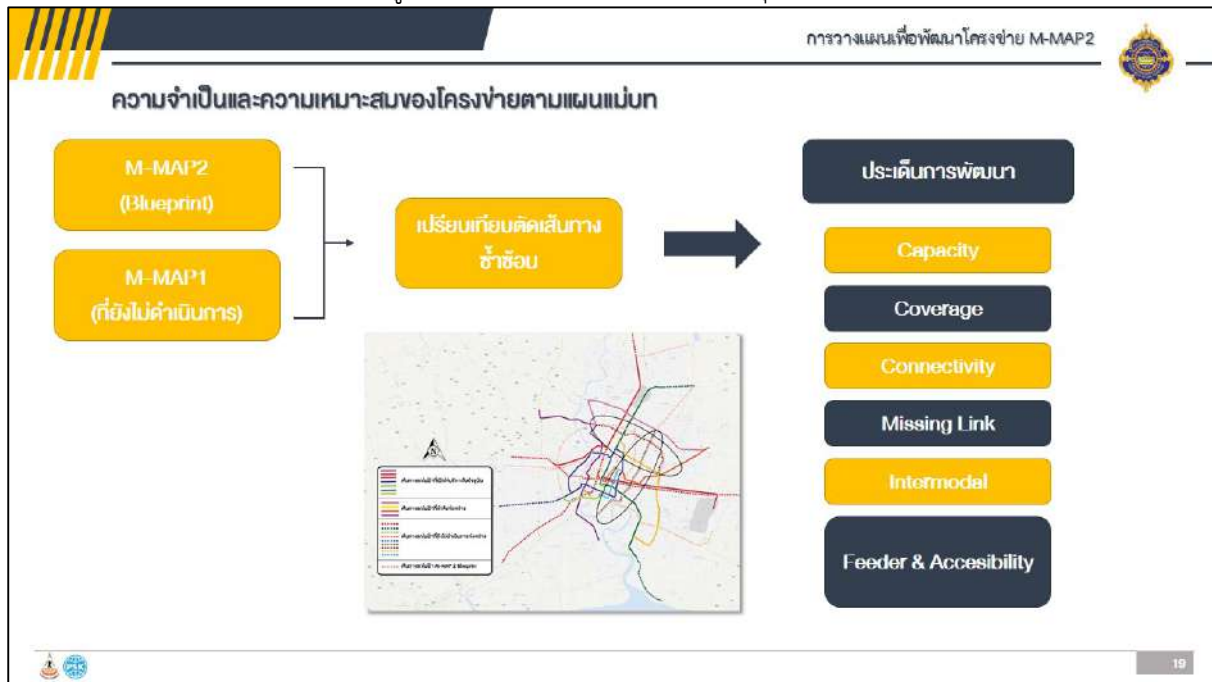
ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



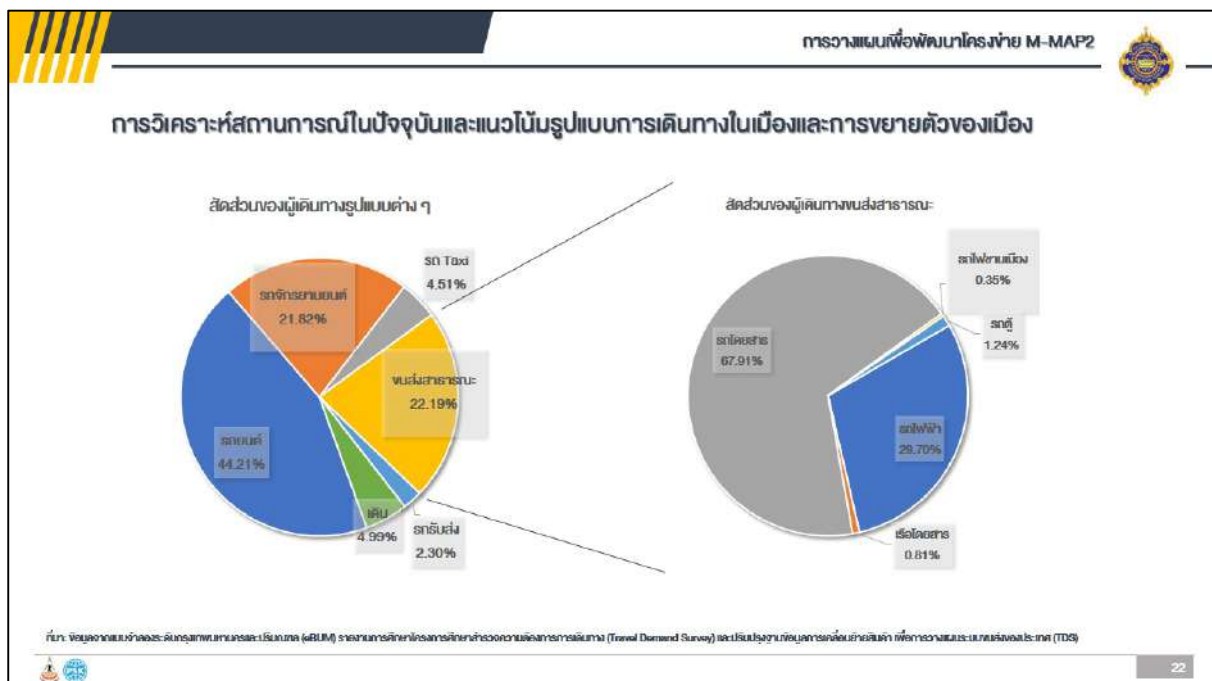
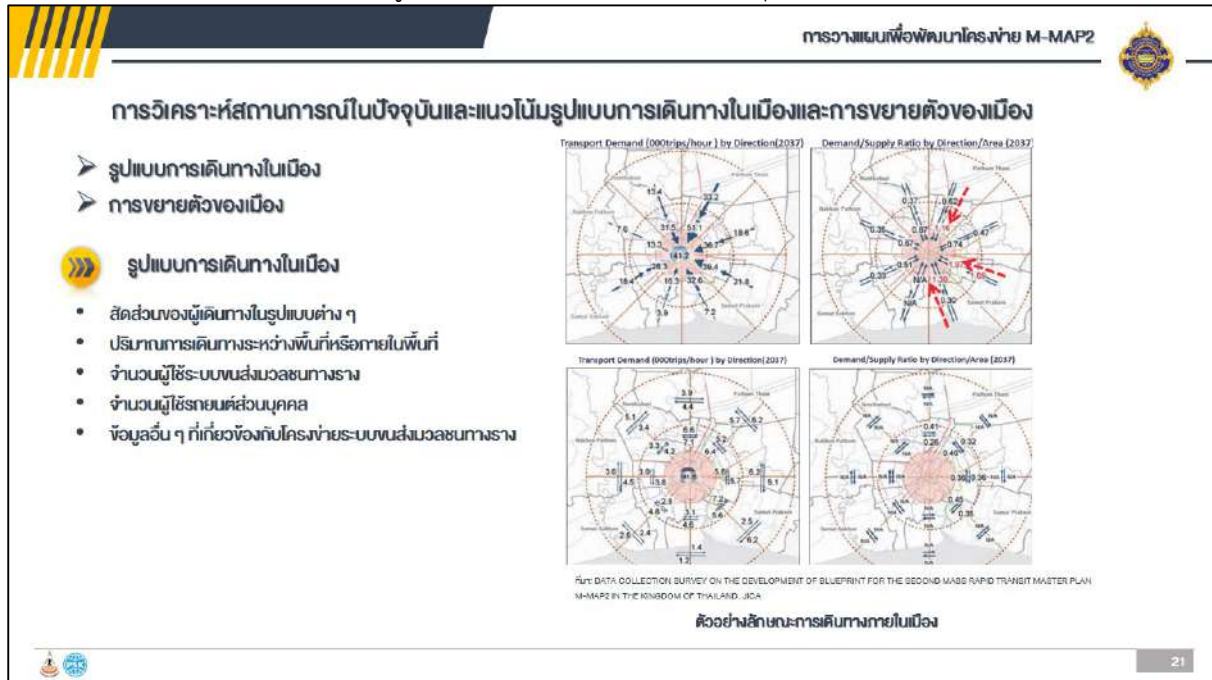
ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

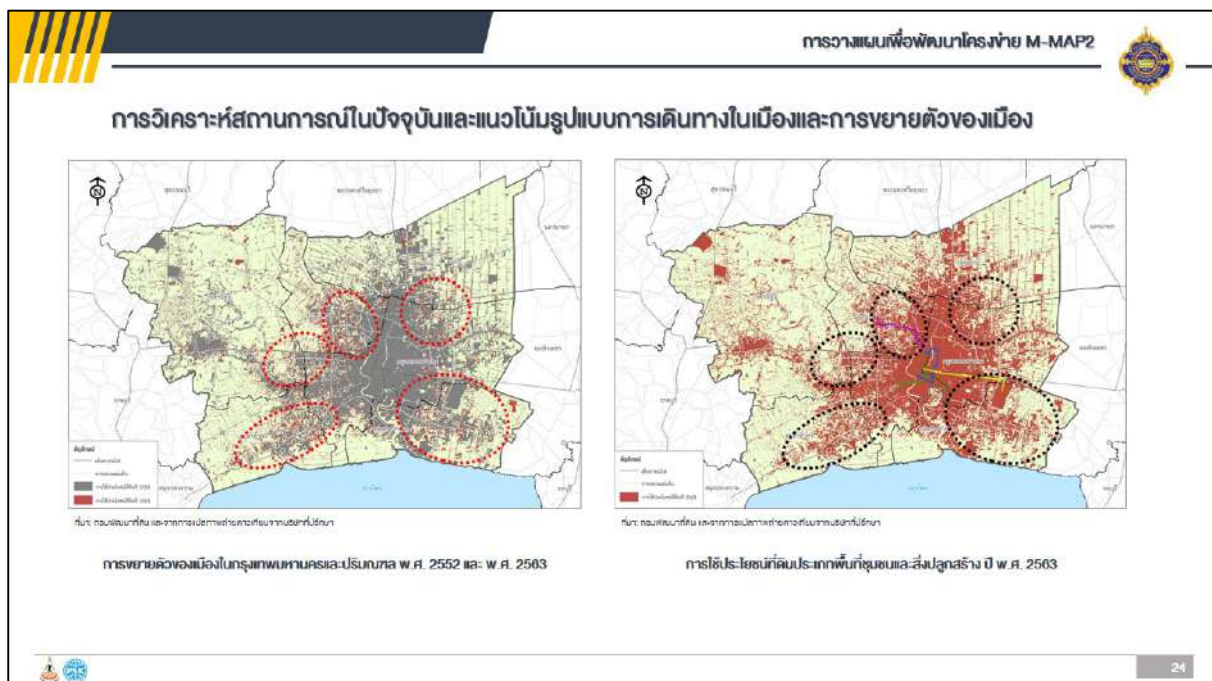
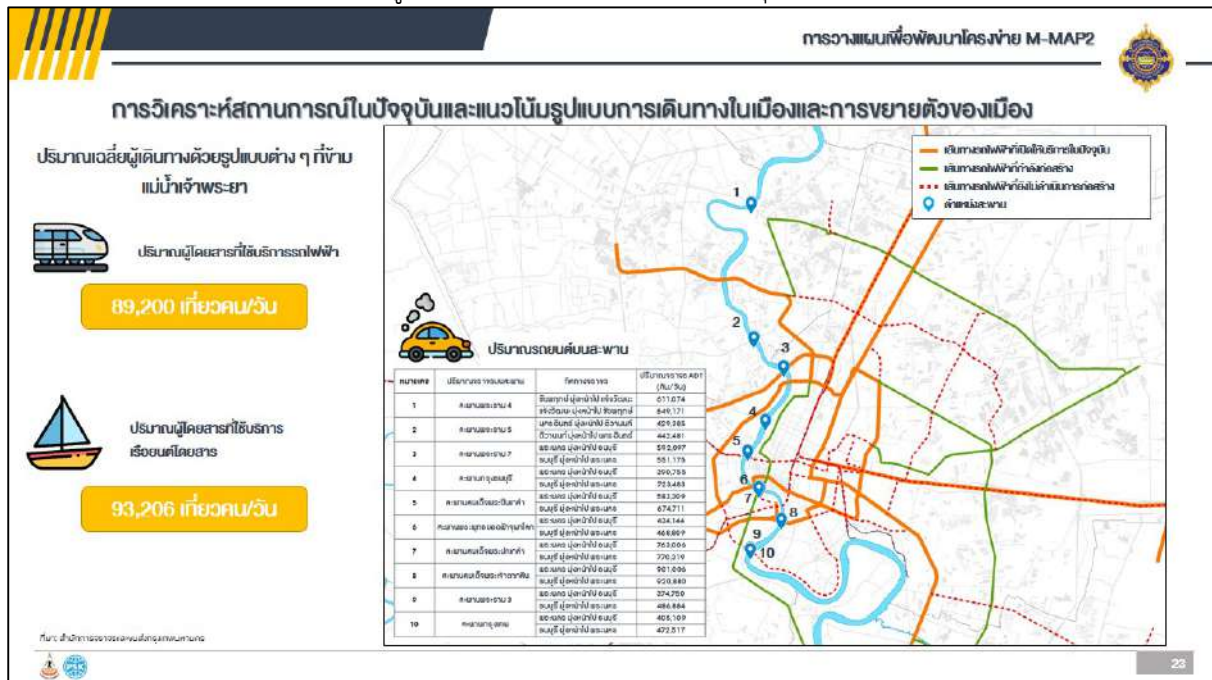


ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

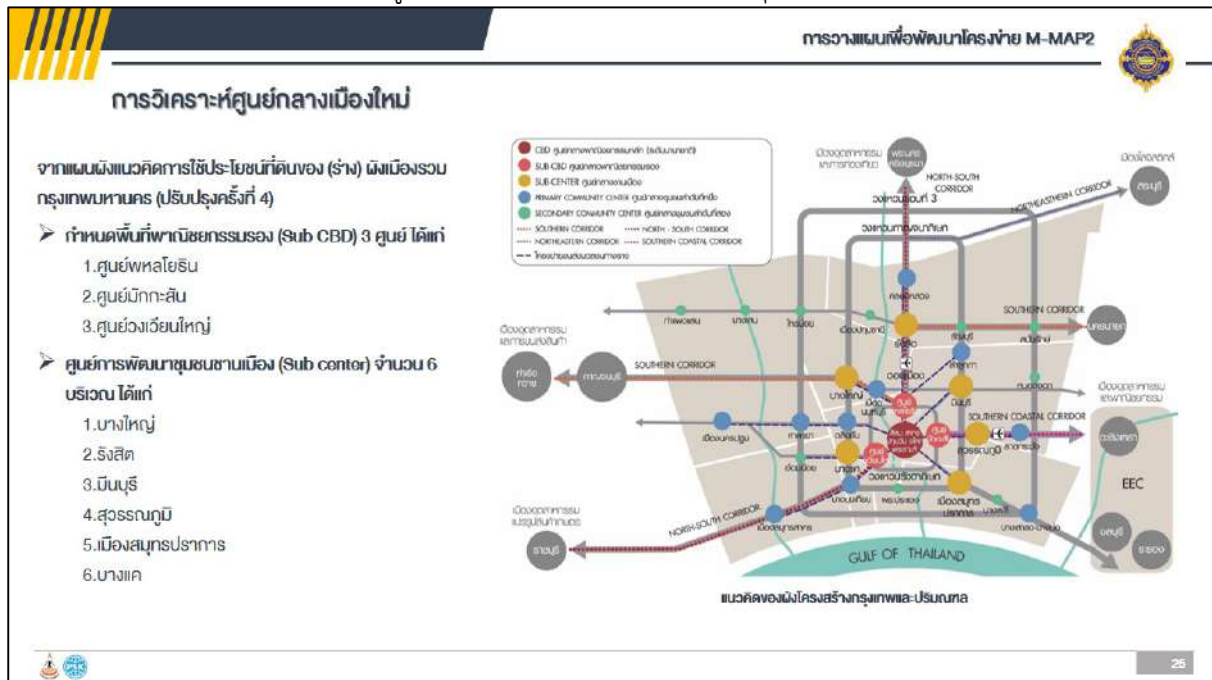


รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

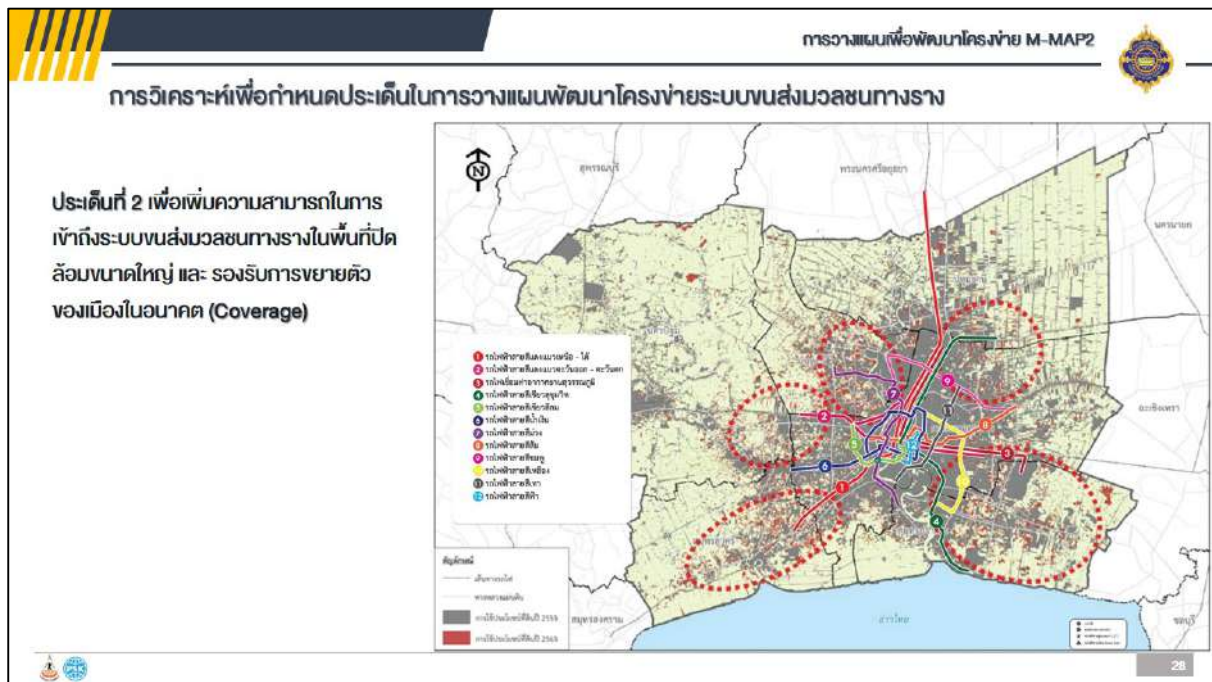
ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP2

การวิเคราะห์เพื่อกำหนดประเด็นในการวางแผนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง

ประเด็นที่ 3 เพื่อพัฒนาโครงข่ายรวมและกระจายการเดินทางเพิ่มเติม (โครงข่ายวงแหวนและโครงข่ายรัศมี/ผ่านเมือง ในแนวตะวันออก - ตะวันออก) (Connectivity)

ประเด็นที่ 4 เพื่อต่อเติมโครงข่ายในส่วนที่ขาดหายไปให้เกิดความสมบูรณ์ (Missing Link) และบูรณาการการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งอื่น ๆ (Integration)

การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP2

การวิเคราะห์เพื่อกำหนดประเด็นในการวางแผนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง

ประเด็นที่ 5 เพื่อความสะดวกคล่องและเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น (Intermodal)

ประเด็นที่ 6 เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder System) และโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งทางราง (Accessibility)

ที่มา: JICA study team

30

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)





ตัวชี้วัด (Indicators) คุณลักษณะของ โครงข่ายตามประเด็นการพัฒนา





31



การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP2

ข้อมูลประกอบการวิเคราะห์จากแบบจำลอง ประเด็นที่ 1 เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร (Capacity)

ความเร็วของถนนสายหลัก

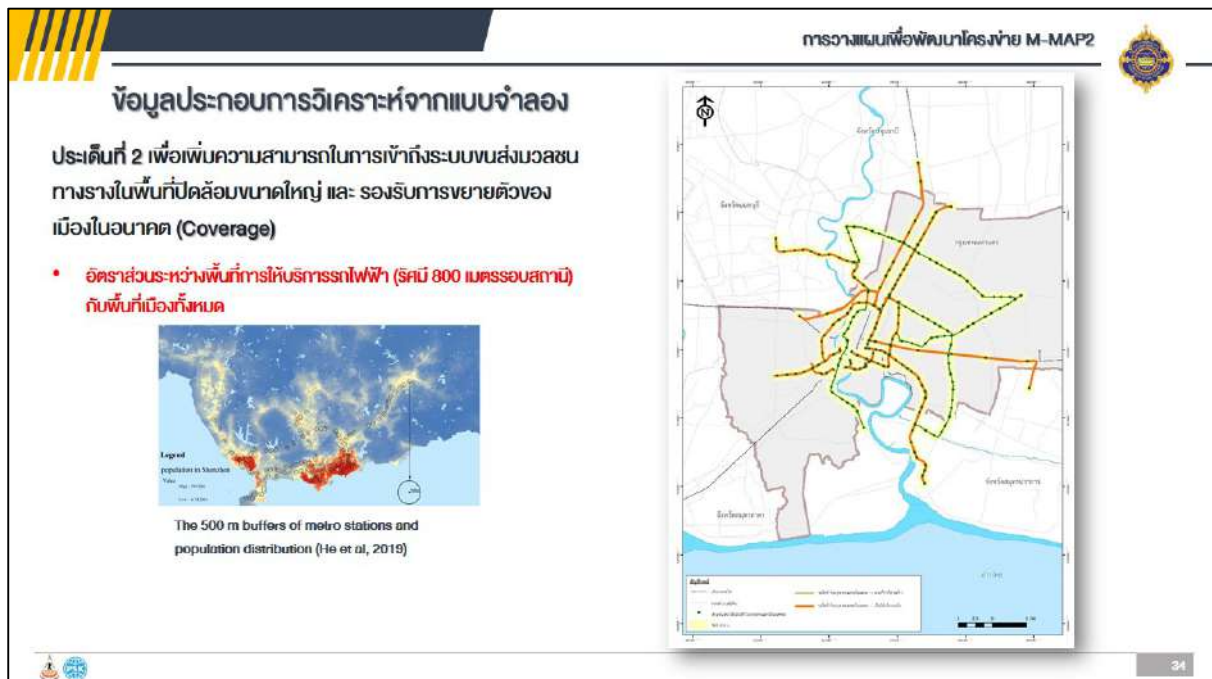
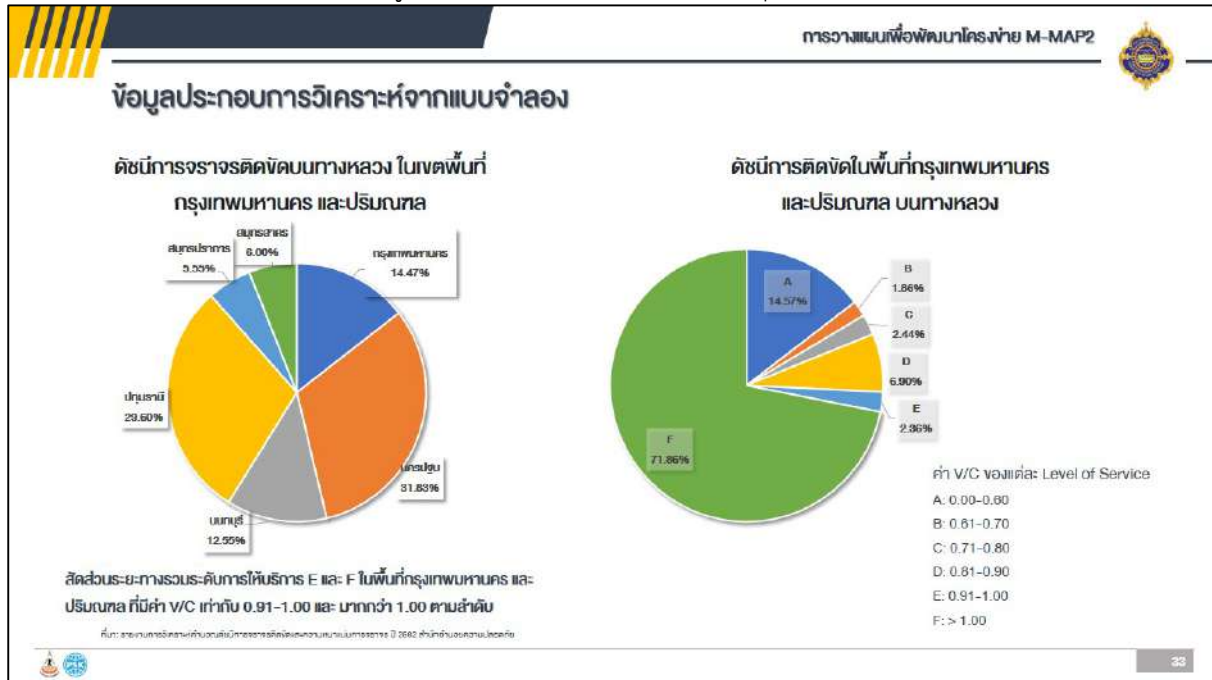
หมายเลข	ชื่อถนน (ช่วง)	หมายเลข	ชื่อถนน (ช่วง)
1	อโศก - อินทอง (พระราม 9 - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ)	17	พระราม 1 (ราชประสงค์ - แขวงพระราม)
2	บรมราชชนนี (สายวิฑูรย์ - บรมราชชนนี)	18	พระราม 4 (พระราม 4 - ถนนราชวิถี)
3	ศรีนครินทร์ (อโศก - ศรีนครินทร์)	19	พระราม 4 (ถนนราชวิถี - หัวลำโพง)
4	เพชรบุรี (อโศก-เพชรบุรี-อโศก)	20	พระราม 5 (สะพานมิตร-ราชวิถี)
5	ราชวิถี (อโศก - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ)	21	พระราม 5 (ราชวิถี-พลาซ่า)
6	สุขุมวิท (อโศก-บางนา)	22	พระราม 9 (รามคำแหง - พระราม 9)
7	คลองมอญ (คลองมอญ-คลองเตย)	23	รามคำแหง (ลำโพง - รามคำแหง)
8	คลองมอญ - คลองเตย	24	รามคำแหง (ลำโพง - รามคำแหง)
9	นวมินทร์ (นวมินทร์ - อโศก)	25	ราชวิถี (บางเขน-อโศก)
10	นวมินทร์ (นวมินทร์ - อโศก)	26	พหลโยธิน (พหลโยธิน-วิภาวดี)
11	นวมินทร์ (นวมินทร์ - อโศก)	27	พหลโยธิน (พหลโยธิน-วิภาวดี)
12	นวมินทร์ (นวมินทร์ - อโศก)	28	พหลโยธิน (พหลโยธิน-วิภาวดี)
13	นวมินทร์ (นวมินทร์ - อโศก)	29	พหลโยธิน (พหลโยธิน-วิภาวดี)
14	นวมินทร์ (นวมินทร์ - อโศก)	30	สุขุมวิท (บางนา-อโศก)
15	นวมินทร์ (นวมินทร์ - อโศก)	31	วิภาวดี-รังสิต (พหลโยธิน-วิภาวดี)
16	นวมินทร์ (นวมินทร์ - อโศก)	32	วงแหวนรอบนอก

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)



32

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP2

ข้อมูลประกอบการวิเคราะห์จากแบบจำลอง

ประเด็นที่ 2 เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่ปริมณฑลขนาดใหญ่ และ รองรับ การขยายตัวของเมืองในอนาคต (Coverage)

การรองรับการขยายเมืองด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง

1. สายสีม่วง สายสีแดง (แนวตะวันออก – ตะวันตก)
2. สายสีเขียว (สุขุมวิท) สายสีชมพู สายสีเทา
3. สายสีเหลือง สายสีเขียว (สีลม) สายสีฟ้า
4. สายสีแดง (แนวเหนือ – ใต้)
5. สายสีแดง (แนวตะวันออก – ตะวันตก) สายสีน้ำเงิน

ที่มา: กรมขนส่งทางบก และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

การขยายตัวของเมืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2552 และ พ.ศ. 2563

35

การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP2

ข้อมูลประกอบการวิเคราะห์จากแบบจำลอง

ประเด็นที่ 3 เพื่อพัฒนาโครงข่ายรวมและกระจายการเดินทางเพิ่มเติม (โครงข่ายวงแหวนและโครงข่ายริมน้ำ/ ผ่านเมือง ในแนวตะวันออก – ตะวันออก) (Connectivity)

จำนวนคู่การเดินทาง (OD Pair) มีค่าเท่ากับ 7,750 คู่

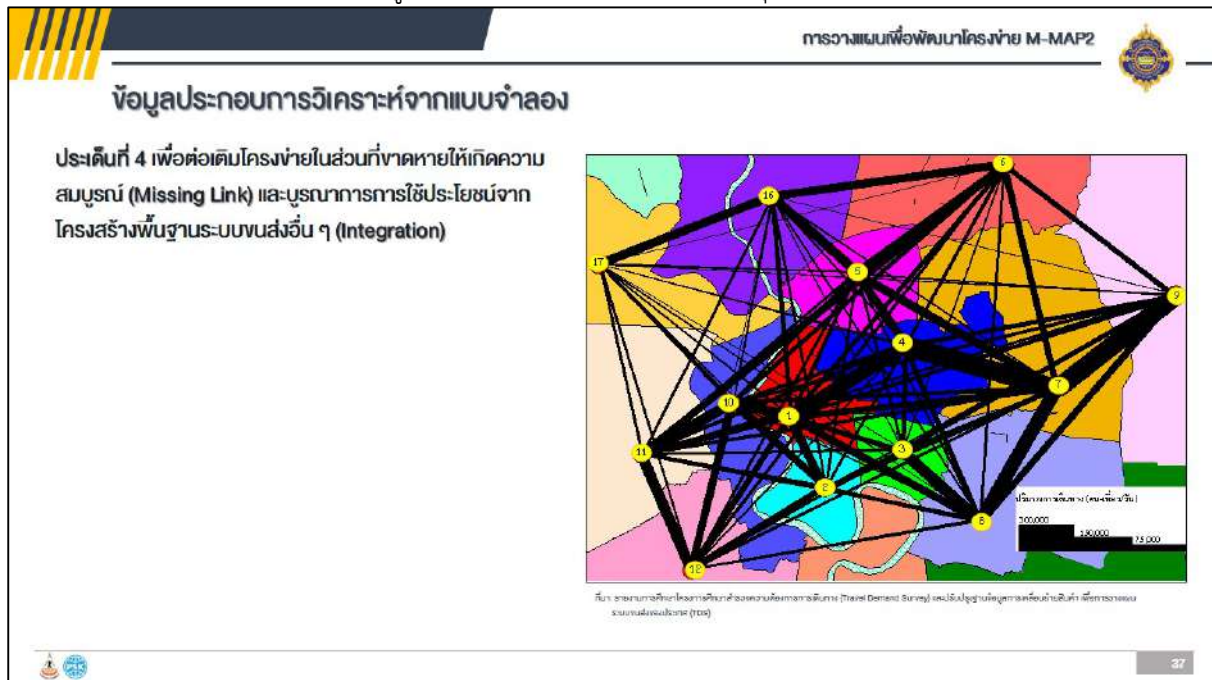
จำนวนคู่การเดินทางที่ปราศจากการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง (เส้นทางตรง) (OD Pair Direct) มีค่าเท่ากับ 1,983 คู่

จำนวนคู่การเดินทางที่ต้องการมีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง (เส้นทางเปลี่ยนถ่าย) (OD Pair Transfer) มีค่าเท่ากับ 5,767 คู่

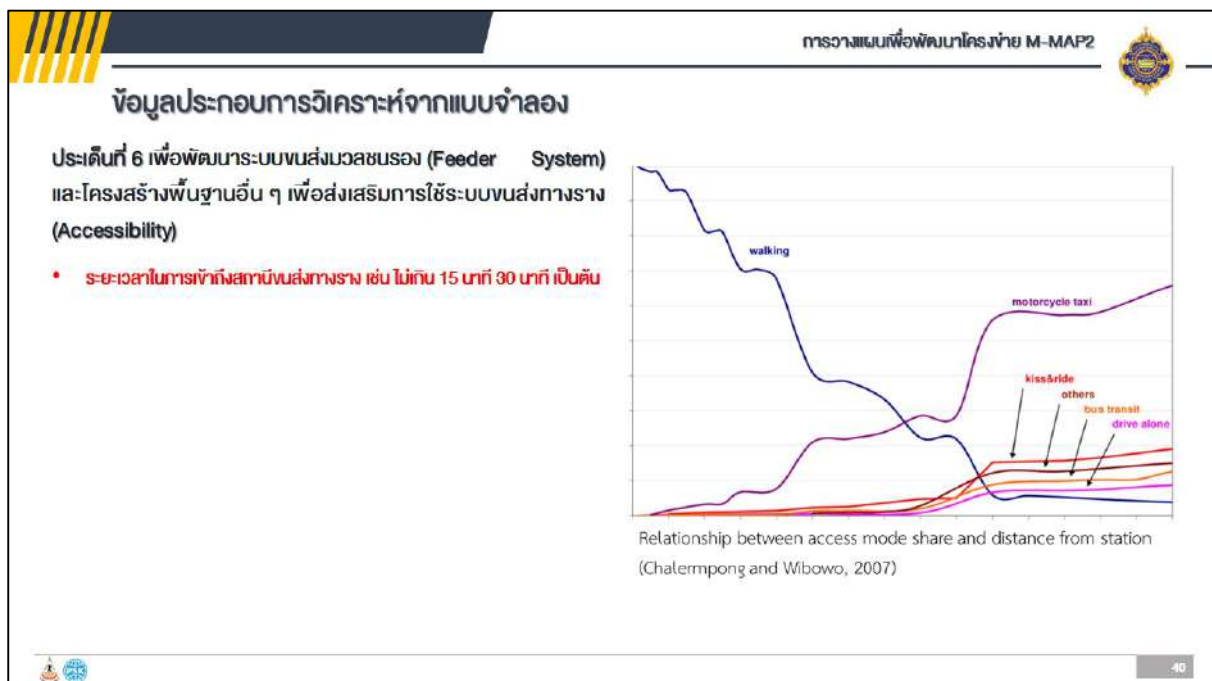
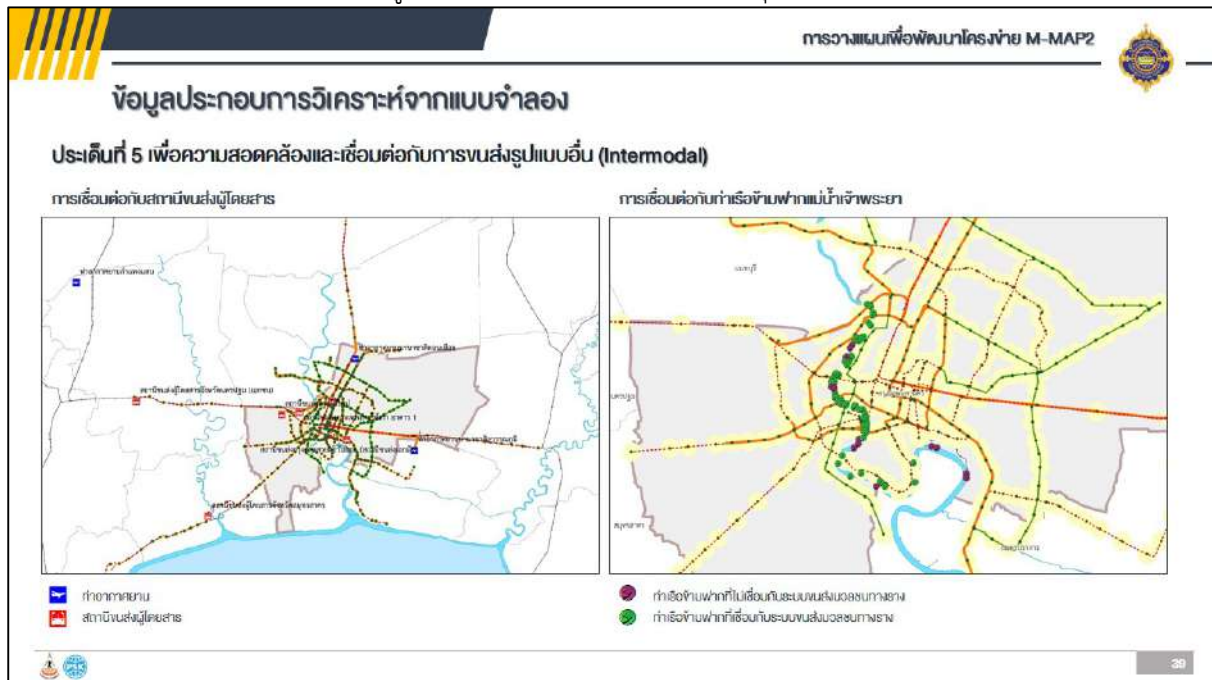
36

๑๕๘

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



กรมการขนส่งทางราง

การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑

งานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒

ระบบขนส่งมวลชนทางรางกับการพัฒนาเมือง

วันอังคารที่ ๑ – วันพฤหัสบดีที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๕ (๓ วัน)

โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุภาพร แก้วก้อ เลี้ยวโพธิ์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านเมือง)





ระบบขนส่งมวลชนทางราง = ทางเลือกในการเดินทาง

↓

ระบบขนส่งมวลชนทางราง > ทางเลือกในการเดินทาง

↓

ระบบขนส่งมวลชนทางราง = คุณภาพชีวิตที่ดี



91

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

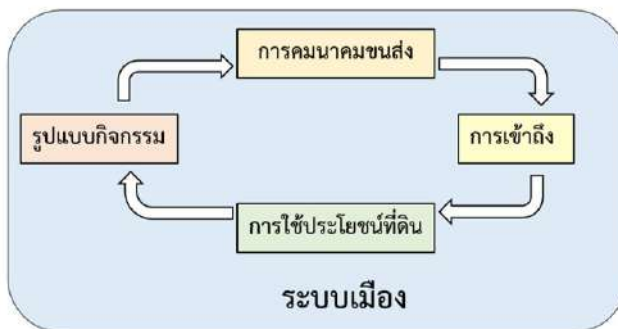
ภาพรวมการบรรยาย

- ความสัมพันธ์ของการใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคมขนส่งในเมือง
- การพัฒนาเมืองแบบเมืองรยนต์กับเมืองระบบขนส่งมวลชนทางราง
- การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development - TOD)
- การเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางราง

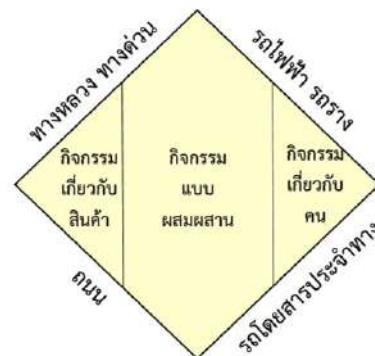


3

ความสัมพันธ์ของการใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคมขนส่งในเมือง



ที่มา: ปรับปรุงจาก Giuliano, G. (2004)



ความสัมพันธ์ของกิจกรรมในเมืองและการคมนาคมขนส่ง

ที่มา: ปรับปรุงจาก Rodrigue, J. (2009)



4

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

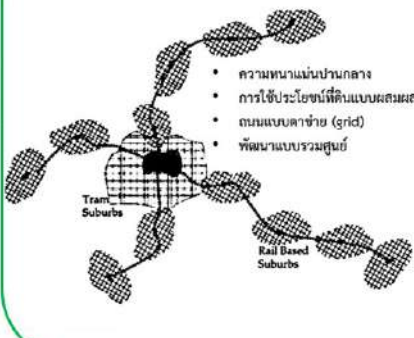
การพัฒนาเมืองแบบเมืองรถยนต์กับเมืองระบบขนส่งมวลชนทางราง

Automobile Cities
เมืองรถยนต์



- ความหนาแน่นต่ำ
- แยกการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- ถนนสายหลักและซอยคั่น
- พัฒนาแบบกระจาย

Transit Cities
เมืองระบบขนส่งมวลชน



- ความหนาแน่นปานกลาง
- การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน
- ถนนแบบค้ำข่าย (grid)
- พัฒนาแบบรวมศูนย์

ที่มา: ปรับปรุงจาก Newman & Kenworthy (1996)

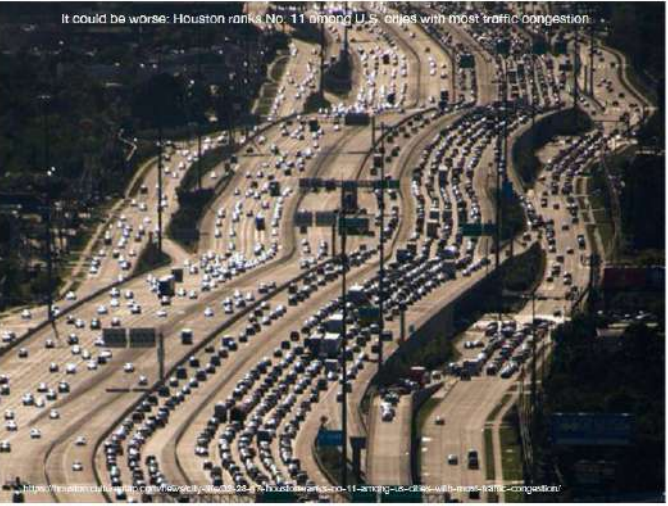
การพัฒนาเมืองแบบเมืองรถยนต์ - การพัฒนาแบบกระจายในสหรัฐ

Busy freeway and urban sprawl in Houston, Texas, USA



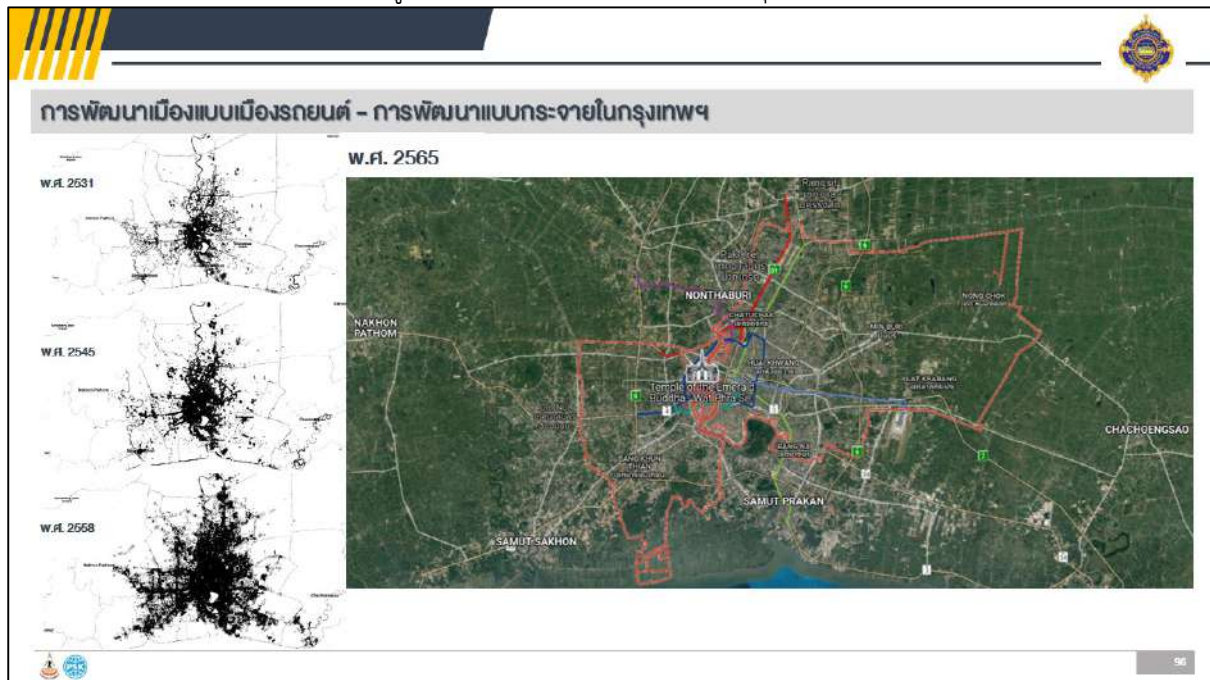
credit: houstonfreeway.com/2011/10/20/houston-freeway-traffic/

It could be worse: Houston ranks No. 11 among U.S. cities with most traffic congestion



credit: houstonfreeway.com/2011/10/20/houston-freeway-traffic/

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

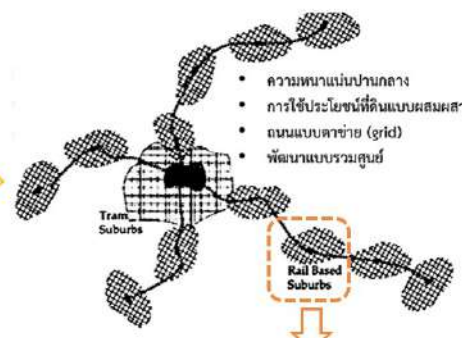
การพัฒนาเมืองแบบเมืองรถยนต์ -----> เมืองระบบขนส่งมวลชน

ข้อเสียของการพัฒนาเมืองแบบเมืองรถยนต์

- ผลเสียต่อสุขภาพกายและใจ
- ขาดการออกกำลังกาย
- เกิดโรคไม่ติดต่อ
- มลภาวะทางอากาศ
- อุบัติเหตุทางถนน
- ขาดการปฏิสัมพันธ์ในชุมชน
- ไม่รู้สึกถึงการเป็นชุมชน (Sense of community)

ที่มา: Center for Disease Control and Prevention, Atlanta

เมืองระบบขนส่งมวลชน

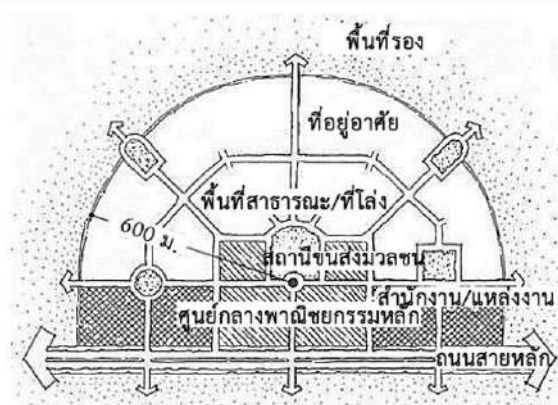


- ความหนาแน่นปานกลาง
- การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน
- ถนนแบบตาข่าย (grid)
- พัฒนาแบบรวมศูนย์

Tram Suburbs

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development - TOD)

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development - TOD)



พื้นที่สาธารณะ/ที่โล่ง

พื้นที่อยู่อาศัย

600 ม.

สถานีขนส่งมวลชน

ศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลัก

สำนักงาน/แหล่งงาน

ถนนสายหลัก

ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงข่ายถนนรอบสถานีตามแนวคิด TOD

ที่มา: ปรับปรุงจาก Peter Calthorpe (1993)

- สร้างชุมชนที่แน่นอยู่
- ความหนาแน่นการพัฒนาที่เหมาะสมในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ หรือป้ายหยุดรถโดยสาร (500 เมตร)
- มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน
- ประชาชนสามารถเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนเดินเท้า และใช้จักรยาน

ที่มา: Regional Transport District (2003)

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development - TOD)

Pearl District, Portland:
the most successful TOD



พ.ศ. 2543 ย่านเบลล์ริเวอร์ (River District)

พ.ศ. 2510 แผนพัฒนาพื้นที่ - การใช้ประโยชน์ที่ดิน
แบบผสมผสาน พื้นที่สีเขียว ระบบขนส่งมวลชน
การเดินทาง การอนุรักษ์อาคารเก่า

พ.ศ. 2530 เริ่มก่อสร้างพัฒนา Pearl District

พ.ศ. 2544 เปิดให้บริการระบบราง (streetcar - tram)





<http://www.breweryblocks.com/history/>

<https://calmpacific.com/breweryblocks>

100

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development - TOD)







streetcar

101

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)




การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development - TOD)






ความหนาแน่นการพัฒนาที่เหมาะสม
การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน





102




การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development - TOD)






ส่งเสริมระบบขนส่งมวลชน
การใช้จักรยาน การเดิน





103

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

ระบบขนส่งมวลชนทางราง = คุณภาพชีวิตที่ดี

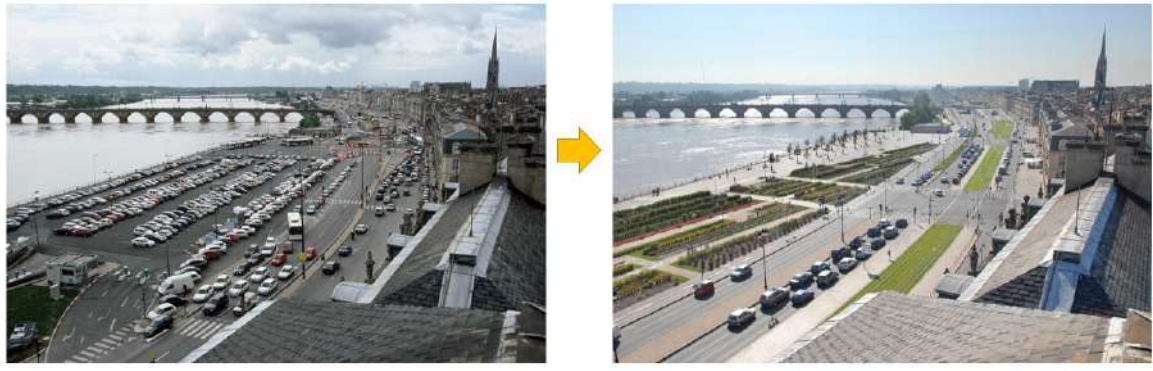
Bordeaux Tramway 2007 (France)



104

ระบบขนส่งมวลชนทางราง = คุณภาพชีวิตที่ดี

Restoration of public spaces on the left bank of the River Garonne.



<https://www.publicspooa.org/works/-/project/f128-aménagements-paysagers-des-quais-rive-gauche-de-la-garonne>

105

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)





ระบบขนส่งมวลชนทางราง = คุณภาพชีวิตที่ดี

Renovation of the Cathedral square to accommodate new tramlines.



<https://www.publicspace.org/works/-/project/d017-place-pey-berland>



106





ระบบขนส่งมวลชนทางราง = คุณภาพชีวิตที่ดี





107

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development - TOD)

TOD ขอบกว้าง

ภาพที่ ๑-๑ พื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนที่มีศักยภาพสูงสำหรับการพัฒนา TOD (Transit Oriented Development) ในพื้นที่ต่อเนื่อง

ที่มา: สถาบันนโยบายสาธารณะ (2560)

แผนแม่บท TOD ประเทศไทย

ภาพที่ ๑-๒ แผนแม่บท TOD ประเทศไทย

ที่มา: สถาบันนโยบายสาธารณะ (2560)

ระยะการพัฒน TOD ที่เสนอแนะ

ระยะการพัฒน TOD	จำนวนพื้นที่ (ไร่)
ระยะที่ 1	16
ระยะที่ 2	95
ระยะที่ 3	43
ระยะที่ 4	83

http://www.thailandtod.com/

TOD ระยะใกล้

ภาพที่ ๑-๓ พื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนที่มีศักยภาพสูงสำหรับการพัฒนา TOD (Transit Oriented Development) ในพื้นที่ต่อเนื่อง

ที่มา: สถาบันนโยบายสาธารณะ (2560)

TOD ระยะใกล้

ภาพที่ ๑-๔ พื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนที่มีศักยภาพสูงสำหรับการพัฒนา TOD (Transit Oriented Development) ในพื้นที่ต่อเนื่อง

ที่มา: สถาบันนโยบายสาธารณะ (2560)

TOD ระยะใกล้

ภาพที่ ๑-๕ พื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนที่มีศักยภาพสูงสำหรับการพัฒนา TOD (Transit Oriented Development) ในพื้นที่ต่อเนื่อง

ที่มา: สถาบันนโยบายสาธารณะ (2560)

TOD: Transit Oriented Development

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนให้มีศักยภาพสูงสำหรับการพัฒนา TOD (Transit Oriented Development) ในพื้นที่ต่อเนื่อง

TAD: Transit Adjacent Development

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนให้มีศักยภาพสูงสำหรับการพัฒนา TAD (Transit Adjacent Development) ในพื้นที่ต่อเนื่อง

http://www.thailandtod.com/

การเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางราง

ความสำคัญการเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางราง

- ความสะดวกในการเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางรางมีความพึงพอใจของผู้โดยสาร และส่งผลต่อจำนวนผู้โดยสาร
- การปรับปรุงการเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางราง เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบและเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร ที่ราคาถูกกว่าการปรับปรุงระบบ
- ความสะดวกสบายในการเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางราง มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางของประชาชน โดยเฉพาะผู้ใช้รถยนต์

วิธีการในการเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางราง

- การเข้าถึงแบบใช้เครื่องยนต์ (Auto access) – ขับรถมาเองและผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง
- การเข้าถึงแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-auto access) – การเดินเท้า การใช้จักรยาน
- การเดินทางแบบหลากหลาย (Multi-modal access)

ที่มา: Givoni and Rietveld (2007) และ Brons et al. (2009)

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)




การเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางราง - การเข้าถึงแบบใช้รถยนต์ (Auto access)



- การจัดพื้นที่จอดรถ (Park & Ride) ไม่ได้ช่วยลดการจราจรติดขัด เนื่องจากการใช้รถยนต์มีปริมาณเพิ่มขึ้น (Dickins, 1991)
- การสร้างที่จอดรถมีค่าใช้จ่ายสูง การเปลี่ยนที่จอดรถเป็นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม หรืออาคารสำนักงาน จะช่วยเพิ่มมูลค่าที่ดิน และเพิ่มปริมาณผู้โดยสาร (Green and Hall, 2009 cited in Selmer C. and Hale C., 2010)
- การออกแบบพื้นที่ส่งผู้โดยสาร (Kiss & Ride) ที่มีความใหญ่ และรับ-ส่งผู้โดยสารได้สะดวก จะสามารถเพิ่มปริมาณผู้โดยสารได้แต่ถ้าอยู่ในบริเวณที่มีปัญหาจราจร และทำที่จอดรถยาก จะทำให้ผู้ใช้บริการน้อย (Schanck (2002)


110




การเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางราง - การเข้าถึงแบบไม่ใช้รถยนต์ (Non-auto access)

ระบบทางในการเดินเท้า (Townsend, 2008)








สถานีอนุพัณี 401 เมตร

สถานีลาดพร้าว 256 เมตร

สถานีเพชรบุรี 118 เมตร

สถานีชิดลม 491 เมตร

สถานีพร้อมพงษ์ 246 เมตร

สถานีราชเทวี 203 เมตร


111

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



การเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางราง – สถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ บ้านทับช้าง (พ.ศ. 2556)



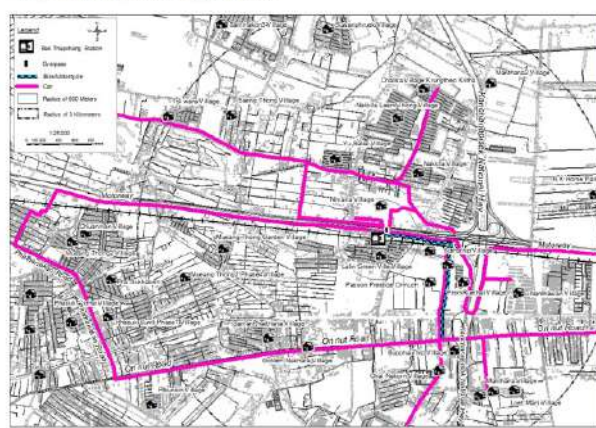
Total investment costs of ARL 25,907 Million Baht
1,500 passengers/day at Ban Thap Chang Station

112



การเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางราง – สถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ บ้านทับช้าง (พ.ศ. 2556)

การเข้าถึงโดยรถยนต์และจักรยานยนต์



Illegal parking on Krungthep Kritha road

Chaloem Phra Kiat Ratchakan Thi 9 road

113

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

การเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางราง – สถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ บ้านทับช้าง (พ.ศ. 2556)

การเข้าถึงโดยรถโดยสารประจำทางและการเดินเท้า

Informal walkway links Lalin Green Ville Village and the station

25

การเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางราง – สถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ บ้านทับช้าง (พ.ศ. 2556)

Proposed access improvement (prepared from OTP, 2006)

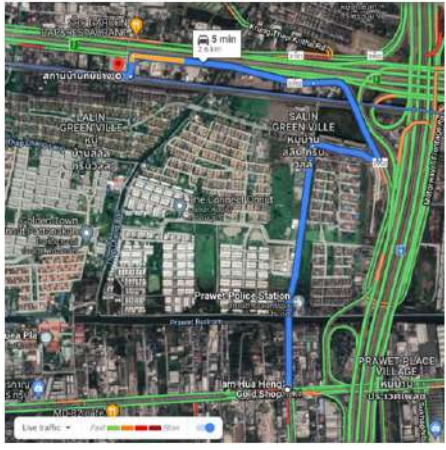
Proposed street tunnel (prepared from OTP, 2006)

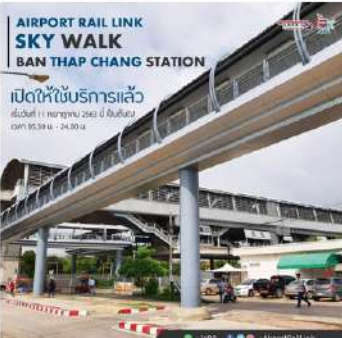
115

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)




การเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนทางราง – สถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ บ้านทับช้าง (พ.ศ. 2563)





เปิดให้บริการแล้ว
วันจันทร์ - วันศุกร์ เวลา 06.00 - 24.00 น.
วันเสาร์ เวลา 06.00 - 24.00 น.





<https://www.facebook.com/ARLhowareyou/>


116




การเดินทางแบบไร้รอยต่อ (Seamless travel)




Seamless linkages between various types of transportation will improve passenger experience. Photo credit: ACRB.

<https://development.asia/insight/giving-public-transport-push-through-seamless-travel>




117

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



การเดินทางแบบไร้รอยต่อ (Seamless travel)



118



สรุป

ระบบขนส่งมวลชนทางราง = คุณภาพชีวิตที่ดี

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง $\neq$ การพัฒนาโครงสร้างทางวิ่งและสถานี

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง = การพัฒนาโครงสร้างทางวิ่ง สถานี
พื้นที่รอบสถานี และการเข้าถึงสถานี

119

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



กรมการขนส่งทางราง

การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

งานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

วันอังคารที่ 1 – วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 (3 กลุ่ม)

โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติพร อำไพ (ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย)





มาตรการเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

มาตรการของต่างประเทศเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน

- กรณศึกษาต่างประเทศ

มาตรการของกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

- กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางภาษี / การใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางราง
- ข้อเสนอแนะ : การจัดหาเงินทุนสนับสนุนการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

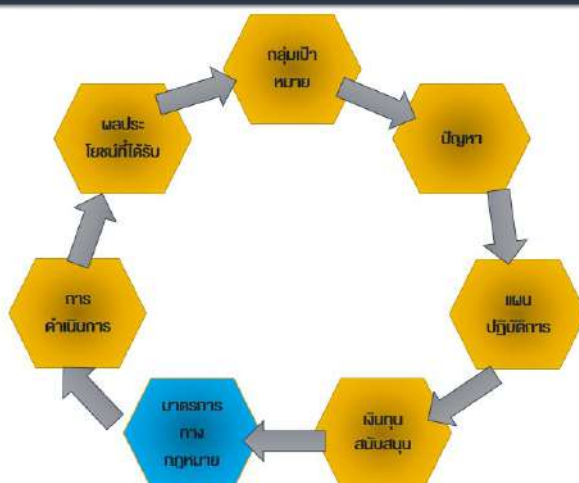
๒

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

- ส่งเสริมสนับสนุนการกำกับอัตราค่าโดยสารหรือส่วนลดอัตราค่าโดยสาร รวมถึงกิจกรรมส่งเสริมการขายอื่น ๆ
- กำกับดูแลและส่งเสริมให้มีการบริการที่ได้มาตรฐานปลอดภัย สะดวกสบาย สะอาด รวดเร็ว และตรงต่อเวลา
- การเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ สถานีขนส่งทางบก ศูนย์กระจายสินค้า ที่พักสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- สนับสนุนจากทางภาครัฐต่อผู้โดยสารโดยตรง เช่น การกำกับเพดานหรือจัดให้มีส่วนลดอัตราค่าโดยสาร การใช้ระบบตั๋วร่วมหรืออื่น ๆ
- ส่งเสริมผู้ประกอบการเดินรถขนส่งทางราง
- ส่งเสริมผู้ประกอบการบริเวณพื้นที่รอบสถานีโดยสาร
- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกหรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางราง
- การประชาสัมพันธ์ การรับข้อมูลข่าวสาร

การดำเนินการเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

มาตรการทางกฎหมายในการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

Major elements determining the future rail systems. *

"legislation is a basis for the railway system's strategic development.
For instance, in Hungary, the first law article (1836XXV) dealing with railway development was accepted by the Hungarian Diet (parliament) in 1836. This act had at least three important provisions: (i) it allows the expropriation of required lands, (ii) it prescribed that everybody is liable for paying for the service, and (iii) it gave a series of tax debits to support the railway system development companies."

Source : Sustainability Journal, Supporting the Sustainable Development of Railway Transport in Developing Countries Agnes, Wangku Wangai Daniel Rohacs , and Anita Boros , <https://www.mdpi.com/journal/sustainability>

5

มาตรการของต่างประเทศเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน

6

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

**มาตรการของต่างประเทศ**

การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนของประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ การคมนาคมจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนและพัฒนาประเทศ ซึ่งระบบขนส่งสาธารณะของประเทศออสเตรเลียให้บริการหลายรูปแบบ เช่น รถประจำทาง รถไฟรางเบา รถไฟฟ้ารางด่วน หรือเรือข้ามฟาก เป็นต้น ดังนั้นประเทศออสเตรเลียจึงส่งเสริมให้ประชาชนใช้ขนส่งสาธารณะมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล ยกตัวอย่างเช่น

ระบบบัตรโดยสารร่วม

นครซิดนีย์

เริ่มใช้บัตรโดยสาร Opal ซึ่งเป็นบัตรโดยสารอัจฉริยะไร้สัมผัส (Contactless smart card) ซึ่งบัตรดังกล่าวสามารถใช้ได้กับระบบขนส่งสาธารณะในนครซิดนีย์ทั้งระบบเรือข้ามฟาก ระบบราง และระบบรถโดยสารประจำทาง โดยในเดือนกรกฎาคม 2560 ได้เพิ่มระบบการชำระค่าโดยสารแบบไร้สัมผัส (Contactless payments) เป็นทางเลือกในการชำระค่าโดยสาร ซึ่งผู้โดยสารสามารถใช้บัตรเครดิต สมาร์ทโฟน สมาร์ทวอตช์ หรือแท็บเล็ต แตะเข้าออกที่เครื่องอ่านบัตร Opal เพื่อใช้เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะในนครซิดนีย์ได้

7

**มาตรการของต่างประเทศ**

นครเมลเบิร์น

ปัจจุบันนครเมลเบิร์นนำระบบใหม่ที่มีชื่อว่า myki มาใช้แทนที่ระบบตั๋วโดยสาร Metcard สำหรับบริการรถไฟ รถราง และรถโดยสารประจำทาง โดย myki money จะเป็นระบบที่จะทำให้สามารถเติมเงินในบัตรได้ และช่วยประหยัดค่าเดินทางแต่ละเที่ยว ส่วน myki passes สำหรับการเดินทางเป็นระยะระหว่างโซนที่เฉพาะเจาะจงและมีทั้งแบบรายสัปดาห์รายเดือนหรือรายสามเดือน ซึ่งทั้งสองแบบสามารถใช้สำหรับการเดินทางด้วยรถไฟ รถราง และรถโดยสารประจำทาง

การปรับปรุงขนาดของรางรถไฟในประเทศ

ประเทศออสเตรเลียทำการปรับปรุงขนาดของรางรถไฟที่เชื่อมระหว่างมลรัฐให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เนื่องจากเดิมก่อนที่จะรวมตัวเป็นประเทศออสเตรเลีย แต่ละมลรัฐได้กำหนดขนาดรางรถไฟของตนเอง ทำให้ยุ่งยากในการเชื่อมต่อ ดังนั้น เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว รัฐบาลกลางจึงให้เงินสนับสนุนแก่มลรัฐต่างๆ เพื่อลงทุนปรับปรุงเส้นทางรถไฟเชื่อมระหว่างมลรัฐให้เป็นขนาด Standard Gauge ทั้งหมด

การเชื่อมต่อระหว่างระบบบริการสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ

ในปัจจุบันการให้บริการรถไฟยังไม่ทั่วถึงและมีข้อจำกัดทางด้านภูมิประเทศ ทั้งนี้ รัฐบาลต้องการให้รถไฟสามารถให้บริการผู้เดินทางทั้งรถไฟชานเมือง รถไฟทางไกล รถไฟระหว่างเมือง รวมถึงรถไฟขนส่งสินค้าด้วย จึงได้วางแผนขยายโครงข่ายในระยะ 10 ปีข้างหน้า รวมทั้งวางแผนการปรับปรุงยกระดับการให้บริการให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

8

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

มาตรการของต่างประเทศ		
การให้ส่วนลดอัตราค่าโดยสาร ดังตัวอย่างด้านล่างนี้		
	Brisbane-Townsville-Cairns (www.queenslandrailtravel.com.au)	Kalgoorlie-Perth (www.transwa.wa.gov.au)
ทหารผ่านศึก		ผู้โดยสารที่ถือบัตร Veteran Smart Rider ของกองบัญชาการทหารผ่านศึก หรือ บัตรบำนาญบำนาญข้าราชการจะได้รับส่วนลด 50% จากค่าโดยสารปกติ (https://www.transwa.wa.gov.au/fares/concessions)
ผู้สูงอายุ	สำหรับผู้โดยสารที่ถือบัตร Government Seniors Card ของรัฐหรือเขตปกครองของออสเตรเลียในปัจจุบัน จะได้รับส่วนลดสูงสุดถึง 50% ของค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน สำหรับผู้โดยสารที่ถือบัตร National Seniors Card จะได้รับส่วนลดสูงสุดถึง 15% ของค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน สำหรับผู้โดยสารที่ถือบัตร New Zealand Seniors Card จะได้รับส่วนลดสูงสุดถึง 15% ของค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน (https://www.queenslandrailtravel.com.au/Planyourtrip/concession-fares)	
นักเรียน/นักศึกษา	นักเรียนและนักศึกษาอายุมากกว่า 16 ปี ที่ถือบัตร Queensland Full Time Student Card จะได้รับส่วนลดสูงสุดถึง 40%* ค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน นักเรียนและนักศึกษาที่ถือบัตร International Student Identification Card (ISIC) จะได้รับส่วนลดสูงสุด 40%* ค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน	สำหรับผู้โดยสารที่ถือบัตร Government Seniors Card ของรัฐหรือเขตปกครองของออสเตรเลียในปัจจุบัน จะได้รับส่วนลดสูงสุดถึง 50% ของค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน สำหรับผู้โดยสารที่ถือบัตร National Seniors Card จะได้รับส่วนลดสูงสุดถึง 15% ของค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน สำหรับผู้โดยสารที่ถือบัตร New Zealand Seniors Card จะได้รับส่วนลดสูงสุดถึง 15% ของค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน (https://www.queenslandrailtravel.com.au/Planyourtrip/concession-fares)

มาตรการของต่างประเทศ		
การให้ส่วนลดอัตราค่าโดยสาร ดังตัวอย่างด้านล่างนี้		
	Brisbane-Townsville-Cairns (www.queenslandrailtravel.com.au)	Kalgoorlie-Perth (www.transwa.wa.gov.au)
นักเรียน/นักศึกษา	บัตรประจำตัวสากล – นักศึกษาที่ถือบัตร Identity Card (ISE) จะได้รับส่วนลดสูงสุด 40%* ค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน (https://www.queenslandrailtravel.com.au/Planyourtrip/concession-fares)	
เด็ก		เด็กอายุ 5 ถึง 15 ปี (รอบเด็กอายุ 15 ปี) จะได้รับส่วนลด 50% จากค่าโดยสารปกติ เด็กที่อายุไม่เกิน 4 ปีสามารถใช้บริการเดินทางของเรากับผู้ปกครองในท้องถิ่น (https://www.transwa.wa.gov.au/fares/concessions)
คนพิการ		สำหรับผู้พิการทางสายตา หากผู้โดยสารมีความบกพร่องทางสายตาและถือ Western Australian Vision Impairment Travel Pass ผู้โดยสารจะสามารถเดินทางฟรีสำหรับบริการ Transwa ถึงขนาดสำหรับทั้งผู้โดยสารและผู้พิการหรือผู้ช่วย (https://www.transwa.wa.gov.au/fares/concessions)
นักท่องเที่ยวต่างชาติ	นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เป็นชาวออสเตรเลียและ backpacker identification จะได้รับส่วนลดสูงสุด 40%* สำหรับค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน (https://www.queenslandrailtravel.com.au/Planyourtrip/concession-fares)	ผู้โดยสารที่ถือบัตร Youth Hostel Association จะได้รับส่วนลด 10% สำหรับบริการทั้งหมด (https://www.transwa.wa.gov.au/fares/concessions)
ตั๋วสำหรับเดินทางเป็นครอบครัว		หากผู้โดยสารเดินทางพร้อมผู้ใหญ่ไปกับสองคนและเด็กหรือวัยรุ่นสองถึงสี่คน เพจของบัตรเป็น "family" เมื่อทำการจองออนไลน์จะได้รับส่วนลด 75% จากค่าโดยสารตั๋วมาตรฐาน ในส่วนของตั๋วสำหรับเด็ก (https://www.transwa.wa.gov.au/fares/offers)

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

มาตรการของต่างประเทศ

ออสเตรเลีย

- กรมขนส่งทางพัฒนากฎหมายระบบสื่อสาร เป็นหน่วยงานภายใต้รัฐบาลของออสเตรเลียที่รับผิดชอบในส่วนการออกแบบและดำเนินงานตามกรอบนโยบายด้านการขนส่งและพัฒนาในระดับภูมิภาคของรัฐบาล
- สำนักงานควบคุมความปลอดภัยของระบบแห่งชาติ (The Office of the Nation Rail Safety Regulator : ONRSR)
มีวัตถุประสงค์เพื่อ
 - ส่งเสริมและบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยทางระบบราง
 - ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของระบบรางแห่งชาติ
- สำนักงานความปลอดภัยด้านการขนส่งของออสเตรเลีย (The Australian Transport Safety Bureau : ATBS) ปัจจุบัน ONRSR ได้เข้ามาทำหน้าที่แทน ATSBหน้าที่คือเก็บรวบรวมข้อมูลการเกิดเหตุและรายงานอุบัติเหตุ ONRSR และ ATSB ทั้งสองทำงานร่วมกันในระบบราง โดย ONRSR เปรียบเสมือนผู้ดูแลความปลอดภัย ส่วน ATSB ทำหน้าที่ตรวจสอบอุบัติเหตุ

11

มาตรการของต่างประเทศ			มาตรการเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งของสหราชอาณาจักรและแคนาดา	
			สำหรับสหราชอาณาจักรและแคนาดานั้น มีการให้ส่วนลดอัตราค่าโดยสารที่เหนือและแตกต่างกันออกไป เมื่อเปรียบเทียบระหว่างสหราชอาณาจักรและแคนาดา เช่น	
	สหราชอาณาจักร		ประเทศแคนาดา	
เด็ก	เด็กอายุระหว่าง 5 ถึง 15 ปีจะได้รับส่วนลด 50% สำหรับตั๋วผู้ใหญ่ และ เด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี สามารถเดินทางฟรีกับผู้โดยสารที่ชำระค่าโดยสาร		เด็กอายุ 2-11 ปีสามารถเดินทางด้วยส่วนลด 50% ในอัตราปกติ เด็กอายุ 2-11 ปีเดินทางด้วยส่วนลด 25% ในอัตราอื่น และเด็กอายุ 24 เดือนเดินทางฟรีกับผู้โดยสาร 1 คน (https://www.viarail.ca/en/fares-and-packages/family-travel#BottomCondition1)	
เดินทางแบบกลุ่ม	เดินทางแบบกลุ่ม: กลุ่มผู้ใหญ่ 3 ถึง 9 คนสามารถรับส่วนลด 1/3 สำหรับตั๋ว มดของสายร่วม กลุ่มจะต้องเดินทางด้วยรถโดยสารเวลา กลุ่มใหญ่: เมื่อผู้โดยสารสิบคนขึ้นไปเดินทางด้วยรถโดยสารเป็นกลุ่มไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน บริษัทรถไฟส่วนใหญ่เสนออัตราค่าเดินทางเป็นกลุ่มที่มีส่วนลด เวลาให้บริการต่างกัน และเงื่อนไขการใช้งานที่แตกต่าง ผู้โดยสารจะต้องเดินทางเป็นกลุ่มใหญ่กว่าจะต้องจองที่นั่งล่วงหน้า		จำนวนผู้เดินทางในกลุ่มจะต้องไม่น้อยกว่า 10 คน และทุกจะต้องโดยสารรถไฟแบบเดียวกันจากต้นทางเดียวกันไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน คือนักท่องเที่ยวจะได้รับส่วนลด 1 ใน 10 ของค่าโดยสาร 20 ใบที่ซื้อ (สำหรับการเดินทางในอัตราปกติ) (https://www.viarail.ca/en/fares-and-packages/groups)	
ผู้สูงอายุ	ผู้โดยสารอายุ 60 ปีขึ้นไป จะได้รับส่วนลด 1/3 สำหรับการเดินทางของสายร่วม เมื่อเดินทาง		รับส่วนลด 10% *เมื่อไปใช้บัตรโดยสารที่เก่าแก่ (https://www.viarail.ca/en/fares-and-packages/senior)	
คนพิการ	รับส่วนลด 1/3 สำหรับผู้โดยสารที่พิการทางกายหรือเดินทางกับผู้โดยสารที่มีอายุมากกว่า 16 ปีขึ้นไปเมื่อเดินทางนอกของสายร่วม (https://www.nationalrail.co.uk/times_fares/261511.aspx)			
ทหาร			ส่วนลด 5% จากค่าโดยสารที่ต่ำที่สุดตลอดทั้งปี – ในทุกชั้นโดยสาร (ยกเว้นชั้น Prestige) และบัตรรถไฟทุกชนิด – สำหรับสมาชิกที่มีคุณสมบัติของกองทัพอากาศ บุคลากรพลเรือนป้องกันราชอาณาจักร และ ครอบครัวใกล้ชิด (https://www.viarail.ca/en/canadian-forces)	
ชุมชนพื้นเมือง			ส่วนลด 33% สำหรับชาวพื้นเมือง (https://www.viarail.ca/en/indigenous#toggle-answer-01)	

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ORR
OFFICE OF
RAIL AND ROAD

มาตรการของต่างประเทศ

สหราชอาณาจักร

Office of Rail and Road (ORR) เป็นผู้กำกับดูแลอิสระ ดำเนินการภายใต้กรอบที่กำหนดโดยกฎหมายของสหราชอาณาจักร โดยมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของสหราชอาณาจักรและสหภาพยุโรป มีหน้าที่รับผิดชอบด้านรัฐสภาและศาล ทำหน้าที่ควบคุมประสิทธิภาพด้านสภาพและความปลอดภัยของอุตสาหกรรมราง ดูแลอุตสาหกรรมรถไฟ (Network Rail) High Speed 1 (HS1) และเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านรางอื่น ๆ และตรวจสอบอุตสาหกรรมรถไฟมีความสามารถในการแข่งขันและยุติธรรมและยังเป็นผู้ตรวจสอบทางหลวงของอังกฤษ มีหน้าที่กำกับดูแลด้านเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟในไอร์แลนด์เหนือและสำหรับเส้นทางเหนือของ Channel Tunnel ซึ่งตั้งอยู่ในสหราชอาณาจักร

- Stakeholder engagement : ติดตามและรายงานเกี่ยวกับคุณภาพของ Network Rail เพื่อประโยชน์ของผู้ใช้บริการ
- Monitoring Network Rail's efficiency : การประเมินประสิทธิภาพและการเงิน ประเมินภาพรวมรายปีทางด้านการเงิน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้รางและสถาบันการเงินว่า Network Rail ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ
- Market study into the supply of automatic ticket gates and ticket vending machines : ศึกษาตลาดการจัดหาตั๋วอัตโนมัติและเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ ทำการศึกษาตลาดเกี่ยวกับตั๋วอัตโนมัติ (Automatic Ticket Gates: ATG) และเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ (Ticket Vending Machines: TVM) เพื่อตรวจสอบการทำงานตามกลไกตลาดและเพื่อให้แน่ใจว่าสภาพตลาดเอื้อต่อการแข่งขันและนวัตกรรม
- Stakeholder survey for the second post-implementation review of The Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) Regulations 2006 : ทำการสำรวจผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับผลกระทบและประสิทธิภาพของระเบียบการรถไฟและระบบขนส่งด้านความปลอดภัย ตาม Regulation 2006 (ROGS คือ ระเบียบข้อบังคับสำหรับความปลอดภัยทางรถไฟในสหราชอาณาจักร)


13



ORR
OFFICE OF
RAIL AND ROAD

มาตรการของต่างประเทศ

การเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture, LVC)

รัฐบาลในหลายประเทศได้เห็นสมควรที่จะมีการเก็บผลประโยชน์ให้กับรัฐในฐานะที่เป็นผู้ลงทุนในระบบสาธารณูปโภค รวมไปถึง สิ่งคม และประชาชนผู้เสียภาษีให้กับรัฐ หรือที่มัชยเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า การเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture, LVC) การเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture, LVC) สามารถใช้เป็นเครื่องมือหนึ่งในการเก็บผลประโยชน์ทางการเงินจากเจ้าของที่ดินหรือผู้ลงทุนคืนให้กับสังคม ตามหลักการความเป็นธรรมแบบของผู้ได้รับประโยชน์ (Benefits Principle) โดยการเก็บมูลค่าของที่ดิน สามารถใช้ในการปฏิรูประบบกองทุนและการเงิน (Funding and Financing) ให้กับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีแนวคิดหลักที่ว่า “โครงสร้างพื้นฐานสร้างมูลค่าเพิ่ม” ดังนั้นการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในเมืองเป็นตัวเลือกที่คุ้มค่าที่ดินให้สูงขึ้นและเพิ่มโอกาสในเชิงธุรกิจ โดยรูปแบบการเก็บมูลค่าของที่ดินสามารถจำแนกหลัก ๆ ได้ 2 รูปแบบ คือ Tax or fee-based และ Development-based*

*ดร.สุริ อัมคันตุพันธ์, Thai Publica, 12 มีนาคม 2019, <https://thaipublica.org/2019/03/building-sustainability-in-asean/67>

“Another possibility for helping to pay for transport infrastructure which would take a load off the current heavy burden on the public – “value capture”.

Definitions of value capture vary but they all have the common element of “beneficiary pays”, along similar lines to “user pays”. It’s a concept which is hard to argue against in helping to fund new roads and rail lines.”**

**The University of Sydney, Value Capture on Urban Road and Rail Projects: Are There Too Many Free Riders?, Steve Skinner, <https://www.sydney.edu.au/content/dam/corporate/documents/keny-halloran-trust/value-capture-on-urban-road-and-rail-projects-final-report.pdf>


14

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

มาตรการของต่างประเทศ		
การเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture, LVC)		
รูปแบบ	การดำเนินการ	รายละเอียด
Tax- or fee-based	การเก็บภาษีทรัพย์สินและที่ดิน (Property and land tax)	ภาษีหรือค่าธรรมเนียมซึ่งเก็บจากมูลค่าที่ดินหรือมูลค่าของที่ดินรวมสิ่งปลูกสร้างที่มีมูลค่าสูงเพิ่ม เนื่องจากการพัฒนาจากภาครัฐ (Aggregate Land Tax: ALT)
	การเก็บค่าพัฒนาพื้นที่และค่าประเมินพิเศษ (Betterment charges and special assessments)	ภาษีหรือค่าธรรมเนียมที่เก็บจากเจ้าของที่ดินที่ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการสร้างหรือขยายบริการพื้นฐาน ซึ่งการดำเนินการเก็บที่เจ้าของที่ดินต้องจ่ายเป็นสัดส่วนที่เหมาะสมตามระดับประโยชน์ที่ได้ โดยเจ้าของที่ดินแต่ละคนจะร่วมกันแบ่งรับภาระ ซึ่งทำให้ระดับภาระของแต่ละคนแตกต่างกันออกไป
	การเก็บภาษีส่วนเพิ่ม (Tax increment financing)	นำรายได้จากภาษีในอัตรากำหนดมาใช้เป็นเงินอุดหนุนสำหรับการพัฒนาในพื้นที่บริเวณใกล้เคียง เพื่อกระตุ้นการลงทุนของภาคเอกชน มักถูกใช้ในโครงการฟื้นฟูเมืองในเขตพื้นที่เสื่อมโทรมและบริเวณที่มีการพัฒนาต่ำกว่าศักยภาพ
Development-based	การขายหรือให้เช่าที่ดิน (Land sale or lease)	รัฐขายหรือให้เช่าสิทธิในการพัฒนาสิ่งปลูกสร้างหรือที่ดินที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากการลงทุนของรัฐให้แก่ผู้พัฒนา
	การร่วมทุนพัฒนา (Joint development)	รัฐบาลและเจ้าของธุรกิจร่วมกันลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รอบสถานีขนส่ง ซึ่งจะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของรัฐบาลและดึงดูดให้คนมาใช้บริการรัฐกิจของคน
	การขายสิทธิรับอากาศ (Air rights sale)	รัฐบาลหรือให้เช่าสิทธิในการพัฒนาต่าง ๆ เหนือที่ดิน
	การจัดรูปที่ดิน (Land readjustment)	เจ้าของที่ดินแบ่งสรรที่ดินส่วนหนึ่งเพื่อให้รัฐได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนให้เกิดขึ้นในพื้นที่
	แผนพัฒนาเมืองใหม่ (Urban redevelopment schemes)	รัฐจะรวบรวมที่ดินจากเจ้าของที่ดินภายในพื้นที่พัฒนาและดำเนินการก่อสร้าง โดยโอนค่านายหน้าบางส่วนแบ่งของการพัฒนาให้เจ้าของที่ดินแต่ละรายตามสัดส่วนเดิม

กฎการเคหะ-การรถไฟ (Housing-Railway Integration Law)

หน่วยงานเทศบาลและหน่วยงานการเคหะมีอำนาจสามารถกำหนดจัดสรรพื้นที่สำหรับโครงการรถไฟ/โอบนาคได้ สำหรับโครงการนี้ เจ้าของที่ดินหลายรายภายในพื้นที่โครงการถือกรรมสิทธิ์ที่ดินบางส่วนเพื่อใช้พื้นที่สำหรับการพัฒนารวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ หรือเป็นที่สาธารณะ ในพื้นที่สำหรับขายให้กลุ่มทุนเพื่อปารายได้มาสนับสนุนโครงการอีกทางหนึ่ง ด้วยเหตุผลเชิงเศรษฐกิจที่ว่า

“แม้เจ้าของที่ดินเดิมจะได้รับแปลงที่ดินขนาดเล็กลง แต่ที่ดินเหล่านี้จะมีมูลค่าสูงจากการมีโครงสร้างพื้นฐานในการให้บริการขนส่งมวลชนและสิ่งอำนวยความสะดวก”

กฎหมายการพัฒนาเมืองใหม่ (Urban Redevelopment Law)

รัฐบาลจัดสรรเงินกู้สำหรับค่าเงินการสำรวจ ศึกษา และพัฒนาพื้นที่โดยรอบจากงบประมาณกลาง และสนับสนุนค่าก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานจากกองทุนพิเศษทางถนน (Roadway special fund)

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

มาตรการของต่างประเทศ

ญี่ปุ่น

สรุปการมีส่วนร่วมและประโยชน์จากตัวอย่างแผนพัฒนาเมืองใหม่ (Urban redevelopment schemes) ในประเทศญี่ปุ่น

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ผลประโยชน์
เจ้าของที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง	กรรมสิทธิ์ในที่ดินสำหรับอาคารใหม่ รวมถึงระดับการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและบริการที่สูงกว่าปกติ
ผู้พัฒนา	กำไรจากพื้นที่ส่วนที่ได้เพิ่มเติมและลดข้อจำกัดในการลงทุนจากการปรับ FAR (Floor Area Ratio: อัตราส่วนอาคารรวมต่อพื้นที่ดิน) ให้สูงขึ้น
หน่วยงานขนส่ง	สภาพแวดล้อมโดยรอบโครงการที่ดี ส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น
รัฐบาลกลาง	ลดภาระค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างถนนและโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะอื่นๆ
รัฐบาลท้องถิ่น	- ทำให้รายได้จากภาษีเกี่ยวกับที่ดินสูงขึ้น - ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ - สร้างอาคารที่ได้มาตรฐานสอดคล้องธรรมชาติ

17

มาตรการของต่างประเทศ

ภาษีที่ดิน (The Aggregate Land Tax (ALT))

เกาหลีใต้

รัฐบาลเกาหลีใต้สร้างเมืองใหม่ห่างไกลจากกรุงโซลไม่เกิน 20 กม. โดยเริ่มกระจายอำนาจการบริหารงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการที่มีผลประโยชน์ร่วมกันสู่การปกครองส่วนท้องถิ่น โดยโครงการที่มีผลกระทบระดับชาติได้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่จากรัฐบาลกลาง และโครงการที่มีผลกระทบในระดับท้องถิ่นจะต้องได้รับทุนจากรัฐบาลท้องถิ่น

รัฐบาลกลางจะมีส่วนร่วมในการจัดสรรงบประมาณกว่าร้อยละ 80 เพื่อสร้างความมั่นใจในด้านการบริหารจัดการและการจัดหาเงินทุน และเมื่ออยู่ในขั้นตอนการดำเนินงาน รัฐบาลท้องถิ่นจะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด

งบประมาณหลักที่ใช้ในการสนับสนุนค่าใช้จ่ายด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ของรัฐบาลเกาหลีใต้ คือ ภาษีที่ดิน โดยรัฐบาลเกาหลีใต้ได้มีการกำหนดการเก็บภาษีที่ดินที่เรียกว่า The Aggregate Land Tax (ALT) ด้วยแนวคิดที่ว่า “การพัฒนาการบริการสาธารณะควรได้รับการสนับสนุนด้านการเงินจากมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น” ซึ่งอัตราภาษีที่ดินในอดีตนั้นคำนวณจากพื้นที่ของที่ดินที่เพิ่มขึ้น การเก็บภาษีของ ALT จึงมีบทบาทสำคัญในการช่วยเหลือด้านการเงินในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

- เรียกเก็บเป็นรายปีตามมูลค่าการถือครองที่ดินส่วนบุคคลแต่ละราย ซึ่งจะมีการประเมินใหม่ทุกปีตามมูลค่าตลาดของที่ดิน
- การเก็บภาษีที่ดินในแต่ละพื้นที่ขึ้นอยู่กับประเมินร่วมกับของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น
- ที่ดินที่ไม่แสวงหาผลกำไร อาทิ ถนน ที่ดินเพื่อสาธารณะประโยชน์ พื้นที่การศึกษาจากความร่วมมือของรัฐ จะได้รับการยกเว้น
- ที่ดินประเภทที่ส่งเสริมการพัฒนาชุมชน อาทิ บ้านพักคนชรา สถานีนีโออาฮัพ จะได้รับส่วนลดในการจ่ายภาษีมูลค่าที่ดิน

(ข้อมูล: ไทยมีการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างตาม พ.ร.บ. ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 แต่มีการนำไปพัฒนาในหลายส่วนไม่เฉพาะเจาะจงกับค่าใช้จ่ายด้านโครงสร้างพื้นฐาน)

18

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

มาตรการของต่างประเทศ

สหรัฐอเมริกา

Tax Increment Financing (TIF) คือ เครื่องมือการเก็บมูลค่าที่ดิน ที่จัดเก็บจากมูลค่าเพิ่มขึ้นของอสังหาริมทรัพย์จากการพัฒนาโครงการของรัฐมาใช้ในการลงทุนในอนาคต การระดมทุนจากส่วนเพิ่มภาษีนี้โดยมากมักมาจากภาษีอสังหาริมทรัพย์ แต่อาจรวมถึงภาษีประเภทอื่นที่มีการจัดเก็บในท้องถิ่น โดยมีการออกกฎหมายที่กำหนดให้มีการจัดสรรรายได้จากส่วนเพิ่มของภาษีมาจ่ายหนี้สินที่เกิดขึ้นจากโครงการ ประเทศสหรัฐอเมริกานิยมใช้ในโครงการฟื้นฟูเมืองในเขตพื้นที่เสื่อมโทรมและบริเวณที่มีการพัฒนาต่ำกว่าศักยภาพหรือเขต TIFรูปแบบที่นิยมใช้ในการระดมทุนของมาตรการ TIF คือ การออกพันธบัตรในช่วงระยะเวลาโครงการที่กำหนดโดยเป็นการระดมทุนจากรายได้ที่ประเมินว่าจะเก็บได้จากภาษีและค่าธรรมเนียมการใช้ในช่วงเวลาการให้บริการพื้นฐาน

The State of Illinois provides some matching funds for public transport in the greater Chicago region via the **Public Transit Fund (PTF)** as well as **compensation for fare discounts** mandated by State laws. PTF funds are budgeted on an annual basis from general revenue which, in turn, is **largely based on sales and income taxes**.*

*The International Transport Forum, Funding Urban Public Transport Case Study Compendium, 2013, OECD



19

มาตรการของต่างประเทศ

ออสเตรเลีย (Victoria)กับการใช้ Windfall Gains Tax (WGT): ภาษีอาถรรพณ์

From 1 July 2023, a windfall gains tax (WGT) will apply to land that is subject to a government rezoning resulting in a value uplift to the land of more than \$100,000.

- Are there any exclusions?
A small number of rezonings are excluded from WGT: rezonings to and from the Urban Growth Zone within the **Growth Areas Infrastructure Contribution (GAIC) area**, recognising that these properties are already subject to GAIC rezonings to Public Land Zones to reflect that such land will be used for public purposes.
- Are there any exemptions?
Exemptions are available for: land that is capable of being **used for residential purposes at the time of the rezoning**, up to a maximum of 2 hectares of such residential land, owned by the same owner or group and rezoned by the same planning scheme amendment in relation to rezonings. A waiver is also available for **land owned by a charity** if the land is used and occupied by a charity exclusively for charitable purposes for **15 years after the rezoning**.
- Who pays WGT?
The **owner of the land that is subject to the rezoning** pays WGT. Grouping and aggregation provisions can apply so that the \$100,000 threshold applies only once to properties owned by the same owner or group of owners and rezoned under the same planning scheme amendment.
- When does WGT have to be paid?
Owners of land liable to pay WGT will be issued with a WGT assessment with a due date for payment. They will have the option to defer payment of any liability **until the next dutiable transaction (or relevant acquisition) occurs, or until 30 years after the rezoning event, whichever occurs first**. Certain excluded dutiable transactions and relevant acquisition will not cease deferral.
- Who administers the WGT?
WGT will be administered by the **Commissioner of State Revenue (Commissioner)** as a taxation law under the Taxation Administration Act 1997 (TAA), which provides rights of objection to the valuations used in the calculation of WGT. Unpaid or deferred WGT will constitute a first charge on the relevant land, with provision to include WGT information on property clearance certificates issued under the TAA.*

* <https://www.scr.vic.gov.au/windfall-gains-tax>



20

The diagram illustrates three models for the Bangkok Congestion Charge, presented in a sequence from left to right, connected by a blue arrow.

- 1. การขายที่ดินหรือเช่าที่ดิน (Land sale or lease):** This model involves the government or a private entity selling or leasing land to a private developer. The developer then builds the infrastructure and operates the congestion charge system. The text mentions that this model is used in London and that the government can receive revenue through land sale or lease.
- 2. การร่วมทุนพัฒนา (Joint development):** This model involves a joint venture between the government and a private developer. They jointly develop the infrastructure and operate the congestion charge system. The text mentions that this model is used in London and that the government can receive revenue through land sale or lease.
- 3. เก็บค่าพัฒนาพื้นที่ (Betterment tax):** This model involves the government imposing a tax on the private developer for the development of the land. The revenue from the tax is used to fund the congestion charge system. The text mentions that this model is used in London and that the government can receive revenue through land sale or lease.

Below the three models, a summary box states: "นอกจากนี้ การคมนาคมลอนดอน (Transport for London) ได้นำมาตรการการเก็บค่าธรรมเนียม Congestion charge มาใช้และประสบความสำเร็จ บรรลุเป้าหมายทั้งในด้านการพัฒนาขนส่งสาธารณะสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสาธารณะและด้านนโยบายในการลดการจราจรติดขัด ส่งผลให้ เกิดการพัฒนาเมืองแบบยั่งยืน มาตรการ Congestion charge ได้ถูกใช้ในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ โดยเป็นมาตรการที่ช่วยลดความหนาแน่นของปริมาณจราจร"

- ช่องทางเป็นตัวอย่างของการประสบความสำเร็จในการพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่รอบสถานี ซึ่งทำให้ได้รับประโยชน์จากการลดความหนาแน่นของประชากร มูลค่าที่ดินใน TOD มีมูลค่าสูงขึ้น การบริหารจัดการเครื่องอำนวยความสะดวกทางทำนองนี้มีประสิทธิภาพ การพัฒนา TOD ที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ก็เป็นอีกตัวอย่างระดับโลก examples ที่ประสบความสำเร็จ โดยที่ TOD ประกอบด้วยศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่มีแอร์พอร์ตลิงค์ รถไฟฟ้าใต้ดิน รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าเชื่อมต่อนอกเมือง และอีกชั้น นอกจากนี้ยังครอบคลุมโรงแรม อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้าระดับไฮเอนด์ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม และอาคารพาณิชย์ที่สามารถรองรับผู้อยู่อาศัยได้มากถึง 20,000 คน เปรียบเทียบว่าสถานีกลางเป็นเมืองเล็ก ๆ เมืองหนึ่ง
- ญี่ปุ่นเป็นประเทศหนึ่งที่เกี่ยวกับการผลประโยชน์จาก TOD โดยเฉพาะในโตเกียวฮันชิน อย่างไรก็ดี บริษัทญี่ปุ่นมีการดำเนินการ TOD จากมุมมองที่ต่างออกไป คือ ไม่ได้มุ่งเน้นที่สิทธิประโยชน์ด้านอสังหาริมทรัพย์ แต่อยู่ที่กิจกรรมของผู้โดยสาร พนักงานรถไฟและผู้โดยสารที่ใช้จ่ายในแต่ละวันใน TOD สูงมาก ตัวอย่างเช่น Tokyu Corporation ซึ่งมีทรัพย์สินรวมถึงรถไฟสาย Toyoko, Meguro และ Oimachi เป็นเจ้าของห้างสรรพสินค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต โรงแรม อาคาร และการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟ จึงทำให้สร้างรายได้ทุกครั้งให้ผู้โดยสารเข้า-ออก ขี่รถไฟ เดินทาง หรือรับบริการตามอาหารตามเส้นทางรถไฟ

แนวทางของญี่ปุ่นเป็นทางเลือกของภาคเอกชนในการเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture, LVC) ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว LVC จะอาศัยรัฐบาลที่ทุนสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานด้านรางและรัฐผลตอบแทนผ่านภาษีส่วนเพิ่มหรืออัตราสำหรับมูลค่าทรัพย์สินที่สูงขึ้นตลอดแนว วิธีการ LVC แบบดั้งเดิมเป็นเรื่องยากที่จะบรรลุได้ในตลาดเกิดใหม่ ซึ่งการบันทึกทางบัญชีและการประเมินมูลค่าที่ดินอาจไม่ได้รับการควบคุมอย่างเหมาะสม ในผลของญี่ปุ่นอาจเป็นทางเลือกที่ดีสำหรับตลาดเหล่านี้ แต่จะต้องมีระบบนิเวศของนักลงทุนที่องศาผลตอบแทนในระยะยาว

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

มาตรการของกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริม การใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

23

กฎหมายไทย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางภาษี / การใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางราง

มาตรการ กฎหมาย ทางด้านการเงิน / ค่าธรรมเนียม	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ประมวลรัษฎากร / ประมวลกฎหมายที่ดิน	พระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 /	พระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2563	กฎกระทรวงกำหนดครุภัณฑ์ที่ดินได้รับยกเว้นจากการจัดเก็บ ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562	กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินราคาทุนทรัพย์ อัตราก และรายละเอียดอื่นในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562	กฎกระทรวงการผ่อนชำระภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562	กฎกระทรวงกำหนดค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บภาษีเงินได้ ปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2562	ประกาศกระทรวงการคลังและกระทรวงมหาดไทย เรื่องหลักเกณฑ์ และวิธีการในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่มีการใช้ ประโยชน์หลายประเภท	ประกาศกระทรวงการคลังและกระทรวงมหาดไทย เรื่อง หลักเกณฑ์การใช้ประโยชน์เป็นที่อยู่อาศัย	ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การเก็บค่าธรรมเนียมจดทะเบียนสิทธิ และนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดิน กรณีส่งมอบทรัพย์สินที่ดิน พร้อมอาคาร ตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด	ระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการดำเนินการตาม พระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562	ระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการดำเนินการตาม พระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562	

การกำหนดมาตรการทาง
ภาษีและการใช้ประโยชน์
พื้นที่ตามแนวเส้นทาง
การขนส่งมวลชน
ขนส่งมวลชน ต้องคำนึงถึง
ประมวลกฎหมายวิธี
พิจารณาการดำเนินคดี
หรือการระงับการฟ้อง
คดีโดยทั่วไปเพื่อให้
เงินของประมวล
รัษฎากร ทั้งนี้ โดยทาง
อย่างอื่น การผ่อนชำระ
บุคคล ภาษีอากร และ
ภาษีเงินได้เฉพาะ

24

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)

**กฎหมายไทย**

มาตรการด้านกฎหมายในการสนับสนุนมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

- กฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
 - (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
 - (ร่าง) กฎกระทรวง/ประกาศ ที่เกี่ยวข้อง
- กฎหมายด้านการสนับสนุนทางการเงิน การลงทุน
 - ภาษี
 - การใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชน
 - การจัดรูปที่ดิน
 - การบริหารจัดการภาษีที่จัดเก็บมาเพื่อจัดตั้งกองทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินการ เช่น กองทุนส่งเสริมการขนส่งมวลชนสาธารณะ/กองทุนความมั่นคงแห่งชาติ
- สัญญาทางปกครอง
 - สัญญาร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

25

**กฎหมายไทย**

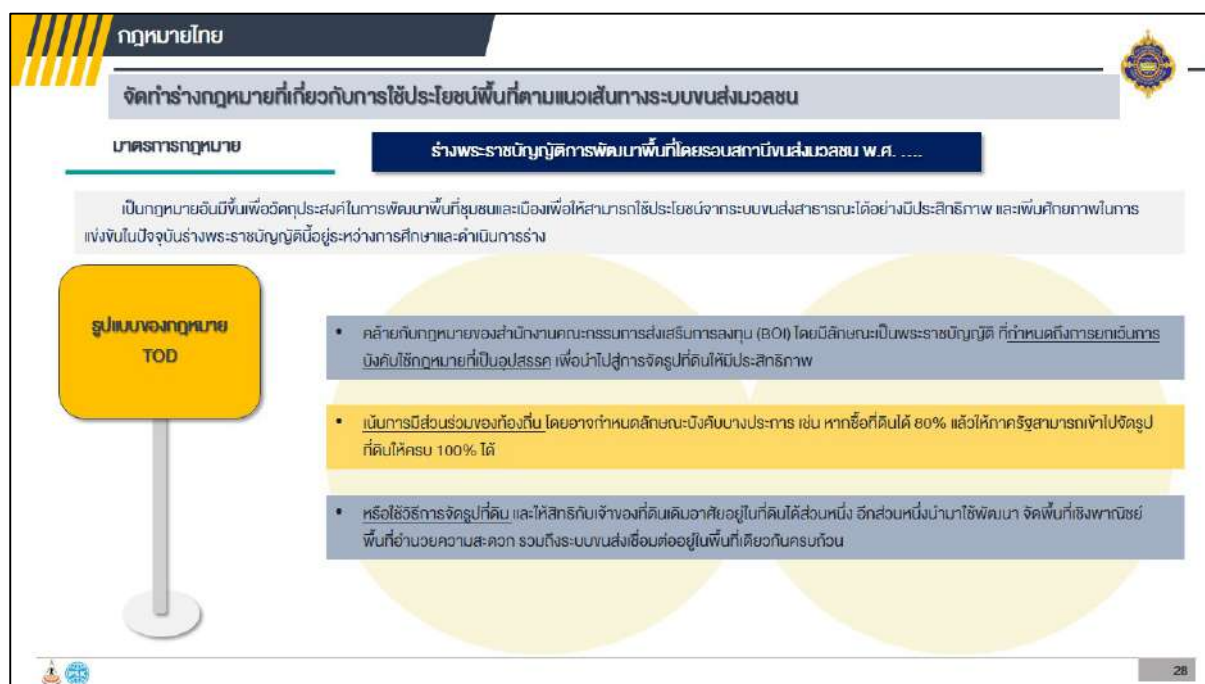
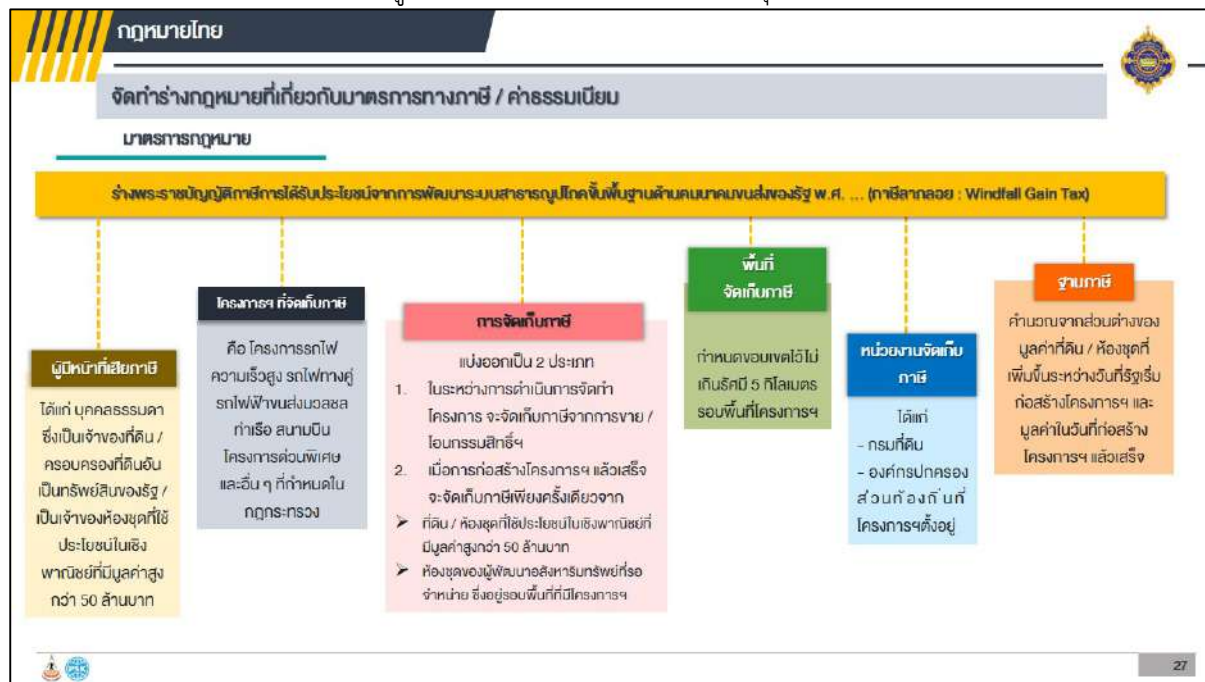
(ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

มาตรา 13 ให้กรมการขนส่งทางราง มีหน้าที่และอำนาจ ในการ

- (1) จัดทำร่างนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางเพื่อพิจารณากำหนด
- (2) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดแนวทางในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกหรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง
- (3) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง
- (4) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการเชื่อมต่อการขนส่งทางราง กับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางบกอื่น รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

26

ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



ภาคผนวก ง-๙ ข้อมูลการนำเสนอประกอบการจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑ (ต่อ)



กฎหมายไทย



การเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture: LVC)

ในปัจจุบัน ในประเทศไทย ถึงแม้ว่าจะมีการจัดเก็บภาษีที่ดินและมีแนวคิดในการจัดเก็บภาษีจากอสังหาริมทรัพย์ เจ้าของที่ดินที่ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการลงทุนของรัฐในโครงการโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ได้ถูกกำหนดให้ต้องคืนมูลค่าเพิ่มเหล่านั้นคืนให้สังคม

เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2560 คณะที่ปรึกษาของ ADB ได้ทำการศึกษาลักษณะของการพัฒนาโครงสร้างระบบรถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดินต่อราคาที่ดินในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยใช้ฐานข้อมูลราคาที่ดินปี 2009-2017 จากศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์ และพบว่า **ระยะทางจากที่ดินถึงสถานีรถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดินมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ** สะท้อนให้เห็นว่า มูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งเกิดจากการลงทุนของรัฐในระบบโครงสร้างพื้นฐาน ในแง่ของการแนะนำการใช้ LVC ในประเทศไทย คณะที่ปรึกษาพบว่าการใช้ LVC ในรูปแบบเครื่องมือบนพื้นฐานของการพัฒนาพื้นที่ (development-based LVC) อาจจะเป็นแนวทางที่มีความเป็นไปได้มากกว่าการใช้ LVC ในรูปแบบของเครื่องมือบนพื้นฐานทางภาษีและค่าธรรมเนียม (tax- or fee-based LVC) เนื่องจากความซับซ้อนในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับภาษี

ความท้าทายที่สำคัญในการนำ development-based LVC มาใช้ในประเทศไทย คือ ความท้าทายด้านผังเมือง โดยในปัจจุบันทุกพื้นที่ในประเทศไทยได้มีการจัดทำและประกาศใช้ผังเมืองรวม (Comprehensive Plan) หรือผังสีกำหนดการใช้พื้นที่และประโยชน์ที่ดินแล้ว แต่กว่าผังเมืองเฉพาะ (Specific Plan) ที่จะกำหนดแนวทางที่ชัดเจนในการพัฒนาเมืองตามผังเมืองนั้น ยังไม่เคยมีการประกาศใช้ (ตั้งแต่ พ.ศ. 2518) ปัญหาด้านกฎหมายผังเมืองนี้เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาเมืองขาดความเชื่อมโยง ส่งผลต่อการนำเครื่องมือในการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ เช่น การจัดรูปที่ดิน TOD รวมถึง LVC เป็นไปได้อย่างลำบาก*

* ศส.สุธิ อนันต์สุเทพศรี, Thai Public, 12 มีนาคม 2019, <https://thainewsinfo.com/2019/03/12/ประเทศไทยจะ-จะ-อย่างไร/>

29



ข้อเสนอแผนการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง



แผนการดำเนินการระยะสั้น เช่น

มาตรการในการอำนวยความสะดวก เช่น

- พัฒนา Application กระเป๋าตังค์ที่สามารถจ่ายค่าโดยสารในการขนส่งมวลชนสาธารณะทั้งหมด ทั้งระบบ ราง ราง เรือ อากาศ หรือสามารถชำระผ่าน QR Code ของธนาคารต่างๆ
- ใช้มาตรการส่งเสริมทางการตลาดสำหรับผู้ให้บริการระบบการขนส่งทางราง เช่น ร่วมมือกับภาคเอกชน ห้างร้าน โดยให้ผู้โดยสารสามารถสะสมยอดใช้จ่ายค่าโดยสารเพื่อนำไปเป็นส่วนลดร้านค้าหรือบริการตามอัตราที่กำหนด
- ชำระค่าโดยสารผ่าน Application กระเป๋าตังค์ เพื่อสั่งซื้อสินค้าที่สถานีปลายทางและรับสินค้าได้เมื่อถึงสถานีโดยไม่ต้องเข้าไปซื้อสินค้าภายในร้านค้า แต่สามารถรับสินค้าได้เลย
- พิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณในการอุดหนุนค่าโดยสารให้กับผู้โดยสารโดยตรง เช่น การโอนเงินค่าโดยสารเข้าสู่ระบบกระเป๋าสตางค์

แผนการดำเนินการระยะกลาง เช่น

- ออกประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ ยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้ที่ทำจ่ายเป็นค่าโดยสารการขนส่งมวลชนทางราง
- กำหนดเดินเชื่อมต่อกับทางออกสถานีไปยังจุดจอดรถโดยสารที่มีหลังคาที่กันแดดกันฝน ในบริเวณที่สามารถดำเนินการได้ รวมถึงกำหนดมาตรฐานการสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางให้มีการจัดทำเส้นทางเดินเพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังการขนส่งมวลชนระบบอื่น

30

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ง-๑๐ แบบสอบถามความคิดเห็น

แบบสอบถาม

การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่าย
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2
วันอังคารที่ 1 - วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 เวลา 08.30 - 17.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ ชั้น 23 ห้องเวสต์ บอลรูม บี กรุงเทพมหานคร

วัตถุประสงค์ เพื่อสอบถามความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 1 โดยจะใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงการศึกษาโครงการต่อไปให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อผู้ติดต่อ	
ตำแหน่ง	
หน่วยงาน	
หมายเลขโทรศัพท์	
อีเมล	

คำชี้แจง โปรดกรอกข้อความหรือกาเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อความที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

- 1.1 เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง
- 1.2 อายุ ☐ ต่ำกว่า 20 ปี ☐ 20-30 ปี ☐ 31-40 ปี
- ☐ 41-50 ปี ☐ 51-60 ปี ☐ 60 ปี ขึ้นไป
- 1.3 การศึกษา ☐ ต่ำกว่า ปวส./อนุปริญญา ☐ ปวส./อนุปริญญา ☐ ปริญญาตรี
- ☐ ปริญญาโท ☐ ปริญญาเอก
- 1.4 อาชีพ ☐ ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ ☐ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ☐ พนักงานบริษัทเอกชน
- ☐ ธุรกิจส่วนตัว ☐ นักเรียน นิสิต นักศึกษา ☐ อื่นๆ
- 1.3 ท่านทราบข้อมูลจาก ☐ หนังสือเชิญ ☐ ป้ายประกาศ ☐ เว็บไซต์
- ☐ แฟนเพจ ☐ เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางราง ☐ อื่นๆ

ภาคผนวก ง-๑๐ แบบสอบถามความคิดเห็น (ต่อ)

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

2.1 ท่านเคยเดินทางด้วยรถไฟฟ้าหรือไม่

☐ เคย ☐ ไม่เคย (ข้ามข้อ 2.2)

2.2 ท่านเคยพบอุปสรรคในการใช้บริการรถไฟฟ้าหรือไม่ (หากมีโปรดระบุรายละเอียด) ☐ ไม่มี ☐ มี ระบุ

.....

2.3 หากต้องการให้มีเส้นทางรถไฟฟ้าเพิ่มเติม ท่านต้องการให้มีเส้นทางบริเวณไหน

.....

2.4 ท่านอยากให้มีมาตรการในการส่งเสริมการใช้รถไฟฟ้าในรูปแบบใด

.....

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบราง

ท่านคิดว่าควรมีมาตรการเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบรางให้ประชาชนหันมาใช้ระบบรางมากขึ้นนอกเหนือจากราคาตั๋วโดยสาร

.....

ตอนที่ 4 การประเมินการจัดประชุมสัมมนา

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น		
	มาก	ปานกลาง	น้อย
4.1 ข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมเป็นประโยชน์แก่ตัวท่าน หรือ หน่วยงานของท่าน			
4.2 ความชัดเจนในการชี้แจงและตอบข้อซักถาม			
4.3 ท่านมีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่เสนอในระดับใด			
1) หัวข้อ “แนะนำโครงการ M-MAP 2”			
2) หัวข้อ “แนวทางการพัฒนา Railway Demand Forecast”			
3) หัวข้อ “การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP 2”			
4) หัวข้อ “ระบบขนส่งมวลชนทางรางกับการพัฒนาเมือง”			
5) หัวข้อ “การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง”			
4.4 ความเหมาะสมของสื่อประชาสัมพันธ์			
4.5 ความเหมาะสมของสถานที่จัดประชุมสัมมนา			
4.6 ความเหมาะสมของระยะเวลาในการจัดประชุมสัมมนา			

ภาคผนวก ง-๑๐ แบบสอบถามความคิดเห็น (ต่อ)

ตอนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

-----ขอขอบพระคุณ ที่สละเวลาอันมีค่าตอบแบบสำรวจความคิดเห็น-----

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก ง-๑๑ เครื่องมือประกอบการจัดประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑



ภาพการจัดเตรียมสถานที่จัดประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑



ภาพอุปกรณ์จัดงานและการรับรองผู้เข้าร่วมประชุม



ภาพบุคลากรจัดการประชุมสัมมนาฯ ครั้งที่ ๑

ภาคผนวก จ การประชาสัมพันธ์เผยแพร่การจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ ๑

ภาคผนวก จ-๑ ข่าวประชาสัมพันธ์ (Press Release)



ข่าวกรมการขนส่งทางรางประจำวัน ที่ 1 มีนาคม 2565

**ขร. เดินหน้าศึกษาพัฒนา M-MAP ระยะที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายรถไฟฟ้า
ในเขต กทม. และปริมณฑล ให้ทันสมัยรองรับการเดินทางของประชาชน**

ดร. พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง เป็นประธานเปิดการประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP2) เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 09.00 น. ณ ห้อง เวสต์บอลรูม บี ชั้น 23 โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สมาคมการผังเมืองไทย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด และ บริษัท ขนส่ง จำกัด ตลอดจนสื่อมวลชน และประชาชนผู้สนใจเข้าร่วมงาน

ดร.พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง กล่าวว่า ระบบขนส่งมวลชนทางรางหรือรถไฟฟ้า เป็นทางเลือกสำคัญในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยปัจจุบันเปิดให้บริการแล้วกว่า 211.94 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง 112.20 กิโลเมตรจากโครงข่ายทั้งหมด 553.41 กิโลเมตร ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการพัฒนาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล หรือ M-MAP ตั้งแต่ปี 2553 จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงแผนแม่บทรถไฟฟ้าให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารในอนาคต กระทรวงคมนาคมจึงมอบหมายให้กรมการขนส่งทางราง ดำเนินการศึกษา “โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP2)” เพื่อเป็นการต่อยอดแผนแม่บท M-MAP เดิมให้มีความครอบคลุมมากขึ้นและสอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของเมืองในอนาคต

สำหรับโครงการดังกล่าว มีกระบวนการศึกษาใช้ระยะเวลา 18 เดือน โดยมีขอบเขตการดำเนินงานแบ่งเป็น 5 ส่วน ได้แก่ 1) การรวบรวม ศึกษาและทบทวนข้อมูล ปริมาณผู้โดยสาร รูปแบบโครงการ แนวเส้นทาง ตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้า มูลค่าการลงทุน รวมทั้งสถานะของโครงการรถไฟฟ้าในปัจจุบัน และโครงการอื่นๆที่เกี่ยวข้อง 2) การวางแผนเพื่อพัฒนาแผนแม่บทโครงข่าย M-MAP2 3) การดำเนินการสนับสนุนทางวิชาการแก่กรมการขนส่งทางราง

ภาคผนวก จ-๑ ข่าวประชาสัมพันธ์ (Press Release) (ต่อ)



4) การพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง (Railway Demand Forecast Model) และ 5) การประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ดร.พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง กล่าวเพิ่มเติมว่า สำหรับหัวใจสำคัญของโครงการนี้ คือแนวคิดการพัฒนา “แบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง” (Railway Demand Forecast Model) เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายในแต่ละเส้นทางสอดคล้องกับรูปแบบการขยายตัวและการพัฒนาของเมืองในปัจจุบัน และเพื่อให้ M-MAP 2 เป็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่เกิดประโยชน์สูงสุด ลดความซ้ำซ้อน ลดการลงทุนในโครงข่ายที่มีความจำเป็นในลำดับรองให้สอดคล้องความต้องการในการเดินทางของประชาชนและทิศทางการพัฒนาในอนาคต และเพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่สะดวก ตรงตามความต้องการ รวดเร็ว ประหยัดทั้งค่าใช้จ่ายและเวลาให้กับประชาชน นอกจากนี้ ประเทศญี่ปุ่นได้มีข้อตกลงร่วมกับประเทศไทยในการสนับสนุนทางวิชาการเพื่อดำเนินโครงการ M-MAP 2 ที่ประเทศไทยกำลังดำเนินการศึกษาอยู่ โดยประเทศญี่ปุ่นได้มอบหมายให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น หรือ JICA เป็นหน่วยงานผู้แทนฝ่ายญี่ปุ่น ในการร่วมมือทางวิชาการกับฝ่ายไทย เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนประสบการณ์การคาดการณ์ผู้โดยสารระบบรางในประเทศที่มีการพัฒนาระบบรางอย่างประเทศญี่ปุ่น ซึ่งจะช่วยเพิ่มพูนความรู้ให้แก่บุคลากรในแวดวงระบบรางของไทยได้นำไปปรับปรุงหรือพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและนำไปพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความพร้อม และสามารถอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

โครงการนี้จะเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างเป็นรูปธรรม เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในภาพรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้มีการใช้ประโยชน์อย่างสูงสุด ลดปัญหาความซ้ำซ้อน ลดการลงทุนและงบประมาณในโครงข่ายที่ไม่มีความจำเป็นในสภาวะการณ์ปัจจุบัน และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตการเดินทางของประชาชนให้มีความรวดเร็ว สะดวก ปลอดภัยยิ่งขึ้น

ติดต่อสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่

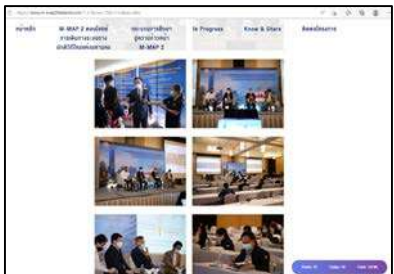
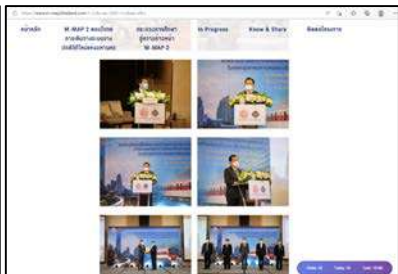
กลุ่มประชาสัมพันธ์

กรมการขนส่งทางราง (ขร.)

โทรศัพท์ 0 2164 2607

รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก จ-๒ ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ช่องทางเว็บไซต์โครงการ



รายงานสรุปผลการจัดประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-MAP 2)

ภาคผนวก จ-๓ ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ช่องทางแฟนเพจโครงการ

แผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน M-MAP2
เผยแพร่โดย Siamacc Pointamoon © - 1 มีนาคม เวลา 15:06 น.

การศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP2)

ณ โรงแรม สยาม สแควร์ 23 มีนาคม 2565 13:30 น.

กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม
1 มีนาคม เวลา 14:42 น.

กรมการขนส่งทางรางได้ดำเนินการศึกษาพัฒนา M-MAP ระยะที่ 2 เพื่อประสิทธิภาพโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขต กทม. และปริมณฑล ให้ทันสมัยรองรับการเดินทางของประชาชน

ดร.พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ขร.) เป็นประธานเปิดการประชุมสัมมนา เพื่อ ประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลอง การคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางใน เขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP2) เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 09.00 น. ณ ห้อง เวทีคอนเวนซ์ ฮอลล์ ชั้น 23 โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ โดยมีหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำนักงานตำรวจและขนส่ง กรุงเทพมหานคร สำนักงานคณะกรรมการ นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สยาม

การฝั่งเมืองไทย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทางด่วนและ รถไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน) บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด และ บริษัท ขนส่ง จำกัด ตลอดจนสื่อมวลชน และ ประชาชนผู้สนใจเข้าร่วมงาน

ดร.พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง กล่าว ว่า ระบบขนส่งมวลชนทางราง หรือ รถไฟฟ้า เป็นทางเลือกสำคัญในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดย ปัจจุบัน มีรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ แล้วกว่า 211.94 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง 112.20 กิโลเมตรจากโครง ข่ายทั้งหมด 553.41 กิโลเมตร ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการพัฒนาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางใน เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของ M-MAP ตั้งแต่ปี 2553 จึงมีความจำเป็นที่ต้องเร่งรัดการ ประเมินแผนแม่บทรถไฟฟ้าให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และพฤติกรรม การเดินทางของผู้โดยสารในอนาคต กรมการขนส่งทางราง จึงมอบหมายให้กรมการขนส่งทางราง ดำเนินการศึกษา “โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนา โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP2)” เพื่อเป็นเครื่องมือสนับสนุนแผนแม่บท M-MAP เดิม ให้มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับ แนวโน้มการเติบโตของเมืองในอนาคต

สำหรับโครงการดังกล่าว มีกระบวนการศึกษาใช้ระยะเวลา 18 เดือน โดยมีขอบเขตดำเนินงาน แบ่ง เป็น 5 ส่วน ได้แก่

- 1) การรวบรวม ศึกษาและรวบรวมข้อมูล ปริมาณผู้ใช้บริการ รูปแบบโครงการ แนวเส้นทาง ตำแหน่งสถานี รถไฟฟ้า ขุมทรัพย์การลงทุน รวมทั้งสถานะของโครงการรถไฟฟ้าในปัจจุบัน และโครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 2) การวางแผนเพื่อพัฒนาแผนแม่บทโครงข่าย M-MAP2
- 3) การดำเนินการสนับสนุนทางวิชาการแก่กรมการขนส่งทางราง
- 4) การพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง (Railway Demand Forecast Model)
- 5) การประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วม และการศึกษามลภาวะทางสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ดร.พิเชฐ กล่าวเพิ่มเติมว่า สำหรับหัวใจสำคัญของโครงการนี้ คือแนวคิดการพัฒนา “แบบจำลองการ คาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง” (Railway Demand Forecast Model) เพื่อใช้ในการพัฒนา โครงข่ายในแผนแม่บทสอดคล้องกับรูปแบบการขยายตัวและการพัฒนาของเมืองในปัจจุบัน และรถไฟฟ้า M-MAP 2 เป็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่ครอบคลุมพื้นที่ต่อเนื่อง ๑๑ความถี่ เส้นทาง รถไฟฟ้าสายใหม่ในโครงการจำนวน ๖ เส้นทาง จำนวน ๑๖ สถานี สอดคล้องความต้องการในการเดินทางของประชาชนและทิศทางการพัฒนาในอนาคต และเพื่อให ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว ประหยัดค่าใช้จ่ายและ เวลาให้กับประชาชน นอกจากนี้ ประเทศญี่ปุ่นได้มีข้อตกลงร่วมกับประเทศไทยในการสนับสนุนการ ศึกษาเพื่อสนับสนุนโครงการ M-MAP 2 ที่ประเทศไทยกำลังดำเนินศึกษาอยู่ โดยประเทศญี่ปุ่นได้มอบหมาย ให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น หรือ JICA เป็นหน่วยงานผู้ลงทุนในการร่วมเื้อ หางวิชาการกับฝ่ายไทย เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนประสบการณ์การคาดการณ์ผู้โดยสารระบบรางในประเทศ ที่มีการพัฒนาระบบรางอย่างประเทศญี่ปุ่น ซึ่งจะช่วยเพิ่มพูนความรู้ให้แก่บุคลากรในแวดวงระบบรางของ ไทยนำไปใช้ปรับปรุงหรือพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและนำไป พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความพร้อม และสา มารถอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

โครงการนี้จะเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการขับเคลื่อนการพัฒนาการขนส่งรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลได้อย่างเป็นรูปธรรม เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในภาพรวม ของ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้มีความปลอดภัยอย่างสูงสุด ลดปัญหาความแออัด รถไฟฟ้า รถเมล์ และ ปัญหาจราจรในโครงการที่ไม่มีตัวตน เป็นในสถานการณ์ปัจจุบัน และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตการ เดินทางของ ประชาชนให้มีความรวดเร็ว สะดวก ปลอดภัยยิ่งขึ้น

ติดตามผลวิจัยได้ที่ : https://www.youtube.com/watch?v=mPZQ20f_XU

คุณ และ คนอื่นๆ อีก 2 คน

แชร์ 1 ครั้ง

👍 ใจ

🗨 แสดงความคิดเห็น

🔗 แชร์