



ประกาศการขอนส่งทางร่าง

เรื่อง สรุปผลการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๓ โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารขึ้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขอนส่งมวลชนระบบราง

ตามที่ กรมการขอนส่งทางร่าง (ขร.) กระทรวงคมนาคม ได้มีการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๓ โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารขึ้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขอนส่งมวลชนระบบราง เมื่อวันพุธที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๘ เวลา ๐๙.๓๐ - ๑๖.๓๐ น. ห้องพญาไท ๔ ชั้น ๑ โรงแรมอสติน แกรนด์ พญาไท กรุงเทพมหานคร เพื่อหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้เชี่ยวชาญ ด้านการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขอนส่งมวลชนระบบราง พร้อมรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนประเมินทัศนคติของหน่วยงานรัฐ ภาคเอกชน ประชาชื่น และสื่อมวลชน นั้น

ในการนี้ ขร. ได้จัดทำ “ประกาศสรุปผลการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๓ โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารขึ้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสาร ขอนส่งมวลชนระบบราง” เรียบเร้อยแล้ว (เอกสารแนบ) จึงขอเผยแพร่และประชาสัมพันธ์สรุปผลการประชุมฯ ดังกล่าว

ทั้งนี้ ผู้ที่สนใจสามารถดาวน์โหลดสรุปผลการประชุมฯ ได้ที่ QR-Code ด้านล่างนี้ หากไม่ใช้สมาร์ทโฟน หรือมีความเห็นเพิ่มเติม สามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๑๑๔ ๒๒๒๒ ต่อ ๓๒๐๓ ตลอดเวลาราชการ

ประกาศ ณ วันที่ ๑๗ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๘

นายอธิรุ ชาติราษฎร์

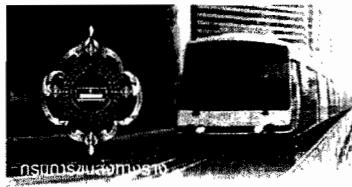
(นายอธิรุ จิตราบุเคราะห์)

รองอธิบดีกรมการขอนส่งทางร่าง ปฏิบัติราชการแทน

อธิบดีกรมการขอนส่งทางร่าง



เอกสารแนบ
ประกาศสรุปผลการประชุมฯ



ประกาศสรุปผลการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3

โครงการศึกษาทำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้าและหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารบนส่วนระบบราง



1. รายละเอียดการจัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3

1.1 การดำเนินโครงการ :

โครงการศึกษาทำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารบนส่วนระบบราง มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารบนส่วนระบบราง ข้อเสนอมาตรการกำกับอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางราง มาตรการเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง และร่างข้อกำหนด กฎระเบียบ กฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า การขึ้นอัตราค่าโดยสารบนส่วนระบบราง การส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางราง เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนระบบรางได้อย่างเสมอภาค และ เท่าเทียม สะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว ไม่เป็นภาระต่องบประมาณภาครัฐ โครงการนี้ ได้จัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็น ผู้ก่อการทางวิชาการ และเผยแพร่การประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณะ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์แนะนำโครงการให้ข้อมูลความรู้ สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องถึงแนวคิด โครงการและแนวทางของการบททวนข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และแนวทางการวิเคราะห์ จัดทำหลักเกณฑ์ การกำหนดอัตราค่าโดยสารฯ และการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบราง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายมีส่วนร่วม ในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาโครงการ โดยโครงการจะนำข้อมูลความคิดเห็น และข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบผลการศึกษาโครงการ รวมถึงสร้างความรู้ความเข้าใจ ต่อสาธารณะและเพื่อเผยแพร่ข่าวสารผ่านสื่อมวลชนอย่างเหมาะสม

1.2 วัตถุประสงค์ :

- 1) เพื่อสรุปข้อเสนอรูปแบบการกำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองภูมิภาค และการเดินทางระหว่างจังหวัด
- 2) เพื่อสรุปหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม
- 3) เพื่อสรุปข้อเสนอ มาตรการด้านการกำกับอัตราค่าโดยสาร การบูรณาการอัตราค่าโดยสาร มาตรการเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม และมาตรการอุดหนุน ชดเชยรายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสาร
- 4) การจัดทำร่างข้อกำหนด กฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง กับการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า การขึ้นอัตราค่าโดยสาร และการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง
- 5) เสนอหาข้อ “โอกาสในการเข้าถึง การพัฒนาพื้นที่ กระจายความเจริญ จากนโยบายค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางราง
- 6) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

1.3 วัน/เวลา :

จัดการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3
ในวันพุธที่ 17 มกราคม 2567 เวลา 08.30 - 16.30 น.

1.4 สถานที่ :

ณ ห้องพญาไท 4 ชั้น 6 โรงแรมอีสติน แกรนด์ พญาไท กรุงเทพมหานคร

1.5 กลุ่มเป้าหมายของการดำเนินงาน :

กลุ่มเป้าหมายในการมีส่วนร่วม และเชิญเข้าร่วมการสัมมนาฯ ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เมืองภูมิภาค หลักที่สำคัญ และตามแนวเส้นทางโครงข่ายทางรถไฟ ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐ และรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน องค์กรสมาคม ผู้สนใจทั่วไป และสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง

2. ผลการจัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3

การประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 สรุปผลการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารบนส่วนมวลชนระบบราง โดยได้รับเกียรติจากดร.พิเชฐ คุณารธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และดร.ทัยกร จันทร์วงศ์ ผู้อำนวยการ กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง กล่าวรายงาน และได้จัดให้มีการเสวนาหัวข้อ “โอกาสในการเข้าถึง การพัฒนาพื้นที่ กระจายความเจริญ จากนโยบายค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางราง” โดยมีผู้ร่วมเสวนาประกอบด้วย อธิบดีกรมการขนส่งทางราง ดร.พิเชฐ คุณารธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง คุณสารี อ่องสมหวัง เลขาธิการสำนักงานสภาพักรถยนต์บุรีโกค คุณจุมพูน สายหยุด ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายบริหารกลยุทธ์ บมจ.มติชน และ ดร.ณภัทร เกตุพัตร คณบ魏วิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยมหิดล เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ เพื่อกระจายความเจริญของพื้นที่เมืองจากการดำเนินนโยบายด้าน การกำกับอัตราค่าโดยสาร ซึ่งส่งผลต่อการลดค่าใช้จ่าย-เพิ่มกำลังซื้อการขยายตัวของชุมชน-ย่านธุรกิจใหม่ เกิดทำเลการค้าขายใหม่ คุณภาพชีวิตและสุขภาวะที่ดีขึ้น ฯลฯ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 305 คน ประกอบด้วย ห้องประชุมหลัก จำนวน 169 คน และเข้าร่วมประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings) จำนวน 136 คน ผู้สนใจเข้าร่วมประชุมฯ โดยความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการประชุม จะนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาขั้นสุดท้าย บรรยายกาศการจัดการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 ดังรูปที่ 1 และ 2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง ดังตารางที่ 1



ดร.พิเชฐ คุณารธรรมรักษ์
ประธานเปิดการประชุม



ดร.ทัยกร จันทร์วงศ์
ผู้อำนวยการ กองมาตรฐานความปลอดภัย: กล่าวรายงาน

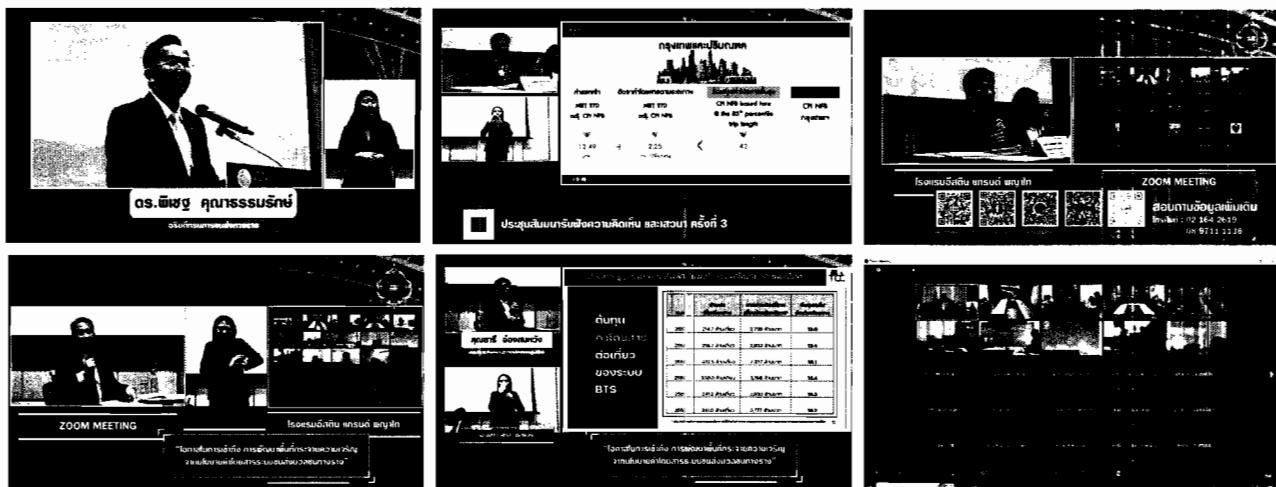


รูปที่ 1 บรรยายกาศการจัดการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3





รูปที่ 1 บรรยากาศการจัดการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3



รูปที่ 2 ผู้เข้าร่วมประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อซีดเจง ที่ได้จากการประชุมได้รับฟังความคิดเห็นและตอบข้อซักถาม จากผู้เข้าร่วมประชุม ดังตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อซีดเจง

ตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อซีดเจง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อซีดเจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> ▪ เสนอแนะ นำรายได้ส่วนอื่น ๆ เช่น ค่าโฆษณาบนรถไฟฟ้า/สถานี มาช่วยลดค่าใช้จ่ายของระบบราง ▪ เสนอให้มีการปรับปรุงโครงสร้างภาษีรัฐยนต์ สามารถนำเงินส่วนนี้ มาช่วยสนับสนุนระบบรางได้ ▪ ถนนที่จังหวัดสาระแก้วเสียหายบ่อยมากเนื่องจากมีรถบรรทุกกว่าง邪 ทางห้องค้าจังหวัดสาระแก้ว มีประกาศรายได้ให้ ▪ ขอเสนอให้มีรถตู้/ระบบรางให้บริการไปยังอวุญประเทศ ทางห้องค้าจังหวัดสาระแก้ว มีประกาศรายได้ให้ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ข้อเสนอแนะดังกล่าว เป็นมาตรการที่ที่ปรึกษาได้นำมาพิจารณา ในข้อเสนอด้านมาตรการอุดหนุน ของการศึกษาของโครงการแล้ว ▪ ในการสนับสนุนระบบขนส่งในจังหวัดสาระแก้วไปยังอวุญประเทศ จะให้ทางองค์กร/หน่วยงานที่จังหวัดสาระแก้วติดต่อประสานงานไป เพื่อหาแนวทางร่วมกันลำดับต่อไป ▪ ยกตัวอย่างที่เชียงใหม่ กลุ่มสภาพภัยใจ ดำเนินการเรื่อง PM2.5 เป็นหลัก ได้มีโอกาสไปท่องเที่ยวโรงเรียน มีจุดจอดรถให้ และ สนับสนุนให้ใช้รถตู้เดินทางไปโรงเรียนแทน

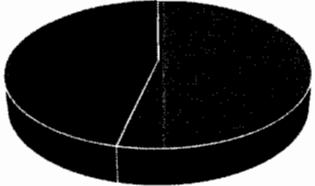
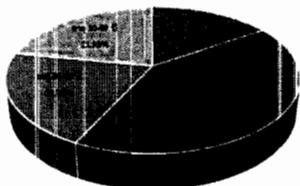
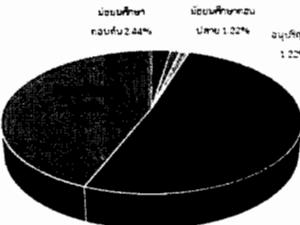
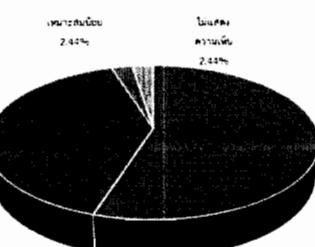
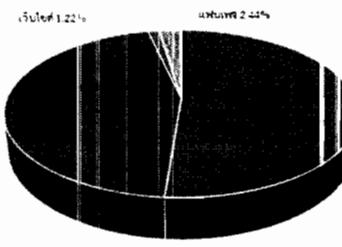
ตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

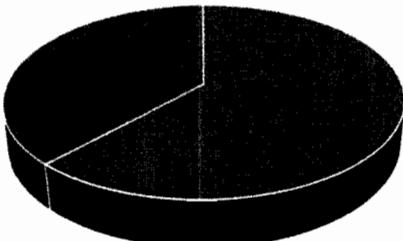
สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> ■ ขอให้เพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับคนพิการในการใช้บริการระบบราง ■ การทำงานร่วมกันระหว่างระบบรางและระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เพื่อให้เกิดเชื่อมต่อการเดินทางที่สะดวกมากขึ้น ■ ต้องการให้ระบบบัตรโดยสารพิเศษของผู้พิการในทุกสายเป็นไปในรูปแบบเดียวกัน เพื่อความสะดวกของผู้พิการที่ใช้บริการ ■ มีการรับมืออย่างไรบ้าง หากระบบ Feeder ไม่ประสบความสำเร็จ หากประชาชนยังเลือกที่จะใช้รถยนต์ส่วนบุคคลอยู่ ■ ใน 30 ปีข้างหน้า อย่างให้ที่ปรึกษาพิจารณาอัตราค่าโดยสารว่า จะมีอัตราค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่เท่าไหร่ ■ ข้อเสนอแนะ ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1. รถไฟฟ้าทุก ๆ สาย ควรจะมีระบบ Feeder โดยเฉพาะสายที่มีศักยภาพ และต้องหารือให้ผู้ดำเนินการสามารถขอได้ 2. BTS เพิ่งจะมีการเปิดตัว EV Bike จากโครงการปั่นโตเพื่อสนับสนุน การเดินทางแบบ First Mile Last Mile เพื่อส่งเสริมโครงการของภาครัฐในการเดินทางแบบซีรีครับอน 3. สำหรับตัวร่วม อย่างให้บัตร Rabbit ไปใช้กับระบบอื่นๆ ได้ และระบบอื่น ๆ มาใช้สายสีเขียวได้ โดยใช้บัตรใบเดียวกันในการเดินทางข้ามสาย 4. บัตรโดยสารของผู้พิการของ BTS เนื่องจากเป็นเอกชน ดำเนินการ และบริษัทอยู่ในตลาดทุนซึ่งมีเรื่องผลประโยชน์ที่ต้องรักษาให้กับผู้ถือหุ้นอยู่ ทำให้มีข้อด้อยของการตรวจสอบที่รอบคอบตามมาตรฐานของ BTS 	<ul style="list-style-type: none"> ■ สายสีส้มตะวันตกที่เกิดการฟื้นฟ้องร่องก้นอยู่ ในขณะที่สายสีส้มตะวันออกเสร็จแล้วแต่เดินรถไม่ได้จึงต้องจ่ายค่าบริหารจัดการไปปีละ 450 ล้านบาท เป็นการเสียโอกาสที่จะนำเงินส่วนนั้นมาพัฒนาระบบทนส่งสายร่อง ■ เพื่อให้มีการประชุมเพื่อให้จังหวัดสามารถออกแบบ Public Transport ของจังหวัดเองได้ และมาแจ้งทางกรมขนส่งทางบกเพื่อส่งในอนุญาตให้เป็นหน้าที่ของกรมการขนส่งทางราง จะนำไปดำเนินการที่ ■ รถไฟกรุงเทพฯ-หัวหินใช้ระยะเวลา 3 ชั่วโมง และมีการให้บริการเต็มรถใหม่เพียงพอ เมื่อจากปริมาณผู้โดยสารสูง ข.จะหารือกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒน) พยายามจะผลักดันการพัฒนาระบบราง แต่ยังมีเงื่อนไขหรือข้อจำกัดอยู่ เช่น ห้ามใช้เงินภาษีหรือเงินงบประมาณ เป็นต้น ■ นโยบาย 20 บทตลอดสาย ยังไม่គุร์การทำทุกเส้น เมื่อจากผู้มีรายได้ น้อยอยู่ชานเมืองใช้รถไฟฟ้ายังสีแดงหรือสีม่วง ควรได้ใช้อัตราค่าโดยสารที่ถูกกว่า สำหรับสายสีเขียว ยังไม่ควรปรับอัตราค่าโดยสารเดียวกับผู้มีรายได้น้อยที่อยู่ชานเมือง ควรเริ่มจากพื้นที่ภายนอกก่อน แล้วอยู่ปรับมากยิ่งพื้นที่ภัยในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ■ ปัจจุบันความแตกต่างของรูปแบบและลักษณะของบัตรโดยสารขึ้นอยู่ กับผู้ให้บริการเดินรถ และจัดเก็บรายได้ ■ ปัจจุบันเอกสารเดิมที่นี่ถือเป็นประโยชน์ในการพัฒนาระบบ Feeder เมื่อจากจะช่วยเชื่อมต่อการเดินทางจากระบบหลัก อาจจะมีการร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการขับเคลื่อนระบบ Feeder ที่จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนต่อไป ■ ในอีก 30 ปี NFB จะเป็นเท่าไหร่นั้น หากพิจารณาที่อัตรา 1.02 จะได้ประมาณ 80% แต่หากพิจารณาที่ 1.01 จะได้ประมาณ 40% เงินเพื่อจะเป็นเท่าไหร่นั้นไม่สามารถทราบได้



3. สรุปผลจากแบบสอบถาม

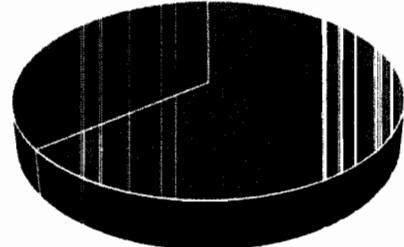
จากการสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 มีผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวนรวมทั้งสิ้น 82 ราย โดยทำการสรุปผล จากแบบสอบถาม ดังนี้

 <p>เพศ</p> <ul style="list-style-type: none"> เพศชาย จำนวน 44 คน (ร้อยละ 53.66) เพศหญิง จำนวน 38 คน (ร้อยละ 46.34) 	 <p>ระดับอายุ</p> <ul style="list-style-type: none"> อายุระหว่าง 30-39 ปี จำนวน 34 คน (ร้อยละ 41.47) อายุระหว่าง 50-59 ปี จำนวน 18 คน (ร้อยละ 21.95) อายุระหว่าง 40-49 ปี จำนวน 17 คน (ร้อยละ 20.73) อายุระหว่าง 20-29 ปี จำนวน 13 คน (ร้อยละ 15.85)
 <p>ระดับการศึกษา</p> <ul style="list-style-type: none"> ระดับปริญญาตรี จำนวน 42 คน (ร้อยละ 51.22) ระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 36 คน (ร้อยละ 43.90) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 2 คน (ร้อยละ 2.44) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายและอนุปริญญา จำนวน 1 คน (ร้อยละ 1.22) 	 <p>หน่วยงานที่สังกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> ธุรกิจ/บริษัท จำนวน 31 คน (ร้อยละ 37.80) หน่วยงานราชการ จำนวน 27 คน (ร้อยละ 32.93) บริษัทเอกชน/สู่ประกอบการ จำนวน 13 คน (ร้อยละ 15.85) สถาบันศึกษา/นักเรียน จำนวน 6 คน (ร้อยละ 7.32) องค์กรพัฒนาเอกชน จำนวน 4 คน (ร้อยละ 4.88) บริการขนส่งมวลชนระบบราง/ผู้สนใจโครงการ จำนวน 1 คน (ร้อยละ 1.22)
 <p>ความคิดเห็นต่อสรุปผลการศึกษาโครงการศึกษาทำหน้าอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้าและหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขั้นส่งมวลชนระบบราง</p> <ul style="list-style-type: none"> เหมาะสมมาก จำนวน 45 คน (ร้อยละ 54.88) เหมาะสมปานกลาง จำนวน 33 คน (ร้อยละ 40.24) เหมาะสมน้อย จำนวน 2 คน (ร้อยละ 2.44) ไม่แสดงความเห็น จำนวน 2 คน (ร้อยละ 2.44) 	 <p>ทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจัดประชุมครั้งนี้จากใคร/หน่วยงานใด/แหล่งข่าวใด</p> <ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานเจ้าของโครงการ จำนวน 42 คน (ร้อยละ 51.22) จดหมายเชิญประชุม/ติดประกาศ จำนวน 37 คน (ร้อยละ 45.12) แฟนเพจ thairailfare จำนวน 2 คน (ร้อยละ 2.44) เว็บไซต์โครงการ จำนวน 1 คน (ร้อยละ 1.22)



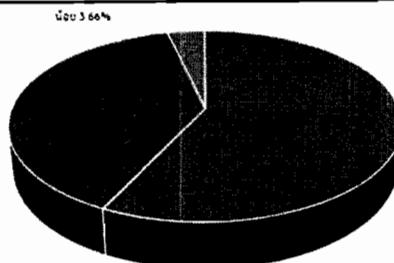
ความเข้าใจในการปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า การซื้อตั๋วค่าโดยสาร

- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 51 คน (ร้อยละ 62.20)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 31 คน (ร้อยละ 37.80)



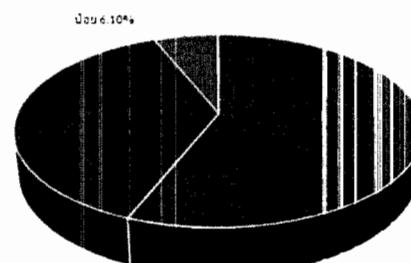
ความเข้าใจในการสรุปหลักเกณฑ์การทำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม

- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 53 คน (ร้อยละ 64.63)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 29 คน (ร้อยละ 35.37)



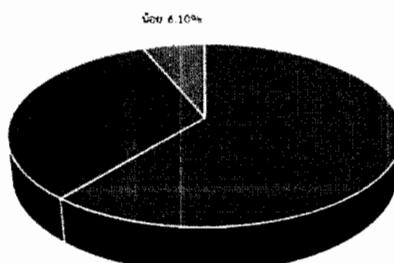
ความเข้าใจในการสรุปข้อเสนอรูปแบบการทำหนดอัตราค่าโดยสาร ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองกุยมีภาค และการเดินทางระหว่างจังหวัด

- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 47 คน (ร้อยละ 57.32)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 32 คน (ร้อยละ 39.02)
- เข้าใจในระดับน้อย จำนวน 3 คน (ร้อยละ 3.66)



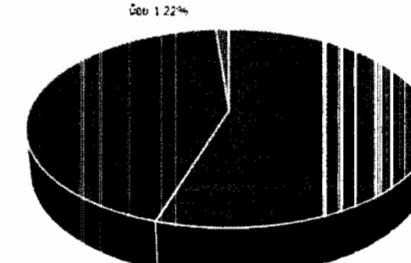
ความเข้าใจในการสรุปหลักเกณฑ์การทำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม

- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 46 คน (ร้อยละ 56.10)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 31 คน (ร้อยละ 37.80)
- เข้าใจในระดับน้อย จำนวน 5 คน (ร้อยละ 6.10)



ความเข้าใจในการสรุปข้อเสนอ มาตรการต้านการทำกับอัตราค่าโดยสาร การบูรณาการอัตราค่าโดยสาร มาตรการเพื่อส่งเสริม การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม และมาตรการ อุดหนุน ชดเชยรายได้จากการจดเก็บค่าโดยสาร

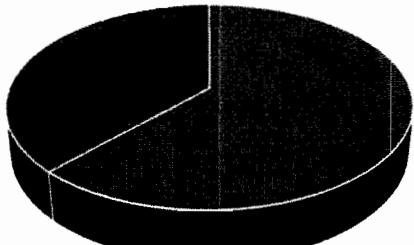
- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 50 คน (ร้อยละ 60.97)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 27 คน (ร้อยละ 32.93)
- เข้าใจในระดับน้อย จำนวน 5 คน (ร้อยละ 6.10)



ความเข้าใจในข้อกำหนด กฎหมายเบี้ยบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ การทำหนดอัตราค่าโดยสาร และการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบ ขนส่งมวลชนทางราง

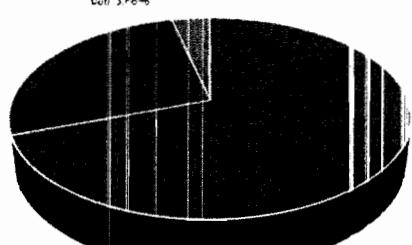
- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 45 คน (ร้อยละ 54.88)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 36 คน (ร้อยละ 43.90)
- เข้าใจในระดับน้อย จำนวน 1 คน (ร้อยละ 1.22)





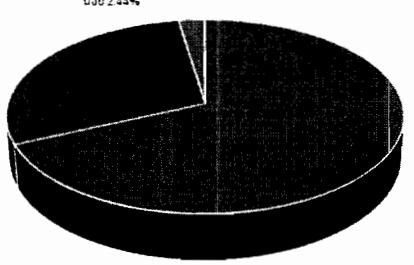
ความพึงพอใจความเหมาะสมในเรื่องสื่อสิ่งพิมพ์

- พึงพอใจในระดับมาก จำนวน 51 คน (ร้อยละ 62.20)
- พึงพอใจในระดับปานกลาง จำนวน 31 คน (ร้อยละ 37.80)



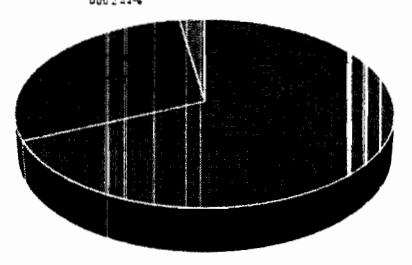
ความพึงพอใจต่อระยะเวลาในเรื่อง “โอกาสในการเข้าถึง การพัฒนาพื้นที่ กระจายความเจริญ จากนโยบายค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางราง”

- พึงพอใจในระดับมาก จำนวน 57 คน (ร้อยละ 69.51)
- พึงพอใจในระดับปานกลาง จำนวน 22 คน (ร้อยละ 26.83)
- พึงพอใจในระดับน้อย จำนวน 3 คน (ร้อยละ 3.66)



ความพึงพอใจต่อระยะเวลาในการนำเสนอของวิทยากร

- พึงพอใจในระดับมาก จำนวน 56 คน (ร้อยละ 68.29)
- พึงพอใจในระดับปานกลาง จำนวน 24 คน (ร้อยละ 29.27)
- พึงพอใจในระดับน้อย จำนวน 2 คน (ร้อยละ 2.44)



ความพึงพอใจต่อระยะเวลาในการตอบข้อซักถามและรับฟังความคิดเห็น

- พึงพอใจในระดับมาก จำนวน 56 คน (ร้อยละ 68.29)
- พึงพอใจในระดับปานกลาง จำนวน 24 คน (ร้อยละ 29.27)
- พึงพอใจในระดับน้อย จำนวน 2 คน (ร้อยละ 2.44)

ผู้สนใจสามารถติดตามความก้าวหน้าของการศึกษา
สอบถามข้อมูลและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมได้ที่
เว็บไซต์โครงการ : www.Thairailfare.com
และ FB-thairailfare หรือ Scan QR CODE

