

ประกาศสรุปผลการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3

โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้าและหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง



1. รายละเอียดการจัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3

1.1 การดำเนินโครงการ :

โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง ข้อเสนอมาตรการกำกับอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางราง มาตรการเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง และร่างข้อกำหนด กฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง การส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางราง เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนระบบรางได้อย่างเสมอภาค และ เท่าเทียม สะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว ไม่เป็นภาระต่องบประมาณภาครัฐ โครงการนี้ ได้จัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็น ฝึกอบรมทางวิชาการ และเผยแพร่การประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณชนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์แนะนำโครงการให้ข้อมูลความรู้ สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องถึงแนวคิดโครงการและแนวทางของการทบทวนข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และแนวทางการวิเคราะห์ จัดทำหลักเกณฑ์ การกำหนดอัตราค่าโดยสารฯ และการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบราง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาโครงการ โดยโครงการจะนำข้อมูลความคิดเห็น และข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบผลการศึกษาโครงการ รวมถึงสร้างความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณชนและเพื่อเผยแพร่ข่าวสารผ่านสื่อมวลชนอย่างเหมาะสม

1.2 วัตถุประสงค์ :

- 1) เพื่อสรุปข้อเสนอรูปแบบการกำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองภูมิภาค และการเดินทางระหว่างจังหวัด
- 2) เพื่อสรุปหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม
- 3) เพื่อสรุปข้อเสนอ มาตรการด้านการกำกับอัตราค่าโดยสาร การบูรณาการอัตราค่าโดยสาร มาตรการเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม และมาตรการอุดหนุน ขดเซยรายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสาร
- 4) การจัดทำร่างข้อกำหนด กฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า การขึ้นอัตราค่าโดยสาร และการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง
- 5) เสวนาหัวข้อ “โอกาสในการเข้าถึง การพัฒนาพื้นที่กระจายความเจริญ 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 และเชิญเข้าร่วมการสัมมนาครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เมืองภูมิภาคหลักที่สำคัญ และตามแนวเส้นทางโครงข่ายทางรถไฟ ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐ และรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน องค์กรสมาคม ผู้สนใจทั่วไป และสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง



2. ผลการจัดประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3

การประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 สรุปผลการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง โดยได้รับเกียรติจาก ดร.พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และ ดร.ทยากร จันทรางศุ ผู้อำนวยการกองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง กล่าวรายงาน และได้จัดให้มีการเสวนาหัวข้อ “โอกาสในการเข้าถึง การพัฒนาพื้นที่ กระจายความเจริญ จากนโยบายค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางราง” โดยมีผู้ร่วมเสวนาประกอบด้วย ดร.พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง คุณสารี อ๋องสมหวัง เลขาธิการสำนักงานสภาพัฒนาการของรัฐบาล คุณจุมพล สายหยุด ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายบริหารกลยุทธ์ บมจ.มิติน และ ดร.ณภัทร เกตุพัตร คณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยมหิดล เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ เพื่อกระจายความเจริญของพื้นที่เนื่องจากการดำเนินนโยบายด้าน 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 บรรยายการจัดการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 ดังรูปที่ 1 และ 2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง ดังตารางที่ 1



ดร.พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์

อธิบดีกรมการขนส่งทางราง : ประธานเปิดการประชุม



ดร.ทยากร จันทรางศุ

ผู้อำนวยการกองมาตรฐานความปลอดภัย: กล่าวรายงาน



รูปที่ 1 บรรยายการจัดการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3





รูปที่ 1 บรรยากาศการจัดการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3



รูปที่ 2 ผู้เข้าร่วมประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง ที่ได้จากการประชุมได้รับฟังความคิดเห็นและตอบข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมประชุม ดังตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง

ตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง

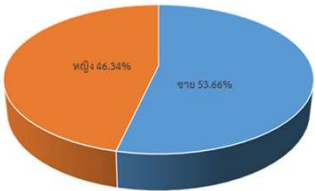
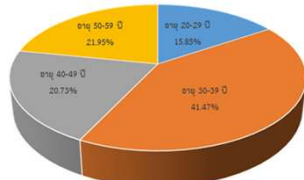
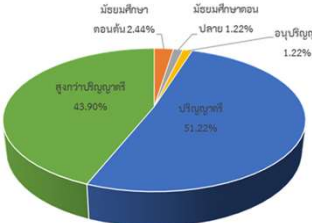
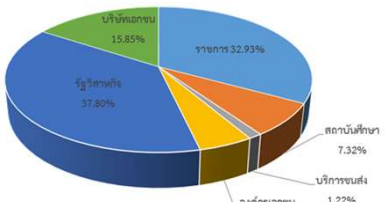
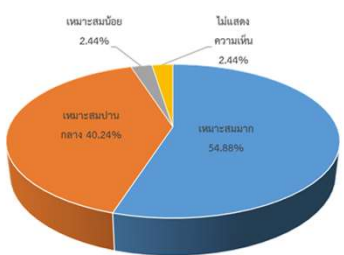
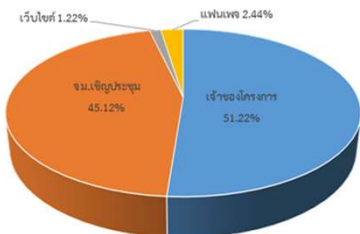
สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
- เสนอแนะ นำรายได้ส่วนอื่น ๆ เช่น ค่าโฆษณาบนรถไฟฟ้/สถานี มาช่วยลดค่าใช้จ่ายของระบบราง - เสนอให้มีการปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์ สามารถนำเงินส่วนนี้ มาช่วยสนับสนุนระบบรางได้	ข้อเสนอแนะดังกล่าว เป็นมาตรการที่ที่ปรึกษาได้นำมาพิจารณา ในข้อเสนอด้านมาตรการอุดหนุน ของการศึกษาของโครงการแล้ว
ถนนที่จังหวัดสระแก้วเสียหายบ่อยมากเนื่องจากมีรถบรรทุกวิ่งเยอะ	ในการสนับสนุนระบบขนส่งในจังหวัดสระแก้วไปยังรัฐประเทศ จะให้ทางองค์กร/หน่วยงานที่จังหวัดสระแก้วติดต่อประสานงานไป เพื่อหาแนวทางร่วมกันลำดับต่อไป
ขอเสนอให้มีรถตู้/ระบบรางให้บริการไปยังรัฐประเทศ ทางของการค้าจังหวัดสระแก้ว มีประกันรายได้ให้	ยกตัวอย่างที่เชียงใหม่ กลุ่มสภามหาวิทยาลัย ดำเนินการเรื่อง PM2.5 เป็นหลัก ได้มีโอกาสไปทำงานร่วมกับโรงเรียน มีจุดจอดรถให้ และสนับสนุนให้โรงเรียนเดินทางไปโรงเรียนแทน

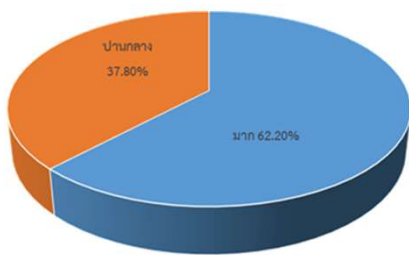
ตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
■ ขอให้เพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับคนพิการในการใช้บริการระบบราง	■ สายสีส้มตะวันตกที่เกิดการฟ้องร้องกันอยู่ ในขณะที่สายสีส้มตะวันออกเสร็จแล้วแต่เดินรถไม่ได้จึงต้องจ่ายค่าบริหารจัดการไปปีละ 450 ล้านบาท เป็นการเสียโอกาสที่จะนำเงินส่วนนั้นมาพัฒนาระบบขนส่งสายรอง ■ เพิ่งได้มีการประชุมเพื่อให้จังหวัดสามารถออก PublicTransport ของจังหวัดเองได้ และมาแจ้งทางกรมขนส่งทางบกเพื่อส่งใบอนุญาตให้ ■ เป็นหน้าที่ของกรมการขนส่งทางราง จะนำไปดำเนินการให้
■ การทำงานร่วมกันระหว่างระบบรางและระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เพื่อให้เกิดเชื่อมต่อการเดินทางที่สะดวกมากขึ้น	■ รถไฟกรุงเทพฯ-หัวหินใช้ระยะเวลา 3 ชั่วโมง และมีการให้บริการเต็มรถไฟไม่เพียงพอ เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารสูง ขร.จะหารือกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒน) พยายามจะผลักดันการพัฒนาระบบราง แต่ยังมีเงื่อนไขหรือข้อจำกัดอยู่ เช่น ห้ามใช้เงินภาษีหรือเงินงบประมาณ เป็นต้น ■ นโยบาย 20 บาทตลอดสาย ยังไม่ควรทำทุกเส้น เนื่องจากผู้ที่มีรายได้น้อยอยู่ชานเมืองใช้รถไฟสายสีแดงหรือสีม่วง ควรได้ใช้อัตราค่าโดยสารที่ถูกกว่า สำหรับสายสีเขียว ยังไม่ควรปรับอัตราค่าโดยสารเดียวกับผู้ที่มีรายได้น้อยที่อยู่ชานเมือง ควรเริ่มจากพื้นที่ภายนอกก่อนแล้วค่อยปรับมายังพื้นที่ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
■ ต้องการให้ระบบบัตรโดยสารพิเศษของผู้พิการในทุกสายเป็นไปในรูปแบบเดียวกัน เพื่อความสะดวกของผู้พิการที่ใช้บริการ	■ ปัจจุบันความแตกต่างของรูปแบบและลักษณะของบัตรโดยสารขึ้นอยู่กับผู้ให้บริการเดินรถ และจัดเก็บรายได้
■ มีการรับมืออย่างไรบ้าง หากระบบ Feeder ไม่ประสบความสำเร็จ หากประชาชนยังเลือกที่จะใช้รถยนต์ส่วนบุคคลอยู่	ปัจจุบันเอกชนเล็งเห็นถึงประโยชน์ในการพัฒนาระบบ Feeder เนื่องจากจะช่วยเชื่อมต่อการเดินทางจากระบบหลัก อาจจะมีการร่วมมือ ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการขับเคลื่อนระบบ Feeder ที่จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนต่อไป
■ ใน 30 ปีข้างหน้า อยากให้ที่ปรึกษาพิจารณาอัตราค่าโดยสารว่าจะมีอัตราค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่เท่าไร ■ ข้อเสนอแนะ ดังนี้ 1. รถไฟฟ้าทุก ๆ สาย ควรจะมีระบบ Feeder โดยเฉพาะสายที่มีศักยภาพ และต้องหาวิธีให้ผู้ดำเนินการสามารถอยู่ได้ 2. BTS เพิ่งจะมีการเปิดตัว EV Bike จากโครงการปั่นโตเพื่อสนับสนุน การเดินทางแบบ First Mile Last Mile เพื่อส่งเสริมโครงการของภาครัฐในการเดินทางแบบซีโรคาร์บอน 3. สำหรับตัวร่วม อยากให้บัตร Rabbit ไปใช้กับระบบอื่นๆ ได้ และระบบอื่น ๆ มาใช้สายสีเขียวได้ โดยใช้บัตรใบเดียวในการเดินทางข้ามสาย 4. บัตรโดยสารของผู้พิการของ BTS เนื่องจากเป็นเอกชนดำเนินการ และบริษัทอยู่ในตลาดหุ้นซึ่งมีเรื่องผลประโยชน์ที่ต้องรักษาให้กับผู้ถือหุ้นอยู่ ทำให้มีขั้นตอนการตรวจสอบที่รอบคอบตามมาตรฐานของ BTS	■ ในอีก 30 ปี NFB จะเป็นเท่าไรนั้น หากพิจารณาที่อัตรา 1.02 จะได้ประมาณ 80% แต่หากพิจารณาที่ 1.01 จะได้ประมาณ 40% เงินเพื่อจะเป็นเท่าไรนั้นไม่สามารถทราบได้

3. สรุปผลจากแบบสอบถาม

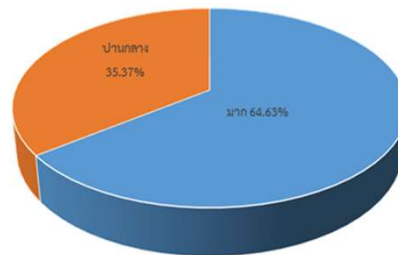
จากการสัมภาษณ์รับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 มีผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวนรวมทั้งสิ้น 82 ราย โดยทำการสรุปผล จากแบบสอบถาม ดังนี้

 เพศ - เพศชาย จำนวน 44 คน (ร้อยละ 53.66) - เพศหญิง จำนวน 38 คน (ร้อยละ 46.34)	 ระดับอายุ - 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)
 ระดับการศึกษา - 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)	 หน่วยงานที่สังกัด - รัฐวิสาหกิจ จำนวน 31 คน (ร้อยละ 37.80) - หน่วยงานราชการ จำนวน 27 คน (ร้อยละ 32.93) - บริษัทเอกชน/ผู้ประกอบการ 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)
 ความคิดเห็นต่อสรุปผลการศึกษาคำถามที่กำหนดอัตราค่าโดยสารขึ้นสูง ค่าแรกเข้าและหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง - 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)	 ทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจัดประชุมครั้งนี้จากใคร/หน่วยงานใด/แหล่งข่าวใด - หน่วยงานเจ้าของโครงการ จำนวน 42 คน (ร้อยละ 51.22) - จดหมายเชิญประชุม/ตีประกาศ จำนวน 37 คน (ร้อยละ 45.12) - แฟนเพจ thairailfare จำนวน 2 คน (ร้อยละ 2.44) - เว็บไซต์โครงการ จำนวน 1 คน (ร้อยละ 1.22)



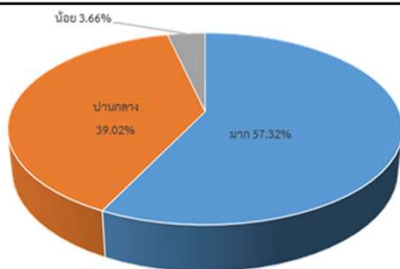
ความเข้าใจในปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า การขึ้นอัตราค่าโดยสาร

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



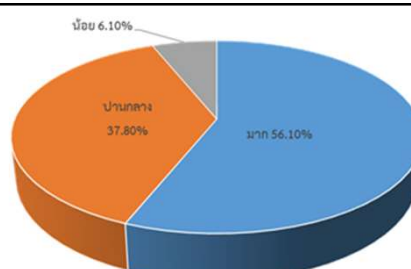
ความเข้าใจในการสรุปหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม

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



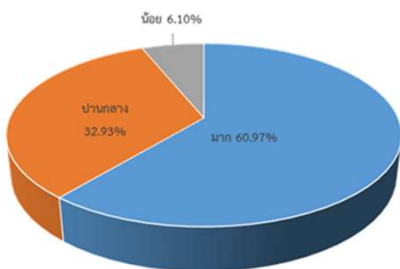
ความเข้าใจในการสรุปข้อเสนอรูปแบบการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองภูมิภาค และการเดินทางระหว่างจังหวัด

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



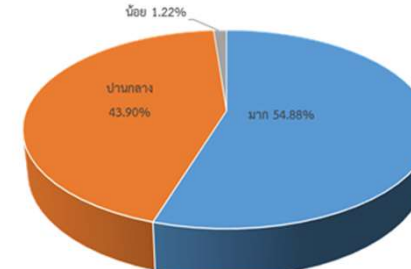
ความเข้าใจในการสรุปหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม

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



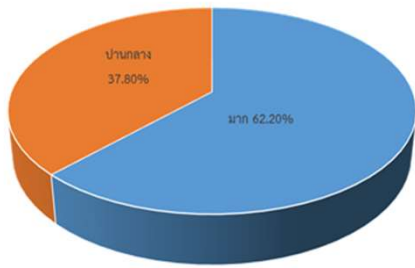
ความเข้าใจในการสรุปข้อเสนอ มาตรการด้านการกำกับอัตราค่าโดยสาร การบูรณาการอัตราค่าโดยสาร มาตรการเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม และมาตรการอุดหนุน ขดเขยรายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสาร

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



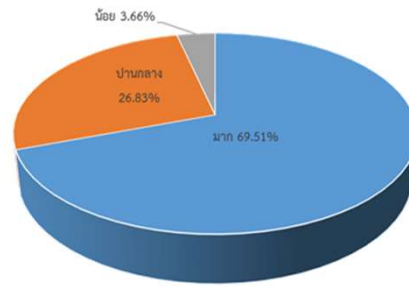
ความเข้าใจในข้อกำหนด กฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าโดยสาร และการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง

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



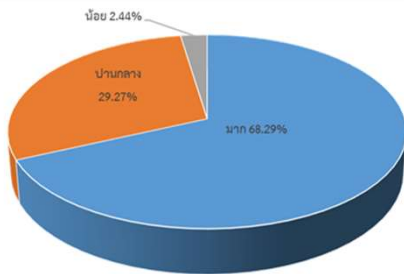
ความพึงพอใจความเหมาะสมในเรื่องสื่อสิ่งพิมพ์

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



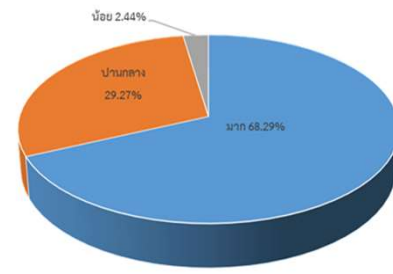
ความพึงพอใจต่อระยะเวลาในเสวนา “โอกาสในการเข้าถึง การพัฒนาพื้นที่ กระจายความเจริญ จากนโยบายค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางราง”

- 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)



ความพึงพอใจต่อระยะเวลาในการตอบข้อซักถามและระดมความคิดเห็น

- 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

