



ประกาศสรุปผลการประชุมย่อย ครั้งที่ 2

โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้าและหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548

1. รายละเอียดการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

1.1 การดำเนินโครงการ :

โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง ข้อเสนอมาตรการกำกับอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางราง มาตรการเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง และร่างข้อกำหนด กฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง การส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางราง เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนระบบรางได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม สะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว ไม่เป็นภาระต่องบประมาณภาครัฐ โครงการนี้ ได้จัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็น ฝึกอบรมทางวิชาการ และเผยแพร่การประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณชน ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์แนะนำโครงการให้ข้อมูลความรู้ สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องถึงแนวคิดโครงการและแนวทางของการทบทวนข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และแนวทางการวิเคราะห์ จัดทำหลักเกณฑ์ การกำหนดอัตราค่าโดยสารฯ และการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบราง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาโครงการ โดยโครงการจะนำข้อมูลความคิดเห็น และข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบผลการศึกษาโครงการ รวมถึงสร้างความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณชนและเพื่อเผยแพร่ข่าวสารผ่านสื่อมวลชนอย่างเหมาะสม

1.2 วัตถุประสงค์ :

- 1) เพื่อนำเสนอผลวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนระบบราง ค่าสัมปทาน และค่าธรรมเนียมอื่นๆ และข้อเสนอรูปแบบการกำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองภูมิภาค และการเดินทางระหว่างจังหวัด
- 2) เพื่อนำเสนอการวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนระบบราง ค่าสัมปทาน และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ
- 3) เพื่อนำเสนอข้อเสนอรูปแบบการกำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองภูมิภาค และการเดินทางระหว่างจังหวัด
- 4) เพื่อนำเสนอหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม
- 5) เพื่อนำเสนอข้อเสนอ มาตรการด้านการกำกับอัตราค่าโดยสาร การบูรณาการอัตราค่าโดยสาร
- 6) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

1.3 วัน/เวลา :

จัดการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ในวันศุกร์ที่ 10 พฤศจิกายน 2566 เวลา 08.30 - 16.30 น.

1.4 สถานที่ :

ณ ห้องพญาไท 4 ชั้น 6 โรงแรมอีสติน แกรนด์ พญาไท กรุงเทพมหานคร

1.5 กลุ่มเป้าหมายของการดำเนินงาน :

กลุ่มเป้าหมายในการมีส่วนร่วม และเชิญเข้าร่วมการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐ และรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน องค์กรสมาคม ผู้สนใจและสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง



2. ผลการจัดประชุมย่อย ครั้งที่ 2

การจัดประชุมย่อย ครั้งที่ 2 ได้นำเสนอรายละเอียดโครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสาร ขั้นสูงค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง โดยในการประชุมได้รับเกียรติจากนายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายทยากร จันทรางศุ ผู้อำนวยการกองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการกองกำกับกิจการขนส่งทางราง กล่าวรายงาน มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 133 คน ประกอบด้วย ห้องประชุมหลัก จำนวน 113คน และเข้าร่วมประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings) จำนวน 20 คน ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ/ภาคเอกชน สถาบันการศึกษาและนักวิชาการที่เกี่ยวข้องกับระบบราง ตลอดจนสื่อมวลชน และผู้สนใจเข้าร่วมประชุมฯ โดยความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม จะนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษา ให้มีความเหมาะสม บรรยากาศการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ดังรูปที่ 1 และสรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง ดังตารางที่ 1



นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง : ประธานเปิดการประชุม



นายทยากร จันทรางศุ : ผู้อำนวยการกองมาตรฐานความปลอดภัย และบำรุงทาง รักษาราชการแทน
ผู้อำนวยการกองกำกับกิจการขนส่งทางราง



รูปที่ 1 บรรยากาศการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2





ผู้เข้าร่วมประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง ที่ได้จากการประชุมได้รับฟังความคิดเห็นและตอบข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมประชุม ดังตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง

ตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> ■ การคำนวณต้นทุนเงินลงทุนของงานระบบรถไฟฟ้ากับขบวนรถได้นำเงินลงทุนเพิ่มเติมที่ต้องลงทุนเพิ่มหลังจากเปิดให้บริการแล้ว เช่น การเพิ่มขบวนรถไฟฟ้าหรือตู้รถไฟฟ้า เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารตามปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นตลอดอายุเวลาสัญญาลงทุน หรืองานที่ต้องปรับปรุง/เปลี่ยนอุปกรณ์ใหม่ทั้งหมดอันเนื่องมาจากหมดอายุการใช้งานมาวิเคราะห์ด้วยหรือไม่ ■ การคำนวณโซน อาจจะมีปัญหา เช่น เดินทางจากสถานีศิริราชข้ามไปสถานีสนามหลวงราคา 25 บาท แต่ถ้ามาสายสี่ส้มเหมือนกันมาสถานีสนามหลวงราคา 20 บาท 	<ul style="list-style-type: none"> ■ สำหรับต้นทุนที่จะต้องมีการปรับปรุงระบบทั้งหมดเมื่อดำเนินการไปจนถึงจุดที่อุปกรณ์หมดอายุ ในรายงานการศึกษาจะมีการประมาณไว้ว่าจะเกิดขึ้นในปีที่เท่าไร ส่วนวิธีการคำนวณต้นทุนไม่ได้นำมาคิดเป็นเงินลงทุน จะคิดเฉพาะงานโยธา งานเครื่องกล งานไฟฟ้า และงาน Rolling Stock ส่วนต้นทุนที่เกิดขึ้น ณ ปี นั้นจะอยู่ในส่วนของ Operation and Maintenance Cost ซึ่งสูตรการคำนวณของประเทศสิงคโปร์ที่ได้บทบทวนมา ตัวแปรที่เพิ่มคือ +C หมายถึงส่วนที่ operator จะต้องลงทุนเพิ่ม รวมถึงการซื้อขบวนใหม่ จะใช้ +C ในการปรับอัตราค่าโดยสารได้ แต่ในปัจจุบันสำหรับประเทศไทย โครงสร้างอัตราค่าโดยสารจะพิจารณาจากอัตราเงินเฟ้อ ซึ่งจะได้ราคา C มาคิด ■ การแบ่งโซน มีแนวคิดอีกแบบที่เป็น Distance Base เป็นช่วง เช่น 0-8 กิโลเมตร คิด 20 บาท ตั้งแต่ 8-15 กิโลเมตร คิด 25 บาท มากกว่า 15 กิโลเมตร ขึ้นไป คิด 30 บาท ในขณะที่เดียวกับการแบ่งโซนจะง่ายต่อการพิจารณาอัตราค่าโดยสาร
<ul style="list-style-type: none"> ■ ในการลงทุน หากรัฐเป็นผู้ดำเนินการเองทั้งหมดแล้วใช้นโยบายรัฐในการควบคุมราคาค่าโดยสาร เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้รถไฟฟ้าในราคาไม่แพง สามารถทำอย่างไรได้บ้าง 	<ul style="list-style-type: none"> ■ หากภาครัฐต้องการที่จะมีนโยบายการช่วยค่าครองชีพ ค่าเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ที่ปรึกษาเสนอให้ลงทุนแบบสายสีม่วง ซึ่งเป็น PPP Gross Cost แต่รัฐต้องจ้างเอกชนที่มีศักยภาพในการเดินรถ และรัฐสามารถควบคุมราคาค่าโดยสารได้ ■ สำหรับราคาค่าโดยสารที่สามารถเข้าถึงกลุ่มผู้โดยสารได้มากขึ้น จะมีการพิจารณากำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับกลุ่มผู้โดยสารแต่ละกลุ่ม เช่น นักเรียน/นักศึกษา เด็ก ผู้สูงอายุ เป็นต้น



ตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ในประเทศต่าง ๆ ผู้ที่ควบคุมดูแลระบบขนส่งสาธารณะจะเป็นภาครัฐ จะควบคุมราคาค่าโดยสารได้ และรัฐสามารถหาเงินอุดหนุนได้ ▪ อยากทราบลักษณะของส่วนต่าง ค่าครองชีพ รายได้ เงินเฟ้อ กับราคา ค่าโดยสาร แตกต่างกันอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ค่าโดยสารในต่างประเทศ เช่น ในยุโรป ที่เห็นว่าค่าโดยสารถูกมาก เนื่องจากเป็น PSC คือ รัฐลงทุนให้ทั้งหมด ซึ่งค่าครองชีพสูงและมีการเก็บภาษีมาก จึงสามารถดำเนินการได้ แต่บริบทของประเทศไทย จะแตกต่างกับต่างประเทศเนื่องจากรถไฟฟ้ที่เปิดให้บริการแล้ว บางเส้นทาง เป็น PPP Net Cost ซึ่งไม่สามารถแก้ไขสัญญาได้
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ขอให้ชี้แจง Heavy Rail, LRT, Monorail และ CT คืออะไร ขอตัวอย่างที่ชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CT คือ Commuter Train เป็นรถไฟฟ้ชานเมือง ในประเทศไทย คือ สายสีแดง ▪ Heavy Rail เป็นรถไฟฟ้รางหนัก คือ สายสีเขียว สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง และสายสีส้ม ▪ LRT (Light rail transit) เป็นรถไฟฟ้รางเบา คือ สายสีเหลือง สายสีชมพู และสายสีน้ำตาล
<ul style="list-style-type: none"> ▪ อัตราค่าแรกเข้าของรถไฟเชิงพาณิชย์ มีการศึกษาไว้หรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ รถไฟเชิงพาณิชย์ปัจจุบันเป็นของการรถไฟทั้งหมด จึงไม่ได้คิดค่าแรกเข้า แต่ถ้านในอนาคตมีเอกชนร่วมลงทุน (PPP) ค่าแรกเข้าในกรณี ที่เอกชนลงทุนซื้อขบวนรถ จะต้องมีการคำนวณในส่วนที่เป็นเงินลงทุนของเอกชนเข้าไปด้วย
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ขอให้อธิบายเพิ่มเติม Willingness to Pay มีที่มาอย่างไร และปัจจัยอะไรที่เกี่ยวข้องบ้าง และในอนาคต Willingness to Pay ที่สามารถเปลี่ยนแปลงได้จะมีการรองรับอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Willingness to Pay จะใช้วิธีการถามแบบ Dichotomous Choice โดยใช้ระยะทางและราคาค่าโดยสาร 3 ระดับราคา (ราคาค่าโดยสารที่กำหนดในแบบสอบถามได้มาจากการสำรวจเบื้องต้นว่าคนส่วนใหญ่อยอมจ่ายค่าโดยสารอยู่ที่เท่าไร) ซึ่งลักษณะคำถาม จะถามว่า หากเดินทางด้วยระยะทาง X กิโลเมตร ค่าโดยสารที่ราคา A จะใช้รถไฟฟ้หรือไม่ หลังจากนั้นจะถามโดยปรับระดับราคาค่าโดยสารอีก เพื่อให้เห็นว่า ที่ราคาใหม่นี้คนยังเลือกที่จะเดินทางด้วยรถไฟฟ้หรือไม่ โดยการถามคำถามในลักษณะนี้จะได้ราคาค่าโดยสารในช่วงที่คนยินดีที่จะจ่ายเพื่อเดินทางด้วยรถไฟฟ้
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ในการศึกษาอ้างอิงระบบการคิดค่าโดยสารแบบช่วง แบบระยะกระจัด ในหลายๆ ประเทศ แต่มีการนำเสนอเพียงโซนลอนดอนกับฝรั่งเศส ซึ่งมีการกำหนดโซนอยู่แล้ว หากนำมาใช้แล้วปรับเป็นรูปแบบโซนสำหรับประเทศไทยอาจจะไม่ค่อยเหมาะสม อยากให้พิจารณาการกำหนดค่าโดยสารแบบผสมเพิ่มเติม 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ อัตราค่าโดยสารแบบ Distance Base ควรใช้ระยะทางจริง เพื่อให้เหมาะสมตามราคาค่าโดยสาร ▪ การคำนวณแบบโซน ทางที่ปรึกษาจะต้องหาข้อมูล จุดต้นทาง-ปลายทาง (OD) เพิ่มขึ้น เพื่อนำมาขีดเส้นตัดแบ่งโซน แต่มีข้อเสียเปรียบต่อผู้โดยสารเมือง จะต้องเดินทางข้ามโซน อย่างไรก็ตามแนวคิดในการแบ่งโซน มี 2 แบบ คือ หากต้นทางปลายทางอยู่โซนเดียวกันคิดราคาเดียวกันหรืออีกวิธีหนึ่งคือใช้การนับว่าข้ามกี่โซนก็ครั้ง ไม่ได้พิจารณาจุดต้นทางปลายทาง
<ul style="list-style-type: none"> ▪ การ Subsidy หากใช้โครงสร้างราคาที่ถูกเกินไปจะต้องใช้เงินอุดหนุนเงินให้กับทุกเที่ยวการเดินทาง แต่หากโครงสร้างราคามีความเหมาะสมจะช่วยลดการใช้เงินอุดหนุนของรัฐ เนื่องจากกลุ่มที่มีกำลังซื้อสามารถจ่ายได้ ควรนำปอดหนุนให้กลุ่มผู้รายได้น้อย เช่น การเพิ่มเงินให้กับบัตรสวัสดิการรัฐ เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ที่ปรึกษาจะรับมาพิจารณาประกอบการศึกษา



ตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

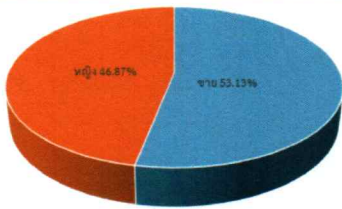
สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> ▪ การลงทุนแบบ PPP ถ้าใช้โครงสร้างราคาค่าโดยสารที่ไม่แพงมากเกรงว่าในอนาคตจะหารายได้ที่มาปล่อยกู้ให้เอกชนไม่ได้ เนื่องจากราคาไม่ได้สะท้อนรายรับที่จะเข้ามาจริง ๆ ▪ ควรพิจารณาว่าประชาชนที่อยู่ติดแนวรถไฟฟ้ามียากลำบากในการจ่ายค่าโดยสารเองประมาณที่จะมาอุดหนุนราคาค่าโดยสารไปสนับสนุนให้ประชาชนกลุ่มผู้มีรายได้น้อย ▪ อัตราค่าโดยสารที่ทบหวนมาของต่างประเทศ อยากรู้ให้แปลงอัตราค่าโดยสารเป็น บาท และการแบ่งโซนแต่ละโซน มีระยะทางเท่าไร 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ อนาคตหากเป็น PPP Net Cost แล้ว ราคาที่ประกาศออกมาไม่สามารถทำให้อัตราการปล่อยเงินกู้ได้นั้น นโยบายภาครัฐปัจจุบันไม่สามารถมาทำอะไรกับ PPP ที่เซ็นสัญญาไปแล้วได้ ดังนั้น จะมีแค่สายสีแดงชานเมือง และสายสีม่วง ที่ปรับราคาเป็น 20 บาทตลอดสายได้ ส่วนที่เป็นเส้นทางในเมืองคือสายสีเขียวและสายสีน้ำเงิน ค่าโดยสารจะไม่สามารถเปลี่ยนได้เนื่องจากเป็นสัญญา PPP อย่างไรก็ตาม ในอนาคตเสนอให้เป็นการลงทุนแบบ PPP Gross Cost รัฐลงทุนงานโยธาและจ้างเอกชนเดินรถ ▪ รับไปปรับปรุงเรื่องอัตราค่าโดยสารที่ทบหวนมาของต่างประเทศ
<ul style="list-style-type: none"> ▪ การปรับราคาของอัตราค่าโดยสาร ที่ใช้ค่า CPI อาจจะยังไม่เหมาะสม เพราะต้นทุนยังไม่สะท้อนกับความเป็นจริง ขอเสนอแนะให้ใช้ตัว CPI Headline น่าจะสะท้อนอัตราค่าเงินเพื่อกับต้นทุนที่เกิดขึ้นได้ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ที่ปรึกษาจะรับมาพิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> ▪ การ Subsidy หากใช้โครงสร้างราคาที่ถูกเกินไปจะต้องใช้เงินอุดหนุนเงินให้กับทุกเที่ยวการเดินทาง แต่หากโครงสร้างราคามีความเหมาะสมจะช่วยลดการใช้เงินอุดหนุนของรัฐ เนื่องจากกลุ่มที่มีกำลังซื้อสามารถจ่ายได้ ควรนำไปอุดหนุนให้กลุ่มผู้มีรายได้น้อย เช่น การเพิ่มเงินให้กับบัตรสวัสดิการรัฐ เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ที่ปรึกษาจะรับมาพิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> ▪ พื้นที่รอบสถานีบางสถานี มี Park and Ride อยู่แล้ว หากจะส่งเสริมให้ Feederเข้ามาจอด ควรมีแผนที่แสดงแนวเส้นทาง เวลาในการให้บริการหรือตารางการเดินรถที่ชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ที่ปรึกษาจะรับมาพิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> ▪ มาตรการส่งเสริมด้านภาษี จะต้องใช้เงินภาครัฐไปช่วยอุดหนุนกิจการของเอกชนเพื่อให้มี First Mile Last Mile เช่น MuvMi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ที่ปรึกษาจะรับมาพิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> ▪ หากสามารถกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมได้จะทำให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ดังนั้นอยากให้พิจารณาถึงผู้ประกอบการ เอกชน ควรจะเข้ามามีส่วนร่วมกับภาครัฐในเชิง Subsidy หรือกำหนดนโยบาย มาตรการอื่น ๆ ร่วมด้วย เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเดินทาง 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ที่ปรึกษาจะรับมาพิจารณาประกอบการศึกษา





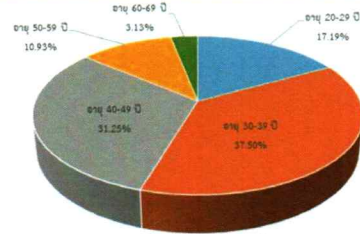
3. สรุปผลจากแบบสอบถาม

จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 มีผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวนรวมทั้งสิ้น 64 ราย โดยทำการสรุปผลจากแบบสอบถาม ดังนี้



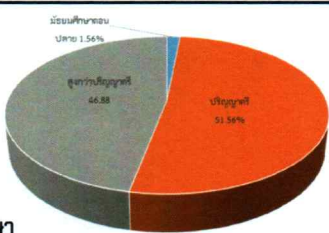
เพศ

- เพศชาย จำนวน 34 คน (ร้อยละ 53.13)
- เพศหญิง จำนวน 30 คน (ร้อยละ 46.87)



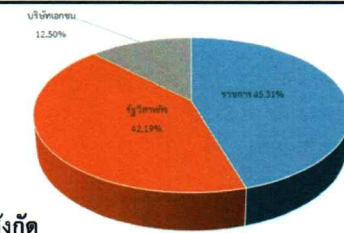
ระดับอายุ

- อายุระหว่าง 30-39 ปี จำนวน 24 คน (ร้อยละ 37.50)
- อายุระหว่าง 40-49 ปี จำนวน 20 คน (ร้อยละ 31.25)
- อายุ 20-29 ปี จำนวน 11 คน (ร้อยละ 17.19)
- อายุ 50-59 ปี จำนวน 7 คน (ร้อยละ 10.93)
- อายุ 60-69 ปี จำนวน 2 คน (ร้อยละ 3.13)



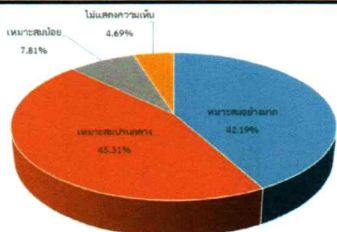
ระดับการศึกษา

- ระดับปริญญาตรี จำนวน 33 คน (ร้อยละ 51.56)
- ระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 30 คน (ร้อยละ 46.88)
- ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 1 คน (ร้อยละ 1.56)



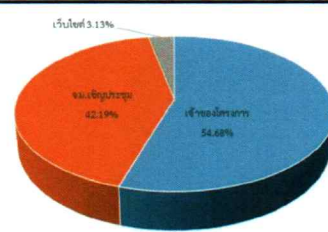
หน่วยงานที่สังกัด

- หน่วยงานราชการ จำนวน 29 คน (ร้อยละ 45.31)
- รัฐวิสาหกิจ จำนวน 27 คน (ร้อยละ 42.19)
- บริษัทเอกชน/ผู้ประกอบการ จำนวน 8 คน (ร้อยละ 12.50)



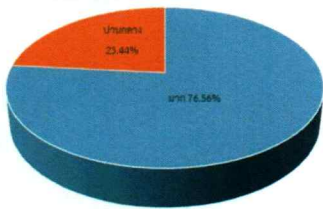
ความคิดเห็นต่อผลการศึกษาโครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางราง

- เหมาะสมปานกลาง จำนวน 29 คน (ร้อยละ 45.31)
- เหมาะสมอย่างมาก จำนวน 27 คน (ร้อยละ 42.19)
- เหมาะสมน้อย จำนวน 5 คน (ร้อยละ 7.81)
- ไม่แสดงความเห็น จำนวน 3 คน (ร้อยละ 4.69)



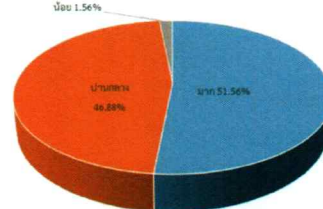
ทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจัดประชุมครั้งนี้จากใคร/หน่วยงานใด/แหล่งข่าวใด

- หน่วยงานเจ้าของโครงการ จำนวน 35 คน (ร้อยละ 54.68)
- จัดหมายเชิญประชุม/ติดประกาศ จำนวน 27 คน (ร้อยละ 42.19)
- เว็บไซต์โครงการ จำนวน 2 คน (ร้อยละ 3.13)



ความเข้าใจในรายละเอียดโครงการ วัตถุประสงค์ และดำเนินงานโครงการ

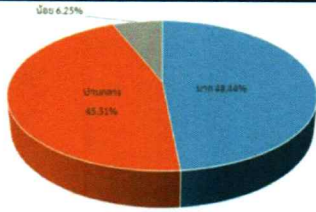
- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 49 คน (ร้อยละ 76.56)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 15 คน (ร้อยละ 23.44)



ความเข้าใจในการวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนระบบราง ค่าสัมปทาน และค่าธรรมเนียมอื่นๆ

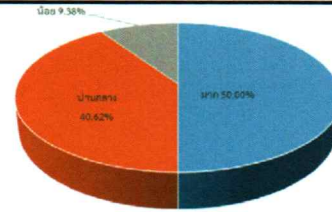
- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 33 คน (ร้อยละ 51.56)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 30 คน (ร้อยละ 46.88)
- เข้าใจในระดับน้อย จำนวน 1 คน (ร้อยละ 1.56)





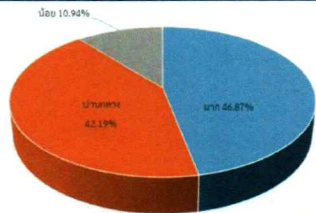
ความเข้าใจข้อเสนอรูปแบบการกำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองภูมิภาค และการเดินทางระหว่างจังหวัด

- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 31 คน (ร้อยละ 48.44)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 29 คน (ร้อยละ 45.31)
- เข้าใจในระดับน้อย จำนวน 4 คน (ร้อยละ 6.25)



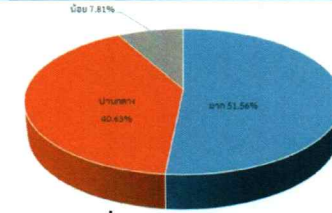
ความเข้าใจในหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม

- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 32 คน (ร้อยละ 50.00)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 26 คน (ร้อยละ 40.62)
- เข้าใจในระดับน้อย จำนวน 6 คน (ร้อยละ 9.38)



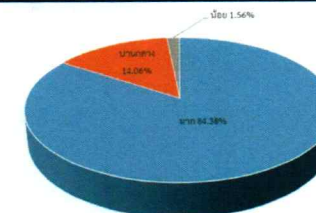
ความเข้าใจในมาตรการด้านการกำกับอัตราค่าโดยสาร การบูรณาการอัตราค่าโดยสาร

- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 30 คน (ร้อยละ 46.87)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 27 คน (ร้อยละ 42.19)
- เข้าใจในระดับน้อย จำนวน 7 คน (ร้อยละ 10.94)



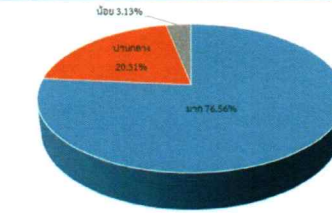
ความเข้าใจในมาตรการเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม

- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 33 คน (ร้อยละ 51.56)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 26 คน (ร้อยละ 40.63)
- เข้าใจในระดับน้อย จำนวน 5 คน (ร้อยละ 7.81)



ความพึงพอใจความเหมาะสมในเรื่องสิ่งสิ่งพิมพ์

- พึงพอใจในระดับมาก จำนวน 54 คน (ร้อยละ 84.38)
- พึงพอใจในระดับปานกลาง จำนวน 9 คน (ร้อยละ 14.06)
- พึงพอใจในระดับน้อย จำนวน 1 คน (ร้อยละ 1.56)

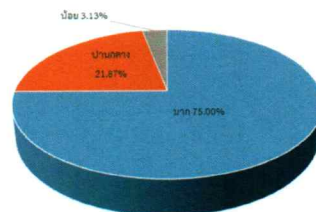


ความพึงพอใจต่อระยะเวลาในการนำเสนอของวิทยากร

- พึงพอใจในระดับมาก จำนวน 49 คน (ร้อยละ 76.56)
- พึงพอใจในระดับปานกลาง จำนวน 13 คน (ร้อยละ 20.31)
- พึงพอใจในระดับน้อย จำนวน 2 คน (ร้อยละ 3.13)

ความพึงพอใจต่อระยะเวลาในการตอบข้อซักถามและระดมความคิดเห็น

- พึงพอใจในระดับมาก จำนวน 48 คน (ร้อยละ 75.00)
- พึงพอใจในระดับปานกลาง จำนวน 14 คน (ร้อยละ 21.87)
- พึงพอใจในระดับน้อย จำนวน 2 คน (ร้อยละ 3.13)



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

