

สารบัญ

1	บทนำ	1
2	วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3	ผลการรับฟังความคิดเห็นจากการจัดประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2	2
3.1	วัตถุประสงค์ของการจัดประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2	3
3.2	ขั้นตอนการจัดประชุมกลุ่มเป้าหมายฯ	3
3.3	กำหนดการและผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มเป้าหมายฯ	3
3.4	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชุมกลุ่มเป้าหมายฯ	6
3.5	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากแบบประเมินผลการประชุมกลุ่มเป้าหมายฯ	12

เอกสารแนบ 1 หลักฐานการเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมประชุมฯ

เอกสารแนบ 2 เอกสารประกอบการประชุม

เอกสารแนบ 3 สื่อประกอบการนำเสนอ (Slide Presentation)

เอกสารแนบ 4 สำเนาใบลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมฯ

สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นจากการจัดประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2
ภายใต้การศึกษาพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
ในหัวข้อ “โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณ
และค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการที่เกี่ยวข้อง”

1 บทนำ

ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 – 2580 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 – 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล มีแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง โดยส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น โดยกำหนดเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติที่ต้องการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี 2566 - 2570 ไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมายความว่าประเทศไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่นำอยู่ ปลอดภัย เต็มที่ได้ได้อย่างยั่งยืน ได้กำหนดกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางให้มีความปลอดภัย สะดวก และมีประสิทธิภาพ ทันสมัย ทัวถึง และได้คุณภาพ รวมทั้งแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) มีกรอบทิศทางการพัฒนาการขนส่งผู้โดยสาร โดยการจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ ได้มาตรฐานสากล และสามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ มีค่าโดยสารที่เหมาะสม ผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้ และมีคุณภาพ (ตรงต่อเวลา น่าเชื่อถือ สะอาด สะดวก และปลอดภัย)

ในการนี้ พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. 2568 ได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2568 โดยเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะมีผู้ให้บริการหลายราย โดยผู้ให้บริการแต่ละรายมีต้นทุนในการจัดทำและบริหารจัดการระบบการจ้ดเก็บค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมของตนเองอันเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ต้นทุนในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะอยู่ในอัตราสูง และประชาชนผู้ใช้บริการต้องรับผิดชอบต้นทุนดังกล่าวของผู้ประกอบการทุกระบบซึ่งนอกจากจะเป็นต้นทุนและภาระของประชาชนแล้ว ยังทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้บริการขนส่งสาธารณะอีกด้วย ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายแก่ประชาชนผู้ใช้บริการให้สามารถใช้บริการโดยสารใบเดียวในการเดินทางได้ทุกระบบขนส่งสาธารณะ อันเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจากขนส่งส่วนบุคคลเป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ปัญหาการจราจร และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายในด้านต้นทุนการจัดทำและบริหารจัดการระบบการจับค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมของผู้ประกอบการอันจะทำให้สามารถลดค่าโดยสารลงอันจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนผู้ใช้บริการ สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตั๋วร่วมและบูรณาการให้เกิดอัตราค่าโดยสารร่วม โดยการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมสนับสนุนการดำเนินงานการพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ดังนั้น สนข. จึงจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อเป็นการขยายผลการดำเนินงานด้านกฎหมาย ด้านองค์กร ด้านอัตราค่าโดยสารร่วม และด้านการพัฒนาฐานข้อมูล และการเดินทางให้สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาระบบตั๋วร่วมให้เกิดความต่อเนื่องและนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม ช่วยเพิ่มความสะดวกในการเดินทางให้ประชาชนสามารถเปลี่ยนการเดินทางจากรถ ส่วนบุคคลมาเป็นการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติที่กำหนด ลดปัญหาการจราจรติดขัดและลดมลพิษทางอากาศในเขตเมืองได้ ตลอดจนการวางแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมไม่เกิดความซ้ำซ้อน ประหยัดงบประมาณแผ่นดิน และมีรายได้ เข้าสู่รัฐเพิ่มขึ้น

2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อจัดตั้งหน่วยงานสำหรับทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและบริหารจัดการรายได้กลางของระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Company : CTC)
- เพื่อทบทวนและเสนอแนะโครงสร้างองค์กรของสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมให้รองรับบทบาทภารกิจในการเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม
- เพื่อจัดทำข้อกำหนดและข้อตกลงทางธุรกิจในการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ทั้งในด้านมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
- เพื่อจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม
- เพื่อจัดทำมาตรการจูงใจหรือมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสมและจำเป็นสำหรับใช้ประกอบการกำกับดูแลและประเมินผลความสำเร็จของการพัฒนาระบบตั๋วร่วม
- เพื่อจัดทำแนวทางการบริหารข้อมูลการใช้บริการระบบตั๋วร่วม และข้อมูลการเดินทางระบบขนส่งมวลชนของประชาชนเพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบตั๋วร่วมและประยุกต์ใช้ในการวางแผนภาครัฐได้อย่างเหมาะสม
- เพื่อศึกษาแนวทางและมาตรการเพื่อรองรับนโยบายค่าโดยสารของภาครัฐ

3 ผลการรับฟังความคิดเห็นจากการจัดประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

3.1 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

- เพื่อนำเสนอผลการศึกษา หลักการสำคัญของร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้เชี่ยวชาญ และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน
- เพื่อนำข้อคิดเห็นที่ได้รับจากการประชุมกลุ่มเป้าหมายมาดำเนินการปรับปรุงผลการศึกษาในส่วนที่เกี่ยวข้องให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ต่อไป

3.2 ขั้นตอนการจัดการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

การจัดประชุมกลุ่มเป้าหมายฯ ได้เรียนเชิญกลุ่มเป้าหมายของโครงการประกอบด้วย ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ที่เกี่ยวข้องทั้งนี้ ขั้นตอนในการดำเนินการจัดประชุมฯ ประกอบด้วย การเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการประชุม การจัดทำสรุปผลการประชุมฯ และการจัดทำสรุปผลการประชุมฯ ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการแสดงดังตารางที่ 1 (หลักฐานการเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมประชุมฯ แสดงดังเอกสารแนบ 1)

ตารางที่ 1 ขั้นตอนการดำเนินการจัดประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

การดำเนินการ	ช่วงเวลาดำเนินการ	รายละเอียด
1. การเชิญเข้าร่วมประชุมฯ	วันที่ 7 พฤษภาคม 2569	นำส่งหนังสือเชิญกลุ่มเป้าหมายของโครงการเข้าร่วมประชุม จำนวน 81 ฉบับ
2. การจัดประชุมฯ	วันจันทร์ที่ 18 พฤษภาคม 2569	จัดประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2 เมื่อวันจันทร์ที่ 18 พฤษภาคม 2569 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องเคนซิงตัน บอลรูม ชั้น 5 โรงแรมเดอะเบอร์เคลีย์ ประตูน้ำ
3. การจัดทำสรุปผลการประชุมฯ	วันที่ 27 พฤษภาคม 2569	จัดทำสรุปผลการประชุมฯ เพื่อนำส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พิจารณา

3.3 กำหนดการและผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ได้ดำเนินการเมื่อวันจันทร์ที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องเคนซิงตัน บอลรูม ชั้น 5 โรงแรมเดอะเบอร์เคลีย์ ประตูน้ำ รายละเอียดของกำหนดการแสดงดังตารางที่ 2 (เอกสารประกอบการประชุมฯ แสดงดังเอกสารแนบ 2 และสื่อประกอบการนำเสนอ แสดงดังเอกสารแนบ 3)

ตารางที่ 2 กำหนดการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

กำหนดการ	รายละเอียด
08.30 – 09.25 น.	ลงทะเบียน รับเอกสารประกอบการประชุมฯ พร้อมรับประทานอาหารว่าง
09.25 – 09.30 น.	ยืนสงบนิ่งเป็นเวลา 1 นาที เพื่อแสดงความอาลัยและน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณ อันหาที่สุดมิได้แต่สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์พระบรมราชินีนาถพระบรมราชชนนีพันปีหลวง
09.30 – 09.45 น.	กล่าวรายงานการประชุม โดย รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
09.45 – 10.00 น.	กล่าวเปิดการประชุม โดย ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
10.00 – 10.15 น.	นำเสนอความเป็นมา วัตถุประสงค์ของโครงการ สาระสำคัญของพระราชบัญญัติ การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2568 ในภาพรวม และหลักการของร่างกฎหมายลำดับรอง
10.15 – 11.45 น.	นำเสนอผลการศึกษา และรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุมในหัวข้อ “โครงการสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณ และค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการที่เกี่ยวข้อง”
11.45 – 12.00 น.	สรุปการรับฟังความคิดเห็นฯ
12.00 น.	ปิดการประชุมและรับประทานอาหารกลางวัน

ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ประกอบด้วยภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ที่เกี่ยวข้อง มีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมฯ รวม 150 คน (สำเนาใบลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมฯ แสดงดังเอกสารแนบ 4) สำหรับภาพบรรยากาศการประชุมฯ แสดงดังรูปที่ 1 และสรุปจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมจำแนกตามกลุ่มต่าง ๆ แสดงดังตารางที่ 3



การลงทะเบียน



การกล่าวรายงานการประชุม

โดย นายพรชัย สุตันไชยนนท์

ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

รูปที่ 1 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น



การกล่าวเปิดการประชุม
โดย นายสุวิชาณ สุระบาล

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



การนำเสนอข้อมูลโครงการ
โดย ที่ปรึกษาของโครงการ



การประชุมรับฟังความคิดเห็น



การประชุมรับฟังความคิดเห็น



การประชุมรับฟังความคิดเห็น



การประชุมรับฟังความคิดเห็น



การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุม



การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุม

รูปที่ 1 บรรยากาศการประชุมรับฟังค วามคิดเห็น (ต่อ)

ตารางที่ 3 จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

กลุ่มเป้าหมาย	จำนวน (คน)
1. หน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคม	29
2. หน่วยงานภายนอกกระทรวงคมนาคม	16
3. หน่วยงานภาคเอกชน	42
4. สถาบันการเงิน	17
5. องค์กรอิสระ/สมาคม	3
6. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	31
7. ที่ปรึกษาโครงการ	12
รวม	150

หมายเหตุ : จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมอ้างอิงตามใบลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็น

3.4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นการประชุมกลุ่มเป้าหมายฯ สามารถสรุปได้ดังนี้ (แสดงดังตารางที่ 4) ดังนี้

ตารางที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

ลำดับ	ผู้ที่แสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
1	คุณอดิศักดิ์ สายประเสริฐ (หัวหน้าหน่วยสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบายขับเคลื่อนของสภาองค์กรของผู้บริโภค)	<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารรายวันอยู่ในระดับไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าแรงขั้นต่ำ เพื่อให้สอดคล้องกับความสามารถในการจ่ายของประชาชนในบริบทของประเทศกำลังพัฒนา 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> รับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
		<ul style="list-style-type: none"> การกำหนดอัตราค่าโดยสารควรคำนึงถึงความสามารถในการจ่ายของประชาชน (Ability to Pay) โดยพิจารณาปัจจัยประกอบ เช่น ภาระหนี้ครัวเรือน อัตราเงินเฟ้อ และค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางในภาพรวม 	
		<ul style="list-style-type: none"> การกำหนดค่าโดยสารในระดับที่เหมาะสม (เช่น ไม่เกินประมาณ 40 บาทต่อเที่ยว) อาจส่งผลให้จำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น ซึ่งจะมีส่วนช่วยเพิ่มรายได้ของระบบขนส่ง และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในภาพรวม 	

ตารางที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

ลำดับ	ผู้ที่แสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	คุณอดิศักดิ์ สายประเสริฐ (หัวหน้าหน่วยสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบายเชิงองค์การของผู้บริโภค) (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> การกำหนดอัตราค่าโดยสารภายใต้พระราชบัญญัติตัวร่วม ควรยึดหลักความเป็นธรรมและไม่เลือกปฏิบัติ โดยควรกำหนดกรอบแนวคิดด้านความเป็นธรรมให้ชัดเจน เช่น แนวคิดเชิงอรรถประโยชน์ (Utilitarian) หรือแนวคิดความเสมอภาค (Equity) เพื่อให้เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> รับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
		<ul style="list-style-type: none"> โครงสร้างอัตราค่าโดยสารควรสนับสนุนวัตถุประสงค์เชิงนโยบายของภาครัฐ ได้แก่ การลดปัญหาการจราจร การลดอุบัติเหตุ และการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 	
		<ul style="list-style-type: none"> การกำหนดอัตราค่าโดยสารควรพิจารณาต้นทุนการดำเนินงานและประสิทธิภาพของผู้ให้บริการ (Operator) ควบคู่กับการคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะ เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างความยั่งยืนทางการเงินและการเข้าถึงบริการของประชาชน 	
		<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร (เช่น Cap and Formula Model) ควรสอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาสัมปทาน มติคณะรัฐมนตรี และบริบทของผู้ให้บริการแต่ละราย รวมทั้งอาจพิจารณานำข้อมูลของผู้ให้บริการที่มีประสิทธิภาพสูงมาใช้เป็นฐานในการอ้างอิง 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> รับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
		<ul style="list-style-type: none"> ภาครัฐควรพิจารณามาตรการสนับสนุนทางการเงิน เช่น การอุดหนุนค่าโดยสารผ่านงบประมาณหรือกลไกกองทุน รวมถึงการใช้แหล่งเงินกู้ของภาครัฐ เพื่อบรรเทาภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน 	
		<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรสามารถจัดทำข้อเสนอเชิงโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง เพื่อรองรับการดำเนินนโยบายค่าโดยสารร่วมอย่างยั่งยืน 	

ตารางที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

ลำดับ	ผู้ที่แสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
2	คุณเอกพล อัคร ภานิชย์กร (วิศวกร โยธาชำนาญการพิเศษ สำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งและ จราจร (สนข.))	<ul style="list-style-type: none"> การกำหนดเพดานค่าโดยสารหลายระดับตามจำนวนครั้งในการเปลี่ยนสาย อาจก่อให้เกิดความซับซ้อนและสร้างความสับสนแก่ผู้โดยสาร จึงเสนอให้พิจารณากำหนดเพดานค่าโดยสารในอัตราเดียวที่เหมาะสม เพื่อให้เข้าใจง่ายและสามารถคาดการณ์ค่าใช้จ่ายได้ 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> รับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
		<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้มีมาตรการจูงใจด้านค่าโดยสาร เช่น การให้ส่วนลดในช่วงนอกชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อกระจายความต้องการเดินทางและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานด้านระบบรางมีการพิจารณาการกำหนดค่าโดยสารร่วมระหว่างระบบขนส่ง เช่น การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับรถโดยสารประจำทาง โดยจะมีการกำหนดส่วนลดสำหรับการเดินทางต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะแบบบูรณาการ
		<ul style="list-style-type: none"> การกำหนดส่วนลดสำหรับการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่ง ควรมีแนวทางอย่างไร โดยเฉพาะกรณีระบบรถโดยสารประจำทางที่อาจต้องมีโครงสร้างค่าโดยสารแยกต่างหาก 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> ระบบรถโดยสารประจำทางจำเป็นต้องมีโครงสร้างค่าโดยสารที่ชัดเจน และนำมาพิจารณาร่วมกับมาตรการส่วนลดในการเชื่อมต่อ โดยการวิเคราะห์จำนวนผู้โดยสาร (เช่น กรณีมีมาตรการโดยสารฟรี) จะใช้เป็นกรอบในการประเมิน หากไม่เป็นไปตาม KPI จะต้องมีการวิเคราะห์แนวทางเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร
		<ul style="list-style-type: none"> ในแต่ละทางเลือก (Option) ยังไม่ปรากฏการเชื่อมโยงกับตัวชี้วัด (KPI) ของกระทรวง และความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ มีแนวทางพิจารณาในประเด็นดังกล่าวอย่างไร 	
3	คุณชัยศักดิ์ ศรีเศรษฐ นิล (ประธาน กรรมการบริหาร บริษัท นอร์ ทเทิร์น บางกอกโม โนเรล จำกัด (NBM))	<ul style="list-style-type: none"> มีข้อสังเกตเกี่ยวกับการจัดทำตารางค่าใช้จ่ายการเดินทางที่เหมาะสม โดยใช้จำนวนวัน 22 วันในการคำนวณ จึงขอให้พิจารณาเหตุผลและความเหมาะสมในการใช้ฐานวันดังกล่าว แทนการใช้ 30 วัน 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> การกำหนดฐานการคำนวณที่ 22 วัน เนื่องจากเป็นค่าเฉลี่ยของจำนวนวันเดินทางเพื่อการทำงาน โดยมิได้เดินทางทุกวัน จึงใช้เป็นฐานในการประมาณค่าใช้จ่ายการเดินทางที่เหมาะสม

ตารางที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

ลำดับ	ผู้ที่แสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
4	คุณวราณี รวยดี (ผจก.แผนก สารสนเทศ เพื่อการบริหาร บริษัท ระบบขนส่ง มวลชน กรุงเทพ จำกัด (มหาช น) (BTS))	<ul style="list-style-type: none"> จากทางเลือกที่เสนอซึ่งกำหนดเพดานค่าโดยสารตามจำนวนครั้งในการเปลี่ยนสาย เห็นควรให้พิจารณากำหนดเพดานค่าโดยสารตามระยะทางแทน เนื่องจากการเปลี่ยนสายบางกรณีมีระยะทางสั้น (เช่น 1-2 กิโลเมตร) การกำหนดตามระยะทางจะสะท้อนต้นทุนและความเป็นธรรมได้เหมาะสมกว่าการกำหนดตามจำนวนครั้งในการเปลี่ยนสาย 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> รับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
5	คุณดวงใจ วงษ์รักษ์ (นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการกรมการ ขนส่งทางราง (ขร.))	<ul style="list-style-type: none"> ขอสอบถามว่าข้อเสนอที่นำเสนอเป็นโครงสร้างค่าโดยสารร่วม ครอบคลุมเฉพาะระบบรถไฟฟ้าหรือไม่ 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> เป็นโครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าเป็นหลัก โดยระบบขนส่งอื่น เช่น เรือ และรถโดยสารประจำทาง จะเป็นการบูรณาการในลักษณะการให้ส่วนลดเมื่อมีการเดินทางเชื่อมต่อ
		<ul style="list-style-type: none"> ขอสอบถามว่าอัตราค่าโดยสารที่กำหนดดังกล่าว ได้รวมค่าแรกเข้าไว้แล้วหรือไม่ 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> อัตราค่าโดยสารที่เสนอไม่รวมค่าแรกเข้า และการกำหนดเพดานค่าโดยสารตามจำนวนครั้งในการเปลี่ยนสาย มีได้อิงตามระยะทาง เนื่องจากมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมค่าใช้จ่ายไม่ให้เกินเพดานที่กำหนด โดยการคำนวณตามระยะทางอาจทำให้ค่าโดยสารสำหรับการเดินทางระยะไกลสูงขึ้น
		<ul style="list-style-type: none"> การกำหนดอัตราค่าแรกเข้า (เช่น 15 หรือ 17 บาท) ควรพิจารณาให้สอดคล้องกับโครงสร้างค่าโดยสารตามระยะทาง เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและสอดคล้องกันในภาพรวม 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> การกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงได้พิจารณาให้สอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานด้านระบบราง และพระราชบัญญัติตัวร่วม เพื่อให้เป็นไปตามกรอบกฎหมายที่กำหนด

ตารางที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

ลำดับ	ผู้ที่แสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
6	คุณปิ่นพงษ์ เข็มทอง (นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการพิเศษ กรมเจ้าท่า)	<ul style="list-style-type: none"> อัตราค่าโดยสารข้ามระบบควรพิจารณาหรือกับผู้ประกอบการเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการให้ส่วนลดแก่ผู้โดยสาร เนื่องจากอัตราค่าโดยสารปัจจุบันอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
7	คุณคงศักดิ์ ชื่นไกรลาส (สภาองค์กรของผู้บริโภค)	<ul style="list-style-type: none"> ขอสอบถามที่มาของส่วนต่างอัตราค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้น 30 บาท ว่าคำนวณจากปัจจัยใด และการกำหนดทางเลือก (Option 1-3) มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แนะให้เลือกทางเลือกใดเป็นหลักหรือไม่ 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> การกำหนดเพดานค่าโดยสาร (Cap) ในกรณี 75 บาท เป็นการพิจารณาภายใต้โครงสร้างที่มีค่าแรกเข้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดภาระค่าแรกเข้าที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนสาย
		<ul style="list-style-type: none"> ขอสอบถามแนวทางการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม (ตามสไลด์หน้า 51) ในส่วนของสิทธิผู้โดยสารกลุ่มเฉพาะ เช่น เด็ก ผู้พิการ และผู้ด้อยโอกาส ว่ามีหลักเกณฑ์หรือแนวคิดในการพิจารณาอย่างไร 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> สิทธิของเด็กและผู้พิการอ้างอิงตามกฎหมายลำดับรองของหน่วยงานด้านระบบราง โดยมีหลักการให้ผู้พิการและเด็กเล็กสามารถใช้บริการโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย และเด็กในช่วงอายุที่สูงขึ้นอาจกำหนดอัตราค่าโดยสารในลักษณะลดหย่อน (เช่น ครึ่งราคา) ให้สอดคล้องกับแนวทางของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
		<ul style="list-style-type: none"> ในมิติของผู้บริโภค เห็นว่าอัตราค่าโดยสารยังอยู่ในระดับค่อนข้างสูง จึงควรพิจารณาปรับให้อยู่ในระดับที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ โดยจะขอ นำข้อมูลดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาว่าแต่ละทางเลือกสามารถตอบโจทย์ผู้บริโภคได้อย่างแท้จริงหรือไม่ 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2

ลำดับ	ผู้ที่แสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
8	คุณวิเศษ หาญสวัสดิ์ (กรรมการผู้จัดการ บริษัท กิตติสุนทร จำกัด)	<ul style="list-style-type: none"> ภายใต้ทางเลือก (Option) ที่เสนอ ภาครัฐจะมี ภาระการอุดหนุน (Subsidy) ในระดับเท่าใด เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและสมดุลกับ ผู้ประกอบการ การออกแบบอัตราค่าโดยสารมีแนวทางอย่างไร ในการไม่ให้เกิดกระทบต่อรายได้หรือทำให้ ผู้ประกอบการรับภาระขาดทุน 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัท ที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> การประมาณการจำนวนผู้โดยสาร จำเป็นต้องมีการวิเคราะห์เพิ่มเติม โดย ภายใต้ระบบตัวร่วมจะมีหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการข้อมูลและรายได้ ในกรณีที่ได้รับได้จากค่าโดยสารต่ำกว่าระดับ ที่เหมาะสม จะมีกลไกการชดเชยให้แก่ ผู้ประกอบการ โดยอาจพิจารณาในรูปแบบ ต่าง ๆ เช่น การชดเชยรายหัวผู้โดยสาร หรือ การชดเชยส่วนต่างรายได้ สัดส่วนการชดเชยและระดับความเสี่ยงที่ ผู้ประกอบการสามารถยอมรับได้ในแต่ละปี จะต้องมีการเจรจาร่วมกันระหว่างภาครัฐ และเอกชน กรณีรายได้จากระบบตัวร่วมต่ำกว่าที่ กำหนด ภาครัฐจะพิจารณาชดเชยส่วนต่าง ขณะที่หากรายได้สูงกว่าที่คาดการณ์ อาจมี การกำหนดกลไกแบ่งปันรายได้ระหว่าง ภาครัฐและผู้ประกอบการ
9	คุณสมัชชัญ สุขใส (สำนักงานสภา พัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ (สศช.))	<ul style="list-style-type: none"> ตามสไลด์หน้า 64 ใน ทางเลือกที่ 1 และ 2 ภายหลังจากกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร ร่วม พบว่าจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางมากกว่า 1 สายลดลง จึงขอสอบถามว่าเป็นผลจาก ผู้โดยสารหันมาใช้การเดินทางสายเดียวเพิ่มขึ้น เนื่องจากอัตราค่าโดยสารถูกลงหรือไม่ 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัท ที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> แบบจำลองการคำนวณกำหนดให้การ เดินทางระยะสั้นมีสัดส่วนสูงกว่าการ เดินทางที่มีการเปลี่ยนสาย ส่งผลให้จำนวน การเดินทางข้ามสายมีสัดส่วนต่ำกว่า

ตารางที่ 4 **ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2**

ลำดับ	ผู้ที่แสดงความคิดเห็น	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
10	-	<ul style="list-style-type: none"> ในทางเลือกที่ 1 และ 2 มีการกำหนดเพดานค่าโดยสารสูงสุดที่ 105 บาท ขณะที่ทางเลือกที่ 3 กำหนดเพดานที่ 45 บาท แต่พบว่าตัวเลขผลกระทบโดยรวมไม่แตกต่างกันมาก จึงขอสอบถามว่ากลุ่มผู้โดยสารที่มีค่าโดยสารถึงระดับ 105 บาทมีสัดส่วนน้อยใช่หรือไม่ และผู้โดยสารระยะไกลส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนสายอยู่ในช่วงเพดาน 75 บาทมากกว่า 	<p>การชี้แจงในที่ประชุม (ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา)</p> <ul style="list-style-type: none"> กรณีการเดินทางระยะไกลบางเส้นทาง เช่น มินบุรี-การเคหะ อาจมีค่าโดยสารถึงเพดาน 105 บาท อย่างไรก็ตาม กรณีส่วนใหญ่จะไม่ถึงระดับดังกล่าว เนื่องจากเงื่อนไขการคิดค่าโดยสารและการเปลี่ยนสาย ส่งผลให้การเดินทางส่วนใหญ่ถูกจำกัดเพดานที่ 45 หรือ 75 บาท จากผลการศึกษาพบว่า การเดินทางส่วนใหญ่ (ประมาณร้อยละ 90) อยู่ในระยะไม่เกิน 20 กิโลเมตร ขณะที่การเดินทางระยะไกลเกิน 20 กิโลเมตรมีสัดส่วนค่อนข้างน้อย

3.5 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากแบบประเมินผลการประชุมกลุ่มเป้าหมาย

จากการประชุมซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมมีผู้ตอบประเมินผลจากการประชุมฯ จำนวน 97 ราย สามารถสรุปผลความคิดเห็นจากแบบประเมินผลได้ดังต่อไปนี้

• การทราบข้อมูลข่าวสาร

ผู้ตอบแบบประเมินผลส่วนใหญ่เคยรับทราบข้อมูล จำนวน 96 ราย (ร้อยละ 99.0) โดยมีบางส่วนไม่เคยรับทราบข้อมูล จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.0)

การรับทราบข้อมูลโครงการเกี่ยวกับการศึกษาของโครงการฯ มาก่อนหน้าการประชุมครั้งนี้ โดยผู้ตอบแบบประเมินสามารถระบุคำตอบช่องทาง/วิธีการรับทราบข้อมูลโครงการได้มากกว่า 1 ช่องทาง จำนวน 199 คำตอบ ทั้งนี้พบว่า ผู้ตอบแบบประเมินผลเคยรับทราบข้อมูลของโครงการจากการแจ้งจากหน่วยงานที่ทำงานสังกัด จำนวน 57 คำตอบ (ร้อยละ 28.6) รองลงมาเคยรับทราบข้อมูลจากหนังสือเชิญเข้าร่วมการประชุม จำนวน 50 คำตอบ (ร้อยละ 25.1) เคยรับทราบจากการประชุมระหว่างหน่วยงานต่างๆ จำนวน 41 คำตอบ (ร้อยละ 20.6) เคยรับทราบข้อมูลจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ จำนวน 23 คำตอบ (ร้อยละ 11.6) เคยรับทราบข้อมูลสื่อสังคมออนไลน์ทั่วไป เช่น Facebook TikTok YouTube เป็นต้น 9 คำตอบ (ร้อยละ 4.5) เคยรับทราบข้อมูลจาก Facebook ของโครงการ : OTP-CommonTicket จำนวน 8 คำตอบ (ร้อยละ 4.0) เคยรับทราบข้อมูลโครงการจากเว็บไซต์ของโครงการ : www.otp-common ticket.com และเพื่อนบ้าน/ญาติพี่น้อง/เพื่อนร่วมงาน/เพื่อน/คนรู้จัก จำนวน 4 คำตอบ (ร้อยละ 2.0) ในสัดส่วน

ที่เท่ากัน และเคยรับทราบข้อมูลโครงการจากจดหมายเวียนเชิญเข้าร่วมประชุมฯ ทางไปรษณีย์ จำนวน 3 คำตอบ (ร้อยละ 1.6)

ช่องทาง/วิธีการรับข้อมูลข่าวสารของโครงการฯ ที่สะดวกที่สุด โดยผู้ตอบแบบประเมินสามารถระบุคำตอบช่องทาง/วิธีการรับทราบข้อมูลข่าวสารได้มากกว่า 1 ช่องทาง มีจำนวน 236 คำตอบ ทั้งนี้ พบว่า ผู้ตอบแบบประเมินผลสะดวกในการรับข้อมูลข่าวสารของโครงการจากการจัดประชุมชี้แจง จำนวน 68 คำตอบ (ร้อยละ 28.8) รองลงมาสะดวกรับข้อมูลข่าวสารของโครงการจากการส่งเอกสารเผยแพร่โดยตรงจำนวน 49 คำตอบ (ร้อยละ 20.8) รับทราบข้อมูลสารของโครงการจากเว็บไซต์ของโครงการ : www.otp-commonticket.com จำนวน 48 คำตอบ (ร้อยละ 20.3) รับข้อมูลข่าวสารของโครงการจาก Facebook ของโครงการ : OTP-CommonTicket จำนวน 45 คำตอบ (ร้อยละ 19.1) รับข้อมูลข่าวสารของโครงการจากสื่อสิ่งพิมพ์/หนังสือพิมพ์ จำนวน 15 คำตอบ (ร้อยละ 6.4) รับข้อมูลข่าวสารของโครงการจากการออกอากาศวิทยุ/โทรทัศน์ จำนวน 8 คำตอบ (ร้อยละ 3.4) และอื่นๆ เช่น Youtube E-mail จำนวน 3 คำตอบ (ร้อยละ 1.3)

- **ความคิดเห็นต่อโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณ และค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 5**

ตารางที่ 5 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากแบบประเมินผลจากการประชุมกลุ่มเป้าหมายฯ ต่อโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณ และค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการที่เกี่ยวข้อง

ข้อ	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
1	<p>ทางเลือกที่ 1 : ราคาค่าโดยสารต่ำสุดระหว่าง (15 บาท + 2.0 บาท/กม. และ ค่าโดยสารปัจจุบัน) โดยเพดานราคา (Cap) กรณีไม่เปลี่ยนสาย => 45 บาท / กรณีเปลี่ยนสาย 1 ครั้ง => 75 บาท / กรณีเปลี่ยนสาย 2 ครั้งขึ้นไป => 105 บาท</p> <ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดเพดานราคาหลายระดับตามจำนวนครั้งที่เปลี่ยนสาย มีความยุ่งยาก ซับซ้อน ทำให้ผู้เดินทางคำนวณราคาล่วงหน้ายาก และส่งผลให้ระบบบัญชีรวมถึงการปันส่วนรายได้ระหว่างผู้ประกอบการ (Operators) ซับซ้อนเกินไป - ควรกำหนดเพดาน Cap เพียงราคาเดียวสำหรับการเดินทางข้ามโครงข่ายเพื่อจุดมุ่งใจและลดความสับสน หรือพิจารณาโมเดลเปลี่ยนสาย 1 ครั้ง Cap ที่ 75 บาท ซึ่งเป็นธรรมกับทุกฝ่าย - เสนอให้ไม่ต้องกำหนดเพดานราคา แต่เปลี่ยนเป็นการเพิ่มส่วนลดตามระยะทางที่เพิ่มขึ้นแทน เพื่อให้ผู้เดินทางรับผิดชอบตามระยะจริงและลดภาระการอุดหนุนแบบไม่จำกัดของรัฐ - เสนอให้จัดเก็บค่าแรกเข้าเพียง 1 ครั้ง/วัน และคิดอัตราถัดไปคงที่ 2 บาท/สถานีในทุกเส้นทาง - อัตราเริ่มต้น 15 บาท (หรือข้อเสนอทางเลือกที่ 2 ราคา 17 บาท ซึ่งใกล้เคียงกัน) ถือว่าเหมาะสมและช่วยลดภาระระยะสั้นได้ดี และสอดคล้องกับค่าโดยสารรถประจำทาง แต่เพดานสูงสุดที่ 105 บาท หรือกรณีเปลี่ยน 1-2 สาย ยังมีราคาสูงเกินไปสำหรับค่าครองชีพและรายได้รายวันของประชาชนส่วนใหญ่

ตารางที่ 5 **ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากแบบประเมินผลจากการประชุมกลุ่มเป้าหมายฯ ต่อ**
โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณ และ
ค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการที่เกี่ยวข้อง

ข้อ	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
	<ul style="list-style-type: none"> - โครงสร้างราคาในภาพรวม (รวมถึงแผนเชื่อมต่อรถเมล์และเรือในปี 2571) ควรคำนวณไม่ให้เป็น 10-15% ของรายได้ต่อวันของผู้มีรายได้น้อย เพื่อให้ตอบโจทย์วัตถุประสงค์ในการจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดมลพิษ - โครงสร้างราคาที่น่าเสนอมีความยั่งยืนทางการเงิน ช่วยลดภาระการชดเชย (Subsidy) ของภาครัฐ และบริหารรายได้ให้เอกชน (Fare Revenue) ได้อย่างเหมาะสม แต่ยังคงสร้างภาระหนักให้ผู้โดยสารระยะไกล - การคิดตามระยะทางในพื้นที่เมืองที่มีสถานีถี่ (เช่น ห่างกันเพียง 1 กม.) อาจทำให้ผลตอบแทนไม่จูงใจให้ผู้ประกอบการลงทุนสร้างสถานีเพิ่ม เนื่องจากต้นทุนการดำเนินงาน (Operation Cost) สูงกว่าพื้นที่ที่สถานีห่างกัน - ควรพิจารณานำสถิติพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร (Passenger Behavior) ที่ชัดเจน มาใช้ประเมินและวางโครงสร้างราคาเพื่อให้สอดคล้องกับความเป็นจริง - ระบบ AFC ต้องรองรับการตรวจนับจำนวนครั้งที่เปลี่ยนสายเพื่อปรับ Cap ราคาได้อย่างแม่นยำ หรืออาจพิจารณาปรับใช้ราคาพิเศษเฉพาะบางช่วงเวลา (Time-based/Off-peak) เพื่อลดความหนาแน่น - ภาครัฐต้องกำหนดเงื่อนไขส่วนลดในการเปลี่ยนถ่ายระบบไปยังรถโดยสารหรือเรือให้ชัดเจน ระบุวงเงินและระเบียบการชดเชยแก่ผู้ประกอบการอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงเกณฑ์การปรับเปลี่ยนอัตราค่าโดยสารในทุก ๆ รอบปี โดยเปรียบเทียบ Total Cost ของผู้โดยสารกับคุณภาพบริการที่ได้รับจริง - ขอให้ที่ปรึกษาจัดทำบทวิเคราะห์ข้อดี-ข้อเสีย (Pro-Cons) ของแต่ละทางเลือกให้ครอบคลุมทุกมิติมากกว่านี้ และระบุให้ชัดเจนว่าเป็นโครงสร้างอัตราค่าโดยสารตั๋วร่วมรถไฟฟ้า
2	<p>ทางเลือกที่ 2 : ราคาค่าโดยสารต่ำสุดระหว่าง (17 บาท + 2.0 บาท/กม. และ ค่าโดยสารปัจจุบัน) โดยเพดานราคา (Cap) กรณีไม่เปลี่ยนสาย => 45 บาท / กรณีเปลี่ยนสาย 1 ครั้ง => 75 บาท / กรณีเปลี่ยนสาย 2 ครั้งขึ้นไป => 105 บาท</p> <ul style="list-style-type: none"> - อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น 17 บาท สูงกว่าทางเลือกแรก แต่เพดานสูงสุดยังคงสูงเท่าเดิม ทำให้ภาพรวมไม่ต่างจากโครงสร้างราคาปัจจุบัน และไม่ดึงดูดใจให้ผู้โดยสารหันมาใช้ระบบ - ราคาเริ่มต้นที่สูงขึ้น อาจทำให้ผู้เดินทางระยะสั้นตัดสินใจใช้บริการยากขึ้น และส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารระยะสั้นลดลง (ยืนยันว่าราคาเริ่ม 15 บาทเหมาะสมกว่าสำหรับระยะใกล้) - ค่าโดยสารในภาพรวมและการเดินทางไกลข้ามสายยังคงแพงเกินไป หากต้องเปลี่ยนสายมากกว่า 2 ครั้ง ราคาจะสูงจนเป็นภาระแก่ผู้บริโภค - การกำหนด Cap 3 กรณี (หลาย Tiers) ทำให้ผู้โดยสารสับสน คำนวณราคาล่วงหน้ายาก ส่งผลให้เจ้าหน้าที่แก้ไขปัญหาให้ลูกค้าได้ยาก และเกิดความซับซ้อนในระบบบัญชี/การแบ่งรายได้ - ควรกำหนดเพดาน Cap เพียงราคาเดียว (Single Cap) เพื่อความเท่ากัน จูงใจผู้โดยสาร และป้องกันความสับสน หรือพิจารณาปรับช่วง Cap ที่เหมาะสมกว่า เช่น 45 / 60 / 75 บาท หรือกำหนดไม่ให้เกินค่าโดยสารเฉลี่ยของแต่ละสาย - เสนอให้คิดตามระยะทางจริง โดยกำหนด Cap เปลี่ยนสาย 1 ครั้งไม่เกิน 45 บาท และเปลี่ยนสาย 2 ครั้งสูงสุดไม่เกิน 105 บาท

ตารางที่ 5 **ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากแบบประเมินผลจากการประชุมกลุ่มเป้าหมายฯ ต่อ**
โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณ และ
ค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการที่เกี่ยวข้อง

ข้อ	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่เห็นด้วยกับการกำหนด Cap เนื่องจากอาจมีผู้ใช้สิทธิในลักษณะนั่งรถเล่น ซึ่งจะไปรบกวนและเบียดบังพื้นที่ของผู้โดยสารที่เดินทางปกติ - การนิยามความใกล้เคียงควรวัดจาก "ระยะทางรวมของทั้งการเดินทาง (Whole Journey)" ไม่ควรยึดจากจำนวนครั้งที่เปลี่ยนถ่ายระบบ (Transfer) - อัตราค่าโดยสารต่ำสุดควรนำปัจจัยด้านพื้นที่ (Location/Zone) มาเป็นข้อมูลนำเข้าในการ - ราคา 17 บาท มีข้อดีในการช่วยรองรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายขององค์กรได้อย่างเท่าเทียม และช่วยเพิ่มรายได้ค่าโดยสาร (Fare Recovery) ให้กับผู้ให้บริการหลัก (Header) รวมถึงช่วยลดภาระการอุดหนุน (Subsidy) ของภาครัฐ - ราคาที่สูงแต่ระบบซับซ้อน อาจทำให้ผู้ประกอบการบางรายพยายามหลีกเลี่ยงการเข้าร่วมระบบจัดเก็บเงิน (Payment/AFC) ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเนื่องไปถึงการควบคุมคุณภาพการให้บริการ - ระบบตั๋วร่วมนี้จะคุ้มค่าและช่วยประหยัดเวลาเดินทางได้จริง ก็ต่อเมื่อระบบเปิดใช้งานได้อย่างเต็มรูปแบบและครอบคลุมทุกโครงข่ายการเดินทาง - ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (AFC) ยังคงมีข้อจำกัดและปัญหาในการตรวจจับการเปลี่ยนสายเพื่อคำนวณ Cap เช่นเดียวกับทางเลือกแรก
3	<p>ทางเลือกที่ 3 : ราคาค่าโดยสารต่ำสุดระหว่าง (17 บาท + 2.0 บาท/กม. และ ค่าโดยสารปัจจุบัน) โดยเพดานราคา (Cap) ที่ 45 บาท</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทางเลือกที่ 3 เป็นทางเลือกที่เข้าใจง่ายที่สุด จูงใจให้คนยอมทิ้งรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และช่วยแก้ปัญหาการเดินทางข้ามสายได้อย่างเป็นรูปธรรม - ประชาชนที่อาศัยอยู่แถบชานเมืองและต้องเดินทางไกลเข้าเมือง (ซึ่งมักเป็นกลุ่มผู้มีรายได้น้อยที่ต้องต่อรถไฟถึง 3 สาย) จะได้รับประโยชน์และประหยัดค่าใช้จ่ายได้จริง เมื่อเทียบกับทางเลือกอื่นที่ราคาอาจพุ่งสูงไปถึง 105 บาท - ช่วยให้ค่าโดยสารรถไฟฟ้าในฐานะบริการสาธารณะ ไม่เกิน 10% ของค่าแรงขั้นต่ำตามหลักสากล - ราคาค่าโดยสารที่ต่ำมาก (เช่น Cap 45 บาท หรือข้อเสนอให้ลดเหลือ 35 บาท) จะทำให้รัฐต้องแบกรับภาระเงินอุดหนุนมหาศาล ซึ่งอาจไม่ยั่งยืนในระยะยาวหากฐานภาษีจากเอกชนยังคงเท่าเดิม และเสี่ยงกระทบต่อผู้โดยสารในอนาคตหากงบประมาณไม่เพียงพอ - เสนอให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) เข้ามาร่วมรับผิดชอบและสนับสนุนงบประมาณชดเชยด้วย เนื่องจากเส้นทางและผู้ให้บริการส่วนใหญ่อยู่ในเขตพื้นที่ กทม. - หากรัฐอุดหนุนแบบเต็มกำลัง อาจทำให้ในอนาคตผู้ประกอบการไม่สามารถพึ่งพาตนเองได้ และรัฐต้องมีกลไกทางการเงินที่แข็งแกร่งมากเพื่อรองรับ - การกำหนด Cap ต่ำเกินไปทำให้ผู้ให้บริการได้รับส่วนแบ่งน้อย ไม่มี Margin (กำไรส่วนต่าง) เพียงพอรองรับวิกฤตเศรษฐกิจ และการต้องรอเงินชดเชยจากรัฐอาจทำให้ผู้ประกอบการขาดสภาพคล่องทางการเงิน - ความคุ้มทุนที่ลดลงของผู้ประกอบการอาจส่งผลกระทบต่อการบริหารรักษา จนทำให้คุณภาพและมาตรฐานการเดินทางเริ่มเปลี่ยนแปลงไป

ตารางที่ 5 **ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากแบบประเมินผลจากการประชุมกลุ่มเป้าหมายฯ ต่อ**
โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณ และ
ค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการที่เกี่ยวข้อง

ข้อ	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
	<ul style="list-style-type: none"> - เสนอให้พิจารณาใช้เกณฑ์ระยะทาง จำนวนสถานี หรือกำหนดเพดานราคาที่เหมาะสมของแต่ละพื้นที่ควบคู่กันไป แทนการใช้ราคาคงที่แบบไม่มีเงื่อนไข - ควรเขียนโปรแกรมกำหนดเงื่อนไขเวลาเข้า-ออกระบบ (เช่น ไม่เกินจำนวนนาทีที่กำหนด) หรือปรับมาใช้ราคา Cap นี้ เฉพาะช่วงเวลาตารางเดินรถปกติ (Off-Peak) เพื่อลดภาระการชดเชยของรัฐ - รายละเอียดที่ชัดเจนเกี่ยวกับส่วนลดในการข้ามระบบ รวมถึงหลักการและผลกระทบในการกำหนดราคา Cap สำหรับกลุ่มเด็ก ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้ด้อยโอกาส

● **ความพึงพอใจต่อการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ**

ความพึงพอใจต่อภาพรวมของกิจกรรมการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ในครั้งนี้ พบว่า ผู้ตอบแบบประเมินผลส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อภาพรวมของกิจกรรมการประชุมกลุ่มเป้าหมายฯ ในครั้งนี้ในระดับมาก จำนวน 56 ราย (ร้อยละ 57.7) รองลงมามีความพึงพอใจในระดับปานกลาง 33 ราย (ร้อยละ 34.0) และมีความพึงพอใจในระดับน้อย 3 ราย (ร้อยละ 3.1) และไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 5.2) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 **ความพึงพอใจต่อการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ**

รายการ	ระดับความพึงพอใจ									
	มาก		ปานกลาง		น้อย		ไม่แสดงความเห็น		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ความสามารถของวิทยากรในการอธิบายและสื่อสาร	53	54.6	33	34.0	6	6.2	5	5.2	97	100.0
2. ความเหมาะสมของเนื้อหาสาระ รูปแบบ และวิธีการนำเสนอ มีความชัดเจน กระชับ และครอบคลุมเนื้อหาที่สำคัญ	51	52.6	40	41.2	2	2.1	4	4.1	97	100.0
3. ความเหมาะสมของระยะเวลาที่นำเสนอข้อมูลโครงการ	63	64.9	28	28.9	2	2.1	4	4.1	97	100.0
4. ความเหมาะสมของสถานที่และความสะดวกในการเดินทางเข้าร่วมการประชุม	54	55.7	32	33.0	7	7.2	4	4.1	97	100.0

ตารางที่ 6 ความพึงพอใจต่อการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ

รายการ	ระดับความพึงพอใจ									
	มาก		ปานกลาง		น้อย		ไม่แสดงความเห็น		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
5. ความเหมาะสมของภาพรวมเอกสารประกอบการประชุม	64	65.9	24	24.8	5	5.2	4	4.1	97	100.0
6. ความเหมาะสมของโอกาสและระยะเวลาในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น	65	67.0	26	26.8	2	2.1	4	4.1	97	100.0
7. ความรู้ความเข้าใจของท่านเกี่ยวกับเนื้อหาการประชุมร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง ภายหลังจากเข้าร่วมประชุมในวันนี้	57	58.7	31	32.0	4	4.1	5	5.2	97	100.0
8. ความพึงพอใจต่อภาพรวมของกิจกรรมประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ในครั้งนี้	56	57.7	33	34.0	3	3.1	5	5.2	97	100.0

● ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

- เสนอให้เปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียระหว่างการติดตาม "ระยะทางจริง" (เพื่อความสะท้อนต้นทุนในการเชื่อมต่อระยะสั้น) กับการติดตาม "จำนวนสถานี" (เดินทางซ้าย-ขวาจำนวนสถานีเท่ากันจ่ายเท่ากัน เพื่อให้ง่ายต่อการบริหารจัดการและผู้โดยสารไม่สับสน)
- เสนอสูตรทางเลือก 15 บาท + 20 บาท/กม. โดยกำหนดราคาสูงสุด (Cap) ไม่เกิน 40 บาทต่อวัน (คิดเป็น 10% ของค่าแรงขั้นต่ำ 400 บาทตามหลัก World Bank)
- ควรใช้ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป (CPI Headline) ในการปรับอัตราค่าโดยสาร เพื่อให้สะท้อนต้นทุนทางเศรษฐกิจที่แท้จริงได้ดียิ่งขึ้น
- ออกแบบระบบตัวร่วมให้ดึงดูดใจผู้ใช้งานทุกกลุ่มอายุ โดยกำหนดส่วนลดและแยกกลุ่มผู้โดยสาร (เด็กเยาวชน ผู้สูงอายุ) ให้ชัดเจน พร้อมรวมค่าประกันภัยการเดินทางไว้ในค่าโดยสาร
- อาจพิจารณาเริ่มนำร่องระบบตัวร่วมและอัตราค่าโดยสารร่วมกับกลุ่มบัตรสวัสดิการแห่งรัฐก่อนในระยะแรก
- จัดทำแพ็คเกจค่าโดยสารร่วมแบบบูรณาการ (ราง-ล้อ-เรือ) โดยผสมผสานมาตรการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ร่วมกับการจัดระบบขนส่งรอง (Feeder) แบบ First Mile & Last Mile

- เพิ่มเติมรายละเอียดการคิดคำนวณและอธิบายแนวคิด (Concept) ให้ครอบคลุมทุกโหมดการเดินทาง เช่น รถไฟ รถเมล์ เรือ และระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ
- เสนอให้นำรายได้ค่าแรกเข้าทั้งหมด (ไม่ว่าจะ 15 หรือ 17 บาท) ส่งเข้า "กองทุนตัวร่วม" แล้วจึงจัดสรรคืนให้ผู้ประกอบการตามเกณฑ์ที่เหมาะสมในสิ้นเดือน เพื่อแก้ปัญหาการกีดกันทางการค้าระหว่างสาย
- เนื่องจากผู้ประกอบการมีรายจ่ายเงินสดทุกวัน รัฐจึงต้องมีความชัดเจนเรื่องเกณฑ์และระยะเวลาการจ่ายเงินชดเชย เพื่อไม่ให้กระทบต่อสภาพคล่องและต้นทุนการเดินทาง (โดยเฉพาะรถประจำทางที่ปัจจุบันราคาต่ำกว่าต้นทุนอยู่แล้ว)
- ควรนำสมรรถนะการดำเนินงาน (Performance) และต้นทุนพลังงานที่แตกต่างกันในแต่ละระบบมาพิจารณาเพิ่มเติม นอกเหนือจากค่า O&M Cost เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการผูกขาดโดยผู้ประกอบการบริหารจัดการไม่มีประสิทธิภาพ
- เร่งเตรียมความพร้อมระบบตัวร่วมระหว่างรถไฟและรถโดยสาร (ขสมก. และ TSB) ไปพร้อมๆ กับระบบรถไฟฟ้า เพื่อให้ทันกำหนดปี 2571 และลดความซ้ำซ้อนด้านงบประมาณของรัฐ
- ประเมินกรอบเวลาระหว่างโครงการตัวร่วมกับการรวมสิทธิ์บริหารจัดการ (Single Ownership: กทม. และ รฟม.) ว่าโครงการใดจะสำเร็จก่อน และต้องเตรียมแนวทางการเจรจาเพื่อไม่ให้เสียเวลาเพิ่มเติม
- เพิ่มความชัดเจนเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การให้ใบอนุญาตแก่ผู้ประกอบการ และความเหมาะสมของค่าธรรมเนียมผู้ขอรับใบอนุญาต
- ขอให้ที่ปรึกษาอธิบายรายละเอียดเชิงวิชาการให้มากขึ้น รวมถึงจัดทำการศึกษาประเมินความพึงพอใจของผู้บริโภคต่อทางเลือกราคาต่างๆ และวิเคราะห์สิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการจะได้รับเมื่อเข้าร่วมระบบ