

การดำเนินกระบวนการเคลือบ

ประเด็นการใช้ที่ดินในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ผู้เชี่ยวชาญที่เข้าร่วมในกระบวนการมีจำนวน 5 ท่าน (ซึ่งต่อไปนี้จะใช้อักษรย่อแทนคือ ผู้เชี่ยวชาญ ก. ผู้เชี่ยวชาญ ข. ผู้เชี่ยวชาญ ค. ผู้เชี่ยวชาญ ง. และ ผู้เชี่ยวชาญ จ.) จำนวนรอบที่ใช้คือ 2 รอบ คำถามที่ใช้คือ

1. ในความคิดเห็นของท่าน เมื่อรถไฟฟ้าหรือรถพุ่มขนเกิดขึ้นบนเส้นทางใด ๆ ในกรุงเทพมหานคร ท่านคิดว่าที่ดินบริเวณสองข้างเส้นทางรถไฟฟ้าจะถูกใช้ในลักษณะใด เมื่อพิจารณาช่วงเวลาตั้งแต่เริ่มมีโครงการรถไฟฟ้าให้บริการคือประมาณพ.ศ.2541 จนถึงพ.ศ.2544
2. ในความคิดเห็นของท่าน เมื่อรถไฟฟ้าหรือรถพุ่มขนเกิดขึ้นบนเส้นทางใด ๆ ในกรุงเทพมหานคร ท่านคิดว่าที่ดินภายในกรุงเทพมหานครจะถูกใช้ในลักษณะใด เมื่อพิจารณาช่วงเวลาตั้งแต่เริ่มมีโครงการรถไฟฟ้าให้บริการคือประมาณ พ.ศ.2541 จนถึง พ.ศ.2544

จากผลการสัมภาษณ์รอบที่ 1 สามารถสรุปได้เป็นหัวข้อย่อต่อไปนี้

1. บริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการใช้ที่ดิน
2. ลักษณะการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้า
3. ขอบเขตการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้า
4. ปัญหาที่จะเกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า
5. ลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณปลายเส้นทางในบริเวณชานเมืองกรุงเทพมหานคร
6. ลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณอื่น ๆ ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร
7. การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยรวมของกรุงเทพมหานคร

หัวข้อย่อย 1. บริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการจราจรที่ติด

รอบที่ 1

- ผู้เชี่ยวชาญ ก. มีการเปลี่ยนแปลงเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟฟ้า เพราะเป็นตำแหน่งที่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการเดินทาง
- ผู้เชี่ยวชาญ ข. มีการเปลี่ยนแปลงตลอดทั้งบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและระหว่างสถานี บริเวณสถานีรถไฟฟ้าเปลี่ยนแปลงเพราะเป็นตำแหน่งที่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการเดินทางบริเวณระหว่างสถานีเกิดการเปลี่ยนแปลงแต่ไม่เด่นชัด การเปลี่ยนแปลงจะเกิดขึ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม
- ผู้เชี่ยวชาญ ค. มีการเปลี่ยนแปลงเป็น strip ตามเส้นทางรถไฟฟ้า เพราะ 1. ในกรุงเทพมหานครคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ เช่น รถมอเตอร์ไซด์ รถตุ๊กตุ๊ก 2. เป็นทางเลือกให้ผู้ที่อยู่ในบริเวณระหว่างสถานีสามารถ เลือกใช้สถานีรถไฟฟ้าได้ 2 สถานี 3. การควบคุมการจราจรที่ติดของกรุงเทพมหานครยังไม่ชัดเจน
- ผู้เชี่ยวชาญ ง. มีการเปลี่ยนแปลงเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟฟ้า เพราะเป็นตำแหน่งที่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการเดินทาง บริเวณระหว่างสถานีจะเปลี่ยนแปลงก็ต่อเมื่อ 1. ได้รับความกระทบเรื่องมลภาวะทางเสียงและอากาศ 2. ได้รับความตอบแทนจากที่ดินสูงขึ้น
- ผู้เชี่ยวชาญ จ. มีการเปลี่ยนแปลงอย่างเด่นชัดบริเวณสถานีรถไฟฟ้า เพราะเป็นตำแหน่งที่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการเดินทาง แต่บริเวณระหว่างสถานีจะไม่เปลี่ยนแปลงเพราะ 1. รถไฟฟ้าไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมบนเส้นทางโดยตรง 2. บริเวณนี้ไม่สามารถเข้าเป็นที่พักอาศัย เพราะผลुकผลส่วน และได้รับความกระทบเรื่องเสียง และความสั่นสะเทือน

รอบที่ 2

- ผู้เชี่ยวชาญ ก. มีการเปลี่ยนแปลงเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟฟ้า บริเวณระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไม่มีการเปลี่ยนแปลง เพราะไม่สามารถเข้าถึงได้โดยรถไฟฟ้า
- ผู้เชี่ยวชาญ ข. มีการเปลี่ยนแปลงเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟฟ้า บริเวณระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไม่มีการเปลี่ยนแปลง เพราะไม่สามารถเข้าถึงได้โดยรถไฟฟ้า
- ผู้เชี่ยวชาญ ค. มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเส้นทาง และการเปลี่ยนแปลงนี้ไม่สามารถควบคุมได้ เพราะระยะระหว่างสถานีสั้นมาก 700-1200 เมตร
- ผู้เชี่ยวชาญ ง. มีการเปลี่ยนแปลงเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟฟ้า บริเวณระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไม่มีการเปลี่ยนแปลง เพราะไม่สามารถเข้าถึงได้โดยรถไฟฟ้า

ผู้เชี่ยวชาญ จ. มีการเปลี่ยนแปลงเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟ บริเวณระหว่างสถานีรถไฟฟ้ามหานคร  
การเปลี่ยนแปลง เพราะไม่สามารถเข้าถึงได้โดยรถไฟฟ้ามหานคร

สรุป : เมื่อโครงข่ายระบบรถไฟฟ้ามหานครส่งมวลชนเกิดขึ้น จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะ  
การรั่วที่คืนในบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครอย่างเด่นชัดมาก เนื่องจากในบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครนั้นจะเป็น  
ตำแหน่งที่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการเดินทาง ซึ่งจะเป็นจุดที่มีกิจกรรมในการค้าขายและบริการ  
เกิดขึ้น

การเปลี่ยนแปลงลักษณะการรั่วที่คืน ในบริเวณระหว่างสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (ซึ่งมีระยะทาง  
ประมาณ 700-1200 เมตร) ในบริเวณซึ่งอยู่ถัดจากพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้ามหานครลักษณะการรั่วที่คืนที่  
เด่นชัดจะมีการเปลี่ยนแปลงน้อย เนื่องจากที่คืนในบริเวณนี้ไม่สามารถเข้าถึงได้โดยรถไฟฟ้ามหานคร

## หัวข้อย่อย 2. ลักษณะการเปลี่ยนแปลงการรั่วที่คืนบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

### รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เกิดความแออัดและมีการพัฒนาเป็นอาคารเพื่อการทำธุรกิจหรือสิ่งที่ไม่ผลตอบแทน  
ที่สูง

ผู้เชี่ยวชาญ ข. พัฒนาเป็นอาคารพาณิชย์ มีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่มีความหนาแน่นของ  
ประชากรสูงขึ้น เพราะการมีระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ผู้เชี่ยวชาญ ค. การรั่วที่คืนในลักษณะที่ความหนาแน่นของประชากรสูงมาก เพื่อให้เกิดผลตอบแทน  
สูงสุด มีผลทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้นมาก

ผู้เชี่ยวชาญ ง. พัฒนาเป็นอาคารพาณิชย์ และที่จอดรถ

ผู้เชี่ยวชาญ จ. ในระยะแรก เป็นการค้าและบริการที่ไม่เป็นรูปแบบไม่มั่นคง ในระยะต่อมาเป็น  
การค้าและบริการที่หนาแน่นมากขึ้น ทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น และต้องเปลี่ยนรูปแบบ  
ไปเป็นการค้าและบริการที่มั่นคงขึ้น คือเป็นอาคารพาณิชย์

### รอบที่ 2

ผู้เชี่ยวชาญ ก. จะเปลี่ยนแปลงในลักษณะการรั่วที่คืนที่หนาแน่นขึ้น เพื่อให้เกิดผลตอบแทนสูงขึ้น  
ลักษณะความเปลี่ยนแปลงในระยะแรกคือทำธุรกิจค้าขายสินค้าและบริการที่ไม่เป็น  
รูปแบบไม่มั่นคง ในระยะต่อมาราคาที่ดินสูงขึ้นทำให้ต้องเปลี่ยนเป็นอาคารพาณิชย์  
ที่มั่นคงถาวรขึ้น พื้นที่ที่อยู่ไกลออกไป(รอบนอก)จากอาคารพาณิชย์ จะเป็นอาคาร  
สำนักงาน ห้างสรรพสินค้า หากเป็นสถานีชานเมืองแล้วในบริเวณที่อยู่ไกลออกไป  
(รอบนอก)อาจพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย แต่ในบริเวณที่มีอาคารมั่นคงถาวรอยู่แล้วก็จะ



ยังคงเหมือนเดิมไม่มีการเปลี่ยนแปลง (จำกัดการเปลี่ยนแปลง) และหากมีโครงการ  
ข่าวดนเนมาเชื่อมต่อจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงมากขึ้น

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ ค. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ ง. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ จ. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

สรุป : ลักษณะของการเปลี่ยนแปลงการไร้ที่ดินจะเปลี่ยนแปลงอย่างค่อยเป็นค่อยไป คือในระยะ  
แรก จะเป็นการไร้ที่ดินในลักษณะการค้าและการบริการที่ไม่มั่นคง เช่นแผงลอย รถเข็น หาบเร่  
เมื่อเวลาผ่านไประยะหนึ่งความหนาแน่นของกิจกรรมเหล่านั้นมากขึ้น ซึ่งจะมีผลทำให้ราคาที่ดิน  
ในบริเวณดังกล่าวสูงขึ้นทำให้การค้าขายและการบริการที่ไม่มั่นคงไม่สามารถอยู่รอดได้ จึงจำเป็นต้อง  
ที่ดัดแปลงการไร้ที่ดินเป็นลักษณะที่มั่นคงขึ้นเช่นอาคารพาณิชย์ ห้างสรรพสินค้า เพื่อให้มีผล  
ตอบแทนการลงทุนที่สูงขึ้นและเหมาะสมกับราคาที่ดินที่สูงขึ้นด้วย

ลักษณะการไร้ที่ดินในบริเวณที่อยู่ถัดออกไปจากอาคารพาณิชย์ และห้างสรรพสินค้า  
หากเป็นพื้นที่ที่อยู่ในบริเวณใจกลางเมืองที่เป็นย่านธุรกิจ จะมีลักษณะการไร้ที่ดินเปลี่ยนแปลงเป็น  
อาคารสำนักงาน หากเป็นพื้นที่ที่อยู่ในบริเวณชานเมืองจะมีลักษณะการไร้ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยหนา  
แน่นมาก หนาแน่นปานกลาง และหนาแน่นน้อย ตามระยะทางที่อยู่ห่างออกไปจากบริเวณสถานี  
รถไฟฟ้าตามลำดับ

### หัวข้อย่อย 3. ขอบเขตการเปลี่ยนแปลงการไร้ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

#### รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. ภายในรัศมี 200 เมตร เพราะเป็นระยะทางที่คนทั่วไปสามารถเดินได้อย่างสบาย  
หากเป็นสถานที่สำคัญเช่นเป็นสถานีชุมทาง ขอบเขตการเปลี่ยนแปลงจะกว้างกว่า  
200 เมตร

ผู้เชี่ยวชาญ ข. -

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ขอบเขต 1000 เมตร การเปลี่ยนแปลงที่เด่นชัดมากภายใน 400 เมตร

ผู้เชี่ยวชาญ ง. -

ผู้เชี่ยวชาญ จ. -

#### รอบที่ 2

ผู้เชี่ยวชาญ ก. ภายในรัศมี 200 เมตร หากเป็นสถานที่สำคัญจะขอบเขตการเปลี่ยนแปลงจะมาก

กว่า 200 เมตร เพราะเป็นระยะทางที่คนทั่วไปสามารถเดินทางได้อย่างสบาย และเมื่อมีการขนส่งภาระด้วยแล้ว หากระยะทางมากกว่า 200 เมตรจะเดินไม่ไหว

ผู้เชี่ยวชาญ ข. ภายในรัศมี 500 เมตร เพราะคนทั่วไปสามารถเดินได้อย่างสะดวกสบาย ส่วนระยะ 200-500 เมตรสามารถเดินทางโดย mode อื่นเช่น รถมอเตอร์ไซด์ได้

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ภายในรัศมี 200 เมตรจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ส่วนการเปลี่ยนแปลงทั้งหมดจะมีรัศมีกว้างไปถึง 1000 เมตร เพราะยังมีการเดินทางโดย mode อื่นเช่นรถมอเตอร์ไซด์ รถตุ๊กตุ๊กได้

ผู้เชี่ยวชาญ ง. การเปลี่ยนแปลงที่จะเป็นไปได้ขึ้นอยู่กับข้อบัญญัติการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานคร

ผู้เชี่ยวชาญ จ. ภายในรัศมี 200 เมตรหรืออาจพิจารณาจากระยะเวลาในการเดินเท่ากับ 5 นาที  
สรุป : ขอบเขตการเปลี่ยนแปลงลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จะมีขอบเขตประมาณ 200-500 เมตร เนื่องจากเป็นระยะทางที่คนทั่วไปสามารถเดินทางได้อย่างสบายและใช้เวลาไม่มากนัก หากสถานีรถไฟฟ้างดงกล่าวเป็นสถานีที่อยู่ในบริเวณย่านธุรกิจ ขอบเขตการเปลี่ยนแปลงก็จะมาก แต่หากเป็นสถานีที่ไม่อยู่ในบริเวณย่านธุรกิจขอบเขตการเปลี่ยนแปลงก็จะน้อย ขอบเขตการเปลี่ยนแปลงนี้ยังขึ้นอยู่กับกรณีโครงการขั้วถนนมาเชื่อมต่อกับโครงข่ายด้วย คือหากมีโครงข่ายถนนมาเชื่อมต่อแล้วขอบเขตการเปลี่ยนแปลงก็จะกว้าง

#### หัวข้อย่อยที่ 4. ปัญหาที่จะเกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

##### รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. 1. ปัญหาการเดินทางเข้า-ออกบริเวณสถานีจะติดขัดมาก 2. ปัญหาความไม่พอเพียงของสาธารณูปโภค แต่มั่นใจว่าหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแล เรื่องการจัดหาสาธารณูปโภคดังกล่าวสามารถจัดหาให้พอเพียงกับความต้องการที่มีมากขึ้นได้

ผู้เชี่ยวชาญ ข. 1. ปัญหาการเดินทางเข้า-ออกบริเวณสถานีจะติดขัดมาก 2. ปัญหาความไม่พอเพียงของสาธารณูปโภค 3. ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุข หากยังคงใช้พระราชบัญญัติควบคุมอาคารฉบับเดิม

ผู้เชี่ยวชาญ ค. 1. ปัญหาการเดินทางเข้า-ออกบริเวณสถานีจะติดขัดมาก 2. ปัญหาความไม่พอเพียงของสาธารณูปโภค แต่มั่นใจว่าหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแล เรื่องการจัดหาสาธารณูปโภคดังกล่าวสามารถจัดหาให้พอเพียงกับความต้องการที่มีมากขึ้นได้

ผู้เชี่ยวชาญ ง. 1. ปัญหาการเดินทางเข้า-ออกบริเวณสถานีจะติดขัดมาก 2. ปัญหาความไม่พอ



เพียงของสาธารณูปโภค แต่มั่นใจว่าหน่วยงานที่ทาหน้าทีดูแล เรื่องการจัดหา สาธารณูปโภคดังกล่าวสามารถจัดหาให้พอเพียงกับความต้องการที่มีมากขึ้นได้

ผู้เชี่ยวชาญ จ. 1. ปัญหาการเดินทางเข้า-ออกบริเวณสถานีจะติดขัดมาก 2. ปัญหาความไม่พอเพียงของสาธารณูปโภค แต่มั่นใจว่าหน่วยงานที่ทาหน้าทีดูแล เรื่องการจัดหา สาธารณูปโภคดังกล่าวสามารถจัดหาให้พอเพียงกับความต้องการที่มีมากขึ้นได้

สรุป : เมื่อบริเวณสถานีรถไฟพำมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการไร่ที่ดินอย่างเด่นชัด จะทาให้ เกิดปัญหาจากการไร่ที่ดินในลักษณะดังกล่าวดังนี้

1. การจราจรในการเดินทางเข้า-ออกบริเวณสถานีจะมีความติดขัดมาก ซึ่งหากไม่ มีการวางแผนและจัดการจราจรที่ดีแล้ว บริเวณนี้จะเป็นจุดที่เพิ่มปัญหาให้กับการจราจรบนถนนที่ สถานีรถไฟพำตั้งอยู่ ซึ่งมักจะเป็นบริเวณที่มีปัญหาการจราจรคับคั่งมากอยู่แล้ว

2. ความต้องการสาธารณูปโภค (ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ในบริเวณสถานีรถไฟพำมีปริมาณมากขึ้น ซึ่งคาดว่าหน่วยงานที่ทาหน้าทีในการจัดเตรียมสาธารณูปโภคดังกล่าว สามารถจัดเตรียมสาธารณูปโภคให้พอเพียงกับความต้องการที่มีมากขึ้นได้

หัวข้อย่อยที่ 5. ลักษณะการไร่ที่ดินบริเวณปลายเส้นทางในบริเวณชานเมือง

รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เป็นอาคารพาณิชย์ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก-ปานกลาง-น้อย ตามลำดับ

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เป็นศูนย์เมืองใหม่

ผู้เชี่ยวชาญ ค. เป็นอาคารพาณิชย์ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก-ปานกลาง-น้อย ตามลำดับ

ผู้เชี่ยวชาญ ง. -

ผู้เชี่ยวชาญ จ. เป็นที่อยู่อาศัย

รอบที่ 2

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เป็นศูนย์เมืองใหม่ มีลักษณะการเปลี่ยนแปลงดังนี้ในระยะต้นเป็นที่อยู่อาศัย ต่อจากนั้นราคาที่ดินจะสูงขึ้น ในระยะต่อมา พัฒนาเป็นอาคารพาณิชย์ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก-ปานกลาง-น้อย ตามลำดับ

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เหมือนผู้ผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ ค. เหมือนผู้ผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ ง. เหมือนผู้ผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ จ. เหมือนผู้ผู้เชี่ยวชาญ ก.

สรุป : ลักษณะการไร้ที่ดินบริเวณปลายเส้นทางที่อยู่บริเวณชานเมือง จะมีการพัฒนาเป็นศูนย์เมืองใหม่ ซึ่งมีลักษณะดังนี้คือ ในระยะแรกเป็นที่อยู่อาศัยทั้งหมด ในระยะต่อมาซึ่งราคาที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น บริเวณที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟจะมีการไร้ที่ดินในลักษณะอาคารพาณิชย์เพื่อการค้าขายและบริการ ส่วนบริเวณรัศมีที่ห่างออกไปจะมีการไร้ที่ดินในลักษณะที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก หนาแน่นปานกลาง และหนาแน่นน้อยตามลำดับ

หัวข้อย่อที่ 6. ลักษณะการไร้ที่ดินบริเวณอื่น ๆ ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร

รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เป็นที่อยู่อาศัยเพราะ 1. อากาศดีไม่มีมลภาวะ 2. ราคาที่ดินและภาษีที่ดินต่ำ 3. การคมนาคมเข้าสู่ใจกลางเมืองดีขึ้น

ผู้เชี่ยวชาญ ข. -

ผู้เชี่ยวชาญ ค. แนวทางการพัฒนาจะเด่นชัดขึ้น เช่นพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม ราคาปานกลาง ราคาถูก หรือ ทาวน์เฮาส์

ผู้เชี่ยวชาญ ง. ขึ้นอยู่กับการบังคับใช้กฎหมาย พัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย และสำนักงานในพื้นที่ที่เหมาะสม เพราะ 1. ราคาที่ดินถูก 2. พนักงานและแรงงานมีที่อยู่อาศัยนอกเมือง

ผู้เชี่ยวชาญ จ. ภายในวงแหวนรอบกลางพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยและสำนักงาน ภายในวงแหวนรอบนอกพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย

รอบที่ 2

ผู้เชี่ยวชาญ ก. พัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยเพราะ 1. อากาศดีไม่มีมลภาวะ 2. ราคาที่ดินและภาษีที่ดินต่ำ 3. การคมนาคมเข้าสู่ใจกลางเมืองดีขึ้น ในบริเวณที่มีรถรางชานถนนที่ทำให้การคมนาคมสะดวกจะมีการสร้างเป็นสำนักงาน

ผู้เชี่ยวชาญ ข. พัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยและสำนักงานขนาดเล็กที่มีความเป็นส่วนตัวและไม่จำเป็นต้องมีการติดต่อกับหน่วยงานอื่น ๆ มากนัก

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ทิศทางการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยชัดเจนขึ้น ไม่มีการพัฒนาเป็นสำนักงาน เพราะ 1. สำนักงานจะต้องมีการติดต่อกับสัมพันธ์กับหน่วยงานอื่นมาก 2. ราคาที่ดินของสำนักงานสามารถนำมาลดหย่อนภาษีได้

ผู้เชี่ยวชาญ ง. พัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย และสำนักงานในบริเวณที่มีการคมนาคมสะดวก

ผู้เชี่ยวชาญ จ. พัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย



สรุป : ลักษณะการจราจรที่คิณานบริเวณอื่น ๆ ที่อยู่ไกลออกไปจากเส้นทางรถไฟฟ้านั้น หากอยู่ในพื้นที่ชานเมืองซึ่งมีราคาที่ดินไม่สูงมากนัก จะมีการพัฒนาเป็นที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย เนื่องจาก

1. มลภาวะน้อยกว่าในเมือง
2. ราคาที่ดินและภาระที่ต้อรับคิณชอบในการเป็นเจ้าของที่ดินมีน้อยกว่าพื้นที่ในเมือง
3. ระบบขนส่งมวลชนเพื่อการเดินทางเข้า-ออกระหว่างเมืองมีประสิทธิภาพสูงขึ้นทำให้สามารถเดินทางเข้า-ออกระหว่างเมืองได้สะดวก

### หัวข้อย่อยที่ 7. การเปลี่ยนแปลงการจราจรที่คิณโดยรวมของกรุงเทพมหานคร

#### รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. การเปลี่ยนแปลงโดยรวมจะไม่มาก เพราะเส้นทางรถไฟฟ้ามุ่งผ่านจุดที่มีความหนาแน่นมากอยู่แล้ว บางจุดที่เป็นอาคารมั่นคงจะถูกจำกัดมาให้มีการเปลี่ยนแปลง

ผู้เชี่ยวชาญ ข. การเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นเล็กน้อย หากเส้นทางเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายถนนสายหลัก-สายรอง ก็จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงมากขึ้น

ผู้เชี่ยวชาญ ค. การเปลี่ยนแปลงขึ้นอยู่กับโครงข่ายถนนที่มาเชื่อมต่อ

ผู้เชี่ยวชาญ ง. มีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก

ผู้เชี่ยวชาญ จ. มีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก

สรุป : การเปลี่ยนแปลงลักษณะการจราจรที่คิณของกรุงเทพมหานคร ในบริเวณใจกลางเมืองจะมีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนักเนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ สถานที่ราชการและอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ซึ่งถูกจำกัดมาให้มีการเปลี่ยนแปลง เช่นอนุสาวรีย์ โรงพยาบาล มหาวิทยาลัย และโรงแรม เป็นต้น

การเปลี่ยนแปลงลักษณะการจราจรที่คิณกรุงเทพมหานครไม่ได้เกิดขึ้นจากการเกิดขึ้นของโครงข่ายฯเพียงสิ่งเดียวเท่านั้น แต่ยังเกิดขึ้นจากโครงข่ายถนนที่จะเกิดขึ้นใหม่

#### ประเด็นปริมาณความต้องการในการเดินทาง

ผู้เชี่ยวชาญที่เข้าร่วมงานกระบวนการมีจำนวน 5 ท่าน จำนวนรอบที่ใช้คือ 2 รอบ คำถามที่ใช้คือ เมื่อลักษณะการจราจรที่คิณในพื้นที่กรุงเทพมหานครเป็นดังความคิดเห็นของท่าน(ผลจากประเด็นการจราจรที่คิณในพื้นที่กรุงเทพมหานคร) ท่านคิดว่าปริมาณผู้ให้บริการ รถไฟฟ้ากรุงเทพ รถไฟฟ้ามหานคร และรถไฟฟ้าชุมชน ซึ่งพยากรณ์โดยบริษัทที่ปรึกษาของโครงการทั้งสามมีแนวโน้มที่จะ



แตกต่างกันจากผลการพยากรณ์หรือไม่ อย่างไร เมื่อพิจารณาช่วงเวลาตั้งแต่เริ่มมีโครงข่ายรถไฟฟ้าให้บริการคือประมาณ พ.ศ.2541 จนถึง พ.ศ.2544

จากผลการสัมภาษณ์รอบที่ 1 สามารถสรุปได้เป็นหัวข้อย่อยดังต่อไปนี้

1. แนวโน้มของปริมาณผู้ใช้โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
2. ราคาค่าโดยสาร

หัวข้อย่อยที่ 1. แนวโน้มของปริมาณผู้ใช้โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. ไม่สามารถพยากรณ์ได้แน่ชัด ปริมาณผู้ใช้โครงข่ายฯมีความไม่แน่นอน เพราะ

1. ความไม่ชัดเจนของระบบสนับสนุน
2. ผู้ลงทุนมิได้คาดหวังรายได้จากค่าโดยสารเพียงอย่างเดียว

ผู้เชี่ยวชาญ ข. ไม่สามารถพยากรณ์ได้แน่ชัด ปริมาณผู้ใช้โครงข่ายฯจะน้อย หากไม่มีระบบสนับสนุน

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ไม่สามารถพยากรณ์ได้แน่ชัด ปริมาณผู้ใช้โครงข่ายฯมีความไม่แน่นอนมากเพราะ

1. เกิดแหล่งงานบริเวณสองข้างเส้นทางมาก
2. การพัฒนาที่ดินบริเวณสองข้างทางไม่สามารถควบคุมได้ ปริมาณผู้ใช้โครงข่ายฯอาจจะ เป็นไปในแนวทางที่มีปริมาณมากกว่าปริมาณพยากรณ์

ผู้เชี่ยวชาญ ง. ไม่สามารถพยากรณ์ได้แน่ชัด ปริมาณผู้ใช้โครงข่ายฯ น่าจะน้อยกว่าปริมาณพยากรณ์เพราะ

1. คนเดินทางระยะสั้นไม่นิยมใช้รถไฟฟ้า
2. ผู้โดยสารอาจจะไม่นิยมใช้เพราะไม่สามารถเดินทางไปยังจุดมุ่งหมายได้
3. สำนักงานโรงงาน อยู่นอกเมืองไม่จำเป็นต้องใช้รถไฟฟ้า

ผู้เชี่ยวชาญ จ. ไม่สามารถพยากรณ์ได้แน่ชัด ปริมาณผู้ใช้โครงข่ายฯ น่าจะมากกว่าปริมาณพยากรณ์เพราะ

1. ปัจจุบันความต้องการในการเดินทางมีมาก
2. คุณสมบัติของรถไฟฟ้าที่สามารถให้บริการการเดินทางได้ดี

รอบที่ 2

ผู้เชี่ยวชาญ ก. ปริมาณผู้ใช้โครงข่ายฯน่าจะมากกว่าปริมาณพยากรณ์ เพราะ

1. ในอนาคตการเป็นเจ้าของรถยนต์ทำได้อายาก มีภาระในการเป็นเจ้าของมากขึ้น
2. จำนวนประชากรมีมากขึ้น

ผู้เชี่ยวชาญ ข. ปริมาณผู้ใช้โครงข่ายฯน่าจะมากกว่าปริมาณพยากรณ์

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ในขณะที่เริ่มต้นจะมีผู้โดยสารจำนวนมากน้อยแต่เมื่อผ่านไปบางระยะหนึ่งแล้วประชาชนจะปรับตัวเข้ามาใช้เส้นทางมากขึ้นเพราะ 1. คุณสมบัติของรถไฟฟ้า 2. เกิดแหล่งงานบริเวณสองข้างเส้นทางมากขึ้น 3. รางข้ายรถไฟฟ้ามีมากขึ้น 4. การใช้ที่ดินไม่สามารถควบคุมได้

ผู้เชี่ยวชาญ ง. ปริมาณผู้ใช้โครงข่ายน่าจะน้อยกว่าปริมาณพยากรณ์ เพราะ 1. คนเดินทางระยะสั้นจะไม่นิยมมาใช้ 2. ผู้โดยสารขาจรจะไม่ใช้ เพราะไม่สามารถเดินทางไปยังจุดมุ่งหมายปลายทางได้

ผู้เชี่ยวชาญ จ. ปริมาณผู้ใช้โครงข่ายน่าจะมากกว่าปริมาณพยากรณ์เพราะการเดินทางเข้า-ออกเมืองจะมีมากขึ้นในอนาคต

สรุป : ปริมาณผู้ใช้โครงข่ายจะมีปริมาณมากกว่า จำนวนผู้โดยสารที่จะเข้ามาใช้โครงการซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้ทำการพยากรณ์ให้กับโครงการ โดยที่ในระยะแรกนั้นปริมาณผู้ใช้โครงข่ายจะมีปริมาณไม่มาก เนื่องจากโครงข่ายไม่ผ่านไปยังจุดมุ่งหมายในการเดินทางของผู้โดยสาร ผู้โดยสารที่มีจุดมุ่งหมายปลายทางซึ่งไม่ใช่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า จำเป็นจะต้องเดินทางต่อด้วยยานพาหนะอื่น ๆ แต่ในระยะต่อมาเมื่อโครงข่ายเปิดดำเนินการไปได้ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง จะมีผู้โดยสารมากขึ้น เนื่องจาก

1. ประชาชนจะปรับเส้นทางในการเดินทาง เพื่อเข้ามาใช้โครงการและเดินทางไปยังจุดมุ่งหมายด้วยยานพาหนะชนิดอื่น ๆ มากขึ้น เพราะคุณสมบัติของระบบรถไฟฟ้าซึ่งสามารถเดินทางไปยังจุดมุ่งหมายได้อย่างรวดเร็ว และตรงตามกำหนดเวลา

2. เกิดแหล่งงานในบริเวณสองข้างเส้นทาง

3. พื้นที่บริเวณสองข้างเส้นทางมีการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ ทำให้มีการดึงดูดการเดินทางเข้ามายังบริเวณดังกล่าวมากขึ้น

หัวข้อย่อยที่ 2. ราคาค่าโดยสาร

รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. ราคาค่าโดยสารมีผลต่อปริมาณผู้ใช้โครงข่าย

ผู้เชี่ยวชาญ ข. ราคาค่าโดยสารมีผลต่อปริมาณผู้ใช้โครงข่าย ราคาค่าโดยสาร 15 บาทแพง

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ราคาค่าโดยสารมีผลต่อปริมาณผู้ใช้โครงข่าย ราคาค่าโดยสาร 15 บาทไม่แพง

ผู้เชี่ยวชาญ ง. ราคาค่าโดยสารมีผลต่อปริมาณผู้ใช้โครงข่าย ราคาค่าโดยสาร 15 บาทแพง

ผู้เชี่ยวชาญ จ. ราคาค่าโดยสารมีผลต่อปริมาณผู้ใช้โครงข่าย ราคาค่าโดยสาร 15 บาทแพง



สรุป : ปริมาณผู้ใช้โครงข่ายฯ ยังขึ้นอยู่กับราคาค่าโดยสาร ระดับการบริการ(ความเร็วในการเดินทาง ความจุของการให้บริการ ระบบความปลอดภัย และโครงข่ายเส้นทาง) และระบบสนับสนุน (พื้นที่จอดรถ และ ระบบอื่น) หากราคาค่าโดยสารมีราคาถูกและเหมาะสม ระดับการบริการดี และระบบสนับสนุนมีความสะดวกในการเข้าใช้โครงข่ายฯ ก็จะทำให้ผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการมีจำนวนมาก

#### ประเด็นระดับการบริการ

ผู้เชี่ยวชาญที่เข้าร่วมในกระบวนการมีจำนวน 4 ท่าน (ซึ่งต่อไปนี้จะใช้อักษรย่อแทนคือ ผู้เชี่ยวชาญ ก. ผู้เชี่ยวชาญ ข. ผู้เชี่ยวชาญ ค. และ ผู้เชี่ยวชาญ ง.) จำนวนรอบที่ใช้คือ 3 รอบ คำถามที่ใช้คือ ในความคิดเห็นของท่าน ท่านคิดว่าภายในช่วงเวลาตั้งแต่เริ่มมีโครงข่ายรถไฟฟ้าให้บริการคือประมาณพ.ศ.2541 จนถึงพ.ศ.2544 ระดับการบริการ ซึ่งหมายถึงความเร็วในการเดินทาง ความจุของการให้บริการ ระบบความปลอดภัย และความยาวโครงข่าย จะเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ หากมีการเปลี่ยนแปลงจะเปลี่ยนแปลงอย่างไร

จากผลการสัมภาษณ์รอบที่ 1 สามารถสรุปได้เป็นหัวข้อย่อยดังต่อไปนี้

1. การเปลี่ยนแปลงความเร็วในการเดินทาง ความจุของการให้บริการ และระบบความปลอดภัย
2. แผนการขยายเส้นทางและ เส้นทางที่จะขยาย
3. การก่อสร้างโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
4. สภาพการจราจรในระหว่างก่อสร้าง

หัวข้อย่อยที่ 1. การเปลี่ยนแปลงความเร็วในการเดินทาง ความจุในการให้บริการ และระบบความปลอดภัย

รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. ไม่มีการเปลี่ยนแปลง เพราะการเปลี่ยนแปลงจะต้องมีการลงทุนเพิ่มเป็นจำนวนมาก

ผู้เชี่ยวชาญ ข. ไม่มีการเปลี่ยนแปลงเพราะอายุการใช้งานของระบบมีระยะเวลานานมาก(50ปี)

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ไม่มีการเปลี่ยนแปลงเพราะอายุการใช้งานของระบบมีระยะเวลานานมาก(50ปี) และระบบมิได้ออกแบบมาเพื่อการเปลี่ยนแปลงในเวลาอันรวดเร็ว

ผู้เชี่ยวชาญ ง. ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

สรุป : ในช่วงตั้งแต่โครงข่ายฯ เริ่มเปิดให้บริการ จนกระทั่งถึงปลายปี พ.ศ. 2544 ระบบของรถไฟฟ้าที่ใช้ (Rolling Stock) ซึ่งมีความเร็วในการเดินทางประมาณ 35 กม./ชม. และความเร็วสูงสุดของรถไฟเท่ากับ 80 กม./ชม. ความจุสูงสุดในการให้บริการเท่ากับ 50,000 คน/ชม./ทิศทาง \*ระบบความปลอดภัยซึ่งประกอบด้วยระบบ

- Automatic Train Operation
- Automatic Train Protection
- Automatic Train Regulation
- Automatic Train Supervisor
- Positive Train Identification

จะยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนา เนื่องจาก

1. อายุการใช้งานของระบบที่นำมาใช้ยาวนานมาก ในช่วงเวลาตั้งแต่โครงข่ายฯ เริ่มเปิดให้บริการ จนกระทั่งถึงปลายปี พ.ศ. 2544 ระบบที่นำมาใช้ยังสามารถใช้งานได้ดี ไม่จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนา
2. การเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนาระบบ จำเป็นจะต้องใช้เงินลงทุนมาก

หัวข้อย่อที่ 2. แผนการขยายเส้นทางและเส้นทางที่จะขยาย

รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. มีแผนการขยายเส้นทางแน่นอนเพราะสจร.กำลังจัดทำอยู่ เส้นทางที่จะขยายออกไปคือ เส้นทางที่จะขยายไปยังฝั่งธนบุรี และสมุทรปราการ หากโครงข่ายฯหลักก่อสร้างเสร็จ การก่อสร้างเส้นทางขยายทำได้ง่าย เพราะผู้ที่เกี่ยวข้องรู้ขั้นตอนในการพัฒนาโครงการและเข้าใจปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

ผู้เชี่ยวชาญ ข. มีแผนการขยายเส้นทางแน่นอนเพราะสจร.กำลังจัดทำอยู่ การก่อสร้างเส้นทางขยายทำได้ง่าย เพราะ

1. ปัญหาการขาดระบบขนส่งมวลชนถึงขั้นวิกฤตแล้ว
2. เส้นทางขยายมีความชัดเจนคือเส้นทางที่จะขยายไปยังฝั่งธนบุรี และสมุทรปราการ เพราะ
  - 2.1 ความต้องการในการเดินทางบนเส้นทางทั้งสองมีมาก
  - 2.2 ความเร็วในการเดินทางบนเส้นทางทั้งสองในปัจจุบันนี้ต่ำมาก ต่ำกว่า 10 กม./ชม.

ผู้เชี่ยวชาญ ค. มีแผนการขยายเส้นทางแน่นอนเพราะสจร.กำลังจัดทำอยู่ เส้นทางที่จะขยายออกไป



ไปคือ เส้นทางที่จะขยายไปยังฝั่งธนบุรี และสมุทรปราการ หากโครงข่ายหลัก  
ก่อสร้างเสร็จ การก่อสร้างเส้นทางขยายทำได้ง่ายเพราะเมื่อประชาชนเห็นประ  
โยชน์ของรถไฟฟ้า ประชาชนจะเรียกร้องให้เกิดขึ้น รัฐบาลก็ต้องทำตามความ  
ต้องการของประชาชน

ผู้เชี่ยวชาญ ง. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

สรุป : แผนการขยายเส้นทาง (แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร) จะมีการจัด  
ทำให้เสร็จสิ้นภายใน 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2537 โดยสำนักงานจัดระบบการจราจรทางบก ซึ่ง  
เส้นทางที่จะทำการขยายออกไปก็จะเป็นไปตามแผนแม่บทที่ได้เสนอไว้ หากโครงข่ายนี้ได้ทำ  
การก่อสร้างแล้วเสร็จ การก่อสร้างโครงการขยายจะเกิดขึ้นต่อเนื่องกับโครงข่ายในระยะเวลา  
ไม่นานนัก เนื่องจาก

1. เส้นทางที่จะทำการขยายซึ่งเชื่อมต่อกับเส้นทางโครงข่ายจะมีความชัดเจนมาก
2. ผู้ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการทำสัญญา การออกแบบ การก่อสร้าง และการดำ  
เนินการ เข้าใจงานขั้นตอนในการทำงานเป็นอย่างดี
3. หลังจากโครงข่ายเปิดให้บริการแก่ประชาชนแล้ว ประชาชนผู้ใช้บริการจะเห็น  
ข้อดีของระบบรถไฟฟ้า จึงมีการเรียกร้องให้ทำการขยายเส้นทางโครงข่าย

เส้นทางที่จะขยายออกไปในลำดับแรกคือ เส้นทางที่จะขยายออกไปทางฝั่งธนบุรี และ  
เส้นทางที่จะขยายออกไปยังสมุทรปราการ เนื่องจาก

1. ความต้องการในการเดินทางบนเส้นทางทั้ง 2 มีมาก
2. ความเร็วของการเดินทางบนเส้นทางทั้ง 2 ในปัจจุบันนี้มีความเร็วต่ำมากซึ่งต่ำ  
กว่า 10 กม./ชม.

หัวข้อย่อยที่ 3. การก่อสร้างโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. ก่อสร้างไม่เสร็จตามกำหนดเพราะการก่อสร้างต้องใช้เวลาประมาณ 7 ปีในกรณี  
ไม่มีปัญหาทางการเมือง

ผู้เชี่ยวชาญ ข. -

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ก่อสร้างไม่เสร็จตามกำหนด

ผู้เชี่ยวชาญ ง. ก่อสร้างได้ 70-80 % เพราะขณะนี้(เมษายน 2537) บางโครงการดำเนินการ  
ไปได้น้อยมาก บางโครงการยังไม่ได้เซ็นสัญญา

## รอบที่ 2

ผู้เชี่ยวชาญ ก. ก่อสร้างไม่เสร็จตามกำหนดเพราะโรงซ่อมบำรุงต้องเสร็จก่อน และระบบควบคุมระบบอัตโนมัติสัญญาะบบจ่ายพลังงานจะต้องเสร็จสมบูรณ์ถึงจะใช้งานได้ ก่อสร้างได้ประมาณ 50 % เพราะ 1. ปัญหาความไม่แน่ชัดของสัญญาสัมปทาน 2. ปัญหาในการก่อสร้าง

ผู้เชี่ยวชาญ ข. ก่อสร้างไม่เสร็จตามกำหนด ก่อสร้างได้ประมาณ 50 %

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ก่อสร้างไม่เสร็จตามกำหนด ก่อสร้างได้ประมาณ 50 %

ผู้เชี่ยวชาญ ง. ก่อสร้างได้ 70-80 % เพราะขณะนี้ (เมษายน 2537) บางโครงการดำเนินการไปได้เล็กน้อย บางโครงการยังไม่ได้เงินสัญญา

## รอบที่ 3

ผู้เชี่ยวชาญ ก. ก่อสร้างเกือบจะแล้วเสร็จภายใน พ.ศ. 2544

ผู้เชี่ยวชาญ ข. ก่อสร้างแล้วเสร็จภายใน พ.ศ. 2544

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ก่อสร้างแล้วเสร็จภายใน พ.ศ. 2544

ผู้เชี่ยวชาญ ง. ก่อสร้างแล้วเสร็จภายใน พ.ศ. 2544

สรุป : การก่อสร้างโครงข่ายจะไม่เสร็จทันตามกำหนดที่ได้วางไว้ (ภายใน พ.ศ. 2541) ภายใน พ.ศ. 2541 โครงข่ายจะก่อสร้างได้เพียง 50 % ของเส้นทางทั้งหมด และภายใน พ.ศ. 2544 โครงข่ายจะก่อสร้างจนเกือบแล้วเสร็จทั้งหมด การล่าช้าในการก่อสร้างเกิดขึ้นเนื่องจาก 1. ปัญหาความไม่แน่ชัดในสัญญาสัมปทานของรัฐบาล และการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขสัญญาสัมปทานบางส่วน มีผลทำให้เกิดความล่าช้าในการก่อสร้าง

2. ปัญหาที่พบในขณะก่อสร้าง (ปัญหาในการก่อสร้าง) ซึ่งไม่ทราบล่วงหน้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเป็นการสร้างเส้นทางใต้ดิน

ภายใน พ.ศ. 2544 จะมีการทำสัญญาสัมปทานในส่วนขยาย

## หัวข้อย่อยที่ 4. สภาพการจราจรในระหว่างก่อสร้าง

### รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. ในระหว่างการก่อสร้างการจราจรจะติดขัดมาก รถเมล์จะมีบทบาทสำคัญในการเดินทางของคนกรุงเทพ เมื่อโครงข่ายก่อสร้างเสร็จการจราจรก็ยังคงจะติดขัดเพราะ 1. มีการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ตลอดเวลา 2. ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลบางส่วนเท่านั้นที่จะเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้า



ผู้เชี่ยวชาญ ข. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ ค. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ ง. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

สรุป : ในระหว่างการก่อสร้าง การจราจรบนท้องถนนจะติดขัดมาก ซึ่งในขณะที่รถเมล์จะมีบทบาทสำคัญในการเป็นยานพาหนะเพื่อการคมนาคมขนส่ง และหลังจากที่โครงการฯเปิดให้บริการแล้ว การจราจรบนท้องถนนก็ยังคงมีความหนาแน่น และติดขัดเช่นเดิม เนื่องจาก

1. มีการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ในอัตราที่สูงมากตลอดเวลา
2. ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล บางส่วนเท่านั้นที่จะเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้า

#### ประเด็นระบบสนับสนุน

ผู้เชี่ยวชาญที่เข้าร่วมในกระบวนการมีจำนวน 4 ท่าน จำนวนรอบที่ใช้คือ 3 รอบ คำถามที่ใช้คือ

1. ในความคิดเห็นของท่าน ท่านคิดว่าภายในช่วงเวลาตั้งแต่เริ่มมีโครงการรถไฟฟ้าให้บริการคือประมาณพ.ศ.2541 จนถึงพ.ศ.2544 พื้นที่จอดรถ(Park & Ride) จะเกิดขึ้นหรือไม่ หากเกิดขึ้นจะเกิดขึ้นในพื้นที่ใด และมีลักษณะเช่นไร

2. ในความคิดเห็นของท่าน ท่านคิดว่าภายในช่วงเวลาตั้งแต่เริ่มมีโครงการรถไฟฟ้าให้บริการคือประมาณพ.ศ.2541 จนถึงพ.ศ.2544 ระบบป้อน(Feeder)จะเกิดขึ้นหรือไม่ หากเกิดขึ้นจะเกิดขึ้นในลักษณะเช่นไร

จากผลการสัมภาษณ์รอบที่ 1 สามารถสรุปได้เป็นหัวข้อย่อยดังต่อไปนี้

1. พื้นที่จอดรถในชานเมือง
2. พื้นที่จอดรถภายในเมือง
3. ระบบป้อนที่จะเกิดขึ้น
4. การแข่งขันโดยรถเมล์บางเส้นทาง

หัวข้อย่อยที่ 1. พื้นที่จอดรถในชานเมือง

รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เกิดพื้นที่จอดรถในชานเมืองบริเวณปลายเส้นทางรถไฟฟ้า

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เกิดพื้นที่จอดรถในชานเมืองบริเวณปลายเส้นทางรถไฟฟ้า

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เกิดพื้นที่จอตกรณานในเมือง เพราะได้รับการผลักดันให้เกิดขึ้นจากหน่วยงานของรัฐบาล เกิดขึ้นในโครงการรถไฟฟ้าชุมชน โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร เพราะเป็นเส้นทางภายในเมือง

ผู้เชี่ยวชาญ ง. เกิดพื้นที่จอตกรณานในเมืองบริเวณปลายเส้นทางรถไฟฟ้า

สรุป : พื้นที่จอตกรณานจะเป็นจะต้องเกิดขึ้น เพราะเป็นระบบสนับสนุนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าได้รับความสะดวกมากขึ้น พื้นที่จอตกรณตามสถานีรถไฟฟ้าในบริเวณชานเมือง จะเกิดขึ้นหลังจากเส้นทางรถไฟฟ้าเกิดขึ้นได้ไม่นานนัก ขนาดของพื้นที่จอตกรณจะมีขนาดใหญ่จอตกรณได้จำนวนมาก ผู้ดำเนินการคือหน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่ดังกล่าว พื้นที่จอตกรณในบริเวณชานเมืองจะมีเฉพาะของโครงการรถไฟฟ้าชุมชนเท่านั้น และจะมีอยู่ในบริเวณสถานีรังสิต สถานีดอนเมือง สถานีตลิ่งชัน และสถานีหัวหมาก

## หัวข้อย่อยที่ 2. พื้นที่จอตกรณภายในเมือง

### รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เกิดพื้นที่จอตกรณภายในเมือง เกิดขึ้นตามศูนย์การค้าของเอกชน ค่าจอตกรณมีราคาแพง แต่ก็มีผู้มาใช้บริการ

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เกิดพื้นที่จอตกรณภายในเมือง โดยเอกชนเป็นผู้ดำเนินการ ค่าจอตกรณมีราคาแพง แต่ก็มีผู้มาใช้บริการ

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ไม่เกิดพื้นที่จอตกรณภายในเมือง เพราะ 1. ค่าจอตกรณมีราคาแพง 2. หากจับรถเข้ามาในเมืองแล้วจะจับรถไปยังจุดมุ่งหมายปลายทางเลยไม่ใช้รถไฟฟ้า 3. เป็น

ผู้เชี่ยวชาญ ง. ไม่เกิดพื้นที่จอตกรณภายในเมือง เพราะไม่มีพื้นที่เพื่อทำเป็นที่จอตกรณ

### รอบที่ 2

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เกิดพื้นที่จอตกรณภายในเมืองเพราะสามารถสร้างขึ้นโดยไม่ต้องใช้พื้นที่มากได้เช่นในเมืองรัตเทียว

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เกิดพื้นที่จอตกรณภายในเมือง เพราะ 1. ประชาชนที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครเดินทางออกไปทำงานภายนอกกรุงเทพมหานคร 2. มีพื้นที่ที่สามารถจัดทำเป็นที่จอตกรณได้เช่นบริเวณมราช การเกิดพื้นที่จอตกรณเกิดขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ไม่เกิดพื้นที่จอตกรณภายในเมืองเพราะ 1. ค่าจอตกรณแพงมาก 2. หากจับรถเข้า



มาในเมืองแล้วจะขับรถไปยังจุดมุ่งหมายปลายทางเลยไม่ใช้รถไฟฟ้า 3. เป็นการ  
ใช้ที่ดินไม่คุ้ม 4. การเข้า-ออกพื้นที่จอดรถและเดินไปยังสถานีรถไฟฟ้าจะทำให้  
เสียเวลา และไม่สะดวก

ผู้เชี่ยวชาญ ง. ไม่เกิดพื้นที่จอดรถภายในเมืองเพราะ 1. ไม่มีพื้นที่เพื่อการดังกล่าว 2. พื้นที่จอด  
รถภายในเมืองไม่จำเป็นสำหรับโครงข่ายนี้ โครงข่ายนี้สนองต่อการเดินทาง  
โดยรถเมย์ 3. ค่าจอดรถแพง

รอบที่ 3

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เกิดพื้นที่จอดรถภายในเมือง โดยเป็นพื้นที่ขนาดเล็ก และมีจำนวนไม่มาก

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เกิดพื้นที่จอดรถภายในเมือง โดยเกิดขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ไม่เกิดพื้นที่จอดรถภายในเมืองเพราะ 1. ค่าจอดรถแพงมาก 2. หากขับรถเข้า  
มาในเมืองแล้วจะขับรถไปยังจุดมุ่งหมายปลายทางเลยไม่ใช้รถไฟฟ้า 3. เป็นการ  
ใช้ที่ดินไม่คุ้ม 4. การเข้า-ออกพื้นที่จอดรถและเดินไปยังสถานีรถไฟฟ้าจะทำให้  
เสียเวลา และไม่สะดวก ((เหมือนรอบที่ 2))

ผู้เชี่ยวชาญ ง. ไม่เกิดพื้นที่จอดรถภายในเมืองเพราะ 1. ไม่มีพื้นที่เพื่อการดังกล่าว 2. พื้นที่จอด  
รถภายในเมืองไม่จำเป็นสำหรับโครงข่ายนี้ โครงข่ายนี้สนองต่อการเดินทาง  
โดยรถเมย์ 3. ค่าจอดรถแพง ((เหมือนรอบที่ 2))

สรุป : พื้นที่จอดรถภายในเมืองจะเกิดขึ้นกระจายไปตามสถานีต่าง ๆ คือเกิดจากพื้นที่จอดรถ  
ของอาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า และศูนย์การค้า ที่มีตำแหน่งอยู่ใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้า  
พื้นที่จอดรถภายในเมืองนี้จะมีขนาดเล็ก ผู้ดำเนินการคือเอกชนที่เป็นเจ้าของพื้นที่ ค่าบริการจอด  
รถจะมีราคาสูงมาก การเกิดขึ้นจะเกิดขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไปตามความต้องการที่มีขึ้น และใน  
บริเวณสถานีรถไฟฟ้ายมราชจะเกิดพื้นที่จอดรถขนาดปานกลางเกิดขึ้น

หัวข้อย่อยที่ 3. ระบบบ่อนที่จะเกิดขึ้น

รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. รถเมย์เป็นระบบบ่อนหลัก โดยการปรับเส้นทางรถเมย์ให้มีเส้นทางที่สั้นลง และ  
เหมาะสมกับโครงข่าย

ผู้เชี่ยวชาญ ข. รถเมย์เป็นระบบบ่อนหลักเพราะ 1. เป็นการปรับตัวเพื่อการอยู่รอดของกิจการ  
ขสมก. 2. คจร.กำลังศึกษาระบบบ่อนโดยรถเมย์ และขสมก.มีส่วนร่วมในการ  
ในการศึกษาด้วย

- ผู้เชี่ยวชาญ ก. รถเมล์เป็นระบบบ้อนหลักเพราะ 1. มีการผลักดันโดยหน่วยงานของรัฐ  
2. ชสมก. มีความพร้อมที่จะทำหน้าที่เป็นระบบบ้อน
- ผู้เชี่ยวชาญ ง. รถเมล์เป็นระบบบ้อนหลัก(70-80 %ของระบบบ้อนทั้งหมด)เพราะ 1. เพื่อความ  
อยู่รอดของกิจการชสมก. 2. เป็นไปโดยอัตโนมัติ

### รอบที่ 2

- ผู้เชี่ยวชาญ ก. รถเมล์เป็นระบบบ้อนหลักโดยการปรับเส้นทางรถเมล์ รถเมล์ถูกใช้เป็นระบบบ้อน  
มากกว่า 50 % ระบบบ้อนอื่น ๆ คือรถมอเตอร์ไซด์ รถแท็กซี่และการเดิน รถไฟ  
รางเดี่ยวและรถไฟรางเบาคงไม่เกิดขึ้น
- ผู้เชี่ยวชาญ ข. รถเมล์เป็นระบบบ้อนหลัก ในระยะแรกรถเมล์ถูกใช้เป็นระบบบ้อน 70-80 % แต่  
ในอนาคต 10-20 ปีข้างหน้าเมืองจะพัฒนาเป็นเมืองหลายศูนย์โครงข่ายรถไฟฟ้า  
จะเพิ่มมากขึ้น บทบาทของรถเมล์จะน้อยลง การเดินด้วยเท้าจะเข้ามาแทนที่ รถ  
ไฟรางเดี่ยวและรถไฟรางเบาคงไม่เกิดขึ้น
- ผู้เชี่ยวชาญ ค. รถเมล์เป็นระบบบ้อนหลักเพราะ 1. เป็นการปรับตัวเพื่อการอยู่รอดของกิจการ  
ชสมก. 2. ระบบบ้อนทั่วโลกก็คือรถเมล์ รถไฟรางเดี่ยวและรถไฟรางเบาคงไม่  
เกิดขึ้น
- ผู้เชี่ยวชาญ ง. รถเมล์ถูกใช้เป็นระบบบ้อนหลักประมาณ 70-80 %ของระบบบ้อนทั้งหมด เพราะ  
เพื่อความอยู่รอดของกิจการชสมก. รถไฟรางเดี่ยวและรถไฟรางเบาคงไม่เกิด  
ขึ้นเพราะการลงทุนต้องใช้เงินเป็นจำนวนมาก

### รอบที่ 3

- ผู้เชี่ยวชาญ ก. รถเมล์ถูกใช้เป็นระบบบ้อนหลักประมาณ 70-80 %ของระบบบ้อนทั้งหมด
- ผู้เชี่ยวชาญ ข. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.
- ผู้เชี่ยวชาญ ค. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.
- ผู้เชี่ยวชาญ ง. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

สรุป : ระบบบ้อนสำหรับโครงข่ายจะเกิดขึ้นจากรถเมล์เดิมที่มีอยู่แล้ว โดยเส้นทาง การเดิน  
รถของรถเมล์จะถูกปรับเส้นทางเสียใหม่ เพื่อให้มีเส้นทางที่สั้นลงและเหมาะสมกับโครงข่ายฯ ใน  
ขณะเริ่มต้นซึ่งโครงข่ายฯมีระยะทางรวมไม่มาก รถเมล์จะเป็นระบบบ้อนหลักของโครงข่ายฯคือ  
ใช้เป็นระบบบ้อนประมาณ 70-80 % ของระบบบ้อนทั้งหมด แต่เมื่อโครงข่ายฯมีการขยายเส้นทาง  
ออกไปจนมีระยะทางรวมมากขึ้น (หลัง พ.ศ. 2544) รถเมล์จะถูกใช้เป็นระบบบ้อนน้อยลงเนื่อง  
จากความเป็นโครงข่ายของระบบรถไฟฟ้า ทำให้ผู้ใช้โครงข่ายฯสามารถเดินด้วยเท้าเพื่อเข้าไป



## าให้บริการรถไฟฟ้าได้

ระบบอื่น ๆ คือ รถเท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก มอเตอร์ไซด์รับจ้าง การเดินควยเท้า และการใช้รถส่วนตัว สำหรับรถไฟรางเดี่ยว (Monorial) และรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail) คงไม่เกิดขึ้นภายในช่วงเวลา พ.ศ. 2544

### หัวข้อย่อยที่ 4. การแข่งขันโดยรถเมล์ในบางเส้นทาง

#### รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. การแข่งขันโดยรถเมล์ในบางเส้นทางเกิดขึ้นเพราะ 1. ราคาต่ำโดยสารถูกกว่า  
2. ระยะทางระหว่างป้ายของรถเมล์สั้นกว่าระยะทางระหว่างของสถานีรถไฟฟ้า  
3. เมืองอื่น ๆ ก็เป็นเช่นนี้

ผู้เชี่ยวชาญ ข. ในบางเส้นทางรถเมล์สามารถแข่งขันกับรถไฟฟ้าได้

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ในบางเส้นทางรถเมล์สามารถแข่งขันกับรถไฟฟ้าได้

ผู้เชี่ยวชาญ ง. การแข่งขันโดยรถเมล์ในบางเส้นทางเกิดขึ้นเพราะ 1. ราคาต่ำโดยสารถูกกว่า  
2. ผู้โดยสารระยะทางสั้นจะนิยมใช้รถเมล์มากกว่า

สรุป : หลังจากเกิดโครงการแล้ว ยังคงมีรถเมล์บางเส้นทางที่มีเส้นทางเดินรถในลักษณะเป็นเส้นทางยาวจะสามารถดำเนินการแข่งขันกับรถไฟฟ้า เพื่อให้บริการกับผู้โดยสารได้น้อย

### ประเด็นการประสานการบริการโดยการไว้ตัวร่วม

ผู้เชี่ยวชาญที่เข้าร่วมงานกระบวนการมีจำนวน 4 ท่าน จำนวนรอบที่ใช้คือ 3 รอบ คำถามที่ใช้คือ ในความคิดเห็นของท่าน ท่านคิดว่าภายในช่วงเวลาตั้งแต่เริ่มมีโครงการรถไฟฟ้าให้บริการคือประมาณพ.ศ. 2541 จนถึง พ.ศ. 2544 การประสานการไว้บริการโดยการไว้ตัวร่วม จะเกิดขึ้นหรือไม่ หากเกิดขึ้นจะเกิดขึ้นในลักษณะเช่นไร

จากผลการสัมภาษณ์รอบที่ 1 สามารถสรุปได้เป็นหัวข้อย่อยดังต่อไปนี้

1. การไว้ตัวร่วมระหว่างโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร
2. การไว้ตัวร่วมระหว่างโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร กับโครงการรถไฟชุมชน
3. การไว้ตัวร่วมของโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายหลัง พ.ศ. 2544



4. การใช้ตัวร่วมกับการขนส่งอื่น ๆ
5. การใช้ตัวร่วมกับการขนส่งอื่น ๆ ภายหลัง พ.ศ. 2544

หัวข้อย่อยที่ 1. การใช้ตัวร่วมระหว่างโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร

รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เกิดขึ้นแน่นอนเพราะ 1. ทำให้เส้นทางให้บริการของแต่ละโครงการมีความยาวมากขึ้น 2. เกิดผลตอบแทนมากขึ้น

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เกิดขึ้นแน่นอนเพราะ 1. มีเทคโนโลยี 2. มีเงินลงทุน 3. ปัญหาการจราจรอยู่ในขั้นวิกฤต

ผู้เชี่ยวชาญ ค. เป็นไปได้อย่างมาก

ผู้เชี่ยวชาญ ง. เกิดขึ้นแน่นอน เพราะจะทำให้แต่ละโครงการมีรายได้มากขึ้น และจะเกิดขึ้นเองโดยอัตโนมัติ

สรุป : การประสานการบริการโดยการใช้ตัวร่วมระหว่างโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและโครงการรถไฟฟ้ามหานคร จะเกิดขึ้นภายหลังจากโครงการทั้งสองเริ่มเปิดให้บริการ เนื่องจากประสานการบริการโดยการใช้ตัวร่วม จะทำให้เส้นทางของโครงการทั้งสองมีความยาวมากขึ้น สามารถสนองต่อความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้บริการได้มากขึ้น ทำให้มีจำนวนผู้โดยสารมากขึ้น ซึ่งจะมีผลต่อรายได้ของโครงการที่จะได้รับมากขึ้น

หัวข้อย่อยที่ 2. การใช้ตัวร่วมระหว่างโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร กับโครงการรถไฟชุมชน

รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เกิดขึ้นได้ยาก เพราะความยุ่งยากในการประสานการบริการโดยการใช้ตัวร่วม

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เกิดขึ้นได้ เพราะ 1. มีเทคโนโลยี 2. มีเงินลงทุน 3. ปัญหาการจราจรอยู่ในขั้นวิกฤต

ผู้เชี่ยวชาญ ค. เป็นไปไม่ได้ เพราะระบบการคิดค่าโดยสารเป็นระบบที่ไม่เหมือนกัน

ผู้เชี่ยวชาญ ง. เกิดขึ้นแน่นอน เพราะจะทำให้แต่ละโครงการมีรายได้มากขึ้นและจะเกิดขึ้นเองโดยอัตโนมัติ



## รอบที่ 2

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เกิดขึ้นได้ยาก เพราะ 1. ความยุ่งยากในการประสานการบริการโดยการใช้  
ตัวร่วม 2. ระบบการคิดค่าโดยสารเป็นระบบที่ไม่เหมือนกัน

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ ค. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ ง. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

สรุป : การประสานการบริการโดยการใช้ตัวร่วมระหว่างโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ  
มหานครกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร และรถไฟฟ้าชุมชนจะเกิดขึ้นได้ยาก เนื่องจาก

1. ความยุ่งยากในการประสานการให้บริการและการประสานโครงข่ายฯ
2. ระบบการคิดค่าโดยสารไม่เหมือนกัน

หัวข้อย่อยที่ 3. การใช้ตัวร่วมของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายหลัง พ.ศ.

2544

## รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. -

ผู้เชี่ยวชาญ ข. -

ผู้เชี่ยวชาญ ค. -

ผู้เชี่ยวชาญ ง. -

## รอบที่ 2

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เกิดขึ้นเมื่อโครงการหมดอายุสัมปทานและตกเป็นของรัฐ และอาจจะมีการเปลี่ยน  
ระบบการคิดค่าโดยสาร เป็นระบบคิดตามระยะทาง

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เกิดขึ้นเมื่อโครงการหมดอายุสัมปทานและตกเป็นของรัฐ

ผู้เชี่ยวชาญ ค. เกิดขึ้นเมื่อโครงการหมดอายุสัมปทานและตกเป็นของรัฐ และอาจจะมีการเปลี่ยน  
ระบบการคิดค่าโดยสาร เป็นระบบคิดตามระยะทาง

ผู้เชี่ยวชาญ ง. เกิดขึ้นแน่นอน มีการเปลี่ยนแปลงระบบการคิดค่าโดยสาร เป็นระบบคิดตามระยะ  
ทาง

## รอบที่ 3

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เกิดขึ้นเมื่อโครงการหมดอายุสัมปทานและตกเป็นของรัฐ และอาจจะมีการเปลี่ยน  
ระบบการคิดค่าโดยสาร เป็นระบบคิดตามระยะทาง

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ ค. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ ง. เหมือนผู้เชี่ยวชาญ ก.

สรุป : หลังจาก พ.ศ. 2544 อาจมีการเปลี่ยนแปลงระบบการเก็บค่าโดยสารจากระบบคิดค่าโดยสารคงที่เป็นระบบคิดค่าโดยสารตามระยะทาง เพื่อให้การประสานการให้บริการโดยผู้เข้าร่วมทำได้สะดวกขึ้น อย่างไรก็ตามการประสานการให้บริการโดยผู้เข้าร่วมนี้จะเกิดขึ้นในที่สุดเมื่ออายุสัมปทานของโครงการทั้ง 3 สิ้นสุดลง และโครงการทั้งหมดตกเป็นของรัฐบาล

#### หัวข้อย่อยที่ 4. การใช้ตัวร่วมกับการขนส่งอื่น ๆ

##### รอบที่ 1

ผู้เชี่ยวชาญ ก. -

ผู้เชี่ยวชาญ ข. -

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ไม่เกิดขึ้น เพราะ 1. ระบบการคิดค่าโดยสารเป็นระบบที่ไม่เหมือนกัน 2. วิธีจัดเก็บค่าโดยสารเป็นคนละวิธี

ผู้เชี่ยวชาญ ง. ไม่เกิดขึ้น เพราะความยุ่งยากจากการมีเจ้าของกิจการหลายราย

##### รอบที่ 2

ผู้เชี่ยวชาญ ก. ไม่เกิดขึ้นภายใน พ.ศ. 2544 เพราะความยุ่งยากในการประสานการบริการโดยการใช้ตัวร่วม

ผู้เชี่ยวชาญ ข. ไม่เกิดขึ้นภายใน พ.ศ. 2544

ผู้เชี่ยวชาญ ค. ไม่เกิดขึ้นภายใน พ.ศ. 2544

ผู้เชี่ยวชาญ ง. ไม่เกิดขึ้นภายใน พ.ศ. 2544 เพราะความยุ่งยากจากการมีเจ้าของกิจการหลายราย

สรุป : การประสานการบริการโดยการใช้ตัวร่วมระหว่างโครงข่ายฯ กับการคมนาคมขนส่งชนิดอื่น ๆ เช่น รถเมล์ รถบขส. รถไฟ รถไฟฟ้าชานเมือง รถไฟความเร็วสูง และเรือ จะไม่เกิดขึ้นภายใน พ.ศ. 2544 เนื่องจาก

1. ความยุ่งยากในการประสานการให้บริการ
2. การคมนาคมขนส่งชนิดอื่น ๆ มีเจ้าของกิจการหลายฝ่าย ทั้งที่เป็นเอกชนและ

รัฐบาล



หัวข้อย่อยที่ 5. การใช้ตัวร่วมกับการขนส่งอื่น ๆ ภายหลัง พ.ศ. 2544

**รอบที่ 1**

ผู้เชี่ยวชาญ ก. -

ผู้เชี่ยวชาญ ข. -

ผู้เชี่ยวชาญ ค. -

ผู้เชี่ยวชาญ ง. -

**รอบที่ 2**

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เกิดขึ้นในอีก 20 ปีข้างหน้า เพราะประเทศอื่น ๆ ก็เกิดขึ้นได้ การไม่ประสานการบริการโดยการใช้ตัวร่วมกับการขนส่งอื่น ๆ ไม่เป็นปัญหาที่สำคัญ เพราะการให้การคมนาคมยังสามารถดำเนินการไปได้

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เกิดขึ้นในอีก 20-30 ปีข้างหน้าเมื่อโครงการต่อเป็นของรัฐบาล เพราะการประสานการบริการเป็นเป้าหมายของรัฐบาล การไม่ประสานการบริการโดยการใช้ตัวร่วมกับการขนส่งอื่น ๆ ไม่เป็นปัญหาที่สำคัญ เพราะการคมนาคมยังสามารถดำเนินการไปได้

ผู้เชี่ยวชาญ ค. เกิดขึ้นในอีก 15-20 ปีข้างหน้า การไม่ประสานการบริการโดยการใช้ตัวร่วมกับการขนส่งอื่น ๆ ไม่เป็นปัญหาที่สำคัญ เพราะการคมนาคมยังสามารถดำเนินการไปได้

ผู้เชี่ยวชาญ ง. การไม่ประสานการบริการโดยการใช้ตัวร่วมกับการขนส่งอื่น ๆ ไม่เป็นปัญหาที่สำคัญ เพราะการคมนาคมยังสามารถดำเนินการไปได้

**รอบที่ 3**

ผู้เชี่ยวชาญ ก. เกิดขึ้นภายใน 15-20 ปีข้างหน้า

ผู้เชี่ยวชาญ ข. เหมือนผู้ผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ ค. เหมือนผู้ผู้เชี่ยวชาญ ก.

ผู้เชี่ยวชาญ ง. เหมือนผู้ผู้เชี่ยวชาญ ก.

สรุป : การไม่ประสานการบริการโดยการใช้ตัวร่วมกับการคมนาคมขนส่งชนิดอื่น ๆ จะไม่เป็นปัญหาที่สำคัญ เพราะการคมนาคมขนส่งของประชาชนภายในกรุงเทพมหานครก็ยังสามารถดำเนินการได้ อย่างไรก็ตามการประสานการบริการโดยการใช้ตัวร่วมกับการคมนาคมขนส่งชนิดอื่น ๆ เกิดขึ้นภายใน 15-20 ปี ข้างหน้า (พ.ศ. 2552-2557)