

**สรุปการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ**  
**ร่างประกาศ กสทช. เรื่อง แผนความถี่วิทยุกิจการเคลื่อนที่ ย่านความถี่ 885-895/930-940 เมกะเฮิรตซ์**

<b>1. ประเด็นรับฟังความคิดเห็น</b>	
1.1	ความเหมาะสมในการกำหนดช่องความถี่ 890-895/ 935-940 MHz (paired band) ในลักษณะ FDD สำหรับกิจการโทรคมนาคมเคลื่อนที่สากล
1.2	ความเหมาะสมในการกำหนดช่องความถี่ 885-890/930-935 MHz (paired band) ในลักษณะ FDD สำหรับการใช้งานสำหรับระบบอานัติสัญญาณสำหรับระบบคมนาคมขนส่งทางราง ทั้งนี้ ในบริเวณที่ไม่มีการใช้งานคลื่นความถี่สำหรับระบบอานัติสัญญาณสำหรับระบบคมนาคมขนส่งทางราง อาจใช้คลื่นความถี่ดังกล่าวสำหรับ IMT ร่วมด้วย ตามเงื่อนไขที่ กสทช. กำหนด
1.3	ความเหมาะสมในการกำหนดขนาดความกว้างแถบความถี่
1.4	ความเหมาะสมของแนวทางการป้องกันการรบกวนจากภาคส่งของสถานีฐานในย่านความถี่ 869-884 MHz ต่อภาครับของสถานีฐานในย่านความถี่ 885-895 MHz
1.5	ความเหมาะสมของแนวทางป้องกันการรบกวนจากภาคส่งของสถานีฐานคลื่นความถี่ 935-940 MHz ต่อภาครับของเครื่องลูกข่าย GSM-R คลื่นความถี่ 930-935 MHz
1.6	ประเด็นอื่น ๆ

ประเด็น	ความเห็น
<b>1.1 ความเหมาะสมในการกำหนดช่องความถี่ 890-895/ 935-940 MHz (paired band) ในลักษณะ FDD สำหรับกิจการโทรคมนาคมเคลื่อนที่สากล</b>	
(1) เห็นด้วยกับข้อกำหนด	-
(2) ไม่เห็นด้วยกับข้อกำหนด	<p><b>หน่วยงานภาครัฐ</b></p> <p><b>1) การรถไฟแห่งประเทศไทย (คุณวรัญ สมอไทย) แบบแสดงความคิดเห็น ลงวันที่ 18 ธันวาคม 2560</b>                      ไม่เหมาะสมเนื่องจากจะมีการรบกวนกับ GSM-R ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่ง ต่อความปลอดภัยสาธารณะ และมูลค่าการสูญเสียเงินตราออกนอกประเทศในจำนวนมหาศาล เพื่อการนำเข้าฟิลเตอร์ จึงเห็นควรสงวนสิทธิให้กับ GSM-R = 10MHz เพื่อประสิทธิภาพของการขนส่งระบบราง</p> <p><b>2) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (คุณสุรพัชร์ เจริญยิ่ง) แบบแสดงความคิดเห็น ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2560</b>                      ควรสงวนไว้สำหรับระบบขนส่งทางราง</p> <p><b>ผู้ประกอบการ</b></p> <p><b>1) บริษัท TUC หนังสือ TUC/H/REG/692/2560 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2560</b>                      บริษัทฯ ขอเสนอข้อคิดเห็นต่อประเด็นนี้รวมไว้ในข้อคิดเห็นของบริษัทฯ ต่อประเด็นที่ 2 ของร่างแผนความถี่ย่าน 900 MHz ฉบับนี้</p>
(3) ข้อเสนอแนะอื่น ๆ	-
<b>1.2 ความเหมาะสมในการกำหนดช่องความถี่ 885-890/930-935 MHz (paired band) ในลักษณะ FDD สำหรับการใช้งานสำหรับระบบอานัติสัญญาณสำหรับระบบคมนาคมขนส่งทางราง ทั้งนี้ ในบริเวณที่ไม่มีการใช้งานคลื่นความถี่สำหรับระบบอานัติสัญญาณสำหรับระบบคมนาคมขนส่งทางราง อาจใช้คลื่นความถี่ดังกล่าวสำหรับ IMT ร่วมด้วย ตามเงื่อนไขที่ กสทช. กำหนด</b>	
(1) เห็นด้วยกับข้อกำหนด	-

ประเด็น	ความเห็น
(2) ไม่เห็นด้วยกับข้อกำหนด	<p><b>หน่วยงานภาครัฐ</b></p> <p><b>1) การรถไฟแห่งประเทศไทย (คุณวรัญ สมอไทย) แบบแสดงความคิดเห็น ลงวันที่ 18 ธันวาคม 2560</b>          ไม่เหมาะสมเนื่องจาก 5 MHz นั้นแคบเกินไปไม่เหมาะสมกับ Bandwidth ของ 3G/4G/LTE ส่วนการใช้งานคลื่นความถี่นอกเส้นทางรถไฟนั้น จะส่งผลกระทบต่อระบบราง เมื่อมีการขยายเส้นทางรถไฟเพียงเล็กน้อย เพราะยังมีเวลาเตรียมการในช่วงการก่อสร้างทางรถไฟ</p> <p><b>2) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (คุณสุรพัทธ์ เจริญยิ่ง) แบบแสดงความคิดเห็น ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2560</b>          ไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง เนื่องจากระบบทางราง เป็นระบบ Safety ควรสงวนไว้ใช้โดยเฉพาะ แม้ว่าปัจจุบันระบบรางอาจติดตั้งได้ล่าช้า แต่ถ้ามีแผนติดตั้งจะกระทบกับ base ที่ กสทช. ไปให้สัมปทาน อันก่อให้เกิดการเรียกคืน พท. ซึ่งไม่มีประเทศไหนทำกัน</p> <p><b>ผู้ประกอบการ</b></p> <p><b>1) บริษัท TUC (คุณรัช บุษฎีกานต์) วันที่ 18 ธันวาคม 2560</b>          เพื่อให้การใช้งานระบบคมนาคมขนส่งทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปราศจากการรบกวน เห็นควรสลับ การกำหนดช่องความถี่ใช้งานสำหรับกิจการโทรคมนาคมเคลื่อนที่สากล และสำหรับการใช้งานสำหรับระบบอเนกประสงค์สัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางราง นอกจากนี้ เนื่องจากยังไม่มีชัดเจนในการเลือกใช้เทคโนโลยีสำหรับระบบอเนกประสงค์สัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางราง บริษัท TUC เห็นควรให้รอจนกว่าปี พ.ศ. 2563 ก่อนกำหนดช่องความถี่นี้เพื่อใช้งานต่อไป</p> <p><b>2) บริษัท TUC หนังสือ TUC/H/REG/692/2560 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2560</b>          บริษัทฯ ไม่เห็นด้วย และขอให้ กสทช. ทบทวนการกำหนดช่วงความถี่ สำหรับการใช้งานระบบอเนกประสงค์สัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางราง ที่ได้รับผลจากการรบกวนน้อยที่สุด</p> <p>บริษัทฯ ขอเรียนว่าการพัฒนาระบบขนส่งทางราง จัดเป็นนโยบายระดับชาติ (National Agenda) ที่จำเป็นต้องให้ความสำคัญเป็นอันดับต้น ซึ่งปัจจัยสู่ความสำเร็จที่สำคัญประการหนึ่งของการพัฒนาระบบขนส่งทางรางก็คือทรัพยากรคลื่นความถี่ที่มีความจำเป็นยิ่งต่อระบบอเนกประสงค์สัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางราง ซึ่งบริษัทฯ พบว่าเทคโนโลยีที่ใช้กับระบบอเนกประสงค์สัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางรางที่ใช้ในปัจจุบันกำลังจะล้าสมัย และแนวโน้มของเทคโนโลยี ในอนาคต มีความจำเป็นต้องใช้คลื่นความถี่มากขึ้น (สามารถอ่านรายละเอียดจากข้อคิดเห็นของบริษัทฯ ต่อร่างประกาศ กสทช. เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการอนุญาตให้ใช้คลื่นความถี่สำหรับกิจการโทรคมนาคม ย่าน 890 – 895/935 – 940 MHz ที่แนบมาพร้อมกันนี้)</p> <p>บริษัทฯ เห็นว่าการที่ กสทช. กำหนดการใช้งานคลื่นความถี่ในย่านความถี่ 885 – 895/930 - 940 MHz สำหรับระบบอเนกประสงค์สัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางราง จะเป็นการกำหนดช่วงความถี่ที่จะถูกรบกวนมากกว่าสำหรับระบบอเนกประสงค์สัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางราง ในขณะที่ช่วงความถี่ที่ถูกรบกวนน้อยกว่ากลับถูกกำหนดให้กับกิจการโทรคมนาคมเคลื่อนที่สากลนั้น ซึ่งไม่เหมาะสม เนื่องจากระบบขนส่งทางรางเป็นบริการที่มีผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้ระบบขนส่งทางราง จึงเป็นระบบที่ต้องการระดับความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยสูงกว่าการใช้งานเพื่อให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่เป็นอันมาก ประกอบกับความเสียหายจากการถูกรบกวนของทั้ง 2 ระบบมีผลลัพธ์ที่แตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง กล่าวคือ หากการรบกวนเกิดขึ้นต่อระบบการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ จะเกิดผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการ (Quality of Service) เช่น สายหลุด ความเร็วในการรับส่งข้อมูลลดลง หรือไม่มีสัญญาณในการให้บริการ เป็นต้น แต่หากการรบกวนเกิดขึ้นต่อระบบอเนกประสงค์สัญญาณของระบบรถไฟความเร็วสูง อาจส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ ความมั่นคง และความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้ระบบขนส่งทางราง ดังนั้น บริษัทฯ ขอเสนอให้ กสทช. พิจารณาทบทวนการกำหนดช่วงความถี่ที่ได้รับผลจากการรบกวนน้อยที่สุด สำหรับการใช้งานระบบอเนกประสงค์สัญญาณ</p>

ประเด็น	ความเห็น
	สำหรับระบบคมนาคมขนส่งทางราง
(3) ข้อเสนอแนะอื่น ๆ	<p><b>ผู้ประกอบการ</b></p> <p>1) บริษัท AWN (คุณพิรพร ลิ้มปพยอม) วันที่ 18 ธันวาคม 2560</p> <p>ควรทำการศึกษาผลกระทบในการสลับการกำหนดช่องความถี่ใช้งานสำหรับกิจการโทรคมนาคมเคลื่อนที่สากล และสำหรับการใช้งานสำหรับระบบอาณัติสัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางราง</p>
<b>1.3 ความเหมาะสมในการกำหนดขนาดความกว้างแถบความถี่ของแต่ละช่องความถี่ เป็น 2 x 5 MHz</b>	
(1) เห็นด้วยกับข้อกำหนด	-
(2) ไม่เห็นด้วยกับข้อกำหนด	<p><b>หน่วยงานภาครัฐ</b></p> <p>1) การรถไฟแห่งประเทศไทย (คุณวรัญ สมอไทย) แบบแสดงความคิดเห็น ลงวันที่ 18 ธันวาคม 2560</p> <p>ไม่เหมาะสมกับสภาพการใช้งานของผู้ใช้ Smart phone ในปัจจุบันและอนาคต</p>
(3) ข้อเสนอแนะอื่น ๆ	-
<b>1.4 ความเหมาะสมของเงื่อนไขในการใช้งานคลื่นความถี่</b>	
(1) เห็นด้วยกับข้อกำหนด	-
(2) ไม่เห็นด้วยกับข้อกำหนด	<p><b>หน่วยงานภาครัฐ</b></p> <p>1) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (คุณสุรพัทธ์ เจริญยิ่ง) แบบแสดงความคิดเห็น ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2560</p> <p>ข้อ 4.6 ไม่ควรมีกำหนดระยะเวลาาระบบอาณัติสัญญาณปี 2563 เนื่องจากโครงการ High Speed ใช้เวลาก่อสร้างอนุมัติมากกว่า 10 ปี ควรให้เวลาอย่างน้อยปี 2568 ซึ่งจะมีการเรียกคืนคลื่นทั้งหมดของ CAT</p> <p><b>ผู้ประกอบการ</b></p> <p>1) บริษัท TUC หนังสือ TUC/H/REG/692/2560 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2560</p> <p>บริษัทฯ ขอเสนอให้ กสทช. พิจารณากำหนดแนวทางการป้องกันการรบกวนจากภาคส่งของสถานีฐานในย่านความถี่ 869-884 MHz ต่อภาครับของสถานีฐานในย่านความถี่ 885-895 MHz (“แนวทางการป้องกันการรบกวนจากคลื่นย่าน 850 MHz”) จากการทดลองทดสอบภาคสนามจริงโดยผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเสนอให้ กสทช. พิจารณากำหนดช่วงคลื่นความถี่ที่ถูกรบกวนน้อยกว่าเพื่อใช้สำหรับระบบอาณัติสัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางราง ซึ่งจะช่วยให้แนวทางการป้องกันการรบกวนจากคลื่นต่างๆ ต่อระบบคมนาคมขนส่งทางรางมีประสิทธิภาพขึ้นด้วย</p> <p>อ้างอิงแนวทางการป้องกันการรบกวนจากคลื่นย่าน 850 MHz รายละเอียดปรากฏในเอกสารภาคผนวก ก แนบท้ายร่างแผนความถี่ย่าน 900 MHz ซึ่งเป็นการกำหนดมาตรการป้องกันการรบกวนเพิ่มเติม เนื่องจากคลื่นความถี่ 869-884 MHz มีการใช้งานสำหรับภาคส่งของสถานีฐาน ตามแผนความถี่วิทยุ 824-839/869-884 MHz ซึ่งปัจจุบัน บมจ. กสท. โทรคมนาคม ใช้งานเพื่อให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ (“ระบบ IMT ของ CAT”) ที่ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ และคลื่นความถี่ 885-895 MHz มีการใช้งานสำหรับภาครับของสถานีฐาน ตามแผนความถี่วิทยุ 885-895/930-940 MHz ที่กำหนดให้คลื่นความถี่ 885-890 MHz เป็นการใช้งานสำหรับระบบอาณัติสัญญาณ</p>

ประเด็น	ความเห็น
	<p>ของระบบคมนาคมขนส่งทางราง ซึ่งใช้คลื่นความถี่ใกล้เคียงกันในลักษณะ Reverse Duplex ส่งผลให้ระบบอาณัติสัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางราง หรือระบบรถไฟความเร็วสูง ได้รับการรบกวนรุนแรงจากระบบ IMT ของ CAT</p> <p>บริษัทฯ ขอเรียนว่าระบบอาณัติสัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางรางต้องการระดับความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยสูงกว่าการใช้งานเพื่อให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่เป็นอันมาก เนื่องจากความเสียหายจากการถูกรบกวนของทั้ง 2 ระบบมีผลลัพธ์ที่แตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง กล่าวคือ หากการรบกวนเกิดขึ้นต่อระบบการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ จะเกิดผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการ (Quality of Service) เช่น สายหลุด ความเร็วในการรับส่งข้อมูลลดลง หรือไม่มีสัญญาณในการให้บริการ เป็นต้น แต่หากการรบกวนเกิดขึ้นต่อระบบอาณัติสัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางราง อาจส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ ความมั่นคง และความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งทางราง ดังนั้น บริษัทฯ จึงเห็นว่านอกจากการกำหนดแนวทางการป้องกันการรบกวนจากคลื่นย่าน 850 MHz มีความสำคัญอย่างมากแล้ว กสทช. ควรพิจารณากำหนดช่วงคลื่นความถี่ที่ถูกรบกวนน้อยกว่าเพื่อใช้สำหรับระบบอาณัติสัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางราง ซึ่งจะช่วยให้แนวทางการป้องกันการรบกวนจากคลื่นต่างๆ มีประสิทธิภาพสูงสุดด้วย</p> <p>อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เห็นว่าแนวทางการป้องกันการรบกวนจากคลื่นย่าน 850 MHz ที่ กสทช. กำหนดขึ้น เป็นแนวทางที่พิจารณาจากเอกสารทางวิชาการต่างๆ ประกอบกับการคำนวณค่าการลดทอนของวงจรกรอง (Filter) ตั้งอยู่บนสมมุติฐานที่กำหนดขึ้น ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าแนวทางการป้องกันการรบกวนจากคลื่นย่าน 850 MHz ดังกล่าวควรกำหนดจากการทดลองทดสอบกับระบบจริงในภาคสนามโดยผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย เพื่อสร้างความมั่นใจแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชนทั่วไปด้วย</p> <p>นอกจากนี้ จากการนำเสนอข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นสาธารณะต่อร่างประกาศ กสทช. เรื่อง แผนความถี่วิทยุกิจการโทรคมนาคมเคลื่อนที่สากล (International Mobile Telecommunications – IMT) ย่านความถี่ 895-915/940-960 MHz ในปี 2558 ระบุเหตุผลในการพิจารณาลดขนาด Guard band ระหว่างย่าน 850 MHz และย่าน 900 MHz จาก 3.5 MHz เหลือ 1 MHz โดยอ้างอิงรายงานหลายฉบับ เช่น รายงานผลการทดลองลดขนาด Guard band เป็น 1 MHz ของ บมจ. เอไอเอส เป็นต้น บริษัทฯ เห็นว่ารายงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าวมีสาระสำคัญที่มีผลต่อการพิจารณากำหนดนโยบายและแนวทางการป้องกันการรบกวนจากคลื่นย่าน 850 MHz ดังนั้น เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้รับประโยชน์จากผลการศึกษาจากรายงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าว บริษัทฯ จึงขอเสนอให้ กสทช. เผยแพร่รายละเอียดของรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นการทั่วไปด้วย</p>
(3) ข้อเสนอแนะอื่น ๆ	<p><b>ผู้ประกอบการ</b></p> <p><b>1) บริษัท TUC หนังสือ TUC/H/REG/692/2560 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2560</b></p> <p>บริษัทฯ เห็นว่าผู้ได้รับใบอนุญาตให้ใช้คลื่นความถี่รายใหม่ ควรรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเพื่อจัดให้มีการป้องกันการรบกวนทั้งหมด</p> <p>ตามที่ร่างแผนความถี่ย่าน 900 MHz กำหนดหน้าที่ให้ผู้ใช้งานคลื่นความถี่ 869-884 MHz ซึ่งเป็นผู้ใช้งานคลื่นความถี่อยู่เดิม ต้องดำเนินการจัดให้มีการป้องกันการรบกวนต่าง ๆ เช่น การติดตั้งวงจรกรองสัญญาณ (filter) และปรับปรุงลักษณะทางเทคนิค (Mitigation Techniques) เพื่อมิให้สัญญาณจากการใช้งานคลื่นความถี่ไปรบกวนผู้ได้รับใบอนุญาตให้ใช้คลื่นความถี่รายใหม่ อันก่อให้เกิดภาระทั้งหน้าที่การดำเนินการ และภาระค่าใช้จ่ายแก่ผู้ใช้งานคลื่นความถี่รายเดิมอย่างมีนัยสำคัญ นั้น บริษัทฯ เห็นว่าการกำหนดกฎเกณฑ์กำกับดูแลของ กสทช. ในลักษณะดังกล่าว อันเป็นการกำหนดภาระหน้าที่เพิ่มเติมให้กับผู้ใช้งานคลื่นความถี่รายเดิมนอกเหนือจากภาระหน้าที่ที่กำหนดตามเงื่อนไขที่ใช้บังคับในขณะที่ทำการตัดสินใจเข้าประกอบกิจการ เป็นการแสดงถึงความไม่แน่นอนของการกำกับดูแล ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบในด้านลบต่ออุตสาหกรรมในภาพรวม ไม่ว่าจะเป็นนักลงทุนที่จะตัดสินใจลงทุนในกิจการโทรคมนาคม หรือผู้ที่จะเข้าสู่ตลาดโทรคมนาคมรายใหม่</p> <p>นอกจากนี้ บริษัทฯ เห็นว่าการกำหนดหน้าที่ในการดำเนินการเพื่อจัดให้มีการป้องกันการรบกวนฯ ก่อให้เกิดภาระเกินสมควรแก่ผู้ใช้งานคลื่นความถี่อยู่เดิม ซึ่ง</p>

ประเด็น	ความเห็น
	<p>ภาระหน้าที่ดังกล่าวเกิดขึ้นเนื่องจากการมีผู้ได้รับใบอนุญาตให้ใช้คลื่นความถี่รายใหม่เข้าสู่ตลาด ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ใช้งานคลื่นความถี่รายเดิม ผู้ได้รับใบอนุญาตให้ใช้คลื่นความถี่รายใหม่ ซึ่งมีความประสงค์จะเข้าใช้ประโยชน์ในคลื่นความถี่ สมควรเป็นผู้ที่มีภาระหน้าที่ในการรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเพื่อให้ตนเองสามารถเข้าใช้งานคลื่นความถี่ดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>
<p><b>1.5 ความเหมาะสมของแนวทางการป้องกันการรบกวนจากภาคส่งของสถานีฐานในย่านความถี่ 869-884 MHz ต่อภาครับของสถานีฐานในย่านความถี่ 885-895 MHz</b></p>	
(1) เห็นด้วยกับข้อกำหนด	<p>หน่วยงานภาครัฐ 1) การรถไฟแห่งประเทศไทย (คุณวรัญ สมอไทย) แบบแสดงความคิดเห็น ลงวันที่ 18 ธันวาคม 2560 เหมาะสม</p>
(2) ไม่เห็นด้วยกับข้อกำหนด	<p>หน่วยงานภาครัฐ 1) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (คุณสุรพัชร์ เจริญยิ่ง) แบบแสดงความคิดเห็น ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2560 เนื่องจากผู้รับสัมปทาน CAT เดิม ไม่ทราบเงื่อนไขที่เพิ่มมาอันจะทำให้เกิดฟ้องร้องกันได้ ผู้ประกอบการ 1) บริษัท TUC (คุณนริศ รังษินพมาศ) วันที่ 18 ธันวาคม 2560 การติดตั้งวงจรกรองสัญญาณอาจไม่เพียงพอในการป้องกันการรบกวนคลื่นความถี่ เนื่องจากวงจรกรองสัญญาณจะมีการเสื่อมสภาพตามกาลเวลา ซึ่งทำให้ไม่สามารถรับประกันประสิทธิภาพการลดทอนของวงจรกรองในระยะยาวได้ นอกจากนี้การติดตั้งวงจรกรองนั้นมีค่าใช้จ่ายสูง</p>
(3) ข้อเสนอแนะอื่น ๆ	-
<p><b>1.6 ความเหมาะสมของแนวทางป้องกันการรบกวนจากภาคส่งของสถานีฐานคลื่นความถี่ 935-940 MHz ต่อภาครับของเครื่องลูกข่าย GSM-R คลื่นความถี่ 930-935 MHz</b></p>	
(1) เห็นด้วยกับข้อกำหนด	-
(2) ไม่เห็นด้วยกับข้อกำหนด	<p>หน่วยงานภาครัฐ 1) การรถไฟแห่งประเทศไทย (คุณวรัญ สมอไทย) แบบแสดงความคิดเห็น ลงวันที่ 18 ธันวาคม 2560 ไม่เหมาะสม เนื่องจากฟิลเตอร์มีราคาแพง มีความเสี่ยงต่อการส่งสัญญาณรบกวนและเสี่ยงต่อการได้รับสัญญาณรบกวนได้เช่นเดียวกัน ทั้งนี้ ไม่มีฟิลเตอร์ที่ผลิตภายในประเทศไทย ซึ่งจะไม่ก่อให้เกิดการกระจายรายได้ภายในประเทศเท่าที่ควร</p>
(3) ข้อเสนอแนะอื่น ๆ	<p>หน่วยงานภาครัฐ 1) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (คุณสุรพัชร์ เจริญยิ่ง) แบบแสดงความคิดเห็น ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2560 ควรทดลองโดยสถาบันที่น่าเชื่อถือ</p>

ประเด็น	ความเห็น
1.7 ประเด็นอื่นๆ	
(3) ข้อเสนอแนะอื่น ๆ	<p><b>หน่วยงานภาครัฐ</b></p> <p>1) การรถไฟแห่งประเทศไทย (คุณวรัญ สมอไทย) แบบแสดงความคิดเห็น ลงวันที่ 18 ธันวาคม 2560</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การพิจารณาทบวณมติกรรมการ กสทช. จาก 5 MHz เป็น 10 MHz ให้กับการขนส่งระบบราง</li> <li>- ศึกษามูลค่าความเสียหายการให้ 5 MHz ใช้งานกับการจัดหา Filter ของ GSM-R และ IMT</li> <li>- ศึกษามูลค่าความเสียหายจากการจัดสรร 10 MHz กับการจัดหา Filter ของ GSM-R และ IMT</li> <li>- สนับสนุนงบประมาณโดย กสทช. ให้กับ GSM-R และ IMT ในการจัดซื้อจัดหา Filter ในลักษณะเดียวกันกับการสนับสนุนค่า Set Top box ของ Digital TV</li> </ul> <p>2) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (คุณสุรพัชร์ เจริญยิ่ง) แบบแสดงความคิดเห็น ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2560</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ถ้ายังไม่ชัดเจนเรื่องการกวนของคลื่น ยังไม่ควรเปิดประมูล</li> <li>2. ไม่ควรมีการใช้คลื่นช่วงนอกรถไฟฟ้า ไม่มีประเทศไหนทำกัน</li> <li>3. ควรให้เหมือน รฟ. แต่ก่อนที่ไม่มีคลื่นเลย ให้ ผดส. และ operator Roaming กับช่วงคลื่นอื่นๆ แทน เช่น 1800 หรือ 2100 เป็นต้น</li> </ol> <p><b>ผู้ประกอบการ</b></p> <p>1) บมจ. กสท โทรคมนาคม (คุณอาคม ศรีคำภา) วันที่ 18 ธันวาคม 2560</p> <p>เสนอให้มี Guard band ระหว่างการใช้งานย่านความถี่ 850 MHz และย่านความถี่ 900 MHz อย่างน้อย 3.5 MHz</p> <p><b>ภาคประชาชน</b></p> <p>1) คุณชুমภิกา วิจิตรเสรี วันที่ 18 ธันวาคม 2560</p> <p>ให้ความรู้ประชาชนทั่วไป เกี่ยวกับผลกระทบจากการกำหนดช่องความถี่ใช้งานสำหรับกิจการโทรคมนาคมเคลื่อนที่สากล และสำหรับการใช้งานสำหรับระบบอาณัติสัญญาณของระบบคมนาคมขนส่งทางราง รวมถึงกรณีการรบกวนคลื่นความถี่ที่เกี่ยวข้อง</p>