



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รายงานสรุปผลการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1
(การปฐมนิเทศโครงการ)
การศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีงกลุ่ม)
สารบัญ

	หน้า
1. บทนำ	1
2. วัตถุประสงค์	1
3. ผู้เข้าร่วมประชุม	1
4. สื่อประชาสัมพันธ์และเอกสารประกอบการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)	2
5. บรรยากาศการประชุม	3
6. สรุปผลการแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม	5
7. ผลการสำรวจความคิดเห็น	8

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก	รายนามกลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)
ภาคผนวก ข	รายนามผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)
ภาคผนวก ค	เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการและแผ่นพับ
ภาคผนวก ง	บอร์ดนิทรรศการ
ภาคผนวก จ	Power Point Presentation นำเสนอ ในการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)
ภาคผนวก ฉ	แบบสอบถามการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)
ภาคผนวก ช	ตารางวิเคราะห์แบบสอบถามการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)

สารบัญญภาพ

หน้า

ภาพที่ 5-1	บรรยากาศการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ) วันที่ 26 กรกฎาคม 2560 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม ชั้น Lobby โรงแรมรามารการ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร	5
------------	--	---

สารบัญญตาราง

หน้า

ตารางที่ 3-1	ผู้เข้าร่วมในการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)	3
ตารางที่ 6-1	สรุปประเด็นคำถาม และข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุม	5

**รายงานสรุปผลการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การประชุมนิเทศโครงการ)
การศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีงกุ่ม)
วันพุธที่ 26 กรกฎาคม 2560 เวลา 09.00-12.00 น.
ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม ชั้น Lobby โรงแรมรามารการ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร**

1. บทนำ

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์โครงการ ในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีงกุ่ม) มีความมุ่งหมายที่สำคัญเพื่อให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในกระบวนการศึกษาและพัฒนาโครงการ ตั้งแต่ในระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดตามแผนการศึกษาของโครงการ ทั้งในมิติของการรับและให้ข้อมูลข่าวสาร และการมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการ ซึ่งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจะได้รับผลจากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนไปพิจารณาประกอบการตัดสินใจในขั้นตอนต่างๆ ของการศึกษาและดำเนินโครงการ

สำหรับการจัดประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 หรือการประชุมนิเทศโครงการนี้ เป็นกิจกรรมด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในระยะเริ่มต้นของการศึกษา เพื่อให้ประชาชนและตัวแทนกลุ่มองค์กรผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้รับทราบข้อมูลที่สำคัญ ในเบื้องต้นของโครงการ และได้ให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาและดำเนินงานโครงการลำดับต่อไป ซึ่งรวมถึงการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบ การดำเนินงานที่เหมาะสมเพื่อใช้ประโยชน์เสาต่อม่อโครงการระบบทางพิเศษ ชั้นที่ 3 สายเหนือ บนแนวกิ่งกลางถนน ประเสริฐมนูกิจที่ก่อสร้างไว้แล้วให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งนี้ ได้จัดขึ้นในวันพุธที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 เวลา 09.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม ชั้น Lobby โรงแรมรามารการ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร มีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม และนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร เป็นผู้กล่าวรายงาน

2. วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ รูปแบบทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ ตลอดจนแนวทางการศึกษาและขั้นตอนการศึกษาที่สำคัญ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม เกี่ยวกับการศึกษาและวางแผนพัฒนาโครงการ การกำหนดรูปแบบทางเลือก รวมทั้งประเด็นปัญหา ข้อวิตกกังวล และแนวทางในการจัดการกับปัญหาต่างๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

3. ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มเป้าหมายของการจัดประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ตามการจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder) ในแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม ในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2549) ซึ่งประกอบด้วย 7 กลุ่มหลัก ดังนี้

- (1) กลุ่มผู้รับผลกระทบ ได้แก่ คริวเรือน สถานประกอบการ และองค์กร/หน่วยงาน ที่มีบ้านเรือน อาคาร สถานที่ อยู่ในแนวเขตทางโครงการหรืออยู่บริเวณใกล้เคียง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้งผู้นำชุมชน และนิติบุคคลบ้านจัดสรร/อาคารชุด ที่อยู่ใกล้เคียง

(2) หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้แก่ เจ้าของโครงการ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

(3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

(4) หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรุงเทพมหานคร และสำนักงานเขตต่างๆ จังหวัดนนทบุรี และอำเภอเมืองนนทบุรี เทศบาลนครนนทบุรี กรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และหน่วยงานด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

(5) องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรอิสระด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ สถาบันการศึกษาในพื้นที่ และในระดับอุดมศึกษา และนักวิชาการอิสระ อาทิ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

(6) สื่อมวลชน

(7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ

ในการนี้โครงการได้ส่งหนังสือเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมในการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การประชุมเวทีโครงการ) รวมทั้งหมด 295 คน จำแนกตามกลุ่มเป้าหมายหลักข้างต้นได้ดังแสดงในตารางที่ 3-1 โดยมีรายชื่อบุคคลใน ภาคผนวก ก นอกจากนี้ได้ประชาสัมพันธ์เชิญผู้สนใจเข้าร่วมการประชุมผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ เว็บไซต์โครงการ www.browline-fs.com และติดประกาศประชาสัมพันธ์ตามสำนักงานเขตต่างๆ

สำหรับจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมในครั้งนี้มีทั้งหมด 307 คน ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานท้องถิ่น องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ภาคธุรกิจเอกชน สถาบันการศึกษา และศาสนสถาน ผู้นำชุมชน สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ ซึ่งมีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 3-1 ส่วนรายชื่อบุคคลผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การประชุมเวทีโครงการ) แสดงในภาคผนวก ข

4. สื่อประชาสัมพันธ์และเอกสารประกอบการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การประชุมเวทีโครงการ)

สื่อประชาสัมพันธ์และเอกสารประกอบการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การประชุมเวทีโครงการ) โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้ายานยนต์สายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีงกุ่ม) มีดังนี้

1) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ ประกอบด้วย แผ่นพับ และเอกสารประกอบการประชุม โดยมีเนื้อหาที่สำคัญๆ คือ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ ขอบเขตการศึกษา ระยะเวลาศึกษา แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบของโครงการ และกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน แสดงรายละเอียดภาคผนวก ค

2) บอร์ดนิทรรศการ จำนวน 9 บอร์ด เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ทราบเนื้อหาสาระสำคัญของโครงการในเบื้องต้นก่อนเริ่มการประชุม โดยเนื้อหาประกอบด้วย ความสำคัญและความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ ขอบเขตการศึกษาโครงการ ขั้นตอนการดำเนินงานโครงการ ระยะเวลา/แผนการดำเนินงาน แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบของโครงการ กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนพร้อมมีเจ้าหน้าที่ประจำบอร์ดสำหรับให้ข้อมูลกับผู้เข้าร่วมการประชุมประชุมเวทีโครงการ ดังแสดงรายละเอียดภาคผนวก ง

3) PowerPoint ประกอบการนำเสนอ ซึ่งมีหัวข้อในการนำเสนอ ได้แก่ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษาของโครงการ ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ การออกแบบเบื้องต้นของโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ดังแสดงรายละเอียดในภาคผนวก จ

4) เว็บไซต์โครงการ www.browline-fs.com

ตารางที่ 3-1 ผู้เข้าร่วมในการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การประชุมนิเทศโครงการ)

กลุ่มที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	จำนวนที่เชิญประชุม	จำนวนที่เข้าร่วมประชุม
1	กลุ่มผู้รับผลกระทบ ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ - ผู้นำชุมชน - ผู้ประกอบการที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงโครงการ - ศาสนสถาน - สถานพยาบาล	114 14 13 10	45 9 2 6
2	หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร - บริษัทที่ปรึกษา	- -	33 27
3	หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงาน	1	-
4	หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง - หน่วยงานราชการส่วนกลาง - หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค (จังหวัดนนทบุรี) - กรุงเทพมหานครและสำนักงานเขตในพื้นที่ - รัฐวิสาหกิจ	11 17 16 9	12 9 15 30
5	องค์กรเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรอิสระ สถาบันการศึกษาในพื้นที่ และในระดับอุดมศึกษา และ นักวิชาการอิสระ - องค์กรพัฒนาภาคเอกชน - สถาบันการศึกษา	17 41	10 14
6	สื่อมวลชน	32	56
7	ประชาชนทั่วไป	-	39
	รวม	295	307

5. บรรยากาศการประชุม

ก่อนการเข้าประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ได้จัดให้มีการลงทะเบียนและแจกเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการให้แก่ผู้มาร่วมประชุม รวมทั้งมีบอร์ดนิทรรศการแสดงข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับโครงการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ศึกษาข้อมูล เมื่อได้กำหนดเวลา จึงเปิดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างเป็นทางการ โดยผู้อำนวยการ สนข. กล่าวรายงานประชุม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกล่าวเปิดประชุม หลังจากนั้นจึงเป็นการบรรยายนำเสนอข้อมูลโครงการรวมทั้งแผนการศึกษาและดำเนินงานโครงการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับฟัง ก่อนที่จะเปิดเวทีให้มีการซักถาม และแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม

บรรยากาศช่วงก่อนการประชุม และระหว่างการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน แสดงดังภาพที่ 5-1



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ



รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกล่าวเปิดประชุม



ผู้อำนวยการ สนข. กล่าวรายงานประชุม



รมว. คมนาคมและ ผอ. สนข. ให้สัมภาษณ์สื่อมวลชน



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมฟังการบรรยาย



ผู้เข้าร่วมประชุมฟังการบรรยาย



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็น

ภาพที่ 5-1 บรรยากาศการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (การประชุมนิเทศโครงการ)
วันพุธที่ 26 กรกฎาคม 2560 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม ชั้น Lobby
โรงแรมรามาร์เก็เด็นส์ กรุงเทพมหานคร (ต่อ)

6. สรุปผลการแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม

หลังจากที่ที่ปรึกษาได้นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ รวมทั้งแผนการศึกษาและดำเนินงานในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการแล้ว ได้เปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถาม แสดงความคิดเห็น/ข้อวิตกกังวล และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 6-1 ในกรณีที่ปรึกษาของโครงการได้ชี้แจง/ตอบข้อซักถามบางประการในที่ประชุม และได้อธิบายเพิ่มเติมในรายงานสรุปผลการประชุมนี้ ดังแสดงในตารางที่ 6-1 เช่นกัน

ตารางที่ 6-1 สรุปประเด็นคำถาม และข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุม

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงในที่ประชุมและข้อมูลเพิ่มเติม
ด้านวิศวกรรม	
1. ตามที่มติ คจร. เมื่อวันที่ 9 ก.พ. 60 มอบให้ สนข. ศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาส และมอบให้ทางพิเศษฯ ดำเนินโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 ตอน N2 และส่วนต่อขยายกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ตามแนวทางที่ หน.คสช. อนุมัติ นั้น แต่ในรูปแบบการศึกษาในครั้งนี้ มี 4 รูปแบบตามที่ได้เสนอมาแล้วนั้น หมายความว่ารูปแบบที่ 4 ที่เสนอ เป็นรูปแบบทางเลือกที่น่าจะสอดคล้องกับมติ คจร.	มติ คจร. มอบให้ สนข. ศึกษาเพื่อหารูปแบบดำเนินการที่มีความเหมาะสมที่สุด โดยจะต้องคำนึงถึงแผนงานและโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีการสรุปผลและนำเสนอรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมในลำดับต่อไป
2. การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมระบบทางด่วนชั้นที่ 3 ตอน N2 และ E-W Corridor ซึ่งจะมีความสอดคล้องกับรูปแบบทางเลือกของโครงการในทางเลือกที่ 2 และการศึกษาของทั้ง 2 หน่วยงานจะมีความสอดคล้องและเป็นบูรณาการกัน	ทั้งสองหน่วยงานได้มีการประสานและบูรณาการร่วมกันตามมติ คจร. โดยกำหนดให้ กทพ. ดำเนินการให้มีความสอดคล้องกับผลการศึกษาของ สนข.
3. มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมเฉพาะสถานีรถไฟฟ้าใช้หรือไม่	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาส อาจจะมีการเวนคืนบริเวณทางขึ้นลง โรงจอดและซ่อมบำรุง และอาจมีการเวนคืนในช่วงที่มีเขตทางจำกัดบริเวณทางแยก ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษา อย่างไรก็ตามโครงการจะพยายามหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม หรือมีการเวนคืนให้น้อย

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงในที่ประชุมและข้อมูลเพิ่มเติม
	ที่สุดเท่าที่เป็นไปได้
4. โครงการรถไฟฟ้าจะมีการใช้พื้นที่ของถนนเกษตร-นวมินทร์ หรือไม่	แนวรถไฟฟ้าช่วงถนนเกษตร-นวมินทร์ คือช่วงจากแยกเกษตรถึงจุดตัดถนนนวมินทร์
5. ต้องการให้โครงการคำนึงถึงบริเวณพื้นที่ที่มีการคัดค้าน บริเวณมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ทัศนียภาพของรูปแบบโครงสร้าง และการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	โครงการได้คำนึงถึงและจะต้องหารือร่วมกับ ม. เกษตร เพื่อหาทางออกที่ดีที่สุดต่อไป
6. ต้องการให้พิจารณาการตั้งชื่อสถานีของรถไฟฟ้าในแต่ละบริเวณ เนื่องจากชื่อสถานีไม่สอดคล้องกับสถานที่ อาจทำให้สับสนได้	ที่ปรึกษารับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปประกอบการพิจารณาตั้งชื่อสถานีให้เหมาะสมในลำดับต่อไป
7. หากมีโครงการรถไฟฟ้าเกิดขึ้นในอนาคตจะมีผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยบริเวณถนนตามแนวผังเมือง ช.2 (นวมินทร์-บางนา) หรือไม่	ถนนตามแนวผังเมือง ช.2 เป็นโครงการของ กทม.
8. ขอให้พิจารณาช่วงถนนนวมินทร์ ซึ่งมีปัญหาเรื่องการวางต่อม่อ เนื่องจากถนนค่อนข้างแคบ จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ
9. ควรนำรูปแบบทางเลือกที่ 1 มาปรับปรุง โดยการสร้างรถไฟฟ้าพร้อมสะพานข้ามแยกประกอบด้วย ซึ่งถ้าเป็นรูปแบบนี้ระบบทางด่วนก็ไม่มีมีความจำเป็นในการก่อสร้าง	อยู่ระหว่างการศึกษ และจะนำเสนอผลการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมในขั้นต่อไป
10. เห็นด้วยกับระบบรถไฟฟ้าแบบ Monorail ซึ่งควรมีความจุที่มากเป็นพิเศษ เช่นเดียวกับรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและสายสีชมพู	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ
11. ควรใช้ต่อม่อที่จะก่อสร้างเป็นรูปแบบรถไฟฟ้า และการประชุมครั้งถัดไปควรมีความชัดเจนถึงรูปแบบของโครงการ	ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้นจะมีการพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมเพื่อนำเสนอในลำดับต่อไป
12. การก่อสร้างทางข้ามลาดพร้าว-วังหิน บริเวณต่อม่อที่ 60 ได้ดำเนินการถึงขั้นตอนไหน เพราะปัจจุบันรถติดมาก และทางแยกอีก 4 แห่งที่เหลืองดำเนินการเมื่อใด	ทางยกระดับข้ามแยกจุดนี้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ซึ่งได้มีหารือในการที่จะนำโครงการไปจัดทำร่วมกับโครงการ N2
13. จากการพิจารณารูปแบบทางเลือกที่นำเสนอ ขอเลือกรูปแบบทางเลือกที่ 1 (ระบบขนส่งมวลชน) เพราะจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่น้อยที่สุด	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
1. การศึกษาความเหมาะสมของโครงการ จะต้องแจ้งให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบด้วย	เป็นหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการตามกรอบการดำเนินงานของโครงการอยู่แล้ว
2. การนำเสนอของโครงการยังไม่ครอบคลุมการให้ข้อมูล ควรนำเสนอข้อมูลมากกว่านี้	การศึกษาและดำเนินงานอยู่ในระยะเริ่มต้น ขณะนี้อยู่ระหว่างช่วงการศึกษาทบทวนและพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม และจะมีการนำเสนอผลการศึกษาที่มีรายละเอียดเพิ่มเติมในลำดับต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1. ไม่มีความจำเป็นต้องสร้างทางด่วนบริเวณถนนเกษตร-นวมินทร์ เพราะทางด่วนจะมีกันเขตทางเฉพาะของทางด่วน ซึ่งอาจไม่มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน	จะต้องมีการศึกษาและพิจารณาหาทางเลือกที่ดีที่สุดเพื่อนำเสนอในขั้นต่อไป
ด้านอื่น ๆ	

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงในที่ประชุมและข้อมูลเพิ่มเติม
1. ระยะเวลาการศึกษาของโครงการ จะเป็นไปตามแผนงานที่นำเสนอหรือไม่	ที่ปรึกษาของโครงการจะใช้ความรู้ความสามารถ และประสบการณ์จากการศึกษาโครงการต่างๆที่ผ่านมาอย่างเต็มที่ และจะพยายามดำเนินการให้แล้วเสร็จตามแผนงานที่นำเสนอไว้
2. ขอสนับสนุนรูปแบบทางเลือกที่ 1 เพื่อจะได้เดินทางได้สะดวก มากกว่ารูปแบบทางด่วน	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ
3. การเวนคืนที่ดินบริเวณเลียบบางส่วนคลองรัช ปีพ.ศ. 2539 ของ กทพ. มีการเวนคืนเกินความจำเป็น ประมาณ 200 กว่าไร่ ศาลปกครองมีมติคำพิพากษาคืนที่ให้ประชาชน ดังนั้น ปัญหาของโครงการที่จะทำรถไฟฟ้าและทางด่วน ขอให้หาข้อยุติส่วนนี้ก่อน	การศึกษาและออกแบบของโครงการจะหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดิน โดยจะให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้
4. การก่อสร้างของโครงการควรคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชน และความสะดวกในการเดินทาง ดังนั้นจึงเห็นด้วยกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ
5. หัวข้อการนำเสนออย่างขาดรายละเอียดหัวข้อ Financial Analysis และรูปแบบการลงทุนของโครงการ	จะมีการนำเสนอในการศึกษาขั้นต่อไป
6. ค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ควรปรับเปลี่ยนโครงสร้างราคาให้เหมาะสม เพื่อให้ประชาชนหันมาใช้รถไฟฟ้าแทนรถยนต์	อัตราค่าโดยสารที่จะจัดเก็บจริงจะขึ้นกับหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ ในขั้นการศึกษาความเหมาะสมจะพิจารณาโดยใช้หลักการ MRT Standardization ของสำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
7. ควรแสดงเหตุผลให้ชัดเจนถึงการไม่สามารถก่อสร้างได้ในอดีต	ในการจัดทำโครงการต้องคำนึงทั้งเรื่องความพร้อมด้านงบประมาณ ความคุ้มค่าในการลงทุน ความจำเป็นผลประโยชน์และการยอมรับของประชาชน ฯลฯ ในการศึกษาโครงการนี้ต้องนำปัจจัยต่างๆดังกล่าวมาพิจารณา ทบทวนด้วยเช่นกัน
8. การลงทุน มีหลายหน่วยงาน ทั้ง กรมทางหลวง กทพ. สนข. จะเกิดความคุ้มค่าการลงทุนหรือไม่ เนื่องจากมีรถไฟฟ้าหลายสายที่ซ้ำซ้อน หรืออยู่ใกล้เคียงกัน	จะมีการศึกษาและนำเสนอในขั้นต่อไป
9. การกำหนดสีของรถไฟฟ้า ควรจะใช้ชื่อถนนที่พาดผ่านมากกว่าการกำหนดสีในปัจจุบัน ซึ่งไม่รู้ว่าจะอยู่ไหน	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ
10. ควรจัดให้มีโครงการรถไฟฟ้า บริเวณถนนนวมินทร์ เนื่องจากปัจจุบันเข้าเมืองลำบาก	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ
11. กรณีมีการเวนคืนที่ดิน ควรจ่ายค่าชดเชยให้ในราคาที่ยุติธรรม	เป็นนโยบายของรัฐ และข้อกำหนดตามกฎหมายที่จะต้องพิจารณาค่าทดแทนให้เป็นธรรม ซึ่งในการกำหนดค่าทดแทนจะมีคณะกรรมการที่ตัวแทนภาคประชาชนเข้าร่วมตาม พ.ร.บ..เวนคืนที่ดิน

7. ผลการสำรวจความคิดเห็น

ในการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 นี้ โครงการได้ทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมด้วย โดยใช้แบบแสดงความคิดเห็น (ภาคผนวก ฉ) ซึ่งสามารถรวบรวมความเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมได้ 203 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 66.1 ของผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 307 ราย ผลการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลในรูปของตารางแสดงได้ดังภาคผนวก ข และสามารถอธิบายผลโดยสรุปได้ดังนี้

7.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็น

ผู้ตอบแบบสำรวจมีสัดส่วนที่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงไม่มากนัก คิดเป็นร้อยละ 58.6 และร้อยละ 40.9 ตามลำดับ โดยเป็นกลุ่มที่มีอายุระหว่าง 51-60 ปี มากที่สุด (ร้อยละ 28.1) รองลงมาเป็นกลุ่มที่มีอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 23.2 และมากกว่า 60 ปี ร้อยละ 20.2 ที่เหลือเป็นกลุ่มที่มีอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 17.7 และไม่เกิน 30 ปี ร้อยละ 10.3 (มีผู้ไม่ระบุอายุ ร้อยละ 0.5)

ส่วนใหญ่ของผู้เข้าร่วมประชุมที่ตอบแบบสำรวจจบการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 80.8 อีกร้อยละ 6.9 จบระดับอนุปริญญา/ปวส.หรือเทียบเท่า และระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 5.9 ที่เหลือจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และประถมศึกษา ร้อยละ 3.9 และ 0.5 ตามลำดับ (ไม่ระบุการศึกษาร้อยละ 2.0)

กลุ่มผู้เข้าร่วมการประชุมในครั้งนี้ (ที่ตอบแบบสำรวจ) มีสัดส่วนของข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 43.3 รองลงมาเป็นผู้ประกอบอาชีพทำธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 17.2 และลูกจ้างบริษัทเอกชน ร้อยละ 16.7 ที่เหลือร้อยละ 7.4 มีอาชีพรับจ้าง และอาชีพอื่นๆ (เช่น แม่บ้าน นักศึกษา) ร้อยละ 14.8 (มีผู้ไม่ระบุอาชีพร้อยละ 0.5)

สำหรับหน่วยงาน/องค์กรที่สังกัด หรือสถานภาพทางสังคมนั้น ปรากฏว่าผู้เข้าร่วมประชุม(ที่ตอบแบบสำรวจ)มาจากหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.9 รองลงมาเป็นผู้นำชุมชนร้อยละ 19.7 และประชาชน/ผู้ประกอบการที่อยู่หรืออาศัยบริเวณใกล้เคียงโครงการร้อยละ 10.3 นอกจากนี้มีผู้แทนจากสถาบันการศึกษา (ร้อยละ 5.4) องค์กรพัฒนาภาคเอกชน (ร้อยละ 4.9) สื่อมวลชน (ร้อยละ 0.5) และอื่นๆ เช่น นักเรียน (ร้อยละ 3.9) สำหรับประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการและตอบแบบสำรวจมีสัดส่วนร้อยละ 14.9 (มีผู้ไม่ระบุสังกัด ร้อยละ 1.5)

7.2 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ

จากการสอบถามในประเด็นการรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ ปรากฏว่าผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ (ร้อยละ 64.5) ระบุว่าเคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟาสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บีงกุ่ม) ก่อนการเข้าร่วมประชุม โดยในจำนวนนี้ร้อยละ 56.5 รับทราบข้อมูลโครงการจากเอกสารโครงการที่ส่งให้พร้อมทั้งจดหมายเชิญประชุม และร้อยละ 22.1 ทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ส่วนราชการ แหล่งข้อมูลข่าวสารที่สำคัญอื่นๆ ได้แก่ เว็บไซต์โครงการ เพื่อนบ้าน และเจ้าหน้าที่โครงการ

7.3 ความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

ผู้ตอบแบบสำรวจเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 93.1) ระบุว่าเห็นด้วยอย่างยิ่งต่อการศึกษาทบทวน และเสนอแนะการดำเนินโครงการ เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์เสาตอม่อที่ก่อสร้างเตรียมไว้แล้วบนแนวกิ่งกลางถนนประเสริฐมนูกิจ (ถนนเกษตร-นวมินทร์) โดยมีเพียงร้อยละ 0.5 ที่ตอบว่าไม่เห็นด้วย/ไม่จำเป็นต้องศึกษา (เนื่องจากการศึกษาเสาตอม่อเป็นที่ตั้งไม่ได้ศึกษาระบบโครงข่าย) ที่เหลืออีกเล็กน้อยเป็นกลุ่มที่ไม่มีความเห็นต่อการศึกษา/ไม่ระบุความเห็นความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกในการพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์เสาตอม่อที่ก่อสร้างเตรียมไว้แล้วบนแนวกิ่งกลางถนนประเสริฐมนูกิจ (ถนนเกษตร-นวมินทร์) (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

7.4 ความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกในการพัฒนา

ผู้ตอบแบบสำรวจที่เห็นว่ารูปแบบที่เลือกที่ 1 มีความเหมาะสมที่สุดในการพัฒนา มีสัดส่วนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 47.3 รองลงมาคือ รูปแบบทางเลือกที่ 4 ด้วยสัดส่วนร้อยละ 46.3 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกัน หรือแตกต่างกันน้อยมาก สำหรับรูปแบบทางเลือกที่ 2 และ 3 มีผู้เห็นว่ารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดในสัดส่วนที่ค่อนข้างน้อย คิดเป็นร้อยละ 3.4 และร้อยละ 10.8 ตามลำดับ เท่านั้น

ทั้งนี้ในกรณีของผู้ที่เห็นว่ารูปแบบทางเลือกที่ 4 มีความเหมาะสมที่สุดนั้น (ร้อยละ 46.3 ของผู้ตอบแบบสำรวจ) สามารถแจกแจงความเห็นในแต่ละรูปแบบทางเลือกย่อยๆ ได้ดังนี้

- ระบบทางด่วนอยู่ระดับบนสุด โดยอยู่เหนือระดับแนวรถไฟฟ้า ร้อยละ 18.7
- ระบบรถไฟฟ้าอยู่ระดับบนสุด ร้อยละ 7.9
- ระบบรถไฟฟ้าและระบบทางด่วน อยู่ระดับเดียวกัน ร้อยละ 6.9
- ระบบรถไฟฟ้าอยู่ด้านข้าง ข้างขวาออกฝั่งเดียว ร้อยละ 1.5
- ระบบรถไฟฟ้า อยู่ด้านข้างทั้ง 2 ฝั่ง ร้อยละ 8.9

7.5 ประเด็นปัญหาหรือข้อวิตกกังวล

ประเด็นปัญหาหรือข้อวิตกกังวลที่ผู้ศึกษาควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษในการศึกษาและพัฒนาโครงการตามความเห็นของผู้ตอบแบบสำรวจ มีดังนี้

- ปัญหาการจราจร การระบายน้ำ และความปลอดภัยในระหว่างก่อสร้าง
- ข้อมูลการดำเนินงาน ลักษณะโครงการ และการประชาสัมพันธ์
- ความคุ้มค่าของโครงการ และการเวนคืนที่ดิน

7.6 การประเมินประโยชน์ด้านการเดินทาง

ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ (ร้อยละ 72.9) ประเมินว่าหากมีการก่อสร้างและพัฒนาโครงการตามรูปแบบทางเลือกที่ผู้ตอบแบบสำรวจเห็นว่าเหมาะสม (ดูรายละเอียดในข้อ 7.4) จะก่อให้เกิดประโยชน์ด้านการเดินทางมาก และอีกร้อยละ 19.2 ประเมินจะเป็นประโยชน์ระดับปานกลาง มีเพียงร้อยละ 3.9 ที่เห็นว่าไม่มีประโยชน์น้อยหรือไม่มีประโยชน์เลย

7.7 ผลดีต่อสังคมและประเทศชาติโดยรวม

เกือบทั้งหมดของผู้ตอบแบบสำรวจ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 98.0 มีความเห็นว่าการพัฒนาของโครงการจะส่งเกิดผลดีต่อสังคมและประเทศชาติโดยรวม โดยเฉพาะช่วยแก้ปัญหาจราจรที่ติดขัด ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางช่วยลดการใช้รถยนต์ ประหยัดพลังงาน และลดปัญหาหมอกพิษทางอากาศ

7.8 ความคิดเห็นต่อการก่อสร้างและพัฒนาโครงการ

จากการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ผู้มีส่วนได้เสียที่เข้าร่วมประชุมและตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ (ร้อยละ 86.7) เห็นด้วยกับการก่อสร้างและพัฒนาโครงการ เนื่องจากเห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อประชาชน ช่วยแก้ปัญหาการจราจร และเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง ส่วนที่ตอบว่าไม่เห็นด้วยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.0 (ไม่ระบุเหตุผล) ที่เหลือร้อยละ 7.9 ระบุว่าไม่แน่ใจ เนื่องจากกังวลเรื่องการดำเนินงาน และรูปแบบการก่อสร้าง ทั้งนี้มีผู้ไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ 4.4

7.9 ความยินยอม/การยอมรับกรณีถูกเวนคืนที่ดิน

เมื่อสอบถามถึงความยินยอม/การยอมรับกรณีที่โครงการต้องเวนคืนที่ดิน และมีการจ่ายค่าทดแทนอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม ปรากฏว่าผู้ตอบแบบสำรวจจำนวนมาก คิดเป็นร้อยละ 46.3 ระบุว่ายอมรับได้ และมีอีกร้อยละ 36.5 ระบุว่าพอรับได้ ส่วนที่ปฏิเสธ/รับไม่ได้เลยนั้นมีสัดส่วนร้อยละ 5.4 เนื่องจากเห็นว่าประชาชนได้รับความเดือดร้อน (มีผู้ที่ไม่ตอบ/ไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ 4.4)

7.10 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ

ผู้เข้าร่วมประชุมบางส่วน มีข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ ในประเด็นต่างๆ ดังนี้

- ข้อมูลโครงการ การดำเนินงาน/ลักษณะโครงการ และการประชาสัมพันธ์
- ปัญหาการจราจร การระบายน้ำ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย
- ความคุ้มค่าของโครงการ
- การเวนคืนที่ดิน