

รายงานสรุปผลการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

(การสรุปผลการศึกษาโครงการ)

การศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีงกุ่ม)

วันพฤหัสบดีที่ 23 สิงหาคม 2561 เวลา 09.00 - 12.00 น.

ณ ห้องคอนเวนชัน ชั้น 4 อาคารคอนเวนชัน เซ็นเตอร์ โรงแรมราม่า การ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร

1. บทนำ

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

สำหรับการจัดประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนนั้นเป็นกิจกรรมสำคัญที่ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมรับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการได้ในวงกว้าง ซึ่งกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมสัมมนาฯไปแล้ว 2 ครั้ง คือ การประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 และการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (การสรุปผลการพิจารณารูปแบบทางเลือกของโครงการ) เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องจูปีเตอร์ ชั้น 3 โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชัน กรุงเทพมหานคร ส่วนการประชุมสัมมนาฯครั้งนี้เป็นการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (การสรุปผลการศึกษาโครงการ) เพื่อชี้แจงผลการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการออกแบบเบื้องต้นของโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยจัดขึ้นในวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2561 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องคอนเวนชัน ชั้น 4 อาคารคอนเวนชัน เซ็นเตอร์ โรงแรมราม่า การ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร โดยมี นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม และนายเริงศักดิ์ ทองสม ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร เป็นผู้กล่าวรายงาน

2. วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อชี้แจงผลการศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม การออกแบบเบื้องต้นโครงการ แนวเส้นทางรูปแบบและองค์ประกอบของโครงการ
- 2) เพื่อชี้แจงผลการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการในการจัดการกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
- 3) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการปรับปรุงเพิ่มเติมข้อเสนอแนะมาตรการในการจัดการกับผลกระทบ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการปรับปรุงผลการศึกษาความเหมาะสม และใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงรูปแบบเบื้องต้นของโครงการให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

3. ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มเป้าหมายของการจัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ตามการจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder) ในแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม ในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2549) ซึ่งประกอบด้วย 7 กลุ่มหลัก ดังนี้

(1) กลุ่มผู้รับผลกระทบ ได้แก่ คริวเรือน สถานประกอบการ พื้นที่อ่อนไหว (อาทิ สถานศึกษา โรงพยาบาล ศาสนสถาน) และองค์กร/หน่วยงาน ที่มีบ้านเรือน/อาคารสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในแนวเขตทางโครงการหรืออยู่บริเวณใกล้เคียง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้งผู้นำชุมชน และนิติบุคคลบ้านจัดสรร/อาคารชุด ที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ

(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 สถาบันการศึกษาในพื้นที่และในระดับอุดมศึกษา อาทิ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ และนักวิชาการอิสระ

(6) สื่อมวลชน

(7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ

ในการนี้โครงการได้ส่งหนังสือเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมในการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (การสรุปผลการศึกษาโครงการ) รวมทั้งหมด 371 ราย จำแนกตามกลุ่มเป้าหมายหลักข้างต้นได้แสดงใน **ตารางที่ 3-1** นอกจากนี้ได้ประชาสัมพันธ์เชิญผู้สนใจเข้าร่วมการประชุมผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ เว็บไซต์โครงการ www.brownline-fs2560.com และติดประกาศประชาสัมพันธ์ตามสำนักงานเขตต่างๆ

สำหรับจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมที่ได้ลงนามในแบบฟอร์มผู้เข้าร่วมประชุมฯ มีทั้งหมด 564 คน ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานท้องถิ่น องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ภาคธุรกิจเอกชน สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน ผู้นำชุมชน สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ ซึ่งจำแนกตามประเภทกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียแสดงรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-1**

**ตารางที่ 3-1 จำนวนกลุ่มเป้าหมายและจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3
(การสรุปผลการศึกษาโครงการ)**

กลุ่มที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	จำนวนที่เชิญประชุม	จำนวนที่เข้าร่วมประชุม
1.	กลุ่มผู้รับผลกระทบ/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ - ผู้นำชุมชน - ผู้ประกอบการที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงโครงการ - ศาสนสถาน - สถานพยาบาล	138 44 16 10	56 31 1 1
2.	หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) - บริษัทที่ปรึกษา	- -	38 18
3.	หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงาน (สผ.)	1	-
4.	หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง - หน่วยงานราชการส่วนกลาง	60	59
5.	องค์กรเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรอิสระ สถาบันการศึกษา ในพื้นที่ และในระดับอุดมศึกษา และนักวิชาการอิสระ - องค์กรพัฒนาภาคเอกชน - สถาบันการศึกษา	15 55	9 17
6.	สื่อมวลชน	32	32
7.	ประชาชนทั่วไป	-	302
	รวม	371	564

**4. สื่อประชาสัมพันธ์และเอกสารประกอบการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3
(การสรุปผลการศึกษาโครงการ)**

สื่อประชาสัมพันธ์และเอกสารประกอบการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (การสรุปผลการศึกษาโครงการ) โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้ายานสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม) มีดังนี้

1) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ ประกอบด้วย แผ่นพับ และเอกสารประกอบการประชุม โดยมีเนื้อหาที่สำคัญๆ คือ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษาของโครงการ ผลการศึกษาด้านวิศวกรรมและเศรษฐกิจการเงิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

2) บอร์ดนิทรรศการ จำนวน 9 บอร์ด เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ทราบเนื้อหาสาระรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้นก่อนเริ่มการประชุม โดยเนื้อหาประกอบด้วย ความสำคัญและความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษาของโครงการ รูปแบบระบบรถไฟฟ้า รูปแบบของทางด่วน ผลการวิเคราะห์ ด้านเศรษฐกิจและการเงิน มาตรการป้องกัน แก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งในกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำบอร์ดสำหรับให้ข้อมูลแก่ผู้เข้าร่วมการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ

3) PowerPoint ประกอบการบรรยายนำเสนอข้อมูลโครงการ ซึ่งมีหัวข้อในการนำเสนอ ได้แก่ ข้อมูลเบื้องต้นของโครงการ (ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์และพื้นที่ศึกษา) ผลการศึกษาด้านวิศวกรรมและเศรษฐกิจการเงิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการมีส่วนร่วมของประชาชน

4) เว็บไซต์โครงการ www.browline-fs2560.com แสดงดังรูปที่ 4-1



รูปที่ 4-1 เว็บไซต์โครงการ www.brownline-fs2560.com

5. บรรยากาศการประชุม

ก่อนการเข้าประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ได้จัดให้มีการลงทะเบียนและแจกเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการให้แก่ผู้มาร่วมประชุม รวมทั้งมีบอร์ดนิทรรศการแสดงข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับโครงการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ศึกษาข้อมูล เมื่อได้กำหนดเวลา จึงเปิดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างเป็นทางการ โดย นายเร็กซ์กิต์ ทองสม ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรเป็นผู้กล่าวรายงาน และนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นผู้กล่าวเปิดการประชุม หลังจากนั้นเป็นการบรรยายนำเสนอข้อมูลโครงการรวมทั้งผลการศึกษาและดำเนินงานโครงการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับฟัง ก่อนเปิดเวทีให้มีการซักถาม และแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม

บรรยากาศช่วงก่อนการประชุม และระหว่างการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน แสดงดังรูปที่ 5-1



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ



นายเรีงศักดิ์ ทองสม

ผอ.กองพัฒนาระบบการขนส่งฯ กล่าวรายงานประชุม



นายชัยวัฒน์ ทองคำคุณ

ผู้อำนวยการ สนข. กล่าวเปิดการประชุม



ผอ. สนข. ให้สัมภาษณ์สื่อมวลชน



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการบรรยาย



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็น

รูปที่ 5-1 บรรยากาศการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (การสรุปผลการศึกษาโครงการ)
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2561 เวลา 09.00 - 12.00 น.
ณ ห้องคอนเวนชัน ชั้น 4 อาคารคอนเวนชัน เซ็นเตอร์ โรงแรมราม่า การ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร

6. สรุปผลการแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม

หลังจากที่ปรึกษาได้นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ รวมทั้งผลการศึกษาและดำเนินงานในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการแล้ว ได้เปิดเวทีให้ผู้ที่เกี่ยวข้องประชุมได้ซักถาม แสดงความคิดเห็น/ข้อวิตกกังวล และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 6-1 ในการนี้ที่ปรึกษาของโครงการได้ชี้แจง/ตอบข้อซักถามบางประการในที่ประชุม และได้อธิบายเพิ่มเติมในรายงานสรุปผลการประชุมนี้ ดังแสดงในตารางที่ 6-1

ตารางที่ 6-1 สรุปประเด็นคำถาม และข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุม

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ด้านวิศวกรรม</p> <p>1. ตำแหน่งศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการอยู่บริเวณไหน รวมถึงให้ทบทวนขนาดพื้นที่ของศูนย์ซ่อมบำรุงที่เหมาะสม</p>	<p>1. ในการศึกษาเบื้องต้นพิจารณาบริเวณใกล้ทางแยกฉลองรัช โดยขนาดของโรงจอดได้มีการพิจารณาให้ใช้พื้นที่เท่าที่เหมาะสมและจำเป็นจริงๆ ประมาณ 40 ไร่ ซึ่งในการประชุมหารือร่วมกับทาง กทม. และ บริษัท เกียรติสหมิตร จำกัด ที่เป็นเจ้าของที่ดินบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2561 ได้ข้อสรุปว่าบริษัท เกียรติสหมิตร จำกัด ได้ตกลงให้ กทม. ใช้พื้นที่เป็นศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ของรถไฟฟ้าสายสีเทาแล้ว จึงไม่สามารถให้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็น Depot ของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้ ส่วนตำแหน่งสถานี จะทำการออกแบบให้ผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อรถไฟฟ้าทั้งสองสายได้โดยสะดวก</p>
<p>1. วิธีการคัดเลือกที่ตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการ และมีที่ตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณอื่นๆ ที่เหมาะสมหรือไม่</p>	<p>2. ในการพิจารณาจะดูจากสภาพทางกายภาพที่เป็นพื้นที่ว่าง ห่างจากพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม อยู่ใกล้แนวโครงการ โดยพยายามหลีกเลี่ยงชุมชน หมู่บ้าน สะดวกในการเชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง</p>
<p>3. เสนอแนะรูปแบบบนถนนประเสริฐมนูกิจ โดยให้ระบบรถไฟฟ้าอยู่ด้านบน และให้ระบบทางด่วนอยู่ด้านล่างจะเหมาะสมมากกว่า</p>	<p>3. การที่ระบบทางด่วนอยู่ด้านบน ลมจะมีส่วนช่วยให้มลพิษกระจายขึ้นด้านบนได้ง่าย ประกอบกับเมื่อรถยนต์วิ่งได้เร็วขึ้น การสะสมของมลพิษก็จะน้อยลงตามไปด้วย นอกจากนี้การมีรถไฟฟ้าอยู่ด้านล่าง จะช่วยอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารไม่ต้องเดินขึ้นสถานีที่สูง เวลาเกิดเหตุฉุกเฉินจะแก้ไขได้ง่าย ประกอบกับระบบทางด่วนมีแนวโน้มเกิดขึ้นก่อน การจะสร้างรถไฟฟ้าที่อยู่ด้านบนระบบทางด่วนภายหลัง อาจจะทำให้เกิดความเสียหายต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า</p>
<p>4. โครงการได้มีการหารือกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาหรือไม่ ในการปรับเปลี่ยนตำแหน่งของสถานีรถไฟฟ้าสายสีเทา ให้มาอยู่บริเวณตลาดนัดหัวมุมบริเวณแยกฉลองรัช</p>	<p>4. ในการศึกษาได้มีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้มีคณะกรรมการกำกับโครงการที่มีผู้แทนจาก กทม. เป็นคณะกรรมการกำกับการศึกษาของโครงการด้วย ซึ่งในการศึกษาคณะกรรมการกำกับได้มอบหมายให้ที่ปรึกษาพิจารณาเสนอแนะการปรับแนวเส้นทาง สถานี เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รวมถึงการให้เสนอแนะการปรับแนวเส้นทางสายสีเทาด้วย เนื่องจาก สนข. เป็นหน่วยงานหลักในด้านการวางแผนจึงมีหน้าที่ที่จะกำกับดูแลและเสนอแนะในภาพรวม</p>

ตารางที่ 6-1 สรุปประเด็นคำถาม และข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุม (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
	ของการพัฒนาโครงการต่างๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด
5. พื้นที่ที่จะทำ Depot ของโครงการจะมีการพัฒนาในเชิงพาณิชย์ ศูนย์เศรษฐกิจ หรือแนวทางอื่นๆ ด้วยหรือไม่	5. พื้นที่การพัฒนา Depot ของโครงการฯ ขึ้นกับการได้มาของพื้นที่ ถ้าสามารถตกลงร่วมกับภาคเอกชน หรือเช่าจากเอกชนจะสามารถใช้ประโยชน์ได้มากกว่าการใช้การเวนคืน ทั้งนี้ต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมกิจการระบบขนส่งมวลชนเป็นหลักก่อน
6. ต้องการให้ไปหรือกับทางโครงการรถไฟฟ้ามหานครสีเทา ในเรื่องของตำแหน่งของสถานี และจุดขึ้น-ลงของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)	6. ที่ปรึกษาได้มีการประสานและส่งมอบข้อมูลผ่านตัวแทนของหน่วยงานทั้งสองที่อยู่ในคณะกรรมการกำกับการศึกษาโครงการฯ อยู่แล้ว
7. ประเด็นตำแหน่งที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้ามหานครโครงการไม่ชัดเจน การระบุตำแหน่งทางขึ้น-ลงของสถานี รวมถึงพื้นที่เวนคืนของแต่ละสถานี	7. การกำหนดที่ตั้งสถานีและทางขึ้นลงของโครงการเป็นการกำหนดรอบตำแหน่งขั้นต้น โดยพื้นที่เวนคืนเป็นการประมาณการในทางกว้างเพื่อการประเมินความเหมาะสมของโครงการเป็นสำคัญ ซึ่งเมื่อมีการดำเนินการในขั้นตอนต่อไป หน่วยงานที่รับผิดชอบจะต้องศึกษาและทบทวนตำแหน่งสถานีและทางขึ้นลงใหม่อย่างละเอียดอีกครั้ง
8. ไม่เห็นด้วยกับการสร้างทางพิเศษอ้อมบริเวณแนวคลองบางบัว คลองบางเขน ควรที่จะตัดผ่านพื้นที่ถนนงามวงศ์วาน และใช้พื้นที่ของม.เกษตรศาสตร์ในการก่อสร้าง ตามการศึกษาเดิมของ กทพ.	8. ในการศึกษาได้พิจารณาแนวทางที่เป็นไปได้ต่างๆ แล้ว แนวทางที่นำเสนอเป็นแนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้มากที่สุด สามารถลดผลกระทบให้น้อยที่สุด
9. ควรมีการจัดการปัญหาการจราจรในช่วงก่อสร้าง และช่วงรื้อย้ายสาธารณูปโภค และการคืนพื้นที่ให้กับประชาชน	9. การจัดการปัญหาด้านจราจรเป็นสิ่งที่โครงการต้องพิจารณาและกำหนดรายละเอียดในมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งยังต้องกำหนดในเอกสารประกวดราคาด้วย
10. ควรมีการจัดการด้านระบายน้ำในช่วงการรื้อย้ายสาธารณูปโภค และช่วงที่ทำโครงสร้างเสาตอม่อของโครงการ	10. โครงการได้พิจารณาและกำหนดรายละเอียดในมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งยังกำหนดในเอกสารประกวดราคาด้วย
11. การกำหนดชื่อสถานีรถไฟฟ้ามหานครคลองกับตำแหน่งที่ตั้งของสถานี เช่น สถานีจตุราเกษม สถานีคลองลาดยาว เป็นต้น	11. ที่ปรึกษารับไปปรับแก้ไขใหม่ ทั้งนี้การกำหนดชื่อสถานีเป็นเพียงการกำหนดเบื้องต้นเท่านั้น เมื่อมีการดำเนินการในขั้นตอนต่อไป หน่วยงานที่รับผิดชอบจะเป็นผู้พิจารณาชื่อสถานีอีกครั้ง
12. ข้อมูลแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศที่ใช้ในโครงการไม่เป็นปัจจุบัน	12. ในโครงการได้มีการใช้ภาพถ่ายดาวเทียมเป็นส่วนประกอบของการศึกษาเท่านั้น เพราะจะใช้วิธีการสำรวจในรายละเอียดเป็นหลัก
13. ทางขึ้นบริเวณถนนประเสริฐมนูกิจ ผังขาเข้าใกล้ถนนกาญจนาภิเษกสาย 9 มีการใช้พื้นที่ของบริษัท นวธานี จำกัด อยากให้พิจารณาย้ายมาอยู่ใกล้กับถนนสุขาภิบาล 1 หรือพื้นที่ว่างอื่นๆ	13. โครงการทางด่วนบริเวณจุดตัดถนนกาญจนาภิเษก (ทางหลวงหมายเลข 9) ไม่มีการเวนคืนที่ดิน ทางขึ้นและทางลงทางด่วนออกแบบอยู่ในเขตทาง

ตารางที่ 6-1 สรุปประเด็นคำถาม และข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุม (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
14. เหตุใดการศึกษาของโครงการยังไม่ได้ข้อยุติว่าจะดำเนินการรูปแบบไหน ทำไมทางโครงการ (กทพ.) ถึงนำไปเสนอ ครม. ให้ความเห็นชอบ	14. การศึกษานี้ดำเนินการตามมติ ครร. ซึ่งต้องนำผลการศึกษาที่ได้รายงานกลับไปเพื่อให้ ครร./ครม. พิจารณา
15. การศึกษาพยากรณ์โครงข่ายจราจร รูปแบบ link base ของโครงการ แต่โครงการสามารถให้ตัวเลขปริมาณผู้โดยสารรายสถานีได้ ไม่ทราบว่าได้มาจากวิธีการใด	15. แบบจำลองประกอบด้วยโครงข่ายถนน (Highway) และโครงข่ายขนส่งมวลชน (Public) มีการทำ Modal Split เพื่อแยกความต้องการเดินทางของรูปแบบ Highway และ Public จากนั้นนำความต้องการเดินทางดังกล่าวไปทำ Assignment จึงสามารถหาปริมาณผู้โดยสารรายสถานีได้
<p><u>ด้านการเงินและการลงทุน</u></p> <p>1. ข้อมูลการศึกษาผลตอบแทนด้านการเงินของโครงการที่มีค่าติดลบ และการที่เอกชนเข้าร่วมประมูลโครงการ จะเป็นข้ออ้างหรือไม่ในการขึ้นราคาค่าโดยสารในอนาคต</p>	<p>1. การที่ผลตอบแทน กรณี PSC ที่ติดลบ แสดงว่าหากรัฐต้องการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมรัฐจำเป็นที่จะต้องชดเชย หรือลงทุนร่วมบางส่วน เรื่องอัตราจัดเก็บค่าโดยสารเป็นไปสัญญาที่จะทำกับเอกชนในอนาคต ซึ่งจะต้องสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ในการศึกษาจะใช้หลักการคิดค่าโดยสารตามข้อกำหนด MRT Assessment Standardization ของ ADB</p>
<p><u>ด้านสิ่งแวดล้อม</u></p> <p>1. ปัญหามลพิษที่จะมีผลต่อสุขภาพของประชาชน ผู้มาใช้รถไฟฟ้าในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า เนื่องมีรถไฟฟ้าอยู่ใต้ระบบทางด่วน บนแนวถนนประเสริฐมนูกิจ</p>	<p>1. การที่ระบบทางด่วนอยู่ด้านบน ลมจะมีส่วนช่วยให้มลพิษกระจายขึ้นด้านบนได้ง่าย ประกอบกับเมื่อรถยนต์วิ่งได้เร็วขึ้นการสะสมมลพิษในพื้นที่ก็จะน้อยลงตามไปด้วย ทั้งนี้ในระยะดำเนินการโครงการจะมีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบริเวณถนนประเสริฐมนูกิจ เพื่อศึกษาผลกระทบต่อมลพิษที่มีต่อผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชน และผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียง ทั้งนี้หากมีมลพิษเกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เช่น ปริมาณฝุ่นละอองมาก อาจดำเนินการโดยติดตั้งเครื่องฉีดละอองน้ำ บริเวณใต้สถานีดังกล่าวทันที</p>
<p>2. ผลการศึกษาสิ่งแวดล้อมที่นำเสนอ เป็นเพียงมาตรการลดผลกระทบทั่วไป ไม่มั่นใจว่าจะสามารถลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p>	<p>2. โครงการจะรับไปพิจารณาปรับปรุงมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความชัดเจนขึ้น หลังจากให้นำข้อมูลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน และการคาดการณ์คุณภาพอากาศ เสียง และสั่นสะเทือน ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ จากกรณีโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ มากำหนดมาตรการฯ เฉพาะเจาะจงอีกครั้ง เช่น ตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง การใช้เครื่องฉีดละอองน้ำ บริเวณใต้สถานี การออกแบบระบบระบายน้ำ เป็นต้น</p>

ตารางที่ 6-1 สรุปประเด็นคำถาม และข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุม (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>การมีส่วนร่วมของประชาชน</p> <p>1. ตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟาสายสีเทา มีที่ตั้งบนพื้นที่ของบริษัท เกียรติสหมิตร จำกัด โดยทางบริษัทฯ ไม่เคยได้รับแจ้งข้อมูล หรือเชิญเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นแต่อย่างใด ซึ่งน่าจะผิดหลักการ และไม่ถูกกฎหมาย ซึ่งทางกลุ่มบริษัทฯ ได้มีข้อตกลงร่วมกับ กทม. ในการทำศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟาสายสีเทาไว้แล้ว</p>	<p>1. การศึกษาคัดเลือกตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) นั้น กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการหลังการประชุมสัมมนา รับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 และสามารถระบุตำแหน่งที่ตั้งดังกล่าวในช่วงการศึกษาเลือกรูปแบบทางเลือก แต่ยังไม่ได้สำรวจจัดทำบัญชีรายชื่อผู้ถูกเวนคืน ดังนั้นในการประชุมสัมมนา รับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 (การสรุปผลการพิจารณารูปแบบทางเลือกของโครงการ) จึงยังไม่ได้ออกจดหมายเชิญผู้รับผลกระทบโดยตรงที่มีอาคารสิ่งปลูกสร้างในเขตทาง ซึ่งรวมถึงบริษัท เกียรติสหมิตร จำกัด ด้วย (แต่ได้มีการประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ของโครงการ เว็บไซต์สำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และติดประกาศ ณ สำนักงานเขตต่างๆ ตามแนวเส้นทาง เพื่อให้สาธารณชนได้รับทราบ และสามารถเข้าร่วมประชุมกับโครงการได้)</p> <p>ภายหลังจากที่ได้ข้อสรุปรูปแบบทางเลือกของโครงการแล้ว และได้มีการศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม จึงได้มีการประสานงาน พบปะหารือ และสำรวจความคิดเห็นผู้รับผลกระทบโดยตรง รวมทั้งออกจดหมายเชิญผู้ที่มีอาคารบ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้างในเขตพื้นที่ที่ออกแบบเป็นพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเข้าร่วมประชุมสัมมนา รับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 3 ด้วย</p> <p>อนึ่งเมื่อโครงการฯ ทราบว่าพื้นที่ดังกล่าวเป็นของบริษัท เกียรติสหมิตร จำกัด ที่ได้ทำข้อตกลงไว้กับทาง กทม. ที่จะดำเนินการเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟาสายสีเทา และไม่ประสงค์ให้โครงการรถไฟฟาสายสีน้ำตาลใช้เป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุง โครงการฯ จึงได้ทบทวนหาตำแหน่งที่ตั้งของ Depot ที่มีความเหมาะสมแห่งอื่น ๆ ต่อไปแล้ว</p>
<p>2. ขอให้ นำข้อเสนอแนะจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ผ่านมา มา นำเสนอในการประชุม และวิธีการแก้ไขข้อสงสัยต่างๆ</p>	<p>2. การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ผ่านมาทางโครงการได้มีการตอบประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุม สรุปเป็นรายงานสรุปผลการประชุมฯ ซึ่งปรากฏในเว็บไซต์ของโครงการ (www.brownline-fs2560.com) และได้จัดส่งข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปเผยแพร่ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องส่วนต่างๆ ได้รับทราบ</p> <p>ทั้งนี้การตอบประเด็น และวิธีการแก้ไขข้อสงสัยต่างๆ ในที่ประชุมฯ จะใช้เวลาค่อนข้างนาน ซึ่งกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาต้องการให้การประชุมสัมมนาฯ รับฟังข้อเสนอแนะ</p>

ตารางที่ 6-1 สรุปประเด็นคำถาม และข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุม (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
	<p>และข้อคิดเห็นจากทุกภาคส่วนให้มากที่สุด เพื่อนำไปประกอบการปรับปรุงแก้ไขรายงานการศึกษาความเหมาะสม และรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยที่ปรึกษาได้พิจารณาประเด็นข้อวิตกกังวลต่างๆ และนำเสนอวิธีการจัดการ/การป้องกันแก้ไขไว้ในรายงานการศึกษาของโครงการต่อไป</p>
<p>3. ขอให้มีการนำเสนอข้อมูลในรายละเอียดต่างๆ ที่จะเผยแพร่ให้ประชาชนได้รับทราบ และเสนอแนะให้มีการจัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนอีกครั้ง</p>	<p>3. รายละเอียดข้อมูลโครงการที่เผยแพร่ให้ประชาชนได้รับทราบ ได้แก่ เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ powerpoint การนำเสนอข้อมูล และรายงานสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในทุกครั้ง สามารถติดตามได้ในเว็บไซต์ของโครงการ http://www.brownline-fs2560.com สำหรับการเสนอให้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอีกคร้้งนั้น เนื่องจากการศึกษาของโครงการอยู่ในขั้นการศึกษาความเหมาะสมเท่านั้น หากได้รับความเห็นชอบก็จะมีผลการดำเนินงานศึกษาออกแบบรายละเอียดของโครงการต่อไป ซึ่งจะมีการดำเนินงานเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการจัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน และประชุมกลุ่มย่อยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในลำดับต่อไป เช่นเดียวกับกระบวนการในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ</p>
<p>เศรษฐกิจและสังคม</p> <p>1. ไม่เห็นด้วยที่จะมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบ้านเลขที่ 2645 ของคุณนาฎยา อ่อนสุวรรณ บริเวณริมคลองบางเขน</p>	<p>1. การดำเนินโครงการใดๆ เพื่อสาธารณะประโยชน์ อาจมีประชาชนบางรายได้รับผลกระทบโดยตรง โดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ซึ่งรวมถึงกรณีโครงการพัฒนาระบบทางด่วนช่วงบริเวณริมคลองบางเขน ที่มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบางส่วน เพื่อดำเนินการเนื่องจากมีข้อจำกัดของพื้นที่</p> <p>อย่างไรก็ตามโครงการพยายามให้มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และจะพิจารณาจ่ายค่าทดแทนอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติ การได้มา สภาพและที่ตั้ง อสังหาริมทรัพย์และความเสียหายของผู้ถูกเวนคืน</p>

7. ผลการสำรวจความคิดเห็น

ในการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 นี้ โครงการได้ทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมด้วย โดยใช้แบบแสดงความคิดเห็น ซึ่งสามารถรวบรวมความเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมได้ 409 ราย

หรือคิดเป็นร้อยละ 81.0 ของผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 508 ราย (ไม่รวมหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน) โดยผลการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสามารถอธิบายผลโดยสรุปได้ดังนี้

7.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบแสดงความเห็น

ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชายร้อยละ 53.1 และเป็นเพศหญิงร้อยละ 46.9 ซึ่งร้อยละ 52.6 เป็นกลุ่มที่มีอายุมากกว่า 40 ปี ที่เหลือเป็นกลุ่มที่มีอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 33.3 และไม่เกิน 30 ปี ร้อยละ 14.2

ด้านการศึกษาพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามจบการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.6 รองลงมาจบการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรี ร้อยละ 29.3 ส่วนที่เหลือจบระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 6.8 มัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 5.4 อนุปริญญาหรือเทียบเท่า/ปวส. ร้อยละ 4.6 และประถมศึกษา ร้อยละ 3.2

ด้านอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 48.4 รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 22.7 ลูกจ้างบริษัทเอกชน ร้อยละ 13.0 รับจ้าง ร้อยละ 9.3 และประกอบอาชีพอื่นๆ (แม่บ้าน นักศึกษา) ร้อยละ 6.6

สำหรับหน่วยงาน/องค์กรที่สังกัด หรือสถานภาพทางสังคมนั้น ปรากฏว่าผู้เข้าร่วมประชุมที่ตอบแบบสอบถามเป็นประชาชน/ครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงและอยู่ใกล้เคียงโครงการ ร้อยละ 34.0 รองลงมาเป็นประชาชนทั่วไปที่สนใจ ร้อยละ 24.9 และหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 17.6 นอกจากนี้มีผู้ประกอบการที่อยู่หรืออาศัยบริเวณใกล้เคียงโครงการ (ร้อยละ 11.0) ผู้นำชุมชน (ร้อยละ 7.8) ผู้แทนจากสถาบันการศึกษา (ร้อยละ 3.4) องค์กรพัฒนาภาคเอกชน (ร้อยละ 1.0) และสื่อมวลชน (ร้อยละ 0.2)

7.2 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ

จากการสอบถามในประเด็นการรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ ปรากฏว่าผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 93.2) ระบุว่าเคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้ายานยนต์สายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีงกุ่ม) ก่อนการเข้าร่วมประชุม โดยในจำนวนนี้มีผู้ระบุว่ารับทราบข้อมูลโครงการจากเว็บไซต์โครงการมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48.0 รองลงมารับทราบข้อมูลจากเอกสารโครงการที่ส่งให้พร้อมกับจดหมายเชิญประชุม ร้อยละ 38.8 ทราบข้อมูลจากเพื่อนบ้าน ร้อยละ 29.9 แหล่งข้อมูลข่าวสารที่สำคัญอื่นๆ ที่ระบุ ได้แก่ สื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ เจ้าหน้าที่โครงการ เจ้าหน้าที่ส่วนราชการ บอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ ป้ายโฆษณา การประชุมที่ผ่านมา และผู้นำชุมชน

7.3 ความคิดเห็นต่อผลการศึกษา

7.3.1 ความคิดเห็นต่อรูปแบบรถไฟฟ้ายานยนต์สายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีงกุ่ม)

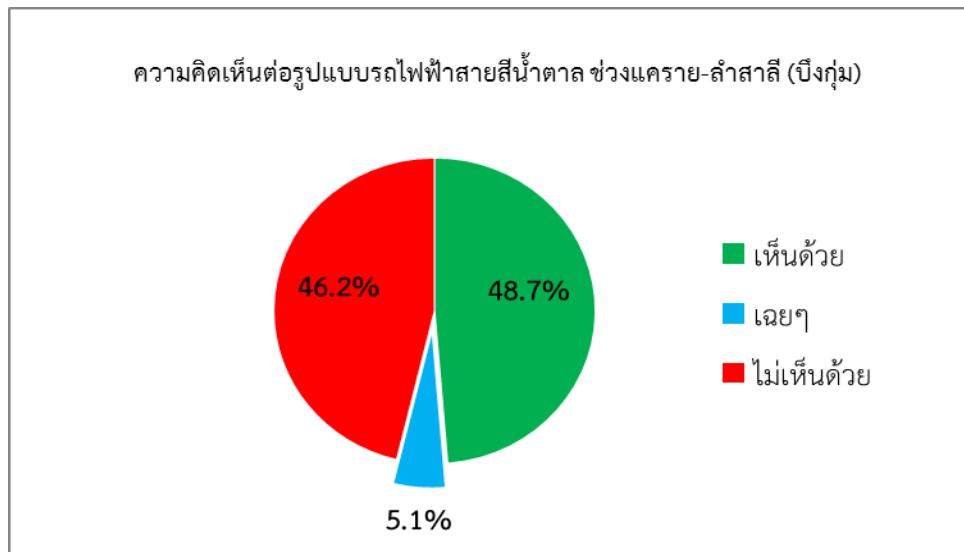
ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 48.7 เห็นด้วยกับรูปแบบรถไฟฟ้ายานยนต์ของโครงการ โดยให้เหตุผลประกอบหลายประการ ดังนี้

- ช่วยเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง
- ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรได้ในอนาคต
- เป็นการเชื่อมต่อการเดินทางให้ครอบคลุม
- เป็นตัวเลือกในการเดินทาง
- เป็นการพัฒนาประเทศชาติ
- ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง
- โครงสร้างและรูปแบบเหมาะสมกับพื้นที่
- ช่วยลดมลพิษในเมืองได้
- เป็นโครงการที่ส่งผลกระทบต่อคนน้อย
- เป็นระบบขนส่งที่มีความปลอดภัย

สำหรับผู้ที่ไม่เห็นด้วยมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 46.2 โดยให้เหตุผล/ข้อเสนอแนะประกอบ ดังนี้

- ใช้งบประมาณสูง ไม่คุ้มค่ากับการลงทุน
- ยังไม่ระบุตำแหน่งของโรงซ่อมให้ชัดเจน
- โรงซ่อมของรถไฟฟ้าใช้พื้นที่มากและไม่ควรอยู่ในเมือง
- มีการเวนคืนที่ดิน ที่อยู่อาศัย พื้นที่ทำธุรกิจ และส่งผลกระทบต่อกรประกอบอาชีพ
- ทำให้การจราจรติดมากขึ้น และไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้
- ไม่มีจุดเชื่อมต่อกับสายสีม่วง
- เป็นการพัฒนาทับซ้อนรถไฟฟ้าสายสีเทา
- รูปแบบรางเป็นโมโนเรล ซึ่งบรรทุกผู้โดยสารได้น้อย
- ควรทบทวนผลการศึกษาก่อนอีกครั้ง เนื่องจากหลายอย่างยังไม่ชัดเจน
- ควรศึกษารายละเอียดให้ครอบคลุมทุกด้านมากกว่านี้
- มีรูปแบบร่วมกับทางด่วน
- มีทางขึ้น-ลง 4 ทิศทาง ต่อสถานี ซึ่งมากเกินไป
- รถไฟฟ้าควรอยู่ด้านบนสุด
- รถไฟฟ้าควรอยู่ใต้ดินมากกว่า
- ยังไม่จำเป็นต่อการคมนาคม
- ไม่อยากได้ การศึกษารวดรัดมากเกินไป

ทั้งนี้ยังมีร้อยละ 5.1 ที่ไม่แสดงความคิดเห็นว่าเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับโครงการ (เฉยๆ)



รูปที่ 7-1 ความคิดเห็นต่อรูปแบบรถไฟฟ้ายานน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บีงกุ่ม)

7.3.2 ความคิดเห็นต่อรูปแบบระบบทางด่วนของโครงการ

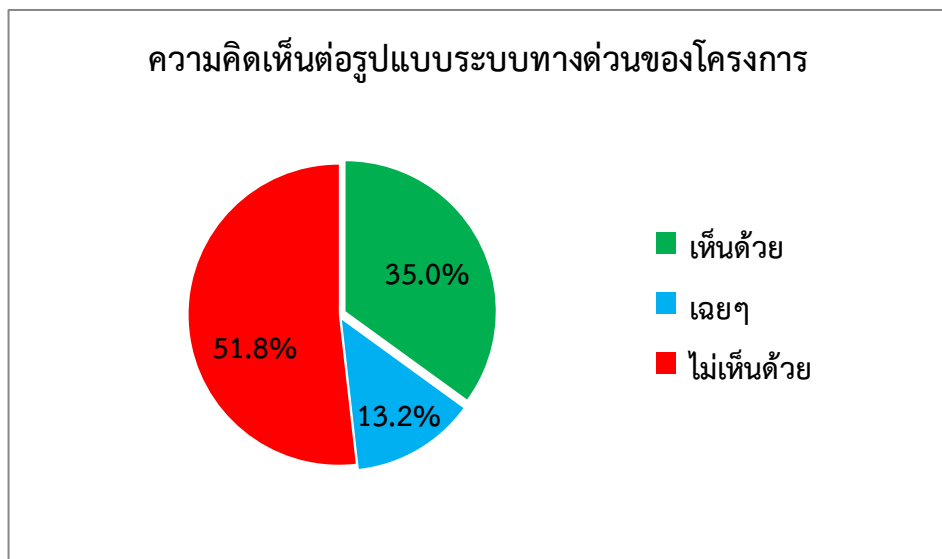
ผู้ตอบแบบสอบถามเกินครึ่งเล็กน้อย (ร้อยละ 51.8) ไม่เห็นด้วยกับรูปแบบระบบทางด่วนของโครงการ โดยให้เหตุผลประกอบหลายประการดังนี้

- ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน
- ควรศึกษาและทบทวนข้อมูลให้ครอบคลุมมากกว่านี้
- เป็นการเพิ่มมลพิษมากขึ้น

- เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม (ฝุ่น เสียง แรงสั่นสะเทือน ฯลฯ) และบดบังทัศนียภาพ
- ส่งผลกระทบต่อสุขภาพและที่ดินทำกินของประชาชน
- ประชาชนในพื้นที่ศึกษาของโครงการไม่ได้รับประโยชน์
- ทำให้จำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้น
- การคมนาคมหนาแน่นกว่าเดิม
- ช่วงก่อสร้างส่งผลกระทบต่อการใช้รถในปัจจุบัน
- ยังไม่เข้าใจการศึกษาของโครงการ
- รูปแบบไม่เหมาะสม
- ต่อม่อเกินไป อาจไม่แข็งแรง
- ช่องจราจรน้อยเกินไป
- ทางด่วนควรอยู่ต่ำกว่ารถไฟฟ้า
- การเชื่อมต่อตรง Missing Link ไม่เหมาะสมเพราะเป็นโค้งคอคขุดทำให้รถติด
- จุดเชื่อมต่อทางด่วนไม่ชัดเจน
- ไม่อยากได้ ยังไม่จำเป็นต้องสร้าง
- ไม่มีโอกาสได้ใช้ทางด่วนอยู่แล้ว
- มีรถไฟฟ้าแล้วทางด่วนก็ไม่จำเป็น
- ปัจจุบันระบบทางด่วนไม่มีประสิทธิภาพ
- เป็นการสนับสนุนการใช้รถยนต์
- ไม่ควรหลบเลี่ยงมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สำหรับผู้ที่ตอบว่าเห็นด้วยกับรูปแบบระบบทางด่วนมีสัดส่วน ร้อยละ 35.0 ให้เหตุผลประกอบว่า ช่วยกระจายปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนได้ดี ช่วยเพิ่มโครงข่ายการคมนาคมจากฝั่งตะวันตกไปฝั่งตะวันออกได้ดี การเดินทางสะดวก รูปแบบจากการ Present มีความชัดเจนและเหมาะสม เป็นการเพิ่มโครงข่ายการคมนาคมทางด่วนจากฝั่งตะวันตกไปฝั่งตะวันออก และการพัฒนาโครงการใช้พื้นที่ได้เหมาะสมและคุ้มค่า

ทั้งนี้ยังมีร้อยละ 13.2 ที่ไม่แสดงความคิดเห็นว่าเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับโครงการ (เฉยๆ)



รูปที่ 7-2 ความคิดเห็นต่อรูปแบบระบบทางด่วนของโครงการ

7.3.3 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ
ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 41.6 ระบุว่ามาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นยังไม่เพียงพอแล้ว ส่วนร้อยละ 58.4 ระบุว่ามาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมยังไม่เพียงพอ โดยให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมมาตรการในประเด็นต่างๆ ดังนี้

- ควรมีมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะเรื่องฝุ่น เสียง แสงสั่นสะเทือน
- ควรพิจารณาทางเบี่ยงช่วงการก่อสร้าง
- ควรศึกษารายละเอียดข้อมูลโครงการให้ครอบคลุม ครบถ้วน
- ควรมีการเวนคืนที่ชัดเจนและค่าชดเชยที่เป็นธรรม
- ไม่มั่นใจว่าผู้รับเหมาจะปฏิบัติตามได้
- ควรมีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่รัดกุม
- ควรพิจารณาด้านงบประมาณอีกครั้ง เพราะใช้งบประมาณสูงมาก
- ควรมีความปลอดภัยในการสัญจรระยะยาว
- ควรมีรูปแบบที่ชัดเจน
- ควรมีมาตรการป้องกันการทรุดตัวของอาคารบ้านเรือน
- ควรมีการเยียวยาต่อธุรกิจของประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ
- ควรเน้นมาตรการด้านการตกหล่นของวัสดุก่อสร้าง
- ควรกำหนดเวลาการทำงานก่อสร้าง
- ควรมีการพัฒนาที่เหมาะสม
- ควรประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้ทราบทั่วถึงเหมือนรถไฟฟ้าสายสีเขียว
- ควรนำร่องซ่อมออกไปสร้างนอกเมือง
- ควรมีรถเมล์วิ่งผ่าน
- ควรสร้างสวนสาธารณะเพื่อช่วยลดมลภาวะบนท้องถนน
- ควรแจ้งล่วงหน้าให้ประชาชนรับทราบ
- ควรใส่ใจเรื่องการระบายน้ำ (ตอม่อลงน้ำ)
- ควรสอบถามความคิดเห็นของประชาชนมากกว่านี้
- ควรลงสำรวจพื้นที่ให้มาก
- ควรเน้นมาตรการที่ลดผลกระทบต่อสุขภาพ
- รูปแบบรถไฟฟ้ควรอยู่ใต้ดิน
- ควรปรึกษากันหรือกับรถไฟฟ้สายอื่นๆ ด้วย
- ควรประเมินผลกระทบทางสังคมด้วย
- ควรมีป้ายเตือนตลอดโครงการ
- ควรพิจารณาภาพรวมของการก่อสร้างอื่นๆ รวมด้วย
- ควรรักษาทัศนียภาพไว้

7.4 ประเด็นปัญหาหรือข้อวิตกกังวล

ประเด็นปัญหา/ข้อวิตกกังวลที่โครงการควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ ได้แก่

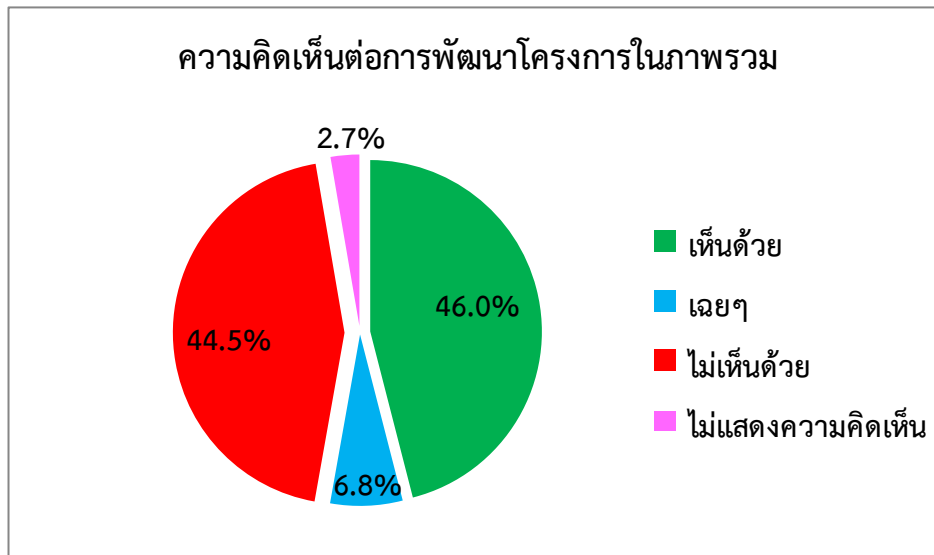
- การจราจรติดขัดในช่วงก่อสร้าง
- ด้านสิ่งแวดล้อม (ฝุ่น เสียง แสงสั่นสะเทือน มลภาวะทางอากาศ ฯลฯ)
- ความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้เส้นทาง ช่วงก่อสร้าง
- การเวนคืนที่ชัดเจนและค่าชดเชยที่เป็นธรรม
- การใช้ Depot ขนาด 44 ไร่

- งบประมาณสูง ต้องตรวจสอบได้
- การศึกษารายละเอียดข้อมูลโครงการไม่ครอบคลุม
- ความชัดเจนของตำแหน่ง Depot และสถานี
- การชดเชยรายได้ของผู้ประกอบการหรือประกอบอาชีพในพื้นที่ก่อสร้าง
- ต่อม่อเก่าแล้ว อาจารย์รับน้ำหนักไม่ไหว
- ความคุ้มค่าของการใช้ที่ดิน
- ปัญหาต่อระบบนิเวศทางน้ำและการระบายน้ำ
- ระยะเวลาในการก่อสร้าง
- การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ
- ทัศนียภาพ
- ผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน
- ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน
- ความสะอาด
- ผลกระทบทุกด้านในช่วงการก่อสร้างโครงการ
- ราคาค่าโดยสาร
- การร้องเรียนเมื่อมีการก่อสร้าง ควรแก้ไขทันที
- การประสานงานของหน่วยงานอาจล่าช้า
- ระยะห่างของสถานี
- ไม่ควรสร้างทางด่วน
- ปัญหาระบบสาธารณูปโภค (ไฟฟ้า น้ำประปา)
- จุดเชื่อมต่อระหว่างสถานี
- ไฟฟ้าส่องสว่าง หรือป้ายสัญลักษณ์บอกทาง โดยเฉพาะช่วงการก่อสร้าง
- ผลกระทบในระยะยาว
- ผลกระทบต่อการเรียนการสอนของโรงเรียน
- จำเป็นต้องมีการพัฒนาหรือไม่
- ควรรีบดำเนินการก่อสร้างโดยเร็ว
- การประกอบอาชีพของประชาชน
- ทางเข้า-ออกของชุมชน
- วิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไปของประชาชนใกล้เคียง
- การตั้งชื่อสถานีรถไฟฟ้า ต้องคิดให้รอบคอบ
- ทางขึ้น-ลง ของทางด่วน
- ทางด่วนไม่ควรอยู่ด้านบนสุด

7.5 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 46.0 เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการในภาพรวม โดยให้เหตุผลว่ามีการเชื่อมโยงระบบขนส่งให้เดินทางสะดวกมากขึ้น ช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดได้ ช่วยสนับสนุนระบบการคมนาคมของประเทศ เป็นการพัฒนาประเทศชาติ เป็นการพัฒนาที่มีประโยชน์ต่อประชาชน เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจให้ดีขึ้น มีรูปแบบที่เหมาะสมเป็นตัวเลือกในการเดินทาง และช่วยกระจายการจราจรได้ดี ส่วนผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ (ร้อยละ 44.5) ระบุเหตุผลประกอบว่าการศึกษาข้อมูลโครงการยังไม่ชัดเจน ไม่ควรสรุปผลการศึกษาโครงการ การประชุมมีเวลาชกถามน้อยมาก ควรมีที่จอดรถของโครงการมากกว่านี้ การใช้งบประมาณไม่คุ้มค่า ทำลายสิ่งแวดล้อม ไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดได้ ทำให้การจราจรติดขัด ส่งผลกระทบต่อชุมชนและธุรกิจการค้า Depot ใช้พื้นที่มากเกินไป และไม่ควรร

อยู่กลางเมือง การพัฒนาโครงการทับซ้อนกับรถไฟฟ้าสายสีเทา มีทางด่วนรวมอยู่ด้วย ควรระบุจุดเวนคืนให้ชัดเจน ยังไม่มีความจำเป็นต้องพัฒนาโครงการ ระยะเวลาในการก่อสร้าง และไม่มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ ส่วนผู้ที่ตอบไม่แน่ใจ (ร้อยละ 6.8) ระบุเหตุผลประกอบว่า การศึกษาข้อมูลและรูปแบบยังไม่ชัดเจน ปัญหาอุปสรรคต่อสิ่งแวดล้อม ส่งผลกระทบต่อโดยตรง ปัญหาการจราจรช่วงการก่อสร้าง มีทางด่วนรวมอยู่ด้วย ทั้งนี้ก็ร้อยละ 2.7 ไม่แสดงความคิดเห็นต่อโครงการ แสดงดังรูปที่ 7-3



รูปที่ 7-3 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการในภาพรวม

7.6 ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 61.9 มีข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนา ดังนี้

- (1) ควรศึกษาข้อมูลแต่ละด้านของโครงการให้รอบคอบ โดยเฉพาะด้านสิ่งแวดล้อม
- (2) ควรชี้แจงรายละเอียดทุกด้านของการพัฒนาโครงการ
- (3) ควรศึกษาจุดเชื่อมต่อสถานีและ Depot ให้ละเอียด
- (4) ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) และอาคารจอดรถไม่ควรใช้พื้นที่เยอะ และไม่ควรรอยู่ในพื้นที่เศรษฐกิจ
- (5) ควรพิจารณาการใช้งบประมาณใหม่
- (6) ควรมีการเวนคืนพื้นที่ของประชาชนให้น้อยที่สุด พร้อมทั้งจ่ายค่าชดเชยที่เป็นธรรม
- (7) ควรเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่ต้องการแก่ประชาชน
- (8) ควรดูแลระบบการจราจรในช่วงการก่อสร้าง
- (9) ควรรีบดำเนินการก่อสร้างโดยเร็ว
- (10) ควรดูแลความปลอดภัยให้ผู้ใช้งานช่วงการก่อสร้าง
- (11) ควรมีการประชุมอีกครั้ง เพื่อเป็นการสรุปผลการศึกษาให้ชัดเจน
- (12) ราคาค่าโดยสารไม่ควรแพงเกินไป
- (13) ควรแจ้งประชาชนที่ถูกเวนคืนให้รับทราบรายละเอียดโครงการด้วย
- (14) ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยจากถนนดังกล่าว
- (15) ไม่ควรมีรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล เพราะมีรถไฟฟ้าสายสีเทาแล้ว
- (16) ไม่ควรสร้างทางด่วน
- (17) ควรรับศึกษารายละเอียดสะพานข้ามแยกทั้ง 5 แห่ง
- (18) ควรมีทางขึ้น-ลงของทางด่วน บนถนนประเสริฐมนูกิจ ประดิษฐ์มนูธรรมด้วย

- (19) ควรพัฒนาโครงการให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
- (20) ควรนำงบประมาณที่สูงแบบนี้ไปให้ผู้มีรายได้น้อยดีกว่า
- (21) ควรจัดประชุมอีกครั้ง
- (22) วิทยากรบนเวทีควรตอบคำถามให้ชัดเจน
- (23) ไม่ควรก่อสร้างทั้งทางด่วนและรถไฟฟ้า เพราะจะใช้เวลาการก่อสร้างนานเกินไป
- (24) ควรเพิ่มทางเลือกในความเป็นไปได้ของโครงการ
- (25) ควรเลือกพัฒนาโครงการใดโครงการหนึ่งเท่านั้น
- (26) ควรรวมทุกอย่างไว้ในอาคารจอดแล้วจร เพื่อประโยชน์สูงสุด
- (27) ควรชะลอการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้รถไฟฟ้าสายอื่นๆเสร็จก่อน
- (28) สนข. และการทางพิเศษฯ ควรดูแลโครงการในระยะยาว เพื่อการควบคุมที่ดี
- (29) ควรพิจารณาและวิเคราะห์พื้นที่ใช้สอย
- (30) ควรมีการปรับพื้นที่ใกล้เคียงโครงการให้มีประโยชน์
- (31) ควรใช้เวลาในการซักถามที่ประชุมมากกว่านี้
- (32) ควรศึกษาแนวเส้นทางใหม่
- (33) ควรจัดสรรพื้นที่ใช้งานให้มีความเหมาะสมมากกว่านี้
- (34) ไม่ควรนำ Depot มาอยู่กลางเมือง
- (35) ควรทำประชาพิจารณ์
- (36) ควรมีการตรวจสอบผลการดำเนินการเป็นระยะ
- (37) ควรดำเนินการก่อสร้างเป็นช่วงๆ
- (38) ควรดูแลระบบระบายน้ำตามแนวถนนให้ดี
- (39) ควรดำเนินการก่อสร้างพร้อมกัน เพื่อส่งผลกระทบต่อช่วงก่อสร้างครั้งเดียว
- (40) ควรนำพื้นที่บริเวณโรงเรียนสตรีวิทยา 2 มาทำ Depot
- (41) ควรจ่ายค่ารถถอนและขนย้ายทรัพย์สินแก่ประชาชนที่ถูกเวนคืนด้วย
- (42) ควรมีการบูรณาการภายในกระทรวงคมนาคม
- (43) ควรสร้างรถไฟฟ้ามากกว่าทางด่วน
- (44) ควรมีรูปแบบของโครงการติดตามถนน เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลและปรับตัว
- (45) ควรนำประเด็นในแบบสอบถามมาสรุปผลให้ประชาชนได้รับทราบด้วย
- (46) ควรพัฒนาชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เพื่อรองรับเศรษฐกิจที่ดีขึ้น
- (47) ควรทบทวนรูปแบบการขายตัวด้านนอกอีกครั้ง
- (48) ควรมีพื้นที่สีเขียว ห้องน้ำ ห้องส้วม อย่างครบครัน
- (49) ทางด่วนควรมีทางลงตรงแยกเกษตร
- (50) ควรศึกษาระบบระบายน้ำของโครงการ
- (51) ระบบระบายน้ำของโครงการควรศึกษารูปแบบใหม่
- (52) ควรนำเสนอผลการประชุมครั้งก่อนด้วย
- (53) ควรจัดนิทรรศการ กระบวนการเพื่อเป็นการเรียนรู้ของนักเรียน นักศึกษาด้วย
- (54) ควรปรับปรุงถนนปัจจุบันให้ดี
- (55) ควรวางแผนระยะเวลาในการก่อสร้าง
- (56) ควรย้ายสถานีไปสร้างตรงห้าง December (ร้าง) ดีกว่า
- (57) การทำทางด่วนควรเลี้ยงสำนักงานปริมาณเพื่อสันติ
- (58) ควรจัดระบบ Shuttle Bus ให้บริการประชาชนที่ใช้บริการรถไฟฟ้า
- (59) ควรพัฒนาเป็นระบบ BTS

(60) รถไฟฟ้าควรอยู่ใต้ดิน

(61) รถไฟฟ้าควรอยู่ด้านบนสุด เหนือระบบทางด่วน