

**รายงานการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1**  
**งานศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา**  
**โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง**  
**วันศุกร์ที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2556 เวลา 09.30 – 12.00 น.**  
**ณ ห้องบอลรูม ชั้น 15 โรงแรมเมเปิ้ล ถนนศรีนครินทร์ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร**

## 1. บทนำ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง เป็นหนึ่งในโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2553 ได้มีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก (คจร.) ที่ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทดังกล่าวเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2553 โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว-พัฒนาการ-สำโรง) จัดอยู่ในโครงข่ายเพิ่มเติมที่มีกำหนดเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. 2572

อย่างไรก็ตาม จากการที่รัฐบาลปัจจุบันได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ.2554 ได้กำหนดที่จะเร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทาง ให้สามารถเริ่มก่อสร้างได้ครบภายใน 4 ปี (พ.ศ.2558) ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองด้วย กระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการเตรียมความพร้อมให้แล้วเสร็จเพื่อให้เริ่มก่อสร้างได้ภายในกรอบระยะเวลาตามนโยบายของรัฐบาล โดยก่อนหน้านั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองไว้แล้ว และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองเข้มและสายสีเหลืองอ่อน ก็ได้ผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ในคราวการประชุมครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2555

รฟม. จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา อันประกอบด้วย บริษัท เอเชีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท Hamburg – Consult GmbH บริษัท ดีทู คอนซัลท์ เอเชีย จำกัด บริษัท วิสิทธ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท เอ็นริช คอนซัลแต้นท์ จำกัด และบริษัท ไพรมัสตรีท แอดไวเซอร์ จำกัด ให้ทำการศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง เพื่อเตรียมความพร้อมให้แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้างโครงการ รวมทั้งให้ศึกษาทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) กรณีมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ทั้งนี้ เพื่อเร่งรัดให้มีการก่อสร้างได้ในปีพ.ศ. 2558 และเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2562

พร้อมกันนี้ได้กำหนดให้มีการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์โครงการตลอดช่วงการศึกษาและออกแบบรายละเอียดก่อนการก่อสร้างของโครงการ เพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เสนอประเด็นห่วงกังวล และได้แสดงความคิดเห็นอย่างครอบคลุมทั่วถึง ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาโครงการเป็นไปด้วยความ

รอบคอบ โปร่งใส และได้รับการยอมรับจากทุกภาคส่วน ซึ่งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยในระยะเวลาหนึ่งของโครงการ (ที่มีข้อมูลเพียงพอจะนำเสนอต่อสาธารณชน) ต้องจัดให้มีการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 ซึ่งกรณีของงานศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ได้จัดขึ้นในวันศุกร์ที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2556 เวลา 09.30 – 12.00 น. ณ ห้องบอลรูม ชั้น 15 โรงแรมเมเปิ้ล ถนนศรีนครินทร์ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร โดยมีนายชัยสิทธิ์ คุรุรัตน์ รองผู้ว่าการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม และนายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล ผู้ช่วยผู้ว่าการกลยุทธ์และแผน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้กล่าวรายงาน

## 2. วัตถุประสงค์ของการประชุม

- (1) เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับทราบและเข้าใจถึงเหตุผลและความจำเป็นของการศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมของโครงการ รวมทั้งขอบเขตและแผนการดำเนินงานโครงการ
- (2) เพื่อขอการสนับสนุนข้อมูล ข่าวสาร การประสานงาน และการมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะ ตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ
- (3) เพื่อตอบข้อซักถามและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาและพัฒนาโครงการ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

## 3. ผู้เข้าร่วมประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย หน่วยงานราชการ หน่วยงานท้องถิ่น องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ภาคธุรกิจเอกชน ผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานในพื้นที่โครงการ และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ รวมทั้งสิ้น 372 คน ได้แก่

1) หน่วยงานราชการ	จำนวน	39	คน
2) หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ	จำนวน	14	คน
3) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	จำนวน	3	คน
4) ผู้นำชุมชน	จำนวน	11	คน
5) องค์กรพัฒนาภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน	1	คน
6) ผู้ประกอบการภาคเอกชน	จำนวน	22	คน
7) ผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ			
สถาบันการศึกษา/สถานพยาบาล	จำนวน	10	คน
8) สื่อมวลชน	จำนวน	6	คน
9) ประชาชน / ผู้ประกอบการที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงโครงการ			
เขตจตุจักร	จำนวน	2	คน
เขตวังทองหลาง	จำนวน	39	คน
เขตห้วยขวาง	จำนวน	18	คน

เขตบางกะปิ	จำนวน	29	คน
เขตสวนหลวง	จำนวน	18	คน
เขตประเวศ	จำนวน	27	คน
ตำบลลำโรงเหนือ อ.เมือง จ. สมุทรปราการ	จำนวน	39	คน
10) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน	2	คน
11) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)	จำนวน	71	คน
12) บริษัทที่ปรึกษา	จำนวน	21	คน
<b>รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม</b>		<b>372</b>	<b>คน</b>

โดยมีรายนามผู้เข้าร่วมประชุมดังแสดงใน ภาคผนวก ก ส่วนบรรยากาศการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชน แสดงได้ดังรูปที่ 1



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ

รูปที่ 1 บรรยากาศการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1

วันศุกร์ที่ 23 สิงหาคม 2556 เวลา 09.30 – 12.00 น.

ณ ห้องห้องบอลรูม ชั้น15 โรงแรมเมเปิ้ล ถนนศรีนครินทร์ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร



นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล  
ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
กล่าวรายงาน



นายชัยสิทธิ์ คุรุรัตน์  
รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
(กลยุทธ์และแผน) กล่าวเปิดการประชุม



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอรายละเอียดโครงการ

รูปที่ 1 บรรยากาศการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1

วันศุกร์ที่ 23 สิงหาคม 2556 เวลา 09.30 – 12.00 น.

ณ ห้องห้องบอลรูม ชั้น15 โรงแรมเมเปิ้ล ถนนศรีนครินทร์ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร (ต่อ)



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นและ  
ซักถามเกี่ยวกับโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการผู้เข้าร่วม  
ซักถามเกี่ยวกับโครงการ



คณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจง



คณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจง

**รูปที่ 1** บรรยากาศการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1

วันศุกร์ที่ 23 สิงหาคม 2556 เวลา 09.30 – 12.00 น.

ณ ห้องห้องบอลรูม ชั้น15 โรงแรมเมเปิ้ล ถนนศรีนครินทร์ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร (ต่อ)

**4. สรุปผลการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1**

ในการดำเนินการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาได้ร่วมซักถามและแสดงความคิดเห็นในห้องประชุม และได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในแบบสอบถามด้วย กล่าวคือ

**4.1 การแสดงความคิดเห็นในห้องประชุม**

ในการประชุมสัมมนาฯได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถาม / แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.1-1 และได้สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการจำแนกรายสถานีดังแสดงในตารางที่ 4.1-2

ตารางที่ 4.1-1 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการฯ ในห้องประชุม

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<b><u>ด้านวิศวกรรม</u></b>	
<p>1. ฐานรากของตอม่อของโครงการจะต้องไม่ใหญ่และปูดขึ้นมาจนล้ำเข้ามาในเขตทางผิวจราจร เช่น ในบางช่วงของถนนวิภาวดีรังสิต ขอให้ทบทวนใหม่</p>	<p>1. ที่ปรึกษารับไปพิจารณาเสนอแนะงานออกแบบให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่หน้างาน โดยจะไม่ให้ฐานรากตอม่อล้ำเข้าไปในถนน หากจำเป็นก็จะออกแบบป้องกันการทรุดตัวที่แตกต่างกัน</p>
<p>2. ในเรื่อง Park and Ride มีน้อยเกินไป แต่ละสถานีควรมี Park and Ride หรือจะให้เอกชนมาลงทุนก็น่าจะทำได้ ขอให้ทบทวนเรื่องนี้ด้วย</p>	<p>2. ตามแผนฯ ตลอดแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง จะมี Park and Ride จำนวน 4 จุด ซึ่งคาดว่าจะเพียงพอต่อการให้บริการและสอดคล้องการกับการให้บริการของรถโดยสารประจำทางด้วย แต่ก็สามารถร่วมทุนหากมีเอกชนสนใจ</p>
<p>3. รถไฟฟ้าสายสีเหลืองมีความสูงระดับใด ถ้าสูงมากจะโดดเด่นมาก</p>	<p>3. ทางวิ่งทั่วไปโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองจะสูงเฉลี่ยประมาณ 12 เมตร และสถานีทั่วไปจะยกสูง 14 เมตร ยกเว้นช่วงข้ามทางพิเศษฉลองรัชทั้งสะพานข้ามแยกอื่นๆ จะยกสูงเพื่อให้ได้ ช่องลอด 5.5 เมตร ซึ่งในการออกแบบได้พิจารณาว่า ถ้ายกสูงมากไปก็จะสิ้นเปลือง และทำให้การขึ้น-ลงลำบาก จึงต้องออกแบบให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่</p>
<p>4. ในการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลืองนี้ ได้คัดค้านการก่อสร้างในรูปแบบยกระดับมาตั้งแต่ปี 2547 ชาวบ้านบนถนนลาดพร้าวอยากได้รถไฟใต้ดินมากกว่ารถไฟฟ้ายกระดับ แต่ในวันนี้ที่ปรึกษามอบอกว่าเป็นระบบ Monorail อย่างเดียว ทำไมที่ปรึกษาไม่เสนอเป็นแบบใต้ดิน หรือจะเป็นใต้ดินในช่วงลาดพร้าวแล้วไปโผล่เป็นยกระดับในช่วงศรีนครินทร์ก็น่าจะทำได้</p>	<p>4. สำหรับการพิจารณาว่าจะเป็นรถไฟฟ้ายกระดับ หรือเป็นรถไฟฟ้าที่เป็นทางยกระดับนั้น ได้มีการศึกษากันอย่างละเอียดและศึกษากันมานานอย่างเป็นระบบ ซึ่งเหตุผลโดยละเอียดว่าทำไม จึงเป็นรถไฟฟ้ายกระดับ ระบบ Monorail จะตอบให้ทราบใน Website โครงการฯ (ได้อธิบายเพิ่มเติมในข้อ 6)</p>
<p>5. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง มีการวางแผนที่จะเชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นหรือไม่ และจะเป็นการเชื่อมต่อด้วยตัวโบเดียวหรือไม่ จุดเชื่อมต่อสถานีต่อสถานีจะมีความสะดวกในการเชื่อมต่ออย่างไร ?</p>	<p>5. ในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ นั้น สนข. ได้เสนอแนะให้มีการศึกษาการเชื่อมต่อของระบบต่าง ๆ ทุกระบบที่ต้องผ่านทั้ง 4 จุด และได้ออกแบบให้มีความสะดวกในการเชื่อมต่อ แต่ในเรื่องของตัวร่วมที่จะออกไปเดี่ยวใช้ได้หลายระบบ</p>

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>6. ในการพิจารณาก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลืองนั้น ที่ปรึกษาบอกว่าได้มีการพิจารณาว่าจะสร้างบนดินหรือใต้ดินนั้นได้มีการถกเถียงและหาข้อดีข้อเสียของแต่ละรูปแบบทั้งใต้ดินและบนดิน จึงขอให้เปิดเผยประเด็นที่พิจารณากันว่ามีประเด็นอะไรบ้าง? ผลเป็นอย่างไร เกี่ยวกับข้อดีข้อเสียของแต่ละแบบ ในหลายประเทศได้ยกเลิกระบบรถไฟที่เป็นทางยกระดับไปแล้ว เนื่องจากเป็น Visual Pollution จึงขอให้เปิดเผยข้อมูลให้ทราบ หากมีเหตุผลเราก็ยอมรับได้</p>	<p>นั้น เป็นเรื่องที่ต้องพิจารณา ตัวบัตรที่ใช้เป็นตัวโครงสร้างราคา ขณะนี้หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำลังพิจารณาอยู่ แต่เชื่อว่าตัวรวมเกิดขึ้นอย่างแน่นอน</p> <p>6. ผลการศึกษาที่ผ่านมาของ สนข. (เมษายน 2551) มีขั้นตอนการศึกษา ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอน</p> <p><b>ขั้นตอนที่ 1 :</b> การคัดเลือกเบื้องต้นในลักษณะเส้นทางเอกเทศที่เหมาะสมมากที่สุด 3 ทางเลือก เพื่อนำไปคัดเลือกความเหมาะสมระดับโครงข่าย โดยการประเมินคะแนนของปัจจัย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยแบ่งรูปแบบโครงสร้างเป็น 3 ทางเลือกหลัก ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• กรณีเป็นแบบยกระดับตลอดสาย</li> <li>• กรณีช่วงลาดพร้าว - พัฒนาการ เป็นแบบใต้ดิน และก่อสร้างสถานีด้วยวิธี Diaphragm Wall Station ส่วนที่เหลือเป็นแบบยกระดับ</li> <li>• กรณีช่วงลาดพร้าว - พัฒนาการ เป็นแบบใต้ดิน และก่อสร้างสถานีด้วยวิธี Mined Station ส่วนที่เหลือเป็นแบบยกระดับ</li> </ul> <p><b>ผลปรากฏว่า :</b> ทางเลือกกรณีช่วงลาดพร้าว - พัฒนาการ เป็นแบบใต้ดิน และก่อสร้างสถานีด้วยวิธี Mined Station และส่วนที่เหลือเป็นแบบยกระดับ มีคะแนนสูงสุด</p> <p><b>ขั้นตอนที่ 2 :</b> การคัดเลือกเส้นทางระดับโครงข่าย โดยพิจารณาให้สอดคล้องกับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2551 พบว่าเส้นทางสายสีเหลืองช่วงปลาย มีศักยภาพในการต่อขยายเส้นทางเป็นเส้นทางวงแหวนรอบกลาง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2551 จึงเลือกแนวเส้นทางเป็นช่วงพัฒนาการ - สำโรง เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของระบบขนส่งมวลชนแนววงแหวนรอบนอก (ตอน 8A)</p>

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
	<p>ผลการศึกษา พบว่าปริมาณผู้โดยสารสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าของสายสีเหลือง ในปี พ.ศ. 2589 ประมาณ 20,000 - 23,000 คน/ชม./ทิศทาง ซึ่งระบบขนส่งมวลชนที่มีความสามารถรองรับได้ ได้แก่ Monorail, Light Rail Transit (LRT) และ Heavy Rail (MRT)</p> <p>จากผลการศึกษาแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมข้างต้น ได้กำหนดให้เป็นโครงสร้างใต้ดิน 12.6 กม. และยกระดับ 17.1 กม. ดังนั้นจึงตัดทางเลือก Monorail ออก เนื่องจากไม่มีที่ใดก่อสร้างเป็นระบบใต้ดินเกินกว่า 10 กม. จึงเหลือพิจารณาเฉพาะ LRT และ MRT เท่านั้น ทั้งนี้เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบด้านมูลค่าการลงทุนเริ่มแรกแล้วพบว่า LRT มีความเหมาะสมในด้านการลงทุนที่ประหยัดกว่า MRT ต่อมาในเดือนสิงหาคม 2551 คณะกรรมการกำกับฯ ขอให้ปรับปรุงรายงาน ซึ่งสรุปได้ดังนี้</p> <p>1) การก่อสร้าง LRT ใต้ดิน ช่วงลาดพร้าว - พัฒนาการ มีมูลค่าลงทุนสูงมาก จึงขอให้ที่ปรึกษาศึกษารูปแบบทางยกระดับ (LRT หรือ Monorail) เพิ่มเติม (มูลค่าลงทุน 81,358 ล้านบาท โดย EIRR = 12.44 - 13.5%, FIRR ติดลบ ผลการศึกษาพบว่า Monorail มีค่าลงทุนเริ่มแรกและค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 30 ปี ถูกกว่า LRT ประกอบกับ Monorail มีโครงสร้างขนาดเล็กทำให้ก่อสร้างได้ง่ายที่สุดบนพื้นที่เขตทางจำกัด ทำให้ลดพื้นที่เวนคืนได้ รวมทั้งมีข้อได้เปรียบที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับปานกลาง ก่อสร้างได้เร็ว โครงสร้างโปร่งและเดินรถเงียบกว่า จึงเสนอให้รับเป็น Monorail เหมาะสมที่สุด</p> <p>2) สายสีเหลือง ช่วงพัฒนาการ - สำโรง เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสายวงแหวนรอบนอก (ระยะทางรวม 80 กม.) ตอน 8A ซึ่งจะมีการต่อขยายเป็นโครงข่ายในอนาคต ให้มีลักษณะเป็นโครงข่ายวงแหวนขนาดใหญ่</p>



คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
	<p>3) เห็นควรแยกเป็น 2 ช่วง คือ สายสีเหลืองอ่อน และ สายสีเหลืองเข้ม ผลการศึกษาที่ผ่านมาของ สนข. (กันยายน 2552) สรุปว่าโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง แบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่</p> <p>ช่วงรัชดา/ลาดพร้าว - พัฒนาการ : เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ยกระดับตลอดเส้นทาง ระยะทางรวม 12.6 กม. จำนวนสถานี 10 สถานี</p> <p>ช่วงพัฒนาการ - สำโรง : เป็นระบบรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ (Heavy Rail) ยกระดับตลอดเส้นทาง ระยะทางรวม 17.8 กม. จำนวนสถานี 11 สถานี ต่อมา รฟม. ได้ทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม และได้ข้อสรุปว่า</p> <p><b>ช่วงลาดพร้าว – พัฒนาการ :</b> ผลการศึกษาออกแบบเดิมที่กำหนดให้โครงการฯ ช่วงลาดพร้าว – พัฒนาการ เป็นระบบ Monorail มีความเหมาะสมอยู่แล้ว จึงเห็นว่าไม่จำเป็นต้องทำการศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมเพื่อเปรียบเทียบทางเลือกระบบรถไฟฟ้าอีก โดยมีเหตุผล ดังนี้</p> <p>(1) ระบบ Monorail สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารที่คาดการณ์ได้และยังเหมาะสมกับถนนลาดพร้าวที่มีลักษณะทางกายภาพที่แคบ</p> <p>(2) รายงานการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการฯ ตามผลการศึกษาและออกแบบเบื้องต้นของ สนข. ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว</p> <p><b>ช่วงพัฒนาการ – สำโรง :</b> จากผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง สนับสนุนการปรับเปลี่ยนเป็นระบบ Monorail ตลอดสาย ดังนี้</p> <p>(1) ความสอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า</p> <p>(2) ปริมาณผู้โดยสาร ปริมาณผู้โดยสารบน</p>

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>7. ในประเทศญี่ปุ่น มีรถไฟฟ้า Monorail ในช่วงสั้น ๆ และมีเสียงดังอย่างแน่นอน รับประกันได้เลยว่า ผู้คนริมถนนลาดพร้าวนอนไม่ได้ ดังนั้น จึงเสนอให้ทำรถไฟฟ้าใต้ดินช่วงถนนลาดพร้าว และจะมายกระดับเป็นลอยฟ้าที่ถนนศรีนครินทร์ก็ได้ จึงอยากให้ออกเงินลงทุนมากและสง่างาม</p>	<p>รถไฟฟ้าสูงสุด 23,886 คน-เที่ยว/ชม./ทิศทาง (พ.ศ. 2592) ซึ่งระบบ Monorail สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ</p> <p>(3) ความสะดวกของผู้โดยสาร ผู้โดยสารที่จะข้ามระบบที่สถานีพัฒนาการ 45,800 คน-เที่ยว/วัน</p> <p>(4) วงเงินลงทุนโครงการ ประหยัดค่าก่อสร้างได้ราว 10,000 ล้านบาท ลดจำนวนศูนย์ซ่อมบำรุงได้</p> <p>(5) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน : มีความคุ้มค่า</p> <p>(6) ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ใช้ล้อยางซึ่งก่อให้เกิดเสียงดังน้อยกว่าล้อเหล็กกับระบบราง</li> <li>• โครงสร้างทางวิ่งโปร่งกว่า ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศและทัศนียภาพน้อยกว่า</li> <li>• ผลกระทบด้านการเวนคืนน้อยกว่า เนื่องจากใช้รัศมีในการเลี้ยวโค้งต่ำกว่า</li> <li>• แม้ว่าจะต้องจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงผลกระทบสิ่งแวดล้อมใหม่ แต่เป็นการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น</li> </ul> <p>(7) แผนการดำเนินงาน : ในระยะทางที่เท่าๆ กันระบบ Monorail ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างโดยรวมน้อยกว่าระบบ Heavy Rail ซึ่งในกรณีปรับเป็นระบบ Monorail ตลอดสาย ประเมินว่าจะช่วยลดระยะเวลาดำเนินงานโดยรวมได้ประมาณ 10 เดือน</p> <p>7. ในเรื่องเสียงจะรับไปพิจารณาในรายละเอียดเพิ่มเติม</p>

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p><b>ด้านเศรษฐกิจ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองนี้ จะสร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2562 จริงหรือไม่ ? อยากให้เสร็จโดยเร็ว เนื่องจากในระหว่างการก่อสร้างจะมีผลกระทบกับธุรกิจโดยเฉพาะธุรกิจที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางของโครงการ</li> <li>2. บนถนนลาดพร้าว หากสร้างรถไฟฟ้ายกระดับระบบ Monorail ธุรกิจการค้าห้องแถวแนวเส้นทางจะแจ้งหมดตั้งแต่ระยะก่อสร้างจนถึงดำเนินโครงการเหมือนเช่นถนนสุขุมวิท ทำไมหน่วยงานรัฐวิสาหกิจด้านสาธารณูปโภค น่าจะร่วมกันจัดตั้งเป็นกองทุนเพื่อเยียวยาคนกลุ่มนี้บ้างขอเสนอให้ตั้งกองทุนช่วยเหลือด้วย</li> <li>3. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง มีผลตอบแทนการลงทุนสูง แต่มีผลกระทบต่อประชาชนมาก คิดว่าจะเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าหรือไม่</li> <li>4. ราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเหลืองนี้ ที่บอกว่าราคา 20 บาทตลอดสายเป็นราคานี้แน่นอนหรือไม่</li> <li>5. งบประมาณการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลืองนี้ อยู่ในงบประมาณ 2.2 ล้านล้านบาทที่กำลังพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรขณะนี้ใช่หรือไม่? และที่บอกว่ารถไฟฟ้าสายสีเหลืองสร้างเป็นสายสุดท้ายเป็นเพราะอะไร? เนื่องจากเหตุผลทางงบประมาณหรือประชากร ขอให้อธิบายด้วย</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ตามเป้าหมายของรัฐบาล รถไฟฟ้าสายสีเหลือง จะเปิดดำเนินการได้ในปีพ.ศ. 2562 ซึ่งในระหว่างการก่อสร้างจะต้องมีผลกระทบต่อจราจรอย่างแน่นอน แต่ก็จะนำ Technology การสร้างที่ทันสมัยมาใช้เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วขึ้น และจะพยายามปรับปรุงวิธีการควบคุมการจราจรให้เหมาะสม</li> <li>2. แนวคิดในการตั้งกองทุนช่วยเหลือเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการนั้น จะได้นำเสนอ รฟม. พิจารณาต่อไป</li> <li>3. ในเรื่องนี้ มีการพิจารณาในเรื่องผลตอบแทนการลงทุนในด้านต่าง ๆ มาแล้ว ส่วนผลกระทบต่อประชาชนนั้น มีหลักการว่าจะต้องให้เกิดผลกระทบกับประชาชนน้อยที่สุด</li> <li>4. ราคาค่าโดยสาร 20 บาทนั้น เป็นราคาประมาณการเบื้องต้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนโยบายของ รฟม. ด้วยขณะนี้กำลังพิจารณาในรายละเอียด</li> <li>5. งบประมาณการก่อสร้างอยู่ใน พ.ร.บ. 2 ล้านล้านบาท แต่หากไม่ผ่านสภาฯ ก็จะดำเนินการในลักษณะการร่วมลงทุนกับเอกชน ซึ่งเรื่องนี้ได้มีการศึกษาไว้แล้ว (PPP) ทั้งนี้รถไฟฟ้าสายสีเหลืองเป็นสายสุดท้ายตามแผนการพัฒนารถไฟฟ้า 10 สายที่จะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562</li> </ol>

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>6. จากแผ่นพับที่เผยแพร่ออกมา จะสรุปข้อดีของโครงการทั้งสิ้น จึงอยากให้แสดงข้อเสียของระบบ Monorail ด้วย</p> <p>7. รถไฟฟ้าระบบ Monorail จะรองรับผู้โดยสารได้ไม่มาก เนื่องจากขนาดของรถเล็กและพวงตู้ได้ไม่มาก เช่นรถ Airport Rail Rink จำนวนรถและตู้โดยสารไม่เพียงพอต่อการรองรับผู้โดยสาร จึงไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน</p> <p>8. ในเรื่องความสะดวกสบายต่าง ๆ ที่มีต่อผู้โดยสารที่เป็นคนพิการ ผู้สูงอายุ และเด็ก รวมทั้งผู้โดยสารที่มีสัมภาระ จะทำอย่างไร?</p>	<p>6. สำหรับข้อดี/ข้อเสียของระบบ Monorail จะนำเสนอให้ทราบใน website ของโครงการฯ</p> <p>7. ระบบรถไฟฟ้า Monorail สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงเกือบ 40,000 คนต่อชั่วโมง และมีจำนวนรถเพียงพอ โดยมีความถี่อยู่ระหว่าง 4-5 นาที</p> <p>8. เรื่องความสะดวกของผู้พิการ ผู้สูงอายุ ได้จัดให้มีเพื่อรองรับผู้โดยสารทุกกลุ่ม คนสูงอายุ คนพิการ เด็ก และผู้ที่มีสัมภาระ ทุกสถานีมีลิฟต์ให้ขึ้นได้อย่างสะดวก</p>
<p><b><u>ด้านสิ่งแวดล้อม</u></b></p> <p>1. ถ้าสร้างรถไฟฟ้ายกระดับระบบ Monorail ทัศนียภาพของถนนลาดพร้าวจะเสียไป ต้นไม้กลางถนนก็จะไม่มีให้เห็น เพราะถูกแทนที่ด้วยรถไฟฟ้าระบบ Monorail จึงขอเสนอให้ย้ายเสาไฟฟ้าลงใต้ดินจะได้หรือไม่ เพื่อเอาพื้นที่ทางเท้าปลูกต้นไม้แทน นอกจากนี้ รถไฟฟ้าระบบ Monorail บรรจุคนได้น้อย ขอให้คำนึงถึงด้วย</p> <p>2. จะเป็นไปได้หรือไม่ ที่แนวเส้นทางจะไปอยู่ในคลองสำโรง ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันถนนเทพารักษ์ทั้งถนนการจราจรติดขัดมากและเป็นการติดขัดแบบไม่มีเหตุผลและไม่มือนาคตัดด้วยว่าจะเลิกติดเมื่อใด ดังนั้นหากมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลืองบนถนนเทพารักษ์ จะเกิดปัญหาจราจรอย่างหนักแน่นอน จึงเสนอให้ไปทำในคลองสำโรง</p>	<p>1. เห็นด้วยกับแนวคิดที่จะเอาสายไฟฟ้าลงใต้ดิน และการไฟฟ้านครหลวงมีแผนการดำเนินงานในเรื่องนี้อยู่แล้ว แต่อย่างไรก็ตามก็จะนำเสนอ รฟม. เพื่อช่วยประสานงานในเรื่องนี้ต่อไป ส่วนในเรื่องรถไฟฟ้าระบบ Monorail บรรจุคนได้น้อยนั้น ขอยืนยันว่า สามารถบรรจุผู้โดยสารได้เกือบ 40,000 คนต่อชั่วโมง</p> <p>2. แนวเส้นทางได้มีการพิจารณาาก่อนหน้านั้นแล้ว โดยมีแนวเส้นทางหลายแนว โดยหลักการแล้ว จะหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดิน ประกอบกับคลองบางคลองเป็นคลองอนุรักษ์ นอกจากนี้การปักเสาในคลองก็จะมีปัญหาในเรื่องการกีดขวางทางระบายน้ำ ซึ่งการพัฒนาโครงการได้มีการศึกษาเปรียบเทียบในเรื่องนี้มานานแล้ว โดยในเรื่องของการก่อสร้างบนดินหรือใต้ดินก็เช่นเดียวกัน หลักการก็คือหลีกเลี่ยงการเวนคืนและมีผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุดในช่วงของการก่อสร้างเสนอให้สร้างสะพานเชื่อมต่อถนนเทพารักษ์ และสุขุมวิท 113 เพื่อช่วยระบายการจราจรด้วย โดยแนวเส้นทางตามคลองนั้น ได้มี</p>

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>3. ผู้แทนจากกรมควบคุมมลพิษ เสนอขอให้พิจารณาผลกระทบเรื่องเสียงและความสั่นสะเทือนให้มากขึ้นเนื่องจากระดับความสูงและแนวเส้นทาง ซึ่งอยู่ใกล้อาคารร้านค้าและบ้านเรือนของประชาชนตามแนวเส้นทางโครงการฯ ทั้งนี้เนื่องจากได้รับการร้องเรียนในเรื่องนี้มาก</p> <p>4. ถ้ามีรถไฟฟ้า Monorail ทักษณภาพของถนนลาดพร้าวจะเปลี่ยนไป ต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนนจะหายไป ดังนั้นจึงควรเอาเสาไฟฟ้าลงดินและปลูกต้นไม้สองข้างทาง นอกจากนี้จะมีผู้บุกรุกพื้นที่ทางเท้าหรือไม่</p> <p>5. สนับสนุนการสร้างระบบการขนส่งมวลชนที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยอยากให้เห็นสภาพแวดล้อมและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประชาชนอย่าห่วงเรื่องการเวนคืนเพราะปัจจุบันได้คุ้ม</p>	<p>การศึกษาแล้ว ข้อเสียคือ แนวเส้นทางอยู่ห่างจากบริเวณที่จะมีผู้ใช้บริการ</p> <p>3. เรื่องนี้ที่ปรึกษาขอรับไปพิจารณาในรายละเอียดตามที่เสนอ</p> <p>4. เห็นด้วยกับการย้ายสายไฟฟ้าลงใต้ดินและปลูกต้นไม้ทดแทน จะทำให้ทัศนียภาพดีขึ้นและป้องกันการบุกรุกเป็นที่บริเวณทางเท้าด้วย</p> <p>5. เรื่องนี้ที่ปรึกษาได้ตระหนักและยึดเป็นหลักในการออกแบบรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในโครงการอยู่แล้วขอให้มั่นใจได้</p>
<p><b><u>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</u></b></p> <p>1. ในการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนขอให้คำนึงถึงประชาชนที่เป็นผู้ทำงานด้วยเพราะคนกลุ่มนี้ต้องทำงานไม่สามารถมาร่วมประชุมได้จึงขอเสนอให้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นในวันเสาร์-อาทิตย์</p> <p>2. การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นในวันนี้ มีลักษณะเป็นการประชุมเพื่อแจ้งให้ทราบว่าดำเนินโครงการนี้ไปอย่างไร? ไม่ใช่ลักษณะการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ในการจัดประชุมผู้จัดต้องให้ความสำคัญกับประชาชนมากกว่าหน่วยงานราชการ</p>	<p>1. เรื่องนี้ที่ปรึกษาขอรับไปพิจารณา ทั้งนี้หากจัดประชุมใหญ่ หน่วยงานราชการอาจไม่สะดวกในการมาประชุม แต่ในการประชุมกลุ่มย่อยรับจะจัดในวันเสาร์-อาทิตย์</p> <p>2. ในการประชุมในวันนี้ เป็นการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 โดยให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม</p>

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p><b>ด้านอื่น ๆ</b></p> <p>1. ในการก่อสร้างเชื่อว่าจะมีปัญหาจราจรอย่างแน่นอน จึงอยากเสนอว่า ในการทำสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างจะต้องมีสัญญาที่ผู้รับเหมาจะต้องรับผิดชอบต่อประชาชนผู้ใช้เส้นทาง เนื่องจากสภาพการจราจรที่ติดขัดและขอให้เพิ่มในสัญญาไว้ด้วย</p> <p>2. บริษัทที่ปรึกษาที่ทำโครงการนี้ มีผลงานการศึกษาที่ไหนบ้าง ขอให้ชี้แจงให้ทราบด้วย ความจริงต้องศึกษาว่าทำไม? ถนนลาดพร้าว จึงไม่ทำรถไฟฟ้าใต้ดิน</p>	<p>1. การแก้ปัญหาจราจรในช่วงระหว่างการก่อสร้างนั้น ถือเป็น เรื่องหลักที่จะต้องพิจารณา และให้ความสำคัญเป็นพิเศษซึ่งจะต้องทำให้ดี เช่น การแนะนำเส้นทางลัดต่าง ๆ หรือการเปิดช่องทางพิเศษเป็นต้น ส่วนการทำสัญญารับผิดชอบต่อประชาชนนั้น จะนำเสนอ รฟม. พิจารณาอีกครั้ง</p> <p>2. การพิจารณาเรื่องการเอารถไฟฟ้าไว้ใต้ดินหรือยกระดับบนดินนั้น ได้มีการศึกษาเรื่องนี้มานานแล้ว โดยมีเหตุผลอย่างละเอียดรอบคอบและมีผลกระทบด้านค่าใช้จ่าย สิ่งแวดล้อม และการเวนคืน ซึ่งมีรายละเอียดมาก ที่ปรึกษาจะตอบชี้แจงรายละเอียดต่าง ๆ ใน Website โครงการฯ ส่วนเรื่องผลงานของที่ปรึกษานั้น ท่านสามารถตรวจสอบได้จาก Website ของบริษัทที่ปรึกษา</p>

ตารางที่ 4.1-2 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการฯ จำแนกตามสถานี

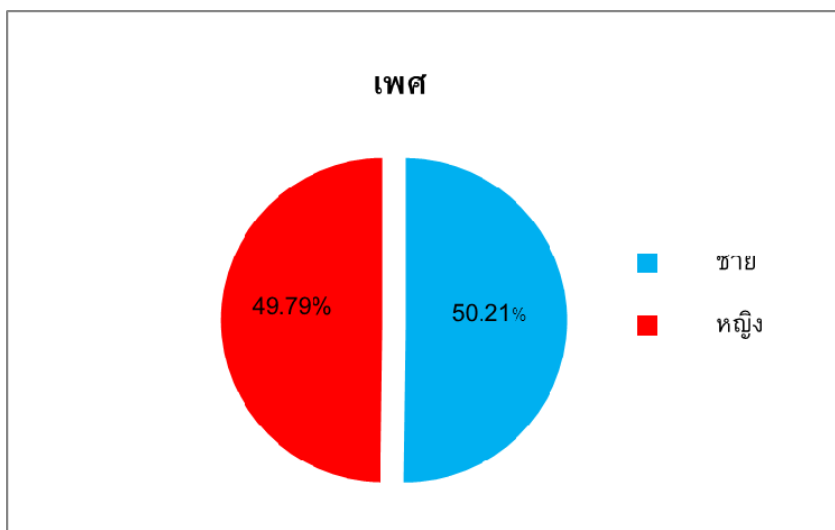
สถานี	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
สถานีโชคชัย 4	1. ถ้ามีรถไฟฟ้าสายสีเหลืองจะช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้ดี อยากทราบว่าตำแหน่งที่ตั้งสถานีโชคชัย 4 อยู่ตรงไหนแน่นอนและจะมีการเวนคืนที่ดินหรือไม่	1. สถานีโชคชัย 4 ยังอยู่ในระหว่างการศึกษาทั้งระยะและชุมชน โดยเฉพาะตำแหน่งทางขึ้นลง กำลังอยู่ในระหว่างการศึกษา ซึ่งคาดว่าจะสามารถนำเสนอผลการศึกษาดำเนินการและทางขึ้น-ลงได้ในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 ซึ่งจะมีขึ้นในเร็วๆ นี้
สถานีสำโรง	2. จากสถานีสำโรง ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายของรถไฟฟ้าสายสีเหลือง จะมีโอกาสเชื่อมต่อไปยังราษฎร์บูรณะได้หรือไม่?	2. เรื่องนี้ได้เคยมีแนวทางการเชื่อมต่อไปยังราษฎร์บูรณะซึ่งเป็นเรื่องในอนาคต ขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลด้วย
สถานีบางกะปิ	3. ขอทราบความชัดเจนของรูปแบบสถานีบางกะปิจะเป็นอย่างไร? จะเวนคืนที่บริเวณ Makro หรือไม่ รูปแบบของที่ดินหน้า Makro จะมีข้อกำหนดอะไรหรือไม่	3. ในส่วนของสถานีบางกะปิ ยังมีประเด็นเรื่องการปรับปรุงสะพานข้ามแยกบางกะปิที่ต้องหารือเพื่อให้ได้ข้อสรุปกับ กทม. จึงจะสามารถสรุปได้ ซึ่งจะนำเสนอในการประชุมกลุ่มย่อย

#### 4.2 การแสดงความคิดเห็นจากแบบสอบถาม

ในการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 372 คน โดยมีผู้แสดงความคิดเห็นจากแบบสอบถามทั้งสิ้น 239 คน คิดเป็นร้อยละ 64.24 ของผู้ร่วมประชุมทั้งหมด ผลการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามสรุปได้ดังนี้

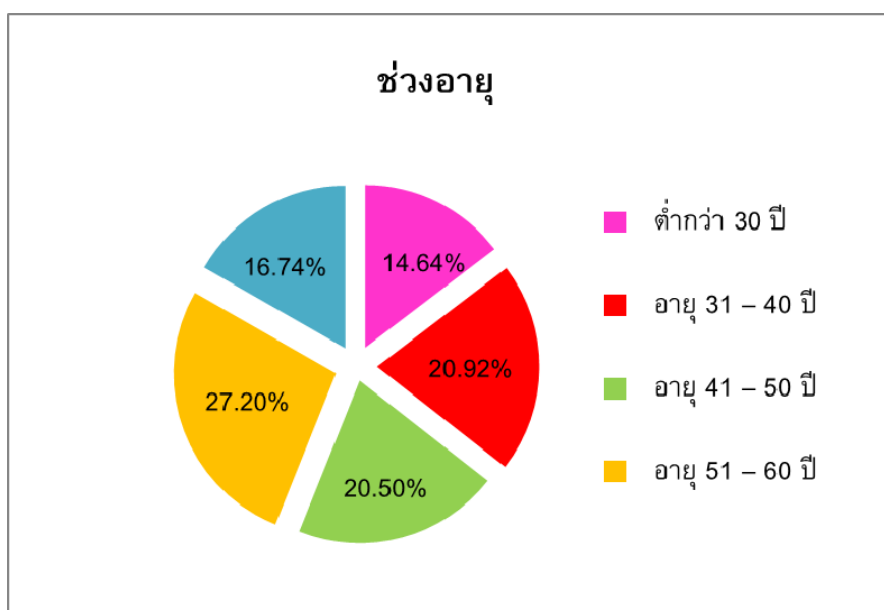
##### 1) เพศ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 50.21 ส่วนที่เหลือนอกนั้นเป็นหญิง อีกร้อยละ 49.79



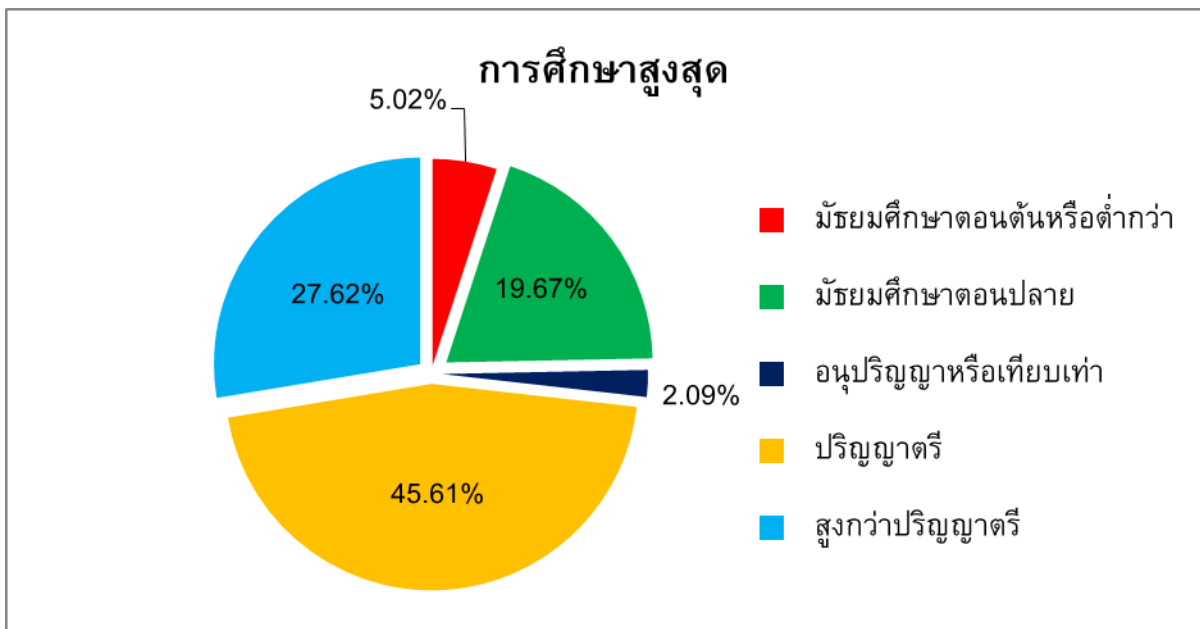
##### 2) อายุ

ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นกลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 51 – 60 ปี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 27.20 รองลงมาเป็นกลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี ร้อยละ 20.92 และกลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 41 – 50 ปี ร้อยละ 20.50 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มีจำนวนน้อยที่สุดคิดเป็น ร้อยละ 14.64



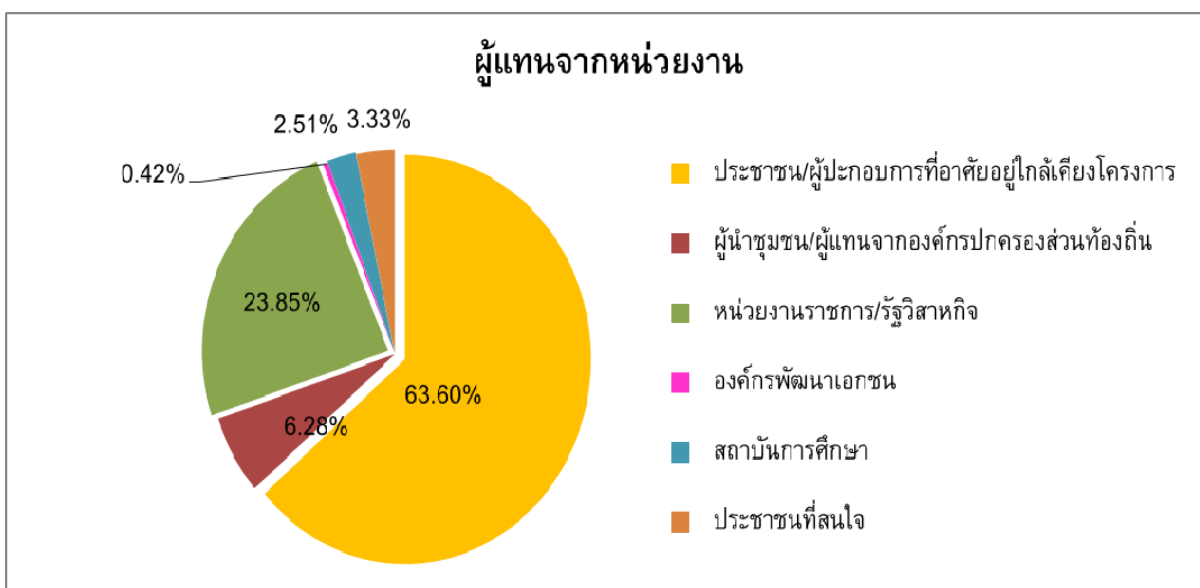
### 3) ระดับการศึกษาสูงสุด

ผู้ตอบแบบสอบถามสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุดคิดเป็น ร้อยละ 45.61 รองลงมา เป็นกลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 27.62 และ กลุ่มผู้ที่สำเร็จการศึกษาระดับ มัธยมศึกษาตอนปลาย อีกร้อยละ 19.67 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ที่สำเร็จการศึกษาระดับอนุปริญญาหรือ เทียบเท่า มีสัดส่วนน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 2.09



### 4) กลุ่ม / องค์กรผู้เข้าร่วมประชุม

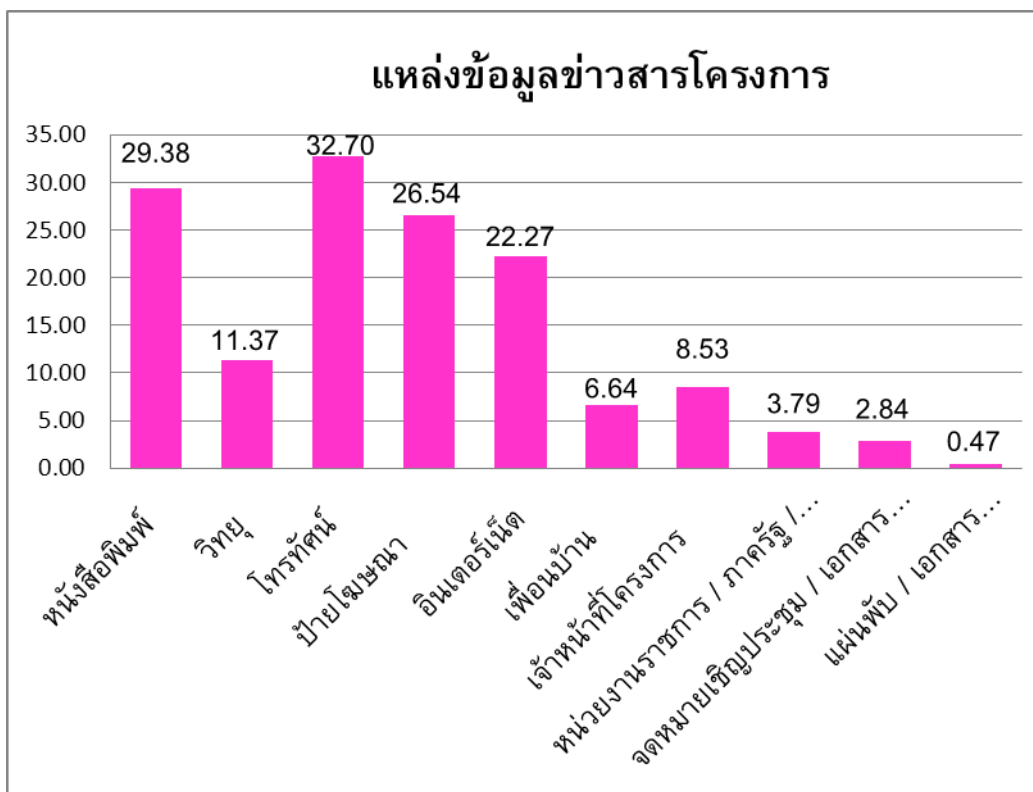
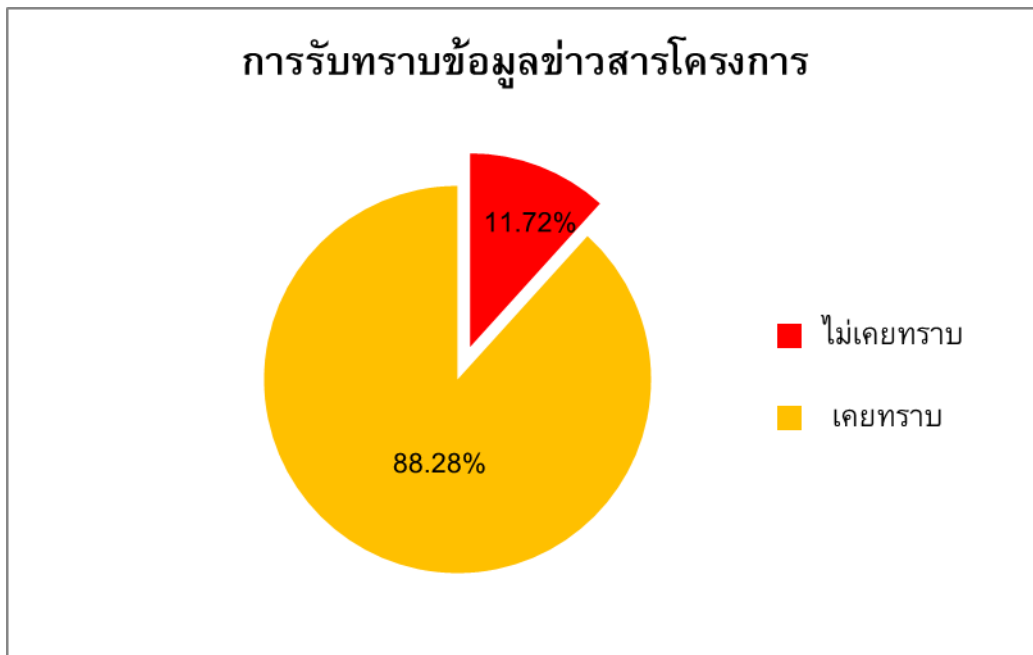
ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นประชาชน/ผู้ประกอบการที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงโครงการ ร้อยละ 63.60 ที่เหลือเป็นผู้แทนจากหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจร้อยละ 23.85 และกลุ่มผู้นำชุมชน/ผู้แทนจาก องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอีกร้อยละ 6.28 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้แทนองค์กรพัฒนาเอกชน มีสัดส่วนน้อย ที่สุดเพียงร้อยละ 0.42





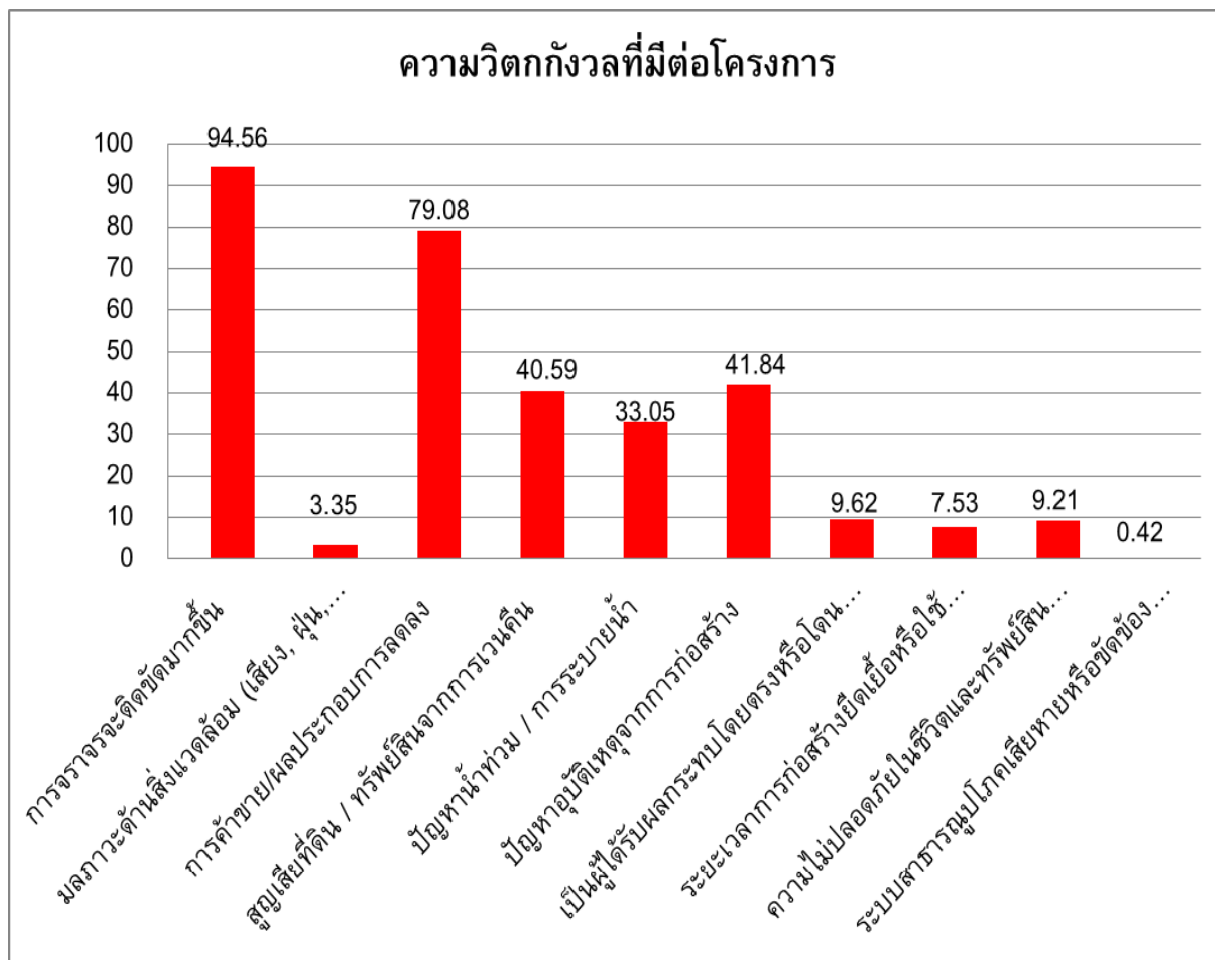
### 5) การรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 88.28 เคยรับทราบข่าวสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองมาก่อน ที่เหลือไม่เคยรับทราบข่าวสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองมาก่อนอีกร้อยละ 11.72 โดยร้อยละ 32.7 ระบุว่าทราบข่าวสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองจากโทรทัศน์ รองลงร้อยละ 29.38 มาทราบจากหนังสือพิมพ์ และร้อยละ 26.54 ทราบจากป้ายโฆษณา ส่วนที่ตอบว่าทราบจากแผ่นพับ / เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ มีเพียงร้อยละ 0.42



6) **ความคิดเห็นและความวิตกกังวลเกี่ยวกับโครงการ**

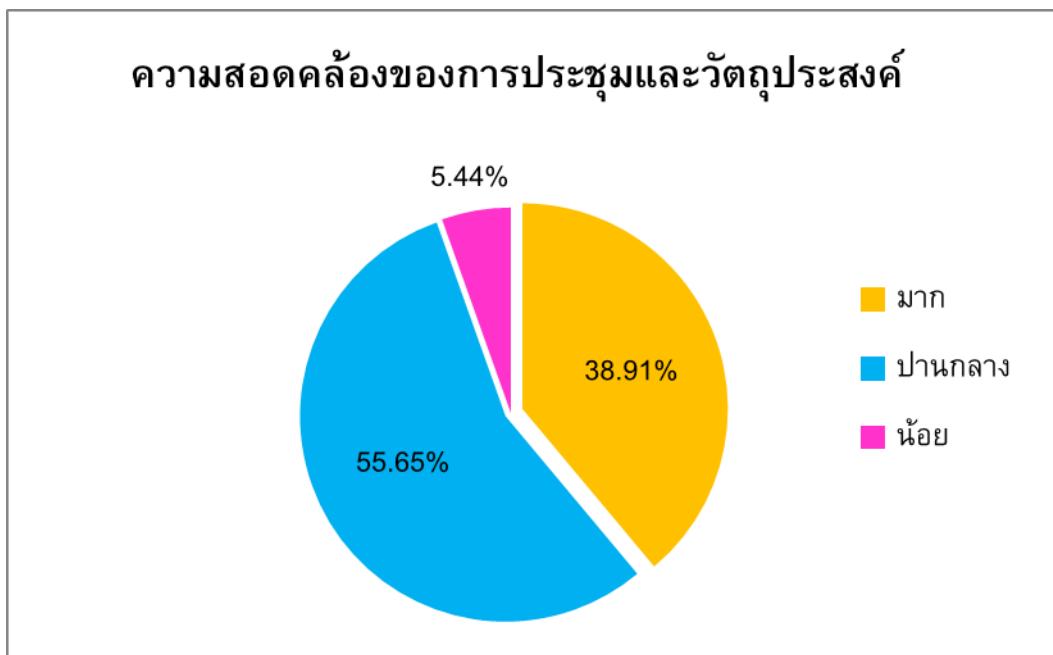
**ช่วงการก่อสร้างรถไฟฟ้า** ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมดมีความวิตกกังวลต่อปัญหาการจราจรติดขัดจากกิจกรรมการก่อสร้างและร้อยละ 79.08 วิตกกังวลในเรื่องการค้าขาย/ผลประกอบการลดลง ส่วนปัญหาอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง มีผู้ที่แสดงความกังวลร้อยละ 41.84 และมีผู้วิตกกังวลต่อปัญหาการสูญเสียที่ดิน/ทรัพย์สินจากการเวนคืนร้อยละ 40.59



7) **ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะต่อการจัดประชุม**

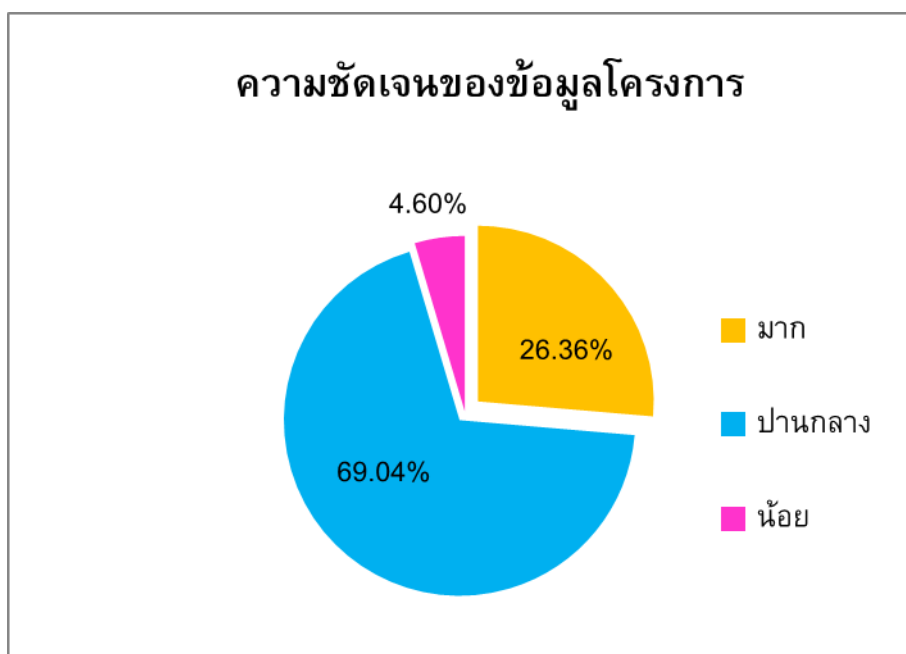
(1) **ความสอดคล้องของการประชุมและวัตถุประสงค์ของการประชุม**

ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 55.65 เห็นว่าการประชุมมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมมีในระดับปานกลาง ส่วนที่เห็นว่าสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับอีกร้อยละ 38.91 ส่วนที่เหลือร้อยละ 5.44 เห็นว่าสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับน้อย



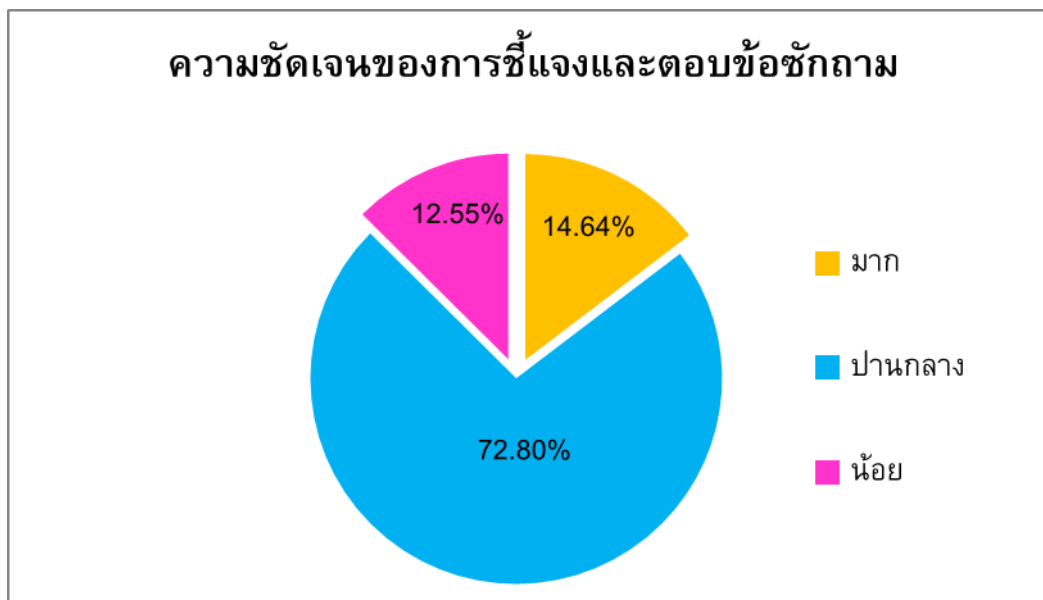
#### (2) ความชัดเจนของข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 69.04 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมในมีความชัดเจนในระดับปานกลาง ส่วนที่เห็นว่าข้อมูลโครงการมีความชัดเจนในระดับมากมีร้อยละ 26.36 ที่เหลือเห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมในวันนี้มีความชัดเจนในระดับน้อยมีร้อยละ 4.06

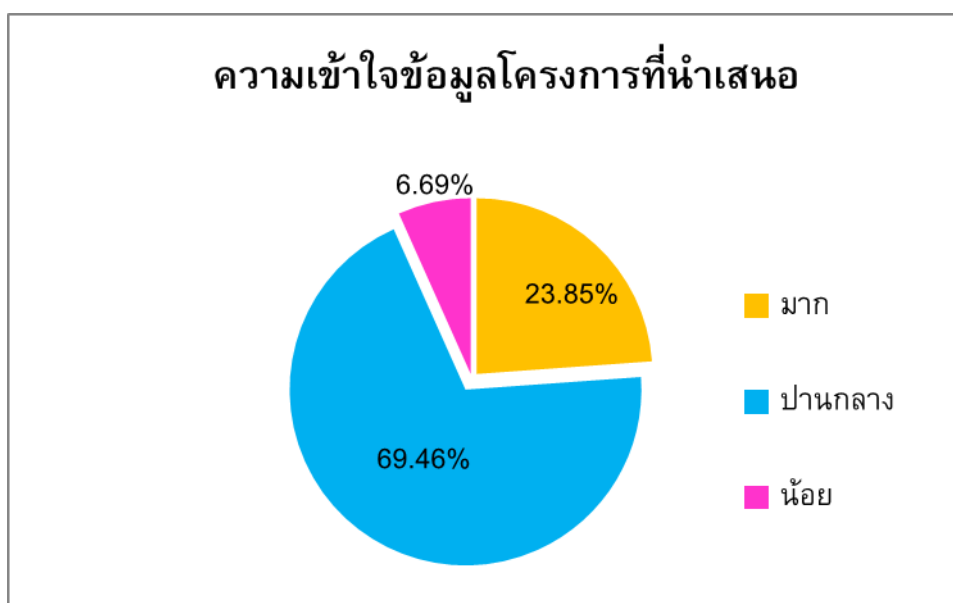


**(3) ความชัดเจนของการชี้แจงและตอบข้อซักถาม**

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 72.80 เห็นว่าการชี้แจงและตอบข้อซักถามมีความชัดเจนในระดับปานกลาง และร้อยละ 14.64 เห็นว่าการชี้แจงข้อมูลโครงการฯมีความชัดเจนในระดับมากที่สุด ส่วนที่เหลือนอกนั้นเห็นว่าการชี้แจงและตอบข้อซักถามมีความชัดเจนในระดับน้อยเพียงร้อยละ 12.55

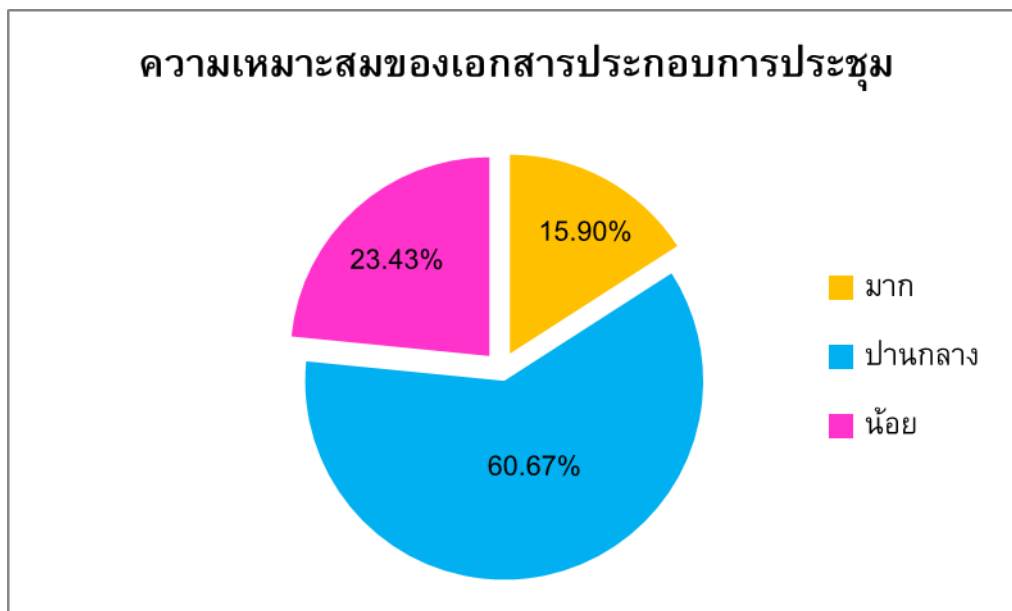
**(4) ความเข้าใจข้อมูลโครงการที่นำเสนอ**

ผู้ตอบแบบสอบถามมากกว่าครึ่งมี (ร้อยละ 69.46) มีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่เสนอในระดับปานกลาง และร้อยละ 23.85 ตอบว่ามีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่เสนอในระดับมากที่สุด ส่วนที่เหลือนอกนั้นตอบว่ามีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่เสนอในระดับน้อย (ร้อยละ 6.69)



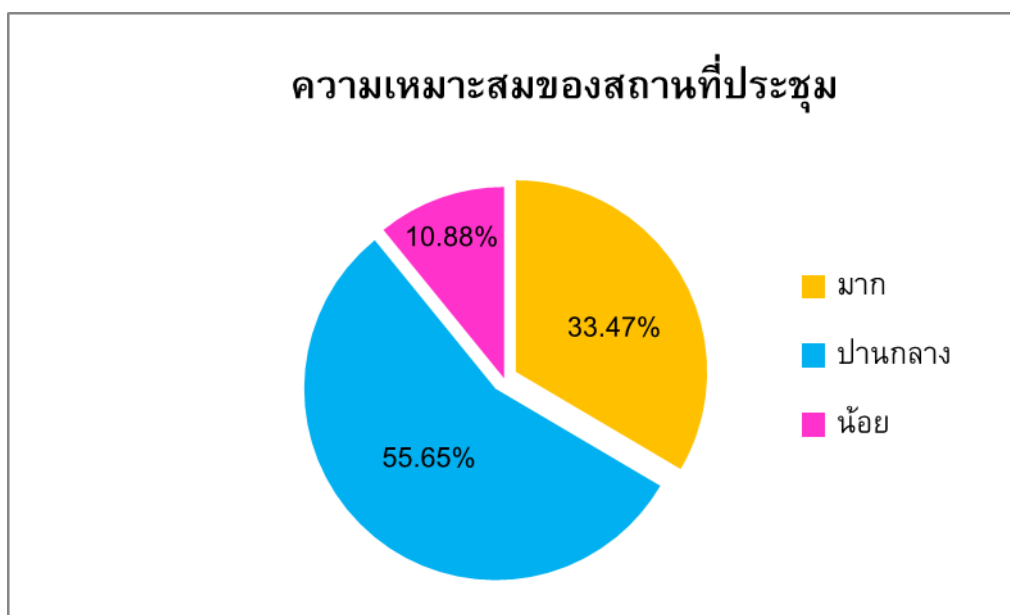
**(5) ความเหมาะสมของเอกสารประกอบการประชุม**

ผู้ตอบแบบสอบถามมากกว่าครึ่ง ร้อยละ 60.67 เห็นว่าเอกสารประกอบการประชุมมีความเหมาะสมในระดับปานกลาง ร้อยละ 23.43 รองลงมาเห็นว่าเอกสารประกอบการประชุมมีความเหมาะสมในระดับมาก ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 15.90 เห็นว่าเอกสารประกอบการประชุมมีความเหมาะสมในระดับน้อย



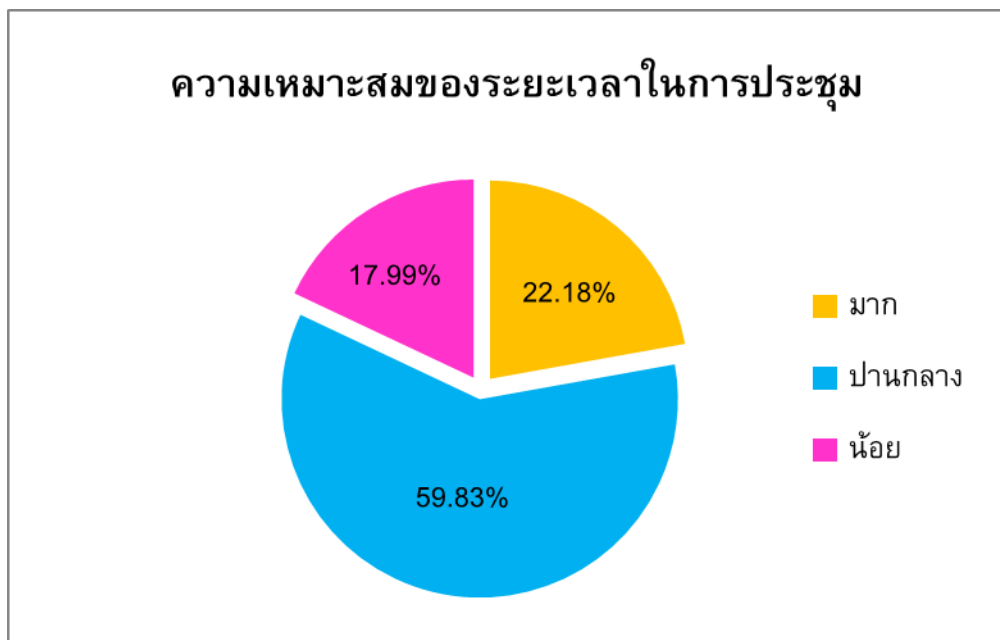
**(6) ความเหมาะสมของสถานที่ประชุม**

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 55.64 เห็นว่า สถานที่ประชุมมีความเหมาะสมในระดับปานกลาง ร้อยละ 33.47 เห็นว่าสถานที่ประชุมประชุมมีความเหมาะสมในระดับมาก ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 10.87 เห็นว่าสถานที่ประชุมประชุมมีความเหมาะสมในระดับน้อย



**(7) ความเหมาะสมของระยะเวลาในการประชุม**

ผู้ตอบแบบสอบถามมากกว่าครึ่ง (ร้อยละ 59.83) เห็นว่า ระยะเวลาในการประชุมมีความเหมาะสมในระดับปานกลาง ร้อยละ 22.18 เห็นว่า ระยะเวลาในการประชุมมีความเหมาะสมในระดับมาก อีก ร้อยละ 17.99 เห็นว่าระยะเวลาในการประชุมมีความเหมาะสมในระดับน้อย



**8) ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม / ข้อเสนอแนะอื่น ๆ**

ในการจัดประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง มีผู้เสนอแนะในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

ข้อเสนอแนะ	ร้อยละ
1. ถนนลาดพร้าวไม่เหมาะกับการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน เนื่องจากจะเกิดปัญหาการจราจรติดขัดมาก	2.93
2. ควรเร่งรัดโครงการให้เห็นเป็นรูปธรรมมากขึ้น / ก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนดโดยเร็ว	3.35
3. ดูแลผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงหรือเวนคืนทั้งระยะก่อสร้างและระยะเปิดดำเนินการ / ทำความเข้าใจหรือให้ความรู้ในสิทธิ์เกี่ยวกับค่าชดเชยต่างๆกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ	3.35
4. ควรจัดการประชุมในวันหยุดราชการ เสาร์-อาทิตย์ / ถ้าจัดในวันจันทร์-ศุกร์ ควรเลื่อนเวลาเปิดการประชุมออกไปอีก / สถานที่ควรใกล้จุดบริการรถประจำทางขนส่งมวลชน	10.04
5. ควรมีการประชาสัมพันธ์หรือแจ้งข้อมูลข่าวสารเนื้อหา ข้อดีและข้อเสียของโครงการมากกว่านี้ / เพิ่มเวลาการประชุมและช่วงถามตอบให้มากขึ้น / การตอบคำถามต้องตรงประเด็น	4.60
6. โครงการควรเป็นรูปแบบรถไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อเชื่อมต่อสายอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบทางอากาศ ความสวยงาม ลดผลกระทบต่อธุรกิจการค้า	1.67
7. คำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างราคาค่าโดยสารกับสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบันของประชาชนให้สอดคล้องกัน / ค่าโดยสารไม่ควรมีราคาไม่แพงเกินไป	0.84

ข้อเสนอแนะ	ร้อยละ
8. ควรคำนึงถึงทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าโมโนเรลให้เชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนอื่นๆ โดยไม่อยู่ใกล้ตัวอาคารพาณิชย์ / สถานีประกอบมากเกินไป เนื่องจากมีผลกระทบต่อธุรกิจการค้า	0.42
9. ผู้จัดการประชุมควรคำนึงถึงจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกับจำนวนชุดเอกสาร (กระเป๋าใส่เอกสาร) การบริการของว่าง โต๊ะ เก้าอี้ ให้เพียงพอ เพื่อให้เกิดความเสมอภาคกันทุกคน	1.67
10. จัดกองทุน เพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบ โดยตั้งงบประมาณให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบ นำมาบริหารจัดการเอง	0.84
11. เจ้าของโครงการต้องการดูแลและบังคับใช้มาตรการต่างๆทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด	0.84
12. ดำเนินการปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วงๆระหว่างสถานีต่อสถานี และเปิดให้ใช้บริการเปิดช่วงๆ สถานีที่ก่อสร้างเสร็จแล้ว เพื่อให้เกิดความรู้สึกว่าการก่อสร้างจะเสร็จเร็ว ไม่ยืดเยื้อ	0.42