

ประกาศสำนักการจราจรและขนส่ง

เรื่อง ผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๓ โครงการศึกษาความเหมาะสม จัดทำแบบเบื้องต้นและจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทา ช่วงวัชรพล - สะพานพระราม ๙

ตามที่ กรุงเทพมหานคร โดยสำนักการจราจรและขนส่ง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด บริษัท พิสุทธิ์ เทคโนโลยี จำกัด บริษัท เอ็นโซล จำกัด และบริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด ให้ดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสม จัดทำแบบเบื้องต้นและจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทา ช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ โดยวัตถุประสงค์ของโครงการนี้เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนที่มีความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย และคุ้มค่าในการพัฒนา ซึ่งจะนำไปสู่การแก้ปัญหาจราจรระดับคุณภาพชีวิต และสร้างเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนได้ในอนาคต โดยพิจารณาศึกษาให้มีความเหมาะสมทั้งด้านวิศวกรรม ค่าก่อสร้าง ผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด แล้วนั้น

เพื่อให้ประชาชนเกิดการรับรู้และมีความเข้าใจที่ถูกต้องต่อการดำเนินการศึกษาโครงการนี้ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร จึงเห็นควรให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมในรับรู้ข้อมูลข่าวสารและได้แสดงข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะต่อโครงการอันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการศึกษาโครงการ จึงได้วางแผนกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาในงานส่วนที่ ๑ หรือการศึกษาความเหมาะสมโครงการในภาพรวม และร่วมเลือกเส้นทางระยะแรกที่สำคัญและเร่งด่วน พร้อมร่วมพิจารณาแนวทางในการดำเนินโครงการที่เหมาะสมกับกรุงเทพมหานคร

ในครั้งนี้ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๓ ขึ้น ซึ่งได้ประชุมเมื่อระหว่างวันที่ ๓๐-๓๑ มีนาคม ๒๕๕๘ ซึ่งเป็นการประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลร่างผลการศึกษาโครงการ โดยเสนอร่างแบบเบื้องต้นของโครงการและร่างแบบแนวเขตทาง ตลอดจนผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วยประชาชน ภาครัฐ เอกชน ตลอดจนภาคประชาสังคมในพื้นที่โครงการให้รับทราบข้อมูลของโครงการที่ถูกต้องและได้เสนอแนะข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการโดยมี รายละเอียดตามสรุปการจัดประชุมแนบท้ายประกาศ

ประกาศ ณ วันที่ ๙ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๘

(นายสมชาย ตกลียานันท์)

ผู้อำนวยการกองการขนส่ง สำนักการจราจรและขนส่ง
ปฏิบัติราชการแทนผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง

สรุปการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

โครงการศึกษาความเหมาะสม จัดทำแบบเบื้องต้นและจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทาช่วงวัชรพล – สะพานพระราม 9

1. หลักการและเหตุผล

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงที่มีประชากรอาศัยอยู่มากกว่า 12 ล้านคน จึงมีความต้องการเดินทางผ่านการขนส่งรูปแบบต่างๆ เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน ในขณะที่ระบบการขนส่งมวลชนและโครงข่ายถนนของกรุงเทพฯ ยังมีจำนวนไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ จึงไม่สามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชนได้อย่างแท้จริง จากจุดมุ่งหมายในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว กรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานการจราจรและขนส่ง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด บริษัท ฟิสทรี เทคโนโลยี จำกัด บริษัท เอ็นโซล จำกัด และบริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสม จัดทำแบบเบื้องต้นและจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทา ช่วงวัชรพล-สะพานพระราม 9 โดยมีวัตถุประสงค์โครงการเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนที่มีความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย และคุ้มค่าในการพัฒนา ซึ่งจะนำไปสู่การแก้ปัญหาจราจร ยกระดับคุณภาพชีวิต และสร้างเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนได้ในอนาคต

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงวัชรพล – สะพานพระราม 9 เป็นหนึ่งเส้นทางของโครงข่ายสายรองในรูปแบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ที่มีเส้นทางตามแนวแกนเหนือ-ใต้ที่เชื่อมต่อพื้นที่ชุมชนหนาแน่นของกรุงเทพมหานครชั้นในย่านสาทรประดิษฐ์และริมแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่ศูนย์กลางกรุงเทพฯ ด้วยโครงสร้างยกระดับตลอดเส้นทาง เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่โครงการผ่าน ตลอดจนการป้อนผู้โดยสารให้กับระบบขนส่งมวลชนหลัก ได้แก่ สายสีส้ม สีแดงอ่อน สีเขียว สีน้ำเงิน ตลอดจนสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรองสายสีชมพู สีเหลือง และระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สาทร-ราชพฤกษ์ ส่งผลให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ในอนาคต จะมีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (ARL) ด้วยเช่นกัน

ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่โครงการ ผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งประชาชนทั่วไปเกิดการรับรู้และมีความเข้าใจที่ถูกต้องต่อการดำเนินการศึกษาโครงการ ตลอดจนรับฟังข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร จึงได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ร่างผลการศึกษาโครงการ อาทิ ร่างแบบเบื้องต้นของโครงการ ร่างแบบแนวเขตทาง ผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและสาธารณชนได้รับทราบพร้อมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาโครงการ

2. วัตถุประสงค์ของการประชุม

1) เพื่อนำเสนอร่างผลการศึกษาโครงการ โดยเสนอร่างแบบเบื้องต้นของโครงการและร่างแบบแนวเขตทาง ตลอดจนผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2) เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน ได้มีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็น ความต้องการและข้อเสนอแนะกับร่างผลการศึกษาโครงการ

3. พื้นที่ศึกษา

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาความเหมาะสม และการจัดทำแบบเบื้องต้น ครอบคลุม 3 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 (ช่วงวัชรพล - ทองหล่อ) ระยะที่ 2 (ช่วงพระโขนง - พระราม 3) และระยะที่ 3 (พระราม 3 - ท่าพระ) รวมทั้งสิ้น 38 สถานี ในระยะทางประมาณ 39.91 กม. และสำหรับพื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีขอบเขตอยู่ในระยะที่ 1 (ช่วงวัชรพล - ทองหล่อ) ซึ่งมีจำนวนสถานีทั้งหมด 15 แห่ง ในระยะทาง 16.25 กม.

ระยะที่ 1 (ช่วงวัชรพล - ทองหล่อ) รวมระยะทาง 16.25 กิโลเมตร	ระยะที่ 2 (ช่วงพระโขนง - พระราม 3) รวมระยะทาง 12.17 กิโลเมตร	ระยะที่ 3 พระราม 3 (พระราม 3 - ท่าพระ) รวมระยะทาง 11.49 กิโลเมตร
สถานีเบื้องต้น		
มีทั้งหมด 15 สถานี คือ <ul style="list-style-type: none">• สถานีวัชรพล• สถานีนิวลจันท์• สถานีเกษตรนวมินทร์• สถานีคลองลำเจียก• สถานีโยธินพัฒนา• สถานีลาดพร้าว 87• สถานีสังคมสงเคราะห์• สถานีคลองรัช• สถานีศรีวิภา• สถานีประชาอุทิศ• สถานีพระราม 9• สถานีเพชรบุรี• สถานีแจ่มจันทร์• สถานีทองหล่อ 10• สถานีทองหล่อ	มีทั้งหมด 15 สถานี คือ <ul style="list-style-type: none">• สถานีพระโขนง• สถานีบ้านกล้วยใต้• สถานีมหาวิทยาลัยกรุงเทพ• สถานีเกษมราษฎร์• สถานีพระราม 4• สถานีคลองเตย• สถานีสวนลุมพินี• สถานีงามดูพลี• สถานีสวนพุด• สถานีช่องนนทรี• สถานีราชมรรคา• สถานีนางลิ้นจี่• สถานีรัชดา-นราธิวาส• สถานีคลองช่องนนทรี• สถานีพระราม 3	มีทั้งหมด 9 สถานี คือ <ul style="list-style-type: none">• สถานีคลองภูมิ• สถานีคลองด่าน• สถานีสาธิตประดิษฐ์• สถานีพระราม 9• สถานีเจริญราษฎร์• สถานีเจริญกรุง• สถานีมไหสวรรค์• สถานีตลาดพลู• สถานีท่าพระ

4. วัน เวลา สถานที่

วันจันทร์ที่ 30 มีนาคม 2558 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมอินทราชัย ชั้น 2 พลិซการอินทราชัย เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ

วันอังคารที่ 31 มีนาคม 2558 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมนันทศักดิ์เรืองเดช ชั้น 7 สำนักงานเขตวัฒนา กรุงเทพฯ

5. จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุม

จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 125 คน สามารถจำแนกได้เป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

กลุ่มเป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วมประชุม (คน)	
	เวทีที่ 1	เวทีที่ 2
	วันที่ 30 มีนาคม 2558	วันที่ 31 มีนาคม 2558
1. ประชาชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ	11	42
2. หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน EIA	5	6
3. หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงาน (สผ.)	-	-
4. หัวหน้าส่วนราชการ	17	8
5. สถาบันการศึกษา องค์กรภาคประชาชน ศาสนสถาน	6	1
6. ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ	10	14
7. สื่อมวลชน	4	1
รวม	53	72

ภาพบรรยากาศการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3



คณะวิทยากรนำเสนอโครงการ



บรรยากาศการประชุม



นายวราวุธ ประทีปเปสน
หัวหน้ากลุ่มงานด้านการขนส่งทางราง



นางสาวปาริชาติ ธนะสิน
ประชาสัมพันธ์กรุงเทพมหานคร

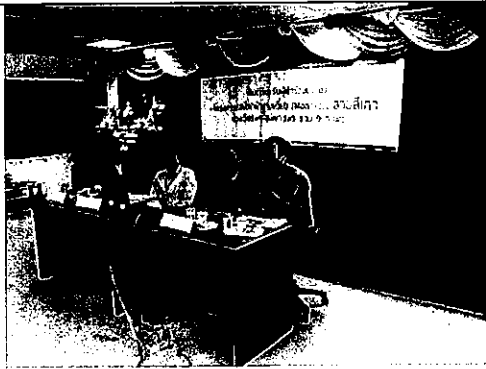


นายเชษฐา เทียมเพชร
ครูชำนาญการพิเศษ
วิทยาลัยพัฒนศึกษการอินทราชัย



ดร.สุรศักดิ์ ทวีศิลป์
ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่ง
ตอบข้อซักถาม

ภาพบรรยากาศการประชุมเวทีที่ 1 วันที่ 30 มีนาคม 2558



คณะวิทยากรนำเสนอโครงการ



บรรยากาศการประชุม



นายพีระพันธ์ุ์ สาสิริรัฐวิภาค
อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม



นายพิสิษฐ์พงศ์ วรเศรษฐการกิจ
คณบดีวิทยาลัยsuperstar College of Asia



นายสุภาวัฒน์ เตมอภาค



นายกัรินทร์ วรทรัพย์

ผู้แทนองค์การคนพิการสากลประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

เจ้าของอาคารพาณิชย์ชอยทองหล่อ



นายกิตติศักดิ์ ธีรวิศิษฐ์
ประชาชนผู้สนใจ



นายประพาส เหลืองศิริินภา
ผู้แทนจากสำนักงานการจราจรและขนส่ง

ภาพบรรยากาศการประชุมเวทีที่ 2 วันที่ 31 มีนาคม 2558

6. ผลการประชุม

ในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ได้เปิดให้มีการอภิปราย รับฟังความคิดเห็น และตอบข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมการประชุม โดยสามารถสรุปประเด็น เพื่อนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ ดังนี้

วันที่ 1 วันจันทร์ที่ 30 มีนาคม 2558 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมอินทราชัย พลิมขยการอินทราชัย

เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ค้ำชี้แจง
วิศวกรรม	1) เสาโครงสร้างช่วงชอยทองหล่อต้องวางอยู่บนผิวการจราจรหรือไม่	1) ส่วนใหญ่ในชอยทองหล่อ ทางวิ่งจะอยู่บริเวณกลางถนน แต่สำหรับสถานีเสาสถาจะอยู่บริเวณทางเท้า ซึ่งจะออกแบบให้ ทางเท้ามีพื้นที่เหลืออย่างน้อย 1.5 เมตร
	2) ในการเดินรถต่อเที่ยวใช้ตู้โดยสารกี่ตู้ ความเร็วในการเดินรถประมาณเท่าไร	2) ใช้รถไฟฟ้าประมาณ 3 ตู้ 18 ขบวน และในอนาคตปีที่ 20 คาดว่าจะเพิ่มเป็น 4 ตู้ โดยจะมีความเร็วจากต้นทาง-ปลายทางเฉลี่ย 35 กม./ชม.
	3) จากที่นำเสนอ รถไฟฟ้าสายสีเทาเป็นระบบขนส่งรถไฟฟ้าขนาดเบา (Light Rail) แต่มีเส้นทางรวมระยะทาง 39.91 กม. จะเป็นเส้นทางยาวไปหรือไม่ เส้นทางนั้นไปอีก 10 ปีข้างหน้าหรือในระยะยาว ระบบขนส่งรถไฟฟ้าขนาดหนัก (Heavy Rail) จะเหมาะสมกว่าหรือไม่	3) จากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารพบว่า สำหรับโครงการ ในอีก 30 ปีข้างหน้าจะมีผู้โดยสาร ในช่วงโมงเร่งด่วนอยู่ที่ ประมาณ 10,500 คน/ทิศทาง/ชม. สำหรับ ระยะที่ 1 และ 11,700 คน/ทิศทาง/ชม. สำหรับระยะที่ 2 ซึ่งปริมาณผู้โดยสารในระดับนี้ ระบบขนส่งรถไฟฟ้าขนาดเบา (Light Rail) ยังสามารถรองรับได้ อยู่ ซึ่งไม่มีความจำเป็นจะต้องลงทุนเพิ่มในการใช้ระบบขนส่งรถไฟฟ้าขนาดหนัก (Heavy Rail)
	4) การก่อสร้างบนชอยทองหล่อจะมีการลดช่องจราจรหรือไม่ และจะแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างไร	4) เมื่อเปิดดำเนินการจะมีการจัดการจราจรใหม่ โดยพื้นที่จุดรถบนถนนจะให้เป็นที่จอดเพื่อส่งผู้โดยสารแทนการจอดค้างคืน
สิ่งแวดล้อม	1) มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงการก่อสร้างเสนอให้มีการประชาสัมพันธ์กับประชาชน ถ่ายภาพและจัดทำเว็บไซต์เพื่อรายงานความก้าวหน้าเป็นระยะ	1) ที่ปรึกษาเข้าไปดำเนินการ
	2) ทางขึ้นบนทางเท้ามีการประสานงานกับผู้สัญจร ผู้อยู่อาศัย สถานประกอบการหรือไม่ และมีมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างไร	2) ที่ปรึกษากำลังส่งทีมงานไปประสานงานในการรับข้อกังวลใจ ทั้งนี้จะพิจารณามาตรการพิเศษในการลดผลกระทบเป็นรายๆไป
สถาปัตยกรรม	1) การออกแบบพิจารณาถึงผู้พิการและผู้สูงอายุหรือไม่	1) ในการออกแบบสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวกของโครงการ ได้พิจารณาถึงการ อำนวยความสะดวกให้กับผู้สูงอายุ ผู้พิการ อยู่แล้ว
อื่นๆ	1) เสนอแนะให้ประสานงานกับกระทรวงคมนาคม ในช่วงระยะที่ 2 ที่ศึกษาไม่ตรงแผนแม่บทขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ.2553-2572	1) จากการศึกษาพบว่า การปรับแนวเส้นทางในระยะที่ 2 ตาม การศึกษานี้จะทำให้ เป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ที่สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายหลักๆได้ อาทิ เช่น BTS สายสีส้ม, MRT สายสีน้ำเงินเพื่อประโยชน์ของประชาชนส่วนใหญ่ ทั้งนี้ที่ปรึกษา จะรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไว้ดำเนินการต่อไป
	2) งบประมาณในการก่อสร้างพิจารณาค่าก่อสร้างในส่วนของสกายวอร์คหรือไม่	2) ในการประมาณราคาก่อสร้างได้มีการพิจารณารวมสกายวอล์คเรียบร้อยแล้ว
	3) การวางแผนการป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนขนาดหนักหรือไม่ ส่งเสริมจักรยานและทางเท้าเข้าสู่ระบบหรือไม่	3) ในการศึกษา มีการออกแบบแนวเส้นทางให้เชื่อมกับ ระบบขนส่งมวลชนอื่นๆอยู่ หลายจุด และสำหรับ ที่จุดรถจักรยานนั้น มีการออกแบบรวมอยู่ในสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ อยู่แล้ว

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คิกซ์แจง
อื่นๆ (ต่อ)	4) เสนอให้พิจารณาระบบตัวร่วม	4) ขณะนี้สำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร กำลังดำเนินการศึกษาดังกล่าวอยู่
	5) เสนอแนะให้พิจารณาราคารถไฟฟ้าให้เหมาะสม	5) ราคาที่พิจารณาตอนนี้อยู่ที่ 15-50 บาท ซึ่งจะใกล้เคียงกับราคาของ MRT (รถใต้ดิน)
	6) กทม.และบริษัทที่ปรึกษา ได้เคยหารือเรื่องการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนจำนวน 10 ไร่ กกับการทางพิเศษหรือไม่ เพราะทางขนส่งมวลชนกรุงเทพ กำลังขอใช้พื้นที่เพื่อเป็นที่จอดรถ	6) ที่ปรึกษาได้เคยเข้าพบและหารือโครงการกับการทางพิเศษแล้ว แต่ทั้งนี้โครงการไม่ได้มีการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนดังกล่าวในการดำเนินโครงการ
	7) การก่อสร้างเมื่อแล้วเสร็จผู้ใดจะเป็นผู้ดูแล	7) ในส่วนของโครงการสายสีเทานั้น กรุงเทพมหานครเป็นผู้ดูแล

เวทีที่ 2 วันอังคารที่ 31 มีนาคม 2558 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมนนท์ศักดิ์เรืองเดช สำนักงาน

เขตวัฒนา กรุงเทพฯ

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คิกซ์แจง
วิศวกรรม	1) ในช่วงก่อสร้างเสาตอม่อบริเวณสถานีตั้งอยู่บนทางเท้าบริเวณสถานีทองหล่ออาจส่งผลกระทบต่ออาคารที่มีอยู่เดิม กทม.จะมีมาตรการเยียวยาช่วยเหลือในช่วงก่อสร้างอย่างไรบ้าง	1) กทม.จะกวาดขันให้ผู้รับเหมาระมัดระวังการก่อสร้างไม่ให้ส่งผลกระทบต่อทรัพย์สินของประชาชน แต่อย่างไรก็ตามหากเกิดผลกระทบในระหว่างการก่อสร้างจะมีมาตรการเยียวยา โดยจะมีคณะที่ปรึกษาลงพื้นที่ไปประสานงานกับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ
	2) ระบบขนส่งขนาดรองขนส่งผู้โดยสารไปเชื่อมต่อหลายเส้นทาง ควรวิ่งไปทางเพชรบุรีตัดใหม่ เพื่อไปเชื่อมต่อแอร์พอร์ตลิงก์ หรือไปทางอโศกเพื่อเชื่อมต่อรถไฟฟ้าใต้ดิน เหมือนกำหนดการเชื่อมต่อให้กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS	2) เส้นทางมีการกำหนดในแผนแม่บทขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ.2553-2572 ซึ่งศึกษาหลังจากการเปิดดำเนินการของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS จึงเป็นเหตุผลในการรองรับผู้โดยสารเชื่อมต่อเข้าสู่ใจกลางเมือง และเหตุที่ไม่เชื่อมต่อไปแยกอโศกเนื่องจากบริเวณนั้นมีระบบขนส่งมวลชนที่รองรับอยู่แล้ว อาทิ รถไฟฟ้าสายสีส้มและรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
	3) การก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อระบบการระบายน้ำของกรุงเทพมหานคร	3) ในการออกแบบได้มีการพิจารณาในประเด็นดังกล่าวรวมอยู่แล้ว
	4) บริเวณพื้นที่เส้นทางโครงการ ซึ่งอยู่ในซอยทองหล่อ เป็นเส้นทางที่มีอาคาร คอนโดมิเนียมและที่อยู่อาศัยจำนวนมาก หากเกิดเพลิงไหม้จะแก้ไขอย่างไร	4) โครงการได้ออกแบบป้องกันอัคคีภัยในบริเวณสถานีอยู่แล้ว ส่วนประเด็นดังกล่าวที่ปรึกษาจะรับไว้พิจารณาเพิ่มเติม
	5) มีความกังวลว่า หากมีระบบรถไฟฟ้าลอยฟ้า จะบดบังทัศนียภาพ จึงเสนอให้เพิ่มงบประมาณก่อสร้างและสร้างรถไฟฟ้าสีเทาใต้ดินในเขตวัฒนาและเขตคลองเตย	5) โดยโครงสร้างทางวิ่งส่วนใหญ่ของระบบ monorail จะเป็นโครงสร้างที่ค่อนข้างโปร่ง บาง และ เล็กกว่า BTS จึงมีผลกระทบในการบดบังทัศนียภาพน้อยกว่า ส่วนในการออกแบบให้อยู่ใต้ดินนั้น จะทำให้เงินลงทุนสูงขึ้นอีกประมาณ 3-4 เท่า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความคุ้มค่าของโครงการ
	6) เข็มฟุตดิ่งที่ลงดินมีผลกระทบกับรถไฟฟ้าสายสีส้มหรือไม่	6) ฐานล่างมีการเจาะเสาเข็มความลึก 50-55 เมตร และในการก่อสร้างจะมีการประสานงานกันเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่น้อยที่สุด

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
วิศวกรรม (ต่อ)	7) ความสูงของสถานีรถไฟฟ้าสายสีเทา สูงเท่าใด	7) ชั้นจำหน่ายตั๋ว สูงจากพื้นประมาณ 7.50 เมตร จากชั้นจำหน่ายตั๋วถึงชั้นชานชลา สูงขึ้นอีกประมาณ 7 เมตรกว่า และมีเคลิยร์เส้นไม่น้อยกว่า 5 เมตร ตามมาตรฐานการออกแบบ
	8) มีความกังวลเรื่องการจราจร และการก่อสร้าง โครงสร้างที่อยู่กลางถนน จะมีวิธีการแก้ไขอย่างไร	8) ในช่วงก่อสร้างจะขอใช้พื้นที่กลางถนน 3 เมตร และเพื่อทำเสาเข็มปิด โดยจะขอความร่วมมือห้ามจอดรถในช่วงเวลาดังกล่าวทำให้เหลือพื้นที่การจราจรข้างละ 2 ช่อง
	9) เสนอให้ขยับสถานีบริเวณหน้าโรงพยาบาลคามิลเลียน เพราะมีอาคารจอดรถก่อนถึงอาคาร หากสถานีอยู่หน้าโรงเรียนอาจมีเสียงดังส่งผลกระทบต่อการเรียนการสอน	9) ที่ปรึกษาเข้าไปพิจารณา
	10) เมื่อเปิดดำเนินการสามารถจอดรถบนถนนได้เหมือนเดิมหรือไม่	10) สำหรับในช่วงสถานีรถไฟฟ้าจะเป็นจุดจอดรถรับส่ง ผู้ใช้บริการไม่สามารถจอดรถได้
	11) เกาะกลางถนนสามารถข้ามถนนหรือกลับรถได้อิสระเหมือนเดิมหรือไม่	11) สามารถใช้สถานีรถไฟฟ้าเป็นสะพานลอยข้ามถนนได้ และช่วงที่ไม่ใช่สถานีสามารถข้ามถนนได้ปกติ สำหรับการกลับรถนั้นสามารถกลับได้เหมือนเดิม ระหว่างเสาโครงสร้าง
	12) มีการเชื่อมต่อทางเดินไปแอร์พอร์ตลิงก์หรือไม่	12) เนื่องจากจุดที่ติดกับ แอร์พอร์ตลิงก์ นั้นไม่มีสถานีอยู่ ซึ่งในอนาคตหากจะต้องการให้เชื่อมต่อกัน จะต้องมีการหารือกันทั้ง 2 ฝ่ายถึงแนวทาง
	13) สถานีที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำ สามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือได้อย่างไรบ้าง	13) การเชื่อมต่อกับแม่น้ำนั้น อยู่ในระยะ 3 ซึ่งจะมีการศึกษาในรายละเอียดอีกครั้ง
	14) สถานีบริเวณทองหล่อกับระยะทางเหมาะสมกันหรือไม่ เสนอให้ลดจำนวนสถานีลง	14) แต่เดิมที่ปรึกษามีความเห็นจะยกเลิกสถานีในทองหล่อเหลือเพียง 2 สถานี แต่จาก การประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 มีประชาชนบางส่วนยังต้องการให้คงสถานีไว้ที่ 3 แห่งเช่นเดิม
	15) ช่วงเวลาเร่งด่วนสถานีทองหล่อ สามารถรับรองผู้โดยสารที่มีปริมาณมากได้หรือไม่	15) ในการออกแบบ สถานีทองหล่อสามารถรองรับผู้โดยสารในช่วงเร่งด่วนได้ แต่อาจจะเกิดการเบียดเสียดบ้างเล็กน้อย เนื่องจาก ตัวสถานีจะต้องพยายามให้มีขนาดเล็กที่สุดเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนบริเวณนั้นให้น้อยที่สุด
	16) ระบบรถไฟฟ้า monorail ในต่างประเทศ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซียที่เคยเห็นจะใช้ในระยะสั้นๆ ระหว่างสนามบิน หรือใช้ในพื้นที่ใกล้ๆระหว่างอาคารหนึ่งอาคารหนึ่ง จึงแปลกใจที่โครงการนี้ระยะทางยาวมาก แล้วระบบรถไฟฟ้า monorail จะเหมาะสมหรือไม่ ขอทราบข้อเสียของระบบรถไฟฟ้า monorail และคาดการณ์ผู้โดยสารในอนาคตให้ถูกต้องเหมาะสม	16) รถไฟฟ้า monorail มีทั้งที่วิ่งระยะทางสั้นและยาว ประเทศญี่ปุ่นเอง ใช้ monorail วิ่งระยะทาง 28 กิโลเมตร จีนวิ่งระยะทาง 80 กิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่จะวิ่งระยะทางยาวๆ ถึงปานกลาง ข้อดีในการเลือกใช้ monorail คือค่าก่อสร้างต่อกิโลเมตรมีความคุ้มค่าและสามารถสร้างในเส้นทางที่ซับซ้อนได้มากกว่า ส่วนข้อเสียของ monorail หากเปรียบเทียบกับ BTS ซึ่งเป็นระบบรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ ทำให้รองรับคนได้น้อยกว่า แต่ตามแผนแม่บท รถไฟฟ้าสายสีเทานี้จะเป็นสายรอง เพื่อรองรับคนเชื่อมต่อเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
สถาปัตยกรรม	1) ทางขึ้นลงสถานีมีเพียงทางเดียวหรือไม่	1) มีทางขึ้นลงจำนวน 4 ทาง
	2) การเชื่อมต่อเส้นทางมีการอำนวยความสะดวกกับผู้พิการอย่างไร ในจุดที่ลงมาที่พื้นถนน	2) ที่ปรึกษารับไปพิจารณา
	3) ลิฟต์บริการ ควรพิจารณาบริบทรอบด้านเพื่อกำหนดจำนวนลิฟต์ อาทิ สีแยก	3) การออกแบบลิฟต์สามารถใช้ข้ามไปยังอีกฝั่งหนึ่งของถนนได้ แต่มีข้อจำกัดช่วงสถานีบริเวณเลียบบางด้าน ซึ่งเป็นข้อจำกัดที่อยู่ในเส้นทางที่สถานีอยู่เท่านั้น แต่มีการแก้ไขทางเทคนิคได้ อาทิ การใช้วีลแชร์เกาะกับบันได
เศรษฐศาสตร์	1) มีการคิดวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ การค้าย่านทองหล่อกับการก่อสร้างโครงการบนพื้นที่ทองหล่อหรือไม่ การจอดรถบนถนนที่เคยจอดจะทำอย่างไร และจะแก้ไขปัญหาอย่างไร	1) พื้นที่จอดรถบนซอยทองหล่อสามารถจอดได้เช่นเดิม ยกเว้น บริเวณสถานี ซึ่งเป็นระยะประมาณ 100 เมตร
สิ่งแวดล้อม	1) เสนอให้มีมาตรการลดผลกระทบเรื่องเสียงรบกวนในระหว่างการก่อสร้างสำหรับผู้พักอาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	1) ที่ปรึกษารับไปพิจารณา
	2) สถานีพระราม 9 มีสะพานลอยบริเวณสถานีดับเพลิงหรือไม่ เนื่องจากมีชุมชนอยู่หนาแน่น	2) ที่ปรึกษารับไปพิจารณาในการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก ในการเข้าสู่สถานีเพิ่มเติม เพื่อรองรับประชาชนในบริเวณนั้น
	3) ระยะเวลาการก่อสร้าง ปี2559-2562 เสนอแนะให้ชี้แจงการประชาสัมพันธ์พื้นที่ก่อสร้างแต่ละช่วงนานเท่าใด	3) การก่อสร้างที่รบกวนประชาชนในพื้นที่จะขงส่งในช่วงกลางคืนและเจรจาให้ใช้ระยะเวลาที่น้อยที่สุด
	4) พื้นที่ทางเท้าซอยทองหล่อ บางช่วงกว้างไม่ถึง 3 เมตร ในระหว่างการก่อสร้างจะแก้ปัญหาการจราจรติดขัดอย่างไร	4) มีบางส่วนที่ทางเท้าไม่ถึง 3 เมตรจะมีโครงสร้างลงมาพื้นถนน ทำให้เสียช่องจราจรไปบ้าง สำหรับการบริหารจัดการจราจร ต้องขอความร่วมมือจากผู้ที่เกี่ยวข้อง
	5) พื้นที่ใต้รถไฟฟ้านถนนจะปิดทับหรือเปิดตลอดแนวเส้นทาง	5) จะมีการปิดเป็นบางช่วงเท่านั้น
	6) การก่อสร้างโครงการมีงบประมาณในการก่อสร้าง กระทบกับเสียงหรือไม่	6) ที่ปรึกษามีมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโรงเรียน ผลกระทบเรื่องฝุ่นและเสียง รวมถึงมาตรการเยียวยานั้น โดยผู้รับเหมาจะมีการพิจารณาเป็นรายๆไป
	7) มีการเยียวยาเกี่ยวกับจุดจอดรถบนถนนที่หายไปหรือไม่อย่างไร	7) ที่ปรึกษารับไปพิจารณา
ประชาสัมพันธ์	1) ควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มต้นในการเลือกเส้นทางโครงการ ตลอดจนสอบถามความคิดเห็นประชาชนจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ	1) สำหรับ แนวเส้นทางโครงการสายสีเทา นั้นมีการดำเนินการมาจากแผนแม่บทการขนส่งทางราง ของ สนข. ในปี 2553 ซึ่งมีการกำหนดเส้นทางไว้แล้ว ซึ่งในระยะที่ 1 ที่ดำเนินการออกแบบนั้น โดยเป็นเส้นทางเดียวกับที่ศึกษาไว้ในแผนแม่บทดังกล่าว
	2) ที่ปรึกษามีแนวคิดในการดำเนินการอย่างไรต่อไปกับผู้เข้าร่วมประชุมที่เพิ่งรับทราบข้อมูลโครงการในวันนี้ และมีช่องทางในการรับทราบข้อมูลโครงการต่อไปหรือไม่	2) โครงการได้จัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนมาตั้งแต่กลางปี 2557 จนถึงปัจจุบัน และหลังจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งนี้จะมีการทำรายงานส่งสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำหรับการประชุมครั้งนี้ ภายใน 15 วัน หลังจากการประชุมจะส่งสรุปผลการประชุมให้กับผู้เข้าร่วมประชุมได้รับทราบ

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
อื่นๆ	<p>1) การก่อสร้างโครงการต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคารและการก่อสร้าง ซึ่งเสათอหม้อที่ออกแบบในโครงการผิดกฎหมายที่สร้างระหว่างทางเท้าและบนถนน</p> <p>2) การศึกษาผลตอบแทนหรือผลประโยชน์ด้านการเงิน ขอเสนอให้เปิดเผยข้อมูลให้เอกชนหรือประชาชนก่อนให้กรุงเทพมหานครพิจารณา</p> <p>3) มีความกังวลเมื่อโครงการเปิดดำเนินการอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ การค้าขาย เนื่องจากเส้นทางหล่อจะกลายเป็นทางผ่าน ทำให้ธุรกิจการค้าของชุมชนชบเซา</p> <p>4) เสนอให้หน่วยงานราชการที่รับผิดชอบเข้าร่วมกิจกรรมการประชุมโครงการกับประชาชนทุกครั้ง</p> <p>5) การศึกษาโครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายมหาวิทยาลัยรามคำแหง - ขอยทองหล่อ กับโครงการรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทาเป็นโครงการเดี่ยวหรือไม่ หรือถ้าเป็นคนละโครงการความก้าวหน้าของโครงการนั้นเป็นอย่างไร</p> <p>6) ระยะเวลาในการก่อสร้างจำนวน 3 ปีเป็นช่วงเวลาเดียวกันกับการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้มหรือไม่</p> <p>7) เสนอให้รถไฟฟ้าสายสีเทาเป็นรถไฟฟ้าที่อยู่ใต้ดิน เนื่องจากเป็นพื้นที่ใจกลางเมือง</p> <p>8) เสนอให้สถานีรถไฟฟ้าอยู่ใต้ดินส่วนระบบรางรถไฟฟ้าอยู่ด้านบนดั้งเดิมได้หรือไม่</p> <p>9) โครงการประสานงานกับรถไฟฟ้าสายสีอื่นๆ หรือไม่</p> <p>10) ชื่อสถานีพระราม 9 และสถานีเพชรบุรี ชื่อซ้ำกับรถไฟฟ้าใต้ดินจะทำให้ผู้ใช้บริการเกิดความสับสนหรือไม่</p> <p>11) มีการพิจารณาระบบตั๋วร่วมและราคาร่วมอย่างไร</p> <p>12) อาคารต้นสักอยู่ใกล้เสาโครงสร้าง 2-3 เสา ขอให้ที่ปรึกษาประสานงานอีกครั้งหนึ่ง</p> <p>13) ขอให้พิจารณาความถูกต้องของขั้นตอนการศึกษาที่ต้องให้ประชาชนร่วมแสดงความคิดเห็นในรายละเอียด แนวเส้นทาง ว่าเหมาะสมตามแผนแม่บทขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ.2553-2572หรือไม่ แล้วจึงนำข้อคิดเห็นเสนออนุมัติให้ดำเนินโครงการศึกษา</p>	<p>1) ที่ปรึกษารับไปพิจารณา</p> <p>2) ที่ปรึกษารับไปพิจารณา</p> <p>3) ที่ปรึกษารับไปพิจารณา</p> <p>4) ที่ปรึกษารับไปพิจารณา</p> <p>5) ไม่ใช่โครงการเดียวกัน และโครงการนั้นไม่อยู่ในแผนแม่บทขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ.2553-2572 อีกทั้งเนื่องจากโครงการรามคำแหง-ทองหล่อมีปัญหาในเรื่องของศูนย์ซ่อมบำรุง จึงชะลอการศึกษาไปก่อนเพราะเส้นทางบางส่วนทับซ้อนกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา</p> <p>6) ตามแผนการดำเนินการ ในการก่อสร้าง 3 ปีนั้น จะมีบางช่วงเวลา ที่จะซ้อนกับการก่อสร้างสายสีส้ม</p> <p>7) เมื่อพิจารณาอย่างรอบด้านแล้วผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่ต้องลงทุนมากหากเป็นรถไฟฟ้าใต้ดิน</p> <p>8) ในการออกแบบทางวิศวกรรม น่าจะเป็นไปได้ยาก เพราะเนื่องจาก ต้องมีขานชลา ติดกับตัวราง ซึ่งจะมีความซับซ้อนในการออกแบบ</p> <p>9) มีการประสานงานกับรถไฟฟ้าสายสีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอยู่อย่างต่อเนื่อง</p> <p>10) ที่ปรึกษารับไปพิจารณา</p> <p>11) ประเด็นตั๋วร่วม สนข. มีการศึกษาอยู่ในปัจจุบัน เมื่อโครงการรถไฟฟ้าสีเทาเดินรถ น่าจะมีระบบตั๋วร่วมเสร็จแล้วสำหรับราคาร่วมยังไม่มีหน่วยงานใดพิจารณาศึกษา</p> <p>12) ที่ปรึกษารับไปดำเนินการ</p> <p>13) ที่ปรึกษารับไปพิจารณา</p>

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	มติชี้แจง
อื่นๆ (ต่อ)	14) เพราะเหตุใดจึงขยายเส้นทางถึงท่าพระ สำนักนโยบายและแผน รวมถึงคณะรัฐมนตรีรับทราบในการศึกษาเพิ่มเติมหรือไม่ หากยังไม่ทำเสนอแนะให้ปฏิบัติตามขั้นตอนการดำเนินงาน	14) การปรับปรุงและขยายเส้นทางเพื่อความเหมาะสมเพื่อให้สายสีเทาสามารถเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดรองที่สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายหลักๆได้ ตามนโยบายและเพื่อประโยชน์ของประชาชนส่วนใหญ่ ทั้งนี้ในการดำเนินการต่างๆที่ปรึกษาฯรับไปพิจารณา
	15) เสนอให้พิจารณาอย่างรอบด้านถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้ที่ใช้เส้นทางสัญจรในซอยทองหล่อ	15) ที่ปรึกษาฯรับไปพิจารณา
	16) เสนอให้ใช้ระบบBus lane แทนรถไฟฟ้า	16) ที่ปรึกษาฯรับไปพิจารณา
	17) สำนักนโยบายและแผนให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าแผนแม่บทขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ.2553-2572 อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม 10 เส้นทาง ส่วนอีก 2 เส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร โดยการเสนออนุมัติคณะรัฐมนตรีจะเสนอผ่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ทั้งนี้กระทรวงคมนาคมจะทำหน้าที่นำเสนอความคิดเห็นประกอบการพิจารณา	

6. ผลการประชุม

ในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ได้เปิดให้มีการอภิปราย รับฟังความคิดเห็น และตอบข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมการประชุม โดยสามารถสรุปประเด็น เพื่อนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ ดังนี้

วันที่ 1 วันจันทร์ที่ 30 มีนาคม 2558 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมอินทราชัย พณิชยการอินทราชัย เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	มติชี้แจง
วิศวกรรม	1) เสาโครงสร้างช่วงชวยทองหล่อต้องวางอยู่บนผิวการจราจรหรือไม่	1) ส่วนใหญ่ในชวยทองหล่อ ทางวิ่งจะอยู่บริเวณกลางถนน แต่สำหรับสถานีเสาคอนกรีตบริเวณทางเท้า ซึ่งจะออกแบบให้ ทางเท้ามีพื้นที่เหลืออย่างน้อย 1.5 เมตร
	2) ในการเดินรถต่อเที่ยวใช้ตู้โดยสารกี่ตู้ ความเร็วในการเดินรถประมาณเท่าไร	2) ใช้รถไฟฟ้ามอเตอร์ 3 ตู้ 18 ขบวน และในอนาคตปีที่ 20 คาดว่าจะเพิ่มเป็น 4 ตู้ โดยจะมีความเร็วจากต้นทาง-ปลายทางเฉลี่ย 35 กม./ชม.
	3) จากที่นำเสนอ รถไฟฟ้าสายสีเทาเป็นระบบขนส่งรถไฟฟ้าขนาดเบา (Light Rail) แต่มีเส้นทางรวมระยะทาง 39.91 กม. จะเป็นเส้นทางยาวไปหรือไม่ เส้นทางนี้นับไปอีก 10 ปีข้างหน้าหรือในระยะยาว ระบบขนส่งรถไฟฟ้าขนาดหนัก (Heavy Rail) จะเหมาะสมกว่าหรือไม่	3) จากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารพบว่า สำหรับโครงการ ในอีก 30 ปีข้างหน้าจะมีผู้โดยสาร ในช่วงโมงเร่งด่วนอยู่ที่ ประมาณ 10,500 คน/ทิศทาง/ชม. สำหรับ ระยะที่ 1 และ 11,700 คน/ทิศทาง/ชม. สำหรับระยะที่ 2 ซึ่งปริมาณผู้โดยสารในระดับนี้ระบบขนส่งรถไฟฟ้าขนาดเบา (Light Rail) ยังสามารถรองรับได้อยู่ ซึ่งไม่มีความจำเป็นจะต้องลงทุนเพิ่มในการใช้ระบบขนส่งรถไฟฟ้าขนาดหนัก (Heavy Rail)
	4) การก่อสร้างบนชวยทองหล่อจะมีการลดช่องจราจรหรือไม่ และจะแก้ไขปัญหการจราจรอย่างไร	4) เมื่อเปิดดำเนินการจะมีการจัดการจราจรใหม่ โดยพื้นที่จอดรถบนถนนจะให้เป็นที่จอดเพื่อส่งผู้โดยสารแทนการจอดค้างคืน
สิ่งแวดล้อม	1) มาตรการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ในช่วงการก่อสร้างให้มีการประชาสัมพันธ์กับประชาชน ถ่ายภาพและจัดทำเว็บไซต์เพื่อรายงานความก้าวหน้าเป็นระยะ	1) ที่ปรึกษาเข้าไปดำเนินการ
	2) ทางขึ้นบนทางเท้ามีการประสานงานกับผู้สัญจร ผู้อยู่อาศัย สถานประกอบการหรือไม่ และมีมาตรการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างไร	2) ที่ปรึกษากำลังส่งทีมงานไปประสานงานในการรับข้อกังวลใจ ทั้งนี้จะพิจารณามาตรการพิเศษในการลดผลกระทบเป็นรายๆไป
สถาปัตยกรรม	1) การออกแบบพิจารณาถึงผู้พิการและผู้สูงอายุหรือไม่	1) ในการออกแบบสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวกของโครงการ ได้พิจารณาถึงการ อำนวยความสะดวกให้กับผู้สูงอายุ ผู้พิการ อยู่แล้ว
อื่นๆ	1) เสนอแนะให้ประสานงานกับกระทรวงคมนาคม ในช่วงระยะที่ 2 ที่ศึกษาไม่ตรงแผนแม่บทขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ.2553-2572	1) จากการศึกษพบว่า การปรับแนวเส้นทางในระยะที่ 2 ตามการศึกษานี้จะทำให้ เป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ที่สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายหลักๆได้ อาทิ เช่น BTS สายสีส้ม, MRT สายสีน้ำเงินเพื่อประโยชน์ของประชาชนส่วนใหญ่ ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไว้ดำเนินการต่อไป
	2) งบประมาณในการก่อสร้างพิจารณาค่าก่อสร้างในส่วนของสกายวอร์คหรือไม่	2) ในการประมาณราคาก่อสร้างได้มีการพิจารณารวมสกายวอล์คเรียบร้อยแล้ว
	3) การวางแผนการป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนขนาดหนักหรือไม่ ส่งเสริมจักรยานและทางเท้าเข้าสู่ระบบหรือไม่	3) ในการศึกษา มีการออกแบบแนวเส้นทางให้เชื่อมกับ ระบบขนส่งมวลชนอื่นๆอยู่ หลายจุด และสำหรับ ที่จอดรถจักรยานนั้น มีการออกแบบรวมอยู่ในสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ อยู่แล้ว

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	แก้ไขแจง
อื่นๆ (ต่อ)	4) เสนอให้พิจารณาระบบตัวร่วม	4) ขณะนี้สำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร กำลังดำเนินการศึกษาดังกล่าวอยู่
	5) เสนอแนะให้พิจารณาราคารถไฟฟ้าให้เหมาะสม	5) ราคาที่พิจารณาตอนนี้อยู่ที่ 15-50 บาท ซึ่งจะใกล้เคียงกับราคาของ MRT (รถใต้ดิน)
	6) กทม.และบริษัทที่ปรึกษา ได้เคยหารือเรื่องการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนจำนวน 10 ไร่ กับการทางพิเศษหรือไม่ เพราะทางขนส่งมวลชนกรุงเทพ กำลังขอใช้พื้นที่เพื่อเป็นที่จอดรถ	6) ที่ปรึกษาได้เคยเข้าพบและหารือโครงการกับการทางพิเศษแล้ว แต่ทั้งนี้โครงการไม่ได้มีการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนดังกล่าวในการดำเนินโครงการ
	7) การก่อสร้างเมื่อแล้วเสร็จผู้ใดจะเป็นผู้ดูแล	7) ในส่วนของโครงการสายสีเทานั้น กรุงเทพมหานครเป็นผู้ดูแล

เวทีที่ 2 วันอังคารที่ 31 มีนาคม 2558 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมชั้นที่ 5 อาคาร 5 ชั้น สำนักงาน

เขตวัฒนา กรุงเทพฯ

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	แก้ไขแจง
วิศวกรรม	1) ในช่วงก่อสร้างเสาตอม่อบริเวณสถานีตั้งอยู่บนทางเท้าบริเวณสถานีทองหล่ออาจส่งผลกระทบต่ออาคารที่มีอยู่เดิม กทม.จะมีมาตรการเยียวยาช่วยเหลือในช่วงก่อสร้างอย่างไรบ้าง	1) กทม.จะกวาดขันให้ผู้รับเหมาระมัดระวังการก่อสร้างไม่ให้ส่งผลกระทบต่อทรัพย์สินของประชาชน แต่อย่างไรก็ตามหากเกิดผลกระทบในระหว่างการก่อสร้างจะมีมาตรการเยียวยา โดยจะมีคณะที่ปรึกษาลงพื้นที่ไปประสานงานกับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ
	2) ระบบขนส่งขนาดรองขนส่งผู้โดยสารไปเชื่อมต่อหลายเส้นทาง ควรวิ่งไปทางเพชรบุรีตัดใหม่ เพื่อไปเชื่อมต่อแอร์พอร์ตลิงก์ หรือไปทางอโศกเพื่อเชื่อมต่อรถไฟฟ้าใต้ดิน เหมือนกำหนดการเชื่อมต่อให้กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS	2) เส้นทางมีการกำหนดในแผนแม่บทขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ.2553-2572 ซึ่งศึกษาหลังจากการเปิดดำเนินการของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS จึงเป็นเหตุผลในการรองรับผู้โดยสารเชื่อมต่อเข้าสู่ใจกลางเมือง และเหตุที่ไม่เชื่อมต่อไปแยกอโศกเนื่องจากบริเวณนั้นมีระบบขนส่งมวลชนที่รองรับอยู่แล้ว อาทิ รถไฟฟ้าสายสีส้มและรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
	3) การก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อระบบการระบายน้ำของกรุงเทพมหานคร	3) ในการออกแบบได้มีการพิจารณาในประเด็นดังกล่าวรวมอยู่แล้ว
	4) บริเวณพื้นที่เส้นทางโครงการ ซึ่งอยู่ในซอยทองหล่อ เป็นเส้นทางที่มีอาคาร คอนโดมิเนียมและที่อยู่อาศัยจำนวนมาก หากเกิดเพลิงไหม้จะแก้ไขอย่างไร	4) โครงการได้ออกแบบป้องกันอัคคีภัยในบริเวณสถานีอยู่แล้ว ส่วนประเด็นดังกล่าวที่ปรึกษาจะรับไว้พิจารณาเพิ่มเติม
	5) มีความกังวลว่า หากมีระบบรถไฟฟ้าลอยฟ้า จะบดบังทัศนียภาพ จึงเสนอให้เพิ่มงบประมาณก่อสร้างและสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินในเขตวัฒนาและเขตคลองเตย	5) โดยโครงสร้างทางวิ่งส่วนใหญ่ของระบบ monorail จะเป็นโครงสร้างที่ค่อนข้างโปร่ง บาง และ เล็กกว่า BTS จึงมีผลกระทบในการบดบังทัศนียภาพน้อยกว่า ส่วนในการออกแบบให้อยู่ใต้ดินนั้น จะทำให้เงินลงทุนสูงขึ้นไปอีกประมาณ 3-4 เท่า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความคุ้มค่าของโครงการ
	6) เข็มฟุตดิ่งที่ลงดินมีผลกระทบกับรถไฟฟ้าสายสีส้มหรือไม่	6) ฐานล่างมีการเจาะเสาเข็มความลึก 50-55 เมตร และในการก่อสร้างจะมีการประสานงานกันเพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด