



# สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

(การประชุมกลุ่มแกนนำทางความคิด/ผู้มีส่วนได้เสียในระดับตำบล)

งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคา

## โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกล

## เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

### ช่วงสาขาลาย - นครปฐม

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (การรถไฟฯ) ได้ว่าจ้างบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ทีเอ็มพลัส พาร์ทเนอร์ส จำกัด และบริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด ให้ดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงสาขาลาย - นครปฐม นั้น

บัดนี้ ได้ดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (การประชุมกลุ่มแกนนำทางความคิด/ผู้มีส่วนได้เสียในระดับตำบล) แล้วเสร็จระหว่างวันที่ 28-30 เมษายน พ.ศ. 2569 มีผู้เข้าร่วมทั้งสิ้น 249 ราย ทั้งนี้ สามารถสรุปผลการประชุมฯ ได้ดังนี้



#### สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

151 ถนนมวอลงกรณ์ แขวงมวอลงกรณ์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230  
ผู้ประสานงาน : นางสาววิรดา เมืองเงิน  
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1401-5 ต่อ 135  
หรือ 08 7356 1782





**สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ**  
**การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (การประชุมกลุ่มแกนนำทางความคิด/ผู้มีส่วนได้เสียในระดับตำบล)**  
**งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคา**  
**โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบนขบวนส่งมวลชน**  
**ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงศาลายา - นครปฐม**  
**ระหว่างวันที่ 28 - 30 เมษายน พ.ศ. 2569**

เวทีที่ 1	
วันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2569 เวลา 09.00 น. - 12.00 น.	
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลมหาสวัสดิ์ อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม	
สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>ประชาชนบริเวณเลียบทางรถไฟจุดตัดวัดสุวรรณาราม</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- จากการรับฟังข้อมูลทราบว่าเขตทางรถไฟจะมีความกว้าง 60 เมตร อยากทราบว่าปัจจุบันเขตทางรถไฟมีความกว้างเท่าไร และจะมีการขยายเขตทางรถไฟเพิ่มเติมหรือไม่ หากมีการขยายจะมีการขยายทางด้านฝั่งซ้ายหรือฝั่งขวา เนื่องจากมีความกังวลเรื่องที่อยู่อาศัยในปัจจุบันจะโดนเวนคืน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- เขตทางรถไฟมีความกว้าง 60 เมตร ซึ่งโครงการจะใช้พื้นที่ภายในเขตทางรถไฟที่มีอยู่ แต่อาจจะมีการเวนคืนบางส่วน เพื่อก่อสร้างสาธารณูปโภคเดิม เช่น ถนน คลองส่งน้ำเพื่อการเกษตร ที่มีอยู่ในเขตทางรถไฟกลับคืน เนื่องจากได้รับผลกระทบจากโครงการ ส่วนตำแหน่งเวนคืนเพิ่มเติมอยู่ระหว่างการออกแบบและการกำหนดตำแหน่งที่เหมาะสม ซึ่งจะนำข้อมูลการเวนคืนที่ชัดเจนมานำเสนอในการประชุมในคราวถัดไป</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- ถนนที่จะมีการดำเนินการสร้างใหม่ อยากให้มีการออกแบบให้สามารถเข้าสู่สถานีวัดสุวรรณได้ง่าย ซึ่งถนนดังกล่าวที่จะสร้างนั้นจะต้องมีการเวนคืนที่ดินหรือไม่</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- สถานีวัดสุวรรณ จะมีการตัดถนนทางเข้าใหม่ ฝั่งด้านหน้าสถานีขนาด 4 ช่องจราจรเพื่อเชื่อมต่อกับถนนทางหลวงชนบทหมายเลข 4006 โดยต้องเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม ระยะทางประมาณ 110 เมตร</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- จากข้อมูลที่น่าเสนอ บริเวณเส้นสีฟ้าในรูปยังอยู่ในพื้นที่เขตทางรถไฟหรือไม่</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- พเส้นสีฟ้าแสดงแนวเขตทางรถไฟ พื้นที่ที่อยู่ระหว่างเส้นสีฟ้าคือพื้นที่ของการรถไฟฯ</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- บริเวณจุดกลับรถหรือวงเวียนกัลปพฤกษ์ ตั้งอยู่ห่างจากซอยมหาสวัสดิ์ 7 ประมาณกี่เมตร</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ตำแหน่งวงเวียนที่กลับรถจะห่างจากซอยมหาสวัสดิ์ 7 ประมาณ 100 เมตร อย่างไรก็ตามการนำเสนอข้อมูลในครั้งนี้เป็นเพียงการนำเสนอกรอบแนวคิดว่าจะมีการดำเนินการสร้างจุดกลับรถ ซึ่ง ยังอยู่ในขั้นตอนของการศึกษาและสำรวจสภาพพื้นที่ เพื่อกำหนดตำแหน่งที่เหมาะสมต่อไป</li></ul>



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>ประชาชนบริเวณเลียบริมทางรถไฟจุดตัดวัดสุวรรณาราม (ต่อ)</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- ในกรณีที่มีการเวนคืนที่ดิน จะมีการเวนคืนจากบริเวณ เส้นสีฟ้าจากแปลนกี่เมตร	- หากมีการเวนคืนบริเวณวงเวียนใกล้บรรทัด จะเวนคืนประมาณ 15 เมตร จากเส้นสีฟ้าซึ่งเป็นแนวเขตทางรถไฟ
<b>ผู้อำนวยการกองช่าง เทศบาลตำบลมหาสวัสดิ์</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- ชุมชนผู้เช่าที่อยู่บริเวณสถานีวัดสุวรรณ จะมีแนวทางอย่างไร ซึ่งจะมีบ้านเรือนอยู่ประมาณ 10 หลังคาเรือน	- ชุมชนบริเวณสถานีวัดสุวรรณอยู่บริเวณใดนั้น จะขอไปตรวจสอบอีกที แต่จากการตรวจสอบข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม ชุมชนจะอยู่บริเวณนอกเขตโครงการ
- ขอสอบถามเรื่องทางข้ามเพื่อเชื่อมต่อทั้งสองฝั่ง เป็นทางข้ามเฉพาะคนเดินข้ามหรือว่าเป็นทางข้ามที่สามารถให้รถสัญจรได้ด้วย	- ทางข้ามที่อยู่บริเวณสถานีจะเป็นสะพานลอยมีบันไดเลื่อนและลิฟท์สำหรับคนเดินข้ามผ่านได้ โดยไม่ต้องซื้อตั๋ว แต่ไม่รองรับรถจักรยานยนต์ได้ หากต้องใช้รถสัญจรจะต้องไปใช้สะพานกลับรถ ส่วนการสัญจรมาโดยรถแต่ไม่ต้องการข้ามทางรถไฟนั้น โครงการได้มีการออกแบบให้มีจุดจอดรถ บริเวณทางข้ามเพื่ออำนวยความสะดวกไว้ให้
<b>ประชาชนบริเวณเลียบริมทางรถไฟจุดตัดวัดสุวรรณาราม</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- ประเด็นเรื่องของสิ่งแวดล้อม เช่น มาตรฐานของน้ำ มีการเก็บตัวอย่างจากบริเวณใด และที่มีการนำเสนอว่าคุณภาพน้ำอยู่ในประเภทที่ 4 หมายความว่าอย่างไร	- สำหรับการคัดเลือกเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ จะมีการเก็บตัวอย่างบริเวณคลองที่มีการไหลผ่านตัดกับทางรถไฟ ซึ่งในกรณีนี้จะมีการเก็บตัวอย่างที่บริเวณคลองบางเตย ก่อนจะถึงสถานีวัดสุวรรณ ส่วนค่าคุณภาพน้ำอยู่ในประเภทที่ 4 หมายถึง สามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุตสาหกรรมได้แต่ต้องมีการปรับปรุงคุณภาพน้ำก่อน ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของกรมควบคุมมลพิษ ที่กำหนดประเภทของน้ำ ดังนี้ ประเภทที่ 1 คุณภาพน้ำดีที่สุดในประเภทที่ 2 คุณภาพน้ำดีรองลงมาจากประเภทที่ 1 ส่วนน้ำประเภทที่ 3 คุณภาพน้ำสามารถใช้ได้ในการทำการเกษตร ประเภทที่ 4 สามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุตสาหกรรมได้แต่ต้องมีการปรับปรุงคุณภาพน้ำก่อน และประเภทที่ 5 ไม่สามารถใช้ประโยชน์อะไรได้ นอกจากใช้เพื่อการคมนาคมเท่านั้น



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>ประชาชนบริเวณเลียบทางรถไฟจุดตัดวัดสุวรรณาราม (ต่อ)</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<p>- ช่วงระยะเวลาที่มีการก่อสร้างจะใช้เวลาค่อนข้างยาวนาน อยากทราบว่ามาตรการอะไรบ้างที่ลดผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ</p>	<p>- สำหรับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างที่มีการดำเนินการก่อสร้าง โดยเฉพาะเรื่องฝุ่นละออง จะมีการกำหนดให้ช่วงที่มีการเปิดหน้าดิน และการขนส่งวัสดุในการก่อสร้าง จะมีการกำหนดให้ฉีดพรมน้ำเพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองที่ฟุ้งกระจาย 2 ครั้งต่อวัน และจะมีการเพิ่มความถี่ในการฉีดพรมน้ำเพิ่มมากขึ้นในกรณีที่อากาศมีความแห้งแล้งหรือมีลมแรงเพื่อลดผลกระทบที่เกิดจากฝุ่นละออง ส่วนผลกระทบเรื่องเสียง หากมีการตรวจวัดว่าค่าเสียงเกิดมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ก็จะมีการดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียง หรือมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณเครื่องจักร เช่น ติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณตัวตอกเสาเข็ม (เข็มเจาะ) นอกจากนี้ช่วงระยะดำเนินการจะมีการประเมินพื้นฐานก่อนว่าชาวบ้านได้รับผลกระทบเรื่องเสียงจากการเดินรถไฟหรือไม่ หากเสียงส่งผลกระทบต่อประชาชน จะมีการพิจารณาให้ดำเนินการทำกำแพงกันเสียงถาวร โดยที่ไม่บดบังทัศนียภาพหรือบดบังทางเข้าออกของชุมชน และบริเวณสถานีรถไฟก็จะมีการปลูกต้นไม้เพื่อเป็นการลดผลกระทบเรื่องเสียงให้กับประชาชน</p>
<p>- มีความคิดเห็นว่าการก่อสร้างโดยใช้เข็มเจาะจะมีผลกระทบเรื่องเสียงน้อยกว่าการใช้เสาเข็มชนิดตอก จึงอยากเสนอให้ช่วงที่ก่อสร้างใช้เป็นเสาเข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบให้กับชาวบ้านบริเวณใกล้เคียง</p>	
<b>สมาชิกสภาเทศบาลตำบลมหาสวัสดิ์</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<p>- ทางรถไฟบริเวณมหาสวัสดิ์เป็นแหล่งชุมชนมีครัวเรือนอาศัยอยู่ประมาณ 60 - 70 คน ซึ่งจะได้รับผลกระทบในการเดินทางเข้าออกชุมชน</p>	<p>- ชุมชนที่อยู่ในพื้นที่บริเวณหน้าวัดมหาสวัสดิ์ ซึ่งอาศัยอยู่ในเขตทางรถไฟ และน่าจะอยู่ในพื้นที่เขตทางรถไฟใหม่ ดังนั้นผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจะเป็นด้านการรื้อย้ายที่อยู่อาศัย ซึ่งอนาคตต้องมีการประสานและตกลงกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดูแลและช่วยเหลือต่อไป</p>
<p>- สภาพพื้นที่จะมีคลองอยู่บริเวณริมทางรถไฟตรงหมู่ที่ 1 และหมู่ที่ 2 ซึ่งประชาชนจะได้รับผลกระทบจากการใช้น้ำ ทางโครงการจะมีมาตรการอย่างไรในการลดผลกระทบให้กับประชาชน</p>	<p>- กรณีที่มีการก่อสร้างแล้วกระทบร่องน้ำสาธารณะเดิมของชุมชนที่อยู่ในเขตทางรถไฟ จะต้องดำเนินการออกแบบและจัดทำร่องน้ำกลับคืนทดแทน ซึ่งอาจต้องมีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมจากเขตทางรถไฟ</p>



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>นายสถานีรถไฟวัดสุวรรณ</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- สถานีรถไฟวัดสุวรรณที่จะสร้างใหม่ เมื่อเข้าไปถึงตัวสถานีแล้วสามารถเลี้ยวซ้ายไปทางโอเวอร์พาร์ทได้หรือไม่ หรือว่าจะเป็นเส้นทางตันสิ้นสุดที่สถานี	- กรณีต้องมีถนนที่อยู่บริเวณริมเขตทางรถไฟด้านข้างของสะพานกลับรถที่ระดับพื้นจะต้องมีการเวนคืนและส่งผลกระทบต่อประชาชนที่พักอาศัยบริเวณนั้น ซึ่งประเด็นนี้จะขอเข้าไปพิจารณาความเหมาะสมต่อไป
- การออกแบบจะมีการล้อมรั้วรอบพื้นที่สถานีรถไฟวัดสุวรรณหรือไม่	- การออกแบบจะมีการล้อมรั้วโดยรอบสถานีวัดสุวรรณเพื่อป้องกันอันตรายและป้องกันการโจรกรรม
<b>ผู้แทนโรงเรียนบ้านคลองมหาสวัสดิ์</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- ผู้ปกครองของนักเรียนจะมีบางส่วนอยู่ด้านหลังทางรถไฟจุดตัดข้ามทางรถไฟวัดสุวรรณกับจิวราย ผู้ปกครองไม่สะดวกข้ามจุดตัดตรงนี้เพราะห่างไกลมาก จะมีแนวทางเพิ่มจุดตัดทางรถไฟหรือทำอุโมงค์และสะพานข้ามหรือไม่	- การแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ จะแก้ปัญหาตำแหน่งจุดตัดเดิมของทางรถไฟเป็นหลัก กรณีการสร้างทางข้ามเพิ่มเติม ก็จะเป็นการส่งผลกระทบต่อพื้นที่บริเวณใหม่ด้วย ทั้งนี้การออกแบบทางเชื่อมต่อพื้นที่ชุมชนไว้ที่บริเวณสถานีซึ่งได้มีการออกแบบให้มีสะพานลอยข้าม



เวทีที่ 2	
วันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2569 เวลา 13.30 น. - 16.30 น.	
ณ อาคารอเนกประสงค์วัดจิวราย อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม	
สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>ประชาชนหมู่ที่ 4 ต.จิวราย อ.นครชัยศรี</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- อยากทราบว่าบริเวณเส้นทางใกล้กับทางแยกการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอนครชัยศรี ไปยังวัดจิวราย อยากทราบว่ามีการออกแบบเป็นรูปแบบใด เป็นทางข้ามแบบเดิมหรือเป็นสะพานข้ามทางรถไฟ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กำหนดรูปแบบการแก้ปัญหาจุดตัดเป็นลักษณะสะพานข้ามทางรถไฟ</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- การออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟจะมีทั้งทางลงและทางขึ้นหรือไม่ และทางข้างล่างยังยังคงเปิดอยู่หรือปิดไม่ให้สัญจร</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- บริเวณสะพานข้ามทางรถไฟจะเป็นลักษณะสองช่องจราจรรองรับทิศทางแบบไป-กลับ ส่วนเส้นทางเดิมข้างล่างจะปิดจุดตัดถาวรไม่สามารถใช้งานได้ ทั้งนี้ได้ออกแบบให้มีจุดกลับรถที่บริเวณด้านใต้สะพานข้ามทางรถไฟ เพื่อเชื่อมต่อทางเข้าออกพื้นที่บริเวณคอสะพาน</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- ถ้ามาจาก 7-11 แล้วเลี้ยวขวามุ่งหน้าไปทางวงเวียน การเดินทางกลับมาต้องมุ่งหน้าไปทางจิวรายใช่หรือไม่ คนที่อาศัยอยู่ข้างทาง ต้องไปกลับรถบริเวณใด เนื่องจากโครงการปิดทางไม่สามารถรอดข้ามไปได้แล้ว</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กรณีมาจาก 7-11 ให้ขึ้นสะพานข้ามทางรถไฟรูปตัวแอล เมื่อเลี้ยวขวาแล้วให้กลับรถที่วงเวียนเพื่อไปยังวัดจิวรายโดยใช้ถนนที่อยู่ด้านข้างของสะพานที่ระดับพื้น</li></ul>
<b>ประชาชน ต.จิวราย อ.นครชัยศรี</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- การสร้างเส้นทางใหม่ ตรงพื้นที่จุดตัดทางข้ามรถไฟจิวรายจะมีถนนเรียบติดกับคลองมหาสวัสดิ์ ซึ่งจะไปเบียดกับถนนเดิมที่ชาวบ้านใช้สัญจรอยู่ปัจจุบัน ซึ่งโครงการจะมีแนวทางในการลดผลกระทบอย่างไร</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- โครงการจะก่อสร้างถนนทดแทนถนนเดิมที่ได้รับผลกระทบโดยมีถนนอยู่ระดับพื้นที่ทั้ง 2 ด้านข้างของสะพานข้ามทางรถไฟเพื่อรองรับทิศทางสัญจรแบบไป-กลับได้ โดยถนน 1 ข้างจะอยู่ชิดกับแนวเขตทางรถไฟเพื่อให้สามารถเชื่อมต่อพื้นที่ด้านข้างทางรถไฟได้เหมือนเดิม</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- การสำรวจข้อมูลที่ทางโครงการฯ ได้กล่าวไว้เป็นการสำรวจโดยเข้าไปสอบถามชาวบ้านแต่ละครัวเรือนหรือไม่ หรือเป็นการสำรวจข้อมูลผ่านภาพถ่ายดาวเทียมเท่านั้น เพราะมีความกังวลว่าถ้าหากสำรวจเฉพาะภาพถ่ายดาวเทียม อาจจะทำให้ไม่ได้รับข้อมูลจากชาวบ้านโดยตรง</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- การเก็บข้อมูลสำรวจประกอบไปด้วยหลายส่วน รวมถึงมีการประชุมกลุ่มย่อยและการประชุมกลุ่มใหญ่อีกครั้งในเดือนกรกฎาคมที่จะถึงในปี ซึ่งจะทำให้มีข้อมูลที่ชัดเจนมากขึ้น เพราะจะทำให้ทราบได้ว่าบริเวณจุดใดบ้างที่ได้รับผลกระทบ และถ้าบริเวณจุดใดได้รับผลกระทบจะมีทางเจ้าหน้าที่เข้าไปพูดคุยในทุกๆราย และในกรณีที่ มีการเวนคืนที่ดิน เจ้าหน้าที่ก็จะดำเนินการตามกระบวนการเพื่อลดผลกระทบให้ได้มากที่สุด ทั้งนี้การรับฟังความคิดเห็นของทุกท่านก็เพื่อให้ได้รับทราบผลกระทบที่ชัดเจนและหาทางออกร่วมกัน เพื่อให้ผลกระทบที่เกิดขึ้นน้อยที่สุด ในการเก็บข้อมูลรับฟังความคิดเห็นครั้งต่อไปจะมีการดำเนินการที่ละเอียดมากขึ้นและลงพื้นที่พูดคุยกับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง</li></ul>



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>ประชาชน ต.จิวราย อ.นครชัยศรี (ต่อ)</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- สะพานที่จะสร้างขึ้นรูปตัวแอลเพื่อข้ามจุดตัดทางรถไฟ จิวรายอยากทราบว่ามีความสูงกี่เมตรจากพื้นดิน	- สำหรับความสูงจะเป็นไปตามมาตรฐาน ข้อกำหนดของการรถไฟฯ ต้องมีช่องลอดไม่ น้อยกว่า 6.00 เมตร ทั้งนี้ระดับผิวจราจรอยู่ที่ ประมาณ 8.5 เมตร จากระดับรางรถไฟ เพื่อให้ รถไฟสามารถลอดผ่านได้อย่างปลอดภัย
- มองแปลนแบบที่นำเสนอยังไม่เข้าใจ แต่มองเห็นและ เข้าใจบริเวณเส้นทางจาก 7-11 ถึงบริเวณที่จะมีการ สร้างสะพานข้ามแยกจุดทางรถไฟรูปตัวแอล อยาก ทราบว่าสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟชาวบ้านบริเวณนั้น จะสัญจรอย่างไร เพราะว่าด้านล่างจะมีการปิดทางข้าม จุดตัด อยากให้ทางโครงการช่วยอธิบาย	- กำหนดให้มีสะพานลอยคนเดินไว้บริเวณจุดตัด เพื่อให้ชาวบ้านสามารถสัญจรข้ามทางรถไฟได้
- ทางข้ามจุดตัดทางรถไฟจะยังสามารถเดินข้าม หรือให้ จักรยาน และจักรยานยนต์สามารถข้ามได้อยู่หรือไม่ อย่างไร	- เมื่อสะพานทางข้ามจุดตัดรถไฟสร้างแล้วเสร็จ จะดำเนินการปิดจุดตัดทางรถไฟด้านล่าง สะพาน ดังนั้น การสัญจรทุกประเภทไม่ว่าจะ เป็นการเดิน จักรยานหรือจักรยานยนต์ต้อง สัญจรผ่านสะพานทางข้ามจุดตัดทั้งหมด ซึ่งจะ มีการสร้างสะพานทางเดินแยกให้คนข้ามอย่าง สะดวก
- บริเวณที่มีการสร้างจุดกลับรถเกือกม้า ชาวบ้านมีความ กังวลเรื่องความแข็งแรง เนื่องจากเป็นจุดที่มีรถบรรทุก หนักจำนวนมากมาใช้บริเวณดังกล่าว ดังนั้น จึงอยากให้ คำนึงออกแบบจุดกลับรถเกือกม้าให้มีความแข็งแรง และมีความกว้างพอที่จะรองรับรถบรรทุกได้	- สะพานกลับรถจะมีความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร จำนวน 2 ช่อง โดยมีแบรีเออร์ คอนกรีตกั้นอยู่ตรงกลาง รวมทั้งมีไหล่ทางข้าง ละประมาณ 1.00 เมตร อีกทั้งออกแบบให้ สะพานมีรัศมีโค้งมีความกว้างให้รองรับ รถบรรทุก 10 ล้อ ให้สามารถสัญจรผ่านได้ อย่างปลอดภัยตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
<b>นายกองค์การบริหารส่วนตำบลจิวราย</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- วันที่มาเข้าร่วมประชุม ไม่ทราบมาก่อนว่าจะมีการ ประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ และที่ทราบเพราะมีชาวบ้าน ได้เข้ามาบอกกล่าว ซึ่งแสดงว่าการประชาสัมพันธ์ของ โครงการยังไม่มีดี ขอให้ทางที่ปรึกษานำไปปรับปรุงให้ดี ยิ่งขึ้น	- บริษัทที่ปรึกษาได้มีการสื่อสารผ่านผู้นำชุมชน อาทิเช่น ผู้ใหญ่บ้าน เพื่อให้กระจายข่าวต่อ ให้กับประชาชนที่เป็นลูกบ้านของตน เพื่อให้ เกิดความเข้าใจตรงกัน และบริษัทที่ปรึกษา จะรับคำเสนอแนะไปปรับปรุงต่อไป



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<p><b>ประชาชน ต.จิวราย อ.นครชัยศรี</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งนี้โดยใช้สถานที่ เป็นวัดจิวราย ถือว่าดีมากเพราะเป็นพื้นที่ที่เป็นจุด ศูนย์กลางของชุมชน แต่ขอให้เพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้ มากกว่านี้ เพราะชาวบ้านส่วนใหญ่ไม่ค่อยทราบเรื่องว่า วันนี้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ</li><li>- เห็นโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเกิดขึ้นตนเองก็ดีใจ เนื่องจากในอนาคตของลูกหลานก็จะสามารถเดินทางได้ สะดวกสบายยิ่งขึ้น แต่เมื่อทราบว่าจะมีการสร้างจุด กลับริดหรือมีการสร้างถนน/ขยายถนนเพิ่มมากขึ้นก็รู้สึก ถึงความกังวลมากขึ้นเพราะกลัวว่าบ้านและที่ดินของ ตัวเองจะได้รับผลกระทบในการเวนคืน</li></ul>	<p><b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- บริษัทที่ปรึกษาจะรับข้อเสนอแนะในครั้งนี้นำไปปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้นและนอกจากนี้แล้วทาง บริษัทที่ปรึกษาจะมีการสำรวจความคิดเห็นฯ โดยตรงกับชาวบ้านในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ ด้วย ซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่เดินตามบ้านเรือน และ สอบถามความคิดเห็นและข้อกังวลต่าง ๆ</li></ul>
<p><b>พระสงฆ์วัดจิวราย อ.นครชัยศรี</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- มีข้อเสนอแนะเรื่องหนังสือแจ้งลงทะเบียนผู้เข้าร่วม ประชุม โดยลงชื่อผ่านทางผู้นำชุมชน ซึ่งที่ผ่านมาภาระ งานของผู้นำชุมชนก็มีมากอาจทำให้การประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารไม่ถึงลูกบ้านอย่างทั่วถึง ทำให้ชาวบ้าน ไม่ได้รับข้อมูล อยากฝากให้ทางผู้ประสานงานมีการ ประสานงานไปยังลูกบ้านด้วยเพื่อให้ข้อมูลข่าวสารอย่าง ทั่วถึง</li><li>- เมื่อมีรถไฟฟ้าสายสีแดงมาถึงก็จะนำความเจริญมาสู่ชุมชน ก็จริง แต่เนื่องจากโครงการจะมีการยกเลิกจุดตัดทางข้าม รถไฟทั้งหมด และทำเป็นสะพานข้าม ดังนั้น จึงทำให้ กระทบชาวบ้านที่ต้องเดินทางจากชุมชนต้องเดินทางไป ยังสะพานข้ามจุดตัดที่ไกลมากขึ้น และการสร้างถนน/ ขยายถนนก็จะสร้างผลกระทบการเวนคืนที่ดินของ ชาวบ้าน ทำให้ชาวบ้านได้รับความเดือดร้อน ดังนั้น จึง อยากให้โครงการได้คำนึงถึงผลกระทบทั้งสองเรื่องนี้ด้วย</li></ul>	<p><b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- บริษัทที่ ปรึกษาจะรับไปปรับปรุงการ ลงทะเบียนให้ดียิ่งขึ้น การประชุมรับฟังความ คิดเห็นของประชาชนในครั้งนี้ได้มีการ ลงทะเบียนที่อยู่และเบอร์โทรศัพท์ติดต่อไว้ แล้ว สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งถัดไป ทางโครงการจะดำเนินการส่ง หนังสือเชิญไปยังท่านเพื่อให้ได้รับทราบข้อมูล ที่ทั่วถึงต่อไป</li></ul>
<p><b>ประชาชน ต.จิวราย อ.นครชัยศรี</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ในช่วงเดือนกรกฎาคมถึงเดือนสิงหาคม ต้องมีการ เดินทางไปประชุมที่ตัวจังหวัดนครปฐม หากว่าชาวบ้าน ไม่ได้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ จะทำให้เสีย ผลประโยชน์อะไรหรือไม่</li></ul>	<p><b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- หากไม่ได้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ก็จะไม่เสียผลประโยชน์อะไร แต่ทางโครงการ จะดำเนินการสร้างกลุ่ม Line โดยเชิญผู้นำ ชุมชนและจะมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล ข่าวสารต่าง ๆ เป็นระยะเพื่อให้ผู้นำชุมชน สามารถนำข้อมูลไปสื่อสารต่อให้กับลูกบ้านได้ อย่างทั่วถึง</li></ul>



เวทีที่ 3

วันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2569 เวลา 09.00 น. - 12.00 น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลนครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม

สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>นายกเทศมนตรีตำบลนครชัยศรี</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<p>- การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเป็นเรื่องที่ชาวบ้านได้ให้ความสนใจและติดตาม ซึ่งพูดกันว่าความเจริญกำลังเข้ามาในพื้นที่แต่ว่าจะนำมาซึ่งบางส่วนของอาจจะเกิดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น กระทบมากหรือน้อยมาไล่เรียงกัน ขอบเขตการรถไฟแห่งประเทศไทย และตัวแทนบริษัทที่ปรึกษาที่เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในครั้งนี้ โดยมีคำถามหนึ่งว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะแก้ปัญหาหรือหาหรือทางออกอย่างไรร่วมกันเพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกัน ส่วนเทศบาลตำบลนครชัยศรี ผู้นำชุมชนต้องทำงานร่วมกับเทศบาลตำบลนครชัยศรี มีคำถามที่ต้องพูดคุยกัน ในส่วนของเทศบาลตำบลนครชัยศรีรถไฟฟ้าส่วนที่มีการขยายเส้นทางนครปฐม-ศาลายา มีการขยายเข้าสู่ปริมณฑลทำให้การคมนาคมของจังหวัดนครปฐมสะดวกสบายขึ้นและเป็นเรื่องที่ดีเทศบาลตำบลนครชัยศรี มีข้อสังเกตดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• ข้อที่ 1 บริเวณจุดทางร่วมทางแยกของเทศบาลตำบลนครชัยศรี บริเวณจุดข้ามทางรถไฟ มีถนนข้ามแล้วแต่ทางด้านล่าง หมู่ที่ 1 และหมู่ที่ 2 บริเวณที่มีที่อยู่อาศัยมีทางข้ามอย่างไร มีที่กั้นหรือเป็นจุด U-Turn</li><li>• ข้อที่ 2 สำหรับทางรถไฟมีลักษณะเป็นรางคู่ ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟทางไกลที่มีอยู่ในปัจจุบัน ส่วนรถไฟสายสีแดง เป็นรถไฟฟ้าที่จะมีส่วนขยายมาต้องมีการปรับสะพานหรือทางเบี่ยงมีบายพาสเพิ่มเติมหรือไม่</li><li>• ข้อที่ 3 บริเวณถนนเลียบริมทางรถไฟวัดแค หมู่ที่ 1 และหมู่ที่ 2 เทศบาลตำบลนครชัยศรีมีโครงการมีเป้าหมายและงบประมาณ เรากำลังจะเริ่มโครงการเร็ว ๆ นี้ ในพื้นที่นั้นพี่น้องได้รับผลกระทบค่อนข้างเยอะ ถนนจะมีการเสริมเพื่อให้มีความต่อเนื่องกับเทศบาลตำบลศรีษะทอง เลียบทางรถไฟยาวไปตามทาง อยากให้ทางวิศวกรมีแผนงานรองรับร่วมกัน ขณะนี้อยู่ขั้นตอนสำรวจศึกษาอยากนำเสนอตรงนี้ให้กับโครงการได้รับทราบด้วยเพราะสำคัญมาก และจะเริ่มโครงการช่วงงบประมาณปี 2572 คาดว่า</li></ul>	<p>- จุดตัดทางรถไฟที่อยู่บริเวณใต้สะพานข้ามทางรถไฟจะถูกปิด โดยให้ประชาชนต้องใช้สะพานข้ามทางรถไฟเป็นหลัก กรณีที่เป็นรถขนาดเล็กสามารถไปใช้ทางลอดใต้ทางรถไฟที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างในปัจจุบันได้</p> <p>- แนวเส้นทางของโครงการจะออกแบบให้รองรับรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟทางไกลให้ใช้ทางวิ่งร่วมกัน โดยจะก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม 1 ทาง โดยบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำนครชัยศรีจะต้องก่อสร้างสะพานรถไฟเพิ่มอีก 1 สะพาน ขนานกับสะพานเดิม</p> <p>- การก่อสร้างทางรถไฟใหม่จะห่างจากทางรถไฟเดิมฝั่งซ้ายประมาณ 6.00 เมตร ดังนั้นจะต้องพิจารณาคันทางกระทบกับถนนเดิมหรือไม่ ถ้ากระทบจะต้องก่อสร้างกลับคืนเพราะเป็นสิ่งสาธารณะที่ประชาชนใช้ร่วมกัน หากเขตทางรถไฟมีพื้นที่ไม่เพียงพอ ก็ต้องเวนคืนเพิ่มเติมเพื่อสร้างสาธารณูปโภคกลับคืนให้กับประชาชน กรณีเทศบาลตำบลนครชัยศรีมีแผนงานและงบประมาณสำหรับปรับปรุงถนนฝั่งทิศใต้แล้ว ก็สามารถดำเนินการได้เลย เนื่องจากโครงการนี้ยังไม่ได้ก่อสร้างในเร็ววันนี้ อย่างไรก็ตามโครงการขอข้อมูลแบบรายละเอียดการก่อสร้างถนนดังกล่าวเพื่อนำมาใช้ประกอบการออกแบบให้สอดคล้องกับแบบก่อสร้างถนนของเทศบาลตำบลนครชัยศรี</p>



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<p><b>นายกเทศมนตรีตำบลนครชัยศรี (ต่อ)</b></p> <p>จะแล้วเสร็จปี 2576 แต่พี่น้องเทศบาลตำบลนครชัยศรีรับผลกระทบอย่างต่อเนื่อง กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ก็จะต้องติดตามอย่างต่อเนื่อง ทิศทางปรับแผนอย่างไร ยกถนนอย่างไร ฟังคร่าว ๆ ว่ามีแนวทางไม่ให้กระทบกับประชาชนในพื้นที่ อยากให้รวบรวมข้อมูลตรงนี้ อีกส่วนหนึ่งเรื่องสถานีจะมีการสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3094 จะข้ามคลองเจดีย์บูชาและจุดกลับรถน่าจะเป็นท่าตำหนัก หมู่ที่ 2 ซอย AIA ซึ่งเป็นข้อมูลและประชาสัมพันธ์ให้พี่น้องได้รับทราบ ในส่วนการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีเป้าหมายในการขยายเส้นทางรถไฟสายสีแดง ช่วงนครปฐม-ศาลายา ต้องมีถนนในการเข้าสถานีและจุดจอดรถเพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบาย และสิ่งสำคัญมากที่จะต้องติดตามและพูดคุย ก็คือลักษณะการเวนคืน โดยผู้นำชุมชนและชาวบ้าน จำเป็นจะต้องรู้ว่าจุดตรงนั้นข้ามคลองมาและน่าจะอยู่เลยคลองเจดีย์บูชา ติดสำนักงาน AIA เชื่อมต่อถนน 3094 มีความกว้างและความยาวเป็นอย่างไร อยากให้มีการอธิบายเพื่อให้ผู้นำชุมชนสามารถไปอธิบายต่อกับพี่น้องประชาชนได้ ด้านบนทั้งสองฝั่งเดิมที่เป็นสำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลวัดแค จุดที่รถเข้าไปใช้บริการในปัจจุบัน อยากรู้ว่าถนนมีความกว้าง ความยาวอย่างไรมีเป้าหมายดำเนินการอย่างไรบ้าง จุดจอดรถมีจุดจอดทั้งสองฝั่งหรือไม่ มีแผนรองรับหรือมีเป้าหมายอย่างไร มีการเวนคืนอย่างไร ทั้งนี้เนื่องจากเวลาดำเนินการในพื้นที่อยากให้มีการประชาสัมพันธ์ที่ชัดเจน สัญลักษณ์ที่ชัดเจน เพื่อให้พี่น้องเห็นเด่นชัด เพราะปัจจุบันพี่น้องเดือดร้อนและร้องเรียนมาเยอะ และจะโทษเทศบาลตำบลนครชัยศรีว่าไม่มีการจัดทำป้ายเตือน หรือสัญลักษณ์ อยากให้วิศวกรและโครงการเน้นเรื่องนี้ด้วย และอยากให้มีระบบโครงสร้างพื้นฐานรองรับพี่น้องประชาชนด้วย สิ่งที่สำคัญเทศบาลตำบลนครชัยศรีในฐานะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ยินดีที่โครงการเข้ามาดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญให้กับชุมชน แต่ได้บอกแล้วว่าทุกสิ่งมีผลกระทบเกิดขึ้นตามมา การประชุมรับฟังความคิดเห็นในวันนี้เป็นการพูดคุยกัน เพื่อหาทางออกไปในทางทิศทางใดเพื่อให้ผลกระทบเกิดกับประชาชนน้อยที่สุด</p>	<p><b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- โครงการพิจารณาก่อสร้างถนนทางเข้าสถานีแนวใหม่ขนาด 4 ช่องจราจรพร้อมเกาะกลางและทางเท้าความกว้างประมาณ 2 เมตรเพื่อรองรับงานสาธารณูปโภคต่าง ๆ และก่อสร้างสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชาขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างประมาณ 10 เมตร ในส่วนของที่จอดรถและจุดรับส่งรถสาธารณะเนื่องด้วยมีข้อจำกัดของพื้นที่ อาจต้องมาพัฒนาพื้นที่อีกฝั่งด้านใต้ของคลองเจดีย์ ส่วนฝั่งด้านทิศเหนือยังมีพื้นที่เพียงพอ จึงไม่มีปัญหาเรื่องเวนคืน</li><li>- ประเด็นป้ายประชาสัมพันธ์นั้น เนื่องจากเป็นโครงการของภาครัฐ จะกำหนดให้ต้องมีป้ายประชาสัมพันธ์แจ้งรายละเอียดของโครงการ พร้อมเบอร์ติดต่อสำหรับแจ้งเรื่องร้องเรียนต่าง ๆ จากประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากโครงการก่อสร้าง ทั้งนี้ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการต้องจัดการประชุมเพื่อชี้แจง ประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการในพื้นที่ก่อนทุกครั้ง เพื่อทำตามแผนมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบเบื้องต้นที่ได้กำหนดไว้</li></ul>



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>ประชาชน ต.นครชัยศรี</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<p>- ได้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่โรงแรมไมด้า และได้เสนอระบบฟริชเตอร์ในครั้งนั้น แต่จากที่ฟังกลุ่มย่อยวันนี้งานของทีมที่ปรึกษาที่จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) น่าจะเพิ่มขึ้น ทีมประสานงานสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ก็น่าจะเพิ่มขึ้นด้วย ถือว่าเป็นการทำ TOD (Transit-Oriented Development) ต้องเข้าดำเนินการตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางรางด้วยหรือไม่ ความคิดเห็นส่วนตัวคิดว่าโครงการน่าจะมีผลกระทบมากขึ้น เนื่องจากมีการทำถนนเพิ่มขึ้น ประชาชนจะมีผลกระทบมากขึ้น ส่วนทาง U-Turn ที่จะดำเนินการสร้างอาจจะต้องรับฟังความคิดเห็นฯ ของผู้ได้รับผลกระทบมากขึ้น เนื่องจากมีผลกระทบกว้างมาก อยากให้ลงลึกอีกเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตชุมชน สถานีต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น มีความเห็นด้วยว่าควรพัฒนาตัวสถานีให้ดีขึ้น เพราะสถานีต่าง ๆ ก็ผูก และควรคำนึงถึงว่าคนสัญจรเดินทางกี่คนต่อวัน ถ้าสร้างเสร็จคุ้มค่ากับการลงทุนหรือไม่ ถ้ามีการขยายไปยังมหาวิทยาลัยศิลปากรได้น่าจะดี เพราะถือว่าเป็นเรื่องดีที่จะมีผู้ใช้บริการมากยิ่งขึ้น อยากฝากทางโครงการไว้</p>	<p>- โครงการพิจารณาการออกแบบให้สามารถรองรับระบบรถไฟฟ้าสายสีแดงให้สามารถวิ่งร่วมกับรถไฟโดยสารทางไกล</p> <p>- จุดตัดกับโครงการก่อสร้างถนนทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี โครงการได้มีการประสานกับกรมทางหลวงแล้ว พบว่าโครงการถนนเลี่ยงเมืองนครชัยศรีอยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบรายละเอียด มีลักษณะเป็นโครงสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ</p> <p>- กรณีการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อเข้าสถานีนครชัยศรีฝั่งด้านทิศนั้น จากสภาพพื้นที่ปัจจุบันทางเข้าเดิมจะมีบ้านเรือนของประชาชนค่อนข้างหนาแน่น ต้องมีการพิจารณาว่าเหมาะสมที่จะขยายถนนเดิม หรือจำเป็นต้องตัดแนวเส้นทางใหม่ เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นให้น้อยที่สุด</p> <p>- โครงการนี้เป้าหมายมุ่งเน้นให้ประชาชนมาใช้บริการของเรอย่างสะดวกมากที่สุด บนพื้นฐานที่ส่งผลกระทบน้อยที่สุด ปัจจุบันการเข้าถึงสถานีได้ยาก จึงพิจารณาให้มีการสร้างถนนทางเข้าสถานีแนวใหม่ ซึ่งอาจกระทบกับบ้านเรือนของชาวบ้านส่วนหนึ่งเพื่ออำนวยความสะดวกที่สุดให้กับประชาชนในพื้นที่ ซึ่งเป็นสิ่งที่โครงการได้วิเคราะห์แล้วว่าน่าจะส่งผลกระทบน้อย แต่อาจจะยังไม่ถึงขั้นทำเป็น TOD (Transit-Oriented Development)</p> <p>- ความคุ้มค่าของโครงการเป็นสิ่งที่ทางโครงการต้องศึกษาอยู่แล้ว การปรับปรุงทางรถไฟหรือสถานีถ้ามองว่าเป็นต้นทุน โดยผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์และการเงินมาจากรายได้จากผู้โดยสารหรือรายได้จากป้ายโฆษณาต่าง ๆ</p>



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ประชาชน ต.นครชัยศรี (ต่อ)	ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :
	<p>ที่อยู่ภายในสถานี ช่วยให้ประชาชนเดินทางได้สะดวกมากขึ้น รวดเร็วมากขึ้น และประหยัดค่าใช้จ่ายและลดการเกิดอุบัติเหตุ คาดว่าความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ (EIRR) มากกว่า 7% ซึ่งถือว่ามีความคุ้มค่าในการดำเนินการโครงการ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการโครงการอยู่ระหว่างการศึกษาดำเนินการรับฟังความคิดเห็นฯ ในครั้งนี้เป็นการรับฟังความคิดเห็นฯ ของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และนำข้อมูลโครงการมาเสนอสำหรับประชาชนที่ได้รับผลกระทบขอให้หัวหน้าส่วนราชการ กำนันผู้ใหญ่บ้าน ช่วยกันเป็นกระบอกเสียงเพื่อนำข้อมูลข่าวสารให้แก่ชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง ให้ได้รับทราบข้อมูลและติดตามโครงการ และเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ เพราะการประชุมฯ จะมีรายละเอียดมากกว่านี้ ส่วนประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เราจะมีทีมงานลงไปพูดคุยกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงทุกครัวเรือน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งบางเรื่องจะมีการชดเชยได้ เช่น เรื่องการเวนคืนที่ดินที่มีกฎหมายเรื่องเวนคืนที่ดินรองรับอยู่แล้ว หรือกรณีประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณเขตทางรถไฟ ก็จะมีด้วยกัน 2 แบบคือ แบบแรก มาอยู่โดยเขาที่การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถที่จะร้องเรียนเกี่ยวกับการเสียโอกาสได้ ส่วนแบบที่สอง ประชาชนที่อยู่อย่างไม่ถูกต้อง ก็จะมีสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) เพื่อหาช่องทางการช่วยเหลือต่อไป</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- การเข้าร่วมกลุ่ม Line ของโครงการรถไฟสายสีแดงชานเมือง ศาลายา-นครปฐม เพื่อ update ข้อมูลข่าวสารและร่วมกันประชาสัมพันธ์โครงการอีกช่องทางหนึ่ง</li></ul>



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>นายกเทศมนตรีตำบลนครชัยศรี</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- อยากรู้เรื่องเทคโนโลยีของรถไฟใช้แบบเดียวกับทาง กรุงเทพมหานครหรือไม่ และระยะทางวิ่งอย่างไร	- ด้านเทคโนโลยีตัวรถไฟที่ใช้วิ่งในโครงการเป็น รถไฟชนิดเดียวกันกับรถไฟสายสีแดง โดย ขบวนรถธรรมดาจะจอดทุกสถานี ถ้าเริ่มจาก สถานีศาลายาไปยังสถานีนครปฐม จะใช้เวลา ประมาณ 40 นาที ส่วนขบวนรถด่วนจะจอด เฉพาะสถานีนครปฐม สถานีนครชัยศรีและ สถานีศาลายา
<b>ผอ.กองช่าง เทศบาลตำบลนครชัยศรี</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- ตรงหน้าสถานีนครชัยศรี บริเวณเขตทางประมาณกี่เมตร ที่เว้นเข้ามา	- เขตทางรถไฟปัจจุบันแนวเส้นสีฟ้า ซึ่งเขตทาง รถไฟบริเวณสถานีนครชัยศรีจะชิดถึงแนวคลอง เจดีย์บูชา มีความกว้างวัดจากแนวเขตทาง รถไฟปกติกว้างประมาณ 10 เมตร
<b>ประชาชน ต.นครชัยศรี อ.นครชัยศรี</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- รถที่นำมาให้เป็นรถไฟฟ้าซึ่งต้องมีทางที่สามหรือไม่	- สถานีนครชัยศรีจะออกแบบให้รองรับการให้ การจอดของขบวนรถไฟ 2 ประเภท ได้แก่ รถไฟธรรมดาและรถไฟด่วน ซึ่งต้องมีทางวิ่ง หลัก 2 ทาง และทางหลัก 2 ทาง ดังนั้น หลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีทางรถไฟ ทั้งหมด 4 ทาง
<b>สื่อมวลชนในพื้นที่ (เจ้าของเพจ Facebook)</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- โครงการมีความเข้าใจเรื่องถนนเข้าถึงสถานีมากขึ้น ส่วนเรื่องทางรถไฟเดิมที่เหลือจะมีสายส่งไฟฟ้าด้วย หรือไม่ และสถานีนครปฐมใช้อาคารเดิมหรืออาคาร เดิมแล้วสร้างใหม่	- ทางรถไฟเดิมที่เหลือไว้สำหรับรองรับรถสินค้า ซึ่งปัจจุบันใช้หัวรถจักรดีเซล ดังนั้นจึงไม่ จำเป็นต้องมีสายส่งจ่ายไฟฟ้า - สถานีนครปฐมไม่ได้ใช้อาคารสถานีปัจจุบัน โดยโครงการจะก่อสร้างอาคารสถานีใหม่ สำหรับรองรับผู้โดยสารรถไฟฟ้า ทั้งนี้อาคาร พาณิชย์ที่เป็นอาคารเช่าของการรถไฟบริว เวณพื้นที่ย่านสถานีนครปฐม จะมีการยกเลิก สัญญาเช่าและรื้อถอนทั้งหมด เพื่อปรับปรุง พื้นที่ให้รองรับผู้โดยสารที่มาใช้บริการรถไฟให้ สะดวกมากขึ้น



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>สื่อมวลชนในพื้นที่ (เจ้าของเพจ Facebook) (ต่อ)</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- สถานีจะแยกออกจากกันระหว่างรถไฟทางไกลกับรถไฟสายสีแดงหรือไม่ ผู้โดยสารต้องเปลี่ยนขบวนอย่างไร</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟทางไกลและรถไฟสายสีแดง ผู้โดยสารจะต้องเดินออกจากสถานีรถไฟทางไกลเพื่อเข้าสู่อาคารสถานีรถไฟสายสีแดงโดยใช้ทางเดินเชื่อม เพื่อเปลี่ยนเป็นขบวนรถไฟฟ้า</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- ขอสอบถามรูปแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสถานีอื่นมีรูปแบบดีไซน์สถานีออกมาแล้ว แต่สถานีจังหวัดนครปฐมยังไม่มีรูปแบบดีไซน์ จึงอยากทราบว่าจะเป็นลักษณะแบบใด</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- โครงการรถไฟความเร็วสูง ปัจจุบันสภาพพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจึงต้องดำเนินการทบทวนผลการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ใหม่ จึงยังไม่มีรูปแบบสถานีที่ชัดเจน</li></ul>



เวทีที่ 4	
วันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2569 เวลา 13.30-16.30 น.	
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลศรีษะทอง อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม	
สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>ประชาชนบริเวณสถานีรถไฟฟ้าแฉลบ</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- ต้องการทราบทราบแนวเส้นทางที่ชัดเจน ตลอดทั้งแนวเส้นทาง เนื่องจากคาดว่าบ้านที่พักอาศัยในปัจจุบันอยู่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าแฉลบ อาจอยู่บนแนวเส้นทางและได้รับผลกระทบจากการเวนคืน	- ตำแหน่งแนวเส้นทางที่อาจได้รับการเวนคืนยังไม่ชัดเจน คาดว่าสถานีรถไฟฟ้าแฉลบจะย้ายตำแหน่งมาทางด้านสถานีต้นสำโรงห่างจากสถานีเดิมประมาณ 300-400 เมตร
<b>นายกเทศบาลตำบลศรีษะทอง</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- บริเวณสะพานข้ามไปยังถนนเพชรเกษม หน้าสถานีรถไฟฟ้าแฉลบ จนถึงบริเวณธรรมศาลา จะมีการเวนคืนจากแนวรั้วทางรถไฟกี่เมตร	- ปัจจุบันข้อมูลการเวนคืนยังไม่ชัดเจน โดยจะมีความชัดเจนประมาณเดือนสิงหาคม 2569 ซึ่งจะตรงกับการประชุมครั้งที่ 2 ที่คาดว่าจะจัดขึ้นที่อำเภอเมืองนครปฐม โดยจะมีการแจ้งให้ประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนประสานผ่านทางผู้นำ เพื่อรวมกลุ่มรับข่าวสารทางแอปพลิเคชันไลน์
<b>ประชาชนบริเวณสถานีรถไฟฟ้าแฉลบ</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
- ต้องการความชัดเจนในแนวเส้นทางที่มีจะมีการเวนคืน เนื่องจากจะสร้างบ้านพักอาศัยในพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับการเวนคืน	- โครงการยังอยู่ระหว่างการศึกษา จึงยังไม่มีกำหนดการก่อสร้างโครงการที่ชัดเจน หากประชาชนที่คาดว่าจะอยู่ในแนวเวนคืนจะดำเนินการสร้างบ้านเรือนสิ่งปลูกสร้าง ก็ยังสามารถดำเนินการได้ โดยแนะนำให้รวบรวมเอกสารต่าง ๆ เช่น แบบขออนุญาตก่อสร้างบ้าน รวมถึงสัญญาว่าจ้างก่อสร้าง และเอกสารต่าง ๆ ไว้แสดงต่อเจ้าหน้าที่เวนคืน เมื่อมีการก่อสร้างโครงการ สำหรับใช้เป็นหลักฐานในการรับเงินค่าทดแทนจากการเวนคืน สำหรับข้อมูลการเวนคืนพื้นที่ที่จะมีความชัดเจนขึ้นประมาณเดือนสิงหาคม 2569 สามารถตรวจสอบข้อมูลได้จากการประชุมครั้งที่ 2 ที่คาดว่าจะจัดขึ้นที่อำเภอเมืองนครปฐม



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>ตัวแทนกองสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม เทศบาลตำบลศิระชะทอง</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- บริเวณถนนเลียบเมืองนครชัยศรี เกิดความกังวลเรื่องทางข้ามจุดตัดบริเวณหน้าวัดศิระชะทอง แนะนำให้มีการออกแบบเพื่อลดปัญหาคาดตัดดังกล่าวไว้ล่วงหน้า</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- โครงการได้มีการศึกษาข้อมูลและกำหนดการออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟเพื่อไม่ให้เกิดกระทบกับถนนเลียบเมืองนครชัยศรีแล้ว</li></ul>
<b>นายกเทศบาลตำบลศิระชะทอง</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- บริเวณหน้าวัดศิระชะทองที่ปัจจุบันเป็นจุดตัดทางรถไฟในอนาคตโครงการมีการออกแบบไว้ให้เป็นทางข้ามหรือทางลอดในบริเวณจุดตัดดังกล่าว</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- รูปแบบการแก้ปัญหาจุดตัดเป็นสะพานข้ามทางรถไฟ U-turn Overpass ในเขตทางรถไฟเนื่องจากมีข้อจำกัดพื้นที่เขตทาง อาจต้องเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมเพื่อก่อสร้างถนนเดิมที่มีอยู่ในเขตทางรถไฟกลับคืน เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่เทศบาลนครชัยศรีและเทศบาลศิระชะทองได้เหมือนเดิม</li></ul>
<b>ประชาชนบริเวณสถานีรถไฟนครชัยศรี</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- เสนอให้บริเวณสถานีรถไฟนครชัยศรีทางเข้าด้านทิศเหนือ และบริเวณทางเข้าด้านทิศเหนือสถานีท่าแอลบ ขยายเส้นทางจราจรเป็น 4 ช่องทาง เพื่อความสะดวกในการจราจรของผู้ใช้สถานีและพื้นที่ต่อเนื่อง</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ปัจจุบันบริเวณทางเข้าสถานีนครชัยศรีด้านทิศเหนือจะมีบ้านเรือนประชาชนอยู่ค่อนข้างหนาแน่น จำเป็นต้องพิจารณาการออกแบบอย่างเหมาะสม อาจพิจารณาตัดถนนแนวใหม่เพิ่มเติมเพื่อให้สามารถเดินทางได้สะดวกขึ้น</li><li>- สถานีท่าแอลบจะย้ายตำแหน่งห่างจากสถานีเดิมประมาณ 300-400เมตร โดยจะมีการตัดถนนทางเข้าสถานีใหม่เพิ่มเติมขนาด 2 ช่องจราจร ซึ่งจะพิจารณาดำเนินการที่เหมาะสมต่อไป</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- เสนอให้มีการทบทวนการออกแบบสถานี และระบบรางรวมทั้งพื้นที่ใช้สอยโดยรอบเนื่องจากการออกแบบในปัจจุบันกระทบประชาชนโดยรอบและมีค่าใช้จ่ายในการเวนคืนค่อนข้างสูง</li><li>- ขอรบตำแหน่งและจำนวนพื้นที่ลานจอดรถในแต่ละสถานี</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- การออกแบบในปัจจุบันยังเป็นแนวคิดเบื้องต้นสำหรับจำนวนพื้นที่จอดรถและบริเวณโดยรอบอยู่ระหว่างการพิจารณาเพิ่มเติม</li></ul>



เวทีที่ 5	
วันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2569 เวลา 09.00 น. - 12.00 น.	
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลธรรมศาลา อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม	
สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>ตัวแทนวัดไร่ไถ่เกาตั้งต้นสำโรง</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- กรณีจุดตัดทางรถไฟควรระวัง เพราะช่วงเช้าเป็นช่วงที่ผู้ปกครองนำนักเรียนไปส่งโรงเรียน ทำให้มีการจราจรหนาแน่นตรงบริเวณสุสานคริสต์ และบริเวณจุดตัดทางรถไฟช่วงนั้นการจราจรในช่วงเย็นก็หนาแน่นเช่นกัน อยากสอบถามว่าถ้าทำจุดตัดตรงนั้นจะใช้เวลานานไหม เพราะจะกระทบกับหลายชุมชน เช่น ชุมชนห้วยจระเข้ด้วย จึงอยากทราบว่าใช้เวลาแก้ไขปัญหาหรือไม่</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- จุดตัดดังกล่าวจะเป็นจุดตัดบริเวณถนนทหารบกซอย 15 ซึ่งมีรูปแบบการแก้ปัญหาจุดตัดเป็นสะพานข้ามทางรถไฟ U-Turn Overpass โดยจะกำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟให้แล้วเสร็จก่อนแล้วจึงจะปิดจุดตัดและเบี่ยงถนนให้รถสัญจรโดยใช้สะพานข้ามทางรถไฟที่ก่อสร้างใหม่</li></ul>
<b>ประชาชน ต.ธรรมศาลา อ.เมืองนครปฐม</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- ทางรถไฟของโครงการจะยึดระยะมาก็เมตร จากแนวทางรถไฟเดิม ซึ่งตนเองอยู่ตรงก่อนถึงท่าแฉลบ ตรงทางข้ามที่ปัจจุบันปิดไปแล้ว และชาวบ้านบริเวณดังกล่าวมีความกังวลกันเยอะมากกว่าจะได้รับผลกระทบ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- บริเวณดังกล่าว ทางรถไฟของโครงการจะอยู่ในเขตทางรถไฟเดิม จึงไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน แต่จุดตัดที่ประชาชนใช้เดินข้ามทางรถไฟจะถูกปิด โดยโครงการจะกำหนดให้มีสะพานลอยคนเดินข้ามให้ทดแทน</li></ul>
<b>ตัวแทนกองช่าง เทศบาลตำบลธรรมศาลา</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- กังวลเรื่องจุดตัดทางรถไฟที่เป็นทางลัดผ่านของชาวบ้าน ต้องการทราบว่าป้องกันอย่างไรไม่ให้ชาวบ้านเจาะผ่านเข้าไปได้เองเพราะชาวบ้านไม่ยอมอ้อมไปยังบริเวณที่จัดให้เป็นทางข้าม</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- การรถไฟแห่งประเทศไทยจะเปลี่ยนรูปแบบรั้วตลอดแนวเขตทางรถไฟให้มีความแข็งแรงมากขึ้น เพื่อป้องกันปัญหาการบุกรุกล้ำเขตทางรถไฟ อีกทั้งรถไฟฟ้าต้องมีการจ่ายกระแสไฟฟ้าแรงสูง จึงต้องป้องกันอันตรายและการเกิดปัญหาการโจรกรรมสายไฟด้วย อีกทั้งจะมีมาตรการเพิ่มการติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับและสังเกตการณ์ตลอดแนวเส้นทางรถไฟ</li></ul>



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<p><b>ประชาชน ต.ธรรมศาลา อ.เมืองนครปฐม</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- จุดตัดทางรถไฟมีการออกแบบทำเป็นทางข้ามเกือกม้า แต่ในกรณีการขับเคลื่อนมอเตอร์ไซด์การทำทางลอดข้างใต้ เป็นอุโมงค์น่าจะสะดวกกว่าทำไมถึงทำเป็นทางข้ามเกือกม้า</li></ul>	<p><b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- การก่อสร้างทางลอดเป็นอุโมงค์อยู่ใต้ระดับพื้นมักเกิดปัญหาการซ่อมบำรุงดูแลรักษา เนื่องจากเมื่อการรถไฟฯ ก่อสร้างแล้วเสร็จจะต้องส่งมอบให้หน่วยงานในพื้นที่รับผิดชอบดูแลรักษาภาระในการซ่อมบำรุง ซึ่งมักเกิดปัญหาปั้มน้ำไม่ทำงานในกรณีที่น้ำท่วมหนัก จึงเป็นประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้น โครงการนี้จึงหลีกเลี่ยงการทำอุโมงค์ จึงพิจารณาการแก้ไข ปัญหาจุดตัดโดยทำเป็นสะพานยกระดับ Overpass ซึ่งจะบำรุงรักษาง่ายกว่า สำหรับการสัญจรโดยรถจักรยานยนต์และรถเล็ก โครงการได้พิจารณาการออกแบบถนน เพื่อพื้นที่ให้รองรับการสัญจรได้อย่างสะดวก</li></ul>



เวทีที่ 6

วันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2569 เวลา 13.30 น. - 16.30 น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลนครนครปฐม อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม

สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<p><b>นายกเทศมนตรีเทศบาลนครนครปฐม อ.เมืองนครปฐม</b></p>	<p><b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b></p>
<p>- วันนี้ทางตัวแทนที่ปรึกษาได้รับข้อมูลอย่างหนึ่ง และมีการออกแบบวางแผนว่าจะทำคืออะไร ส่วนเทศบาลนครนครปฐมในฐานะเจ้าของพื้นที่ที่ได้รับประโยชน์และเสียประโยชน์ ดังนั้นจึงขอให้คนในพื้นที่สะท้อนปัญหา ถ้ามีโครงการนี้เกิดขึ้นมา ทางรถไฟควรวกलयฟ้าหรือวิ่งบนระดับพื้นดิน ซึ่งทุกคนควรช่วยนำเสนอและแสดงความคิดเห็นว่าควรเป็นแบบใด ปัญหาแรกคือ คิดเห็นส่วนตัวไม่เห็นด้วยว่าจะให้ลงดินหรืออยู่กับพื้น ถ้าคนไม่เห็นด้วยให้แสดงความคิดเห็น เพราะอยู่บนพื้นแล้วปิดจุดตัดสามสี่จุดพี่น้องประชาชนสัญจรจะเดินทางอย่างไรการท่าเรือกม 4 U-Turn บริเวณหลังโรงพยาบาลคริสเตียน โรงพยาบาลมีปัญหาแน่ ๆ เพราะ U-Turn เกือกม้าจะอยู่ตรงที่จอดรถของโรงพยาบาล จะส่งผลกระทบต่อให้โรงพยาบาลไม่มีที่จอดรถ นอกจากนี้ยังเป็นท่อระบายน้ำที่เทศบาลนครนครปฐมใช้สำหรับระบายน้ำวิ่งไปตามแนวเส้นทางรถไฟมาเลียวตรงสำนักงานเทศบาลฯ ถ้าทำเกือกม้าบริเวณดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความเสียหายของท่อระบายน้ำ การทำ U-Turn ต้องเวนคืนที่ดินอีกเป็นจำนวนมาก การเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางรถไฟ กับการทำเส้นทางเป็นยกระดับอะไรถูกแพงกว่ากันต้องมีการเปรียบเทียบ ที่ปรึกษบอกว่ารถไฟความเร็วสูงยังไม่ได้มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เป็นไปได้หรือไม่อยากให้เส้นทางรถไฟยกระดับเป็นไปตามเส้นทางของรถไฟความเร็วสูง ไม่จำเป็นต้องวิ่งผ่านเมือง หรือวิ่งผ่านเส้นทางจากศีรษะทองตัดไปจังหวัดเพชรบุรี ซึ่งเป็นเส้นทางของรถไฟความเร็วสูง แต่ตอนนี้รถไฟสายสีแดงมีอนาคตกำหนดเปิดให้บริการ ปี 2577 แต่ติดปัญหาอยู่ที่ว่าเส้นทางควรอยู่ในระดับพื้นดินหรือเป็นทางยกระดับ ส่วนประเด็นเรื่องติดโบราณสถาน ทางเทศบาลฯ คิดว่าการจะทำเรื่องนำองค์พระปฐมเจดีย์ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกอาจจะยังไม่เกิดขึ้นได้ง่าย เพราะในอนาคตหากองค์พระปฐมเจดีย์ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกชุมชนรอบองค์พระปฐมเจดีย์ จะมีปัญหาแน่นอนเพราะต้องทำขออนุญาตจากกรมศิลปากร</p>	<p>- กรณีพัฒนาทางรถไฟอย่างเดียว ไม่จำเป็นต้องเวนคืนเพิ่มเติม แต่ปัจจุบันในพื้นที่ของการรถไฟฯ ไม่ได้มีแค่ทางรถไฟ ยังมีส่วนของถนนสาธารณะ ระบบสาธารณูปโภค ไฟฟ้า ประปา สิ่งพวกนี้ก็จะอยู่ในเขตทางรถไฟ ถ้าการรถไฟไม่ได้ใช้พื้นที่เพื่อทำอะไร ก็สามารถอนุญาตให้หน่วยงานนั้น ๆ สามารถใช้พื้นที่ได้ แต่ในกรณีที่รถไฟต้องใช้พื้นที่ การรถไฟฯ จำเป็นต้องขอคืนพื้นที่ โดยจะก่อสร้างกลับคืนทดแทนให้ แต่ถ้าหากพื้นที่เขตทางไม่เพียงพอจึงต้องมีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างสาธารณูปโภคต่าง ๆ กลับคืนให้ประชาชนสามารถใช้ได้เหมือนเดิม ทั้งนี้กรณีการทำ U-Turn เพื่อข้ามจุดตัดทางรถไฟ แล้ว</p> <p>- ประเด็นผลกระทบต่อระบายน้ำของเทศบาลนครนครปฐมนั้น ทางโครงการสามารถแก้ปัญหาด้วยการออกแบบท่อระบายน้ำทดแทนได้</p> <p>- ผลกระทบต่อลานจอดรถของโรงพยาบาลคริสเตียน ทางโครงการได้ตรวจสอบเบื้องต้นพบว่าโรงพยาบาลขออนุญาตใช้พื้นที่การรถไฟฯ ถ้ามีความจำเป็นจะต้องใช้พื้นที่ในการทำโครงการรถไฟสายสีแดงก็ต้องยกเลิกการอนุญาตกับโรงพยาบาลคริสเตียน</p> <p>- ประเด็นการยกระดับทางรถไฟจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงมาก สายสีแดงส่วนต่อขยายจึงไม่ได้ยกระดับมาตลอดทั้งเส้นทาง ส่วนใหญ่อยู่ระดับพื้น กรณีการยกระดับบริเวณสถานีศาลายา เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวไม่มีข้อจำกัดใกล้แหล่งโบราณสถาน แม้ว่าองค์พระปฐมเจดีย์จะยังไม่ได้ยกระดับเป็นพื้นที่มรดกโลก แต่ก็มีสถานะเป็นโบราณสถานตามประกาศของกรมศิลปากร ซึ่งจากประสบการณ์ทำงานโครงการของที่ปรึกษาที่ผ่านมาพบว่าเป็นเรื่องยากมากที่กรมศิลปากรจะพิจารณาให้ความเห็นชอบกรณียกระดับทางรถไฟใกล้แหล่งโบราณสถานโดยเร็ว</p>



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<p><b>สมาชิกสภาเทศบาลนครนครปฐม อ.เมืองนครปฐม</b></p> <p>- ขณะนี้ตั้งตารอรถไฟสายสีแดงมาถึงจังหวัดนครปฐม เพราะจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของจังหวัด แต่ความห่วงใยเหมือนท่านนายกเทศมนตรีนครนครปฐม เพราะรถไฟสายสีแดงมาถึงตลิ่งชันแล้ว ซึ่งมีเส้นทางยกระดับลอยฟ้ามาตลอด ทำให้ไม่ถึงไม่ลอยฟ้ามาถึงนครปฐม เป็นข้อจำกัดด้านใด ถ้าการออกแบบเส้นทางรถไฟเป็นเส้นทางยกระดับลอยฟ้ามาประชาชนก็จะสนับสนุน เนื่องจากลดผลกระทบเรื่องจุดตัดทางรถไฟ และปัญหาการคมนาคมและการจราจรในตัวเมืองนครปฐมก็จะน้อยลง แต่ถ้าเส้นทางรถไฟอยู่ระดับพื้นดิน ปัญหาจุดตัดเส้นทางรถไฟกับเส้นทางคมนาคมจะเกิดขึ้น และปัญหาคนทำการค้าขาย รถลากหรือรถพ่วงจะไม่สามารถขึ้นทาง U-Turn ได้ และเห็นด้วยกับความคิดเห็นของนายกเทศมนตรีนครนครปฐม ซึ่งถ้าตัดเหตุผลต่าง ๆ ของกรมศิลปากรออกไป คิดว่าการสร้างทางรถไฟยกระดับลอยฟ้าจะเป็นทางออกที่ดีที่สุด</p>	<p><b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b></p> <p>- การออกแบบสะพาน U-Turn เกือกม้า ออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ซึ่งรถสิบล้อ และรถบัสสามารถขึ้นได้ ยกเว้นรถกึ่งพ่วงขนาดใหญ่ซึ่งพิจารณาว่าไม่น่าจะเข้ามาในเขตเมืองอยู่แล้ว</p>
<p><b>นายกเทศมนตรีเทศบาลนครนครปฐม อ.เมืองนครปฐม</b></p> <p>- การจัดทำ U-Turn เกือกม้าบริเวณหลังโรงพยาบาลคริสเตียน ฝากให้โครงการแจ้งโรงพยาบาลคริสเตียนด้วย ถ้ามี U-Turn เกือกม้า โรงพยาบาลจะไม่มีที่จอดรถ และเรื่องความสูงของทางรถไฟถ้าเป็นสาธารณูปโภคจะได้รับการยกเว้นให้จากกรมศิลปากรในส่วนที่ติดกับวัดพระงาม ซึ่งอยู่ฝั่งด้านขวาของสถานีรถไฟ และบริเวณวัดพระงาม กรมศิลปากร อนุญาตให้ทำสะพานลอยคนข้ามได้ ตอนนี้ได้จุดแล้วคือบริเวณประตูด้านหลังวัดพระงาม ส่วนความสูงของสะพานลอยเท่ากับตรงหน้าโรงเรียน ซึ่งสูงอยู่ที่ประมาณ 5-6 เมตร ที่จะทำข้าม อยากรู้โครงการรับฟังคนในพื้นที่มากกว่ากรมศิลปากร ฝากให้โครงการทำการประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนคนเพิ่มมากขึ้น เกรงว่าเหมือนอูโมงค์ที่อยู่ปัจจุบัน เพราะชาวบ้านบอกว่าไม่เห็นรู้เรื่องว่ามีการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ แต่การรถไฟฯ บอกว่ามีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ไปหลายปีแล้ว แต่สุดท้ายรถไฟเค้าไม่เวนคืนที่ชาวบ้าน เกิดเหตุการณ์ช่องอูโมงค์แคบและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งกรณีนี้ก็เช่นกันจะเป็นปัญหาแบบเดิมอีก ทุกวันนี้เกิดน้ำท่วม เกิดรถติด ไม่มีใครโทษการรถไฟฯ เลย แต่ชาวบ้านจะโทษเทศบาลนครนครปฐมว่าไม่ให้การดูแลหรือแก้ไข</p>	<p><b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b></p>



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<p><b>ชาวบ้านเขตเทศบาลนครนครปฐม อ.เมืองนครปฐม</b></p> <p>- กรณีที่จะมีการยกเลิกสัญญาและเวนคืนบริเวณสถานี นครปฐม จะมีเมื่อไหร่ และถนนหลังสถานีรถไฟ ไม่ทราบว่ามีกี่เลน ตอนที่ทางบริษัทจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) มีการเก็บตัวอย่างวางเครื่องวัดเสียงและฝุ่นที่วัดพระงาม แต่สถานีอยู่นครปฐม ส่วนตัวมองว่า จุดนั้นไม่น่าสะท้อนความเป็นจริงมากกว่า ในการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อยากให้ดูเรื่องอัตลักษณ์ชุมชนและวัฒนธรรมชุมชน ถ้ากระทบอยากให้เอามาพิจารณาด้วย</p>	<p><b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b></p> <p>- โครงการจะยกเลิกสัญญาเช่าบริเวณพื้นที่ย่านสถานี นครปฐม โดยยกเลิกสัญญาอาคารพาณิชย์บริเวณสถานีรถไฟนครปฐม ส่วนจะมีการยกเลิกเช่าเมื่อไหร่ นั้น เป็นแผนการคาดการณ์เบื้องต้น ถ้าโครงการจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อโครงการได้สร้างจริง ถึงจะ ดำเนินการยกเลิกสัญญาเช่า โดยแจ้งกับผู้เช่าอาคารพาณิชย์ล่วงหน้าก่อน ซึ่งขณะนี้ยังตอบระยะเวลาที่ชัดเจนไม่ได้</p> <p>- คุณภาพ เสียงและสั่นสะเทือนที่ตั้งตรงจุดพระงาม มีการพิจารณาทำให้ครอบคลุมกับเส้นทางโครงการบริเวณอำเภอเมืองจุดสิ้นสุดอยู่วัดพระงาม ซึ่งอยู่ใกล้กับรางรถไฟ ซึ่งพิจารณาว่าครอบคลุมแล้ว ส่วนตำแหน่งสถานีเป็นการตรวจวัดพื้นฐานรวมกับค่าประเมินเรามีการก่อสร้างสถานีพิจารณากิจกรรมที่เกิดขึ้นกับการก่อสร้างสถานีเป็นหลัก ซึ่งนำไปสู่กำหนดมาตรการตรวจสอบด้วย แยกเป็น 2 ส่วน คือ ค่าพื้นฐานกับการประเมินที่สถานี นครปฐม ส่วนอัตลักษณ์ของชุมชน ได้มีการไปประเมิน ปัจจัยเรื่องสถานีที่สำคัญ แหล่งโบราณสถาน นำเรื่องอัตลักษณ์ของเมือง บรรจุในเล่มรายงานให้คณะกรรมการพิจารณา รับเรื่องไปพิจารณาประกอบการศึกษา</p>
<p><b>ชาวบ้านเขตเทศบาลนครนครปฐม อ.เมืองนครปฐม</b></p> <p>- เรื่องแบบไม่รู้ที่จอดรถมีที่จอดมอเตอร์ไซด์หรือจักรยานหรือไม่ และถนนสองเลนคิดว่าไม่เพียงพอ เพราะต้องคำนึงถึงคนในจังหวัดอื่นที่เข้ามาใช้ศูนย์บริการ ขอให้เผื่อปริมาณตรงนี้เอาไว้ เพราะปัจจุบันเป็นตลาดมีการจราจรคับคั่ง ถ้าไม่เผื่อถนนไว้ อนาคตมีรถไฟความเร็วสูงจะมีผลกระทบภายหลังแน่นอน</p>	<p><b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b></p> <p>- พิจารณาการออกแบบให้มีที่จอดรถส่วนบุคคล รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสาธารณะ จุดจอด รับ-ส่ง ส่วนเรื่องความกว้างถนนขึ้นอยู่กับปริมาณจราจร ซึ่งอยู่ขั้นตอนของการศึกษาประเมินผู้โดยสาร ที่ปรึกษาขอเข้าไปพิจารณาเพิ่มเติม ถ้าจำเป็นต้องเพิ่มจะออกแบบไว้ให้เพียงพอ</p>



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<p><b>นายกเทศมนตรีเทศบาลนครนครปฐม อ.เมืองนครปฐม</b></p>	<p><b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b></p>
<p>- ขอให้ที่ปรึกษายังไม่ต้องตอบตอนนี้ แค่เอาคำถามของพี่น้องประชาชนให้คำชี้แจงให้กับที่ปรึกษาไป แล้วนำไปศึกษา ออกแบบก่อนก็ได้ แล้วเอาไปพิจารณา และหาทางแก้ไขปัญหามาให้ว่าจะทำอย่างไร อยากให้พี่น้องพูดปัญหา เพื่อให้ที่ปรึกษานำไปพิจารณา</p>	<p>- กรณีการยกระดับทางรถไฟฟ้า เป็นแนวคิดแรกที่ได้นำเสนอต่อนายกเทศมนตรีฯ แต่ประเด็นคือกรณียกระดับมาจากสถานีต้นลำโรง แต่จะไปสิ้นสุดที่ไหน และต้องรองรับการต่อขยายจากนครปฐมออกไปอีก อีกทั้งการก่อสร้างทางยกระดับอาจส่งผลกระทบต่อโดยตรงกับเจดีย์วัดพระงามซึ่งอยู่ใกล้กับทางรถไฟปัจจุบัน ซึ่งอาจต้องทำการเวนคืนเพื่อขยายเขตทางเพื่อเบี่ยงแนวเส้นทาง ก็จะส่งผลกระทบต่อกับชุมชนที่มีอยู่อย่างหนาแน่น นี้คือข้อจำกัดของโครงการนี้</p>
<p><b>สมาชิกสภาเทศบาลนครนครปฐม อ.เมืองนครปฐม</b></p>	
<p>- เห็นว่ามีการกระทบวิถีชีวิต เป็นตัวแทนพี่น้องประชาชนตอนนี้ที่กังวลถ้าจะต้องลงพื้นที่ออกแบ่ว่าเซ็นรถเซ็นผิดกฎหมายใหม่ อยากให้อำนวยความสะดวกด้วย และประชาสัมพันธ์การเดินทางให้ด้วย เพราะอยากนำไปประชาสัมพันธ์ให้พี่น้องประชาชนรับทราบ</p>	
<p><b>พระวัดพระงาม อ.เมืองนครปฐม</b></p>	
<p>- บริเวณตึกไหนที่เป็นของการรถไฟที่จะถูกยกเลิกสัญญา ส่วนที่ประชาชนห่วงคือ บริเวณที่มีการปิดจุดตัดทางรถไฟ และจะมั่นใจได้อย่างไรว่าไม่ทำร้ายผู้สูงอายุในอนาคต ตอนนี้ก็เป็นสังคมผู้สูงอายุเต็มตัวแล้ว จะให้คนแก่ไปเผชิญกับเกือกม้าที่ออกแบบเป็นการไม่อำนวยความสะดวกให้กับผู้สูงอายุ คนพื้นที่จะรู้ว่าบ้านไหนทำการค้าอยู่ในตลาด เพราะฉะนั้นในสิ่งที่นายกพูดเห็นด้วย เพราะว่าทางยกระดับลอยฟ้ามาไม่จำเป็นต้องยกระดับลอยฟ้ามาตั้งแต่ศาลายา ตั้งแต่สถานีวัดลำโรงก็สามารถทำเป็นทางยกระดับลอยฟ้ามาได้ เพราะไม่กระทบใครควรรับฟังคนในพื้นที่ถ้ายกระดับลอยฟ้ามาจะไม่จำเป็นต้องทำยาวตลอด ที่ปรึกษาต้องนำไปเสนอแนะที่ประชุมใหญ่ต่อไป</p>	<p>- กรณีการปิดจุดตัดแล้ว โครงการจะก่อสร้างเป็นสะพานลอยคนเดินข้ามบริเวณจุดตัดเดิมซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษาตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบต่อได้มากที่สุด</p>
<p><b>ประชาชนเขตเทศบาลนครนครปฐม อ.เมืองนครปฐม</b></p>	<p><b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b></p>
<p>- ถามเรื่องการทำอุโมงค์ส่งผลกระทบต่อเกิดบ้านร้าว แต่ยังไม่ได้รับการเยียวยา และปากอุโมงค์ที่ทำอุโมงค์ได้ดิน ออกแบบมาแคบทั้งสองฝั่ง รถไม่สามารถ U-Turn ได้ พื้นที่ตรงนั้นเป็นบ้านพักรถไฟ ตอนนั้นทำไม การรถไฟฯ ไม่คำนึงว่าตรงที่บริเวณปากอุโมงค์ บ้านพักรถไฟ 4 หลัง ควรลดเหลือ 2 หลัง จะทำให้ช่วยเพิ่มปากอุโมงค์ให้กว้างขึ้น รถไฟทำไมไม่วางแผนการขยายถนนให้ชุมชนบ้าง</p>	<p>- ประเด็นดังกล่าวเป็นผลกระทบจากการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ โดยหลังจากรับทราบปัญหาจากประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งที่ 1 ที่ปรึกษาได้ทำหนังสือแจ้งต่อARRR เพื่อให้รับทราบปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว</p>



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>นายกเทศมนตรีเทศบาลนครนครปฐม อ.เมืองนครปฐม</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- U-Turn บริเวณ มหาวิทยาลัยศิลปากรกว้างสามารถทำได้ จุดตัดที่ออกแบบใหม่ยังไม่เห็นจุดไหนกว้างเท่าศิลปากร ถ้าจุดไหนมีความแคบก็มีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ และการรถไฟฯ ไม่มีนโยบายที่จะเวนคืนที่ดิน ทำให้มีพื้นที่คับแคบ ตอนนี้อยากรู้ว่าคนนครปฐมอยากให้รถไฟอยู่บนระดับพื้นหรือยกระดับลอยฟ้า แต่ปัญหาอยากให้อำเภอรอบนอกเพื่อจะได้สัญจรสะดวก หรือบนดินแต่มีอุโมงค์ จะตัด อยากให้คนในที่ประชุมลงความคิดเห็นว่าจะเอาแบบใด อย่างแรกต้องเอาพี่น้องประชาชนในพื้นที่สบายใจก่อน เมื่อทำไปแล้วประชาชนได้รับความเดือดร้อนจะทำไปทำไม</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ที่ปรึกษารับข้อมูลไปดำเนินการประกอบการศึกษาต่อไป</li></ul>
<b>พระสงฆ์วัดพระงาม อ.เมืองนครปฐม</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- เจดีย์วัดพระงามอยู่ในพื้นที่วัด แต่เป็นอยู่ในความดูแลของกรมศิลปากร ไม่ได้อยู่ในความดูแลของวัดแต่อย่างใด โดยวัดพระงามมีข้อห่วงกังวลผลกระทบต่ออุโบสถที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กรณีทางรถไฟอยู่ระดับพื้นจะไม่ได้เลยจากสถานีนครปฐม จึงไม่ส่งผลกระทบต่ออุโบสถของวัดพระงาม</li></ul>
<b>ประชาชนเขตเทศบาลนครนครปฐม อ.เมืองนครปฐม</b>	<b>ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- ข้อเสนอแนะที่จะให้โครงการเป็นแบบยกระดับเนื่องจากกังวลเรื่องจุดตัดทางข้ามที่จะเกิดความไม่สะดวกต่อการเดินทาง โครงการจะนำข้อเสนอแนะไปปรับแก้ปัญหาคัดต่าง ๆ เพื่อรองรับรถได้ทุกประเภทที่ใช้ถนนอยู่ในปัจจุบัน</li><li>- สนับสนุนให้โครงการพัฒนาในรูปแบบลอยฟ้าและยูนิตที่จะเชิญกรมศิลปากรมาร่วมหารือกับทางโครงการและเทศบาลด้วย เนื่องจากในพื้นที่มีการใช้งานรถเข็นเป็นจำนวนมากกังวลเรื่องหากมีจุดตัดที่มีขนาดกว้างขึ้นจะกระทบต่อปัญหาการสัญจรของประชาชน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นกรณียกระดับทางรถไฟบริเวณพื้นที่เทศบาลเมืองนครปฐม ไปนำเสนอต่อคณะกรรมการ และนำเสนอประเด็นหารือกับกรมศิลปากรต่อไป</li><li>- ประเด็นทางข้ามของรถเข็น อาจจะพิจารณาให้เป็นรูปแบบลิฟต์สำหรับรองรับรถเข็นทดแทน</li></ul>



## ติดต่อสอบถามเพิ่มเติม



### การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330  
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง ศูนย์บริหารโครงการพิเศษ 1  
โทรศัพท์ : 0 2220 4750 โทรสาร : 0 2220 4764



### ด้านวิศวกรรม : บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230  
ผู้ประสานงาน : นายวีรชาติ เนื่องนิทานนท์ ตำแหน่ง วิศวกรโครงการ  
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1314  
อีเมล : weerachart\_n@team.co.th



### ด้านสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์ : บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230  
ผู้ประสานงาน : นางสาววิรดา เมืองเงิน ตำแหน่ง นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน  
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1401-5 ต่อ 135 หรือ 08 7356 1782 อีเมล : wirada\_m@team.co.th



### ด้านสถาปนิก : บริษัท ทีมพลัส พาร์ทเนอร์ส จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230  
ผู้ประสานงาน : นางสาวน้ำผึ้ง สายหงส์ ตำแหน่ง สถาปนิก  
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1718-9 หรือ 08 1824 0383 อีเมล : numpung\_s@team.co.th



### ด้านจรรยาบรรณและระบบรถไฟ : บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด

128/212 อาคารพญาไทพลาซ่า ชั้น 19 ถนนพญาไท แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400  
ผู้ประสานงาน : นายประวัตี สุดแก้ว ตำแหน่ง วิศวกรระบบรถไฟ  
โทรศัพท์ : 0 2129 3170 อีเมล : prawat.mhpm@gmail.com