

เอกสารประกอบการประชุม กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม และออกแบบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง
ช่วงแยกแม่เหิะ-สนามบินสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



กุมภาพันธ์ 2569

สารบัญ

หน้า

1. เหตุผลความจำเป็น	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
4. ขอบเขตการศึกษา	2
5. แนวเส้นทางโครงการ	4
6. รูปแบบโครงการ	4
6.1 รูปแบบของระบบรถไฟฟ้า	4
6.2 รูปแบบของทางวิ่ง	4
6.3 สถานี (Station)	4
6.4 รูปแบบสถานี	7
6.5 พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride)	7
7. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	7
8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	10
8.1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ	10
8.2 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา	11
8.3 กิจกรรมที่กำลังดำเนินการ	11
8.4 กิจกรรมที่จะดำเนินการต่อไป	11
9. การรับฟังความคิดเห็นภายหลังจัดประชุม	16
10. ระยะเวลาการศึกษา	16
11. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	17

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 4-1 ขอบเขตการศึกษา	3
รูปที่ 5-1 แนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์	5
รูปที่ 6-1 ตัวอย่างรถรางไฟฟ้าในเมือง Paris ประเทศฝรั่งเศส	6
รูปที่ 6-2 รูปแบบทางวิ่งระดับดินบนแนวเกาะกลาง	6
รูปที่ 6-3 ตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้า และพื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) ของโครงการ	6
รูปที่ 6-4 รูปแบบสถานีรถไฟฟ้าของโครงการ	7
รูปที่ 8-1 การประชาสัมพันธ์โครงการ	10
รูปที่ 8-2 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)	12
รูปที่ 8-3 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย 1 (กลุ่มที่ 1) เมื่อวันศุกร์ที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2569 เวลา 9.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมธนาภรณ์ ชั้น 3 เทศบาลเมืองแม่เหียะ ตำบลแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่	13
รูปที่ 8-4 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 2) เมื่อวันศุกร์ที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2569 เวลา 13.00 – 16.00 น. ณ อาคารดอกคำวน ภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนอนุบาล เทศบาลตำบลหนองควาย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่	14

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 6-1 สรุปตำแหน่งสถานีและรายละเอียดของสถานี	4
ตารางที่ 7-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตัวอย่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	8
ตารางที่ 8-1 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 1)	15
ตารางที่ 8-2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 2)	16
ตารางที่ 10-1 แผนการศึกษาโครงการ	17

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2

งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม และออกแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์

1. เหตุผลความจำเป็น

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 รับทราบผลการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอ และมอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) โดยมีความเห็นให้ดำเนินการก่อสร้างครั้งละ 1 เส้นทางตามลำดับความสำคัญ ซึ่งสายสีแดงได้รับการจัดลำดับความสำคัญเป็นอันดับแรก

ต่อมาในการประชุมติดตามความคืบหน้าการดำเนินการแก้ไขปัญหาหมอกควันไฟป่า ณ กองบิน 41 จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2567 กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ที่ปรับปรุงแนวเส้นทางให้สอดคล้องกับบริบทปัจจุบัน โดยให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อแก้ไขปัญหาฝุ่น PM2.5 รวมถึงการเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

จากนโยบายดังกล่าว กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้เสนอแนวคิดในการพัฒนารูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยปรับปรุงแนวเส้นทางสายสีแดงจากเดิมที่เป็น ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี ให้เชื่อมโยงไปยังอุทยานหลวงราชพฤกษ์ และเชียงใหม่ไนท์ซาฟารี ซึ่งทำให้แนวเส้นทางโครงการมีระยะทางเพิ่มขึ้นจากเดิมที่ รฟม. ได้รับมอบหมาย

คจร. ในการประชุมครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2567 ได้มีมติรับทราบผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสม และเห็นชอบในหลักการแนวคิดการพัฒนารูปแบบการเดินทางดังกล่าว พร้อมมอบหมายให้ รฟม. ดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสมและออกแบบโครงการ โดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน และนำเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการตามขั้นตอนต่อไป โดยแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนหลัก (ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) และส่วนต่อขยาย (ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี - อุทยานหลวงราชพฤกษ์)

ดังนั้นเพื่อให้การให้บริการเดินรถของทั้ง 2 ช่วงมีความต่อเนื่องกัน จึงจำเป็นต้องมีรายละเอียดการออกแบบงานระบบรถไฟฟ้าสำหรับการให้บริการเดินรถที่สอดคล้องกัน มาใช้ประกอบในการศึกษาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ส่วนต่อขยายฯ ก่อนเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการตามขั้นตอนต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) ศึกษาความเหมาะสมโครงการ ประกอบด้วย การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร การศึกษาทางด้านเทคนิค ด้านราคา ด้านเศรษฐกิจและการเงิน การวางแผนการเดินทาง (System Operation Plan) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาพื้นที่และการพัฒนาเชิงพาณิชย์บริเวณโครงการ การออกแบบเบื้องต้น แบบแนวเขตทางและข้อมูลสำหรับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการ โดยให้พิจารณาการเชื่อมต่อกับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี รวมถึงระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ที่ สนข. ได้ดำเนินการไว้เมื่อปี พ.ศ. 2560 และแผนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

2) ศึกษาแนวทางการลงทุนโครงการ รูปแบบที่เหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ การดำเนินการตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด ได้แก่ ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำเอกสารสำหรับการนำเสนอโครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 รวมถึงศึกษาแนวทางที่เหมาะสมที่จะให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการ

3) จัดทำข้อมูลการสำรวจ แผนที่แสดงภูมิประเทศ (Topographic Map) แผนที่แสดงแนวเขตที่ดิน (Cadastral Map) แผนที่แสดงสาธารณูปโภค (Utility Map) ประมาณราคา และจัดทำข้อมูลสำหรับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการ ให้มีองค์ประกอบและรายละเอียดที่ครบถ้วนเหมาะสมถูกต้องตามหลักวิชาการและมาตรฐานสากล เพียงพอที่จะใช้ประกอบการนำเสนอขอตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน และพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชน เพื่อดำเนินโครงการได้

4) ออกแบบ (Engineering and Architectural Design) ของโครงการทั้งหมด ให้มีองค์ประกอบและรายละเอียดที่ครบถ้วนเหมาะสมเพียงพอที่จะใช้เป็นแบบในการประกวดราคาสำหรับการก่อสร้างงานโยธา (Civil Works) งานสถาปัตยกรรม (Architectural Works) งานระบบไฟฟ้า/เครื่องกลประกอบอาคาร (Building Services) งานภูมิสถาปัตยกรรม (Landscape Works) งานเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่น (Intermodal Transfer Facilities) งานทางวิ่ง และงานระบบรถไฟฟ้า (M&E Works) งานศูนย์ซ่อมบำรุง งานอาคารจอดรถ (ถ้ามี) และงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้งานระบบรถไฟฟ้า (M&E Works) จะต้องเปิดกว้างให้ผู้เข้าร่วมการประกวดราคาสามารถเสนอระบบอุปกรณ์ที่เคยถูกใช้งานได้ผลดี (Proven Record) มาแล้ว โดยจะต้องไม่เฉพาะเจาะจงให้ใช้ระบบและหรืออุปกรณ์ระบบใดระบบหนึ่งเพียงระบบเดียว รวมถึงจัดทำข้อมูล Interfacing Work ระหว่างงานโยธางานระบบรถไฟฟ้า

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่
- 2) สร้างทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพและมาตรฐาน
- 3) ลดต้นทุนในการเดินทางจากเดิมที่ใช้รถยนต์เป็นหลัก
- 4) ลดมลพิษจากการใช้เชื้อเพลิง และลดเวลาในการเดินทาง

4. ขอบเขตการศึกษา

งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม (Feasibility Study) ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ออกแบบ จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ และทำหน้าที่ที่ปรึกษาตามที่กำหนดใน พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 หมวด 4 (การจัดทำและดำเนินโครงการ) ส่วนที่ 1 (การเสนอโครงการ) และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงในรูปที่ 4-1



รูปที่ 4-1 ขอบเขตการศึกษา

5. แนวเส้นทางโครงการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์ มีแนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 108 ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี โดยวิ่งไปตามทางหลวงหมายเลข 108 เป็นระยะทางประมาณ 2.3 กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาที่แยกพืชสวนโลก วิ่งไปตามทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.3028 และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 121 ที่แยกราชพฤกษ์ ไปสิ้นสุดที่อุทยานหลวงราชพฤกษ์ บริเวณวงเวียนช้าง รวมระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-1

6. รูปแบบโครงการ

6.1 รูปแบบของระบบรถไฟฟ้า

รถไฟฟ้าของโครงการเป็นระบบรถรางไฟฟ้า (Tramway) ตัวอย่างดังแสดงในรูปที่ 6-1 โดยรถรางไฟฟ้ามีรูปแบบที่คล้ายคลึงกับรถไฟฟ้า MRT แต่มีขนาดโครงสร้างพื้นฐานที่เล็กกว่า เหมาะสมกับการรองรับปริมาณผู้โดยสารที่น้อยกว่า โดยรถไฟฟ้ามีขนาดความกว้าง 2.4 เมตร ความยาว 43 เมตร มีความจุผู้โดยสารต่อขบวนรถประมาณ 304 คนต่อขบวนรถ

6.2 รูปแบบของทางวิ่ง

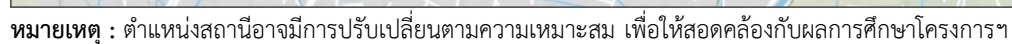
เป็นรูปแบบทางวิ่งระดับดิน ตั้งแต่บริเวณแยกแม่เหียะสมานสามัคคีจนถึงอุทยานหลวงราชพฤกษ์ เป็นทางรถไฟฟ้าแบบทางคู่อยู่บนแนวเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 108 และทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.3028 ดังแสดงในรูปที่ 6-2.

6.3 สถานี (Station)

สถานีรถไฟฟ้าของโครงการมีจำนวน 5 สถานี ประกอบด้วย สถานีบ้านดอนปิน สถานีแยกพืชสวนโลก สถานีบ้านเอื้ออาทร สถานีแยกราชพฤกษ์ และสถานีอุทยานหลวงราชพฤกษ์ ทั้งนี้สามารถสรุปตำแหน่งสถานีได้ดังแสดงในตารางที่ 6-1 และรูปที่ 6-3

ตารางที่ 6-1 สรุปตำแหน่งสถานีและรายละเอียดของสถานี

ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ที่ตั้ง
1. สถานีบ้านดอนปิน	RD17	บริเวณซอยดอนปิน ซอย 3
2. สถานีแยกพืชสวนโลก	RD18	บนทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.3028 ใกล้แยกพืชสวนโลก
3. สถานีบ้านเอื้ออาทร	RD19	บริเวณโครงการบ้านเอื้ออาทร จ.เชียงใหม่ (ไนท์ซาฟารี)
4. สถานีแยกราชพฤกษ์	RD20	บนทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.3028 ใกล้แยกราชพฤกษ์
5. สถานีอุทยานหลวงราชพฤกษ์	RD21	บริเวณวงเวียนช้าง บนถนนราชพฤกษ์



รูปที่ 5-1 แนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง
ช่วงแยกแม่เหียะสามานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์



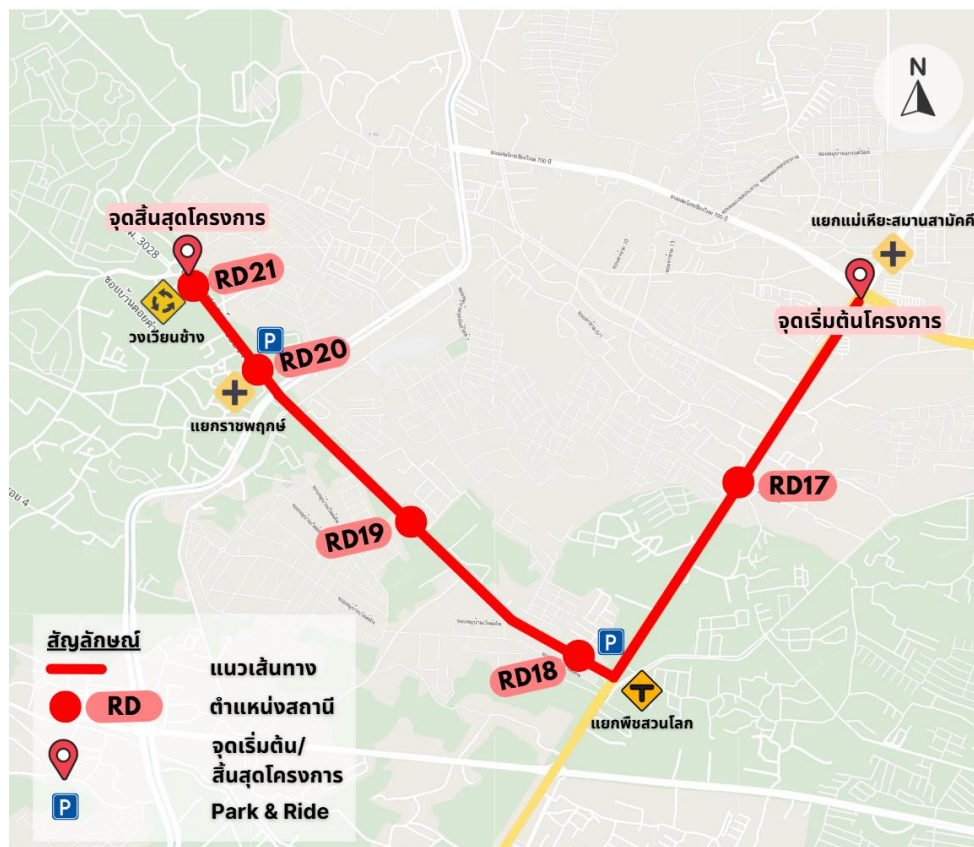
ที่มา: บริษัท อีจีส ทรานสปอร์ตเซน (ประเทศไทย) จำกัด

รูปที่ 6-1 ตัวอย่างรถรางไฟฟ้าในเมือง Paris ประเทศฝรั่งเศส



หมายเหตุ: รูปแบบทางวิ่งอาจมีการปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับผลการศึกษาโครงการฯ

รูปที่ 6-2 รูปแบบทางวิ่งระดับดินบนแนวเกาะกลาง



รูปที่ 6-3 ตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้าน และพื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) ของโครงการ

6.4 รูปแบบสถานี

การออกแบบสถานีพิจารณาถึงการเชื่อมต่อกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ เพื่อให้เกิดความสะดวกสบาย ปลอดภัยในทุกช่วงเวลา สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้อย่างเพียงพอและเหมาะสม มีความมั่นคงถาวรและทนทานต่อการใช้งาน ต้องการการบำรุงรักษาน้อยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการสัญจรด้วยการเดินเท้าหรือรถจักรยานบนทางเท้า เพื่อเข้าสู่สถานีหรือจุดจอด ทั้งนี้ รูปแบบสถานีต้องเป็นมิตรต่อผู้ใช้บริการ โดยเป็นการออกแบบเพื่อคนทุกคน (Universal Design) ที่รองรับการเข้าถึงของผู้ใช้บริการทุกประเภท นอกจากนี้ในบริเวณสถานีที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง อาจจำเป็นต้องพิจารณาการเชื่อมต่อเพื่อการใช้งานระหว่างรูปแบบการเดินทางและลักษณะของยานพาหนะแต่ละประเภทอีกด้วย ตัวอย่างสถานี ดังแสดงในรูปที่ 6-4



รูปที่ 6-4 รูปแบบสถานีรถไฟฟ้าของโครงการ

6.5 พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride)

พื้นที่จอดแล้วจรเป็นองค์ประกอบที่สำคัญส่วนหนึ่งในการส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน ซึ่งช่วยให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนการเดินทางจากรถส่วนบุคคลเป็นรถไฟฟ้าเพื่อเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมืองได้ ดังนั้นเส้นทางการเข้า - ออกจึงออกแบบให้สอดคล้องกับลักษณะการสัญจรในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถรองรับการจราจรที่จะมีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะจำนวนรถรับจ้าง รถประจำทาง รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์ โดยได้ออกแบบพื้นที่จอดแล้วจร 2 แห่ง ได้แก่ ลานจอดรถระดับดินบริเวณแยกพิชสวนโลก (ฝั่งขาเข้า) เพื่อรองรับผู้โดยสารที่เดินทางมาจากอำเภอหางดง และอำเภอใกล้เคียง ที่เดินทางผ่านทางหลวงหมายเลข 108 และลานจอดรถระดับดินบริเวณแยกราชพฤกษ์ เพื่อรองรับผู้โดยสารที่เดินทางผ่านทางหลวงหมายเลข 121 ตำแหน่งพื้นที่จอดแล้วจรดังแสดงในรูปที่ 6-3

7. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์ อาจก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมการดำเนินโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งจัดทำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบในระดับต่ำที่สุดและเป็นที่ยอมรับของประชาชนตามแนวเส้นทางโครงการ โดยสามารถสรุปผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้ดังแสดงในตารางที่ 7-1

ตารางที่ 7-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตัวอย่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
❖ คุณภาพอากาศ การเตรียมพื้นที่ การขุดเปิดพื้นที่ การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ การขนส่งเครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศตามแนวพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ โดยเฉพาะการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และมลพิษจากการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ	- ฉีดพรมน้ำในบริเวณที่อาจเกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย - ทำรั้วกันพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนว - ใช้ผ้าใบปิดคลุมวัสดุก่อสร้างให้มีขีดตลอดระยะเวลาการขนส่ง - ล้างล้อรถและตัวรถก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง - ตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ หากพบว่ามีความผิดปกติต้องหยุดใช้และปรับปรุงแก้ไขทันที
❖ เสียง กิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดระดับเสียงดัง เช่น เสียงจากการขุดเปิดพื้นที่ การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค การขุดเจาะพื้นที่ และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เป็นต้น	- กำหนดช่วงเวลาที่ยอนุญาตให้มีกิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ผิดปกติเฉพาะช่วงเวลา 08.00 – 17.00 น. ทั้งนี้ หากมีกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงที่มีความจำเป็นจะต้องดำเนินการนอกช่วงเวลาดังกล่าว จะต้องมีการประกาศแจ้งให้สาธารณชนทราบล่วงหน้า - งานหรือกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดเสียงดัง และแรงสั่นสะเทือนสูงต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน ก่อนที่จะทำการก่อสร้าง
❖ ความสั่นสะเทือน ไม่มีการขุดเจาะเสาเข็ม ลักษณะการก่อสร้างเป็นการรื้อถนนเดิม และวางรางรถไฟฟ้าลงไปตามถนน จึงคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนในระดับต่ำมาก	- กำหนดวิธีการและควบคุมการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อป้องกันมิให้แรงสั่นสะเทือนส่งผลกระทบต่ออาคารหรือโบราณสถาน - ควบคุม/จำกัดความเร็ว และตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกที่ใช้ในโครงการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด
❖ คุณภาพน้ำผิวดิน /นิเวศวิทยาทางน้ำ อาจเกิดการปนเปื้อนน้ำทั้งจากคนงานก่อสร้าง หรืออาจมีเศษวัสดุก่อสร้างตกลงในแหล่งน้ำ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ	- ควบคุมไม่ให้คนงานทิ้งขยะหรือเศษวัสดุก่อสร้างลงในแหล่งน้ำ - กำหนดให้สำนักงานโครงการและที่พนักงานอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร - จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์/เศษวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร - จัดเตรียมห้องน้ำที่ถูกลักษณะให้เพียงพอกับคนงาน รวมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป
❖ การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ การปรับสภาพพื้นที่ การเก็บกองวัสดุ การเปิดหน้าดินตามแนวเส้นทางโครงการฯ อาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการระบายน้ำ ซึ่งอาจก่อให้เกิดสภาพน้ำท่วมขังหรือผลกระทบต่อระบายน้ำโดยเฉพาะช่วงฤดูฝน	- จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ บ่อตกตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่ก่อสร้าง - จัดเก็บเศษวัสดุก่อสร้างต่างๆ เช่น เศษดิน/หิน/ปูน/ทราย ฯลฯ ให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร - ตรวจสอบความเพียงพอของระบบระบายน้ำในโครงการ การบำรุงรักษาและตรวจสอบระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับน้ำที่ระบายออกจากโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

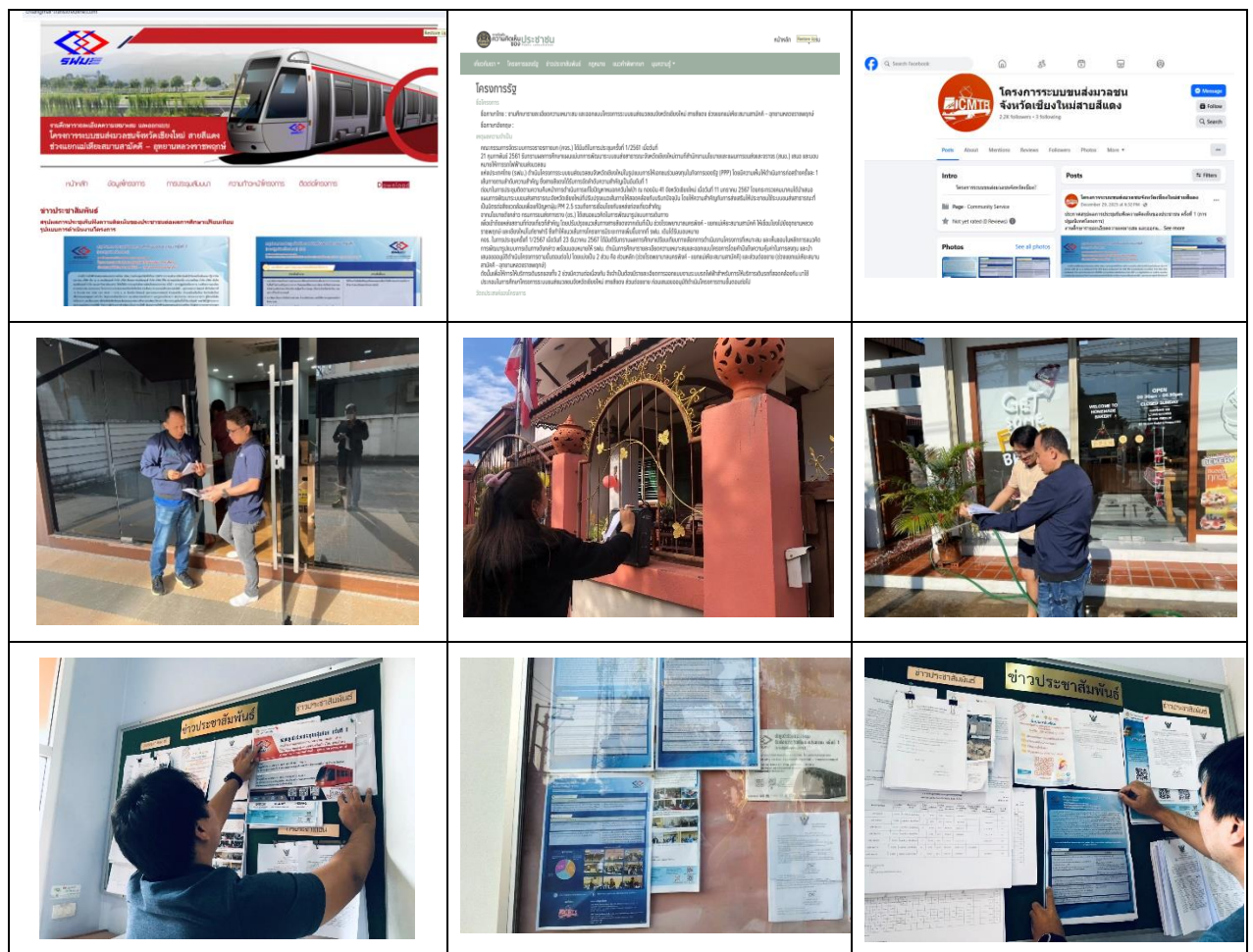
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
❖ การคมนาคมขนส่ง กิจกรรมการก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อการจราจรบนถนนในพื้นที่โครงการ เกิดการชะลอตัวของจราจรในบางพื้นที่ ตลอดจนทางแยกต่างๆ ทำให้ผู้สัญจรไปมาได้รับผลกระทบจากความไม่สะดวกในการเดินทาง	- จัดเตรียมแผนการจัดการจราจรให้สอดคล้องกับแผนงานก่อสร้างโครงการ นำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบไม่น้อยกว่า 30 วัน ก่อนดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างในแต่ละพื้นที่ และต้องเผยแพร่แผนการจัดการจราจรให้ประชาชนทั่วไปและผู้ใช้เส้นทางที่เกี่ยวข้องทราบข้อมูลอย่างทั่วถึง - กำหนดช่วงเวลาในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ นอกช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็น - ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ เพื่อวางแผนการจัดการจราจรในพื้นที่ล่วงหน้าก่อนก่อสร้าง - จัดเตรียมเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบอย่างทั่วถึง
❖ สภาพเศรษฐกิจและสังคม - ระยะก่อสร้าง การก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจการค้าและอาจส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวมของชุมชนในพื้นที่โครงการ รวมทั้งอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมการก่อสร้าง ความไม่สะดวกสบายของผู้สัญจรผ่านไป-มา และอาจเกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างประชาชนในชุมชนท้องถิ่นกับคนงานก่อสร้าง - ระยะดำเนินการ การขนส่งโดยระบบรถไฟฟ้าของโครงการ จะส่งผลกระทบต่อด้านบวกในด้านความสะดวก ความปลอดภัย และการประหยัดเวลาในการเดินทางของประชาชน และนักท่องเที่ยว รวมทั้งก่อให้เกิดการเติบโตของธุรกิจการค้า และการลงทุนในพื้นที่ใกล้เคียง	- ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้หน่วยงานในพื้นที่และประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงได้รับทราบ - ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน และการจราจรอย่างเคร่งครัด - จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนผ่านช่องทางติดต่อ เช่น โทรศัพท์ E-mail กล่องรับเรื่องร้องเรียน ฯลฯ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนมาพิจารณาปรับปรุงการดำเนินการของโครงการและแก้ไขปัญหาได้ทันที
❖ การโยกย้ายและการเวนคืน อาจมีการเวนคืนที่ดินบริเวณแนวเขตทาง และพื้นที่จอดแล้วจร และมีอาคารสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อย้าย	- ดำเนินการด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ.2540 - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำงานด้านประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงเป็นการเฉพาะ - จ่ายค่าชดเชยอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบ
❖ ประวัติศาสตร์และโบราณคดี การก่อสร้างโครงการ เป็นการรื้อถอนเดิม และวางรางรถไฟฟ้าลงบนถนนโดยไม่มีชุดเจาะเสาเข็ม ดังนั้นจึงคาดว่า จะไม่ส่งผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่อแหล่งโบราณคดีใกล้เคียง	- เลือกใช้วิธีการก่อสร้าง เครื่องจักรกล และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ รวมทั้งกำหนดวิธีการหรือมาตรการอื่นใดที่สามารถลดแรงสั่นสะเทือนได้ - ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง/ผู้รับผิดชอบดูแลแหล่งโบราณสถาน และศาสนสถานต่างๆ ให้ทราบถึงวิธีการ และแผนการก่อสร้างโครงการ รวมถึงช่องทางในการติดต่อสื่อสารกับโครงการ - มีแผนการจัดการแหล่งโบราณคดี กรณีขุด/พบในระหว่างการก่อสร้าง

8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับรู้ และเข้าใจโครงการ และให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ ประกอบด้วยกิจกรรมสำคัญต่างๆ ดังนี้

8.1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ

การประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง จะช่วยให้ประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมทั้งสาธารณชนโดยทั่วไปมีความรู้ ความเข้าใจในโครงการ และมีความพร้อมในการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการต่อไป ซึ่งโครงการมีการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนผ่านเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ ไลน์ทางการ (chiangmai-redline) หรือ @289guqad รวมทั้งการขอความอนุเคราะห์ปิดประกาศเชิญชวนเข้าร่วมการประชุมฯ และสรุปผลการประชุมฯ แต่ละครั้ง ตามหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และการแจกใบปลิว ดังแสดงในรูปที่ 8-1 ทั้งนี้ได้พิจารณาให้สอดคล้องตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 เป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548



รูปที่ 8-1 การประชาสัมพันธ์โครงการ

8.2 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

1) การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นจากผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่ในพื้นที่โครงการ : เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นของผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และชี้แจงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการแก่ผู้นำชุมชน ผู้บริหารส่วนท้องถิ่น และผู้บริหารส่วนราชการในพื้นที่ศึกษากรณีมีการพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการเป็นระยะๆ ตามความเหมาะสมตลอดช่วงที่ศึกษาโครงการ

2) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การประชุมนิเทศโครงการ) : เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมถึงเหตุผลความจำเป็นและขั้นตอนการศึกษาที่สำคัญ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษาและการพัฒนาโครงการ โดยได้ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องกัลป-ชัยพฤกษ์ อุทยานหลวงราชพฤกษ์ ตำบลแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 205 คน (บรรยากาศการประชุมดังแสดงในรูปที่ 8-2)

3) การประชุมกลุ่มย่อย 1 : เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ แนวทางการศึกษาและขั้นตอนการศึกษาที่สำคัญ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษาและพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2569 ซึ่งแบ่งการประชุมออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่

กลุ่มที่ 1 : จัดประชุมวันศุกร์ที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น.

ณ ห้องประชุมธนาภรณ์ ชั้น 3 เทศบาลเมืองแม่เหียะ ตำบลแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของเทศบาลเมืองแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

กลุ่มที่ 2 : จัดประชุมวันศุกร์ที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2569 เวลา เวลา 13.00 – 16.00 น.

ณ อาคารดอกคำววน ภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลหนองควาย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของเทศบาลตำบลสันผักหวาน เทศบาลตำบลหนองควาย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่

โดยการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 101 ท่าน (บรรยากาศการประชุมดังแสดงในรูปที่ 8-3 และรูปที่ 8-4) หลังจากที่ได้ปรึกษาได้นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับโครงการแล้ว ผู้ที่เข้าร่วมประชุมได้ซักถามและให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 8-1 และตารางที่ 8-2

8.3 กิจกรรมที่กำลังดำเนินการ

การจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 : เพื่อชี้แจงข้อมูลผลการศึกษา แนวเส้นทาง รูปแบบของโครงการ และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้น พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อมาตรการในการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมกรณีที่มีการก่อสร้างและดำเนินโครงการ โดยจะดำเนินการวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2569

8.4 กิจกรรมที่จะดำเนินการต่อไป

การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการศึกษาของโครงการ) : เพื่อแจ้งผลการศึกษา การออกแบบรายละเอียด แนวเส้นทาง ตำแหน่งสถานี พื้นที่จอดแล้วจร ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ โดยคาดว่าจะดำเนินการปลายเดือนมีนาคม 2569



ลงทะเบียนและรับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการแสดงข้อมูลโครงการ



กล่าวรายงานการประชุม
โดย ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



กล่าวเปิดการประชุม
นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ นายศิวกร บัวป้อง
รองผู้ว่าการฯ รฟม. รองผู้ว่าฯ จังหวัดเชียงใหม่



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมซักถาม และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



ที่ปรึกษาตอบข้อซักถาม ข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

รูปที่ 8-2 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

ลงทะเบียนและรับเอกสารประกอบการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการแสดงข้อมูลโครงการ
กล่าวเปิดการประชุม	กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ
ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอข้อมูลโครงการ	ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ที่ปรึกษาตอบข้อซักถาม ข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

รูปที่ 8-3 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย 1 (กลุ่มที่ 1)

เมื่อวันศุกร์ที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2569 เวลา 9.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมธนาวรรณ ชั้น 3
เทศบาลเมืองแม่เหียะ ตำบลแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

	
ลงทะเบียนและรับเอกสารประกอบการประชุม	กล่าวเปิดการประชุม
	
กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ	ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอข้อมูลโครงการ
	
ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ที่ปรึกษาตอบข้อซักถาม ข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

รูปที่ 8-4 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 2)

เมื่อวันศุกร์ที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2569 เวลา 13.00 – 16.00 น. ณ อาคารดอกคำวน ภายในศูนย์
พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลหนองควาย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่

ตารางที่ 8-1 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 1)

ประเด็น/คำถาม/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ
รายละเอียดของโครงการ
1. แนวเส้นทางโครงการจะมีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ เนื่องจากมีข้อเสนอแนะจากการประชุมคราวก่อน เสนอแนะให้ใช้เส้นทางอำเภอหางดง
2. เนื่องจากโครงการจะใช้พื้นที่บริเวณเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 108 ประมาณ 9 เมตร เพื่อสร้างระบบรถไฟฟ้า อยากทราบว่า จะดำเนินการอย่างไร จะมีการขยายไหล่ทางด้วยหรือไม่
3. รูปแบบการเดินทางของประชาชนในการเข้าใช้รถไฟฟ้า บริเวณสถานีบ้านใหม่สามัคคีเป็นอย่างไร
4. การเดินทางของประชาชนที่จะมาขึ้นรถไฟฟ้าค่อนข้างลำบาก จึงเสนอให้โครงการเพิ่มจุดจอดแล้วจร และพื้นที่จอดรถบริเวณสถานีรถไฟฟ้า
5. บริเวณตำแหน่งสถานีบ้านดอนปิน ซอย 7 และโรงเรียนสารสาสน์วิเทศล้านนาดอนปิน จะมีปัญหาไม่สามารถสร้างสะพานลอยคนข้ามได้ จึงมีประเด็นคำถามว่าจะให้ประชาชนขึ้นรถไฟฟ้ารูปแบบใด เพื่อจะได้นำไปประชาสัมพันธ์ต่อไป
6. เป็นห่วงกรณีคนนอกพื้นที่เข้ามาใช้บริการจุดจอดแล้วจร อาจเกิดความไม่สะดวก
7. โครงการมีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบจุดจอดแล้วจรอย่างไร
8. กรณีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการเดินรถ โครงการมีแนวทางดำเนินการอย่างไร มีการประกันชีวิตผู้โดยสารด้วยหรือไม่
9. ข้อเสนอที่จอดรถบริเวณสถานีรถไฟ
10. โครงการมีแนวทางในการพิจารณาจุดจอดแล้วจร อย่างไร
11. โครงการจะดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อไหร่
ด้านจราจร
1. จะมีการก่อสร้างถนนหลายแห่งในจังหวัดเชียงใหม่ กรณีมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าพร้อมกับการก่อสร้างถนน จะเกิดปัญหาการสัญจรของรถยนต์ทั้งบริเวณถนน ทล. 108 และ ทล. 121 จึงต้องมีการวางผังเมืองที่ดี มีจุดจอดรถสำหรับรถยนต์นอกเมือง และการวางแผนการจัดการจราจรโดยเฉพาะช่วงก่อสร้าง เพื่อไม่ให้รถยนต์เข้าตัวเมืองเชียงใหม่มาก โดยเฉพาะช่วงเปิดภาคเรียน
2. โครงการควรหารือกับสำนักงานชลประทานที่ 1 จังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากแนวเส้นทางมีการตัดกันกับคลองชลประทานบริเวณแยกราชพฤกษ์ (ทล.121) รวมถึงคลองสายย่อยต่างๆ โดยกรมชลประทานมีแผนขยายคลองชลประทาน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างของโครงการ
ด้านอื่น ๆ
1. ขอทราบความชัดเจนในการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ส่วนหลัก
2. โครงการควรบูรณาการร่วมกันกับหน่วยงานต่างๆ เช่น กรมทางหลวง องค์การบริหารส่วนจังหวัด เพื่อให้เห็นการพัฒนาในภาพรวมที่ชัดเจน

ตารางที่ 8-2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 2)

ประเด็น/คำถาม/ข้อห่วงกังวล
ด้านรายละเอียดของโครงการ
1. จะออกแบบการก่อสร้างทางยกระดับบน ทล.108 ของกรมทางหลวงตั้งแต่บริเวณแยกสะเมิงถึงแยกพิชสวนโลกอย่างไร เนื่องจากสะพานดังกล่าวไม่ได้ออกแบบเผื่อพื้นที่บริเวณเกาะกลาง
2. สถานีรถไฟของโครงการมีที่จอดรถหรือไม่ อย่างไร
3. จะมีการรื้อผิวถนนเพื่อก่อสร้างรางรถไฟหรือไม่ อย่างไร
4. มีปัญหาการระบายน้ำบริเวณหมู่บ้านเวสต์คลับแลนด์ ใกล้กับโรงเรียนนานาชาติ เนื่องจากท่อระบายน้ำที่ตัดขวางทางหลวงชนบท 3028 มีขนาดเล็ก จึงเสนอให้โครงการเพิ่มขนาดของท่อระบายน้ำ เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมหมู่บ้านดังกล่าว
5. สถานีรถไฟ RD18 อยู่บริเวณใด
6. เนื่องจากเด็กนักเรียนจาก British International School ที่จะไปสถานีรถไฟต้องข้ามแยกราชพฤกษ์ จึงสอบถามถึงตำแหน่งสถานี RD20 ว่าจะอยู่ตรงบริเวณใดของแยกราชพฤกษ์ และโครงการมีทางข้ามหรือจะดำเนินการอย่างไร
7. ทางเดินรถไฟ และบริเวณสถานีมีความกว้างเท่าใด
ด้านจราจร
1. จะมีการจัดจราจรบริเวณแยกพิชสวนโลกอย่างไร เนื่องจากมีปัญหาจราจรติดขัดมาก
ด้านอื่นๆ
1. เสนอให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการและสร้างรายได้เพิ่มเติมให้กับท้องถิ่น
2. โครงการมีการคำนวณค่าโดยสารไว้แล้วใช่หรือไม่

9. การรับฟังความคิดเห็นภายหลังจัดประชุม

โครงการจะเปิดรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการภายหลังจากการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียและสาธารณชนแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยผ่านทางช่องทางต่างๆ ได้แก่

โทรศัพท์หมายเลข : 08 6344 9805

โทรสารหมายเลข : 0 2522 7368

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : enrich.pp@gmail.com

เว็บไซต์โครงการ : www.chiangmai-transitredline.com

เฟซบุ๊กโครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง

ไลน์ทางการ : Chiangmai-redline (@289guqad)

ที่อยู่ไปรษณีย์ : บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 44/833-834 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220

10. ระยะเวลาการศึกษา

งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม และออกแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์ มีระยะเวลารวม 180 วัน เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2568 ถึงวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2569 โดยแผนการศึกษาโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 10-1

ตารางที่ 10-1 แผนการศึกษาโครงการ

กิจกรรม	พ.ศ. 2568			พ.ศ. 2569		
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม (Feasibility Study) จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ และทำหน้าที่ ที่ปรึกษาตามที่กำหนดใน พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 หมวด 4 (การจัดทำและดำเนินโครงการ) ส่วนที่ 1 (การเสนอ โครงการ) และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง						
คัดเลือกและออกแบบแนวเส้นทาง						
ออกแบบเบื้องต้นโครงการ						
จัดทำแผนการเดินทาง						
งานศึกษาและจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
การรับฟังความเห็น/การมีส่วนร่วมของประชาชนและการจัด สัมมนา/การเผยแพร่ข้อมูลโครงการ						

11. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

โครงการได้เปิดช่องทางในการติดต่อรับข้อมูลเพิ่มเติมตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยสามารถติดต่อผ่านช่องทางต่างๆ ดังนี้

เว็บไซต์โครงการ : www.chiangmai-transitredline.com

เฟซบุ๊กโครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง

บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) (บริหารโครงการ/ด้านวิศวกรรม)

คุณกันต์ณัฏฐ์ เนติโรจนชัยชาญ และคุณนงพร กุระพอง

เลขที่ 1/814 หมู่ที่ 17 ถนนพหลโยธิน ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี 12130

โทรศัพท์ 0 2532 3623 ต่อ 611

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านสิ่งแวดล้อม ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน)

ดร.ภูปกรณ์ จิรปวิศร และคุณนวลฉวี รูปขำดี

เลขที่ 44/833-4 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220

โทรศัพท์ 08 6344 9805

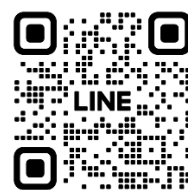
โทรสาร 0 2522 7368



เว็บไซต์ :
www.chiangmai-transitredline.com



เฟซบุ๊ก :
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง



ไลน์ทางการ :
[@289guqad](https://line.me/tv/chiangmai-redline)