



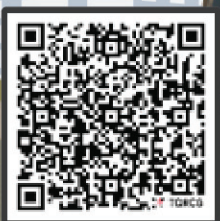
เอกสารประชาสัมพันธ์

ประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2
(สรุปผลการศึกษาโครงการ)

งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม และออกแบบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง
ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์



www.chiangmai-transitredline.com



โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่
สายสีแดง



chiangmai-redline (@289guqad)

ความเป็นมาของโครงการ

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 รับทราบ ผลการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอและมอบหมายให้การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) โดยมีความเห็นให้ดำเนินการก่อสร้างครั้งละ 1 เส้นทาง ตามลำดับความสำคัญ ซึ่งสายสีแดงได้รับการจัดลำดับความสำคัญเป็นอันดับแรก

ต่อมาในการประชุมติดตามความคืบหน้าการดำเนินการแก้ไขปัญหาหมอกควันไฟป่า ณ กองบิน 41 จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2567 กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอแผนการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ที่ปรับปรุงแนวเส้นทาง ให้สอดคล้องกับบริบทปัจจุบัน โดยให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อแก้ปัญหาฝุ่น PM2.5 รวมถึงการเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

จากนโยบายดังกล่าว กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้เสนอแนวคิดในการพัฒนารูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ที่สำคัญ โดยปรับปรุงแนวเส้นทางสายสีแดงจากเดิมที่เป็นช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี ให้เชื่อมโยงไปยัง อุทยานหลวงราชพฤกษ์ และเชียงใหม่ไนท์ซาฟารี ซึ่งทำให้งานเส้นทางโครงการมีระยะทางเพิ่มขึ้นจากเดิมที่ รฟม. ได้รับมอบหมาย

คจร. ในการประชุมครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2567 ได้มีมติรับทราบผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงาน โครงการที่เหมาะสม และเห็นชอบในหลักการแนวคิดการพัฒนารูปแบบการเดินทางดังกล่าว พร้อมมอบหมายให้ รฟม. ดำเนินการ ศึกษารายละเอียดความเหมาะสมและออกแบบโครงการ โดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน และนำเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการ ตามขั้นตอนต่อไป โดยแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนหลัก (ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) และส่วนต่อขยาย (ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี - อุทยานหลวงราชพฤกษ์)

ดังนั้นเพื่อให้การให้บริการเดินรถของทั้ง 2 ช่วงมีความต่อเนื่องกัน จึงจำเป็นต้องมีรายละเอียดการออกแบบงานระบบรถไฟฟ้า สำหรับการให้บริการเดินรถที่สอดคล้องกัน มาใช้ประกอบในการศึกษาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ส่วนต่อขยายฯ ก่อนเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการตามขั้นตอนต่อไป



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1 เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ของประชาชนและนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่
- 2 สร้างทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพและมาตรฐาน
- 3 ลดต้นทุนในการเดินทางจากเดิมที่ใช้รถยนต์เป็นหลัก
- 4 ลดมลพิษจากการใช้เชื้อเพลิง และลดเวลาในการเดินทาง

ขอบเขตการศึกษา

งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม (Feasibility Study) ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ออกแบบ จัดทำรายการ การศึกษาและวิเคราะห์โครงการ และทำหน้าที่ที่ปรึกษาตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 หมวด 4 (การจัดทำและดำเนินโครงการ) ส่วนที่ 1 (การเสนอโครงการ) และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



◆ แนวเส้นทางโครงการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหิยะสามัคคี - อุทยานหลวงราชพฤกษ์ มีแนวเส้นทาง เริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 108 ช่วงแยกแม่เหิยะสามัคคี โดยวิ่งไปตามทางหลวงหมายเลข 108 เป็นระยะทางประมาณ 2.3 กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาที่แยกพิชสวนโลก วิ่งไปตามทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.3028 และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 121 ที่แยกราชพฤกษ์ ไปสิ้นสุดที่อุทยานหลวงราชพฤกษ์ บริเวณวงเวียนช้าง รวมระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร



◆ รูปแบบโครงการ



รูปแบบของระบบรถไฟฟ้า

รถไฟฟ้าของโครงการเป็นระบบรางไฟฟ้า (Tramway) เหมาะสมกับการรองรับปริมาณผู้โดยสารที่มีไม่มากนัก โดยรถไฟฟ้ามีความกว้าง 2.4 เมตร ความยาว 43 เมตร มีความจุโดยสารต่อขบวนรถประมาณ 304 คนต่อขบวนรถ



รูปแบบของทางวิ่ง

เป็นรูปแบบทางวิ่งระดับดิน ตั้งแต่บริเวณแยกแม่เหิยะสามัคคีจนถึงอุทยานหลวงราชพฤกษ์ เป็นทางรถไฟแบบทางคู่อยู่บนแนวเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 108 และทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.3028



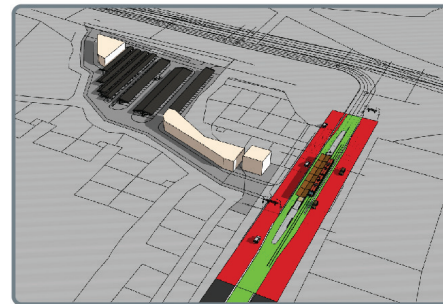
รูปแบบทางวิ่งระดับดินบนแนวเกาะกลาง

P พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride)

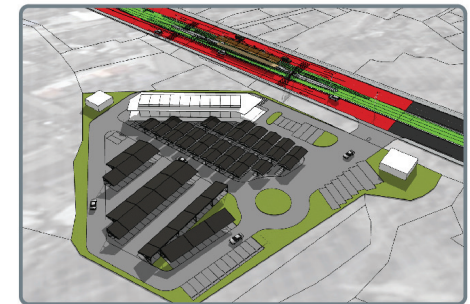
โครงการได้ออกแบบพื้นที่จอดแล้วจร จำนวน 2 แห่ง ได้แก่

P1 **ลานจอดรถระดับดินบริเวณแยกพิชสวนโลก** สามารถจอดรถยนต์ได้ 90 คัน รถจักรยานยนต์ 400 คัน และรถโดยสารขนาดเล็ก 3 คัน

P2 **ลานจอดรถระดับดินบริเวณแยกราชพฤกษ์** สามารถจอดรถยนต์ได้ 82 คัน รถจักรยานยนต์ 368 คัน และรถโดยสารขนาดเล็ก 8 คัน และรถโดยสารขนาดใหญ่ 2 คัน



ลานจอดรถระดับดินบริเวณแยกพิชสวนโลก



ลานจอดรถระดับดินบริเวณแยกราชพฤกษ์



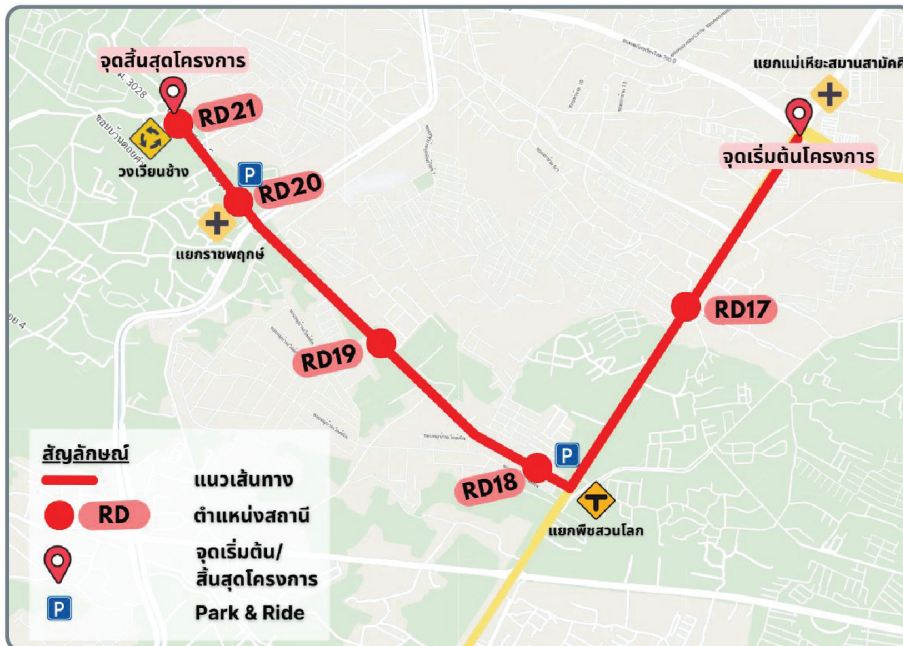
รูปแบบและตำแหน่งสถานี

การออกแบบสถานี จะคำนึงถึงความสะดวก ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเชื่อมโยงกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ เพื่อให้สามารถรองรับและเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยตลอดแนวเส้นทางจะมีสถานีรถไฟฟ้าทุก ๆ 1 กิโลเมตร รวม 5 สถานี



รูปแบบสถานีรถไฟฟ้าของโครงการ

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



ตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้า และพื้นที่จอดแล้วจรของโครงการ



แผนการเดินทางเบื้องต้น

- ▶ ระบบใช้การบังคับด้วยคนขับ ควบคุมพาหนะด้วยสายตา (Control at Sight)
- ▶ ความเร็วสูงสุดของการเดินรถบนทางวิ่งระดับดินจะมีความเร็วสูงสุดที่ประมาณ 50 กม./ชม.



แผนการดำเนินงาน

กิจกรรม	ปี พ.ศ.							
	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575
การศึกษาและจัดทำรายงาน								
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)								
การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน								
การก่อสร้าง								
เปิดให้บริการ								



การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์ อาจก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมการดำเนินโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งจัดทำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบในระดับต่ำที่สุดและเป็นที่ยอมรับของประชาชนตามแนวเส้นทางโครงการ โดยมีผลสรุปเบื้องต้น ดังนี้

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

คุณภาพอากาศ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การเตรียมพื้นที่ การขุดเปิดพื้นที่ การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ การขนส่งเครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศตามแนวพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ โดยเฉพาะการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และมลพิษจากการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างต่าง ๆ

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ฉีดพรมน้ำในบริเวณที่อาจเกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย
- ทำรั้วกันพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนว
- ใช้ผ้าใบปิดคลุมวัสดุก่อสร้างให้มีติดตลอดระยะเวลาการขนส่ง
- ล้างล้อรถก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง
- ตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอหากพบว่ามีสภาพผิดปกติต้องหยุดใช้และปรับปรุงแก้ไขทันที

เสียง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดระดับเสียงดัง เช่น เสียงจากการขุดเปิดพื้นที่ การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค การขุดเจาะพื้นที่ และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เป็นต้น

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- กำหนดช่วงเวลาที่ย่อนุญาตให้มีกิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติเฉพาะช่วงเวลา 08.00 – 17.00 น. ทั้งนี้ หากมีกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังที่มีความจำเป็นจะต้องดำเนินการนอกช่วงเวลาดังกล่าว จะต้องมีการประกาศแจ้งให้สาธารณชนทราบล่วงหน้า
- งานหรือกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดเสียงดัง และแรงสั่นสะเทือนสูงต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน ก่อนที่จะทำการก่อสร้าง

ความสั่นสะเทือน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่มีการขุดเจาะเสาเข็ม ลักษณะการก่อสร้างเป็นการรื้อถนนเดิม และวางรางรถไฟฟ้ามหานครไปบนถนน จึงคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนในระดับต่ำมาก

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- กำหนดวิธีการและควบคุมการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดแรงสั่นสะเทือนส่งผลกระทบต่ออาคารหรือโบราณสถาน
- ควบคุม/จำกัดความเร็ว และตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกที่ใช้ในโครงการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

นิเวศวิทยาทางน้ำ / คุณภาพน้ำผิวดิน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

อาจเกิดการปนเปื้อนน้ำทั้งจากคนงานก่อสร้าง หรืออาจมีเศษวัสดุก่อสร้างตกลงในแหล่งน้ำ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ควบคุมไม่ให้คนงานทิ้งขยะหรือเศษวัสดุก่อสร้างลงในแหล่งน้ำ
- กำหนดให้สำนักงานโครงการและที่พัคนงานอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร
- จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์/เศษวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร
- จัดเตรียมห้องน้ำที่ถูกสุขลักษณะให้เพียงพอกับคนงาน รวมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปรับสภาพพื้นที่ การเก็บกักวัสดุ การเปิดหน้าดินตามแนวเส้นทางโครงการ อาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการระบายน้ำ ซึ่งอาจก่อให้เกิดสภาพน้ำท่วมขังหรือผลกระทบต่อระบายน้ำโดยเฉพาะช่วงฤดูฝน

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ บ่อตกตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่ก่อสร้าง
- จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์/เศษวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร
- ตรวจสอบความเพียงพอของระบบระบายน้ำในโครงการ บำรุงรักษาและตรวจสอบระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับน้ำที่ระบายออกจากโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การคมนาคมขนส่ง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กิจกรรมการก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อการจราจรบนถนนในพื้นที่โครงการ เกิดการชะลอตัวของการจราจรในบางพื้นที่ ตลอดจนทางแยกต่าง ๆ ทำให้ผู้สัญจรไปมาได้รับผลกระทบจากความไม่สะดวกในการเดินทาง

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- จัดเตรียมแผนการจัดการจราจรให้สอดคล้องกับแผนงานก่อสร้างโครงการ นำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณา ให้ความเห็นชอบไม่น้อยกว่า 30 วัน ก่อนดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างในแต่ละพื้นที่ และต้องเผยแพร่แผนการจัดการจราจรให้ประชาชนทั่วไปและผู้เกี่ยวข้องทราบข้อมูลอย่างทั่วถึง
- กำหนดช่วงเวลาในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ นอกช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็น
- ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ เพื่อวางแผนการจัดการจราจรในพื้นที่ล่วงหน้าก่อนก่อสร้าง
- จัดเตรียมเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบอย่างทั่วถึง





คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

สภาพเศรษฐกิจ-สังคม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อประกอบธุรกิจการค้าและอาจส่งต่อการเปลี่ยนแปลงระบบเศรษฐกิจในภาพรวมของชุมชนในพื้นที่โครงการ รวมทั้งอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมการก่อสร้าง ความไม่สะดวกสบายของผู้สัญจรผ่านไป-มา และอาจเกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างประชาชนในชุมชนท้องถิ่นกับคนงานก่อสร้าง ส่วนในระบุดำเนินการการขนส่งโดยระบบรถไฟฟ้าของโครงการ จะส่งผลกระทบต่อด้านบวกในด้านความสะดวก ความปลอดภัย และการประหยัดเวลาในการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว รวมทั้งก่อให้เกิดการเติบโตของธุรกิจการค้า และการลงทุนในพื้นที่ใกล้เคียง

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้หน่วยงานในพื้นที่และประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงได้รับทราบ
- ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอากาศ เสียง และความั่นสะเทือน และการจราจรอย่างเคร่งครัด
- จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนผ่านช่องทางติดต่อ เช่น โทรศัพท์ E-mail กล้องรับเรื่องร้องเรียน ฯลฯ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนมาพิจารณาปรับปรุงการดำเนินการของโครงการและแก้ไขปัญหาได้ทันที

การโยกย้ายและการเวนคืน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

อาจมีการเวนคืนที่ดินบริเวณแนวเขตทาง และพื้นที่จอดแล้วจร และมีอาคารสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อย้าย

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ.2540
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำงานด้านประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงเป็นการเฉพาะ
- จ่ายค่าชดเชยอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบ

โบราณคดี และแหล่งสำคัญทางประวัติศาสตร์

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การก่อสร้างโครงการเป็นการรื้อถอนเดิม และวางรางรถไฟทางบนถนนโดยไม่มีการขุดเจาะเสาเข็ม ดังนั้นจึงคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อความั่นสะเทือนต่อแหล่งโบราณคดีใกล้เคียง

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- เลือกใช้วิธีการก่อสร้าง เครื่องจักรกล และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้
- ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง/ผู้รับผิดชอบดูแลแหล่งโบราณสถาน และศาสนสถานต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้ทราบถึงวิธีการ และแผนการก่อสร้างโครงการ รวมถึงช่องทางในการติดต่อสื่อสารกับโครงการ
- มีแผนการจัดการแหล่งโบราณคดี กรณีปรับพื้นที่ในระหว่างก่อสร้าง

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียรับรู้ และเข้าใจโครงการ รวมทั้งให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น ชี้ข้อบกพร่อง และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ ประกอบด้วยกิจกรรมสำคัญต่าง ๆ ดังนี้

01



การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชน

02



การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)

03



การประชุมกลุ่มย่อย

04



การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการศึกษาโครงการ)

การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นจากผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่ในพื้นที่โครงการ

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)

เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องกัลป-ชัยพฤกษ์ อุทยานหลวงราชพฤกษ์ ตำบลแม่เหิยะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 205 คน

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2569 ซึ่งแบ่งการประชุมออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่

กลุ่มที่ 1 จัดประชุม ณ ห้องประชุมธนาวรรณ ชั้น 3 เทศบาลเมืองแม่เหิยะ ตำบลแม่เหิยะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

กลุ่มที่ 2 จัดประชุม ณ อาคารดอกคำแดง

ภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลหนองควาย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่

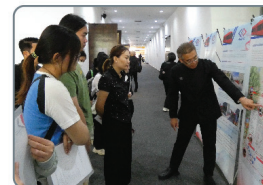
การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2569 ซึ่งแบ่งการประชุมออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่

กลุ่มที่ 1 จัดประชุม ณ ห้องประชุมธนาวรรณ ชั้น 3 เทศบาลเมืองแม่เหิยะ ตำบลแม่เหิยะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

กลุ่มที่ 2 จัดประชุม ณ อาคารดอกคำแดง

ภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลหนองควาย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่





การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

175 ถนนพระราม 9 ห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

โทรศัพท์ : 0 2716 4000 โทรสาร : 0 2716 4019



www.mrta.co.th



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



@mrta

กลุ่มที่ปรึกษา CMTX



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด



บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีจิส ทรานสปอร์ตเทชั่น (ประเทศไทย) จำกัด



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด



บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด



มหาวิทยาลัยนเรศวร

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

บริหารโครงการ/ด้านวิศวกรรม

โทรศัพท์ 0 2532 3623

ด้านสิ่งแวดล้อม ประชาสัมพันธ์
และการมีส่วนร่วมของประชาชน

โทรศัพท์ 08 6344 9805

โทรสาร 0 2522 7365