



เอกสารประกอบการประชุม กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม และออกแบบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง
ช่วงแยกแม่เหิะ:สามานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์



สารบัญ

	หน้า
1. เหตุผลความจำเป็น	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
4. ขอบเขตการศึกษา	2
5. พื้นที่ศึกษาของโครงการ	4
6. รูปแบบเบื้องต้นของโครงการ	4
6.1 แนวเส้นทาง และการออกแบบแนวเส้นทางโครงการ	4
6.2 เทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะ	6
6.3 รูปแบบสถานีเบื้องต้น	6
7. การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	7
8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	10
8.1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ	10
8.2 การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	10
8.3 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา	11
9. การรับฟังความคิดเห็นภายหลังจัดประชุม	17
10. ระยะเวลาการศึกษา	17
11. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	18

สารบัญญรูป

	หน้า
รูปที่ 4-1	ขอบเขตการศึกษา 3
รูปที่ 6-1	แนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์ 5
รูปที่ 6-2	รูปแบบทางวิ่งระดับดินบนแนวเกาะกลาง 6
รูปที่ 6-3	รูปแบบสถานีรถไฟฟ้าเบื้องต้นของโครงการ 7
รูปที่ 7-1	พื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม 9
รูปที่ 8-1	การประชาสัมพันธ์โครงการ 11
รูปที่ 8-2	บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) 13

สารบัญญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 5-1	พื้นที่ศึกษาและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์ 4
ตารางที่ 6-1	รายชื่อสถานีเบื้องต้นของโครงการ 7
ตารางที่ 7-1	ปัจจัยสิ่งแวดล้อมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ 8
ตารางที่ 7-2	แผนการดำเนินงานด้านการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 10
ตารางที่ 8-1	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน 11
ตารางที่ 8-2	สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ 14
ตารางที่ 10-1	แผนการศึกษาโครงการ 17

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1

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. ดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสมและออกแบบโครงการโดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน 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 การวางแผนการเดินรถ (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 และจัดทำเอกสารสำหรับการนำเสนอโครงการ ตาม 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 ระหว่างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า

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



ระยะเวลาดำเนินงาน 180 วัน

รูปที่ 4-1 ขอบเขตการศึกษา

5. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

พื้นที่ศึกษาของโครงการ มุ่งเน้นพื้นที่ตามแนวเส้นทางขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 108 ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี และมีจุดสิ้นสุดบริเวณอุทยานหลวงราชพฤกษ์ รวมระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร รวมทั้งบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงในระยะประมาณ 500 เมตร จากแนวกึ่งกลางเส้นทาง ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ และอำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ ดังแสดงในตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 พื้นที่ศึกษาและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครองส่วนท้องถิ่น
เชียงใหม่	เมืองเชียงใหม่	แม่เหียะ	เทศบาลเมืองแม่เหียะ
	หางดง	สันผักหวาน	เทศบาลตำบลสันผักหวาน
		หนองควาย	เทศบาลตำบลหนองควาย

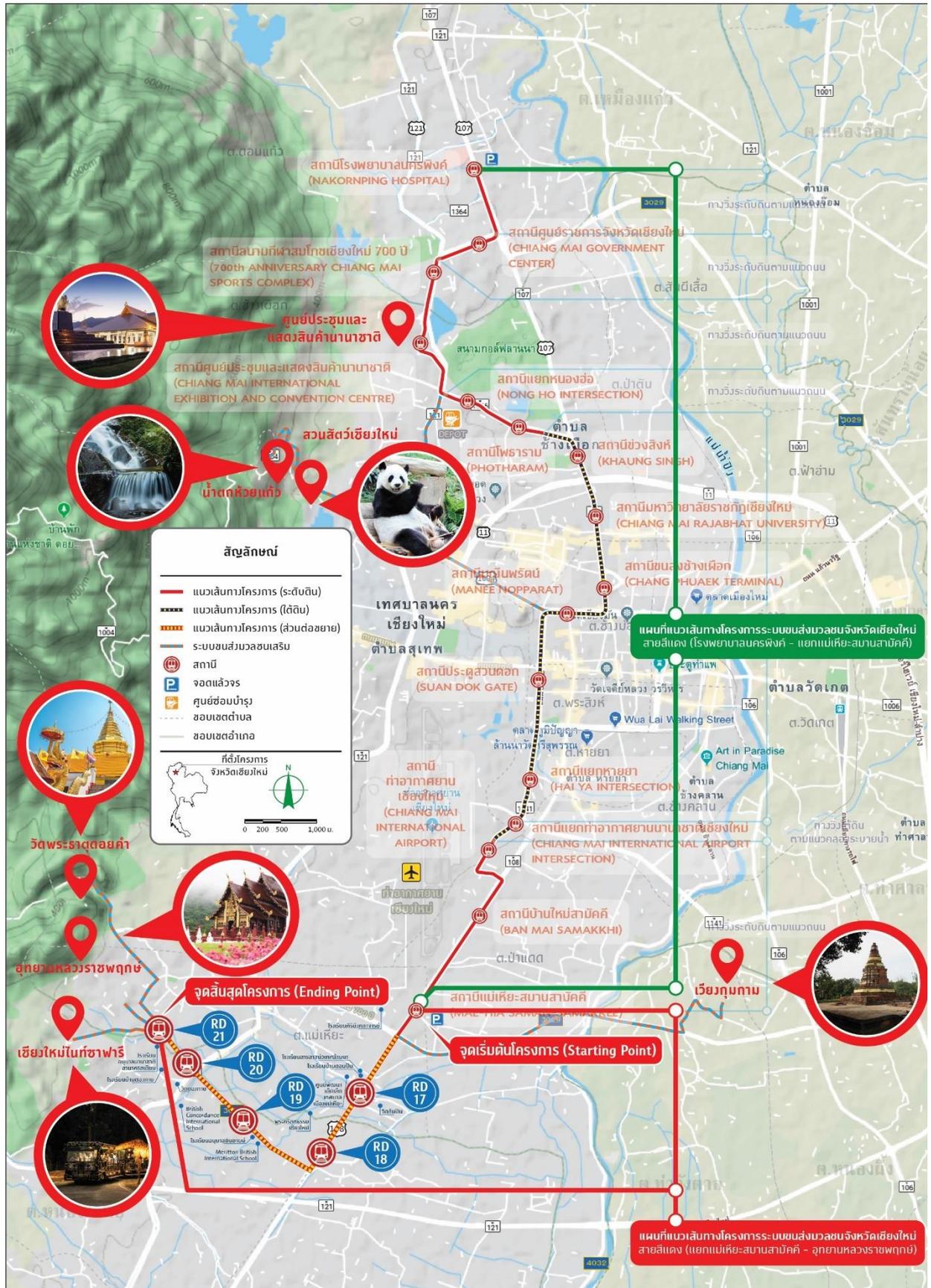
6. รูปแบบเบื้องต้นของโครงการ

6.1 แนวเส้นทาง และการออกแบบแนวเส้นทางโครงการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์ มีแนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 108 ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี โดยวิ่งไปตามทางหลวงหมายเลข 108 เป็นระยะทางประมาณ 2.3 กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาที่แยกพิชสวนโลก วิ่งไปตามทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.3028 และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 121 ที่แยกราชพฤกษ์ ไปสิ้นสุดที่อุทยานหลวงราชพฤกษ์ บริเวณวงเวียนช้าง รวมระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-1

ลักษณะแนวเส้นทางรถไฟฟ้าจะต่อเนื่องจากแนวเส้นทางส่วนแรกที่เป็นทางคู่ตามแนวเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 108 ซึ่งเป็นถนน 6 ช่องจราจรแยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางจนถึงแยกพิชสวนโลก จึงเลี้ยวขวาไปตามแนวทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.3028 ซึ่งมีลักษณะเป็นถนน 6 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางจนถึงแยกราชพฤกษ์ไปสิ้นสุดที่บริเวณวงเวียนช้าง แนวเส้นทางรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายจะเป็นทางคู่ตามแนวเกาะกลางเช่นเดียวกับแนวเส้นทางในช่วงแรก

การศึกษาและออกแบบแนวเส้นทางรถไฟฟ้าของโครงการจะมีการศึกษาตำแหน่ง รูปแบบ สถานี และรูปแบบทางวิ่งที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ถนน ทางลอด และทางอื่นๆ ที่ตัดกันหรือเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางของโครงการ รวมทั้งผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่ข้างเคียง ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินข้างเคียงให้น้อยที่สุด และหลีกเลี่ยงจุดอ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่น โรงเรียน วัด โบราณสถาน



หมายเหตุ : ตำแหน่งสถานีอาจมีการปรับเปลี่ยนตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับผลการศึกษาโครงการฯ

รูปที่ 6-1 แนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง
ช่วงแยกแม่เหียะสามัคคี - อุทยานหลวงราชพฤกษ์

6.2 เทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะ

จากผลการศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ได้นำเสนอเทคโนโลยีระบบรางเบา (Light Rail Transit: LRT) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมกับจังหวัดเชียงใหม่ ด้วยเหตุผลสนับสนุนหลายประการ ทั้งด้านศักยภาพในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร ความปลอดภัย รวมทั้งยังสอดคล้องกับนโยบายของประเทศในการสนับสนุนให้เมืองหลักในภูมิภาคมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหลักที่เป็นระบบราง

ลักษณะรูปแบบทางวิ่งเบื้องต้น

เป็นรูปแบบทางวิ่งระดับดิน ตั้งแต่บริเวณแยกแม่เหียะสามัคคีจนถึงอุทยานหลวงราชพฤกษ์ เป็นทางรถไฟฟ้าแบบทางคู่อู่นบนแนวเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 108 และทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.3028 ดังแสดงในรูปที่ 6-2



หมายเหตุ: รูปแบบทางวิ่งอาจมีการปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับผลการศึกษาโครงการฯ

รูปที่ 6-2 รูปแบบทางวิ่งระดับดินบนแนวเกาะกลาง

6.3 รูปแบบสถานีเบื้องต้น

การออกแบบสถานีพิจารณาถึงการเชื่อมต่อกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ เพื่อให้เกิดความสะดวกสบาย ปลอดภัยในทุกช่วงเวลา สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้อย่างเพียงพอและเหมาะสม มีความมั่นคงถาวรและทนทาน ต่อการใช้งาน ต้องการการบำรุงรักษาน้อยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการสัญจรด้วยการเดินเท้าหรือจักรยานบนทางเท้า เพื่อเข้าสู่สถานีหรือจุดจอด ทั้งนี้ รูปแบบสถานีต้องเป็นมิตรต่อผู้ใช้บริการ โดยเป็นการออกแบบเพื่อคนทุกคน (Universal Design) ที่รองรับการเข้าถึงของผู้ใช้บริการทุกประเภท นอกจากนี้ในบริเวณสถานีที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง อาจจำเป็นต้องพิจารณาการเชื่อมต่อเพื่อการใช้งานระหว่างรูปแบบการเดินทางและลักษณะของยานพาหนะแต่ละประเภทอีกด้วย ตัวอย่างสถานี ดังแสดงในรูปที่ 6-3



รูปที่ 6-3 รูปแบบสถานีรถไฟฟ้าเบื้องต้นของโครงการ

สถานี

จำนวนสถานีในเบื้องต้นของระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะ-สามแม่คี่ - อุทยานหลวงราชพฤกษ์ มีจำนวน 5 สถานี ดังแสดงในตารางที่ 6-1

ตารางที่ 6-1 รายชื่อสถานีเบื้องต้นของโครงการ

สถานี	ที่ตั้ง	สถานที่ใกล้เคียง
RD17	บริเวณซอยดอนปิน ซอย 7	โรงเรียนบ้านดอนปิน โรงเรียนสารสาสน์ วิเทศล้านนา วัดต้นปิน
RD18	บนทางหลวงหมายเลข 108 ก่อนถึงแยก พีชสวนโลก	หมู่ที่ 7 บ้านเหมืองกุง ตำบลหนองควาย หมู่ที่ 4 บ้านป่าตาล ตำบลสันผักหวาน
RD19	บริเวณบ้านเอื้ออาทร จ.เชียงใหม่ (ไนท์ซาฟารี)	บ้านเอื้ออาทร จ.เชียงใหม่ (ไนท์ซาฟารี) หมู่บ้านเวสต์คัลล์แลนด์
RD20	บนทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.3028 ใกล้ แยกราชพฤกษ์	วัดตองกาย ชุมชนบ้านตองกายเหนือ แยกราชพฤกษ์
RD21	บริเวณวงเวียนช้าง บนถนนราชพฤกษ์	อุทยานหลวงราชพฤกษ์ เชียงใหม่ไนท์ซาฟารี วัดพระธาตุตุ๋นค้ำ

หมายเหตุ: ตำแหน่งสถานีอาจมีการปรับเปลี่ยนตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับผลการศึกษาโครงการฯ

7. การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การศึกษาและประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ดำเนินการศึกษาครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต โดยครอบคลุมพื้นที่โครงการจากตำแหน่งกึ่งกลางแนวเส้นทางข้างละ 500 เมตร ทำการศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ที่มีความเหมาะสมทั้งในแง่ประสิทธิภาพและงบประมาณ รวมทั้งมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติต่อไป

ประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด ประกอบไปด้วยปัจจัยสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในตารางที่ 7-1

ตารางที่ 7-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

<p>1. ทรัพยากรด้านกายภาพ (8 ปัจจัย)</p> <ul style="list-style-type: none"> - สภาพภูมิประเทศ - ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลาย - สภาพภูมิอากาศ และคุณภาพอากาศ - เสียง - ความสั่นสะเทือน - อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน - อุทกวิทยาน้ำใต้ดิน - ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว 	<p>2. ทรัพยากรด้านชีวภาพ (2 ปัจจัย)</p> <ul style="list-style-type: none"> - นิเวศวิทยานบก (ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า) - นิเวศวิทยาทางน้ำ
<p>3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (6 ปัจจัย)</p> <ul style="list-style-type: none"> - การคมนาคมขนส่ง - การจัดการน้ำเสีย และของเสีย - การใช้ประโยชน์ที่ดิน - สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ - การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ - การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย 	<p>4. คุณค่าคุณภาพชีวิต (6 ปัจจัย)</p> <ul style="list-style-type: none"> - สภาพเศรษฐกิจ-สังคม - การโยกย้ายและการเวนคืน - การสาธารณสุขและสุขภาพ - อาชีวอนามัยและความปลอดภัย - โบราณคดี และแหล่งสำคัญทางประวัติศาสตร์ - สุนทรียภาพ สันทนาการและการท่องเที่ยว

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการรวบรวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิ จากเอกสารรายงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานของสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยมีการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนี้

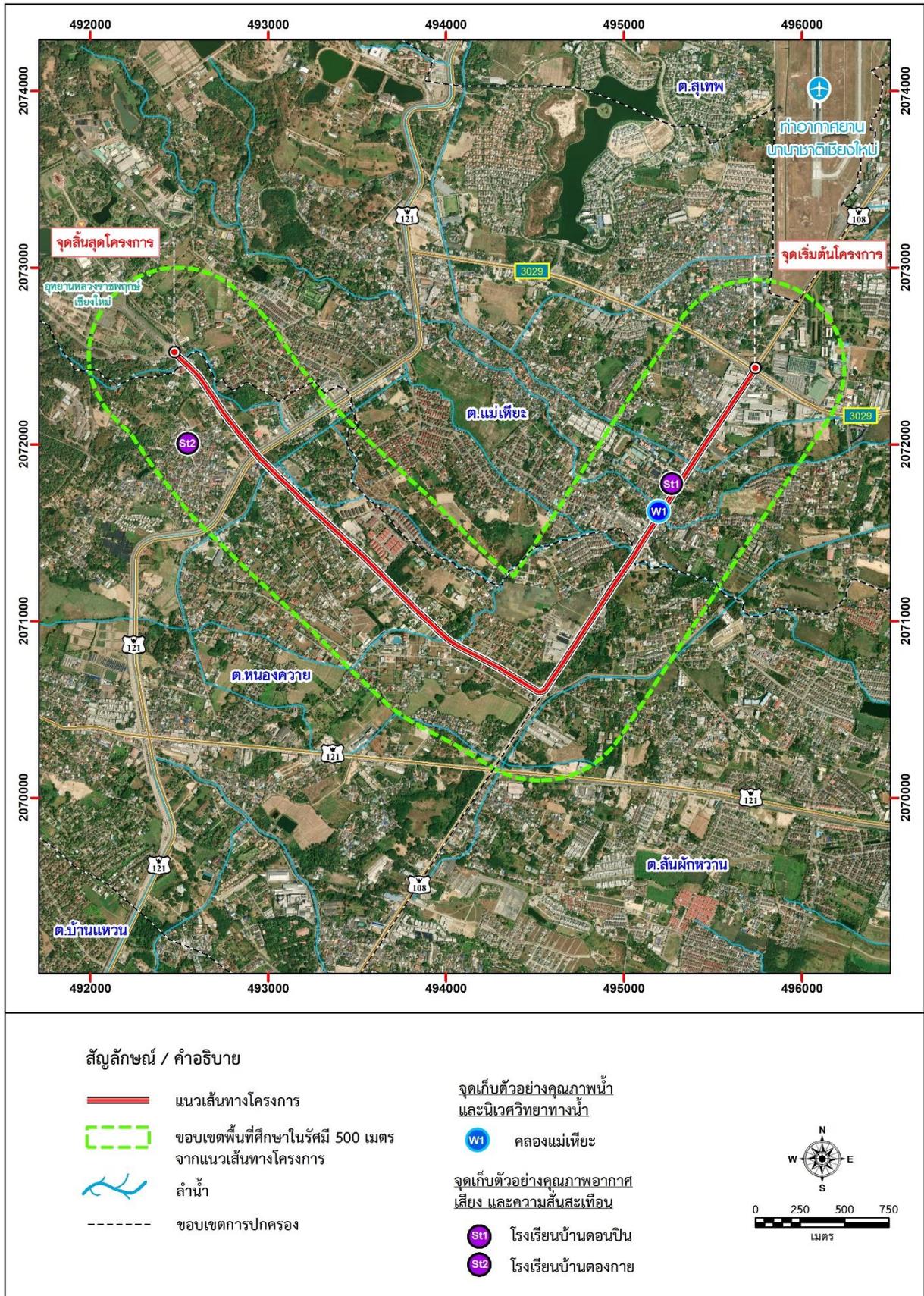
1) **คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน:** ดำเนินการตรวจวัดจำนวน 2 สถานี โดยตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง เพื่อเป็นตัวแทนช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน โดยในแต่ละครั้งทำการตรวจวัดจำนวน 5 วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมช่วงวันทำการ และวันหยุดราชการ

2) **คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ :** ดำเนินการตรวจวัดจำนวน 1 สถานี โดยตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง เพื่อเป็นตัวแทนช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน

3) **นิเวศวิทยานบก:**

- ดำเนินการสำรวจพรรณไม้ในเขตทาง จำนวน 1 ครั้ง
- ดำเนินการสำรวจสัตว์ในระบบนิเวศ จำนวน 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน

ตำแหน่งของสถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 7-1 และแผนการดำเนินงานด้านการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 7-2



ตารางที่ 7-2 แผนการดำเนินงานด้านการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แผนการดำเนินงานโครงการ	พ.ศ. 2568			พ.ศ. 2569		
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
1. การศึกษารวบรวมข้อมูลรายละเอียดโครงการ						
2. การรวบรวมข้อมูลกฎหมายสภาพทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม						
3. การสำรวจเก็บตัวอย่างข้อมูลในภาคสนาม						
4. การวิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อม						
5. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
6. การจัดทำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
7. จัดทำเล่มรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						

หมายเหตุ : แผนการดำเนินงานอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม

8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 2 กิจกรรม ได้แก่ การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ และการจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน สำหรับแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนในภาพรวม ดังแสดงในตารางที่ 8-1

8.1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ

ในการดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ มีกิจกรรมย่อยๆ ที่จะดำเนินการควบคู่ไปกับการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ได้แก่ การจัดทำเอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ แผ่นโปสเตอร์ บอร์ดนิทรรศการ และวีดิทัศน์ รวมทั้งการเปิดเว็บไซต์ของโครงการ (www.chiangmai-transitredline.com) เฟซบุ๊กของโครงการ (โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง) และไลน์ทางการ ([chiangmai-redline](https://www.chiangmai-redline.com)) หรือ @289guqad

8.2 การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

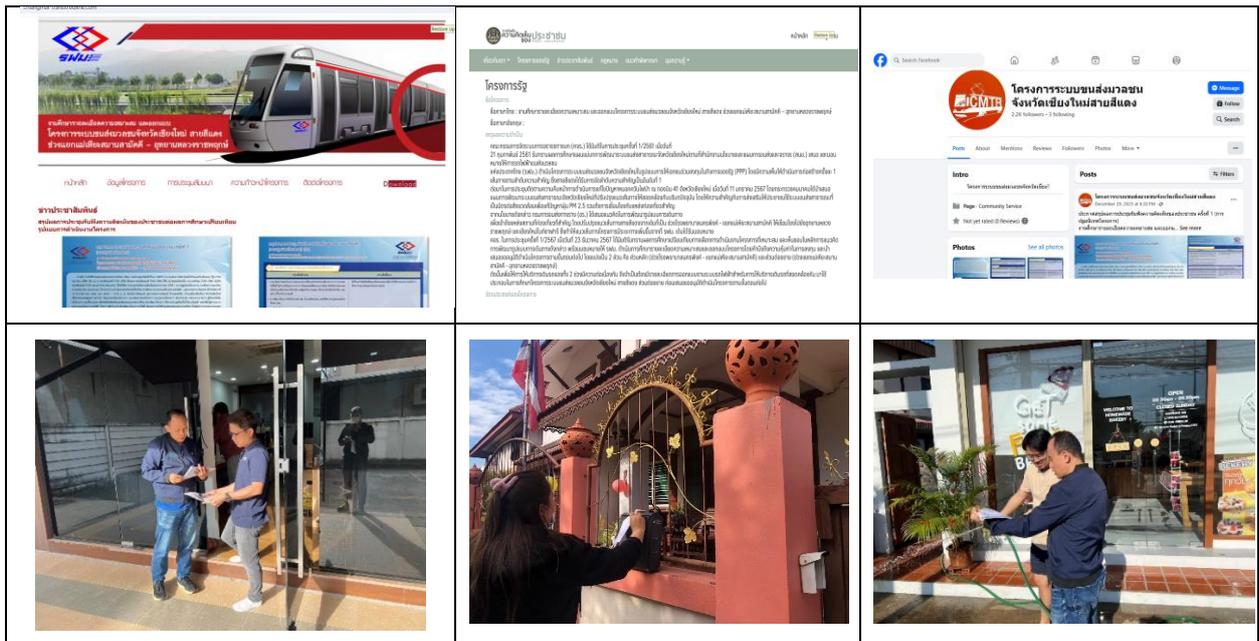
กิจกรรมการดำเนินงานที่สำคัญประกอบด้วย การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้เสียในลักษณะของการประชุมใหญ่ 2 ครั้ง คือ 1) การปฐมนิเทศหรือแนะนำโครงการ 2) การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ รวมถึงจะมีการจัดประชุมกลุ่มย่อย และการเข้าพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นของผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการอย่างต่อเนื่อง ควบคู่ไปกับการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในวาระต่างๆ

ตารางที่ 8-1 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

แผนการดำเนินงานโครงการ	พ.ศ. 2568			พ.ศ. 2569		
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
การประชาสัมพันธ์และการให้ข้อมูลข่าวสารโครงการ • การประชาสัมพันธ์โครงการและการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน						
การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน • การพบปะหรือและรับฟังความคิดเห็นผู้นำชุมชนและส่วนราชการในพื้นที่โครงการ						
• การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)			16 ธ.ค. 68 ▲			
• การประชุมกลุ่มย่อย					
• การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการศึกษาโครงการ)						▲

8.3 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

1) การประชาสัมพันธ์โครงการ : การประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง จะช่วยให้ประชาชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสาธารณชนโดยทั่วไปมีความรู้ ความเข้าใจในโครงการ และมีความพร้อมในการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการในลำดับต่อไป โดยที่ได้ดำเนินการไปแล้ว มีการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนผ่านเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ เว็บไซต์สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ไลน์ทางการ (chiangmai-redline) หรือ @289guqad การขอความอนุเคราะห์ปิดประกาศตามหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และการแจกใบปลิว ดังแสดงในรูปที่ 8-1



รูปที่ 8-1 การประชาสัมพันธ์โครงการ

2) **การมีส่วนร่วมของประชาชน** : การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในช่วงที่ผ่านมา มีกิจกรรมที่สำคัญ ๆ ประกอบด้วย การพบปะหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ และการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ) สามารถสรุปได้ดังนี้

2.1) การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและรับฟังข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาของโครงการ โดยดำเนินการระหว่างวันที่ 25-27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 จำนวน 18 แห่ง ประกอบด้วย

- (1) ผู้อำนวยการทางหลวงชนบทที่ 10 เชียงใหม่
- (2) นายกเทศมนตรีตำบลหนองควาย
- (3) นายกเทศมนตรีเมืองแม่เหียะ
- (4) นายกเทศมนตรีตำบลสันผักหวาน
- (5) นายอำเภอหางดง
- (6) ผู้จัดการการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สาขาเมืองเชียงใหม่ 2
- (7) นายอำเภอเมืองเชียงใหม่
- (8) นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่
- (9) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 1 เชียงใหม่
- (10) ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดเชียงใหม่
- (11) ผู้จัดการศูนย์วิศวกรรมโครงข่าย บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (NT)
- (12) ผู้จัดการการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สาขาอำเภอหางดง
- (13) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่
- (14) ผู้อำนวยการสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 16
- (15) ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่
- (16) หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
- (17) ผู้อำนวยการสำนักศิลปากรที่ 7 เชียงใหม่
- (18) ผู้แทนโรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่

2.2) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ) : ได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องกัลป-ชัยพฤกษ์ อุทยานหลวงราชพฤกษ์ ตำบลแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 205 คน และบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 8-2 ภายหลังจากที่ปรึกษาได้นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับโครงการแล้ว ผู้ที่เข้าร่วมประชุมได้ซักถามและให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 8-2



ลงทะเบียนและรับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการแสดงข้อมูลโครงการ



กล่าวรายงานการประชุม
โดย ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



กล่าวเปิดการประชุม

นายสาโรจน์ ต สุวรรณ
รองผู้ว่าการฯ รฟม.

นายศิวักร บัวป้อง
รองผู้ว่าฯ จังหวัดเชียงใหม่



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมซักถาม และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



ที่ปรึกษาตอบข้อซักถาม ข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

รูปที่ 8-2 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

ตารางที่ 8-2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ

ประเด็นคำถาม	ประเด็นชี้แจง
ด้านจราจร	
1. โครงการได้มีการเตรียมการอย่างไร กรณีที่แนวเส้นทางของโครงการจะตัดกันกับเส้นทางรถจักรยานยนต์ และคนข้ามถนน	โครงการมีแนวทางและวิธีการดำเนินการ ดังนี้ - จัดเส้นทางเฉพาะที่มีการแยกการจราจรระหว่างรถทั่วไปกับรถรางของโครงการ
2. มีการจัดการบริเวณช่วงข้างแยกแม่เหียะสามานสามัคคีอย่างไร เพราะหากมีการพัฒนาไม่ถูกต้อง อาจเกิดปัญหาจราจรได้	- มีป้ายและเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง - ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร /เชื่อมต่อระบบสัญญาณไฟจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยจะให้ความสำคัญกับระบบขนส่งสาธารณะก่อน
3. การมีสถานีรถไฟฟ้ายู่บริเวณเกาะกลางถนนนั้น ผู้สูงอายุจะข้ามถนนไปใช้บริการอย่างไรได้อย่างปลอดภัย จึงเสนอให้โครงการสร้างทางข้ามทุกสถานี	- ออกกฎและระเบียบด้านการจราจรเพื่อรองรับการจราจรระหว่างรถทั่วไปและรถราง - ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้ามถนนบริเวณทางข้าม
4. รูปแบบการก่อสร้างของโครงการบน ทล. 108 บริเวณเกาะกลาง มีการใช้ช่องจราจร 2 ช่องจราจรชิดเกาะกลาง จะก่อให้เกิดปัญหาจราจรตั้งแต่ช่วงก่อสร้างโครงการ ซึ่งปัจจุบันถนนดังกล่าวประสบปัญหาด้านจราจรหนาแน่นอยู่แล้ว	รูปแบบการก่อสร้างตามแนวเกาะกลางจะมีผลกระทบต่อจุดตัดทางเข้า-ออก น้อยกว่าการออกแบบที่ชิดไปริมทางด้านใดด้านหนึ่ง
5. กังวลเรื่องจุดจอดแล้วจรของโครงการ บริเวณสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ต้องพิจารณาพื้นที่ด้านในบริเวณที่ตัดผ่านช่องความปลอดภัย ซึ่งปัจจุบันใช้ในการต่อคิวตรวจสภาพรถจะทำให้ช่องจราจรบนถนนด้านนอก (ทล.108) เหลือเพียง 1 ช่องจราจร ที่สามารถใช้งานได้ ส่งผลกระทบต่อจราจรบริเวณแยกแม่เหียะสามานสามัคคี จึงขอให้โครงการดำเนินการสำรวจเพิ่มเติม	โครงการรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปดำเนินการจัดรูปแบบจุดจอดแล้วจรในเส้นทางสายหลักต่อไป
6. โครงการควรมีข้อมูลการสิ้นไหลของการจราจร (Traffic flow) บนถนนที่เกี่ยวข้องมานำเสนอ เพื่อให้ประชาชนได้ทราบว่าเส้นทางใดควรพัฒนาหรือเกี่ยวข้องกัน	โครงการอยู่ระหว่างการศึกษา และจะนำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป
แนวเส้นทาง และการออกแบบรายละเอียดของโครงการ	
1. แนวเส้นทางของโครงการออกแบบมาเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวมากกว่าประชาชนในพื้นที่ ไม่ช่วยแก้ปัญหาการจราจร จึงขอเสนอให้ขยายแนวเส้นทางไปถึงอำเภอหางดงหรืออำเภอสันป่าตอง ซึ่งจะมีความคุ้มค่าในการลงทุน เป็นประโยชน์ต่อนักเรียน และลดการใช้รถจักรยานยนต์	ที่ปรึกษาฯรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบในการศึกษารายละเอียดของโครงการต่อไป
2. ควรพัฒนาโครงการไปยังอำเภอหางดง อำเภอสันป่าตอง และให้พิจารณาจุดจอดแล้วจรที่เหมาะสม	

ประเด็นคำถาม	ประเด็นชี้แจง
3. ขอคัดค้านโครงการส่วนต่อขยาย ไปยังอุทยานหลวงราชพฤกษ์ แต่ขอสนับสนุนโครงการหากส่วนต่อขยายยาวไปถึงอำเภอหางดง เพื่อให้บริการคนเชียงใหม่เป็นหลัก	
4. โครงการฯ จะมีการขนส่งคนมายังบริเวณสถานี RD17 และสถานี RD18 อย่างไร รวมถึงการขนส่งคนบริเวณแยกแม่เหียะฯ ไปบริเวณกาดฝรั่ง หรือโรงพยาบาลหางดง	โครงการได้มีการออกแบบและจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ
5. ไม่มีความเชื่อมั่นว่าโครงการนี้จะเกิดขึ้นเพราะการพัฒนาโครงการและการวางผังเมืองผิด ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาในเมืองใหญ่เช่นในต่างประเทศ นอกจากนี้ ส่วนต่อขยายของโครงการยังขาดการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับที่พักนักท่องเที่ยว ดังนั้นจึงขอเสนอให้มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะ (Mixed-Use) เช่น การพัฒนาห้างสรรพสินค้า ที่พัก โรงแรม ให้มาอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เพื่อความสะดวกและลดระยะเวลาในการเดินทาง โดยให้ผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่ และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในด้านต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาของโครงการ	ในการศึกษารายละเอียดความเหมาะสมของโครงการ ได้มีการพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ อาทิ สถานีที่สำคัญ แหล่งดึงดูดการเดินทาง แหล่งท่องเที่ยว รวมถึงมีการศึกษาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา TOD (Transit-Oriented Development)
6. อนาคตจะมีการพัฒนาสนามบินเชียงใหม่บริเวณแยกโลตัส ซึ่งจะมีการก่อสร้างทางเข้า-ออก ทำให้ปริมาณจราจรที่เข้า-ออก บน ทล.108 มีจำนวนมาก จึงเสนอให้โครงการพิจารณาการออกแบบ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาบริเวณดังกล่าวด้วย	ทางเข้า-ออกดังกล่าวอยู่ในโครงการสายหลัก ซึ่งจะนำข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการดำเนินงานของสายหลักต่อไป
7. โครงการก่อสร้างบริเวณทางแยกสะเมิงและแยกพืชสวนโลกของกรมทางหลวง มีการก่อสร้างเป็นสะพานบน ทล. 108 ขวางทางวิ่งของรถไฟฟ้าสายสีแดง จึงขอให้โครงการพิจารณาประเด็นดังกล่าวเพื่อใช้ในการออกแบบ	โครงการได้รับทราบข้อมูลดังกล่าวจากการพบปะหารือกับสำนักงานทางหลวงที่ 1 เชียงใหม่ และจะหารือกับกรมทางหลวงเพิ่มเติมในลำดับต่อไป
8. โครงการเลือกระบบขนส่งส่วนต่อขยาย เป็นรถไฟฟ้ารางเบา (LRT/Tramway) นั้นมีหลักเกณฑ์การพิจารณาอย่างไร ขอให้พิจารณาตามความต้องการของผู้โดยสารและความคุ้มทุน ทั้งนี้อาจพิจารณาเป็นรูปแบบอื่นๆ เช่น การใช้ Shuttle Bus	โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา และจะนำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป
9. ขอเสนอให้โครงการพิจารณาแนวเส้นทางส่วนต่อขยายเป็นรูปแบบ Feeder สำหรับนำส่งผู้โดยสาร ซึ่งตัวรถที่ใช้ไม่จำเป็นต้องเหมือนกับแนวเส้นทางสายหลัก	
10. บริเวณโครงการสายสีแดง ส่วนหลัก ที่ทำเป็นอุโมงค์ทางลอด จะมีปัญหาเรื่องการระบายน้ำจากคอกยสุ	ในการออกแบบอุโมงค์จะอยู่ใต้ดิน จึงไม่กีดขวางทางน้ำ และมีระบบการป้องกันน้ำท่วมไม่ให้ไหลลงอุโมงค์

ประเด็นคำถาม	ประเด็นชี้แจง
<p>เทพมายังบริเวณรอบคูเมืองหรือไม่ และจะมีการป้องกันอย่างไร</p>	
<p>11. ตั้งแต่แนวเส้นทางสายหลักและส่วนต่อขยาย บริเวณที่จะมีปัญหาวิกฤตด้านจราจรมากที่สุด คาดว่าจะเป็นบริเวณสนามบินเชียงใหม่ – แยกแม่เหียะ – แยกพิชสวนโลก จึงเสนอให้โครงการพิจารณารูปแบบรางบริเวณดังกล่าวเป็นรางเดี่ยว เพื่อลดปัญหาการจราจร</p>	<p>หากโครงการก่อสร้างเป็นรางเดี่ยว จะมีปัญหาการสับหลักขบวน และอาจไม่สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารในอนาคตที่เพิ่มขึ้นได้ ดังนั้นการทำ 2 รางตั้งแต่แรกจะคุ้มค่ากว่า</p>
<p><u>ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม</u></p>	
<p>1. ขอให้โครงการพิจารณาประเด็นเรื่องการระบายน้ำ โดยเฉพาะช่วงฤดูฝน โดยจะต้องออกแบบโครงการให้สามารถรองรับการระบายน้ำของแหล่งน้ำหรือร่องน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ และดูแลเรื่องหินกรวด และทรายจากการก่อสร้างลงแหล่งน้ำ</p>	<p>ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบในการศึกษารายละเอียดของโครงการต่อไป</p>
<p><u>ด้านอื่นๆ</u></p>	
<p>1. ปัจจุบันงบประมาณของโครงการอยู่ในขั้นตอนใด มีงบประมาณที่แน่ชัดแล้วหรือไม่</p>	<p>ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการศึกษารายละเอียดความเหมาะสมของโครงการ หากศึกษาแล้วเสร็จจะมีการพิจารณาเสนอโครงการตามขั้นตอนต่อไป</p>
<p>2. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดงสายหลัก ปัจจุบันมีสถานะอย่างไร และส่วนต่อขยายตามแผนการดำเนินงานจะเริ่มสร้างได้เมื่อไหร่</p>	<p>รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางสายหลักได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ขั้นตอนต่อไปคือการนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำหรับส่วนต่อขยายอยู่ในขั้นตอนการศึกษาคความเหมาะสม ออกแบบ รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อขอความเห็นชอบตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด</p>

9. การรับฟังความคิดเห็นภายหลังจัดประชุม

โครงการจะเปิดรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการภายหลังจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียและสาธารณชนแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยผ่านทางช่องทางต่างๆ ได้แก่

โทรศัพท์หมายเลข : 0-86344-9805
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 44/833-4 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220

10. ระยะเวลาการศึกษา

งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม และออกแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสามานสามัคคี – 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 และทำหน้าที่ที่ปรึกษาตามที่กำหนดใน พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 หมวด 4 (การจัดทำและดำเนินโครงการ) ส่วนที่ 1 (การเสนอโครงการ) และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง						
คัดเลือกและออกแบบแนวเส้นทาง						
ออกแบบเบื้องต้นโครงการ						
จัดทำแผนการเดินรถ						
งานศึกษาและจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
การรับฟังความเห็น/การมีส่วนร่วมของประชาชนและการจัดสัมมนา/การเผยแพร่ข้อมูลโครงการ						

11. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

โครงการได้เปิดช่องทางในการติดต่อรับข้อมูลเพิ่มเติมตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยสามารถติดต่อผ่านช่องทางต่างๆ ดังนี้

เว็บไซต์โครงการ : www.chiangmai-transitredline.com

เฟซบุ๊กโครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง

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

คุณกันต์ณิธีร์ 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 จีระปวีตร 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 :
chiangmai-redline
(@289quqad)