



เอกสารประกอบการประชุม รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (การสรุปผลการศึกษาโครงการ)

มีนาคม 2569

งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม และออกแบบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง
ช่วงแยกแม่เหิะ-สามานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์

ดาวน์โหลดเอกสาร



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. แผนการเดินทางเบื้องต้น	9
8. การวิเคราะห์และประมาณการผู้โดยสาร	9
9. แผนการดำเนินงาน	9
10. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	10
11. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	12
11.1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ	12
11.2 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	13
12. การรับฟังความคิดเห็นภายหลังจัดประชุม	18
13. ติดตามสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	18

สารบัญญรูป

	หน้า
รูปที่ 4-1 ขอบเขตการศึกษา	3
รูปที่ 5-1 แนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์	5
รูปที่ 6-1 ตัวอย่างโครงข่ายไฟฟ้าในเมือง Paris ประเทศฝรั่งเศส	6
รูปที่ 6-2 รูปแบบทางวิ่งระดับดินบนแนวเกาะกลาง	6
รูปที่ 6-3 ตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้า และพื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) ของโครงการ	6
รูปที่ 6-4 รูปแบบสถานีรถไฟฟ้าของโครงการ	7
รูปที่ 6-5 ลานจอดรถระดับดินบริเวณแยกพืชสวนโลก	8
รูปที่ 6-6 ลานจอดรถระดับดินบริเวณแยกราชพฤกษ์	8
รูปที่ 11-1 การประชาสัมพันธ์โครงการ	13
รูปที่ 11-2 บรรยายภาพการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)	15
รูปที่ 11-3 บรรยายภาพประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1	16
รูปที่ 11-4 บรรยายภาพประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2	17

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 6-1 สรุปตำแหน่งสถานีและรายละเอียดของสถานี	4
ตารางที่ 8-1 ปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชน	9
ตารางที่ 10-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตัวอย่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	10

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการศึกษาโครงการ) งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม และออกแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์

1. เหตุผลความจำเป็น

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 รับทราบผลการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอ และมอบหมายให้การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (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 - แยกแม่เหียะสามัคคี 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 - แยกแม่เหียะสามัคคี) และส่วนต่อขยาย (ช่วงแยกแม่เหียะสามัคคี - 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 - แยกแม่เหียะสามัคคี รวมถึงระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ที่ สนข. ได้ดำเนินการไว้เมื่อปี 2560 และแผนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

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

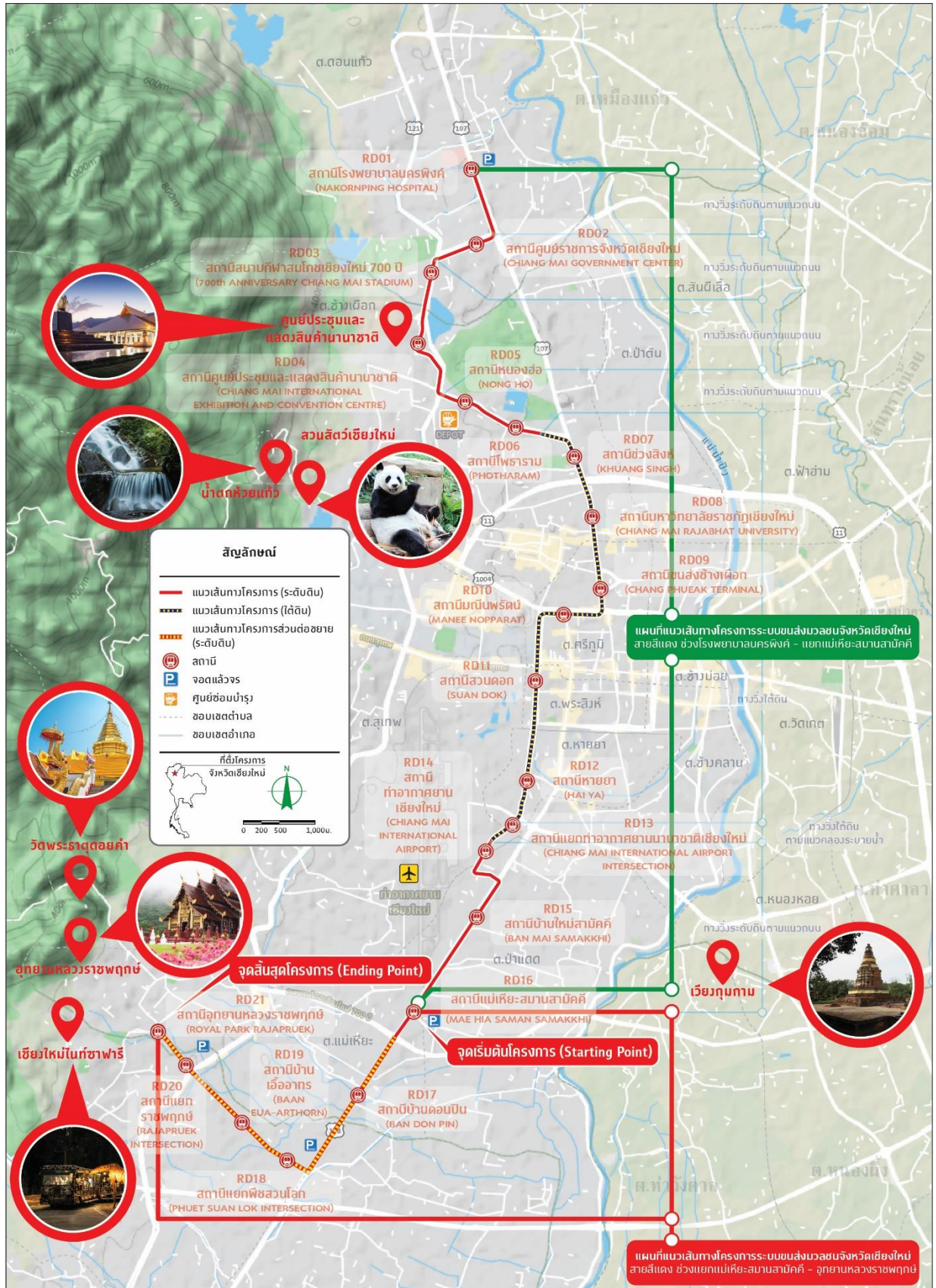
เป็นรูปแบบทางวิ่งระดับดิน ตั้งแต่บริเวณแยกแม่เหียะสมานสามัคคีจนถึงอุทยานหลวงราชพฤกษ์ เป็นทางรถไฟฟ้าแบบทางคู่อยู่บนแนวเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 108 และทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.3028 ดังแสดงในรูปที่ 6-2.

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



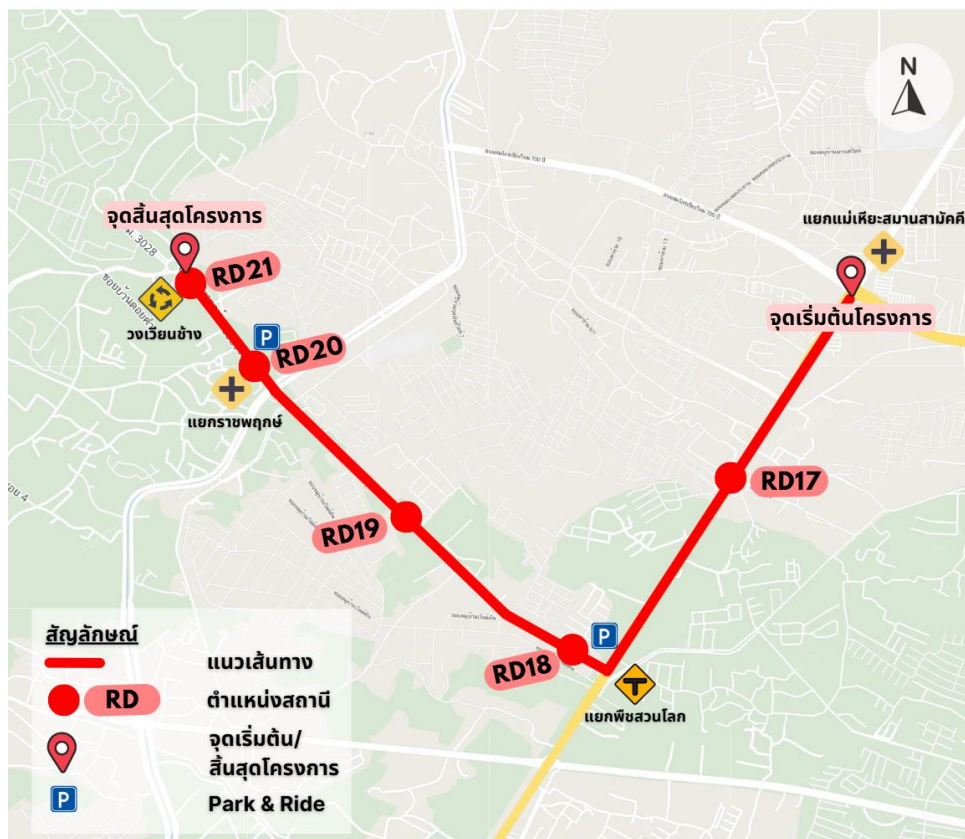
ที่มา: บริษัท อีจีเอส ทรานสปอร์ตเทชั่น (ประเทศไทย) จำกัด

รูปที่ 6-1 ตัวอย่างรถรางไฟฟ้าในเมือง Paris ประเทศฝรั่งเศส



หมายเหตุ: รูปแบบทางวิ่งอาจมีการปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับผลการศึกษาโครงการฯ

รูปที่ 6-2 รูปแบบทางวิ่งระดับดินบนแนวเกาะกลาง



รูปที่ 6-3 ตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้า 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



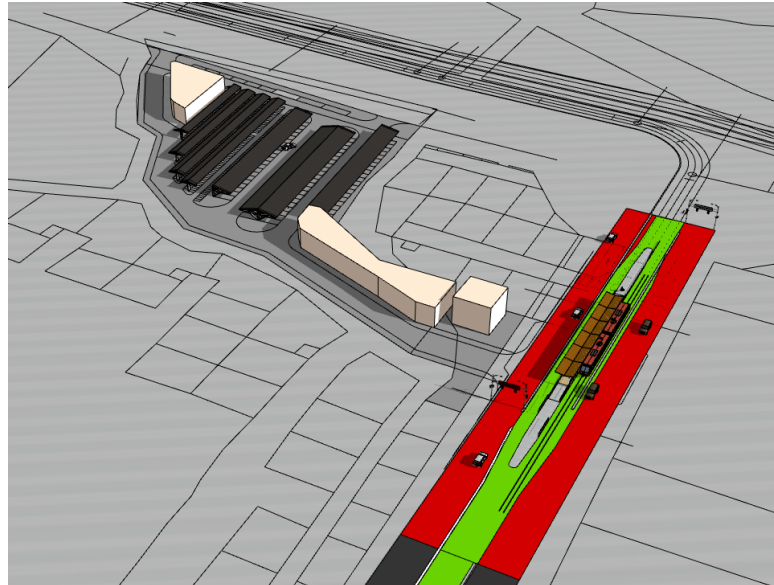
รูปที่ 6-4 รูปแบบสถานีรถไฟฟ้าของโครงการ

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 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ลานจอดรถระดับดินบริเวณแยกพิชสวนโลก (รูปที่ 6-5)

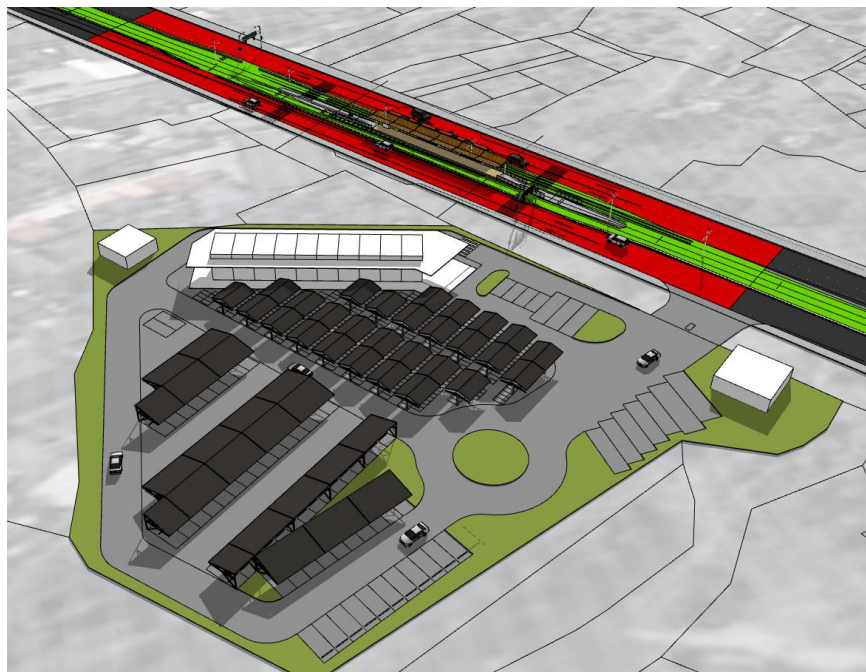
- | | |
|---------------------------------|---------------------------|
| - พื้นที่เวนคืน ประมาณ | 8,800 ตร.ม. (5 ไร่ 2 งาน) |
| - พื้นที่อาคารสำนักงาน ประมาณ | 100 ตร.ม. |
| - พื้นที่ส่วนเอนกประสงค์ ประมาณ | 800 ตร.ม. |
| - จำนวนที่จอดรถยนต์ | 90 คัน |
| - จำนวนที่จอดรถจักรยานยนต์ | 400 คัน |
| - จำนวนที่จอดรถ Minibus | 3 คัน |



รูปที่ 6-5 ลานจอดรถระดับดินบริเวณแยกพิษสวนโลก

2) ลานจอดรถระดับดินบริเวณแยกราชพฤกษ์ (รูปที่ 6-6)

- พื้นที่เวนคืน ประมาณ	8,894 ตร.ม. (5 ไร่ 2 งาน 23.5 ตร.วา)
- พื้นที่อาคารสำนักงาน ประมาณ	100 ตร.ม.
- พื้นที่ส่วนเอนกประสงค์ ประมาณ	640 ตร.ม.
- จำนวนที่จอดรถยนต์	82 คัน
- จำนวนที่จอดรถจักรยานยนต์	368 คัน
- จำนวนที่จอดรถ Minibus	8 คัน
- จำนวนที่จอดรถ Bus	2 คัน



รูปที่ 6-6 ลานจอดรถระดับดินบริเวณแยกราชพฤกษ์

7. แผนการเดินทางเบื้องต้น

ระบบใช้การบังคับด้วยคนขับ ควบคุมพาหนะด้วยสายตา (Control at Sight) ตามเส้นทางจะมีสัญญาณไฟประจำที่ตามรายทาง ความเร็วสูงสุดของการเดินทางทางวิ่งระดับดินจะมีความเร็วสูงสุดที่ประมาณ 50 กม./ชม. เพราะมีจุดตัดกระแสรถจักรยานหนึ่ง รวมทั้งมีสถานีทุกระยะประมาณหนึ่งกิโลเมตร

8. การวิเคราะห์และประมาณการผู้โดยสาร

ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ ตั้งแต่ช่วงสถานีโรงพยาบาลนครพิงค์ – อุทยานหลวงราชพฤกษ์ ผลการวิเคราะห์แสดงในตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1 ปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชน

ปีที่	1	5	10	15	20	25	30	35	40
ปริมาณผู้โดยสารรายวัน (คน-เที่ยว/ วัน)	24,727	31,664	37,345	42,754	48,276	53,798	59,183	63,549	66,278
ปริมาณผู้โดยสารสูงสุด (คน-เที่ยว/ ชั่วโมง)	1,588	2,036	2,401	2,763	3,090	3,430	3,768	4,045	4,219

หมายเหตุ : 1. กรณีค่าโดยสารตามระยะทาง โดยปรับอัตราค่าโดยสารโดยร้อยละ 2.0 อ้างอิงตามคู่มือแนวทางและหลักเกณฑ์การวิเคราะห์โครงการ (ฉบับปรับปรุง 2567) ของ สศช.
2. กรณีปรับลดปริมาณผู้โดยสารด้วยการประยุกต์ใช้ Ramp Factor ปีที่ 1 ร้อยละ 10 และปีที่ 2 ร้อยละ 5
3. ผลการคาดการณ์เบื้องต้น สำหรับประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (เดือนมีนาคม 2569)

9. แผนการดำเนินงาน

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์ มีระยะเวลาการศึกษารายละเอียดความเหมาะสม (Feasibility) และออกแบบ 180 วัน เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2568 ถึงวันที่ 29 มีนาคม 2569 โดยแผนการดำเนินงานโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 9-1

ตารางที่ 9-1 แผนการดำเนินงานโครงการ

กิจกรรม	ปี							
	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575
การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	■	■						
การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน			■					
การก่อสร้าง				■	■	■	■	
เปิดให้บริการ								▲

10. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี – อุทยานหลวงราชพฤกษ์ อาจก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมการดำเนินโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งจัดทำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบในระดับต่ำที่สุดและเป็นที่ยอมรับของประชาชนตามแนวเส้นทางโครงการ โดยสามารถสรุปผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้ดังแสดงในตารางที่ 10-1

ตารางที่ 10-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตัวอย่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	
❖ คุณภาพอากาศ การเตรียมพื้นที่ การขุดเปิดพื้นที่ การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ การขนส่งเครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศตามแนวพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ โดยเฉพาะการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และมลพิษจากการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ	- ฉีดพรมน้ำในบริเวณที่อาจเกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย - ทำรั้วกันพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนว - ใช้ผ้าใบปิดคลุมวัสดุก่อสร้างให้มิดชิดตลอดระยะเวลาการขนส่ง - ล้างล้อรถก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง - ตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ หากพบว่ามีความผิดปกติต้องหยุดใช้และปรับปรุงแก้ไขทันที
❖ เสียง กิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดระดับเสียงดัง เช่น เสียงจากการขุดเปิดพื้นที่ การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค การขุดเจาะพื้นที่ และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เป็นต้น	- กำหนดช่วงเวลาที่ย่อนุญาตให้มีกิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ผิดปกติเฉพาะช่วงเวลา 08.00 – 17.00 น. ทั้งนี้ หากมีกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงที่มีความจำเป็นจะต้องดำเนินการนอกช่วงเวลาดังกล่าว จะต้องมีการประกาศแจ้งให้สาธารณชนทราบล่วงหน้า - งานหรือกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดเสียงดัง และแรงสั่นสะเทือนสูงต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน ก่อนที่จะทำการก่อสร้าง
❖ ความสั่นสะเทือน ไม่มีการขุดเจาะเสาเข็ม ลักษณะการก่อสร้างเป็นการรื้อถนนเดิม และวางรางรถไฟฟ้าลงไปตามถนน จึงคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนในระดับต่ำมาก	- กำหนดวิธีการและควบคุมการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อป้องกันมิให้แรงสั่นสะเทือนส่งผลกระทบต่ออาคารหรือโบราณสถาน - ควบคุม/จำกัดความเร็ว และตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกที่ใช้ในโครงการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	
❖ นิเวศวิทยาทางน้ำ /คุณภาพน้ำผิวดิน อาจเกิดการปนเปื้อนน้ำทั้งจากคนงานก่อสร้าง หรืออาจมีเศษวัสดุก่อสร้างตกลงในแหล่งน้ำ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ	- ควบคุมไม่ให้คนงานทิ้งขยะหรือเศษวัสดุก่อสร้างลงในแหล่งน้ำ - กำหนดให้สำนักงานโครงการและที่พักคนงานอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร - จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์/เศษวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร - จัดเตรียมห้องน้ำที่ถูกต้องสุขลักษณะให้เพียงพอแก่คนงาน รวมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป

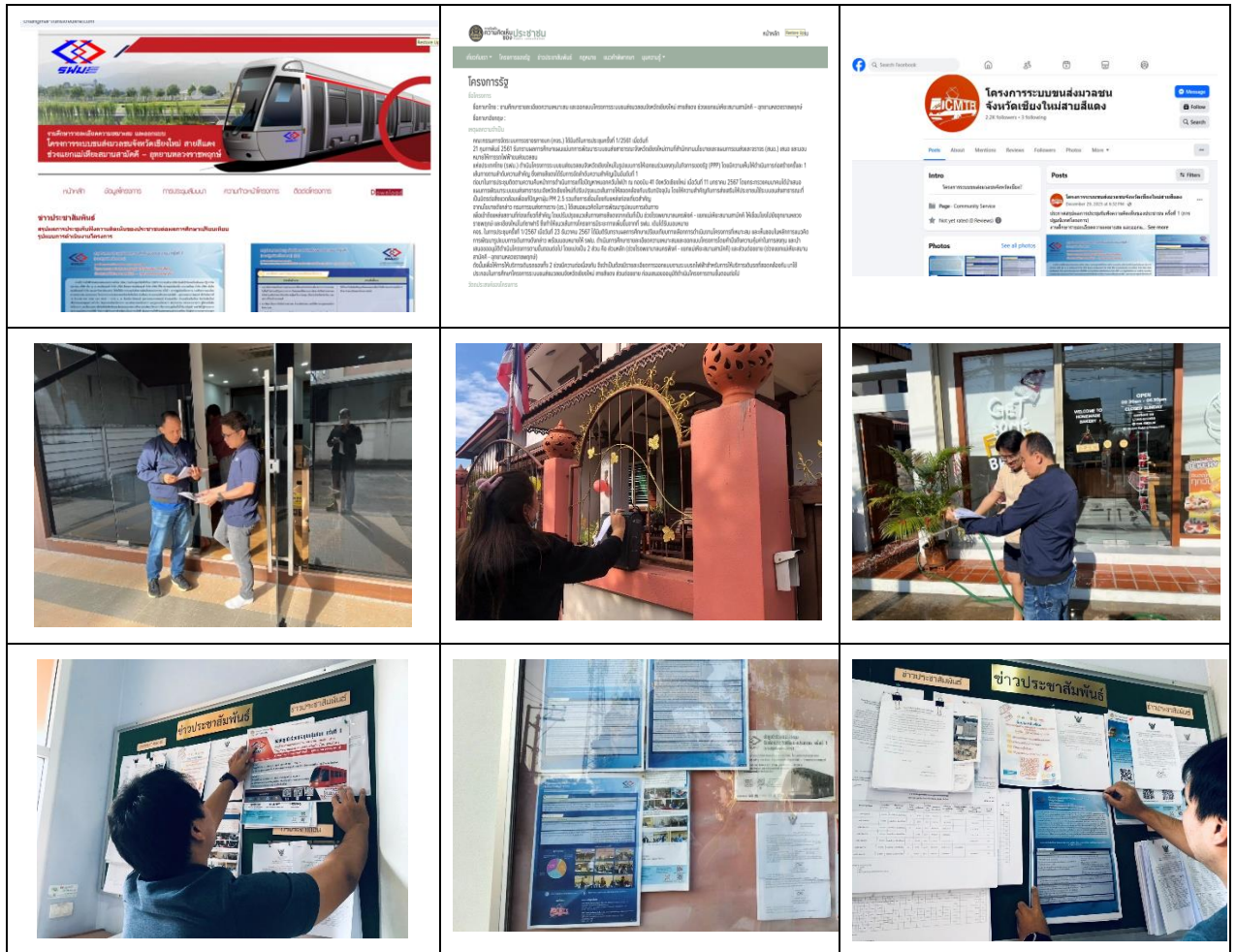
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	
❖ การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ การปรับสภาพพื้นที่ การเก็บกักวัสดุ การเปิดหน้าดินตามแนวเส้นทางโครงการ อาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการระบายน้ำ ซึ่งอาจก่อให้เกิดสภาพน้ำท่วมขังหรือผลกระทบต่อการระบายน้ำโดยเฉพาะช่วงฤดูฝน	- จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ บ่อตกตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่ก่อสร้าง - จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์/เศษวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร - ตรวจสอบความเพียงพอของระบบระบายน้ำในโครงการ บำรุงรักษา และตรวจสอบระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับน้ำที่ระบายออกจากโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
❖ การคมนาคมขนส่ง กิจกรรมการก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อ การจราจรบนถนนในพื้นที่โครงการ เกิดการชะลอตัวของ การจราจรในบางพื้นที่ ตลอดจนทางแยกต่างๆ ทำให้ ผู้สัญจรไปมาได้รับผลกระทบจากความไม่สะดวกในการเดินทาง	- จัดเตรียมแผนการจัดการจราจรให้สอดคล้องกับแผนงานก่อสร้างโครงการ นำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบไม่น้อยกว่า 30 วัน ก่อนดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างในแต่ละพื้นที่ และต้องเผยแพร่แผนการจัดการจราจรให้ประชาชนทั่วไปและผู้ใช้เส้นทางที่เกี่ยวข้องทราบข้อมูลอย่างทั่วถึง - กำหนดช่วงเวลาในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ นอกช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็น - ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ เพื่อวางแผนการจัดการจราจรในพื้นที่ล่วงหน้าก่อนก่อสร้าง - จัดเตรียมเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบอย่างทั่วถึง
คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต	
❖ สภาพเศรษฐกิจ-สังคม - ระยะก่อสร้าง การก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อการประกอบ ธุรกิจการค้าและอาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงระบบ เศรษฐกิจในภาพรวมของชุมชนในพื้นที่โครงการ รวมทั้งอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญจาก กิจกรรมการก่อสร้าง ความไม่สะดวกสบายของผู้สัญจร ผ่านไป-มา และอาจเกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่าง ประชาชนในชุมชนท้องถิ่นกับคนงานก่อสร้าง - ระยะดำเนินการ การขนส่งโดยระบบรถไฟฟ้าของโครงการ จะส่งผลกระทบด้านบวกในด้านความสะดวก ความปลอดภัย และการประหยัดเวลาในการเดินทางของประชาชน และนักท่องเที่ยว รวมทั้งก่อให้เกิดการเติบโตของธุรกิจ การค้า และการลงทุนในพื้นที่ใกล้เคียง	- ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้หน่วยงานในพื้นที่และ ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงได้รับทราบ - ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้าน อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน และการจราจรอย่างเคร่งครัด - จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนผ่านช่องทางติดต่อ เช่น โทรศัพท์ E-mail กล้องรับเรื่องร้องเรียน ฯลฯ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนมาพิจารณาปรับปรุง การดำเนินการของโครงการและแก้ไขปัญหาได้ทันที
❖ การโยกย้ายและการเวนคืน อาจมีการเวนคืนที่ดินบริเวณแนวเขตทาง และพื้นที่จอด แล้วจร และมีอาคารสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อย้าย	- ดำเนินการด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ 2562 และพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน 2540 - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำงานด้านประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลกับ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงเป็นการเฉพาะ - จ่ายค่าชดเชยอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
❖ โบราณคดี และแหล่งสำคัญทางประวัติศาสตร์ การก่อสร้างโครงการเป็นการรื้อถนนเดิม และวางรางรถไฟฟ้ามวลชนโดยไม่มีการขุดเจาะเสาเข็ม ดังนั้นจึงคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่อแหล่งโบราณคดีใกล้เคียง	- เลือกใช้วิธีการก่อสร้าง เครื่องจักรกล และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ - ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง/ผู้รับผิดชอบดูแลแหล่งโบราณสถาน และศาสนสถานต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ให้ทราบถึงวิธีการ และแผนการก่อสร้างโครงการ รวมถึงช่องทางการติดต่อสื่อสารกับโครงการ - มีแผนการจัดการแหล่งโบราณคดี กรณีปรับพื้นที่ในระหว่างการก่อสร้าง

11. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

11.1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ

การประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง จะช่วยให้ประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมทั้งสาธารณชนโดยทั่วไปมีความรู้ ความเข้าใจในโครงการ และมีความพร้อมในการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการต่อไป ซึ่งโครงการมีการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนผ่านเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ ไลน์ทางการ (chiangmai-redline) หรือ @289guqad รวมทั้งการขอความอนุเคราะห์ปิดประกาศเชิญชวนเข้าร่วมการประชุมฯ และสรุปผลการประชุมฯ แต่ละครั้ง ตามหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และการแจกใบปลิว ดังแสดงในรูปที่ 11-1 ทั้งนี้ได้พิจารณาให้สอดคล้องตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เรื่องแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2566 และเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน 2548



รูปที่ 11-1 การประชาสัมพันธ์โครงการ

11.2 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับรู้ และเข้าใจโครงการ และให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ ประกอบด้วยกิจกรรมสำคัญต่าง ๆ ดังนี้

1) การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นจากผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่ในพื้นที่โครงการ : เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นของผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และชี้แจงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการแก่ผู้นำชุมชน ผู้บริหารส่วนท้องถิ่น และผู้บริหารส่วนราชการในพื้นที่ศึกษากรณีมีการพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการเป็นระยะๆ ตามความเหมาะสมตลอดช่วงที่ศึกษาโครงการ

2) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ) : 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 11-2)

3) การประชุมกลุ่มย่อย 1 : เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ แนวทางการศึกษาและขั้นตอนการศึกษาที่สำคัญ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น

ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษาและพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2569 ซึ่งแบ่งการประชุมออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่

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

ณ ห้องประชุมธนาภรณ์ ชั้น 3 เทศบาลเมืองแม่เหียะ ตำบลแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของเทศบาลเมืองแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

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

ณ อาคารดอกคำดวน ภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลหนองควาย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของเทศบาลตำบลสันผักหวาน เทศบาลตำบลหนองควาย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่

โดยการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 101 ท่าน (บรรยากาศการประชุม ดังแสดงในรูปที่ 11-3)

4) การประชุมกลุ่มย่อย 2 : เพื่อชี้แจงข้อมูลผลการศึกษา แนวเส้นทาง รูปแบบของโครงการ และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้น พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อมาตรการในการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมกรณีที่มีการก่อสร้างและดำเนินโครงการ โดยดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2569 ซึ่งแบ่งการประชุมออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่

กลุ่มที่ 1 : จัดประชุมวันพุธที่ 25 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น.

ณ ห้องประชุมธนาภรณ์ ชั้น 3 เทศบาลเมืองแม่เหียะ ตำบลแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของเทศบาลเมืองแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

กลุ่มที่ 2 : จัดประชุมวันพุธที่ 25 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา เวลา 13.00 – 16.00 น.

ณ อาคารดอกคำดวน ภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลหนองควาย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของเทศบาลตำบลสันผักหวาน เทศบาลตำบลหนองควาย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่

โดยการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 110 ท่าน (บรรยากาศการประชุม ดังแสดงในรูปที่ 11-4)

5) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการศึกษาโครงการ) : เพื่อชี้แจงผลการศึกษา การออกแบบรายละเอียด แนวเส้นทาง ตำแหน่งสถานี พื้นที่จอดแล้วจร และองค์ประกอบต่างๆ ผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการในการจัดการกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการปรับปรุงเพิ่มเติมข้อเสนอแนะมาตรการในการจัดการกับผลกระทบ ในรายงาน EIA ที่จะนำเสนอ สผ. และปรับปรุงผลการศึกษาของโครงการให้ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 มีขึ้นในวันที่ 24 มีนาคม 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น.



ลงทะเบียนและรับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการแสดงข้อมูลโครงการ



กล่าวรายงานการประชุม
โดย ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



กล่าวเปิดการประชุม
นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ นายคิวกร บัวป้อง
รองผู้ว่าราชการฯ รพม. รองผู้ว่าฯ จังหวัดเชียงใหม่



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมซักถาม และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



ที่ปรึกษาตอบข้อซักถาม ข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

รูปที่ 11-2 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

	
ลงทะเบียนและรับเอกสารประกอบการประชุม	กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ
	
ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอข้อมูลโครงการ	ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 1) ณ ห้องประชุมเทศบาลเมืองแม่เหียะ	

	
กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ	ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอข้อมูลโครงการ
	
ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ที่ปรึกษาตอบข้อซักถาม ข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 2) ภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลหนองควาย
รูปที่ 11-3 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

	
ลงทะเบียนและรับเอกสารประกอบการประชุม	กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ
	
ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอข้อมูลโครงการ	ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (กลุ่มที่ 1) ณ ห้องประชุมเทศบาลเมืองแม่เหียะ	

	
ลงทะเบียนและรับเอกสารประกอบการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอข้อมูลโครงการ
	
ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงให้คลายกังวล
บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (กลุ่มที่ 2) ภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลหนองควาย	

รูปที่ 11-4 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

12. การรับฟังความคิดเห็นภายหลังจัดประชุม

โครงการได้เปิดรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการภายหลังจากการจัดประชุมทุกครั้งอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและสาธารณชนแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ 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

13. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

โครงการได้เปิดช่องทางในการติดต่อรับข้อมูลเพิ่มเติมตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยสามารถติดต่อผ่านช่องทางต่างๆ ดังนี้

เว็บไซต์โครงการ : www.chiangmai-transitredline.com

เฟซบุ๊กโครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง

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

คุณกันต์ณิธิ์ เนติโรจนชัยชาญ และคุณนงพร กระจ่าง

เลขที่ 1/814 หมู่ที่ 17 ถนนพหลโยธิน ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี 12130

โทรศัพท์ 0 2532 3623 ต่อ 611

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านสิ่งแวดล้อม ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน)

ดร.ภูปกรณ จิรปวิศร และคุณนวลฉวี รูปขำดี

เลขที่ 44/833-4 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220

โทรศัพท์ 08 6344 9805

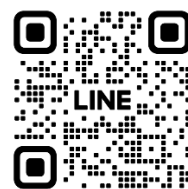
โทรสาร 0 2522 7368



เว็บไซต์ :
www.chiangmai-transitredline.com



เฟซบุ๊ก :
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง



ไลน์ทางการ :
chiangmai-redline(@289guqad)