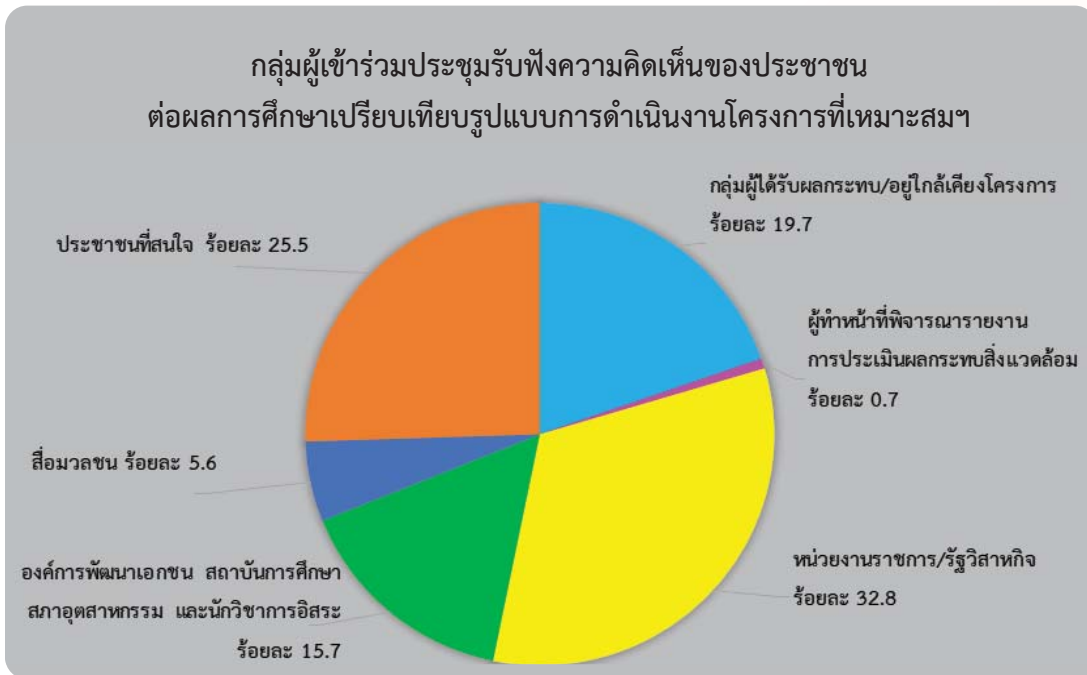


สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี)



ตามที่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CMTR ประกอบด้วย บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อีจีเอส เรล (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด และมหาวิทยาลัยนเรศวร ได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2565 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์วิว 3 โรงแรมเชียงใหม่แกรนด์วิว อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อชี้แจงผลการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมฯ รวมทั้งดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ

การประชุมในครั้งนี้ มีนายสาโรจน์ ต.สุวรรณ รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน) เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม และมีนายนิรัตน์ พงษ์สิทธิถาวร ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ เป็นประธานในการประชุม โดยมีกลุ่มผู้แทนหน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ/อยู่ใกล้เคียงโครงการ สถาบันการศึกษา สื่อมวลชน และประชาชนที่สนใจโครงการเข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น 274 คน



โดยผลการสำรวจความคิดเห็นต่อรูปแบบแนวเส้นทางโครงการ พบว่าผู้เข้าร่วมประชุมมีความคิดเห็นว่ารูปแบบผสมระหว่างใต้ดินและระดับดินมีความเหมาะสมมากที่สุด ส่วนความคิดเห็นต่อรูปแบบรถไฟฟ้า พบว่าผู้เข้าร่วมประชุมมีความเห็นว่าระบบรถไฟฟ้าลอยฟ้ามีความเหมาะสมมากที่สุด สำหรับความคิดเห็นต่ออัตราค่าโดยสารพบว่าผู้เข้าร่วมประชุมมีความคิดเห็นว่าการคิดอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง (ราคาเริ่มต้น 14 บาท และราคาสูงสุด 30 บาท) มีความเหมาะสมมากที่สุด และสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ดังนี้

สรุปประเด็น ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการประชุมผลการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี)

- ### ด้านวิศวกรรม
1. ขอเสนอให้แนวเส้นทางรถไฟฟ้าวิ่งผ่านโรงเรียนนวมินทร์ราชูทิศ พายัพ ซึ่งมีนักเรียนมากกว่า 2,000 คน และยังผ่านหน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง เช่น ศูนย์กาญจนาภิเษก อุทยานสิรินทระ ศาลอุทธรณ์ภาค 5 วิทยาลัยพยาบาล เป็นต้น
 2. แนวเส้นทางบริเวณวัดโลกโมฬีหากอยู่ระดับดินจะทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้นหรือไม่
 3. ขอให้พิจารณาความเป็นไปได้ในการออกแบบให้รถไฟฟ้าใช้ทางร่วมกับรถยนต์
 4. รูปแบบการเดินรถบริเวณถนนช้างเผือกเป็นอย่างไร เนื่องจากถนนช้างเผือกค่อนข้างแคบ หากมีรถไฟฟ้าอยู่ระดับดินจะทำให้ช่องจราจรลดลง และกังวลว่าในช่วงก่อสร้างจะทำให้รถยนต์ไม่สามารถสัญจรได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการร้านค้าริมถนนอาจทำให้ต้องปิดกิจการลงไปในช่วงก่อสร้าง
 5. ตามรูปแบบโครงการเดิม ช่วงแนวเส้นทางในพื้นที่เมืองเก่าจะอยู่ใต้ดิน หากปรับรูปแบบรถไฟฟ้ามาอยู่ระดับดินทั้งหมด ตำแหน่งทางขึ้น-ลงบริเวณประตูสวนดอกอยู่จุดใดเนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีโบราณสถานอยู่จึงอาจทำให้การดำเนินโครงการเป็นไปได้ยาก
 6. ด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ทางร่วมกับรถไฟฟ้า กรณีที่เป็นนักท่องเที่ยวหรือคนต่างจังหวัดไม่คุ้นเคยกับการสัญจรในพื้นที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
 7. ควรคำนึงถึงการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนของประชาชนในภาพรวม โดยออกแบบโครงการให้ประชาชนได้รับความสะดวกในการเข้าถึงสถานที่ต่างๆ เช่น โรงพยาบาล มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สนามบิน ฯลฯ จากสถานีรถไฟฟ้าให้เป็นไปได้ง่าย
 8. รถไฟฟ้าที่อยู่ระดับดินจะสามารถลดผลกระทบต่อโบราณสถานได้แม้มีข้อกังวลเกี่ยวกับงบประมาณของรัฐบาล เนื่องจากเพิ่งผ่านช่วงวิกฤตโรคโควิด 19 และกำลังประสบปัญหาด้านเศรษฐกิจ
 9. การปรับเปลี่ยนรูปแบบแนวเส้นทางมาอยู่ระดับดินจะช่วยให้ก่อสร้างได้รวดเร็วกว่า แต่กังวลในเรื่องงบประมาณการลงทุนของรัฐบาล
 10. ขอทราบตำแหน่งสถานีและรูปแบบสถานีบริเวณช่วงสิงห์และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ว่าเป็นรูปแบบใด
 11. โครงการอาจไม่ช่วยลดปัญหาจราจรเพราะแนวเส้นทางยังไม่รองรับปริมาณนักเรียนที่จะมาใช้บริการ โครงการควรมีจุดจอดรถเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ปกครองของเด็กนักเรียน และเป็นการดึงดูดให้เข้ามาใช้บริการมากขึ้น



ด้านวิศวกรรม

- เชียงใหม่เป็นเมืองที่ประชาชนใช้จักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก อาจเปลี่ยนพฤติกรรมให้ประชาชนหันมาใช้รถไฟฟ้าก่อนข้างแยก
- การเปลี่ยนรูปแบบรถไฟฟ้าให้มาอยู่ระดับดิน ควรพิจารณาเชิงกายภาพว่าพื้นที่เมืองเชียงใหม่สามารถรองรับได้หรือไม่ และควรออกแบบให้ยังมีทางเท้าและพื้นที่สีเขียวอย่างเหมาะสม
- ควรกำหนดแนวเส้นทางจากจุดที่มีกิจกรรมเพื่อดึงดูดให้คนมาใช้บริการมากขึ้น
- บริเวณจุดตัดทางแยกอาจทำให้มีอุบัติเหตุมากขึ้นเนื่องจากประชาชนใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมาก
- เห็นด้วยกับรูปแบบรถไฟฟ้าที่อยู่ระดับดิน เนื่องจากจะมีผลกระทบต่อโบราณสถานน้อยลง
- ขบวนรถไฟฟ้าแบบล้อรางที่ต่อพ่วงกันจะสามารถเลี้ยวเข้า-ออก บริเวณประตูเมืองเชียงใหม่ได้หรือไม่เพราะมีรัศมีวงเลี้ยวค่อนข้างมาก
- ระบบขนส่งมวลชนจะมีประสิทธิภาพ เมื่อพัฒนาในรูปแบบทางวิ่งเฉพาะเท่านั้น
- ชาวเชียงใหม่ต้องการระบบขนส่งมวลชนที่เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ดึงดูดให้มีผู้ใช้บริการมากขึ้น
- ควรพัฒนาโครงการในรูปแบบใต้ดินรอบวงแหวน 1 ซุปเปอร์ไฮเวย์ถึงมทล (คล้ายรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินของ กทม.) และมีระบบขนส่งสาธารณะรองรับผู้โดยสาร เข้า-ออกเมือง
- สถานีท่าอากาศยานเชียงใหม่มีความจำเป็นมากเนื่องจากจะเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้ดี
- รูปแบบรถไฟฟ้าระดับดินบริเวณคูเมืองไม่เหมาะสมเนื่องจากช่องจราจรแคบ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงควรดำเนินการด้วยรูปแบบใต้ดิน
- ขอทราบลักษณะรูปแบบรถไฟฟ้าล้อราง โดยปัจจุบันมีประเทศใดบ้างที่ใช้ระบบนี้
- โครงการจะไม่พิจารณารูปแบบผสมใต้ดินและระดับดินแล้วใช้หรือไม่ หากโครงการอยู่ระดับดินตลอดแนวเส้นทางโดยใช้ทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่นอาจเป็นไปได้ยากเนื่องจากถนนค่อนข้างแคบ
- ควรให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการการจราจรบริเวณทางแยกเนื่องจากสายสีแดงมีจุดตัดหลายจุด

ด้านเศรษฐกิจ การเงินและการลงทุน

- ควรวิเคราะห์ความคุ้มค่าของทั้งโครงข่าย
- ขอให้พิจารณาให้โครงการสามารถดำเนินการได้จริงเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาราคาที่ดินสูงกว่าความเป็นจริง
- ขอให้ทบทวนผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่ต้องสะท้อนจำนวนผู้โดยสารแต่ละสถานี
- ขอให้เปิดเผยข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในเว็บไซต์ของ รพม. หรือเว็บไซต์โครงการ
- ขอให้ตรวจสอบผลการศึกษาปริมาณผู้โดยสารที่สถานีโรงพยาบาลนครพิงค์ สถานีแยกแม่เหียะและให้ชี้แจงข้อมูลที่นำเข้ามาและผลการวิเคราะห์จากแบบจำลอง
- ควรนำผลประโยชน์จากการช่วยลดผลกระทบจากการจราจรติดขัดในรูปแบบใต้ดินมาคิดเป็นความคุ้มค่าโครงการ
- ควรพิจารณางบประมาณในการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ให้มากขึ้น
- รูปแบบโครงการควรเป็นระดับดินเนื่องจากมีความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการในเรื่องงบประมาณ อีกทั้งผู้ประกอบการมีโอกาสได้ค้าขาย ทำให้ประชาชนมีรายได้มากกว่าโครงสร้างรถไฟฟ้าอยู่ใต้ดิน
- ควรพิจารณาหารายได้มาสนับสนุนการดำเนินการระบบขนส่งมวลชนเพื่อไม่ให้ขาดทุน และควรคาดการณ์ปริมาณประชากรในอนาคต ประชากรย้ายถิ่นเนื่องจากการเติบโตของเมือง และนักท่องเที่ยวร่วมด้วย
- การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเป็นปัจจัยหลักในทุกๆ โครงการ กรณีเมืองเชียงใหม่ต้องสามารถยืนยันได้ว่าการพัฒนาโครงการสามารถดึงดูดประชาชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ให้เปลี่ยนมาใช้บริการรถไฟฟ้าได้
- หากค่าโดยสารรถไฟฟ้าซึ่งเป็นระบบหลัก 20 บาท และค่าโดยสารระบบรองไม่น้อยกว่า 30 บาท (รถแดง) จะทำให้ผู้ใช้บริการลดลง เนื่องจากค่าโดยสารแพงเกินไป
- ผลการศึกษารูปแบบการลงทุนร่วมกับเอกชน (PPP) ที่ทางบริษัทที่ปรึกษานำเสนอให้ รพม. เป็นรูปแบบใด และมีระยะเวลาการดำเนินโครงการกี่ปี

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- ควรมีการส่งเสริมการเรียนการสอนที่จะสนับสนุนการดำเนินโครงการ เช่น การผลิตและการซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีส่วนร่วมกับการโครงการ
- ขอทราบรายละเอียดการดำเนินการร่วมกับชุมชนหรือประชาชนในจังหวัดเชียงใหม่
- หลังจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในครั้งนี้ โครงการจะดำเนินการอย่างไรต่อไป
- ต้องการทราบช่องทางการติดตามความคืบหน้าโครงการ

ด้านอื่นๆ

- การดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดงยังเป็นไปตามแผนเดิมหรือไม่
- ขอให้ที่ปรึกษาประสานงานกับท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งได้ทำแผนการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 แล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว
- โครงการมีมาตรการเยียวยาผู้ประกอบการรถแดงอย่างไร เนื่องจากอาจกระทบรายได้เพราะผู้โดยสารมีจำนวนลดลง
- การปรับเปลี่ยนรูปแบบโครงการอาจมีผลต่อการขอขึ้นทะเบียนมรดกโลก ควรมีการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหาข้อสรุปด้านการออกแบบให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของมรดกโลก