



# สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสม สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์)

ตามที่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา NMGC ประกอบด้วย บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็นทิก จำกัด และบริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมสำหรับโครงการฯ ภายใต้งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 27 ตุลาคม พ.ศ. 2565 ณ ห้องสุรนารีบอลรูม โรงแรม ดิ อิมพีเรียล โฮเทล แอนด์ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ โคราช อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา เพื่อชี้แจงผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมสำหรับโครงการฯ รวมทั้งการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

โดยมีนายสาโรจน์ ต.สุวรรณ รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน) เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุมฯ และนายสมเกียรติ วิริยะกุลนันท์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา เป็นประธานในพิธี ผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถาบันการศึกษา สื่อมวลชน ประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบ และประชาชนทั่วไป ที่สนใจโครงการ รวมทั้งสิ้น 282 คน โดยผลการรับฟังความคิดเห็นด้านระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสม พบว่าผู้เข้าร่วมการประชุมมีความคิดเห็นว่าการคิดอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง โดยคิดตามจำนวนสถานีแบบขั้นบันได (1-8 สถานี ราคา 14 บาท , 9-16 สถานี ราคา 18 บาท และ 16 สถานีขึ้นไป ราคา 22 บาท) มีความเหมาะสมมากที่สุด และสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ได้ดังนี้



## สรุปประเด็น ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสม สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์)

### ด้านวิศวกรรม

- พิจารณาปรับแนวเส้นทางของโครงการฯ ไปใช้แนวเส้นทางของทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เพื่อลดความหนาแน่นของการจราจรในเขตเมืองนครราชสีมา อีกทั้งถนนในเขตเมือง เช่น ถนนโพธิ์กลาง มีเขตทางที่ค่อนข้างแคบ อาจทำให้ไม่ได้รับความสะดวกในการใช้ช่องจราจรเดิม
- พิจารณาปรับแนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงตั้งแต่บริเวณตลาดเซฟวันให้ตรงไปยังโรงแรมสีมาธานี เดอะมอลล์นครราชสีมา โรงพยาบาลกรุงเทพราชสีมา และศูนย์การค้าเทอร์มินอล 21 โคราช โรงเรียนสุรนารีวิทยา 2 และโรงพยาบาลมหาราช ซึ่งมีเขตทางที่กว้าง เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชน และเป็นพื้นที่เศรษฐกิจของเมืองนครราชสีมา ซึ่งอาจทำให้โครงการฯ เกิดความคุ้มค่าในด้านการลงทุนเพิ่มขึ้น
- พิจารณาปรับจุดเริ่มต้นโครงการฯ ให้ขยายไปถึงโรงเรียนราชสีมาวิทยาลัย ตำบลโคกกรวด และขยายจุดสิ้นสุดโครงการฯ ไปถึงตำบลจอหอ เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน นักเรียน นักศึกษา รวมทั้งให้ครอบคลุมโรงเรียน และโรงพยาบาลอื่น ในพื้นที่เขตเมืองนครราชสีมาด้วย
- เสนอให้ รฟม. จำลองสถานการณ์การเดินทางเสมือนจริงประมาณ 7 วัน เพื่อสำรวจผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อการค้าขาย การเดินทาง และวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการฯ
- การออกแบบสถานี รวมทั้งทางขึ้นลง และสิ่งอำนวยความสะดวก ต้องพิจารณาให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้ามาใช้ประโยชน์ได้สะดวก โดยเฉพาะผู้พิการ และผู้สูงอายุ
- ให้โครงการฯ มีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนก่อสร้าง เพื่อป้องกันการเคลื่อนตัวของสายสื่อสาร และสายไฟฟ้าที่อยู่ใต้ดินตามแนวเส้นทางที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการฯ
- ให้พิจารณาเพิ่มเติมการออกแบบแอปพลิเคชันที่แสดงการเดินทางเพื่อคำนวณเส้นทางและระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ
- แนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงถนนราชดำเนินกับถนนชุมพล บริเวณอนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี (ย่าโม) จะมีการจัดงานประจำปี ฉลองวันแห่งชัยชนะของท้าวสุรนารี รำวงสรวงย่าโม และงานประเพณีแห่เทียนของทุกปี จึงควรพิจารณาเส้นทางเพิ่มเติมเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ดังกล่าว
- รูปแบบสถานีของโครงการฯ ที่ตั้งอยู่ในช่วงถนนโพธิ์กลางใช้พื้นที่ในการก่อสร้างเท่าไร เนื่องจากถนนดังกล่าวมีเขตทางที่ค่อนข้างแคบ จะมีผลกระทบต่อประชาชน การค้าขาย และการขนส่งสินค้าบริเวณที่เป็นที่ตั้งของสถานีหรือไม่ รวมทั้งจะดำเนินการจัดการจราจรอย่างไร เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรในอนาคตก
- รูปแบบสถานีของโครงการฯ มีการออกแบบหลังคา กันฝนหรือไม่
- ขอให้ขยายแนวเส้นทางเพิ่มไปในซอยต่างๆ ให้ครอบคลุมผู้ใช้บริการมากขึ้น





# สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสม สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน – สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์)

สรุปประเด็น ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบ  
ทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสม สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว  
(ตลาดเซฟวัน – สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์)

## ด้านระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้า

- ปัจจุบันพื้นที่ในเขตเมืองนครราชสีมา ได้กำหนดพื้นที่ในการออกแบบและวางผังเมืองเพื่อพัฒนาเมืองใหม่ ได้แก่ เมืองใหม่สุรนารี และเมืองใหม่หนองระเวียง ซึ่งการพัฒนาเขตเมืองนครราชสีมา จะต้องขยายพื้นที่ออกไปด้านนอกเขตเมือง ดังนั้นระบบรถโดยสารไฟฟ้าประจำทางด่วนพิเศษ (Electric Bus Rapid Transit : E-BRT) น่าจะมีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากสามารถปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางให้เหมาะกับการพัฒนาของเมืองนครราชสีมา
- การพิจารณาระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้า ควรเพิ่มเติมระบบโซลาเซลล์เพื่อเป็นแหล่งพลังงานด้วยอีกทางหนึ่ง เพื่อช่วยรักษาระดับไฟฟ้าให้มีความเสถียรมากขึ้น
- ระบบรถโดยสารไฟฟ้าประจำทางด่วนพิเศษแบบ (Electric Bus Rapid Transit : E-BRT) และระบบรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษแบบ (Bus Rapid Transit : BRT) แตกต่างกันหรือไม่อย่างไร
- ปัจจุบันระบบรถไฟฟ้าที่ได้รับความนิยมและใช้ในต่างประเทศ เป็นรถไฟฟ้าประเภทใด
- ระบบรางไฟฟ้าล้อยาง (Tire Tram) ใช้เวลาในการติดตั้งระบบเซนเซอร์บนเส้นจราจรและดำเนินการปรับปรุงผิวการจราจรก็ปี
- หากในอนาคตพื้นที่ในเขตเมืองนครราชสีมา มีการขยายตัวออกไปพื้นที่รอบนอก ระบบรถโดยสารไฟฟ้าประจำทางด่วนพิเศษ (Electric Bus Rapid Transit : E-BRT) สามารถปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางได้หรือไม่
- ระบบรางไฟฟ้าล้อเหล็ก (Steel Wheel Tram) และระบบรางไฟฟ้าล้อยาง (Tire Tram) สามารถปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางได้หรือไม่
- ระบบรางไฟฟ้าล้อยาง (Tire Tram) แบบระบบรางเสมือน (Track less) น่าจะมีความเหมาะสมที่สุดสำหรับเขตเมืองนครราชสีมา เนื่องจากเป็นระบบที่ไม่มีการวางรางรถไฟฟ้า และลดผลกระทบต่อความเดือดร้อนของประชาชนในระยะก่อสร้างได้ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายที่น้อยมาก เมื่อเปรียบเทียบกับรถไฟฟ้าระบบอื่น ๆ
- ระบบรถโดยสารไฟฟ้าประจำทางด่วนพิเศษ (Electric Bus Rapid Transit : E-BRT) มีราคาค่าใช้จ่ายที่ถูกที่สุด แต่การออกแบบยังไม่ทันสมัย ไม่ดึงดูดให้ประชาชนมาใช้บริการ รวมถึงผู้ที่จะมาลงทุนในโครงการฯ เนื่องจากระบบดังกล่าวมีลักษณะเป็นรถโดยสารประจำทางแบบปกติ และเปลี่ยนเป็นใช้พลังงานไฟฟ้าในการเดินทางเท่านั้น
- ตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ 11.15 กิโลเมตรใช้ระยะเวลาเดินทาง และความถี่แต่ละเที่ยวรถนานเท่าไร เนื่องจากระยะเวลาการรอจะเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการระบบขนส่งมวลชน
- เสนอให้ รฟม. พิจารณาระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองนครราชสีมาให้เป็นระบบรถไฟฟ้าใต้ดินในช่วงที่เป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่น หรือช่วงที่เป็นถนนในช่วงแคบ ส่วนพื้นที่เขตนอกเมืองนครราชสีมาให้พิจารณาระบบรถไฟฟ้าเป็นแบบยกระดับ

## ด้านการคิดอัตราค่าโดยสาร

- การคิดอัตราค่าโดยสารสำหรับระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา มีแบบประเภทนักเรียน นักศึกษา หรือผู้สูงอายุ หรือแบบรายเดือนสำหรับผู้ที่ใช้บริการ หรือไม่
- การคิดอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง โดยคิดตามจำนวนสถานีแบบขั้นบันได ในอัตรา (ก) 1-8 สถานี 14 บาท (ข) 9-16 สถานี 18 บาท (ค) มากกว่า 16 สถานี 22 บาท น่าจะมีความเหมาะสมมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง ซึ่งสูงสุด 22 บาท และการคิดแบบอัตราเดียว 18 บาท ตลอดสาย
- พิจารณาอัตราค่าโดยสารเริ่มต้นที่ 10 บาท เนื่องจากเป็นราคาที่เหมาะสมกับพื้นที่และสภาพเศรษฐกิจของจังหวัดนครราชสีมา และเป็นการแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของนักเรียน นักศึกษา
- การคิดอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง ควรคิดตามจำนวนสถานีแบบขั้นบันได เสนอให้พิจารณาแบ่งชั้นละ 4 สถานี โดยคิดอัตราค่าโดยสารชั้นละ 5 บาท เพื่อให้ความเป็นธรรมแก่ผู้โดยสารในระยะทางสั้น 2-3 สถานี
- สำหรับผู้ใช้บัตรโดยสารประเภทนักเรียน นักศึกษา ควรจัดให้มีขบวนรถไฟฟ้าพิเศษเพื่อรับ-ส่ง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น

## ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนของโครงการฯ ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ทางโครงการฯ ได้มีการประสานงานกลุ่มผู้ประกอบการรถประจำทางรถเมล์หรือไม่
- หลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนของโครงการฯ ในครั้งนี้ ขอให้ประชาสัมพันธ์สรุปผลการประชุมฯ ในประเด็นต่างๆ และแจ้งให้ประชาชนรับทราบโดยทั่วถึง รวมทั้งการติดประกาศในพื้นที่ และทางเว็บไซต์ของโครงการฯ ด้วย
- ขอให้เพิ่มเติมการประชาสัมพันธ์โครงการฯ ให้ทั่วถึง

## ด้านการลงทุนและผลตอบแทน

- จากผลการศึกษาด้านการลงทุนและผลตอบแทนของระบบรถไฟฟ้า เหตุใดค่าใช้จ่าย ด้านการก่อสร้างมีมูลค่าที่ไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้ เนื่องจากระบบรางไฟฟ้าล้อยาง (Tire Tram) และระบบรถโดยสารไฟฟ้าประจำทางด่วนพิเศษ (Electric Bus Rapid Transit : E-BRT) ไม่จำเป็นต้องก่อสร้างรางเหล็กเช่นเดียวกับระบบรางไฟฟ้าล้อเหล็ก (Steel Wheel Tram)

## สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา NMGC



บริษัท โชตจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท เอ็นทีซี จำกัด

บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด



Call Center : 0 2379 0141

Website : [www.korat-transitgreenline.net](http://www.korat-transitgreenline.net)

Facebook : โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว