

REFERENCES

- Black, A.**, Urban Mass Transportation Planning, New York, McGraw-Hill, Inc. 1995
- Fukuda, A. and Kaneko, Y.**, Estimation of Impact to Improve Freight-Transport System Environment in Bangkok. Seminar on “Alliance for Global Sustainability: Economic and Environmental Impact of Freight Transport in Bangkok”, Bangkok, Thailand. 2000.
- Isarasena Na Ayuthaya, A., Sirisopolsil, S., and Naruepati, S.**, Urban Public Transport. Bangkok, Thailand, Chulalongkorn Publishing, 1999.
- Jantaro, J. and Thongprasertg, S.**, Feasibility Study, Bangkok, Thailand, Chulalongkorn Publishing, 2002.
- Kruger Consult**, Final Report on Urban Environmental Management in Thailand: A strategic planning process, Bangkok, Thailand. 1996.
- Kumar Majoj, S.**, Travel Demand Management Techniques Applicable to Urban Transport Problems in Bangkok Metropolitan Areas, Master Thesis, School of Environment, Resource and Development, Asian Institute of Technology, 1997.
- McShane, W. R. and Roess, R. P.**, Traffic Engineering, New Jersey, USA. Prentice Hall, Inc. 1990
- Meyer, M. D. and Miller, E. J.**, Urban Transportation Planning. Second Edition. New York, USA. McGraw-Hill, Inc., 2001.
- Ortuzar, J. R., and willumsen, L.G.**, Modelling Transport. Second Edition, England, John Wiley&Sons, Inc., 1996.
- Pichayapan, P.**, Planning and Evaluation for The Public Minibus System in Chiang Mai. Master Thesis, School of Civil Engineer Asian Institute of Technology, 2001.
- Ratanakuakungwan, S. and Richiwanich, W.**, Quantitative Method for Business Decision Cases Study, Bangkok, Thailand Chulalongkorn Publishing, 1997.

Saowapol, C. and Therarattanaket, K., Study on Minibus Planning and Management in Chiang Mai Municipal Area: Final Report. Chiang Mai, Thailand, ITSC Chiang Mai University, 2003.

Sutjit, M., “Pol Kratob Khong Akart Sear Nai Chiang Mai”: Chiang Mai Towards the 21st Century Chiang Mai, Thailand, Chiang Mai Unrban Studies Center, 1995.

Tangsikhabut, P., “Akart Maung Chiang Mai: Monlapit Lae Polkratob”, Chiang Mai toward the 21st Century, Chiang Mai, Thailand, Chiang Mai Urban Studies Center, 1995.

Tungkavachiranon, K., Public Transportation Systems in Chiang Mai, Thailand. Master Thesis, Asian Institute of Technology, 1995.

Whol, M., and Hendrickson, C. Transortation Investment and Pricing Principles: An Introduction for Engineers, Planners and Economists., USA, John Wiley&Sons, Inc., 1984.

World Bank, World Bank Technical, World Bank Paper number 224.

Wright, P. H. and Ashford, N. J., Transportation Engineering: Planning and Design. Fourth Edition., USA., John Wiley&Sons, Inc., 1998.

Yostrakul, B., Integrated Public Bus System: Transport Policy and Possibilities in Chiang Mai Municipality, Thailand, Master Thesis, Asian Institute of Technology, 2001.

Appendices

APPENDIX A

การไฟฟ้าบ้านเด่น
 เอือนโบราณ บ้านอิมบิง
 ร.ร.เชียงใหม่คริสเตียน
 เดอะรีสอร์ท
 โลตัสสาขาคำเที่ยง
 ร.ร.วัดช่วงสิงห์
 ตลาดบริบูรณ์
 สวนหลวง ร.9
 สนามกอล์ฟลานนา
 ศาลากลางจังหวัด
 ป.พัน 7



ขนส่งอาเขต
 องค์การโทรศัพท์
 สถานีรถไฟ
 ตลาดวโรรส
 ไปรษณีย์แม่ปิง
 ช่างมอญ
 ประตูท่าแพ
 ร.ร.พณิชยการเชียงใหม่
 บ้านพักคนชรา
 ประตูเชียงใหม่
 บ้านกึ่งแก้ว
 ศูนย์วัฒนธรรม
 เซ็นทรัลแอร์พอร์ต
 สนามบิน

ร.ร.มงฟอร์ต มัธยม
 ขนส่งอาเขต
 โลตัส สาขาคำเที่ยง
 ม.ราชภัฏ เชียงใหม่
 ขนส่งช่างเผือก
 CM ศูนย์คอมพิวเตอร์ และการศึกษา
 ศาลปกครอง
 กาดเซียงคอบ
 ตลาดต้นพยอม
 รพ.มหาสาร
 สวนสาธารณะหนองบวกหาด
 รพ.สวนปรุง
 สนามบิน
 เชียงใหม่แลนด์
 ร.ร.มงฟอร์ต ประถม
 สมาคมฝรั่งเศส
 สีสวน

นิยมพานิช
 ร.ร.วัดโนทัยพาศ์พ
 รพ.เชียงใหม่ราม 1
 ตลาดช่างเผือก
 ร.ร.โกวิทธารง
 ขนส่งช่างเผือก
 ม.ราชภัฏเชียงใหม่
 ร.ร.วัดช่วงสิงห์
 สวนหลวง ร.9
 ศาลากลางจังหวัด
 องค์การบริหารส่วนจังหวัด
 วัดหม้อคำดวง
 ร.ร.สอนคนตาบอด
 สวนสาธารณะหนองบวกหาด
 รพ.สวนปรุง

เซ็นทรัล แอร์พอร์ต
 สนามบิน
 ร.ร.วัดโนทัยพาศ์พ
 รพ.เชียงใหม่ราม 1
 ตลาดช่างเผือก
 ทรัพย์ราช
 ตลาดสมเพชร
 ตลาดต้นลำไย
 โนนทิพย์
 บ้านกึ่งแก้ว
 ศูนย์วัฒนธรรมเชียงใหม่



บริการประทับใจ กระจายทั่วเมือง
 ตั้งแต่ 06.00 น. จนถึง 22.00 น.
 ตลอดแถว 15 บาท รถคู่สีเทศบาล 10 บาท
 มร., นศ. ในเครื่องแบบ พร.ภักย์ ลด 5 บาท
ตลอดสาย

บริษัท ขนาด 31 คัน

 มาตรฐานไอเสีย EURO II

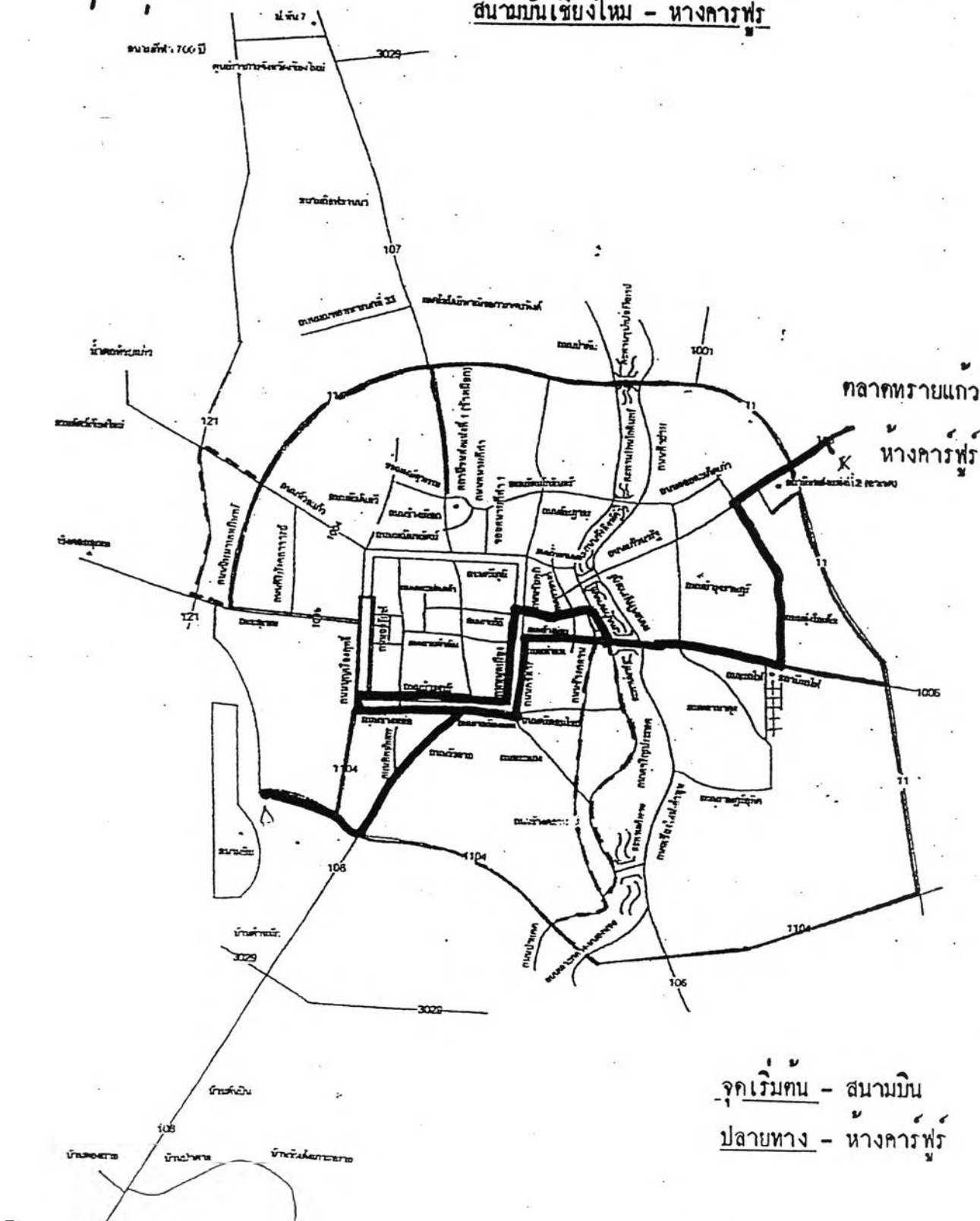

เทศบาลนครเชียงใหม่
 รับใช้ประชาชน

ตาม สาย 2 และสาย 6 เทศบาลนครเชียงใหม่ โทร. 053-259107-8 (เวลาราชการ) 053-259199 (สายด่วน) สาย 4 และสาย 8 สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด โทร. 053-259107-8
 สาย 10 ไปบ้านน้ำจืดเวียง โทร. 053-436474 เวลา 08.00-22.00 น.

ข้อมูลการประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร (หมวด 1) จังหวัดเชียงใหม่

ลำดับ	สายที่	ชื่อเส้นทาง และ ช่วงการเดินทาง	ชื่อผู้ประกอบการ	ระยะทาง (กม.)	เงื่อนไขจำนวนรถ		การปฏิบัติตามเงื่อนไข		สาเหตุและสภาพปัญหา	แนวทางการแก้ไข
					จำนวนเที่ยว	จำนวนรถ	เป็นไปตาม เงื่อนไข	ไม่เป็นไปตาม เงื่อนไข		
1		หนองประทีป-เชิงคอย	ไม่มีผู้ประกอบการขนส่ง	16	30	12-15				
2	2	หนองหอย-ป.พัน 7	ไม่มีผู้ประกอบการขนส่ง	11	30	12-15				
3	3	สถานีรถไฟ-ห้วยแก้ว	ไม่มีผู้ประกอบการขนส่ง	13	136	3-5 12-15				
4	4	สนามบินเชียงใหม่-ตลาดทรายแก้ว	ไม่มีผู้ประกอบการขนส่ง	14	212	16-18				
5	5	รอบคูเมืองเชียงใหม่	ไม่มีผู้ประกอบการขนส่ง	7	92	8-10				
6	6	รอบเมืองเชียงใหม่ (วนซ้าย, วนขวา)	ไม่มีผู้ประกอบการขนส่ง	35.4	130	10-12 10-12				
7	7	สถานีรถไฟ-สนามกีฬา 700 ปี	ไม่มีผู้ประกอบการขนส่ง	13	96	12-15				
8	8	สนามบินเชียงใหม่-สนามกีฬา 700 ปี	ไม่มีผู้ประกอบการขนส่ง	12	96	10-12				
9	9	สถานีขนส่งผู้โดยสารฯ แห่งที่ 2 (อาเขต)-สนามกีฬา 700 ปี	ไม่มีผู้ประกอบการขนส่ง	11	102	10-12				
10	10	หมู่บ้านขวัญเวียง-รอบเมืองเชียงใหม่	บริษัท เอซีซี เรือลเอสเครท จำกัด	25.5	62	5-10				

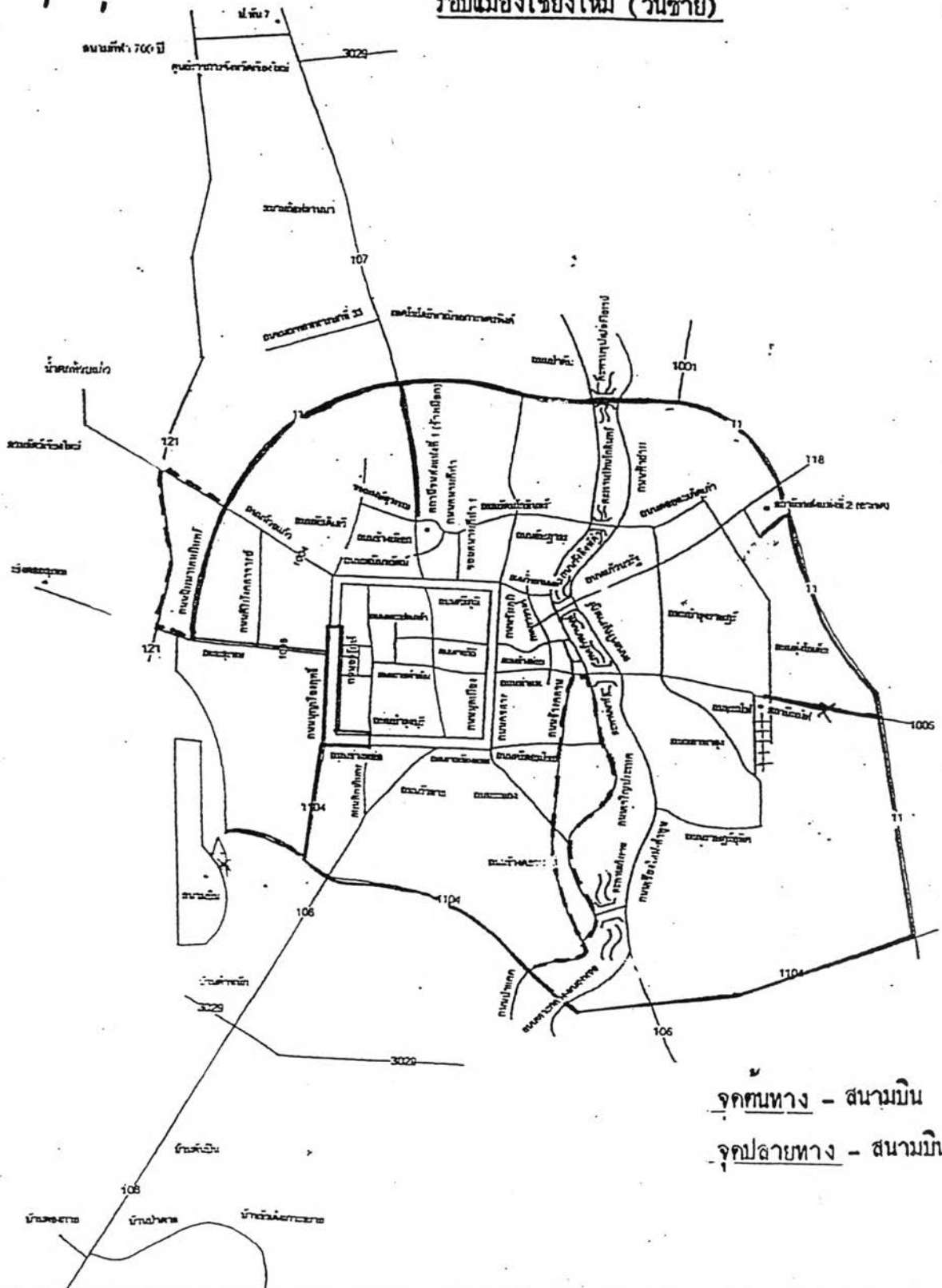
สนามบินเชียงใหม่ - หางคาร์ฟูร์



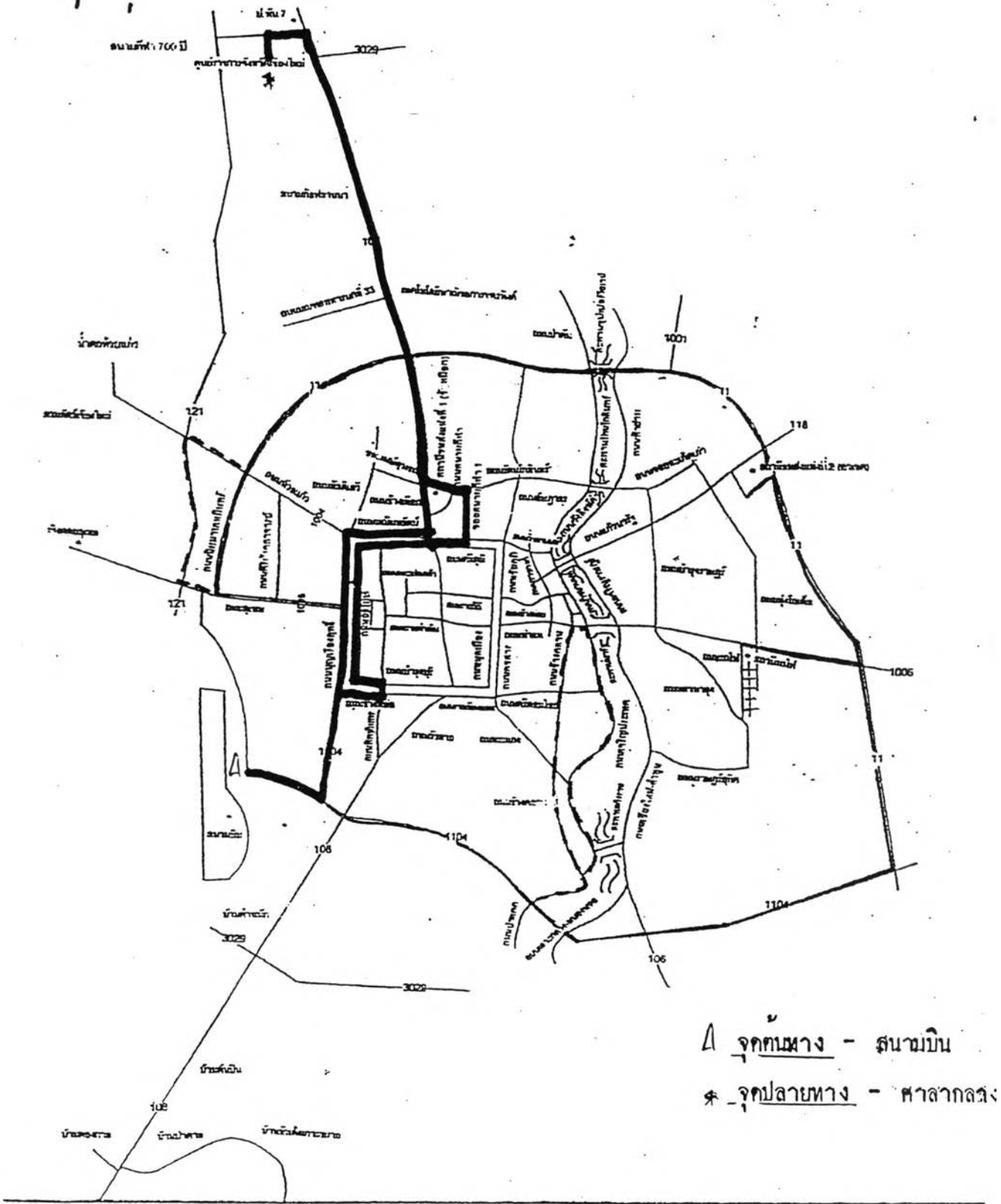
จุดเริ่มต้น - สนามบิน
 ปลายทาง - ห้างคาร์ฟูร์

สนามบิน

รวมเมืองเชียงใหม่ (วนชาย)



1. ก. ก. ม. ๖



สมานบิน

แผนทางการเดินรถโดยรถประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

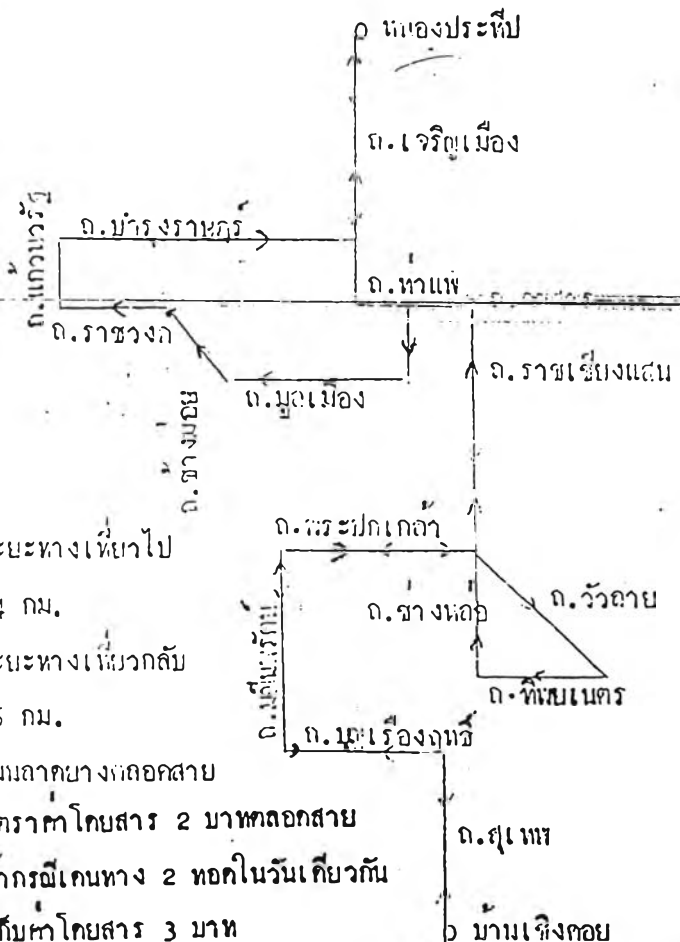
สายที่ 1 ชื่อเส้นทาง เมืองประเวณี - เชียงคอบ

รายละเอียดเส้นทาง

เที่ยวไป เริ่มต้นจากเมืองประเวณี ไปตามถนนเจริญเมืองร่วมสะพานนครรัฐ ไปตามถนนพหลโยธิน เลี้ยวซ้ายไปตามถนนนครสาร เลี้ยวขวาไปตามถนนราชเชียงใหม่ผ่านถนนวัวลาย แล้วขวาไปตามถนนพหลโยธินถึงสี่แยก เลี้ยวขวาไปตามถนนช่างหล่อผ่านประตูเชียงใหม่ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนพระปกเกล้าข้ามสี่แยกประตูช้างเผือก เลี้ยวซ้ายไปตามถนนพหลโยธินถึงสี่แยกแจ้งหัวริน เลี้ยวซ้ายไปตามถนนพหลโยธินเรื่องฤดูห้วยน้ำแสบประตูสวนดอก เลี้ยวขวาไปตามถนนสุเทพ ไปสุดเส้นทางที่เชียงคอบสุเทพ

เที่ยวกลับ เริ่มต้นจากเชียงคอบสุเทพไปตามถนนสุเทพถึงสี่แยกประตูสวนดอก เลี้ยวซ้ายไปตามถนนพหลโยธินเรื่องฤดูห้วยน้ำแสบแจ้งหัวริน เลี้ยวขวาไปตามถนนพหลโยธินและวัดห้วยน้ำแสบประตูช้างเผือก เลี้ยวขวาไปตามถนนพระปกเกล้า เลี้ยวขวาไปตามถนนวัวลาย เลี้ยวขวาไปตามถนนพหลโยธินถึงสี่แยกประตูสวนดอก เลี้ยวขวาไปตามถนนช่างหล่อ ตรงไปไปตามถนนราชเชียงใหม่ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนนครสารถึงสี่แยกถนนพหลโยธิน เลี้ยวซ้ายไปตามถนนพหลโยธินถึงสี่แยกถนนพหลโยธิน เลี้ยวขวาไปตามถนนช่างหมอบถึงสี่แยกนครพิงค์ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนราชวงศ์ถึงสี่แยกธานีพร เลี้ยวขวาไปตามถนนห้วยวังซ้ายสะพานนครพิงค์ ตรงไปไปตามถนนแก้วนครรัฐถึงสี่แยกโรงพยาบาลนครพิงค์ เลี้ยวขวาไปตามถนนบำรุงราษฎร์ ถึงสี่แยกสี่ป่าข่อย เลี้ยวซ้ายไปตามถนนเจริญเมือง ไปสุดเส้นทางที่เมืองประเวณี ตามรายละเอียดในแผนที่ผังแนบ

แผนที่ผังแนบ



- หมายเหตุ 1. ระยะทางเที่ยวไป 14 กม.
- 2. ระยะทางเที่ยวกลับ 16 กม.
- 3. ถนนลาดยางตลอดสาย
- 4. อัตราค่าโดยสาร 2 บาทตลอดสาย
- ถ้ากรณีเกินทาง 2 หอคิวในวันเดียวกัน เก็บค่าโดยสาร 3 บาท



เส้นทาง การเดินรถโดยรถโดยสารประจำทางโดยเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

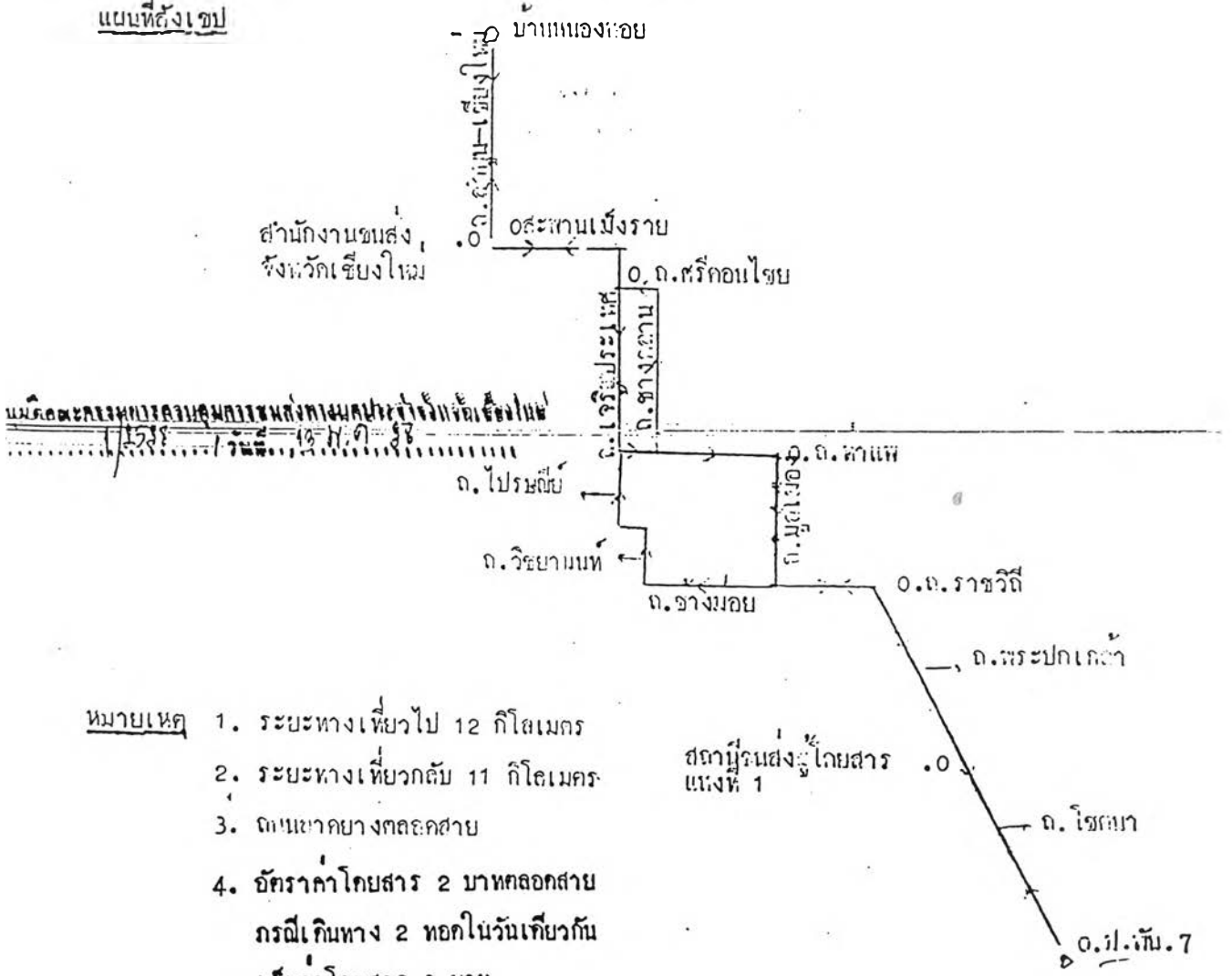
สายที่ 2 ชื่อเส้นทาง ถนนทอง - ป.พัน.7

รายละเอียดเส้นทาง

เที่ยวไป เริ่มต้นจากตลาดบ้านหนองหอย ไปตามถนนสายลำดวน - เชียงใหม่ เลี้ยวซ้ายเข้าสามสะพานเมืองราย เลี้ยวขวาไปตามถนนเจริญประเทศถึงสี่แยกธนาคารออมสิน เลี้ยวซ้ายไปตามถนนท่าแพ เลี้ยวขวาไปตามถนนมูลเมืองถึงสี่แยกสมเด็จ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนราชวิถีถึงสี่แยกศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ (หลังเก่า) เลี้ยวขวาไปตามถนนระปกเกล้า ผ่านประตูช้างเผือก ตรงไปตามถนนโชตนา ไปสุดเส้นทางที่สถานีจอดรถโดยสารประจำทาง ป.พัน.7

เที่ยวกลับ เริ่มต้นจากสถานีจอดรถโดยสารประจำทาง ป.พัน.7 ไปตามถนนโชตนา ผ่านสี่แยกประตูช้างเผือก ผ่านสี่แยกประตูช้างเผือก ผ่านถนนระปกเกล้า ถึงสี่แยกศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ (หลังเก่า) เลี้ยวซ้ายไปตามถนนราชวิถี ตรงไปตามถนนร้างมอย เลี้ยวขวาไปตามถนนวิชยานนท์ เลี้ยวซ้ายผ่านสถานีตำรวจนครบาลเมือง เลี้ยวขวาไปตามถนนไปรษณีย์ ถึงสี่แยก เลี้ยวขวาไปตามถนนท่าแพ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนช่างกลจนถึงสี่แยก เลี้ยวซ้ายไปตามถนนศรีทองชัย เลี้ยวขวาไปตามถนนเจริญประเทศ เลี้ยวซ้ายสามสะพานเมืองราย เลี้ยวขวาไปตามถนนเชียงใหม่-ลำดวน ไปสุดเส้นทางที่สถานีจอดรถโดยสารประจำทางเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

แผนที่ผังเมือง



- หมายเหตุ
1. ระยะทางเที่ยวไป 12 กิโลเมตร
 2. ระยะทางเที่ยวกลับ 11 กิโลเมตร
 3. ถนนขนาดขยงตลอดสาย
 4. อัตราค่าโดยสาร 2 บาทตลอดสายกรณีเกินทาง 2 หอกในวันเที่ยวกับเก็บค่าโดยสาร 3 บาท

สถานีขนส่งผู้โดยสาร
แห่งที่ 1

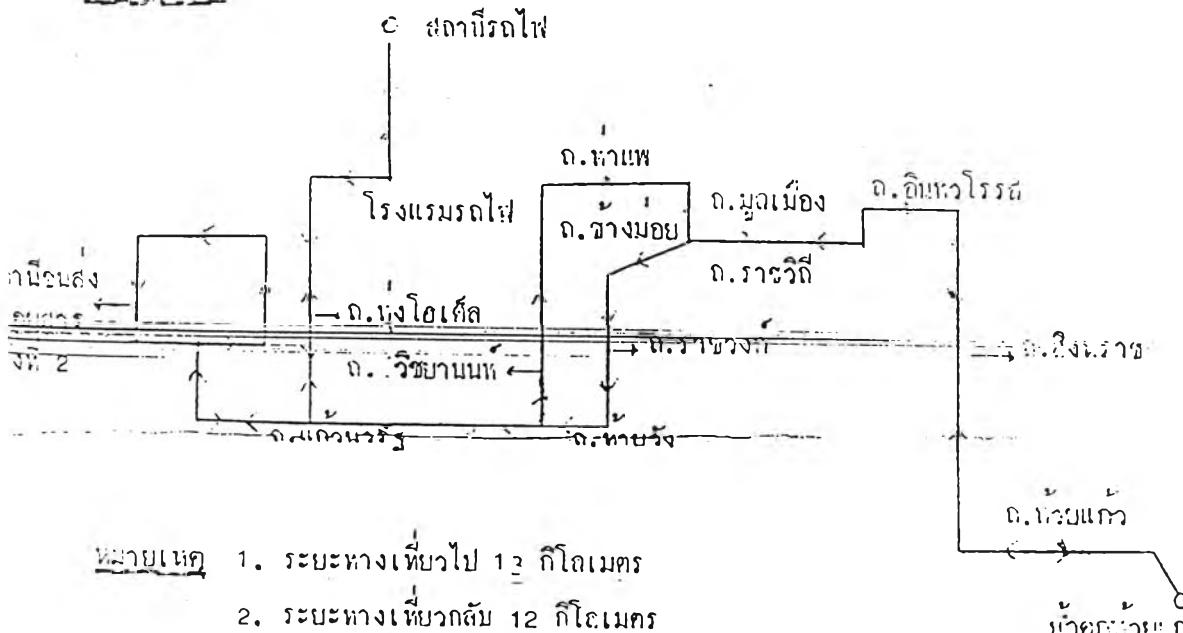
เส้นทางเดินรถเดิม โดยสารประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
สายที่ 3 ชื่อเส้นทาง สถานีรถไฟ - ห้วยแก้ว

รายละเอียดเส้นทาง

เที่ยวไป เริ่มต้นจากสถานีรถไฟ เลี้ยวขวาไปตามถนนเจริญเมือง เลี้ยวซ้ายไปตามถนนทุ่งโฮเต็ล เลี้ยวขวาไปตามถนนแก้ววรัญ เลี้ยวขวาเข้าสถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ 2 แล้วกลับออกมาจากสถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ 2 เลี้ยวซ้ายไปตามถนนแก้ววรัญข้ามสะพานนครลิงค์ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนวิชยานนท์เข้าตลาดศิวโรธ เลี้ยวขวาไปตามถนนแพะแพ เลี้ยวขวาไปตามถนนหมูเมืองถึงสี่แยกสมเพชร เลี้ยวซ้ายไปตามถนนราชวิถี ตรงไปที่เรือนจำกลาง เลี้ยวขวาไปตามถนนอินทวิโรธ เลี้ยวขวาไปตามถนนสิงหนราชตรงไปตามถึงสามแยก เลี้ยวซ้ายไปตามถนนมิตรภาพถึงสี่แยกแจ่งหัวริน ตรงไปตามถนนห้วยแก้ว ไปสุดเส้นทางที่ห้วยแก้ว

เที่ยวกลับ เริ่มต้นจากห้าแยกห้วยแก้ว เลี้ยวซ้ายผ่านสวนเสี้ยว ไปตามถนนห้วยแก้วถึงสี่แยกแจ่งหัวริน ตรงไปตามถนนมิตรภาพ เลี้ยวขวาไปตามถนนสิงหนราช เลี้ยวซ้ายไปตามถนนอินทวิโรธ เลี้ยวซ้ายข้ามสะพานการอาเภอเมือง เลี้ยวขวาไปตามถนนราชวิถี ตรงไปตามถนนช้างมอยถึงสี่แยกศรีนครลิงค์ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนราชวงศ์ เลี้ยวขวาไปตามถนนพ่ายวังข้ามสะพานนครลิงค์ ตรงไปตามถนนแก้ววรัญ เลี้ยวขวาเข้าสถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ 2 แล้วเลี้ยวกลับออกจากสถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ 2 ไปตามถนนทุ่งโฮเต็ล เลี้ยวขวาไปตามถนนเจริญเมือง เลี้ยวซ้ายไปตามถนนรถไฟ ไปสุดเส้นทางที่สถานีรถไฟ ตามรายละเอียดในแผนที่ซึ่งแนบมาด้วยนี้.

แผนที่ซึ่งแนบ



- หมายเหตุ
1. ระยะทางเที่ยวไป 13 กิโลเมตร
 2. ระยะทางเที่ยวกลับ 12 กิโลเมตร
 3. ถนนลาดยางตลอดสาย
 4. อัตราค่าโดยสาร 2 บาทตลอดสาย.
กรณีเกินทาง 2 หอกในอันเดียวกัน
เก็บค่าโดยสาร 3 บาท

โครงการมีคณะกรรมการควบคุมการขนถ่ายรถประจำจังหวัดเชียงใหม่
ครั้งที่...../...../วันที่... 13 ... 25...

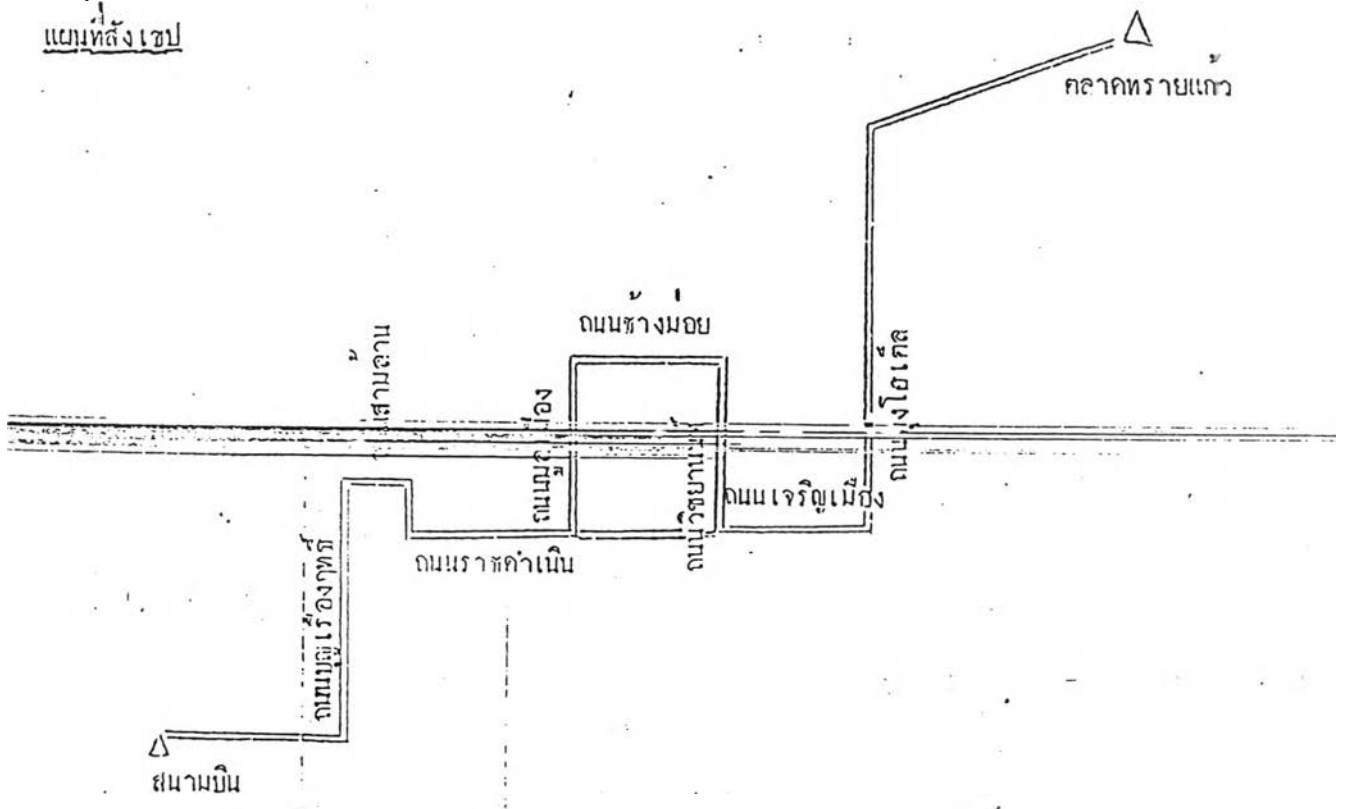
เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตเทศบาลนคร เชียงใหม่
สายที่ 4 ห่อเส้นทาง สนามบินเชียงใหม่ - ตลาดทรายแก้ว

รายละเอียดเส้นทาง

เที่ยวไป เริ่มจากสนามบินเชียงใหม่ไปตามถนนวงแหวนรอบเมือง เลี้ยวซ้ายไปคามถนนบุญเรืองฤทธิ์ เลี้ยวขวาไปคามถนนวโรรส เลี้ยวขวาไปคามถนนสามล้าน เลี้ยวซ้ายไปคามถนนราชดำเนิน เลี้ยวซ้ายไปคามถนนมูลเมือง เลี้ยวขวาไปคามถนนช่างมอญ เลี้ยวขวาไปคามถนนวิชยานนท์ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนห่าแพ ข้ามสะพานนวรัฐ ตรงไปคามถนนเจริญเมือง เลี้ยวซ้ายเข้าถนนห้วยไต่เคิล เลี้ยวขวาเข้าถนนแควนวรุฑ์ ตรงไปคามถนนไปคอบสะเก็ด ไปสุดเส้นทางที่ตลาดทรายแก้ว

เที่ยวกลับ เริ่มจากตลาดทรายแก้ว ตรงไปคามถนนแควนวรุฑ์ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนห้วยไต่เคิล เลี้ยวขวาเข้าถนนเจริญเมือง ข้ามสะพานนวรัฐ เลี้ยวขวาเข้าถนนเจริญประเทศ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนวิชยานนท์ เลี้ยวขวาเข้าถนนห่าแพ ตรงไปถนนราชดำเนิน เลี้ยวขวาเข้าถนนสามล้าน เลี้ยวซ้ายเข้าถนนวโรรส เลี้ยวซ้ายเข้าถนนบุญเรืองฤทธิ์ เลี้ยวขวาเข้าถนนเรณูเมือง ไปสุดเส้นทางที่สนามบินเชียงใหม่

แผนที่สังเขป



- หมายเหตุ 1. ระยะทาง 14 กม.
- 2. ลักษณะเส้นทาง ลวดคางกลอง

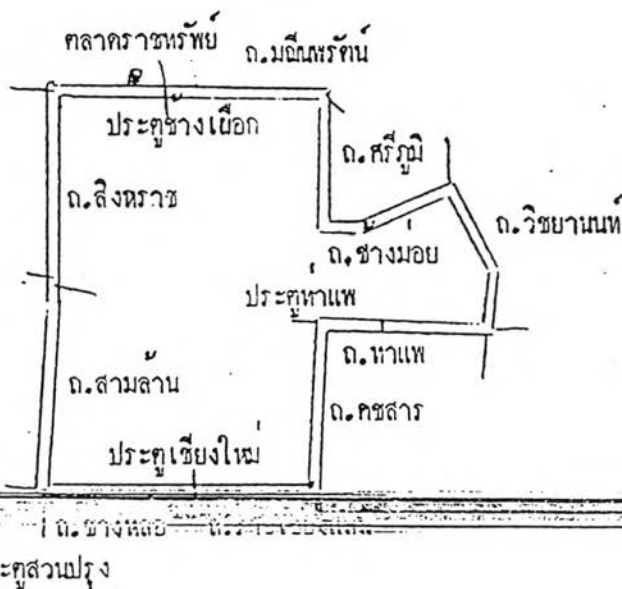
จังหวัด เชียงใหม่

เส้นทาง การเดินรถโดยสารประจำทาง
หมวด 1 สายที่ 5 ชื่อเส้นทาง สายรอบคูเมืองเชียงใหม่

รายละเอียดเส้นทาง

เริ่มต้นจากตลาดราชทรัพย์ไปตามถนนรอบคูเมืองด้านนอกจนถึงสี่แยกถนนช่างมอ
เลี้ยวซ้ายไปตามถนนช่างมอตลอดถึงสามแยกวิชานนท์ เลี้ยวขวาด้านตลาดวโรรสถึงสี่แยกอุปกุศ
เลี้ยวขวาเข้าถนนท่าแพ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนคชสารถึงสี่แยกวัดห้วยขวาง เลี้ยวขวาไปตามถนน
รอบคูเมือง ด้านตลาดประตูเชียงใหม่เข้าถนนช่างหล่อถึงสี่แยกประตูสวนปรุง เลี้ยวขวาเข้าถนน
สามล้าน บ้านหน้าวัดพระสิงห์ เข้าถนนสิงหนราชตรงไปออกหน้าโบว์ลิ่ง เลี้ยวขวาไปสุดเส้นทาง
ที่หน้าตลาดราชทรัพย์

แผนที่ผังเขต



หมายเหตุ ระยะทาง 7 กม. ลากยางตลอดสาย
โดยอนุมัติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง
เมื่อคราวประชุมครั้งที่ 6/2524 วันที่ 17 เมษายน 2524

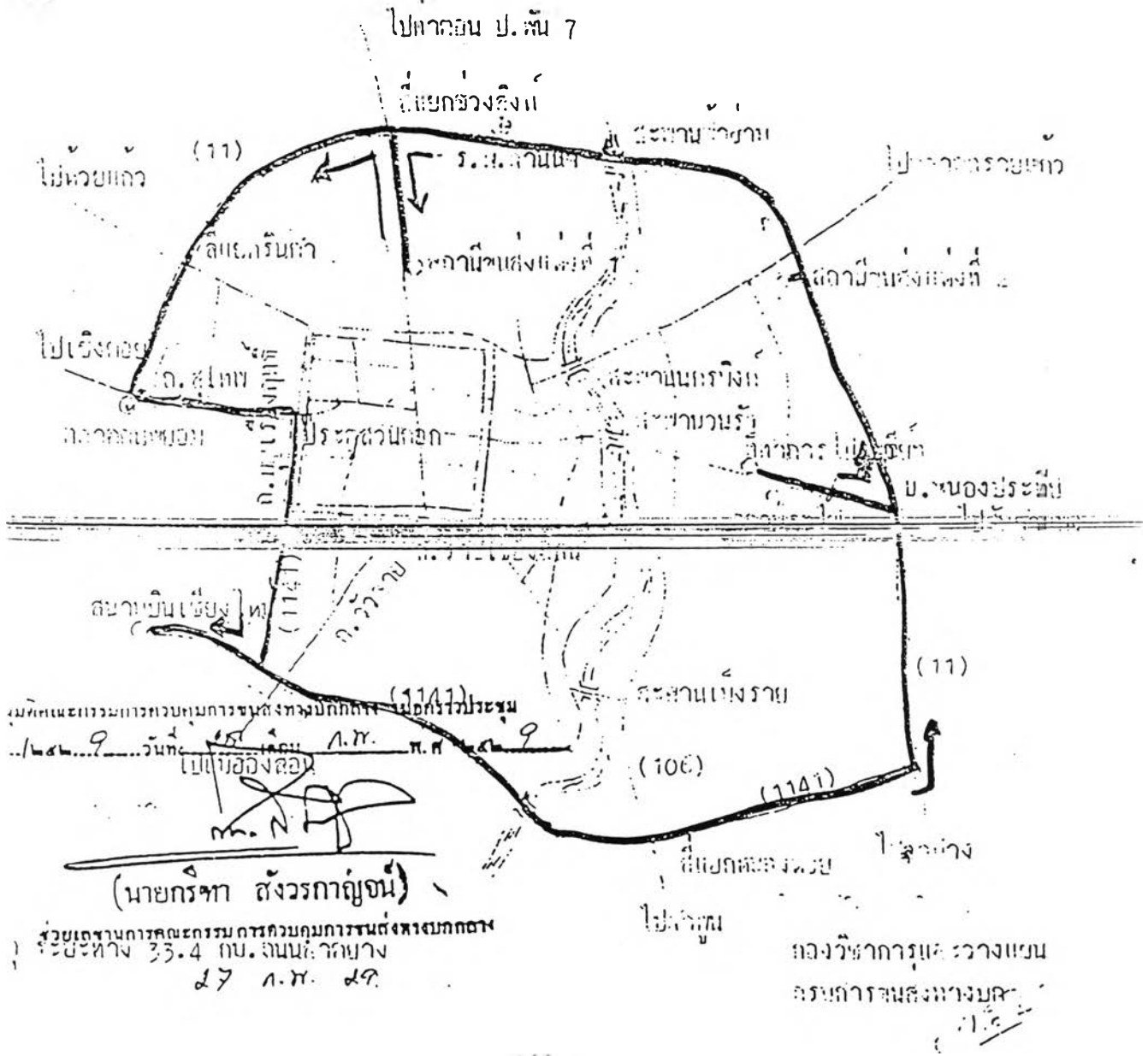
สำเนาถูกต้อง

(นายอำพล รัตนศิลป์ ๗ กุฎี)

เขตห้ามเลี้ยงสัตว์ในเขตราชการ

หมวด ๑ มาตรา 6 มีผลเฉพาะ หมายให้เลี้ยงสัตว์ (วนช้าย วนรญา)

ระเบียบเขตห้ามเลี้ยงสัตว์ในเขตราชการ
 ระเบียบเขตห้ามเลี้ยงสัตว์ในเขตราชการประกอบด้วย บริเวณที่ทำการไปรษณีย์ โทรเลข เข็มทิศ ไปรษณีย์
 บริเวณ หมายไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 เขตห้ามเลี้ยงสัตว์ในเขตราชการบริเวณนี้ มีเขตห้าม
 หมายความว่า ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 หมายไปรษณีย์ ขอนแก่น ถึงสี่แยกวงเวียน
 หมายความว่า ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 หมายความว่า เขตห้ามเลี้ยงสัตว์ในเขตราชการ
 ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1141 ถึงสี่แยกถนนวิเศษ ไปรษณีย์ ขอนแก่น ไปทาง
 ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ถึงสี่แยกถนนวิเศษ ไปรษณีย์ ขอนแก่น ไปทาง
 ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ไปรษณีย์ ขอนแก่น ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11
 ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1141 ถึงสี่แยกถนนวิเศษ ไปรษณีย์ ขอนแก่น ไปทาง
 ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ไปรษณีย์ ขอนแก่น ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11
 ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ไปรษณีย์ ขอนแก่น ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11
 ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ไปรษณีย์ ขอนแก่น ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11
 ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ไปรษณีย์ ขอนแก่น ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11



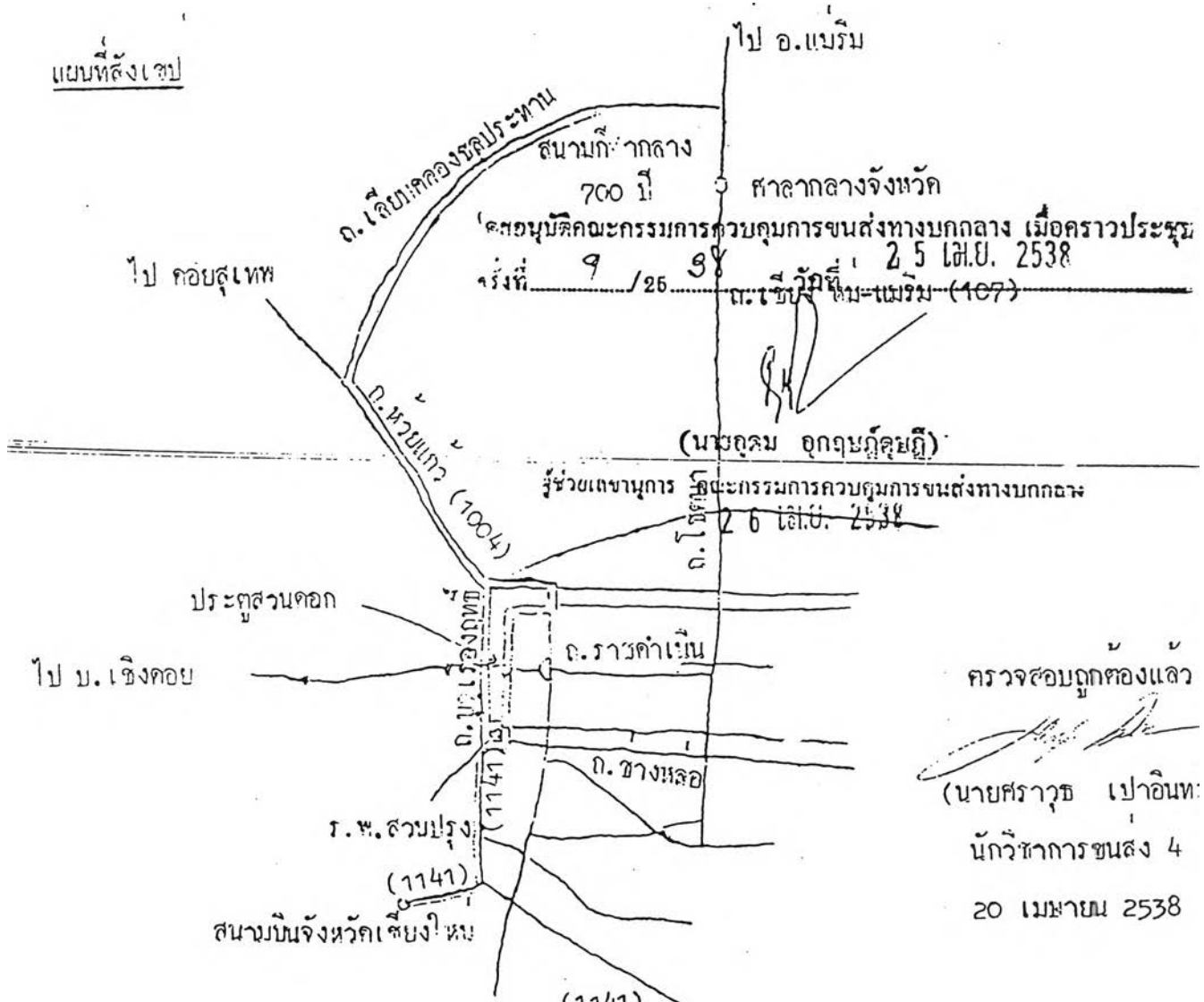
เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง

หมวด 1 สายที่ 2 ชื่อเส้นทาง สนามบินจังหวัดเชียงใหม่ - สนามกีฬากลาง 700 ปี

รายละเอียดเส้นทาง

เที่ยวไป เริ่มต้นจากสถานีจอดรถโดยสารประจำทางบริเวณสนามบินจังหวัดเชียงใหม่ ไปตามถนนมหิตล (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1141) ถึงสามแยกแอร์พอร์ตหลาซ่า แยกซ้ายไปตามถนนบุญเรืองฤทธิ์ ถึงสี่แยกแจ่งหัวริน แยกซ้ายไปตามถนนห้วยแก้ว (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1004) แยกขวาไปตามถนนเลียบบคลองชลประทาน ไปสุดเส้นทาง ณ สถานีจอดรถโดยสารประจำทางบริเวณสนามกีฬากลาง 700 ปี

เที่ยวกลับ เริ่มต้นจากสถานีจอดรถโดยสารประจำทางบริเวณสนามกีฬากลาง 700 ปี ไปตามถนนเลียบบคลองชลประทาน แยกซ้ายไปตามถนนห้วยแก้ว (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1004) ไปตามถนนมณีนพรัตน์ แยกขวาไปตามถนนศรีภูมิ ผ่านสวนชวภาค ถึงประตูสวนปรุง แยกขวาไปตามถนนช่างหล่อ แยกซ้ายไปตามถนนมหิตล (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1141) ถึงสามแยกแอร์พอร์ตหลาซ่า แยกขวาไปตามถนนมหิตล (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1141) ไปสุดเส้นทาง ณ สถานีจอดรถโดยสารประจำทางบริเวณสนามบินจังหวัดเชียงใหม่





จังหวัดเชียงใหม่

เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง

หมวด 1 สายที่ 9 ชื่อเส้นทาง สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่แห่งที่ 2 - สนามกีฬากลาง 700 ปี
รายละเอียดเส้นทาง

เริ่มตมจากสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่แห่งที่ 2 แยกซ้ายไปตามถนนเชียงใหม่ - ลำปาง (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11) ถึงสี่แยกช่วงสิงห์ แยกขวาไปตามถนนเชียงใหม่ - แม่ริม ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 107) ผ่านศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ ใช้จุดเส้นทาง ๒ สถานีจอดรถโดยสารประจำทางบริเวณสนามกีฬากลาง 700 ปี

แผนที่สังเขป

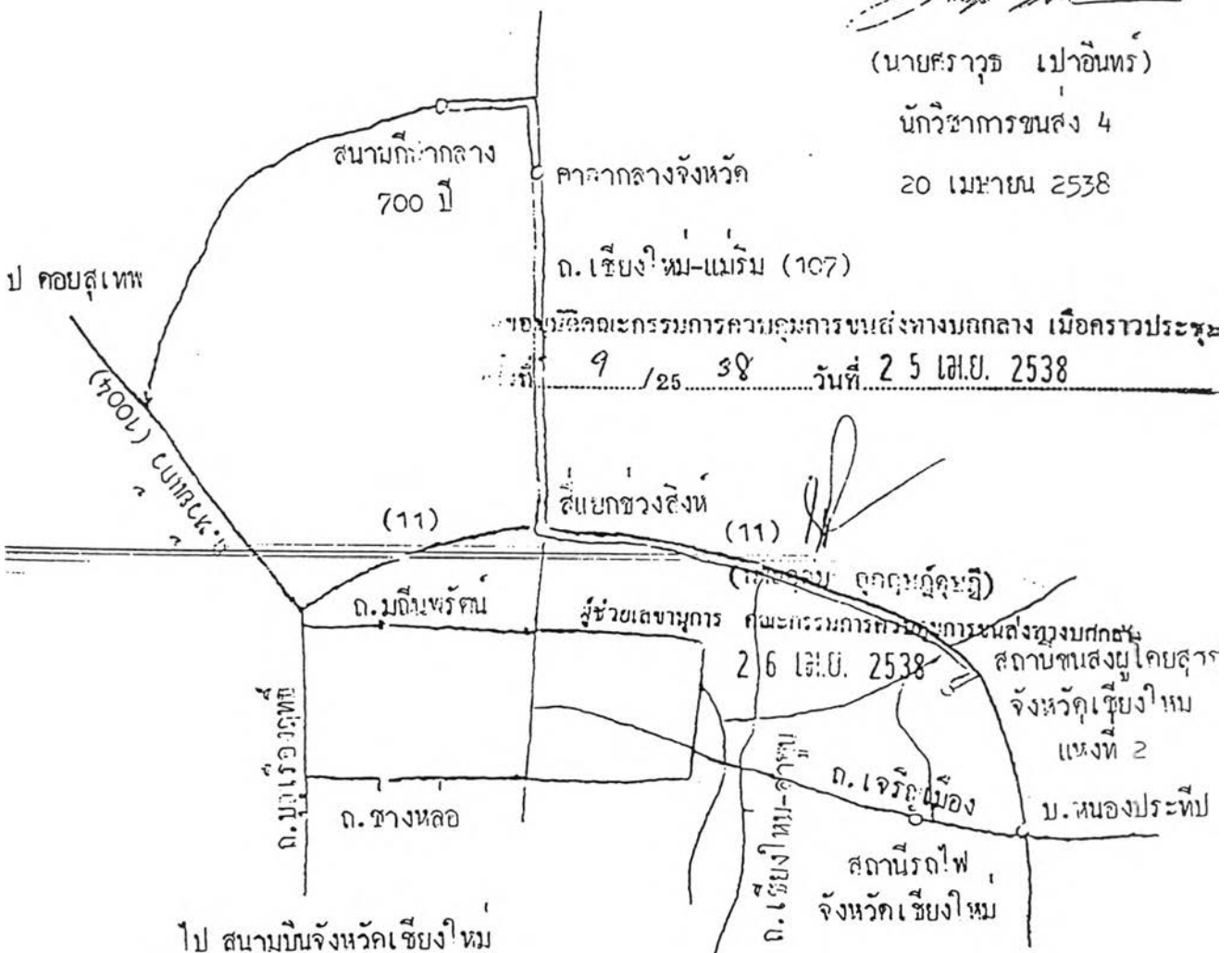
ตรวจสอบถูกต้องแล้ว

ไป อ.แม่ริม

(นายศราวุธ เป่าอินทร์)

นักวิชาการขนส่ง 4

20 เมษายน 2538



- สายที่ 1 หนองปรือที่บ - ทุ่งดอย (16 กม.)
- สายที่ 2 หนองหอย - ป่าพัน 7 (12 กม.)
- สายที่ 3 สถานีรถไฟ - ห้วยถั่ว (13 กม.)
- สายที่ 4 สนามบินเชียงใหม่ - ตลาดทรายแก้ว (14 กม.)
- สายที่ 5 รอบคูเมืองเชียงใหม่ (7 กม.)
- สายที่ 6 รอบเมืองเชียงใหม่ (วนซ้าย, วนขวา) (35.4 กม.)
- สายที่ 7 สถานีรถไฟ - สนามกีฬา 700 ปี (13 กม.)
- สายที่ 8 สนามบินเชียงใหม่ - สนามกีฬา 700 ปี (12 กม.)
- สายที่ 9 สถานีขนส่งผู้โดยสาร ฯ แห่งที่ 2 (อาเขต) - สนามกีฬา 700 ปี (11 กม.)

สายที่ 10 หมู่บ้านขวัญเวียง - รอบเมืองเชียงใหม่ (25.5 กม.) เดินรถให้บริการเฉลี่ยวันละ 45 เที่ยว (ตั้งแต่เวลา 05.30 น. - 22.0 น.) มีรถจำนวน 5 คันซึ่งมีผู้โดยสารนิยมใช้มากพอสมควร เฉลี่ยวันละประมาณ 1,000 คน

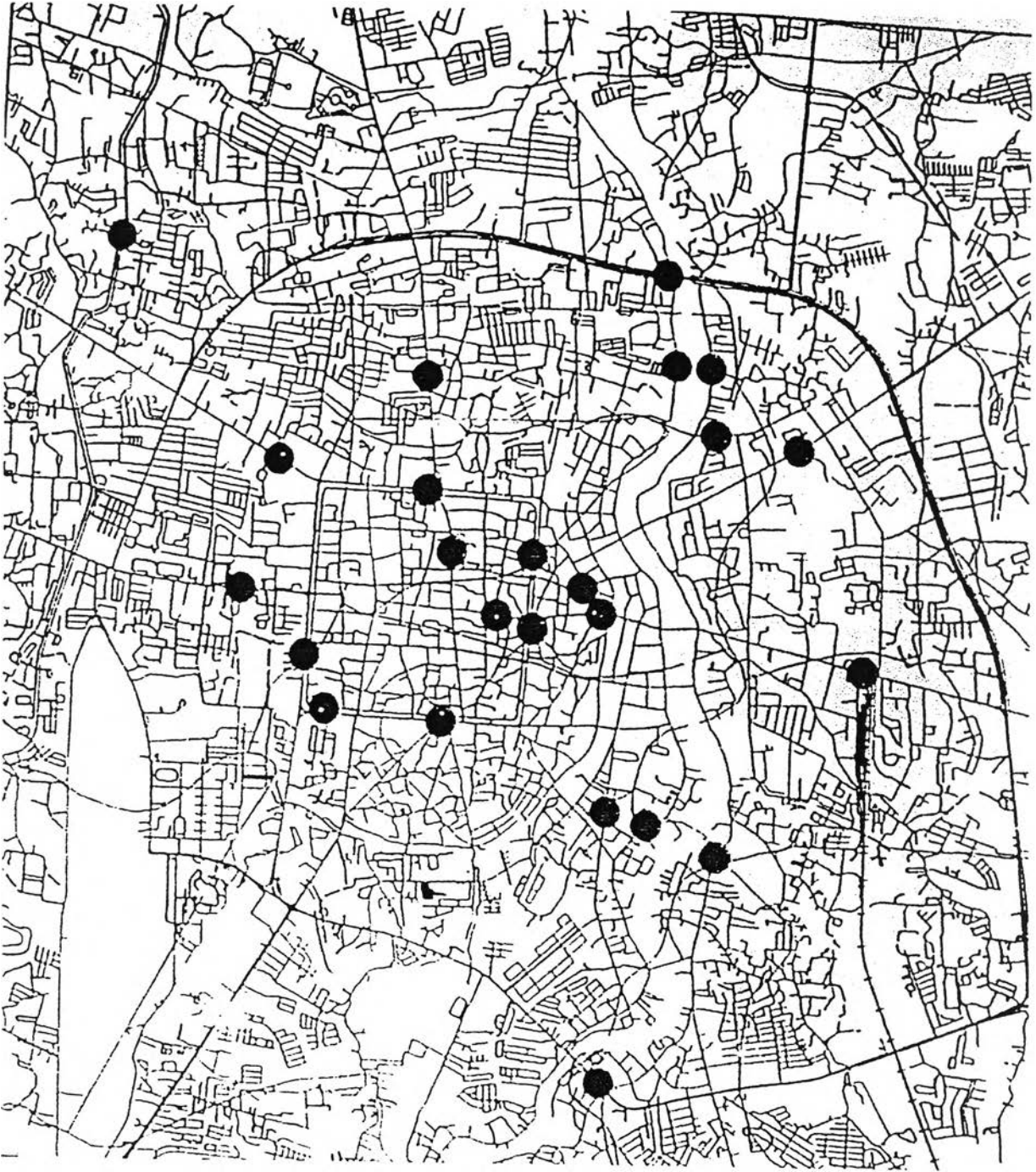


ชื่อถนน Traffic in Chiang Mai	ปริมาณจราจร (คัน/วัน)
สุเทพ	45,632
ห้าแยก	44,665
โชคนา	53,533
รัตนโกสินทร์	35,718
วังสิงห์คำ	21,508
ฟ้าฮ่าม	23,873
แก้ววรัฐ	34,655
เจริญเมือง	44,894
เชียงใหม่-ลำพูน (บ้านเด่น)	43,413
เจริญประเทศ	15,539
ช้างคลาน	35,285
ท่าแพ	53,639
ช้างม้อย	24,786
เชียงใหม่-ลำปาง (วงแหวนรอบใน)	71,779
มนิศล (วงแหวนรอบใน)	70,326
สนามกีฬา 700 ปี	27,731

ชื่อถนน	ปริมาณจราจร (คัน/วัน)
บุญเรืองฤทธิ์	59,246
อารักษ์	25,644
มณีนพรัฐ	53,580
มูลเมือง	61,775
ศรีภูมิ	35,839
ช้างนถ่อ	46,501
พระปกเกล้า	24,294
ราชดำเนิน	15,529

พื้นที่การเดินทาง		ปริมาณการเดินทาง (เที่ยว-คน/วัน)	
จุดเริ่มต้น	จุดปลายทาง	แยกตามพื้นที่	รวม
พื้นที่ภายใน ถนนวงแหวนรอบใน	ไปพื้นที่ภายในวงแหวนรอบใน	50,892	70,578
	ไปพื้นที่นอกถนนวงแหวนรอบใน	14,028	
	ไปพื้นที่นอกเขตผังเมืองรวม	5,658	
พื้นที่ภายนอก ถนนวงแหวนรอบใน	ไปพื้นที่ภายในวงแหวนรอบใน	13,455	33,747
	ไปพื้นที่นอกถนนวงแหวนรอบใน	16,963	
	ไปพื้นที่นอกเขตผังเมืองรวม	3,329	
พื้นที่นอก เขตผังเมืองรวม	ไปพื้นที่ภายในวงแหวนรอบใน	7,129	13,477
	ไปพื้นที่นอกถนนวงแหวนรอบใน	4,898	
	ไปพื้นที่นอกเขตผังเมืองรวม	1,450	
			117,802

Trip Generate and Attraction



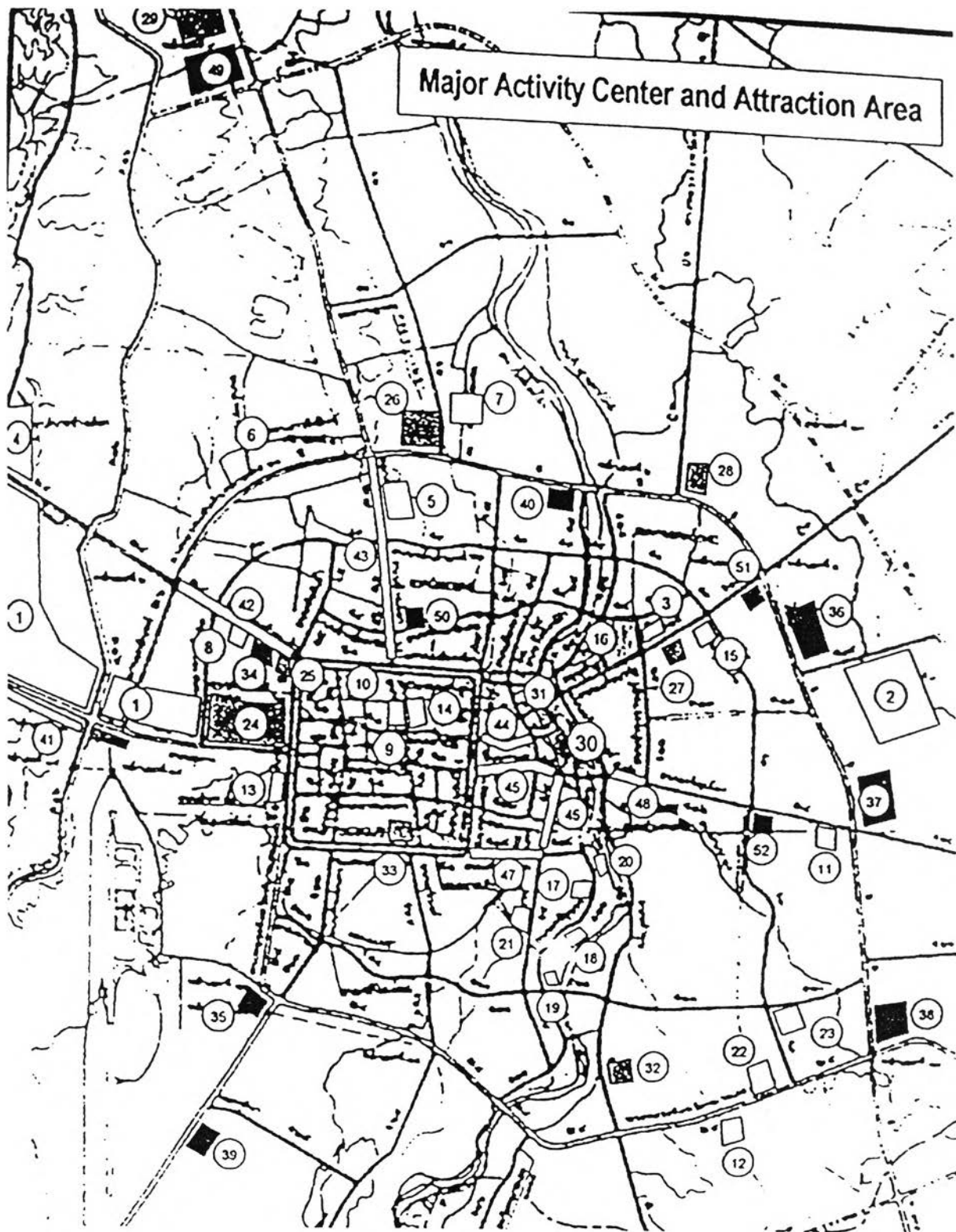
Research Spots

ชื่อ เส้นทาง	ระยะทาง ไป-กลับ (กม.)	จุดสำคัญที่ผ่าน
สาย ก-1	26	ห้วยตึงเฒ่า-ศาลากลาง-ช่วงสิงห์-คูเมือง-วโรต-คูเมือง-ช่วงสิงห์-ศาลากลาง-ห้วยตึงเฒ่า
สาย ก-2	14	ตลาดรวมโชค-โลตัสคำเที่ยง-เทศบาลฯ-วโรต-ตลาดเมืองใหม่-วังสิงห์ คำ-ตลาดรวมโชค
สาย ก-3	13	สันทราย-ตลาดทรายแก้ว-อาเขต2-ปิ่นส์-วโรต-ปิ่นส์-อาเขต2-ทราย แก้ว-สันทราย
สาย ก-4	13	ม.พ่ายพ-บวกรก-สถานีรถไฟ-ท่าแพ-วโรต-สถานีรถไฟ-บวกรก-ม. พ่ายพ
สาย ก-5	21	ตลาดยางเนิ้ง-หนองหอย-ถ.เจริญประเทศ-วโรต-ข้างคลาน-หนองหอย- ตลาดยางเนิ้ง
สาย ก-6	20	วงแหวนรอบกลาง-คูเมือง-โรบินสัน-วโรต-ท่าแพ-คูเมือง-โรบินสัน-วงแห วนรอบนอก
สาย ก-7	38	ห้วยตึงเฒ่า-นวมินทร์-สนามกีฬา700ปี-แยกภูคำ-ตลาดพะยอม-แม่เหียะ- ไนท์ซาฟารี
สาย ก-8	14	มธ.(สุเทพ)-ร.พ.มหาราช-คูเมือง-วโรต-ท่าแพ-คูเมือง-ร.พ.มหาราช-มธ. (สุเทพ)
สาย ก-9	13	ห้วยแก้ว-ภาคสวนแก้ว-คูเมือง-ท่าแพ-วโรต-คูเมือง-ภาคสวนแก้ว-ห้วย แก้ว
สาย ก-10	21	แอร์พอร์ต-ตลาดพะยอม-รินคำ-ช่วงสิงห์-แยกศาลเด็ก-แยกดอนจัน- แนกหนองหอย-แอร์พอร์ต
สาย ก-11	26	ฟ้าม่วย-รพ.เชียงใหม่รวม2-อาเขต-รร.คาราฯ-วโรต-รร.คาราฯ-อาเขต- ฟ้าม่วย
สาย ก-12	20	พญารมฎ-บวกรก-สถานีรถไฟ-วโรต-สถานีรถไฟ-บวกรก-พญารมฎ
สาย ก-13	35	ศาลากลาง-ราชภัฏ-ข้างเมือก-คูเมือง-แอร์พอร์ต-โลตัสนางคง-แยกสะเมิง

Main Routes

ชื่อ เส้นทาง	ระยะทาง ไป-กลับ (กม.)	จุดสำคัญที่ผ่าน
สาย ข-1	12	สนามบิน-คูเมือง-ช้างม่อย-วโรต-ท่าแพ-ไนท์บาร์ชา-ศรีคอนไชย-ประตู เชียงใหม่-สนามบิน
สาย ข-2	14	อาเขต2-สนามกีฬา-อาเขต1-กาดสวนแก้ว-ร.พ.นพราช-อาเขต1-สนาม กีฬา-อาเขต2
สาย ข-3	15	สันผีเสื้อ-ฟ้าฮ่าม-ตลาดเมืองใหม่-ตลาดวโรรส-ตลาดเมืองใหม่-ฟ้าฮ่าม- สันผีเสื้อ
สาย ข-4	14	บ้านท่อ-ป่าตัน-วังสิงห์คำ-เทศบาล-วโรต-ศรีนครพิงค์-เทศบาล-วังสิงห์ คำ-ป่าตัน-บ้านท่อ
สาย ข-5	26	วัดน้ำใจ-บ้านปากกล้วย-หนองหอย-บ้านเด่น-วโรต-บ้านเด่น-หนองหอย- บ้านปากกล้วย- วัดน้ำใจ
สาย ข-6	14	ป่าแค-มนิล-ข้างคลาน-ศรีคอนไชย-เจริญประเทศ-ท่าแพ-ไนท์บาร์ชา- ข้างคลานป่าแค
สาย ข-7	19	อาเขต-ถนนทุ่งโฮเตล-สถานีรถไฟ-ไนท์บาร์ชา-ประตูเชียงใหม่-นิคม พานิช-สนามบิน- นิคมพานิช- ประตูเชียงใหม่-ไนท์บาร์ชา-สถานีรถไฟ- ถนนทุ่งโฮเตล- อาเขต

Sub Routes



Active Points in Chiang Mai

ประเภทการใช้พื้นที่	ลำดับที่	ลักษณะการใช้พื้นที่
สถาบันอุดมศึกษา	1	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
	2	มหาวิทยาลัยพายัพ
	3	มหาวิทยาลัยพายัพ (วิทยาลัยพยาบาล)
	4	สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล
	5	สถาบันราชภัฏเชียงใหม่
วิทยาลัย	6	โรงเรียนพานิชยการลานนา
	7	โรงเรียนปอัสเทคนิคลานนา
	8	โรงเรียนศรีธนาพานิชยการ
	9	วิทยาลัยอาชีวศึกษาเชียงใหม่
	10	วิทยาลัยเทคนิคเชียงใหม่
	11	โรงเรียนเชียงใหม่เทคโนโลยี
	12	โรงเรียนเทคโนโลยีเอเชีย
โรงเรียน	13	โรงเรียนวัดโนนทัยพายัพ
	14	โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย
	15	โรงเรียนคาราวีวิทยาลัย
	16	โรงเรียนปิ่นสร้อยแยลลวิวิทยาลัย
	17	โรงเรียนเรยีนาเชลีวิทยาลัย
	18	โรงเรียนพระหฤทัย
	19	โรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย (ประถม)
	20	โรงเรียนไชยโรจนวิทยา
	21	โรงเรียนวชิรวิทย์
	22	โรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย (มัธยม)
	23	โรงเรียนกาวิละวิทยาลัย
โรงพยาบาล	24	โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่
	25	โรงพยาบาลเชียงใหม่รวม 1
	26	โรงพยาบาลลานนา
	27	โรงพยาบาลแมคคอร์มิค
	28	โรงพยาบาลเชียงใหม่รวม 2
	29	โรงพยาบาลนครพิงค์

ประเภทการใช้พื้นที่	ลำดับที่	ลักษณะการใช้พื้นที่
ตลาด	30	ตลาดวโรรสและตลาดต้นลำไย
	31	ตลาดเทศบาล
	32	ตลาดหนองน้อย
	33	ตลาดประตูเชียงใหม่
ห้างสรรพสินค้า	34	กาดสวนแก้ว
	35	โรบินสันแอร์พอร์ตพลาซ่า
	36	ลาซาล
	37	Makro
	38	Big C
	39	โลตัส (นางคง)
พื้นที่ย่านธุรกิจ	40	โลตัส (คำเที่ยง)
	41	ถนนสุเทพ
	42	ถนนห้วยแก้ว
	43	ถนนช้างเผือก
	44	ถนนช้างม่อย
	45	ถนนทานแพ
	46	ถนนช้างคลาน
	47	ถนนศรีคอนไอย
48	ถนนเจริญเมือง	
สถานที่ราชการ	49	ศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่
สถานีสขนส่ง	50	สถานีขนส่งช้างเผือก
	51	สถานีขนส่งอาเขต
	52	สถานีรถไฟ

Route	Road													
	Suthep	Huaykeaw	Chotana	Rattanakosin	Faham	Keownawarat	Charernmaung	Chiang Mai-Lampoon	Charernprates	Changkhan	Taphae	Changmol	Chiang Mai-Lampang	Mahidol
Main Route														
1											2,249	1,664		
2				9,074							2,249	1,664	739	
3						9,135								
4							3,457						739	
5								6,855	1,778	2,208	2,249			
6								6,855						
7														
8		10,858									2,249	1,664		
9	24,495										2,249	1,664		
10								6,855					739	1,258
11					17,301	9,135								
12							3,457						739	
13			9,859					6,855			2,249	1,664		
Sub Route														
1				9,074		9,135					2,249	1,664		
2	24,495	10,858		9,074		9,135								
3					17,301				1,778	2,208		1,664		
4					17,301									
5							3,457							
6							3,457			2,208				
7							3,457		1,778					

700th Stadium	Bunreungrit	Arag	Maninoparat	Mulmaung	Sriphum	Changloh	Total
	9,685		8,975		8,106		30,679
							13,726
							9,135
							4,196
							13,090
	9,685	5,725	8,975	17,102	8,106		56,448
427							427
	9,685	5,725	8,975	17,102	8,106		64,364
	9,685	5,725	8,975	17,102	8,106		78,001
							8,852
							26,436
							4,196
	9,685		8,975		8,106		47,393
	9,685		8,975				22,573
							53,562
							22,951
							17,301
							3,457
							5,665
						8,496	13,731

APPENDIX B

Origin	Destination																									Total	
	Zone																										
	1	2	3	5	6	7	8	9	12	14	15	19	20	26	27	28	29	30	31	32	36	37	40	41	42		57
1	0	52	0	20	0	0	0	0	57	28	113	113	28	0	0	0	0	0	0	28	0	0	28	139	57	28	691
2	25	0	75	13	0	38	0	0	25	25	0	75	0	0	13	0	13	0	0	0	0	20	0	0	0	28	350
3	52	26	0	26	0	97	0	0	26	26	0	125	26	0	71	13	52	0	0	26	0	0	25	81	26	76	774
5	24	57	48	0	18	96	0	0	0	0	24	41	0	0	24	0	0	48	0	0	0	20	66	0	0	24	490
6	37	0	26	74	0	129	0	0	37	0	18	55	0	0	0	0	0	0	18	0	18	0	0	0	0	37	449
7	43	47	83	325	184	0	40	40	21	19	17	21	18	0	0	43	48	21	58	133	195	345	157	59	91	126	2134
8	0	0	0	0	0	0	0	0	9	19	0	9	9	0	0	0	9	19	0	0	0	0	19	9	0	9	111
9	0	0	0	0	0	75	0	0	0	75	37	12	0	0	0	0	0	0	0	19	20	0	0	12	0	0	250
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	115	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	115
14	0	0	120	0	0	17	0	0	0	0	17	0	0	0	17	17	0	0	0	0	37	0	0	51	17	17	310
15	0	0	54	0	0	0	0	29	0	0	0	18	0	0	0	0	109	0	0	0	0	20	0	0	0	27	257
19	181	127	139	0	0	65	0	0	0	34	0	0	117	24	4	0	0	40	0	38	36	41	0	0	0	60	906
20	52	18	35	0	0	35	0	0	0	35	35	209	0	0	0	0	71	0	0	18	0	0	18	18	0	90	634
26	24	0	24	24	0	47	24	0	0	0	0	142	0	0	0	0	95	47	0	0	0	0	24	95	0	24	570
27	0	28	282	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	0	85	85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	536
28	13	0	117	25	0	25	0	0	0	38	68	13	0	0	0	0	160	13	19	0	0	0	13	20	0	38	562
29	85	12	26	0	0	0	0	12	37	41	72	0	18	24	28	76	0	102	0	43	70	0	8	0	0	72	726
30	0	13	0	15	0	29	0	0	0	0	44	15	0	0	0	0	117	0	0	0	35	0	0	0	0	58	326
31	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	0	58
32	0	0	0	19	0	96	0	19	0	19	0	0	0	0	0	38	50	19	0	0	0	41	0	19	19	53	392
36	0	18	18	35	0	246	0	0	35	0	72	140	18	0	0	70	158	70	0	88	0	20	53	88	0	35	1164
37	61	41	20	162	0	325	61	41	20	20	223	122	0	0	20	20	20	20	0	81	183	0	122	101	0	243	1906
40	23	0	0	47	0	91	0	0	23	0	23	70	23	0	0	0	0	70	0	23	0	125	0	23	0	0	541
41	28	19	82	0	0	73	0	0	0	19	37	91	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	133	502
42	18	53	26	0	0	81	0	18	0	70	141	70	0	0	0	0	53	35	0	18	18	18	35	35	0	245	934
57	0	0	0	0	17	0	0	0	12	12	17	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	0	20	0	12	0	124
Total	666	511	1194	785	219	1565	125	159	302	480	1073	1397	257	48	177	362	1040	538	95	515	632	670	607	762	210	1423	15812

ETA estimated Demand of Route 9

Peak Morning

Origin	Destination																								Total		
	Zone																										
Zone	1	2	3	5	6	7	8	9	12	14	15	19	20	26	27	28	29	30	31	32	36	37	40	41	42	57	
1	0	17	18	30	25	30	0	0	0	39	0	85	36	16	0	9	0	0	0	0	0	28	16	19	12	0	380
2	0	0	18	17	0	23	0	8	0	9	0	28	0	0	19	0	8	0	0	0	24	28	0	0	24	0	206
3	0	34	0	51	0	27	0	0	0	116	25	77	36	16	270	63	0	0	13	0	72	0	0	38	18	0	856
5	0	17	54	0	38	44	0	0	0	0	0	0	0	16	0	17	0	10	0	13	48	97	48	0	0	16	418
6	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	13	0	11	50
7	0	43	43	0	63	0	0	26	0	12	0	0	36	0	0	14	0	20	0	79	144	139	7	38	24	0	688
8	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	45
9	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	14	0	0	12	0	81
12	39	17	0	0	25	15	6	0	0	7	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	24	14	23	0	0	47	242
14	78	0	76	0	0	28	13	51	7	0	0	123	24	0	0	26	28	32	0	13	97	42	0	48	48	0	734
15	58	0	0	46	13	18	0	26	72	25	0	34	36	0	0	35	64	30	0	0	36	184	25	38	96	0	836
19	136	17	85	0	38	45	6	8	0	10	12	0	60	98	0	9	49	0	0	0	60	111	32	51	36	0	863
20	19	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12	10	0	0	0	0	0	12	0	12	0	0	16	0	0	0	93
26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27	0	9	96	16	0	0	0	0	0	12	0	18	0	0	0	0	39	0	0	0	0	14	0	0	0	0	204
28	0	0	0	0	0	30	0	0	0	23	9	0	0	0	58	0	9	17	0	26	36	14	0	13	0	0	235
29	0	9	41	0	0	27	6	0	0	0	50	0	24	76	96	52	0	18	0	39	120	14	0	0	36	16	624
30	0	0	0	33	0	15	13	0	12	20	0	27	0	0	0	17	0	0	13	13	120	28	32	0	24	0	367
31	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	39
32	19	0	18	0	0	26	6	0	0	0	0	26	0	0	19	0	21	0	0	0	48	28	16	0	0	0	227
38	36	0	0	48	13	37	0	0	12	48	12	25	0	0	0	12	60	60	0	12	0	278	0	0	12	32	697
37	14	14	0	28	0	97	0	0	0	0	42	28	0	14	0	0	14	28	0	28	139	0	30	0	26	0	502
40	19	17	0	45	0	36	13	0	0	0	0	16	12	0	0	9	0	0	26	0	36	83	0	12	24	0	348
41	101	0	55	0	0	40	6	8	0	81	13	0	12	65	0	0	0	0	0	13	60	69	16	0	37	8	584
42	58	0	30	12	0	50	6	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	12	0	13	0	14	0	38	0	24	280
57	0	9	18	16	25	82	6	0	0	39	18	33	86	0	14	26	93	30	0	26	36	125	0	68	219	0	969
Total	577	203	552	342	253	716	81	127	103	476	213	530	378	301	476	289	410	325	52	287	1100	1338	261	376	648	154	10568

Peak Evening



Origin	Destination																									Total	
	Zone																										
Zone	1	2	3	5	6	7	8	9	12	14	15	19	20	26	27	28	29	30	31	32	36	37	40	41	42	57	
1	0	69	18	50	25	30	0	0	57	67	113	198	64	16	0	9	0	0	0	28	0	28	44	158	69	28	1071
2	25	0	93	30	0	61	0	8	25	34	0	103	0	0	32	0	21	0	0	0	24	48	0	0	24	28	556
3	52	60	0	77	0	124	0	0	26	142	25	202	62	16	341	76	52	0	13	26	72	0	25	119	44	76	1630
5	24	74	102	0	56	140	0	0	0	0	24	41	0	16	24	17	0	58	0	13	48	117	114	0	0	40	908
6	37	0	26	74	0	142	0	0	37	0	18	55	0	0	0	0	0	13	18	0	18	0	0	13	0	48	499
7	43	90	126	325	247	0	0	66	21	31	17	21	54	0	0	57	48	41	58	212	339	484	164	97	115	126	2822
8	0	0	0	0	0	15	0	0	9	19	0	9	25	0	0	0	9	19	0	0	0	14	19	9	0	9	156
9	0	0	0	0	0	93	0	0	0	75	57	12	0	0	0	0	0	17	0	19	20	14	0	12	12	0	331
12	39	17	0	0	25	15	6	0	0	7	115	0	0	0	0	0	25	0	0	0	24	14	23	0	0	47	357
14	78	0	196	0	0	45	13	51	7	0	17	123	24	0	17	43	28	32	0	13	134	42	0	99	65	17	1044
15	58	0	54	46	13	18	0	55	72	25	0	52	36	0	0	35	173	30	0	0	36	204	25	38	96	27	1093
19	317	144	224	0	3	110	6	8	0	44	12	0	177	122	4	9	49	40	0	38	96	152	32	51	36	60	1769
20	71	18	35	0	0	35	0	0	0	47	47	219	0	0	0	0	71	12	0	30	0	0	34	18	0	90	727
26	24	0	24	24	0	47	24	0	0	0	0	142	0	0	0	0	95	47	0	0	0	0	24	95	0	24	570
27	0	37	378	16	0	0	0	0	0	12	0	74	0	0	0	85	124	0	0	0	0	14	0	0	0	0	740
28	13	0	117	25	0	55	0	0	0	6	77	13	0	0	58	0	169	30	19	26	36	14	13	33	0	38	797
29	85	21	67	0	0	27	6	12	37	4	122	0	42	100	124	128	0	120	0	82	190	14	8	0	36	88	1350
30	0	13	0	48	0	44	13	0	12	20	44	42	0	0	0	17	117	0	13	13	155	28	32	0	24	58	693
31	0	0	19	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	39	0	0	0	97
32	19	0	18	19	0	122	6	19	0	19	0	26	0	0	19	38	71	19	0	0	48	69	16	19	19	53	619
36	36	18	18	83	13	283	0	0	47	48	84	165	18	0	0	82	218	130	0	100	0	298	53	88	12	67	1861
37	75	55	20	190	0	422	61	41	20	20	265	150	0	14	20	20	34	48	0	109	322	0	152	101	26	243	2408
40	42	17	0	92	0	127	13	0	23	0	23	86	35	0	0	9	0	70	26	23	36	208	0	35	24	0	889
41	129	19	137	0	0	113	6	8	0	100	50	91	12	65	0	0	0	0	0	13	80	69	16	0	37	141	1086
42	76	53	56	12	0	131	6	18	0	93	141	70	0	0	0	0	53	47	0	31	18	32	35	73	0	269	1214
57	0	9	18	16	42	82	6	0	12	51	35	33	86	0	14	26	93	64	0	26	36	145	0	80	219	0	1093
Total	1243	714	1746	1127	472	2281	206	286	405	956	1286	1927	635	349	653	651	1450	863	147	802	1732	2008	868	1138	858	1577	26380

Total Peak

Origin	Destination																									Total	
	Zone																										
Zone	1	2	3	5	6	7	8	9	12	14	15	19	20	26	27	28	29	30	31	32	36	37	40	41	42	57	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	51	102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	153
2	51	0	0	43	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	32	23	217
3	0	0	0	0	47	0	0	0	0	92	0	0	0	85	51	48	51	0	0	0	0	36	0	33	0	0	443
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	164	106	0	0	270
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	0	45	47	0	0	0	0	0	0	0	0	32	32	0	0	0	0	0	0	0	95	0	0	0	0	0	251
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	0	0	0	0	73
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63	0	0	0	0	0	0	0	95	0	0	0	0	21	179
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	95	0	0	0	0	63	0	0	0	0	0	0	0	0	0	158
26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101	0	0	51	51	0	0	0	0	0	0	213
28	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	130
29	0	0	98	0	0	15	0	0	0	0	65	0	32	43	101	46	0	124	0	56	32	36	0	0	0	0	648
30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78
31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32	0	0	0	0	0	71	0	0	0	0	0	0	63	0	0	0	56	0	0	0	32	0	0	0	32	0	254
36	0	0	32	0	0	32	0	0	0	32	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	36	0	0	51	63	278	
37	0	36	0	0	0	73	0	0	0	0	146	0	0	0	0	36	0	0	0	36	0	36	0	0	36	399	
40	0	0	0	0	0	75	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	32	0	175	
41	0	0	33	0	0	0	0	0	33	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	166
42	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	28	222	322
57	51	0	90	0	0	0	0	0	0	128	31	36	0	43	0	0	60	26	0	0	0	36	0	0	24	0	525
Total	102	103	348	53	47	266	0	36	84	420	242	195	222	171	253	130	523	150	0	107	341	453	142	65	237	365	5055

Non Peak

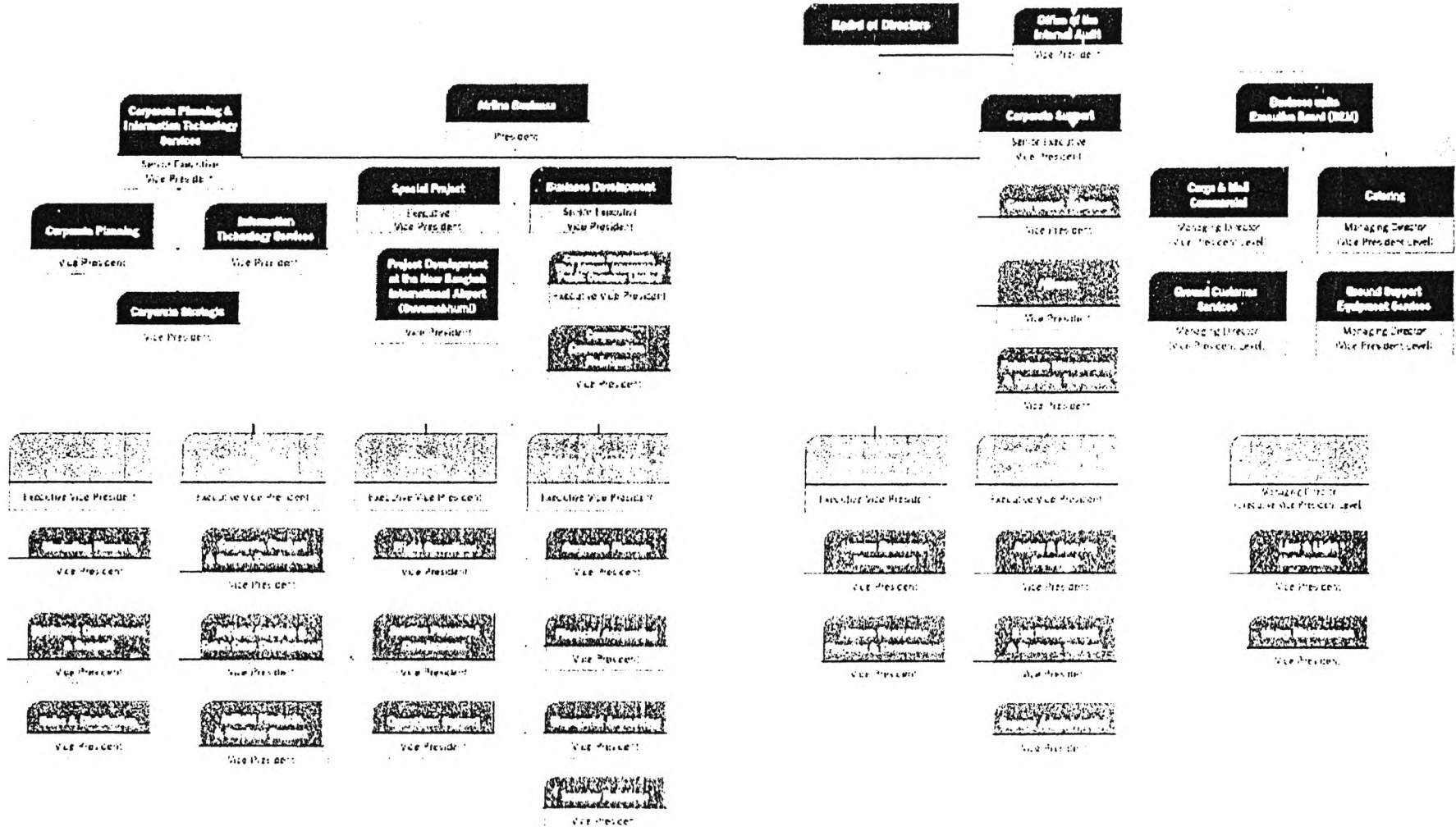
Origin	Destination																										Total
	Zone																										
Zone	1	2	3	5	6	7	8	9	12	14	15	19	20	26	27	28	29	30	31	32	36	37	40	41	42	57	
1	0	69	18	50	25	30	0	0	108	169	113	198	64	16	0	9	0	0	0	28	0	28	44	158	69	28	1224
2	76	0	93	73	0	61	0	8	25	34	0	103	32	0	32	0	21	0	0	0	24	84	0	0	56	51	773
3	52	60	0	77	47	124	0	0	26	234	25	202	62	101	392	124	103	0	13	26	72	36	25	152	44	76	2073
5	24	74	102	0	56	140	0	0	0	0	24	41	0	16	125	17	0	58	0	13	48	117	114	0	0	40	1009
6	37	0	26	74	0	142	0	0	37	0	18	55	0	0	0	0	0	13	18	0	18	0	0	13	0	48	499
7	43	90	126	325	247	0	40	66	21	31	17	21	54	0	0	57	48	41	58	212	339	648	270	97	115	126	3092
8	0	0	0	0	0	15	0	0	9	19	0	9	25	0	0	0	9	19	0	0	0	14	19	9	0	9	156
9	0	22	0	0	0	93	0	0	0	75	57	12	0	0	0	0	0	17	0	19	20	14	0	12	12	0	353
12	39	17	0	0	25	15	6	0	0	7	115	0	0	0	0	0	25	0	0	0	24	14	23	0	0	47	357
14	78	45	243	0	0	45	13	51	7	0	17	155	56	0	17	43	28	32	0	13	229	42	0	99	65	17	1295
15	58	0	54	46	13	18	0	55	72	25	0	52	36	0	0	35	173	30	0	0	36	277	25	38	96	27	1166
19	317	144	224	0	38	110	6	8	0	44	12	0	240	122	4	9	49	40	0	38	191	152	32	51	36	81	1948
20	71	18	35	0	0	35	0	0	0	47	47	314	0	0	0	0	134	12	0	30	0	0	34	18	0	90	885
26	24	0	24	24	0	47	24	0	0	0	0	142	0	0	0	0	95	47	0	0	0	0	24	95	0	24	570
27	0	37	378	26	0	0	0	0	0	12	0	74	0	0	0	85	225	0	0	51	51	14	0	0	0	0	953
28	13	0	165	25	0	55	0	0	0	61	77	13	0	0	58	0	215	30	19	26	36	14	13	33	36	38	927
29	85	21	165	0	0	42	6	12	37	41	187	0	74	143	225	174	0	244	0	138	222	50	8	0	36	88	1998
30	0	13	0	48	0	44	13	0	12	20	44	42	0	0	0	17	195	0	13	13	155	28	32	0	24	58	771
31	0	0	19	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	39	0	0	97
32	19	0	18	19	0	193	6	19	0	19	0	26	63	0	19	38	127	19	0	0	80	69	16	19	51	53	873
36	36	18	50	83	13	315	0	0	47	80	84	165	18	0	0	82	250	130	0	100	0	334	53	88	63	130	2139
37	75	91	20	190	0	495	61	41	20	20	411	150	0	14	20	20	70	48	0	109	358	0	188	101	26	279	2807
40	42	17	0	92	0	202	13	0	23	0	23	118	35	0	0	9	0	70	26	23	36	244	0	67	24	0	1064
41	129	19	170	0	0	113	6	8	33	166	50	91	12	65	0	0	0	0	0	13	80	69	16	0	71	141	1252
42	76	53	56	12	0	131	6	54	0	93	141	70	0	0	0	36	53	47	0	31	18	32	35	73	28	491	1536
57	51	9	108	16	42	82	6	0	12	179	66	69	86	43	14	26	153	90	0	26	36	181	0	80	243	0	1618
Total	1345	817	2094	1180	519	2547	206	322	489	1376	1528	2122	857	520	906	781	1973	1013	147	909	2073	2461	1010	1203	1095	1942	31435

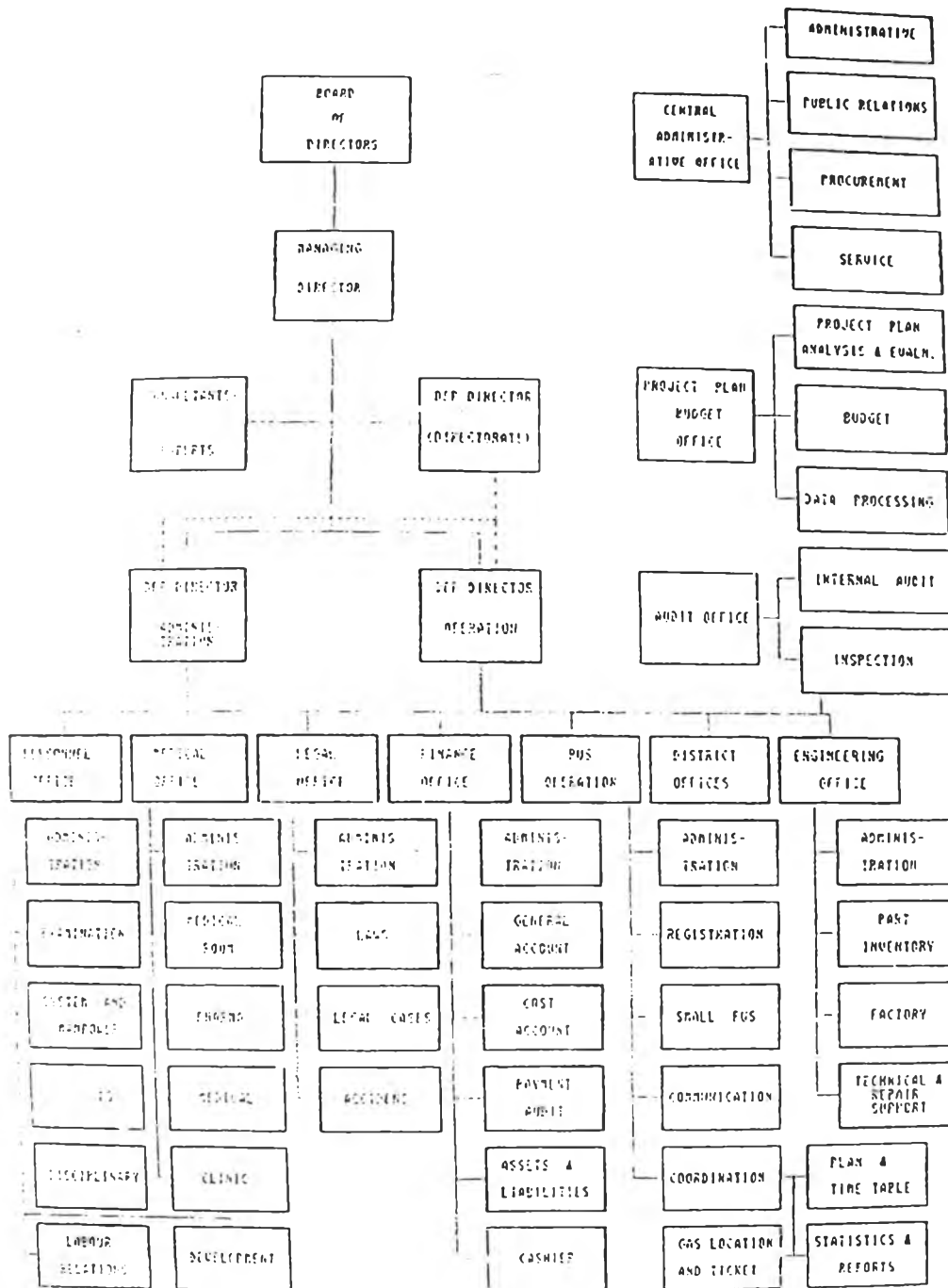
Total/day

APPENDIX C

Organization Chart

Corporate Management Structure comprising Board of Directors, Sub-Committees and Management





Source: BMTA

BMTA's Organization Chart

	ระยะแรก (3 ปี)	เป้าหมาย
รูปแบบองค์กร	- กำหนดหน่วยงานเจ้าภาพและจัดตั้ง หน่วยงานบริหารต้นแบบในการบริหาร จัดถาวร	- จัดตั้งเป็นองค์กรขนส่งมวลชน เชียงใหม่เป็นองค์กรอิสระ มีการ บริหารจัดการไปสู่การเป็นบริษัท จำกัด(มหาชน)ในอนาคต
ผู้ร่วมทุน	- รัฐบาล - องค์การบริหารส่วนจังหวัด - เทศบาลนครและเทศบาลตำบล - องค์การบริหารส่วนตำบล - สหกรณ์เดินรถสาธารณะ	- รัฐบาล - องค์การบริหารส่วนจังหวัด - เทศบาลนครและเทศบาลตำบล - องค์การบริหารส่วนตำบล - สหกรณ์เดินรถสาธารณะ - บริษัทเอกชน - ประชาชนนักลงทุน
แหล่งทุน สนับสนุน	- รัฐบาลให้เงินอุดหนุนเป็นหลัก - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เงิน บางส่วน - สหกรณ์เดินรถสาธารณะนำรถเข้าร่วม โครงการ	- องค์กรส่วนท้องถิ่นเป็นแหล่งทุนหลัก - รัฐบาลสนับสนุนบางส่วนเท่าที่จำเป็น - ที่เหลือระดมทุนจากภาคเอกชนและ ประชาชน
ความคาดหวัง ของการลงทุน	- ไม่มีกำไร - เป็นการทดลองและปรับระบบให้ เหมาะสมและส่งเสริมให้มีผู้ให้บริการ รถสาธารณะเพิ่มขึ้น	- มีกำไร - มีระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพ และสร้างการตลาดให้มีรายได้เพิ่มขึ้น

	ระยะแรก (3 ปี)	เป้าหมาย
สัดส่วน การลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> - รัฐบาลกลาง 70 % - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 20 % - เอกชน 10 % 	<ul style="list-style-type: none"> - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 50 % - รัฐบาลกลาง 10 % - เอกชนประชาชน 40 %
รายได้	<ul style="list-style-type: none"> - ค่าโดยสาร ค่าโฆษณา และอื่นๆ - รายได้จประมาณ 50-70 % ของ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ค่าโดยสาร ค่าโฆษณา และอื่นๆ - รายได้คุ้มค่าการลงทุนระยะยาว
ภาพลักษณ์ของ องค์กร	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นหน่วยงานที่ได้รับสิทธิพิเศษในการ จัดระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เชียงใหม่ - มีระบบบริหารจัดการแบบเอกชนมีการ นำระบบ IT มาช่วยบริหารและจัดการ 	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นองค์กรมหาชนที่ได้ รับสัมปทาน การจัดระบบขนส่งสาธารณะทุก ระบบในเขตเมืองเชียงใหม่ - เป็นผู้นำด้านเทคโนโลยีการขนส่ง มีระบบบริการและการตลาดเป็นที่ ยอมรับ

APPENDIX D

OME | ตาม-ตอบ นักวิเคราะห์ | ปรับปรุงโครงสร้างหนี้ | กองทุนฟื้นฟู | ทุนรักษาระดับอัตราแลกเปลี่ยน |

สารบัญ

อัตราดอกเบี้ย

ผู้จัดการบริการ : บัญช (0-2283-6987) / อัจฉรา (0-2356-7401)

เว/สุนทรพจน์/
releases

อัตราดอกเบี้ยเงินฝาก อัตราดอกเบี้ยเงินเฟ้อ

การของ สปท.
โครงการและทุน

ชื่อ

วันที่ 1 มกราคม 2539

ระกวดราคา

Download (Text File) Yes No

กฎหมาย

ถ้าต้องการข้อมูลย้อนหลังโดยระบบ
ธนาคาร โปรด click ที่นี่

ประกาศ

มรราชงาน

มรสารวจ

อัตราดอกเบี้ยเงินเฟ้อของธนาคารพาณิชย์ ประจำวันที่ 20 ธันวาคม 2548

ธนาคาร	MOR	MLR	MRR	สูงสุด*	คิตนิต*	บัตเรคคิต
ธนาคารพาณิชย์จดทะเบียนในประเทศ						
กรุงเทพ	6.7500	6.5000	7.0000	10.7500	15.0000	18.0000
กรุงไทย	6.7500	6.5000	7.0000	14.5000	14.5000	-
กสิกรไทย	6.7500	6.5000	7.0000	18.0000	22.0000	17.7500 - 18.0000
ไทยพาณิชย์	6.7500	6.5000	7.0000	10.5000	15.0000	18.0000
กรุงศรีอยุธยา	7.0000	6.7500	7.0000	20.0000	27.0000	-
ทหารไทย	7.0000	6.7500	7.0000	10.5000	15.0000	17.5000 - 18.0000
นครหลวงไทย	7.0000	6.7500	7.0000	18.0000	21.0000	17.7500
ยูไนเต็ด โอเวอร์ซีส์ (ไทย)	7.2500	6.7500	7.5000	18.0000	18.0000	18.0000
ไทยธนาคาร	6.7500	6.5000	7.0000	24.0000	28.0000	-
สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด(ไทย)	7.0000	6.7000	7.7000	21.5000	29.0000	18.0000
ธนชาต	6.7500	6.5000	7.2500	14.5000	18.0000	-
ทีสโก้	7.5000	7.0000	7.7500	28.0000	28.0000	-
สากลพาณิชย์แห่งประเทศไทย	8.5000	8.0000	8.5000	12.0000	15.0000	-
เกียรตินาคิน	7.2500	7.0000	7.5000	28.0000	28.0000	-
เฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์จดทะเบียนในประเทศ	7.0714	6.7643	7.3000	17.7321	20.9643	17.9643
สาขาธนาคารต่างประเทศ						
แห่งโตเกียว-มิคชูมิชิ	10.7500	7.7500	11.0000	25.0000	25.0000	-
ซิดดีแบงก์	-	8.2500	14.3200	20.3200	45.6300	18.0000
ยูนิโคม มิคซูมิ แบงกิง คอร์ปอเรชั่น	10.7500	7.7500	9.2500	14.7500	15.0000	-
เอช เอส บี ซี	7.7500	7.7500	10.2500	14.7500	14.7500	18.0000
คอบซันแบงก์	7.5000	6.0000	7.5000	11.5000	11.5000	-
เจพีมอร์แกน เชส	7.2500	7.2500	-	12.2500	15.0000	-
คาลิยอง	7.7500	7.7500	8.5000	13.0000	13.0000	-
แห่งอเมริกาเนชั่นแนลแอสโซซิเอชั่น	8.0000	8.0000	8.0000	8.0000	22.0000	-
การคโอเวอร์ซีส์	7.2500	6.7500	7.7500	11.7500	15.0000	-

×

วิเคราะห์ธุรกิจ
ข้อมูลเศรษฐกิจ
มูลค่าเสริม
ธุรกิจภูมิภาค
ภาคการเงิน
สถาบันการเงิน
กิจและอุตสาหกรรม
ภาคความและสิ่งพิมพ์

×

พ.ท. วันนี
ก. สปท.
นโยบายการเงิน
ระดับอัตราแลกเปลี่ยน
ร.กำกับสถาบันการเงิน
ขบวนการชำระเงิน
ระดับ
ระดับตราและตราสารหนี้

เอปเ็น แอมโร เ็น.ร.	7.7500	7.7500	9.7500	12.0000	12.0000	-
อาร์ เอช บี	8.5000	8.5000	8.5000	20.0000	20.0000	-
โอเวอร์ซี-โซนิสแบงกิงคอร์ปอเรชัน	7.7500	7.7500	-	13.0000	19.0000	-
แห่งประเทศไทย	7.5000	6.7500	7.2500	11.7500	14.7500	-
มิซูโฮ คอร์ปอเรต	10.7500	7.7500	8.7500	50.0000	50.0000	-
แห่งโนวาสโกเชีย	7.2500	6.7500	7.7500	14.7500	14.7500	-
บีเอ็นพี พาริบาส	8.0000	8.0000	-	-	19.0000	-
โซซีเยเต้ เจเนรอล	10.7500	8.2500	-	18.0000	20.0000	-
ยูเอฟเจ	10.7500	7.7500	8.7500	25.0000	25.0000	-
เฉลี่ยของสาขานาการต่างประเทศ	8.5882	7.5833	9.0943	17.4012	20.6322	18.0000

หมายเหตุ เป็นข้อมูลล่าสุด ณ เวลาประมาณ 13.30 น.

* ตั้งแต่วันที่ 1 ก.ค. 2548 ไม่รวมอัตราดอกเบี้ยเงินเชื่อส่วนบุคคลภายใต้การกำกับ

แผนผังเว็บไซต์ | สารบัญ | ตารางเวลาเผยแพร่ | ข้อคิดเห็น | เงื่อนไขการให้บริการ | เชื่อมโยง

BIOGRAPHY

Mr. Thanthada Kamchomnan was born on October 15, 1980 in Chiang Mai, Thailand. He obtained his Bachelor Degree in Industrial Engineering from Sirindhorn International Institute of Technology Thammasat University in 2004. In academic year of 2004 he has been registered as a full-time student and continue to pursue his graduate study in Engineering Management Program of Chulalongkorn University and in Engineering Business Management of the University of Warwick at the regional Center for Manufacturing Systems Engineering, Chulalongkorn University, Thailand.

