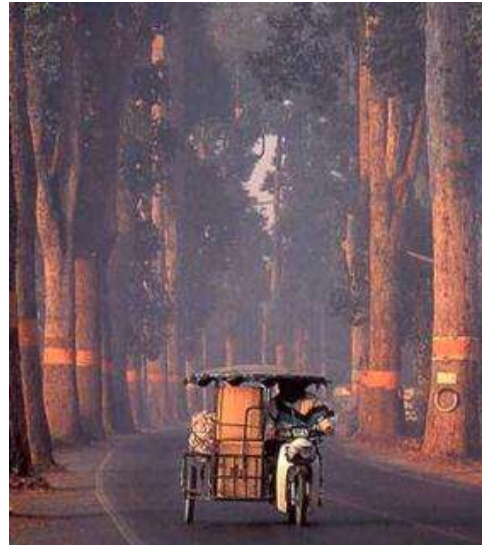


Chiang Mai

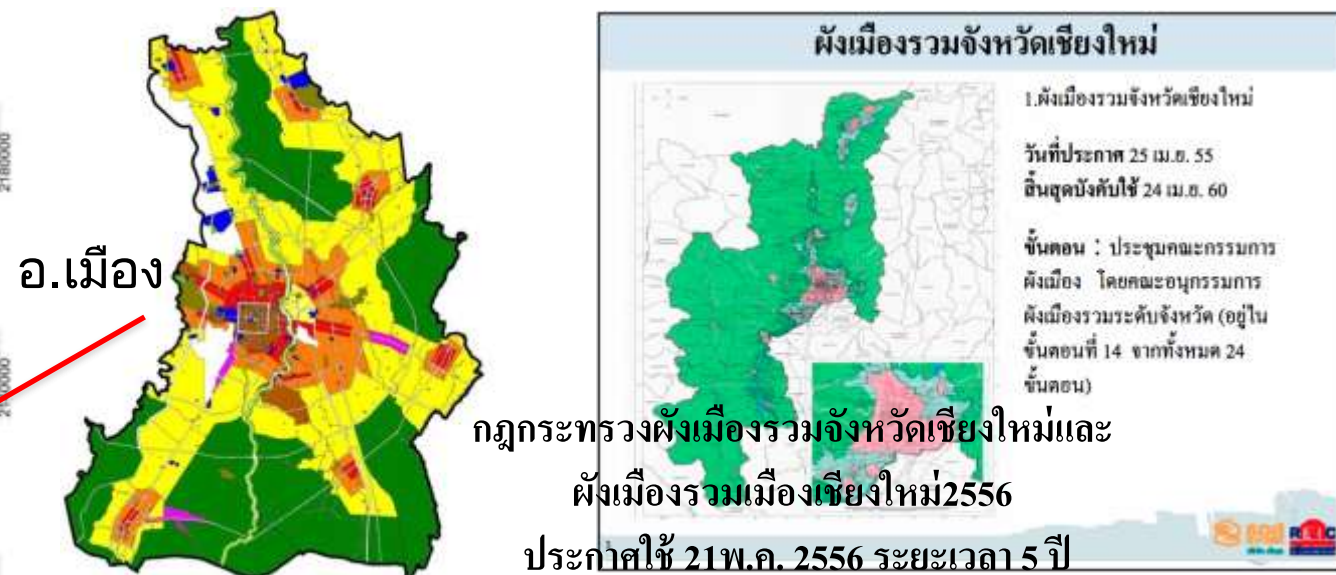
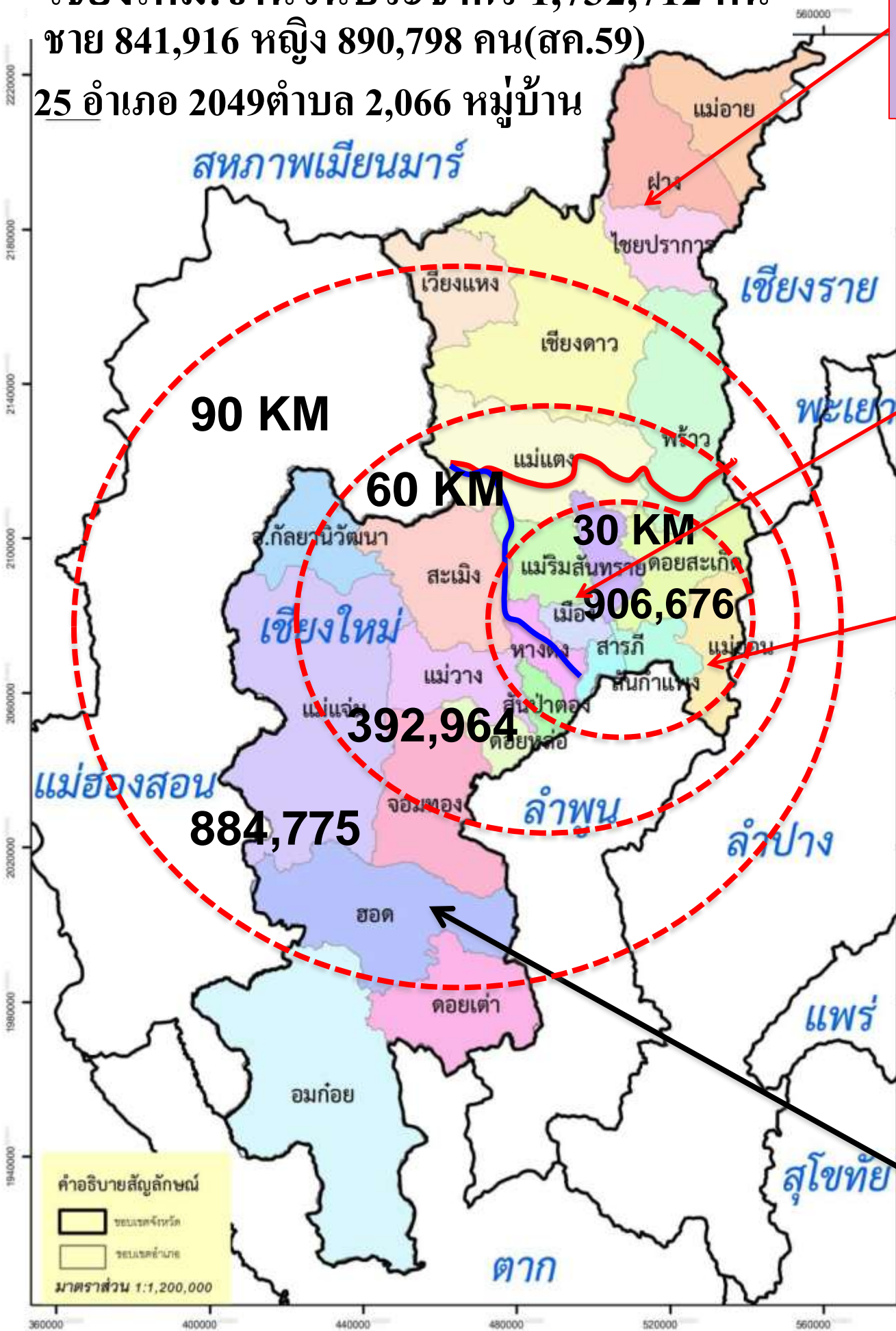
THAILAND

Chiang Mai : นครแห่งชีวิตและความมั่งคั่ง
“เป็นที่สุดของความงามทางวัฒนธรรม”



เชียงใหม่:จำนวนประชากร 1,732,712 คน
ชาย 841,916 หญิง 890,798 คน(สถ.59)
25 อำเภอ 2049ตำบล 2,066 หมู่บ้าน

แม่ยาย ฟาง ไชยปราการ เวียงแหง เชียงดาว แม่แตง
พริ้ว รวม 500,000 คน



เมือง แม่ริม สันทราย คอยสะเก็ด แม่ฮอน
หางดง สารภี สันกำแพง รวม **800,000** คน

ประชากรแฝงที่ไม่ได้เก็บข้อมูล

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| -แรงงานต่างอำเภอเข้าออกรายวัน | 50,000 คน |
| -นักเรียนนักศึกษา | 80,000 คน |
| -แรงงานต่างชาติและพำนักระยะยาว | 80,000 คน |
| -นักท่องเที่ยว ธุรกิจ ผ่านทาง ฯลฯ | 30,000 คน |

รวมเฉพาะ **Muang & Vicinity** = 1 ล้านคน

สะเมิง กัลยาณีฯ แม่แจ่ม แม่วาง
สันป่าตอง ดอยหล่อ ฮอด ดอยเต่า
อมก๋อย รวม 400,000 คน



Nature Capital

“ดอยสุเทพเป็นศรี”



ECO City
ECO
Living



Birds Watching

Elephants Riding
Elephants work

Hilltribe Village
Hilltribe Village

คนอยู่กินภายใต้ธรรมชาติ
เหลือทรัพยากรให้ลูกหลาน



Trekking
Trekking

Rafting
Rafting

Camping
Camping

Lanna Heritage :Aesthetic

“ประเพณีเป็นสง่า”



Historical & Cultural



Wiang Kum Kar

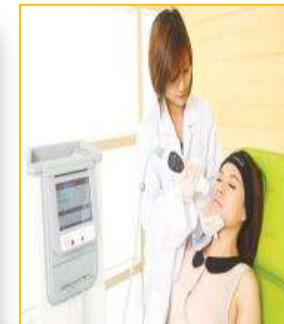


Hospitality

“บุปผาชาตีสล้นงามตา”

Wellness Health & Spa & Sport

Care Craft Culture



ChiangMai 720 y.

“นาม ลำค่านครพิงค์”



12 เมย.1839

ตั้งเชียงใหม่

กษัตริย์

ราชวงศ์ล้านนา

17 พระองค์



317 ปี

1804 -2121



216 ปี

2121 -2337

สงครามโลกครั้งที่สอง
ปี2480-2488

พระเจ้า
ตะเบงชเวงตี้
ราชวงศ์พม่า



157 ปี

2337 -2494

เจ้าหลวง

เมืองเชียงใหม่

9 องค์

1 ม.ค. 2464
รถไฟขบวนแรก
ถึงเชียงใหม่



36 ปี

2494-2530

ยุคสะสม
ทุนท้องถิ่น

2507 จัดตั้ง
มหาวิทยาลัย
เชียงใหม่

ปี 2529
นิคมอุตสาหกรรม
ลำพูน



2430-2540



พ่อค้าจีน
ในล้านนา

วิฤตติ
การเงิน

ทุนส่วนกลาง
และตปท.

ทุน Big Firm
และจากจีน

Aviation
Hub
วงแหวน
อุโมงค์

นครที่เป็นที่สุด
แห่งความสวยงาม
ทางวัฒนธรรม

Creative
City

Next CMI

High Speed
Train
Smart City
Eco Town
Unesco



“นพบุรีศรีนครพิงค์เชียงใหม่”

- 25 อำเภอ 204 ตำบล 2,066 หมู่บ้าน
- หน่วยราชการส่วนกลาง 166 ภูมิภาค 34 ท้องถิ่น 210 หน่วย
- GPP(ปี2558) 194,893ลบ. Per Capita 112,874ลบ.
- รายได้เกษตร 22.14% อุตสาหกรรม 10.12% บริการ 67.83%
- สถานศึกษา1,574 อุดมศึกษา12 อาชีวะ17 รร.นานาชาติ7 แห่ง
- บริการสาธารณสุข 48 แห่ง 6,301 เตียง
- ภูเขาสูงสุดในสยาม: ดอยอินทนนท์ 2565 ม.
- ขนาดพื้นที่อันดับสองของประเทศ: 20,107 ตร.กม.
- พื้นที่ป่าต้นน้ำลำธาร 80%ของพื้นที่รวม
- สถานกงสุลต่างประเทศ 22 แห่ง (กงสุลใหญ่5กิตติมศักดิ์17)

Nomadlist .com (World Ranking)

#1 Chiang Mai

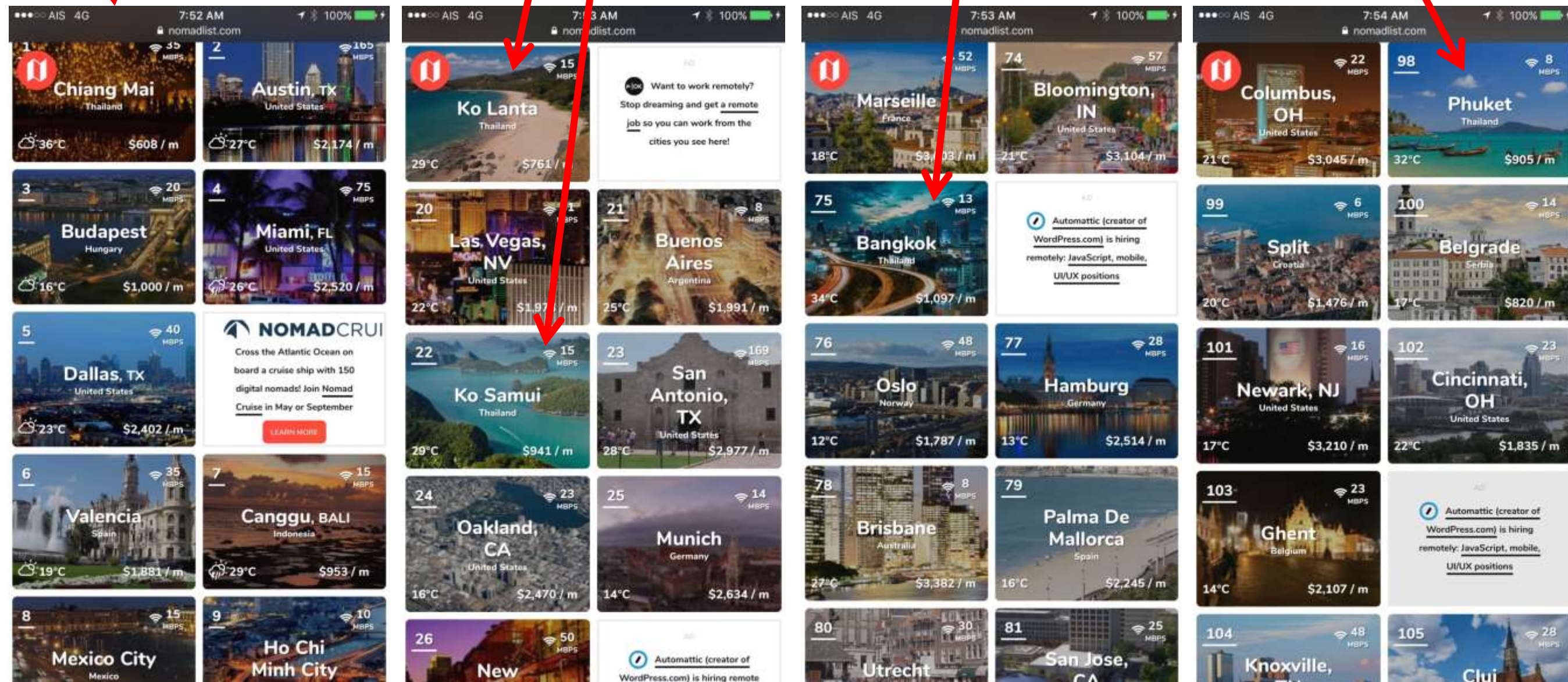
- ค่าครองชีพถูก
- คุณภาพชีวิต
ยอดเยี่ยม

เชียงใหม่เป็นแชมป์โลกติดต่อกันมาหลายปีแล้ว

#19 Ko Lanta
#22 Ko Samui

#75 Bangkok

#98 Phuket



Chiang Mai Smart City Concept



Smart People
Digital Technology
Innovation Center
Startup/ Co Working
Space/ Maker Space

อยู่ดี (ยั่งยืน)



Smart Living
Smart Healthcare
Safety & Security
Smart Mobility
Smart Parking
Smart Lighting

มีสุข (มั่นคง)



Smart Environment
Water
Air Pollution
Energy
Waste

กินดี (มั่งคั่ง)



Smart Economy
Smart Agriculture
Smart Tourism
Smart Business



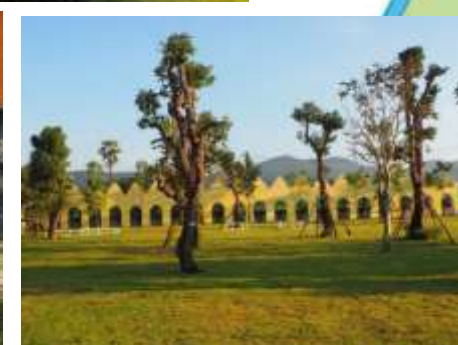
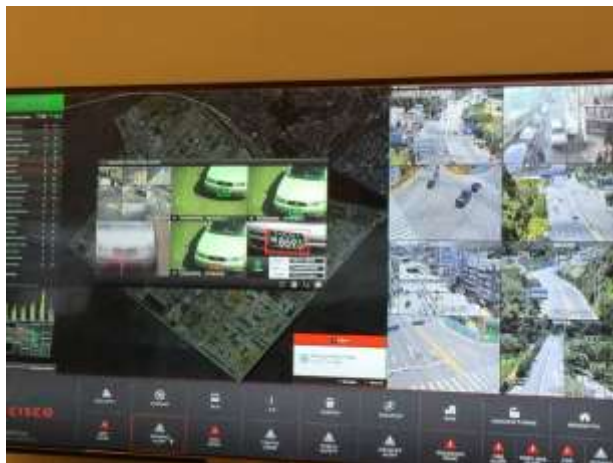
Smart Governance
Gov. Service
Open Data
Data Center
Data Analytics
Infrastructure

Maker Space



Don IT valley

GREEN SOCIAL ENTERPRISE
"ร่วมแรงและแบ่งปัน"



ผู้เยี่ยมชมเยือนเชียงใหม่

| ปี | จำนวน(คน) | คชจ./คน/วัน | รายได้(ลบ.) | %อัตราพัก |
|------|-------------|-------------|-------------|-----------|
| 2556 | 7,088,792 | 3,373.74 | 58,550 | 47.23 |
| 2557 | 8,773,486 | 3,469.06 | 74,789 | 62.34 |
| 2558 | 9,286,307 * | 3,364.56 | 82,570 | 66.34 ** |

*ชาวไทย 6,451,284 ต่างชาติ 2,835,024คน **จน.ผู้พัก 7,109,038คน ห้องพัก 34,510ห้อง

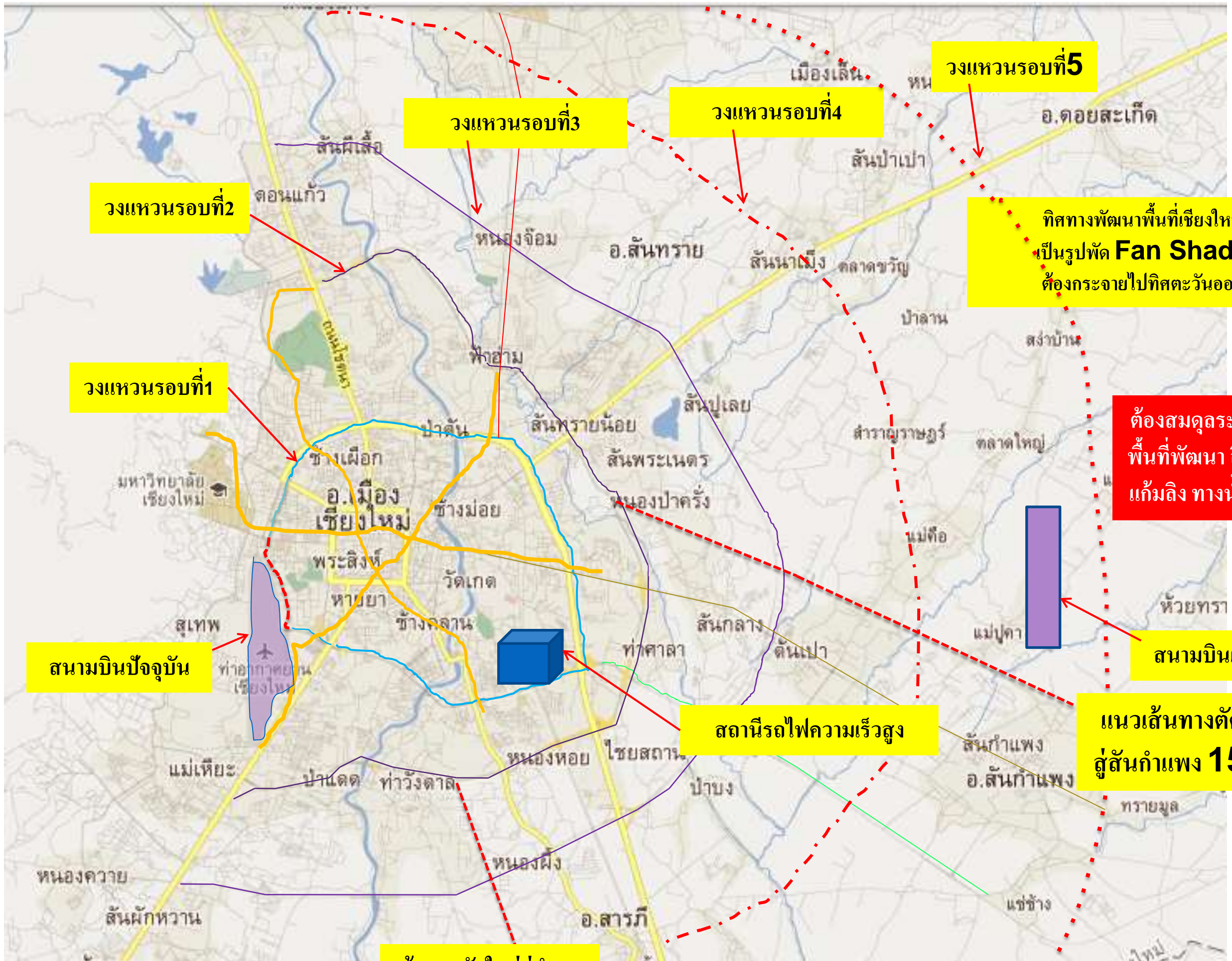
การเดินทาง (ปี)
 ทางสนามบิน 9 ล้านค
 ทางรถยนต์ 5 ล้านค
 ทางรถไฟ 1 ล้านค



67,136 เที่ยวบิน/ปี 184 เที่ยวบิน/วัน



9.29 ล้านคน/ปี 25,452 คน/วัน



วงแหวนรอบที่2

วงแหวนรอบที่1

สนามบินปัจจุบัน

วงแหวนรอบที่3

วงแหวนรอบที่4

วงแหวนรอบที่5

ทิศทางการพัฒนาพื้นที่เชียงใหม่ เป็นรูปพัด **Fan Shade** ต้องกระจายไปทิศตะวันออก

ต้องสมดุลระหว่างพื้นที่พัฒนา สีเขียว แก้มลิง ทางน้ำไหล

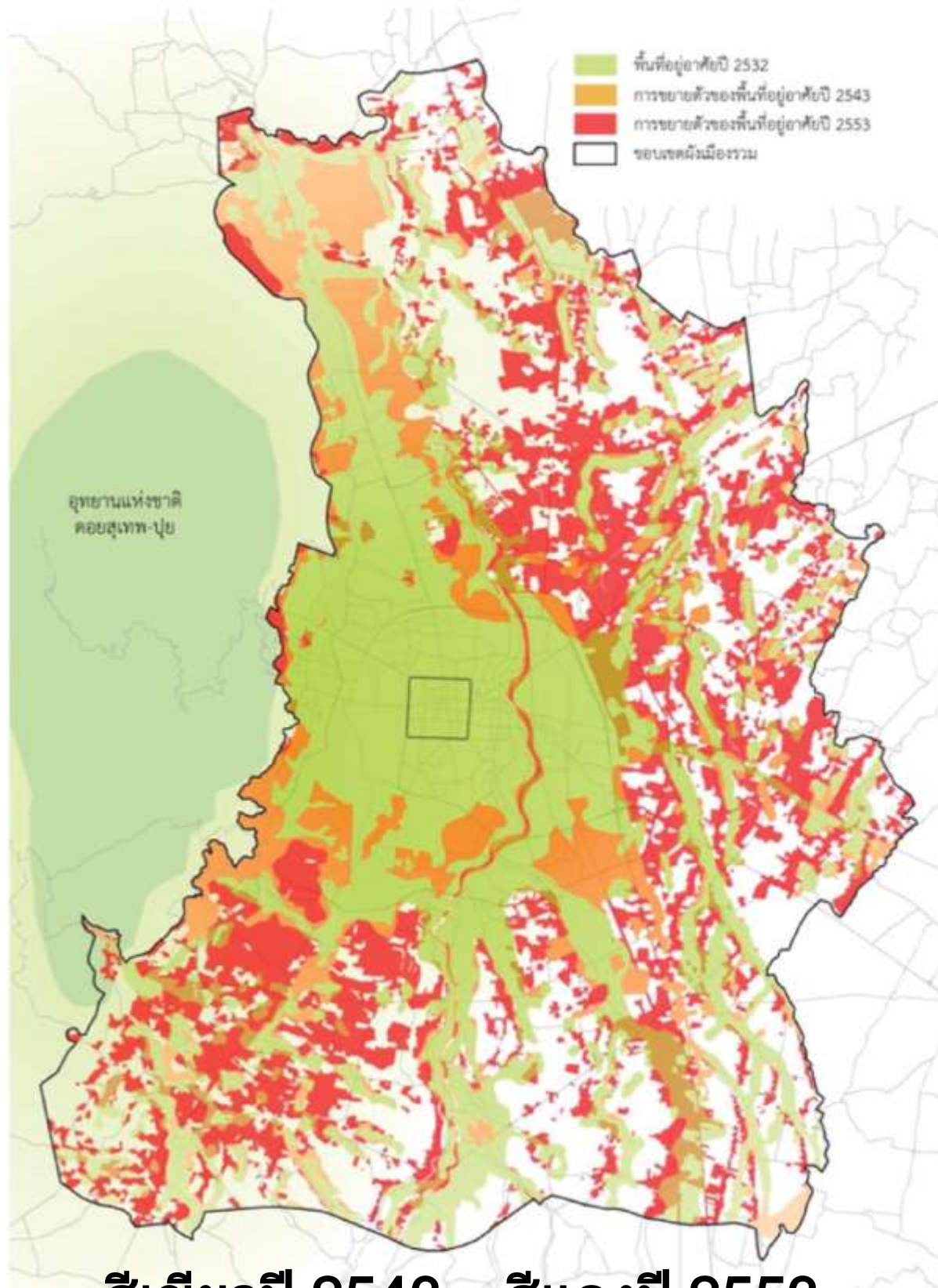
สนามบินแห่งที่ 2

สถานีรถไฟความเร็วสูง

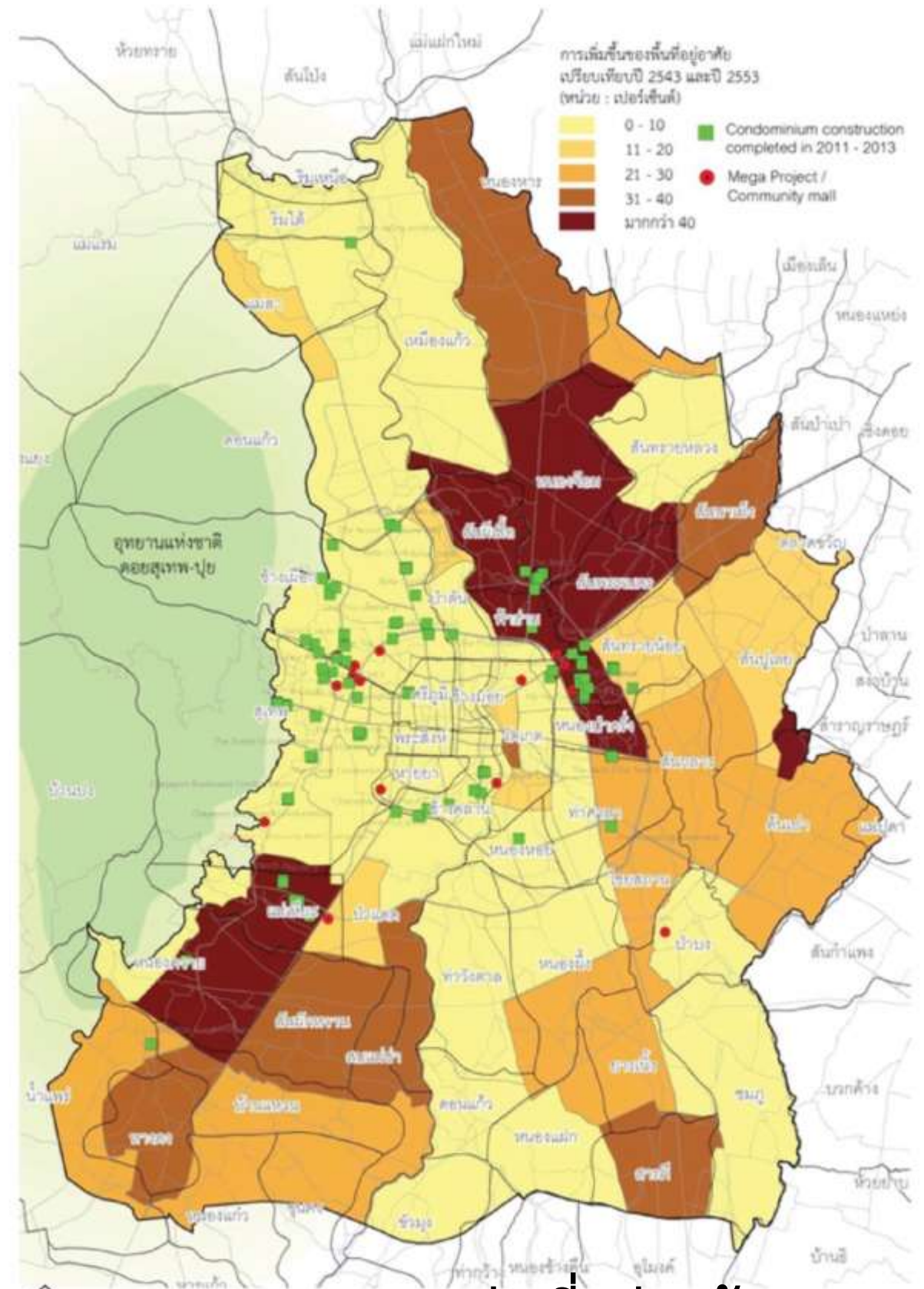
แนวเส้นทางตัดใหม่สู่ลำพอง **15** กม.

เส้นทางตัดใหม่สู่ลำพูน

Growth Pole of Chiang Mai



สีเขียวปี 2543 สีแดงปี 2553



ความหนาแน่นที่อยู่อาศัย

ปัญหา ภัยคุกคาม ความเสื่อมถอย จากการพัฒนา

“ภาษา วัฒนธรรม ประเพณี ไม่ได้สืบทอดต่อเนื่องให้รุ่นหลัง”

“สิ่งแวดล้อมเป็นพิษ อากาศ อาหารไม่ปลอดภัย”

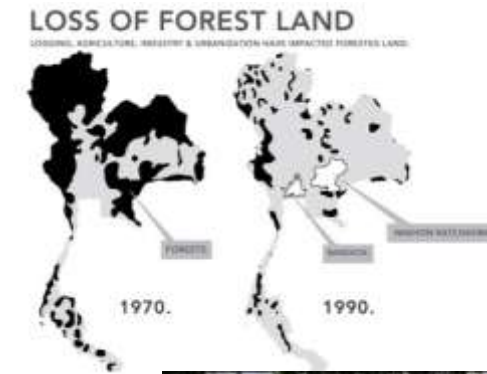
“ปัญหาจราจร อุบัติเหตุ ขนส่งสาธารณะ มลภาวะ”

“ปัญหาคุกคามทางเพศ ภัยสังคม ยาเสพติด คุณภาพชีวิต”

“คุณภาพการศึกษา การปรับตัว ขีดความสามารถแข่งขัน”

“การย้ายถิ่นฐานเข้ามาความแออัด สิ่งปลูกสร้าง วิถีชีวิตแบบใหม่”

“ความล่มสลายของชุมชนข้างสิบหมู่ ช่างหัตถกรรม”

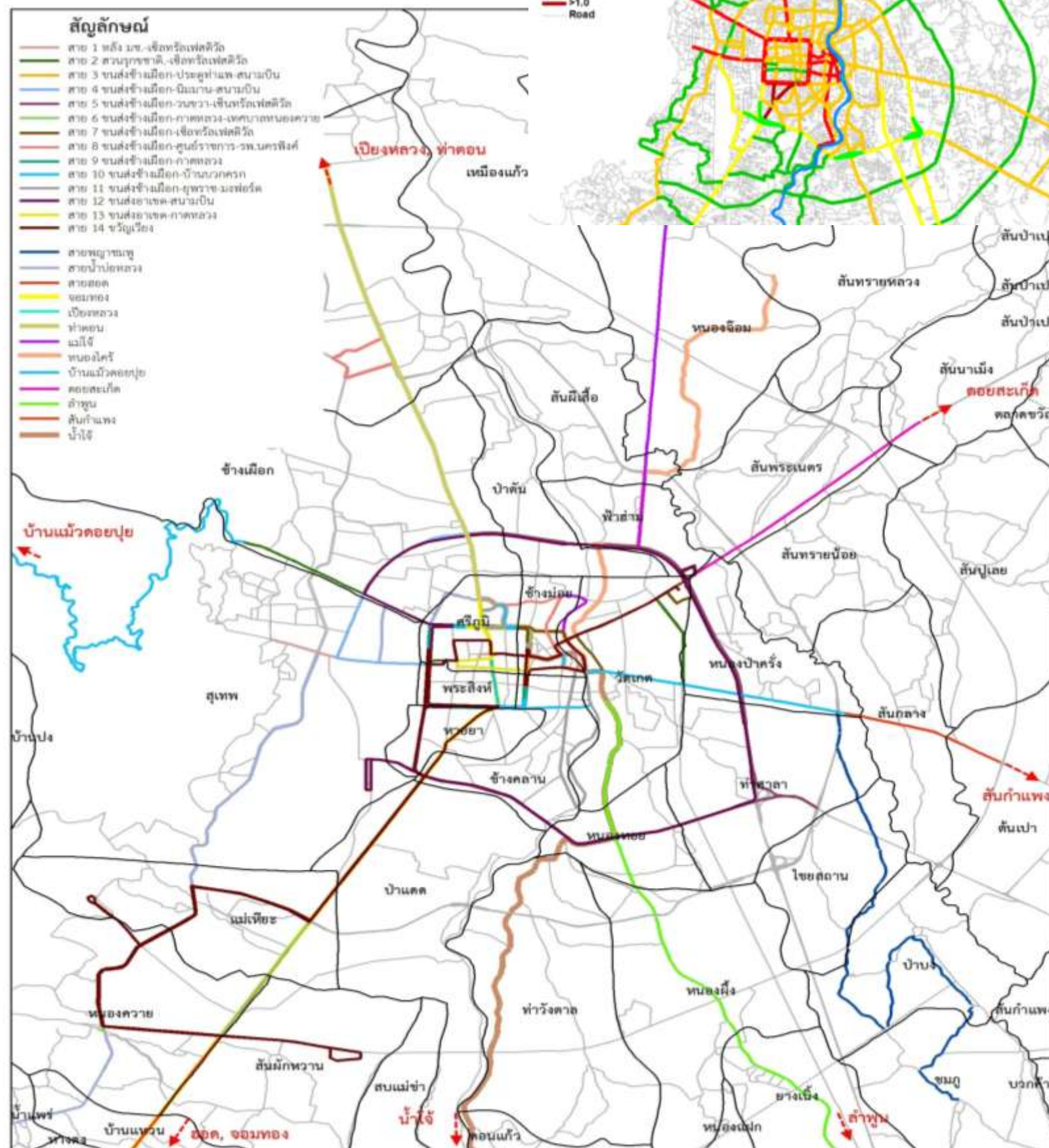


ยุคการล่มสลายของหมู่บ้านช่าง SMEs ธุรกิจชุมชน GMS AEC

เราพัฒนาเมืองมาถูกต้องแล้วหรือ?



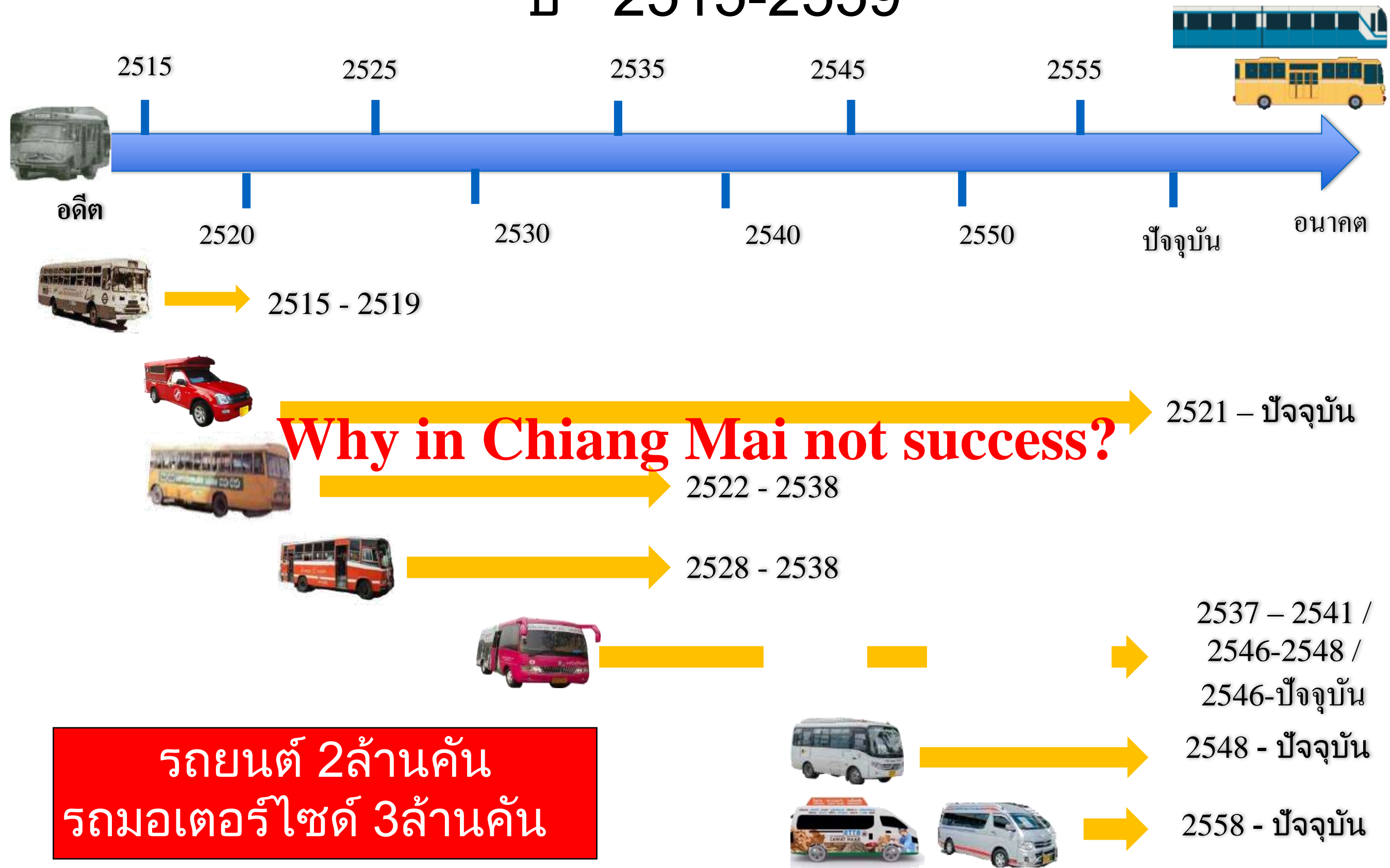
โครงข่ายเส้นทางทั้งหมด 10 เส้นทางเชื่อมเข้าเมือง



การวิเคราะห์ข้อมูลการขนส่งและการจราจร

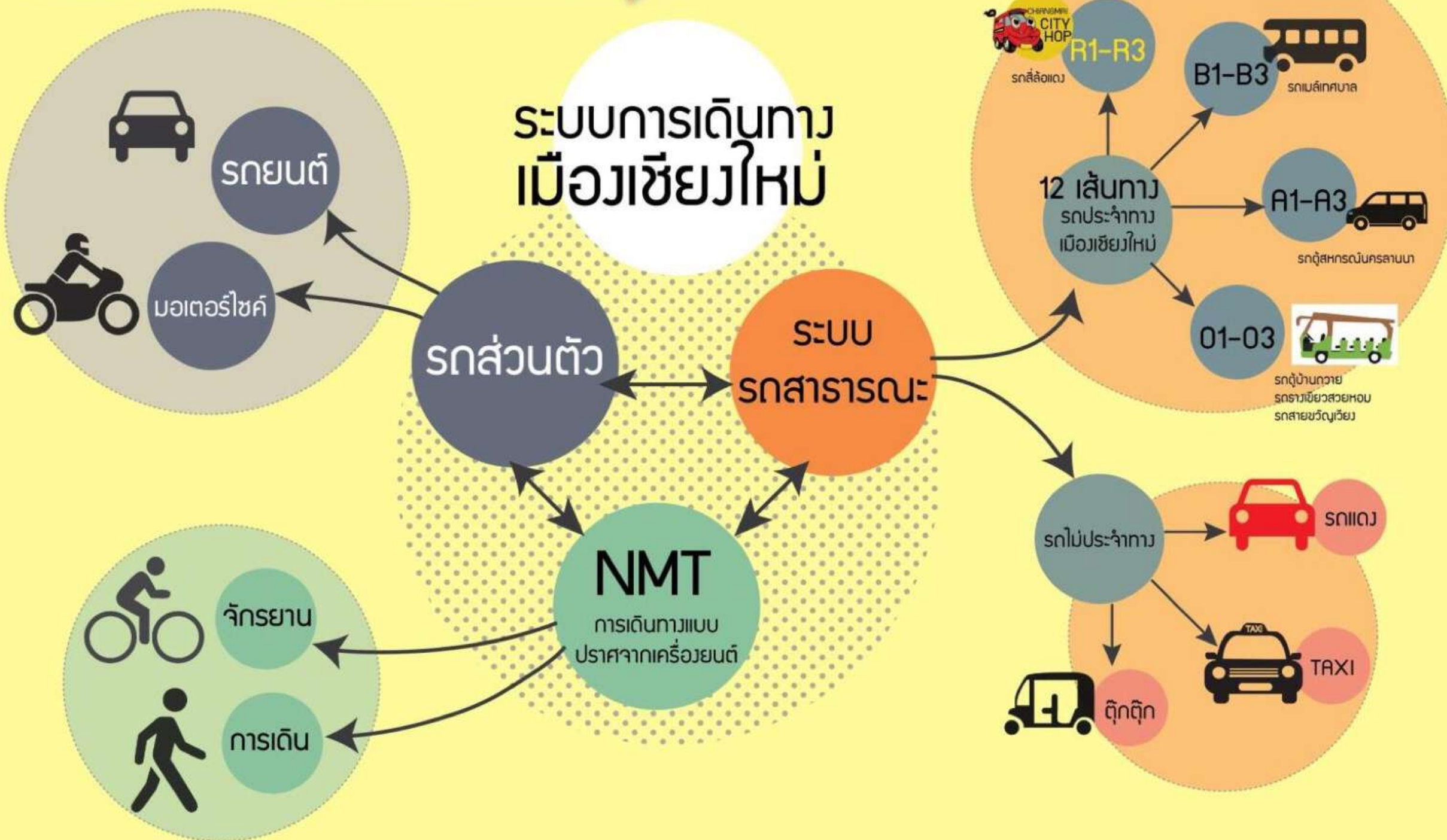
| ระดับการบริการ | ความหมาย | ปริมาณการจราจรต่อความจุถนน |
|----------------|---|----------------------------|
| A | ปริมาณการจราจรต่ำ รถสามารถวิ่งด้วยความเร็วสูงสุดที่ไม่ถูกจำกัด ปริมาณความหนาแน่นต่ำ และรถสามารถเคลื่อนตัวได้อย่างอิสระในกระแสจราจร ผู้ขับขี่สามารถคงระดับความเร็วตามที่ต้องการได้โดยไม่เกิดความล่าช้า | 0.00-0.60 |
| B | ปริมาณการจราจรคงตัว ความเร็วถูกจำกัดด้วยสภาพการจราจร การเคลื่อนตัวถูกจำกัดเล็กน้อย ความล่าช้าที่เกิดขึ้นไม่สร้างความลำบากใจและความเครียดต่อผู้ขับขี่ | 0.61-0.70 |
| C | ปริมาณการจราจรคงตัว แต่สามารถในการเคลื่อนตัวถูกจำกัดมากขึ้น ความเร็วในการขับขี่ยังอยู่ในระดับที่น่าพอใจ แต่สภาพบริเวณสัญญาณไฟหรือความยาวของแถวคอยก่อให้เกิดความล่าช้าได้ | 0.71-0.80 |
| D | ปริมาณการจราจรไม่คงตัว การเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรเพียงเล็กน้อยสามารถก่อให้เกิดความล่าช้าได้มากขึ้น ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ถูกจำกัดในการเคลื่อนตัวจากระดับความเร็วที่ต้องการ ขาดความสะดวกสบาย แต่ยังอยู่ในระดับที่พอทนได้ | 0.81-0.90 |
| E | ความเร็วในการขับขี่เป็นครั้งหนึ่ง หรือหนึ่งในสามของความเร็วสูงสุด ปริมาณการจราจรไม่คงตัวและเกิดการหยุดชะงักเป็นระยะสั้น ๆ ความหนาแน่นสูงขึ้น ความยาวของแถวคอยมีมากขึ้น ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของความล่าช้า | 0.91-1.00 |
| F | กระแสจราจรติดขัด เกิดความล่าช้าบริเวณทางแยกสัญญาณไฟ ความเร็วลดต่ำลงอย่างมาก และเกิดการหยุดชะงักเป็นช่วงระยะเวลาสั้นหรือยาวเนื่องจากการจราจรก่อนที่จะติดขัด | > 1.00 |

ระบบรถขนส่งสาธารณะเชียงใหม่อดีตถึงปัจจุบัน ปี 2515-2559











01

โครงสร้างการเดินทางในเมืองเชียงใหม่



เสียงใหม่ของเรา เหมาะกับระบบขนส่งสาธารณะ แบบไหนกันนะ ?

| | เข้าถึงง่าย | ตรงเวลา | ศักยภาพ การเชื่อมต่อ | ความสะดวก ในการใช้บริการ | ความสบาย ในการเดินทาง | เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------|---------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|----------------------------|
|  รถขนส่งรับจ้างไม่ประจำทาง (รถสองแถว) | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ |
|  รถโดยสารประจำทาง (Bus) | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ |
|  รถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ |
|  รถรางไฟฟ้า (Streetcar/Tram) | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ |
|  รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ |
|  รถไฟฟ้าเบา (Light Rail) | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ |
|  รถไฟฟ้าใต้ดิน (Subway) | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ |
|  รถไฟระหว่างเมือง (Commuter Rail) | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ | ▶▶▶▶▶ |

รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail)

🕒 20-40 กม./ชม.
เขตทางพิเศษ มีเต็มรูปแบบ
ระบบนำทาง ราง
พลังงานขับเคลื่อน ไฟฟ้า

รถไฟระหว่างเมือง (Commuter Rail)

🕒 30-75 กม./ชม.
เขตทางพิเศษ มีเต็มรูปแบบ
ระบบนำทาง ราง
พลังงานขับเคลื่อน ดีเซล/ไฟฟ้า

รถโดยสารประจำทาง (Bus)

🕒 15-30 กม./ชม.
เขตทางพิเศษ ไม่มี
ระบบนำทาง ไม่มี
พลังงานขับเคลื่อน ดีเซล

รถรางไฟฟ้า (Streetcar/Tram)

🕒 15-30 กม./ชม.
เขตทางพิเศษ มีบางช่วง
ระบบนำทาง ล้อยาง/ราง
พลังงานขับเคลื่อน ไฟฟ้า



รถไฟฟ้าใต้ดิน (Subway)

🕒 30-70 กม./ชม.
เขตทางพิเศษ มีเต็มรูปแบบ
ระบบนำทาง ราง
พลังงานขับเคลื่อน ไฟฟ้า

รถขนส่งรับจ้างไม่ประจำทาง (รถสองแถว)

🕒 15-30 กม./ชม.
เขตทางพิเศษ ไม่มี
ระบบนำทาง ไม่มี
พลังงานขับเคลื่อน ดีเซล

รถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT)

🕒 20-50 กม./ชม.
เขตทางพิเศษ มีบางช่วง
ระบบนำทาง ล้อยาง
พลังงานขับเคลื่อน ดีเซล/ไฟฟ้า/ผสม

รถไฟฟ้าเบา (Light Rail)

🕒 20-50 กม./ชม.
เขตทางพิเศษ มี
ระบบนำทาง ราง
พลังงานขับเคลื่อน ไฟฟ้า

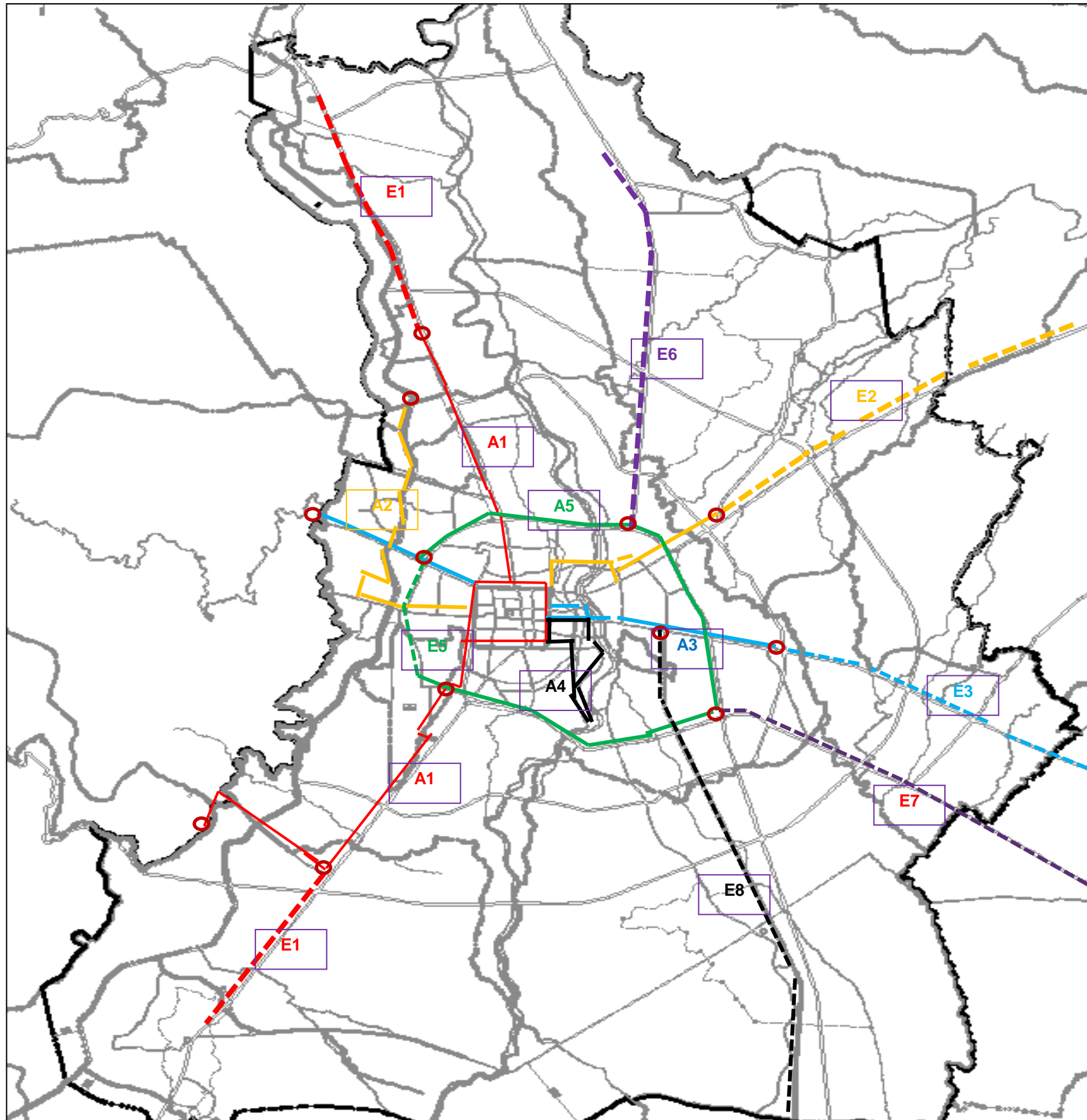
แผนเส้นทางเดินรถและสถานีจอดสำหรับระบบขนส่งมวลชนเมืองเชียงใหม่

A1 สายสีทอง สนามกีฬา 700 ปี - เชียงใหม่ไนท์ซาฟารี
A2 สายสีทับทิม สนามกีฬา 700 ปี - ตลาดสามแยก
A3 สายสีฟ้า สวนสัตว์เชียงใหม่ - บวกครก
A4 สายสีเขียว ท่าแพ - เจริญประเทศ - ซางกลาง

BRT จำนวน 4 สาย
ระยะทาง 100 กม. (ไป-กลับ)

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
(2550)

โครงการศึกษาวิจัยความเหมาะสม และออกแบบ
รายละเอียดระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง
: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา (2558)



โครงข่ายเส้นทางขนส่ง
มวลชนหลัก : LRT

ระยะที่ 1 (5-15 ปี) : เส้นทึบ
ระยะที่ 2 (15-20 ปี) : เส้นประ

- A1- ศูนย์ประชุม- เชียงใหม่ในท่าช้างฟารี
- A2- ศูนย์ประชุม-ตลาดสามแยกสันทราย
- A3- สวนสัตว์เชียงใหม่-บวกรก
- A4- ท่าแพ-เจริญประเทศ-ช้างคลาน
- A5- วงแหวนรอบนอก
- E – เส้นทางระยะ 15-20 ปี

รูปแบบและเทคโนโลยีของระบบขนส่งสาธารณะ

เขตทางเฉพาะ ควบคุม
การเข้าออกเต็มรูปแบบ

(ROW A) BTS 1,500 ลบ.ต่อกม.

Monorail 2-400 ลบ.ต่อกม.



Commuter rail



Subway 4,000 ลบ.ต่อกม.

Metro



Automated
Guided Transit



เขตทางเฉพาะ ควบคุม
การเข้าออกบางส่วน

(ROW B)

Bus Rapid Transit



Light Rail Transit



เขตทางบนผิวทาง สัญจร
ร่วมกับยานพาหนะอื่น

(ROW C)

Bus



Standard bus

Minibus

Tram



รูปแบบและเทคโนโลยีของระบบขนส่งสาธารณะ

| คุณลักษณะ | รถสอง แถว Para- transit  | รถโดยสาร ประจำทาง ขนาดเล็ก Minibus  | รถโดยสาร ประจำทาง Bus  | รถโดยสาร ประจำทาง แบบด่วน BRT  | รถราง Tram  | รถไฟฟ้า รางเดี่ยว Monorail  | รถไฟฟ้า รางเบา LRT  | รถขนส่ง มวลชน MRT  | รถไฟ ระหว่าง เมือง Commuter  |
|---|---|--|---|---|--|---|---|--|---|
| การให้บริการ (ปริมาณการ เดินทาง) | ต่ำ | ต่ำ | ต่ำ | ปานกลาง | ปานกลาง | ปานกลาง | สูง | สูงมาก | สูง |
| ความสามารถใน การเข้าถึงระบบ | สูงมาก (ทั่วพื้นที่) | สูง (ป้ายจอดรถ) | สูง (ป้ายจอดรถ) | ปานกลาง (สถานี) | ปานกลาง (สถานี) | ต่ำ (สถานี) | ปานกลาง (สถานี) | ต่ำ (สถานี) | ต่ำ (สถานี) |
| ความจุของเส้นทาง (คน/ชม./ทิศทาง) | — | 1,000–3,000 | 2,500–8,000 | 8,000– 15,000 | 5,000– 15,000 | 5,000– 30,000 | 10,000– 30,000 | > 40,000 | 8,000– 35,000 |
| ความเร็ว (กม./ชม.) - สูงสุด - ดำเนินงาน | 40–80 15–30 | 40–80 15–30 | 40–80 15–30 | 60–80 20–50 | 60–70 15–30 | 70–80 20–40 | 60–100 20–50 | 80–100 30–70 | 80–130 30–75 |
| การดำเนินงาน - เขตทางพิเศษ - ระบบนำทาง - กำลังขับเคลื่อน | ไม่มี ไม่มี ดีเซล | ไม่มี ไม่มี ดีเซล | ไม่มี ไม่มี ดีเซล | มี ล้อยาง ดีเซล/ไฟฟ้า | มี ล้อยาง/ราง ไฟฟ้า | มี ราง ไฟฟ้า | มี ราง ไฟฟ้า | มี ราง ไฟฟ้า | มี ราง ดีเซล/ไฟฟ้า |
| ระยะห่างสถานี | — | 200–500 | 200–500 | 350–800 | 250–500 | 350–800 | 350–800 | 500–2,000 | 500–2,000 |
| ความยืดหยุ่นของ เส้นทาง | ปรับได้ | ปรับได้ | ปรับได้ | ปรับได้ บางส่วน | ปรับได้ บางส่วน | ปรับไม่ได้ | ปรับไม่ได้ | ปรับไม่ได้ | ปรับไม่ได้ |

โครงข่ายทางเลือกระบบขนส่งสาธารณะหลัก เมืองเชียงใหม่

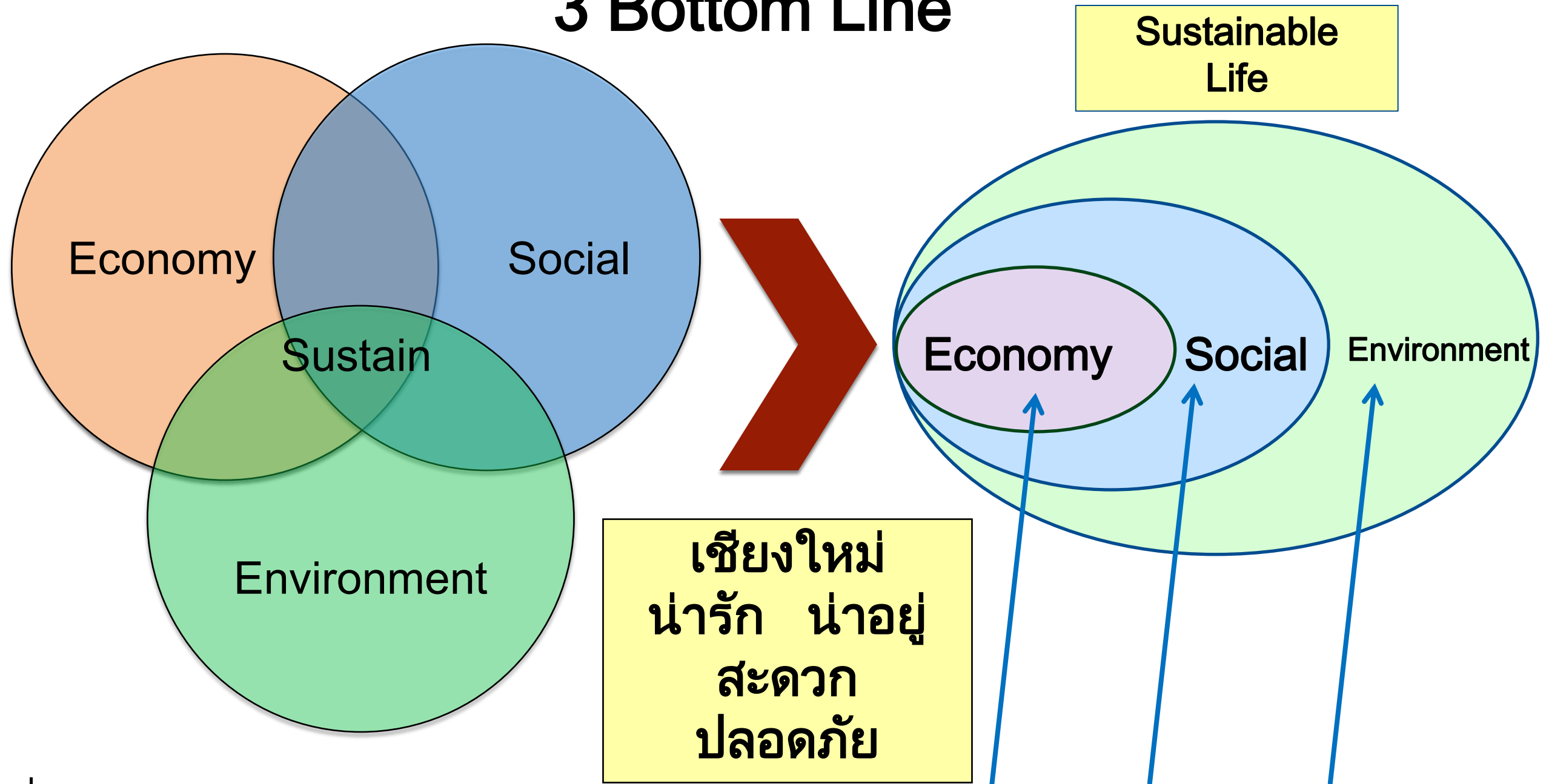
- โครงข่ายที่มีทางวิ่งเฉพาะ
- เชื่อมต่อการเดินทางไปยังพื้นที่กิจกรรมหลัก ภายในเขตเมืองเชียงใหม่
- รองรับการเดินทางหลักเพื่อไปทำงาน และไปสถานศึกษา
- เชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟ รถบัส และเครื่องบิน





เชียงใหม่พัฒนาเมือง

ความยั่งยืนของการพัฒนา ต้องคำนึงถึง 3 Bottom Line



“ที่ผ่านมามีคนเชียงใหม่มีวัฒนธรรม
จ๋ม้นเต๊อะ (ช่างมันเหอะ)
ระบบเชียงใหม่จะเป็นอัมพฤกษ์
ภายใน 3 ปี อัมพาทใน 5 ปี”

3 ยุทธศาสตร์หลักเชียงใหม่
“ท่องเที่ยว-เกษตร-กรีนซิตี้”

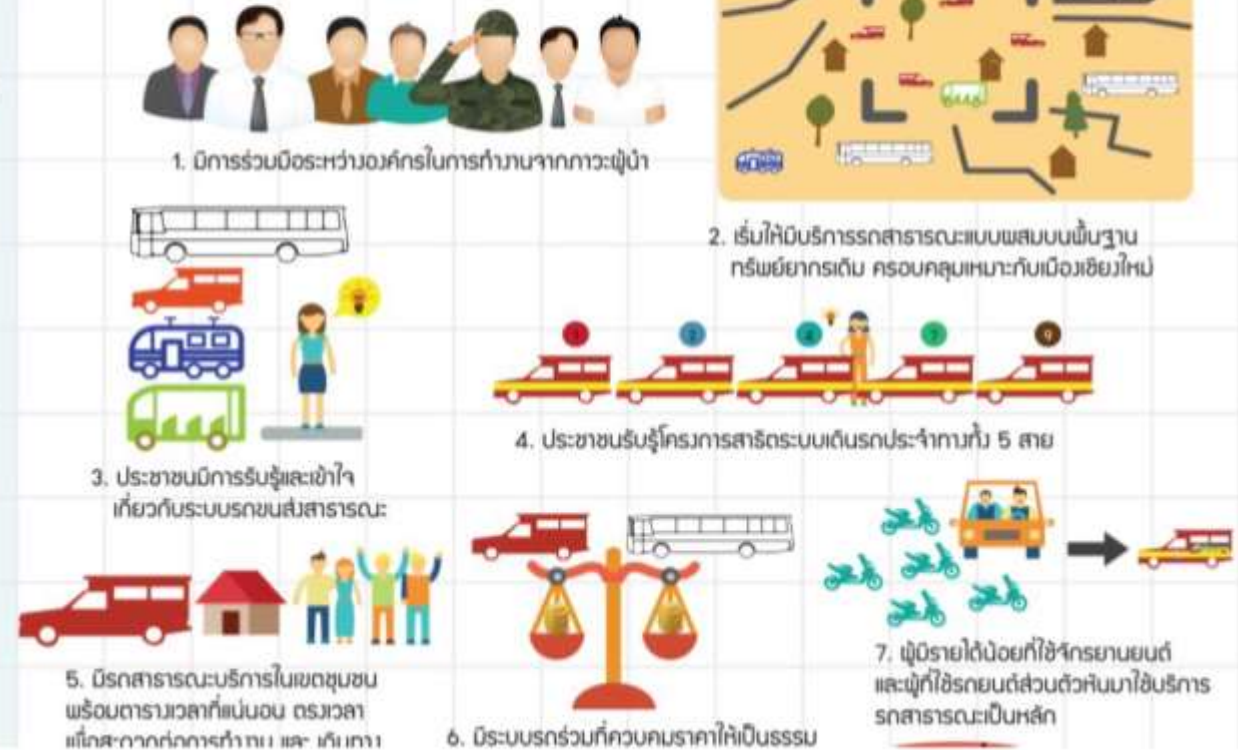
รถประจำทางแบบเชียงใหม่ โดยคนเชียงใหม่ เพื่อเมืองเชียงใหม่



สถานการณ์ที่ผ่านมา



สถานการณ์ปัจจุบัน



ความฝันและความตั้งใจ

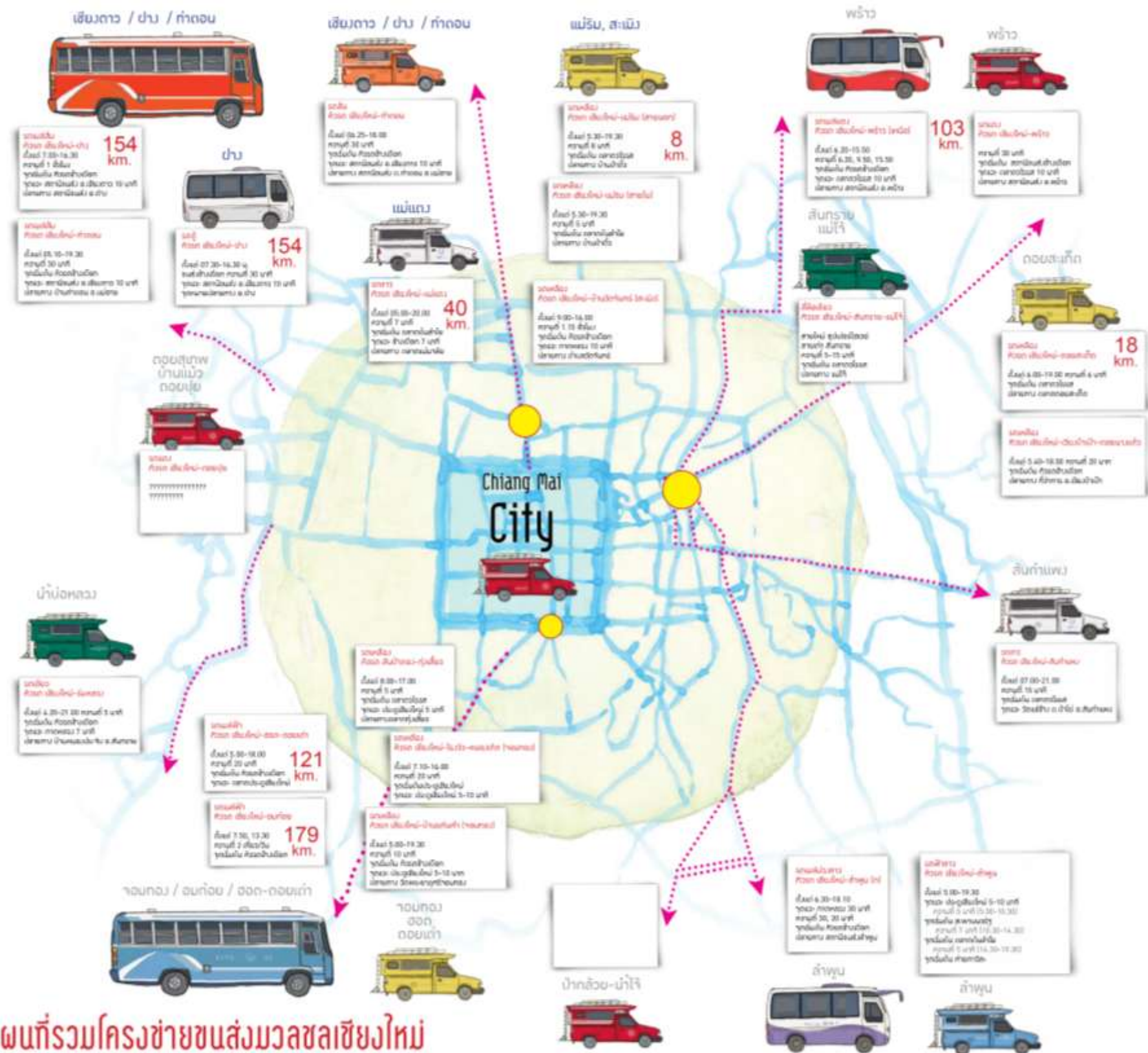


ร่างแนวเส้นทางการเชื่อมต่อระบบรถสาธารณะเมืองเชียงใหม่



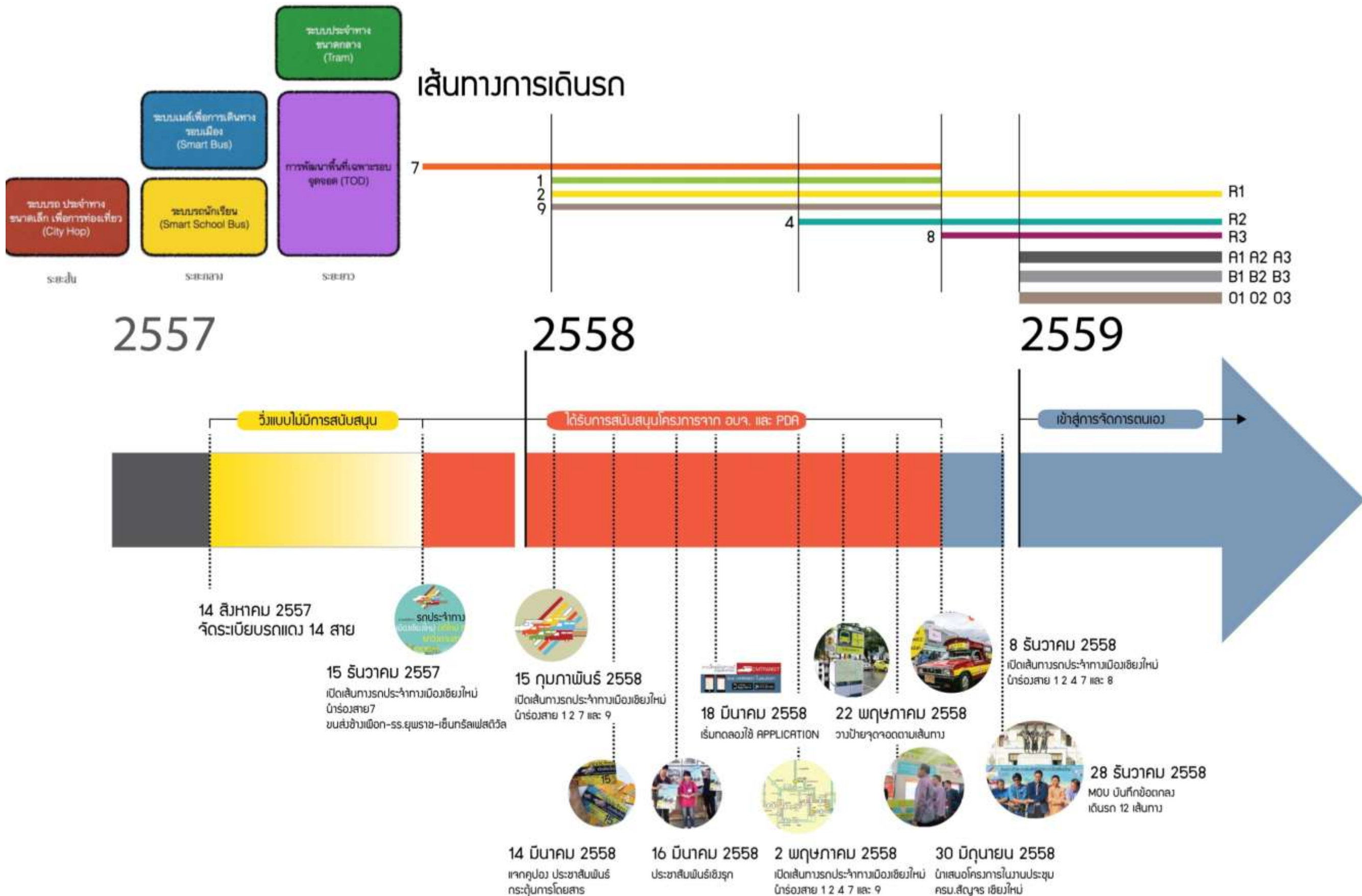
แนวทางการพัฒนา

City Connect (เชื่อมระหว่างอำเภอเข้ามาในเมือง)



แผนที่รวมโครงข่ายขนส่งมวลชนเชียงใหม่

การทดลองจัดระเบียบรถขนส่งมวลชนที่ผ่านมา 2557-2559



Apps แกรป รถ4 ล้อแดงสู้ Uber และภาพลักษณ์



ระบบขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (ขสมช.)

เส้นทางเดินรถ สถานีจอดรถ

ผังเส้นทางเดินรถ ขสมช. ระยะที่ 1

(ปรับตามพื้นที่และสภาพแวดล้อม สิงหาคม 2557)

-  สายที่ 1 สีเขียว (GREEN LINE)
-  สายที่ 2 สีส้ม (ORANGE LINE)
-  สายที่ 3 สีแดง (RED LINE)
-  สายที่ 4 สีฟ้า (BLUE LINE)
-  สายที่ 5 สีม่วง (PURPLE LINE)



ระยะเวลาการสัญจรต่อรอบ

(รวมการหยุดจอด 0.5 นาที/สถานี)

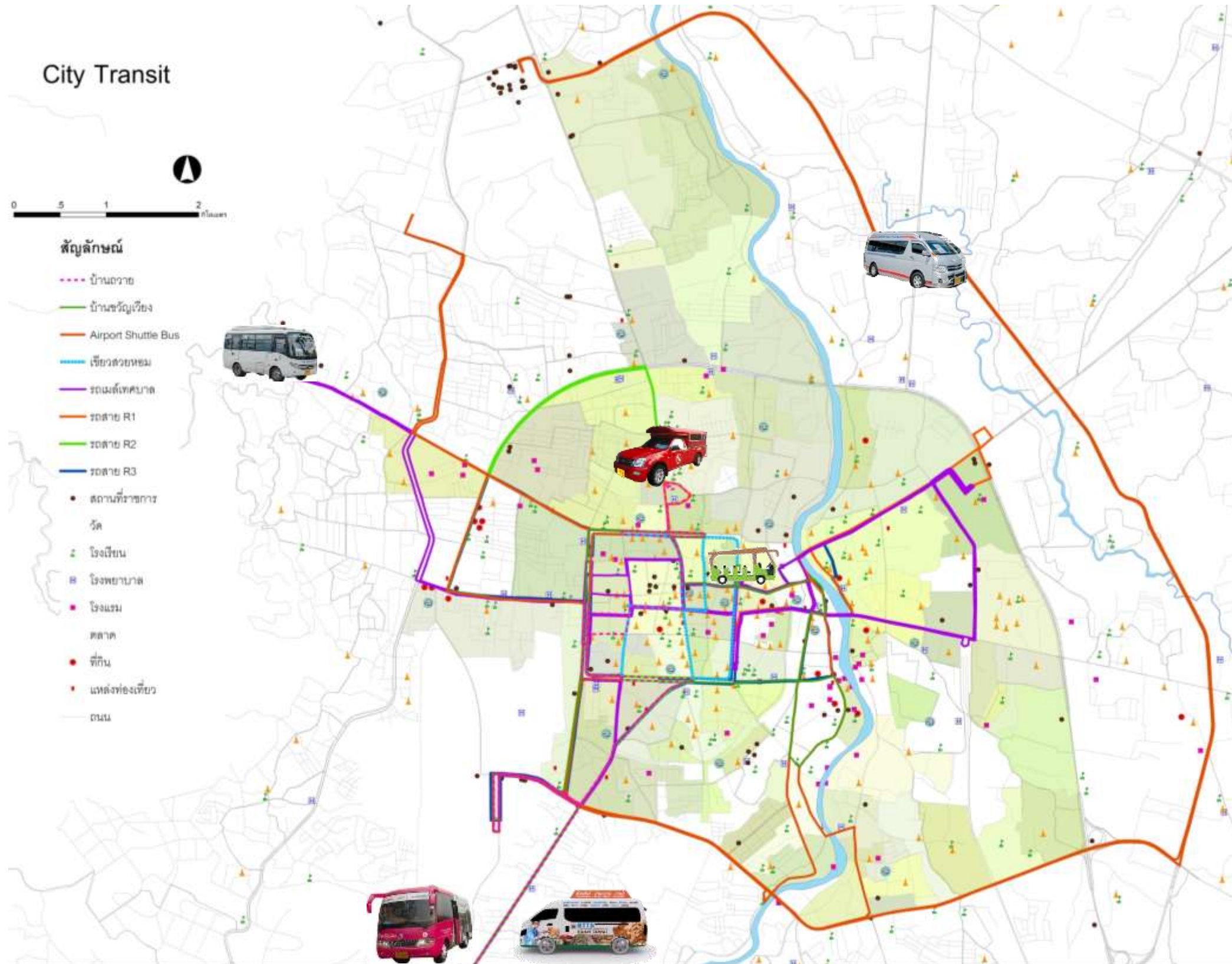
| | | | | |
|----|------------|----------|----------|------|
| 01 | สายสีเขียว | ระยะเวลา | 30 นาที | หยุด |
| | | จอด | 15 สถานี | |
| 02 | สายสีส้ม | ระยะเวลา | 16 นาที | |
| | | หยุดจอด | 8 สถานี | |
| 03 | สายสีแดง | ระยะเวลา | 14 นาที | |
| | | หยุดจอด | 9 สถานี | |
| 04 | สายสีฟ้า | ระยะเวลา | 17 นาที | |
| | | หยุดจอด | 10 สถานี | |
| 05 | สายสีม่วง | ระยะเวลา | 21 นาที | |
| | | หยุดจอด | 12 สถานี | |

รถไฟฟ้า 60 คัน

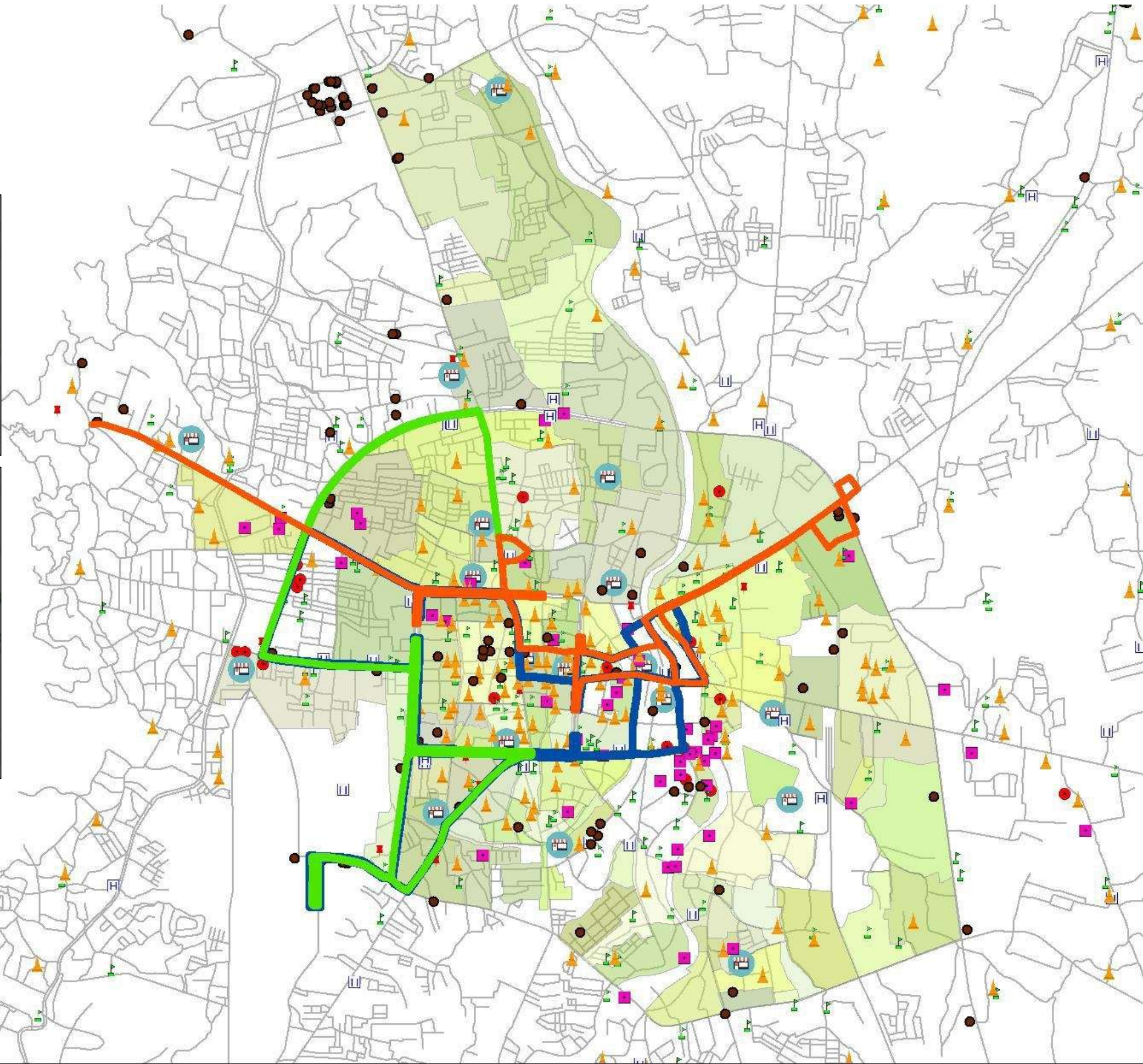
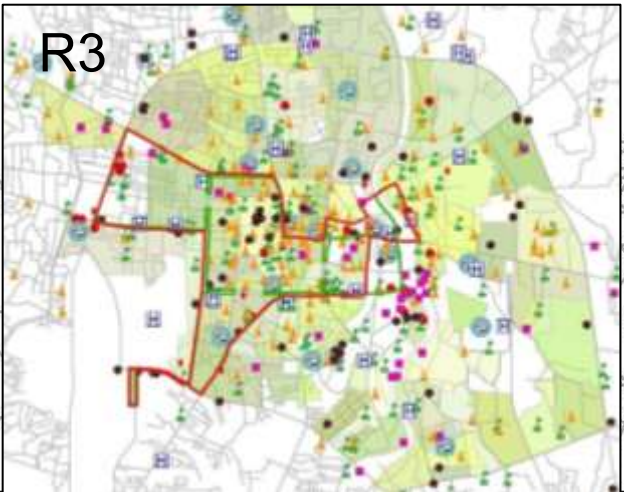
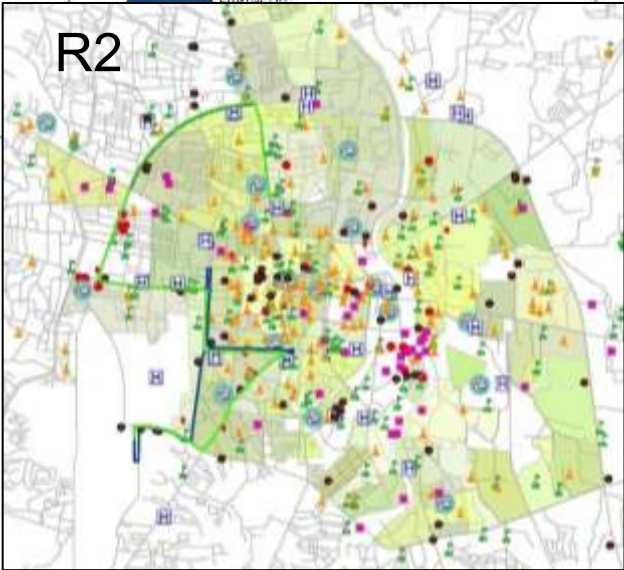
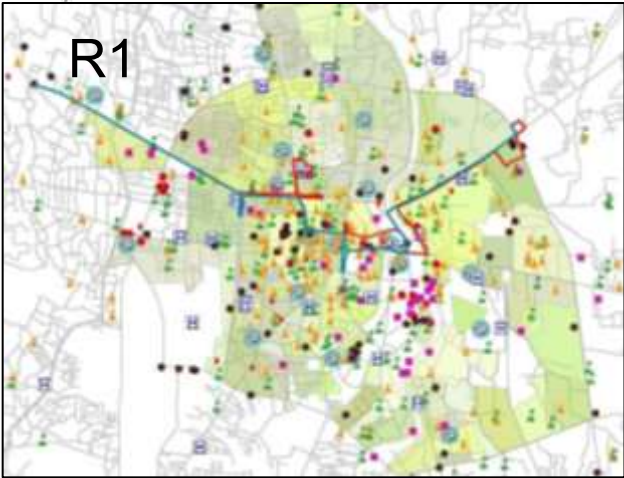


แนวทางการพัฒนา

- City Transit (การเชื่อมต่อภายในเมือง)



รถสาย R1 , R2 , R3



มาตรฐานบริการขนส่งมวลชน ซ่อมบำรุง, ร้องเรียน, ป้าย อัจฉริยะ



If you want to share any ideas or have any complaints, please contact us through these channels.

800gogo | rta.ae

ask@rta.ae | rta_dubai | rtadubai | RTA_Dubai | rtadubaigov

RTA Apps

RTA DUBAI | SMART TAXI | CORPORATE SERVICES | SMART DRIVE

SMART SALIK | SMART PARKING | DRIVERS & VEHICLES | PUBLIC TRANSPORT | WOHHATI

We promise to get back to you with the final response within:

| 15 | 7 | 15 | 3 | 3 |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| working days | working days | working days | working days | working days |
| Suggestion | Complaint | Request | Lost&Found | Notification |

If you are not satisfied with the response received at any stage, you can file a grievance within 7 working days by calling 800gogo. Your case will be reviewed and the final findings will be communicated to you.

WE KEEP DUBAI MOVING

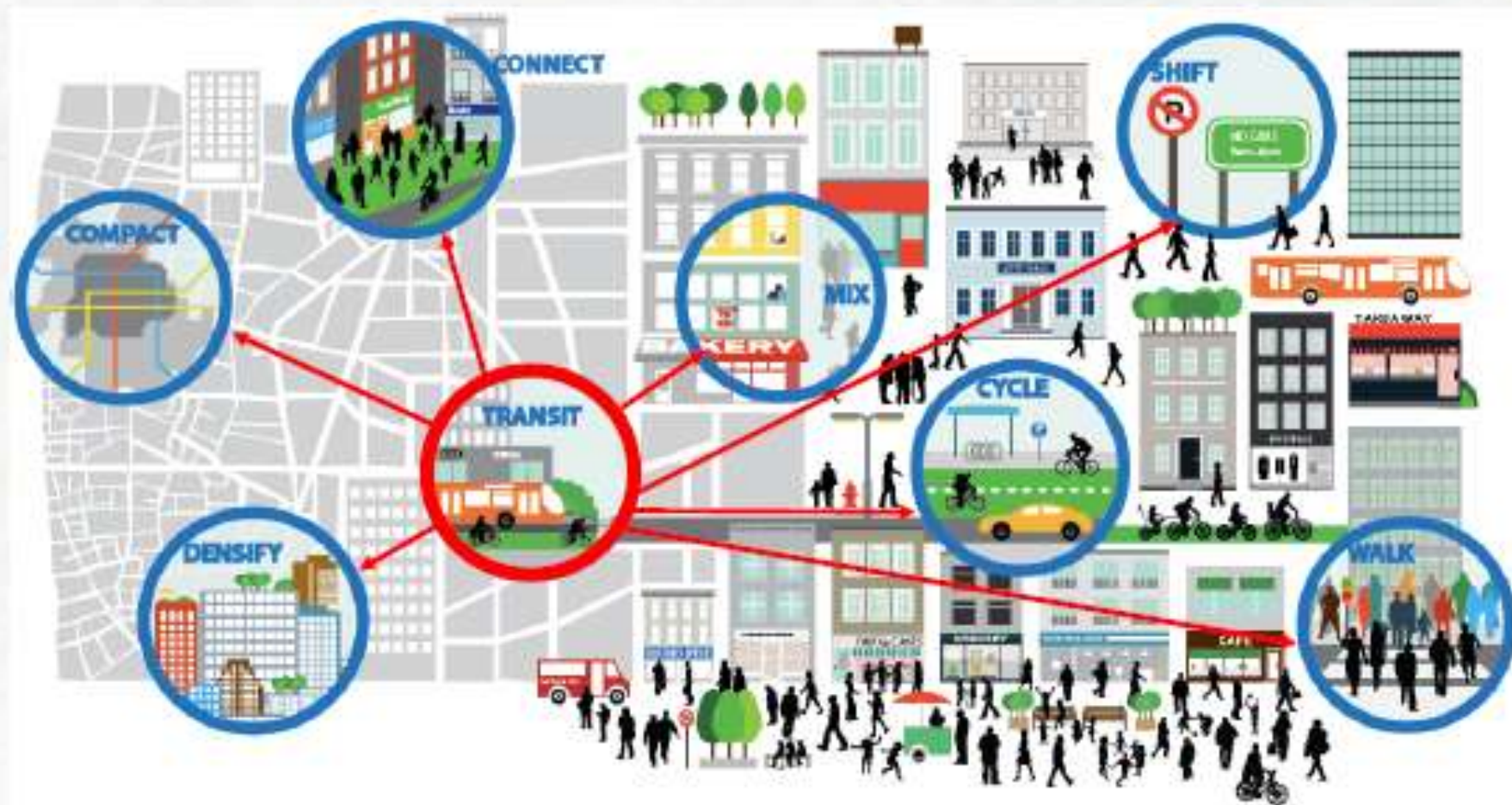
การพัฒนาพื้นที่รอบสถานี TOD

Transit Oriented Development

It's not just your stop, it's your destination.



การพัฒนาเมือง
↑
TOD
SMART GROWTH



Source: The City of Calgary, located in Calgary, Alberta, Canada.
Source: Institute for Transportation & Development Policy (ITDP), USA

ผลวิจัย เคยชี้ชัดว่า โครงการรถไฟฟ้าขนาดเบา รูปแบบบีอาร์ที, โมโนเรล น่าจะเป็นทางเลือกในอนาคตของเชียงใหม่ได้

โครงการในลักษณะรถไฟฟ้ารางเดี่ยว หรือโมโนเรลนั้น เป็นมาตรฐานสากลที่ทั่วโลกยอมรับว่าเป็นระบบการขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพกับสังคมยุคใหม่ มีหลายรูปแบบ แต่ที่นิยมกันมี แบบห้อย หรือแบบคร่อม และแบบยึดด้านข้าง แต่ที่สร้างใช้งานจริงมี แบบห้อย ใช้กันไม่มากนัก แบบคร่อมจะเป็นที่นิยมมากกว่า แต่ทั้ง 2 แบบนี้อาจสร้างบนพื้นดิน ยกกระดาน หรือไต่ดินก็ได้ ส่วนมากนิยมสร้างยกกระดานให้สูงเหนือจากพื้นดินประมาณ 7 เมตรขึ้นไป ปล่อยพื้นที่บนถนนไว้สำหรับรถยนต์ และการจราจรรถไฟฟ้ารางเดี่ยวนั้นเหมาะสำหรับชุมชนเมืองที่แออัด มีปริมาณผู้โดยสารไม่มากนัก 5,000 คน ถึง 10,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง หรืออาจขนคนได้ถึง 30,000 คนต่อชั่วโมง หากต่อเพิ่มจำนวนตู้ เป็นรูปแบบที่เหมาะสมกับเชียงใหม่

ทั้งนี้ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม(อดีตเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ระบุว่าปัญหารถติดในพื้นที่เมืองหลักๆไม่ว่าจะที่ เชียงใหม่ ภูเก็ต ขอนแก่น พิษณุโลก มีความจำเป็นต้องวางแผนรองรับอนาคต เช่นที่ นครขอนแก่น วางแผนที่จะจัดระเบียบรถขนส่งสาธารณะและก่อสร้างรถบีอาร์ที 5 เส้นทาง หาดใหญ่ สงขลา มีแผนจะพัฒนาระบบขนส่งมวลชน สร้างระบบโมโนเรล (รถไฟฟ้ารางเดี่ยว) จะลงทุนไม่น้อยกว่า 12,000 ล้านบาท ขณะที่ “ภูเก็ต” จะสร้างรถบีอาร์ที 3 เส้นทาง 76.6 กม. ลงทุน 12,816 ล้านบาท เป็นต้น

ในส่วนของจังหวัดเชียงใหม่วางแผนแก้ปัญหาออกเป็น 3 ระยะ โดยระยะ 1-3 ปี ลงทุน 700-1,000 ล้านบาท จัดระเบียบรถสี่ล้อแดงและรถบัสให้เป็นระบบ ระยะกลางใน 10 ปี ลงทุน 14,000 ล้านบาท สร้างรถไฟฟ้าโมโนเรล วิ่งบริการในเมือง กำลังพิจารณาเป็นรถ บีอาร์ทีหรือรถรางไฟฟ้า

ส่วนแผนระยะยาว 10 ปีขึ้นไป ตั้งเป้าที่จะสร้างระบบขนส่งมวลชนครอบคลุมเขตเมืองและนอกเมือง ลงทุน 17,000 ล้านบาท ใน 3-10 ปี ระยะทาง 50 กม. วิ่งภายในถนนวงแหวนรอบ 2 พื้นที่ 150 ตร.กม. มี 4 สาย อาทิ ศูนย์ราชการ-สามแยกสันทราย อีกทั้งในอนาคตกรมทางหลวง (ทล.) จะขยายถนนวงแหวนรอบที่ 3 เป็น 4 ช่องจราจร ระยะทาง 28 กม. วงเงิน 1,000 ล้านบาท เป็นต้น โมโนเรล สร้างได้เร็วเพราะโครงสร้างง่าย ค่าก่อสร้างถูกกว่าระบบรถไฟฟ้า ระบบสองราง เช่น ของบีทีเอส หรือรถไฟฟ้าไต่ดิน ขึ้นอยู่กับการออกแบบ สถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก ความปลอดภัย และรูปลักษณะ ยี่ห้อยด้วยผลศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ จากสถาบันศึกษาชั้นนำในภาคเหนือ ล้วนแล้วเป็นข้อมูลที่ชี้ชัดว่า อนาคตของเชียงใหม่ ต้องมีระบบขนส่ง ต้องเปิดทางเลือก และวางแผนจัดการปัญหาการคมนาคมขนส่ง การจราจร ที่เหมาะสมกับภูมิสังคม ก่อนจะเกิดต้นทุนที่เพิ่มสูงมากเกินไป ทั้งๆที่เห็นและวางอนาคตไว้แล้ว จากผลศึกษา วิจัย ขาดเพียง งบประมาณและการตัดสินใจเดินเครื่องแผนขนส่งมวลชนเชียงใหม่

