

บทที่ 5

ข้อเสนอเพื่อเป็นทางเลือกในการพัฒนา การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

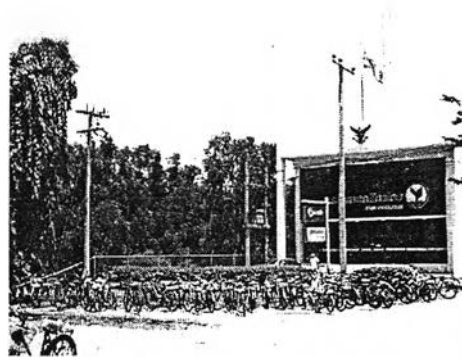
การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ ยังคงเป็นสิ่งที่น่าสนใจสำหรับการเดินทางในเมืองที่มีการเติบโตในระดับสูงและรวดเร็วอย่างเชียงใหม่ ด้วยเหตุผลของความเป็นเมืองเก่าที่มีพัฒนาการยาวนานกว่า 700 ปี โดยมี NMT เป็นการเดินทางขั้นพื้นฐานที่ผูกพันกับวิถีชีวิตชาวเมืองมาตลอด และด้วยเหตุผลที่สอดคล้องกับสถานการณ์ในยุคสมัยปัจจุบัน คือ บทบาทในการส่งเสริมคุณภาพชีวิตและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนความจำเป็นในทางเศรษฐกิจและสามารถลดปัญหาการจราจร ทำให้ NMT ยังคงดำรงอยู่ได้ตลอดทุกยุคสมัย

จากการชี้แจงสภาพการพัฒนาเมืองและการเดินทางในยุคปัจจุบันในบทที่ 4 พบว่ามี NMT ปรากฏอยู่ทุกโซนของเมือง โดยช่วงท้ายได้ตั้งข้อสังเกตถึงความสัมพันธ์ของ MT กับ NMT ต่อสถานการณ์การเดินทางในแต่ละโซน และในกรณีที่นำข้อเสนอทางด้านเข้าไปใช้ในพื้นที่แล้วจะให้ภาพอนาคตของเมืองที่มี NMT สมบูรณ์ขึ้นในทางที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมเมืองให้น่าอยู่ ดังนั้นการศึกษาในบทต่อมาก็คือบทนี้จะได้นำข้อเสนอดังกล่าวมาสรุปเป็นนโยบายและเสนอเป็นทางเลือกในการปฏิบัติ

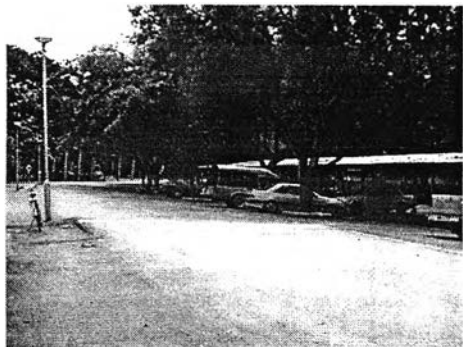
5.1 ข้อเสนอในระดับนโยบาย

การพัฒนาเมืองเชียงใหม่โดยเน้นรูปแบบ NMT ความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติจะต้องมีการชี้นำด้วยแนวนโยบายที่ส่งเสริมให้ NMT เข้มแข็งและสามารถดำรงอยู่ได้ท่ามกลางการพัฒนาเมืองตามกระแสโลกปัจจุบัน โดยมีแนวนโยบายดังนี้

1. เสริมศักยภาพในการใช้ NMT ให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่
2. สร้างโอกาสในการใช้ NMT ให้หลากหลายมากขึ้น
3. ป้องกันมิให้การใช้ NMT ที่มีอยู่ลดลงหรือหายไป
4. สร้างความเข้มแข็งในการดำรงชีวิต เพื่อรักษาวิถีชีวิตที่ใช้ NMT ให้คงอยู่ต่อไป
5. ส่งเสริมให้มีความสะดวกและปลอดภัยในการใช้ NMT
6. สร้างความเชื่อมโยงของ NMT ให้เป็นเครือข่าย เพื่อขยายผลและบทบาทของ NMT ให้กว้างไกล
7. ลดการคุกคามของ MT ในพื้นที่ที่มี NMT
8. ใช้มาตรการด้านการเงินมาเป็นตัวสร้างแรงจูงใจในการใช้ NMT
9. ลดการอำนวยความสะดวกในการใช้รถส่วนตัว แต่ให้ความสะดวกแต่ NMT
10. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมขององค์กรชุมชนในการพัฒนา NMT
11. ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างองค์กร โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริม NMT
12. นำประสบการณ์ความสำเร็จในการใช้ NMT ไปพัฒนาในพื้นที่เกิดใหม่



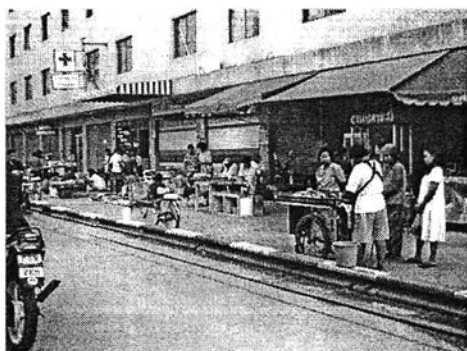
ภายใน AIT มีสิ่งบริการพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชากรภายใน



เมืองมหาวิทยาลัย AIT มีการจัดสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้เกิดการใช้ NMT และลดการคุกคามของ MT โดยมีป้ายจำกัดความเร็ว และมีเนินเล็กๆ บนถนนเพื่อลดความเร็วของ MT



ทางจักรยานบน ถ.นิตโย จ.สกลนคร : ตัวอย่างของนโยบายการส่งเสริมให้มีความสะดวกและปลอดภัยในการใช้ NMT



ชุมชนเมืองแห่งหนึ่งใน จ.สมุทรปราการ : การสร้างความเข้มแข็งในการดำรงชีวิต ทำให้ชุมชนสามารถอยู่ได้ด้วยตนเอง

ภาพที่ 5.1-1 ตัวอย่างการนำข้อเสนอในระดับนโยบายไปสู่การปฏิบัติจริง

แนวนโยบายดังกล่าวข้างต้น จะเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการพัฒนาเมืองโดยเน้นรูปแบบ NMT ซึ่งเมื่อนำไปสู่ระดับปฏิบัติโดยได้รับความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้อง จะทำให้เชียงใหม่เป็นเมืองที่น่าอยู่

5.2 ข้อเสนอในระดับปฏิบัติ

ข้อเสนอในระดับปฏิบัติเป็นการนำแนวนโยบายมาแจกแจงให้เห็นเป็นรูปธรรม และเสนอเป็นแนวทางในการนำไปปฏิบัติให้บังเกิดผลได้ โดยการเสนอในระดับนั้นนอกจากจะต้องสอดคล้องกับนโยบายแล้ว ยังต้องเชื่อมโยงกับผลที่ได้จากการศึกษาพื้นที่ในบทที่ผ่านมาด้วย

การศึกษาสภาพการเดินทางในบทที่ผ่านมา ได้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ปัจจุบันที่มีพื้นที่ประมาณ 40 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 9 โซนใหญ่ที่มีเอกภาพในตัวเองในระดับย่าน แต่ขณะเดียวกันก็ยังมีลักษณะการใช้ที่ดินที่ผสมผสานและแตกต่างกันอยู่ภายใน ซึ่งผลจากการศึกษาลงมาถึง NMT ทั้ง 9 โซนพบว่ามิลักษณะการใช้ที่ซ้ำๆ กัน ดังนั้นในการเสนอแนวทางพัฒนา NMT ในเชียงใหม่จึงใช้วิธีการคัดเลือกลักษณะของพื้นที่ที่สามารถเป็นตัวแทนในการเสนอแนวทางพัฒนาของพื้นที่ทั้ง 9 โซนได้ 5 กลุ่มแทนการเสนอรายละเอียดทั้ง 9 โซน ซึ่งก็จะมีแนวทางที่ไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพื้นที่ทั้ง 5 กลุ่มนี้เป็นลักษณะของพื้นที่ที่การใช้ NMT เช่นกัน ซึ่งได้กล่าวถึงไว้แล้วในบทที่ 4 แล้ว ทั้งนี้ไม่ได้เสนอในพื้นที่โรงงานอุตสาหกรรม เนื่องจากโรงงานอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณชานเมือง พื้นที่ 5 กลุ่มนี้ประกอบด้วย

1. กลุ่มพื้นที่ในย่านที่พักอาศัย
2. กลุ่มพื้นที่ในย่านพาณิชยกรรมและแหล่งงาน
3. กลุ่มพื้นที่ในย่านสถาบันการศึกษา
4. กลุ่มพื้นที่ในบริเวณเมืองเก่า
5. พื้นที่ตามแนวธรรมชาติ

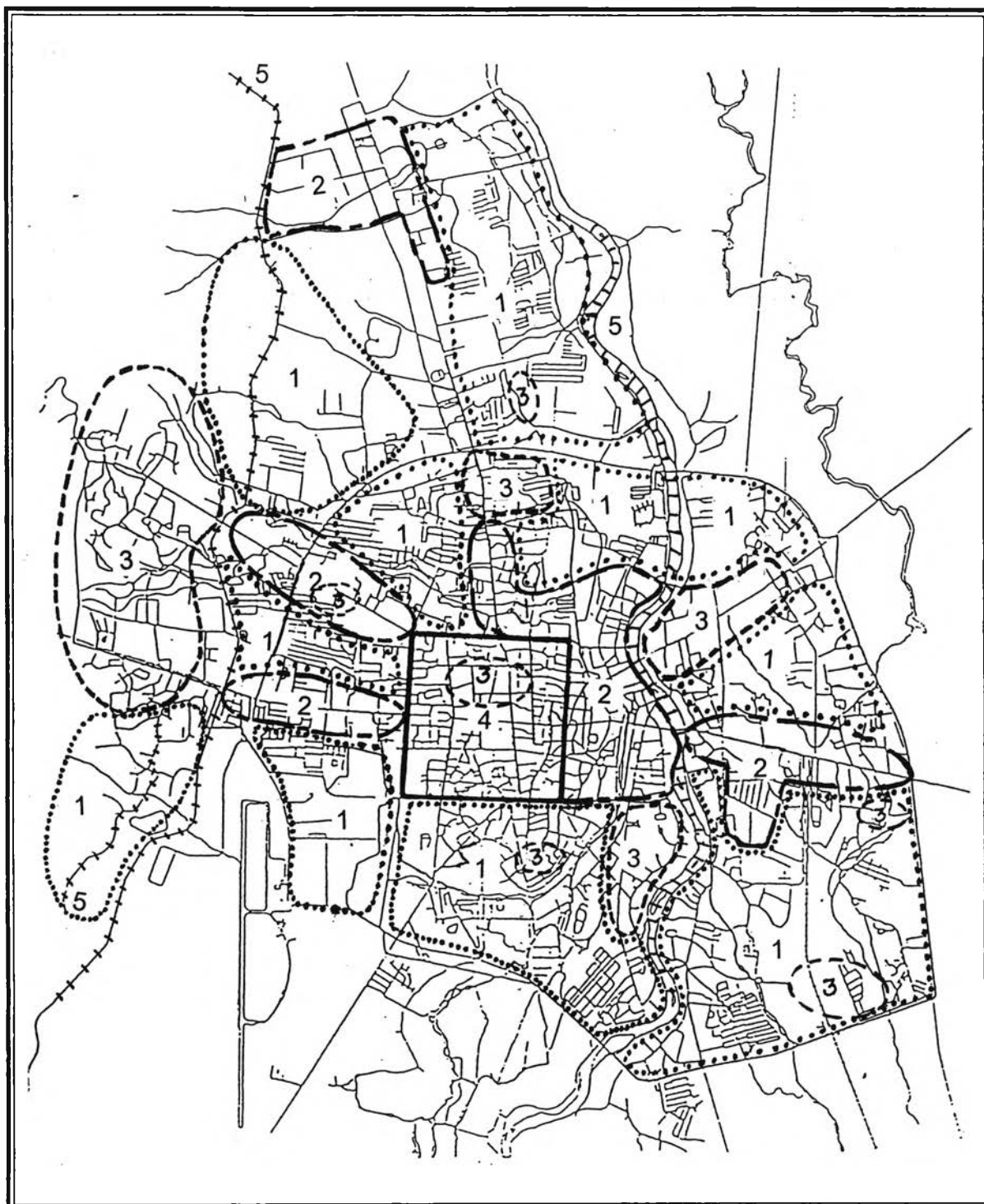
พื้นที่ทั้ง 5 กลุ่ม แสดงตำแหน่งในแผนที่ 5.2-1 โดยแต่ละพื้นที่จะมีข้อเสนอในรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. กลุ่มพื้นที่ในย่านที่พักอาศัย

กลุ่มพื้นที่ที่พักอาศัย (แผนที่ 5.2-2 และภาพที่ 5.2-2) ซึ่งแบ่งได้เป็น 3 ลักษณะย่อยคือ

- ชุมชนเก่าดั้งเดิม โดยอ้างอิงได้จากตำแหน่งของวัด
- ชุมชนแออัด ได้แก่ชุมชนที่บุกรุกพื้นที่รัฐหรือเช่าพื้นที่เอกชนอยู่ ซึ่งบางกรณีอาจซ้ำซ้อนกับชุมชนเก่า
- ที่อยู่อาศัยยุคใหม่ ได้แก่ หมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ เป็นต้น

ในพื้นที่ชุมชนพักอาศัยดังกล่าวจะมีสิ่งบริการพื้นฐานอยู่ในละแวกบ้าน ได้แก่ ร้านค้าปลีก มินิมาร์ท ตลาดย่อย ร้านค้าบริการ เป็นต้น โดยเฉพาะในชุมชนเก่าจะมีวัดและโรงเรียนอยู่ในชุมชนด้วย องค์ประกอบในชุมชนเหล่านี้สามารถให้บริการได้ในระดับชุมชน โดย NMT ที่ปรากฏสามารถสรุปได้ดังนี้



ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

สัญลักษณ์

- ① กลุ่มพื้นที่ในย่านที่พักอาศัย
- ② กลุ่มพื้นที่ในย่านพาณิชยกรรมและแหล่งงาน
- ③ กลุ่มพื้นที่ในย่านสถาบันการศึกษา
- ④ กลุ่มพื้นที่บริเวณเมืองเก่า
- +++ กลุ่มพื้นที่ตามแนวธรรมชาติ (5)

แสดง : พื้นที่ที่มี NMT 5 กลุ่ม

มาตราส่วน

0 0.5 1 1.5 กม.

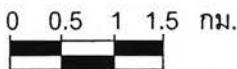


จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่
5.2-1



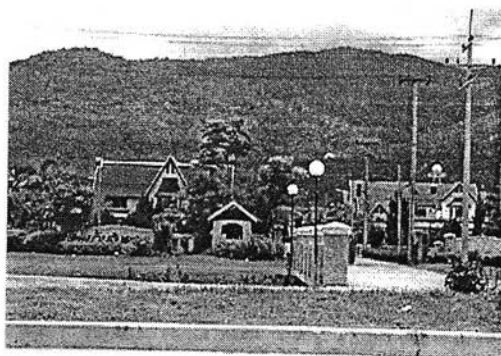
ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

สัญลักษณ์ ■ บ้านจัดสรร ● ชุมชนพักอาศัยเก่าและชุมชนแออัด ▲ อพาร์ทเมนต์ ▣ คอนโดมิเนียม	แสดง : กลุ่มพื้นที่ในย่านที่พักอาศัย ที่มา : ภาควิชาภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	 0 0.5 1 1.5 กม.	 ทิศเหนือ
	 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย		



ชุมชนพักอาศัยในโซนที่ 7

ชุมชนพักอาศัยในโซนที่ 2



ที่อยู่อาศัยยุคใหม่ ริมคลองชลประทาน

ชุมชนแออัดริมกำแพงดินด้านใต้



ภาพที่ 5.2-1 กลุ่มพื้นที่ในย่านที่พักอาศัย

NMT	ลักษณะการใช้		
	ชุมชนเก่าดั้งเดิม	ชุมชนแออัด	ที่อยู่อาศัยยุคใหม่
จักรยาน	ใช้เป็นวิถีชีวิต ใช้ซื้อของ ใช้ขายเร่ ไปเรียน	ใช้ซื้อของ ใช้เป็นวิถีชีวิต ใช้ขายเร่	ใช้ซื้อของ ใช้เพื่อ นันทนาการ
สามล้อถีบ	เป็นรูปแบบขนส่งสาธารณะ	เป็นรูปแบบขนส่งสาธารณะ	-
เดินเท้า	ใช้ไปซื้อของ ใช้ขายเร่ ไปเรียน หนังสือ	ใช้ไปซื้อของ ใช้ขายเร่	-
รถเข็น/ชาเล้ง	ใช้ขายเร่ และเก็บของเก่า	ใช้ขายเร่ และเก็บของเก่า	ใช้ขายเร่

ข้อเสนอเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา NMT ในกลุ่มพื้นที่พักอาศัย มีดังนี้

1. เพิ่มวัตถุประสงค์ในการใช้ NMT

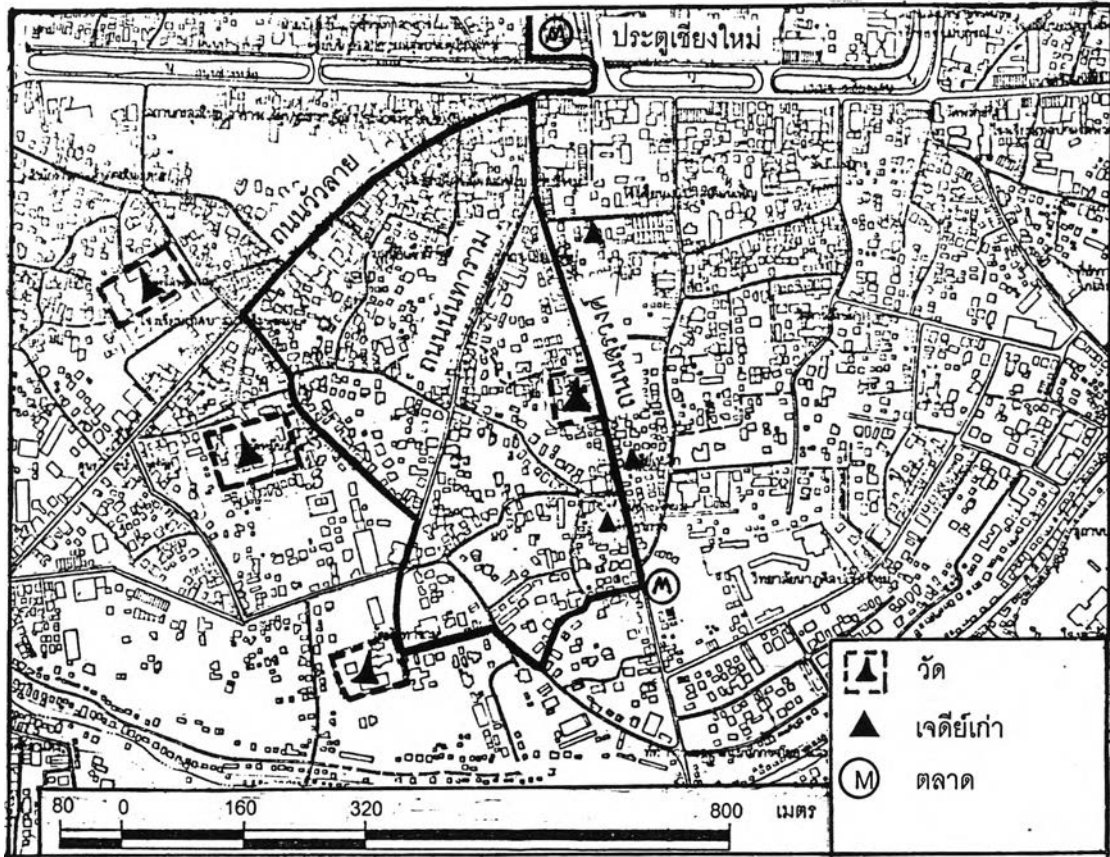
โดยปกติ NMT ในพื้นที่กลุ่มนี้จะมีการใช้เป็นวิถีชีวิตอยู่แล้ว ใช้ไปตลาด ไปโรงเรียน ใช้เป็นอาชีพ แต่ประเภทที่ยังพบน้อยในระดับละแวกบ้านคือ การใช้เพื่อออกกำลังกาย ใช้เพื่อนันทนาการและท่องเที่ยว ซึ่งข้อเสนอสำหรับกรณีนี้ทำได้โดย

1.1 เพิ่มการใช้ที่ดินประเภทนันทนาการ โดยการปรับพื้นที่ว่างภายในชุมชนที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างอื่นให้เป็นสวนสาธารณะเล็กๆ หรือสนามเด็กเล่น ที่สามารถให้บริการได้ในระดับละแวกบ้าน ซึ่งในบางชุมชนอาจจะมีศักยภาพที่จะทำได้ ผลที่ตามมาคือจะช่วยให้มี NMT เพื่อการออกกำลังกายและนันทนาการเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการใช้จักรยานและเดินเท้า

1.2 เพิ่มการใช้ที่ดินประเภทโรงเรียนอนุบาลหรือสถานเลี้ยงดูเด็กเล็ก เพื่อให้บริการแก่บุตรหลานของชาวชุมชน ซึ่งสามารถเดินไปโรงเรียนได้และช่วยลดการเดินทางออกไปใช้บริการในสถานศึกษานอกชุมชน

1.3 เพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในชุมชน

ชุมชนเก่าที่มีศักยภาพในการประกอบอาชีพด้านหัตถกรรมอย่างเช่น ชุมชนบ้านวัวลาย ซึ่งอยู่บนถนนวัวลายในโซนที่ 7 เป็นชุมชนที่ผลิตและขายเครื่องเงิน สามารถพัฒนาให้เป็นเส้นทางเดินและจักรยานท่องเที่ยวเพื่อชมและเลือกซื้อสินค้าพื้นบ้าน ภาคราชการโดยการท่องเที่ยวร่วมกับเทศบาลควรจะมีโครงการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์เส้นทางให้นักท่องเที่ยวรับรู้ ทั้งในด้านของเอกสารและสัญลักษณ์ทางกายภาพที่ชี้เส้นทางนำสู่ชุมชนนี้ และให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการส่งเสริม NMT ในพื้นที่อยู่อาศัย เช่น การขายสินค้าในราคาพิเศษแก่ผู้ใช้ NMT ซึ่งจะเป็นการสร้างแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาซื้อของในย่านนี้ใช้ NMT ผลที่เกิดขึ้นจะทำให้เกิด NMT เพื่อการท่องเที่ยวในกลุ่มพื้นที่อยู่อาศัยและสร้างรายได้ให้กับชุมชนโดยตรง (ภาพที่ 5.2-2)



ภาพที่ 5.2-2 เส้นทางจักรยานและเดินเท้าท่องเที่ยวในกลุ่มพื้นที่อยู่อาศัยวัลาย

2. ลดการผ่านของพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์

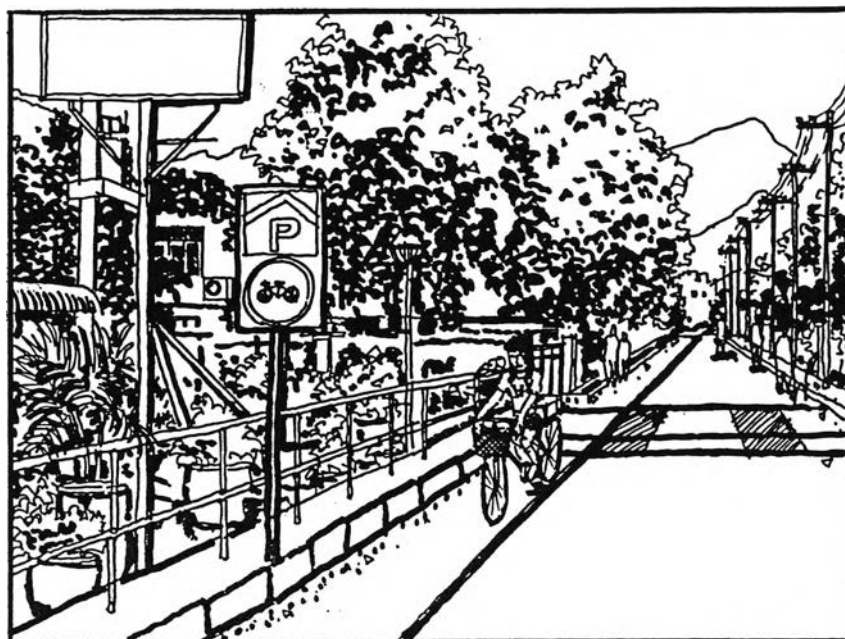


ชุมชนพักอาศัยในเมือง
 เชียงใหม่หลายแห่งถูกใช้เส้นทางผ่าน
 ไปสู่อีกพื้นที่หนึ่ง เนื่องจากสภาพโครง
 ข่ายภายในชุมชนส่วนใหญ่มีเส้นทาง
 เชื่อมต่อกันได้ และการเติบโตของ
 ชุมชนจะแทรกอยู่ระหว่างโครงข่าย
 เหล่านี้ ดังนั้นผู้ใช้ MT ที่เป็นคนในเมือง
 ที่รู้จักเส้นทางดีจะใช้เส้นทางเหล่านี้
 เป็นทางลัดเพื่อหลีกเลี่ยงปริมาณ
 จราจรบนถนนสายหลัก นอกจากการ
 รับรู้เส้นทางด้วยตัวเองของผู้ใช้ MT

แล้ว ยังมีการส่งเสริมโดยทางไอของที่ให้การสนับสนุนงานจราจรในการทำป้ายทางลัดทั่วเมืองเชียงใหม่ ทั้งนี้ได้
 ทำให้มีการจราจรผ่านชุมชนพักอาศัยจำนวนมาก ส่งผลให้ NMT ในกลุ่มพื้นที่พักอาศัยมีความปลอดภัยน้อยลง
 และทำลายความสงบในการอยู่อาศัย

แนวทางปฏิบัติตามข้อเสนอนี้ สามารถทำได้โดย

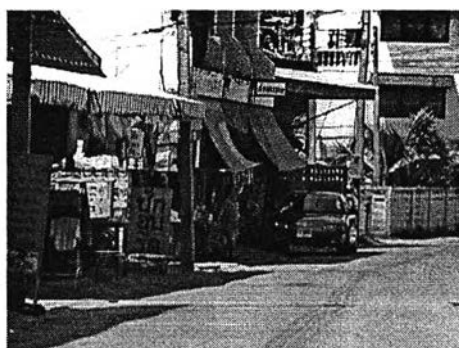
- ปรับสภาพทางในชุมชนพักอาศัยให้มีเครื่องกีดขวางเพื่อลดระดับความเร็วของ MT อาจจะทำเป็นเนินคลื่นลดความเร็วรถ หรือใช้แนวแปลงต้นไม้กั้นให้ถนนมีความแคบลงเพื่อลดความเร็วรถ เป็นต้น
- มีป้ายให้ทางและระวัง NMT ในชุมชน และ MT จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับ NMT
- มีป้ายบอกเขตปลอดภัยจราจร , เขตจำกัดความเร็ว 30 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัยของ NMT



ภาพที่ 5.2-3 แสดงภาพการปรับปรุงชุมชนเพื่อลดการผ่านของพาหนะใช้เครื่องยนต์

3. รักษาสภาพการใช้ที่ดินภายในชุมชนพักอาศัยให้สอดคล้องกับวิถีชีวิต

เนื่องจากการใช้ NMT ในระดับนี้เป็นการเดินทางในชุมชนที่มีการพึ่งพาตนเองสูง มีองค์ประกอบของชุมชนที่ทำให้คนในชุมชนอยู่ได้ด้วยตัวเอง ดังนั้นการเดินทางที่เกิดขึ้นจึงเป็นการเดินทางระยะใกล้ที่สัมพันธ์กับสภาพการใช้ที่ดิน แนวทางปฏิบัติสำหรับข้อเสนอคือส่งเสริมให้เกิดประชาคมในระดับชุมชน ซึ่งเป็นการรวมตัวของชาวชุมชนให้เข้าไปมีบทบาทในการกำหนดสภาพการใช้ที่ดินให้เหมาะสมกับวิถีชีวิต และมีส่วนร่วมในการคัดเลือกกิจกรรมที่เข้ามาใหม่ในชุมชนมิให้ขัดแย้งกับลักษณะการใช้ที่ดิน ตลอดจนใช้สิทธิในการปกป้องชุมชนเมื่อถูกรุกรานโดย MT และสามารถตรวจสอบกิจกรรมที่จะทำให้ NMT ลดลงได้ แนวทางปฏิบัติตามข้อเสนอในระดับนี้จะไม่เห็นผลที่เป็นรูปธรรมในทันที อาจจะต้องมีการศึกษาทดลองปฏิบัติเมื่อประเมินผลแล้วประสบความสำเร็จจึงขยายผลต่อไป แต่เมื่อเกิดขึ้นแล้วจะส่งผลให้ชุมชนในพื้นที่พักอาศัยมีความเข้มแข็ง ปลอดภัย น่าอยู่ ยั่งยืน และไม่ถูกทำลายหรือถูกแทรกแซงจากการพัฒนาในกระแสโลกปัจจุบัน โดยผลที่รับมากกว่านั้นคือ NMT จะอยู่ได้และเติบโตขึ้นมากกว่านี้ในชุมชนพักอาศัย



ภาพที่ 5.2-4 ตัวอย่างลักษณะชุมชนที่มีการใช้ NMT

4. สร้างการเรียนรู้และการรับรู้ในระดับชุมชน

โดยผู้นำชุมชน โรงเรียน วัด และกลุ่มต่างๆ ควรจะมีบทบาทในการกระตุ้นให้ผู้อยู่อาศัยมีจิตสำนึกในการพัฒนาชุมชนให้มีสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ ปลอดภัยจากมลภาวะในการเดินทาง โดยมีการรณรงค์ให้ใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง หรือใช้สื่อรณรงค์ต่างๆ เป็นต้น

5. นำประสบการณ์ของชุมชนที่มี NMT ไปปรับใช้ในชุมชนที่จะเกิดใหม่

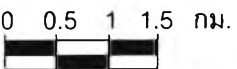


ชุมชนที่จะเกิดใหม่อย่างเช่น หมู่บ้านจัดสรร ควรจะมีข้อบังคับทางกฎหมายด้านสถาปัตยกรรมของการออกแบบหมู่บ้าน โดยกำหนดให้มีทางจักรยานและทางเท้าภายในหมู่บ้าน รวมทั้งนำหลักการของ Traffic calming และแนวความคิดละแวกบ้าน (Neighbourhood concept) มาใช้ในการออกแบบชุมชน โดยจัดวางแผนการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ให้อยู่ใกล้ชิดกัน มีสิ่งบริการพื้นฐานครบถ้วนอยู่ในระยะที่สามารถเดินเท้าหรือใช้จักรยานได้ รวมทั้งจัดภูมิทัศน์ภายในชุมชนให้ร่มรื่น สบาย น่าอยู่อาศัย

2. กลุ่มพื้นที่ในย่านพาณิชยกรรมและแหล่งงาน

ย่านพาณิชยกรรมจะอยู่บริเวณตามแนวถนนสายหลักและใจกลางเมือง (แผนที่ 5.2-3 และภาพที่ 5.2-5) ประกอบด้วย บริษัท ห้างร้าน ตลาดสด อาคารพาณิชย์ ธนาคาร แลกเปลี่ยนเงินตรา โรงแรม ห้างสรรพสินค้า ร้านอาหาร ทารถโดยสาร เป็นต้น ซึ่งสถานที่เหล่านี้มีบทบาทในการให้บริการในระดับย่านและระดับเมือง โดยสามารถสรุปลักษณะ NMT ในกลุ่มพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมและแหล่งงานได้ดังนี้



ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้ก้าวอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

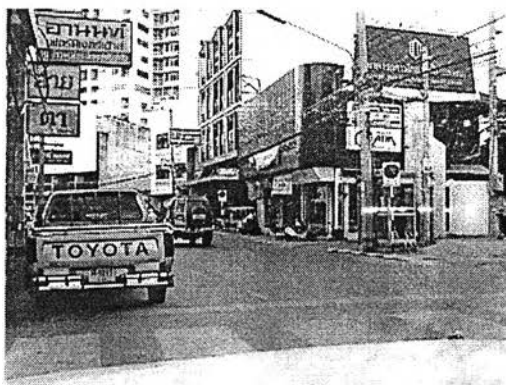
สัญลักษณ์	แสดง : กลุ่มพื้นที่ในย่านพาณิชย์กรรม		
	ที่มา : ภาควิชาภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่		
<ul style="list-style-type: none"> H โรงแรม ■ ห้างสรรพสินค้า ● ตลาด ○ ธนาคาร ▲ สถานที่ราชการ + โรงพยาบาล 	 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	แผนที่ 5.2-3	



ย่านการค้าบริเวณประตูท่าแพ



ย่านการค้าตลาดวโรรส



ย่านการค้าและแหล่งงานบนถนนช้างม้อย

ย่านการค้าและแหล่งงานบนถนนช้างเผือก



ภาพที่ 5.2-5 พื้นที่กลุ่มพาณิชย์กรรมและแหล่งงาน

NMT	ลักษณะการใช้
จักรยานสามล้อถีบ	แม่ค้าใช้เดินทางมาขายของที่ตลาด , แม่บ้านใช้มาจ่ายตลาด , นักท่องเที่ยวเช่าจักรยานขี่ในย่าน
เดินเท้า	มีบทบาทเป็นขนส่งสาธารณะ โดยมีจุดจอดอยู่ที่ตลาดและสถานีขนส่ง ผู้ใช้ประจำคือแม่ค้า,แม่ครัว
รถเข็น/ชาเล้ง	เดินเลือกซื้อของบริเวณตลาดสด , เดินท่องเที่ยวในย่านการค้าใหม่ (ไนท์ฯ) , เดินไปตอรถที่ท่ารถ
	ใช้เป็นอาชีพขายเร่ , ใช้บรรทุกสินค้าบริเวณตลาดสด

ข้อเสนอเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา NMT ในกลุ่มพื้นที่พาณิชย์กรรม

1. สร้างความปลอดภัยให้ NMT ในพื้นที่นี้

แนวทางปฏิบัติสำหรับข้อเสนอนี้คือ กันแนวเส้นทางจักรยานบนถนนสายหลักที่นำการสัญจรสู่พื้นที่พาณิชย์กรรมและแหล่งงานซึ่งได้แก่ ถนนสุเทพ ถนนห้วยแก้ว ถนนเจริญเมือง ถนนช้างเผือก ถนนช้างคลาน ถนนท่าแพ ถนนช้างม่วย ถนนวิชยานนท์ ถนนศรีดอนไชย เป็นต้น โดยจัดให้มีจุดจอดจักรยานที่ปลอดภัย

2. เชื่อมโยง NMT ระหว่างกลุ่มพื้นที่ต่างๆ

การทำเส้นทางจักรยานที่นำการสัญจรสู่พื้นที่พาณิชย์กรรม ควรเชื่อมโยงกับแนวถนนริมคูเมือง เนื่องจากเป็นเส้นทางรวบรวมและกระจายการจราจรไปยังส่วนต่างๆ ของเมือง โดยเฉพาะจะสามารถเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เมืองเก่ากับพื้นที่พาณิชย์กรรมได้ทุกด้าน (แผนที่ 5.2-4)

การทำแนวเส้นทางจักรยานบนถนนสายหลักที่เข้าสู่พื้นที่พาณิชย์กรรม จะเป็นการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนพักอาศัยให้เข้ามาใช้บริการในพื้นที่พาณิชย์กรรมได้ปลอดภัย เนื่องจากพื้นที่ตอนในที่อยู่ลึกไปจากริมถนนส่วนใหญ่จะเป็นชุมชนพักอาศัย ซึ่งมีโครงข่ายถนนย่อยเชื่อมกับถนนหลักทุกโซน ดังนั้นถ้ามีเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยการเดินทางจากชุมชนพักอาศัยเพื่อเข้าสู่ย่านพาณิชย์กรรมจะน่าดึงดูดใจมากขึ้น และเนื่องจากพื้นที่พาณิชย์กรรมที่อยู่ริมถนนสายหลักมีบทบาทในการให้บริการในระดับเมือง ระดับย่าน และในบางครั้งก็ไปถึงระดับละแวกบ้านด้วยขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้าที่ชุมชนต้องการ ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ที่จะมีการเดินทางจากชุมชนระดับละแวกบ้านเข้ามาในย่านพาณิชย์กรรม

3. ให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ใช้ NMT

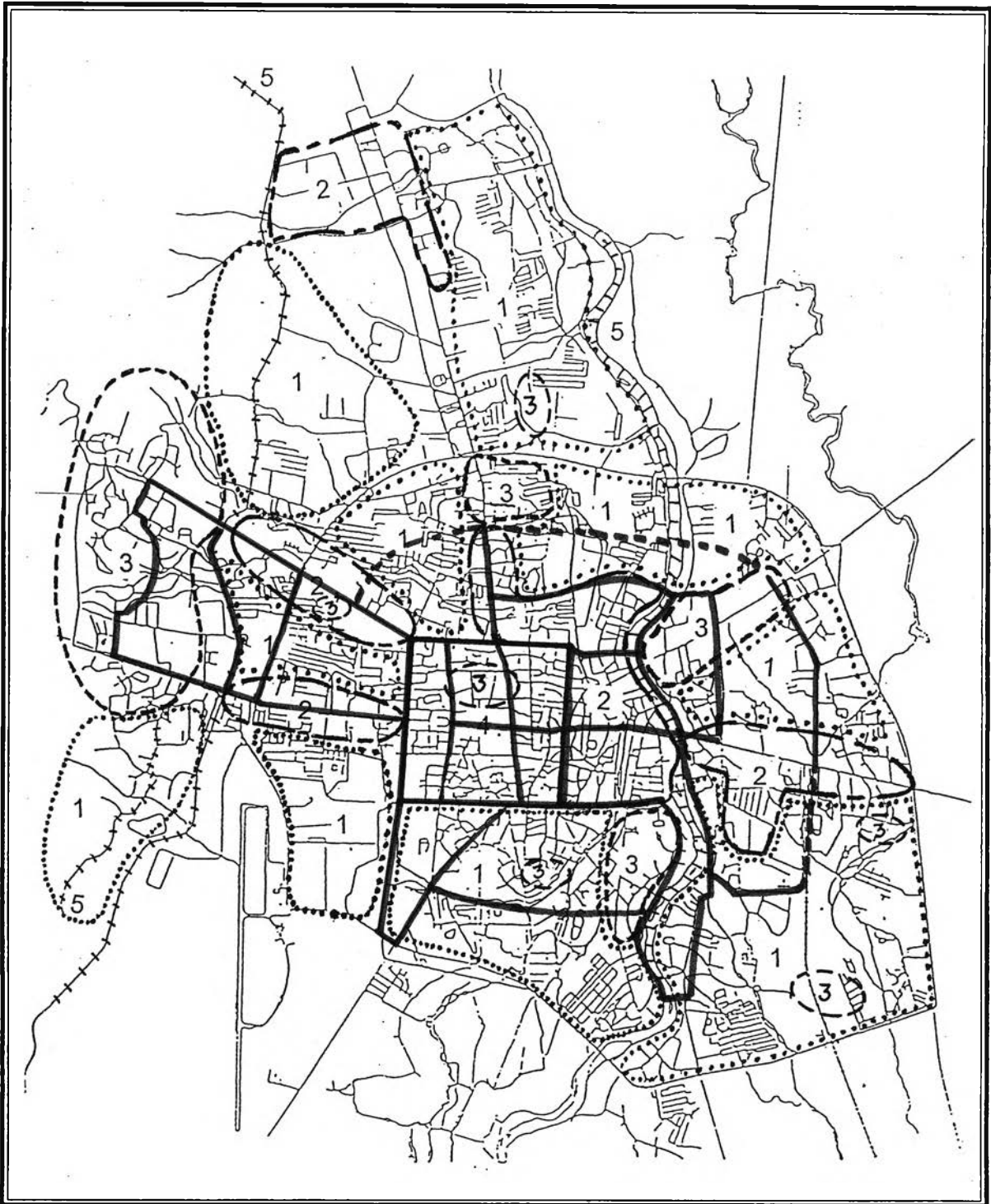
ทางภาคราชการโดยหน่วยงานเทศบาล ควรขอความร่วมมือจากสถานประกอบการและแหล่งงานต่างๆ ในย่านพาณิชย์กรรม ในการขายสินค้าและบริการให้แก่ผู้ที่เดินทางด้วยจักรยานในราคาถูกลงกว่าปกติ หรือมีสิทธิพิเศษอย่างอื่นให้เพื่อเป็นแรงจูงใจในการใช้จักรยานเข้ามาในย่านนี้

4. ปรับปรุงพื้นที่ให้ดึงดูดใจต่อการใช้ NMT

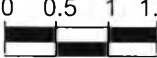


- ตลาดวโรรส

ทางฝ่ายราชการโดยเทศบาล ควรส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มกันระหว่างผู้ประกอบการ เพื่อช่วยกันดูแลความสะอาดของพื้นที่และจัดวางผังให้มีระเบียบ ให้มีพื้นที่ว่างพอสำหรับการเดินเท้า โดยอาจจะสร้างเงื่อนไซในการประกอบกิจการต่อได้ นอกจากนี้ควรจัดการจราจรให้รถที่ใช้เครื่องยนต์ที่ผ่านเข้ามาบริเวณนี้ในช่วงเวลากลางวัน เลี่ยงไปใช้เส้นทางริมน้ำบึงหน้าตลาดต้นลำไยแทนการผ่านเข้ามาในตลาดวโรรส ส่วน NMT สามารถผ่านได้ตามปกติ โดยพาหนะทุกประเภทสามารถเข้าได้อย่างอิสระในช่วงเวลา 18.00 น.- 06.00 น. ข้อเสนอนี้เป็นแนวทางเพื่อลดความแออัดของการจราจรบริเวณตลาดวโรรส และส่งเสริมการใช้ NMT ในย่านนี้

(ภาพที่ 5.2-6)

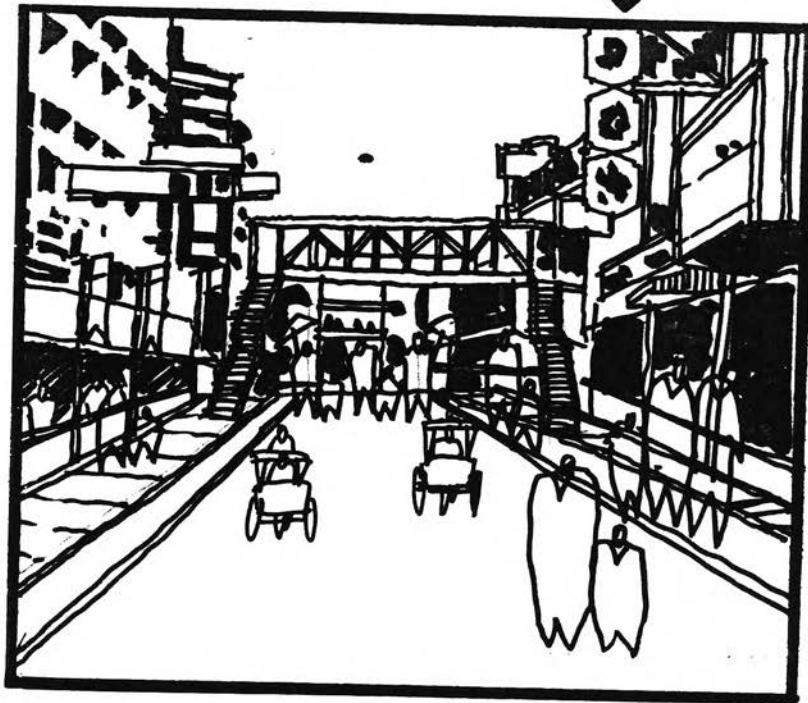
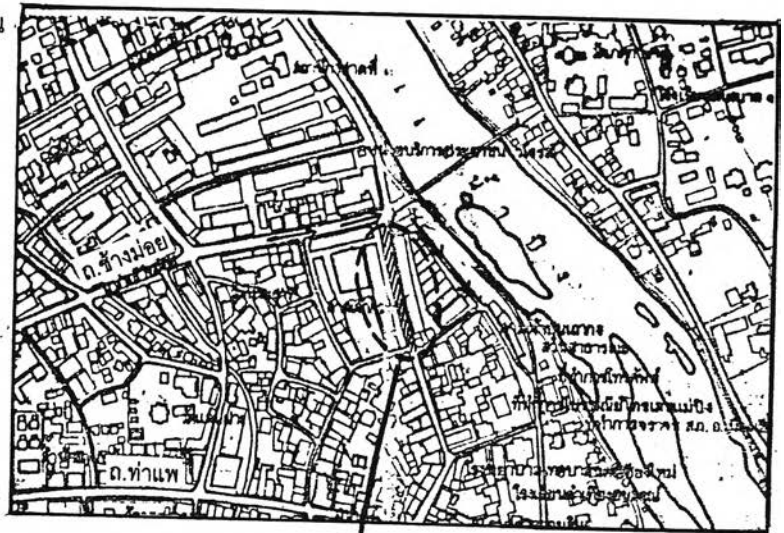


ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

<p>สัญลักษณ์</p> <p>① กลุ่มพื้นที่ในย่านที่พักอาศัย</p> <p>② กลุ่มพื้นที่ในย่านพาณิชยกรรมและแหล่งงาน</p> <p>③ กลุ่มพื้นที่ในย่านสถาบันการศึกษา</p> <p>④ กลุ่มพื้นที่บริเวณเมืองเก่า</p> <p>+++ กลุ่มพื้นที่ตามแนวธรรมชาติ (5)</p> <p>—</p>	<p>แสดง : โครงข่ายการเชื่อมโยงเส้นทางจักรยานในพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่กลุ่มอื่น</p>
	<p>มาตราส่วน 0 0.5 1 1.5 กม.</p>  <p>ทิศเหนือ</p> 
	<p> จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> <p>แผนที่ 5.2-4</p>



การจราจรหน้าตลาดวโรรสปัจจุบัน



หลังการจัดการจราจร อนุญาตให้มีเวลาเฉพาะ NMT ผ่าน

ภาพที่ 5.2-6 ข้อเสนอเพื่อการจัดการจราจรบริเวณตลาดวโรรส

- ซ้างคลาน (ไนท์บาร์ซาร์)

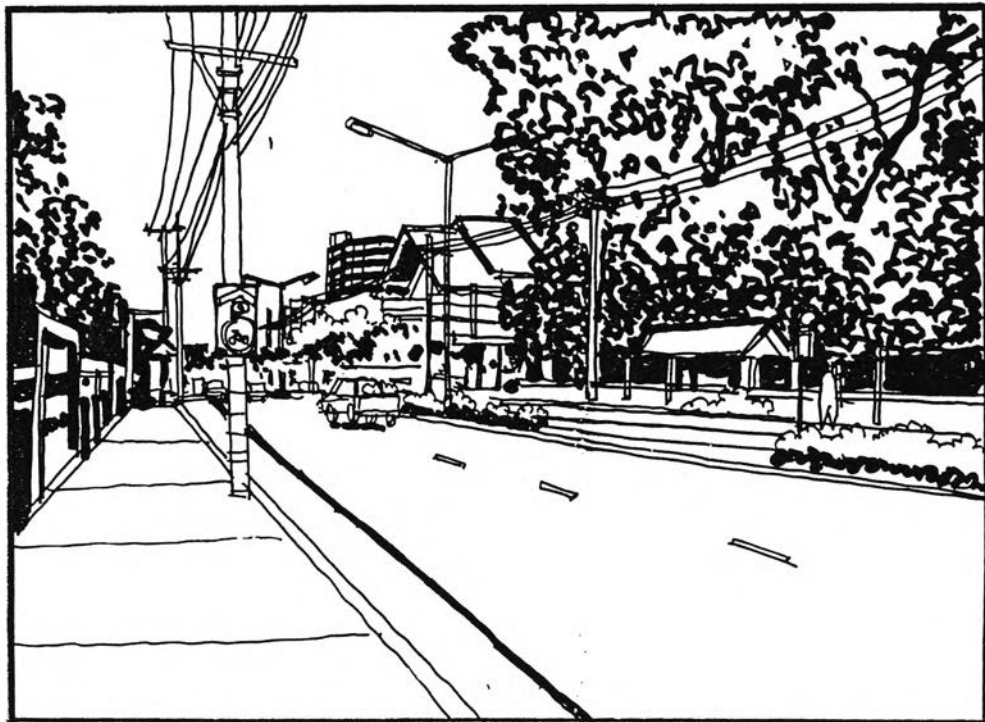
จัดให้มีช่วงเวลาที่เป็นถนนคนเดินหรือถนนปลอดรถยนต์ อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง โดยให้มีกิจการมากกว่าในช่วงเวลาปกติ ซึ่งจะส่งเสริมการเดินเท้าและจักรยานอย่างปลอดภัยเพื่อการท่องเที่ยวในย่านพาณิชยกรรมของเมือง (ภาพที่ 5.2-9)

- ถนนห้วยแก้ว

เป็นถนนการค้า แหล่งงาน และการท่องเที่ยวที่สามารถปรับปรุงภูมิทัศน์ให้สวยงามได้ โดยการปลูกต้นไม้เป็นแนวคั่นระหว่างทางจักรยานทางเท้าและผิวถนนรถยนต์ ให้เชื่อมโยงต่อเนื่องกันตลอดแนวถนน



ถนนห้วยแก้วในปัจจุบัน



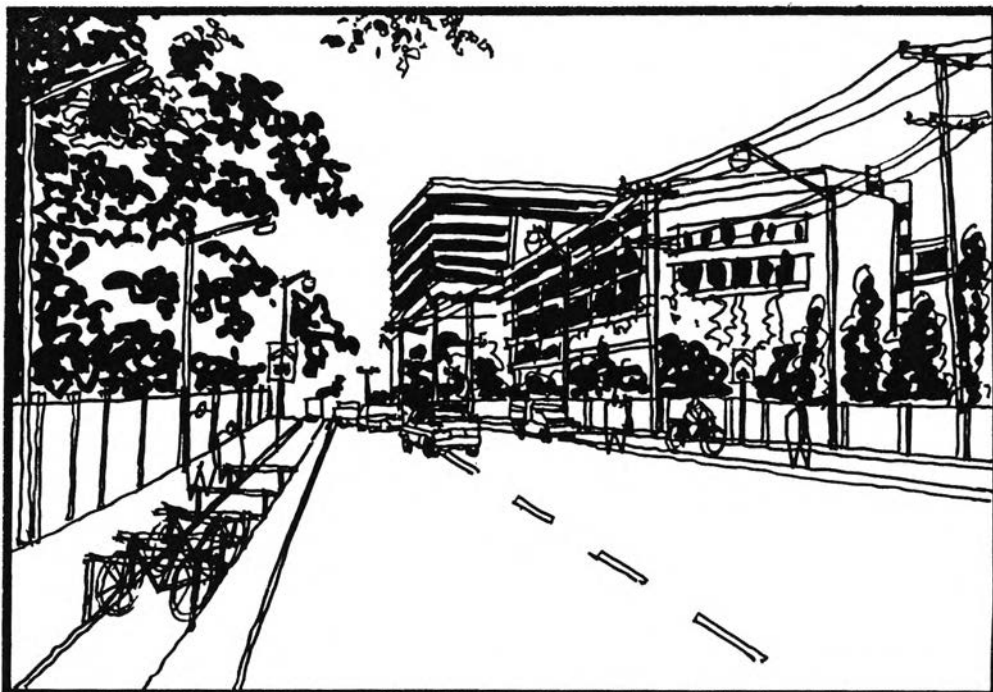
ภาพที่ 5.2-7 ภาพในอนาคตเมื่อกันแนวเส้นทางจักรยานบนถนนห้วยแก้ว

- ถนนสุขเทพ

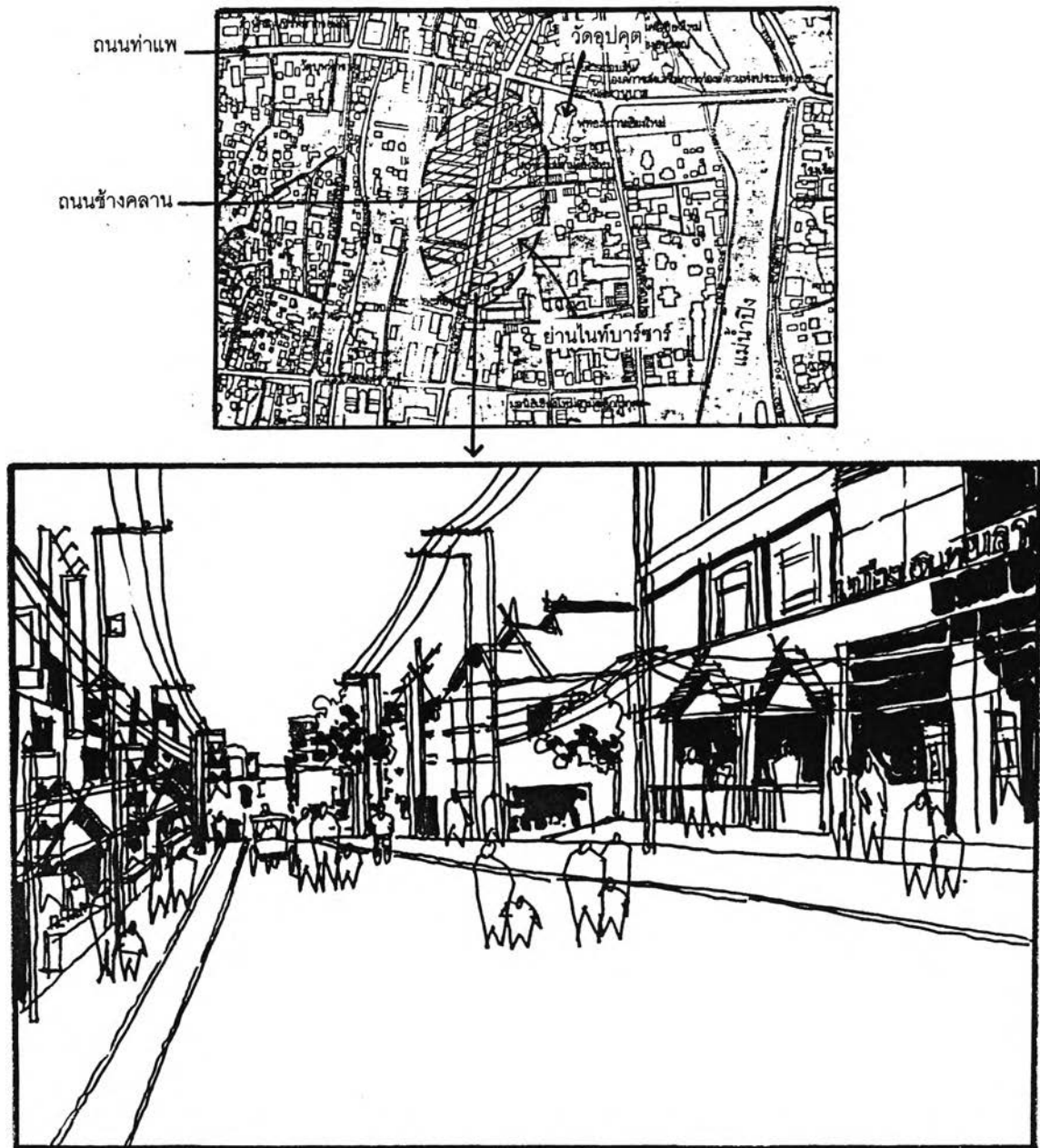
ถนนสุขเทพสามารถปรับปรุงได้เช่นเดียวกับถนนห้วยแก้ว เนื่องจากผิวถนนกว้าง ในอดีตถนนสายนี้เคยร่มรื่นไปด้วยต้นไม้ ต่อมาภายหลังเทศบาลมีการขยายถนนและได้ตัดต้นไม้ริมทางออก ทำให้ถนนสายนี้ไม่ร่มรื่นและรถวิ่งเร็วเนื่องจากไม่มีสิ่งกีดขวาง ไม่มีเกาะกลางและไม่มีเส้นแบ่งผิวจราจร การปรับปรุงให้มีทางจักรยานและมีปลูกต้นไม้ให้เป็นแนวตลอดทาง จะช่วยให้ดึงดูดความสนใจในการเดินเท้าและใช้จักรยานมากขึ้น



ถนนสุขเทพในปัจจุบัน บริเวณหน้ากรมทางหลวง



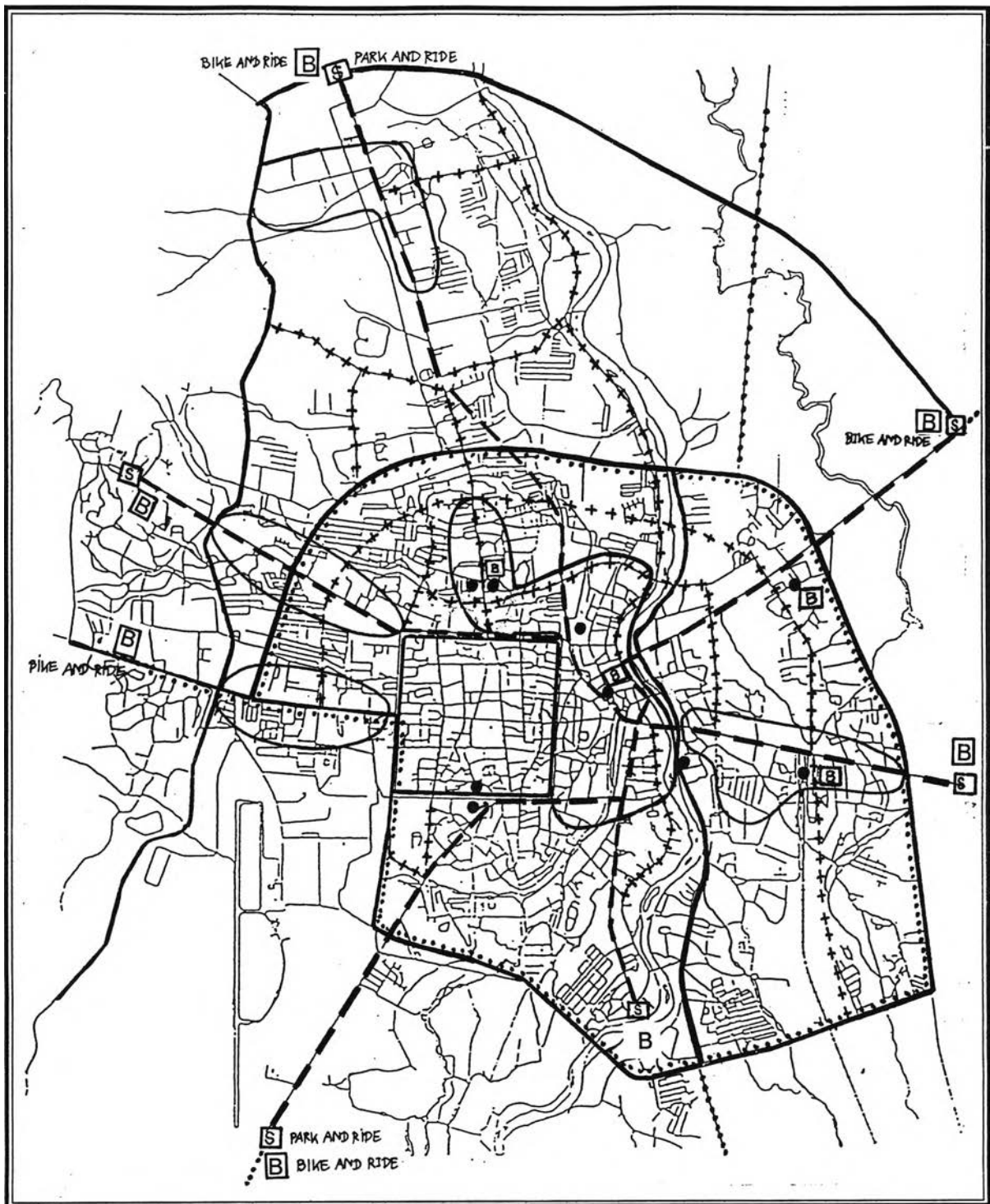
ภาพที่ 5.2-8 ภาพในอนาคตเมื่อกันแนวเส้นทางจักรยานบนถนนสุขเทพ




ภาพที่ 5.2-9 ข้อเสนอเพื่อเป็นถนนคนเดินย่านในทิวบาร์ซาร์

5. Bike and ride (ขี่จักรยานไปนั่งรถขนส่งมวลชน)

การเดินทางเข้าสู่ย่านพาณิชย์กรรมและแหล่งงานในระยะไกลที่ต้องเดินทางข้ามโซน สามารถนำกลยุทธ์ของ Bike and ride มาเสริมได้ ทั้งนี้อยู่บนสมมติฐานของการฟื้นฟูระบบรถเมล์ของเชียงใหม่ขึ้นมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพแล้ว หรือมีระบบรถไฟฟ้าขนาดเบาที่อาจจะเข้ามาเสริมในอนาคต โดยบริเวณจุดเปลี่ยนการเดินทาง เช่น สถานีขนส่งช้างเผือก อาเขต สถานีรถไฟ ทารกโดยสารริมน้ำปิง และสถานีรถไฟที่จะเกิดในอนาคต จะต้องมีการปรับพื้นที่ให้เป็นที่พักจอดจักรยานที่ปลอดภัย และพัฒนาพื้นที่ให้ศูนย์การค้าเล็กๆ บริเวณสถานีเพื่อดึงดูดใจต่อการใช้และลดความน่าเบื่อในการมาต่อรถที่สถานี ด้วยข้อเสนอนี้จะทำให้การเดินทางระยะไกลโดยใช้ NMT มีศักยภาพมากขึ้น การเดินทางเข้ามาทำงานของผู้ที่อยู่นอกเมือง (Commutor) จะสะดวกและลดปริมาณการใช้รถส่วนตัว ลดมลภาวะทางอากาศ โดยจะมีประสิทธิผลมากขึ้นเมื่อใช้ร่วมกับข้อเสนอที่ 6



ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ พื้นที่พาณิชย์กรรมและแหล่งงาน — — — — — แนวรถไฟฟ้าขนาดเบาในอนาคต — — — — — เส้นทางรถโดยสารที่ฟื้นฟูขึ้นมาใหม่ Ⓢ สถานีรถไฟฟ้า ● จุดเปลี่ยนการเดินทางในปัจจุบัน ⓑ Bike and ride + + + แนวเส้นทางรถสองแถวในเมือง แนวเส้นทางรถสองแถวระหว่างเมือง 	<p>แสดง : แนวทางเสนอ Bike and ride โดยเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนที่เสนอโดยการทางพิเศษฯ</p>
	<p>มาตราส่วน 0 0.5 1 1.5 กม.</p> <div style="text-align: right;"> <p>ทิศเหนือ</p> </div>
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;">  <p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> <p>แผนที่ 5.2-5</p> </div>

6. ลดปริมาณการใช้รถส่วนตัว

ข้อนี้เสนอเป็นทางเลือกซึ่งอาจจะทำไปพร้อมๆ กับข้อเสนออื่นๆ หรือใช้เป็นมาตรการสุดท้ายเมื่อประเมินได้ว่าข้อเสนออื่นข้างต้นประสบผลสำเร็จแล้ว โดยเฉพาะข้อเสนอที่ 5 โดยแนวทางปฏิบัติในกรณีนี้ คือ

6.1 ใช้มาตรการทางจราจรจำกัดพื้นที่จอดรถยนต์ริมถนนในย่านพาณิชยกรรม ในช่วงเวลาเร่งด่วน

6.2 เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เข้ามาย่านพาณิชยกรรมในช่วงเวลาเร่งด่วน

6.3 ในบางพื้นที่ที่ประสบปัญหาความหนาแน่นทางการจราจรมาก อาจจะเสนอเป็น Car free Zone โดยอนุญาตให้เฉพาะรถโดยสารผ่านเท่านั้น

3. กลุ่มพื้นที่สถาบันการศึกษา

กลุ่มพื้นที่สถานศึกษาส่วนใหญ่จะอยู่ริมถนนสายหลัก ได้แก่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ถนนหน้วยแก้ว และถนนสุเทพ สถาบันราชภัฏบนถนนช้างเผือก กลุ่มโรงเรียนบนถนนแก้ววรัฐ และถนนเจริญประเทศ เป็นต้น (แผนที่ 5.2-6 และภาพที่ 5.2-9) การเดินทางเข้ามาสู่สถานศึกษาเหล่านี้จะส่งผลต่อสภาพการจราจรในเมืองอย่างมาก เนื่องจากนักเรียนนักศึกษาจะมาจากทั้งในเมืองและนอกเมือง ต่างจากโรงเรียนเทศบาลและโรงเรียนวัดที่อยู่ในชุมชนพักอาศัยเก่าและมีนักเรียนมาจากชุมชนรอบๆ นอกจากนี้บริเวณสถานศึกษาเหล่านี้ยังมีสิ่งบริการเพื่อการศึกษาด้วย เช่น ร้านหนังสือ ร้านเครื่องเขียน ร้านถ่ายเอกสาร กีฟซีพ ร้านอาหาร หอพัก ร้านซักรีด เป็นต้น ทำให้เปรียบเสมือนว่าเป็นย่านการค้าในกลุ่มสถาบันการศึกษา การใช้ NMT ในกลุ่มพื้นที่ศึกษานี้สามารถสรุปได้ดังนี้

NMT	ลักษณะการใช้
จักรยาน	นักศึกษาที่อยู่หอพักระยะใกล้ จะขี่จักรยานมาเรียนหนังสือ และใช้ไปซื้อของ
สามล้อถีบ	มีบทบาทเป็นขนส่งสาธารณะ ที่ผู้ปกครองของเด็กนักเรียนจะใช้บริการมาส่งเด็กที่โรงเรียน
เดินเท้า	นักศึกษาที่อยู่หอพักภายในสถาบันการศึกษา จะเดินมาเรียนในระยะใกล้
รถเข็นชาเล้ง	ใช้เป็นอาชีพขายเร่ บริเวณหน้า-หลังสถานศึกษา โดยเฉพาะช่วงบ่ายและเย็น

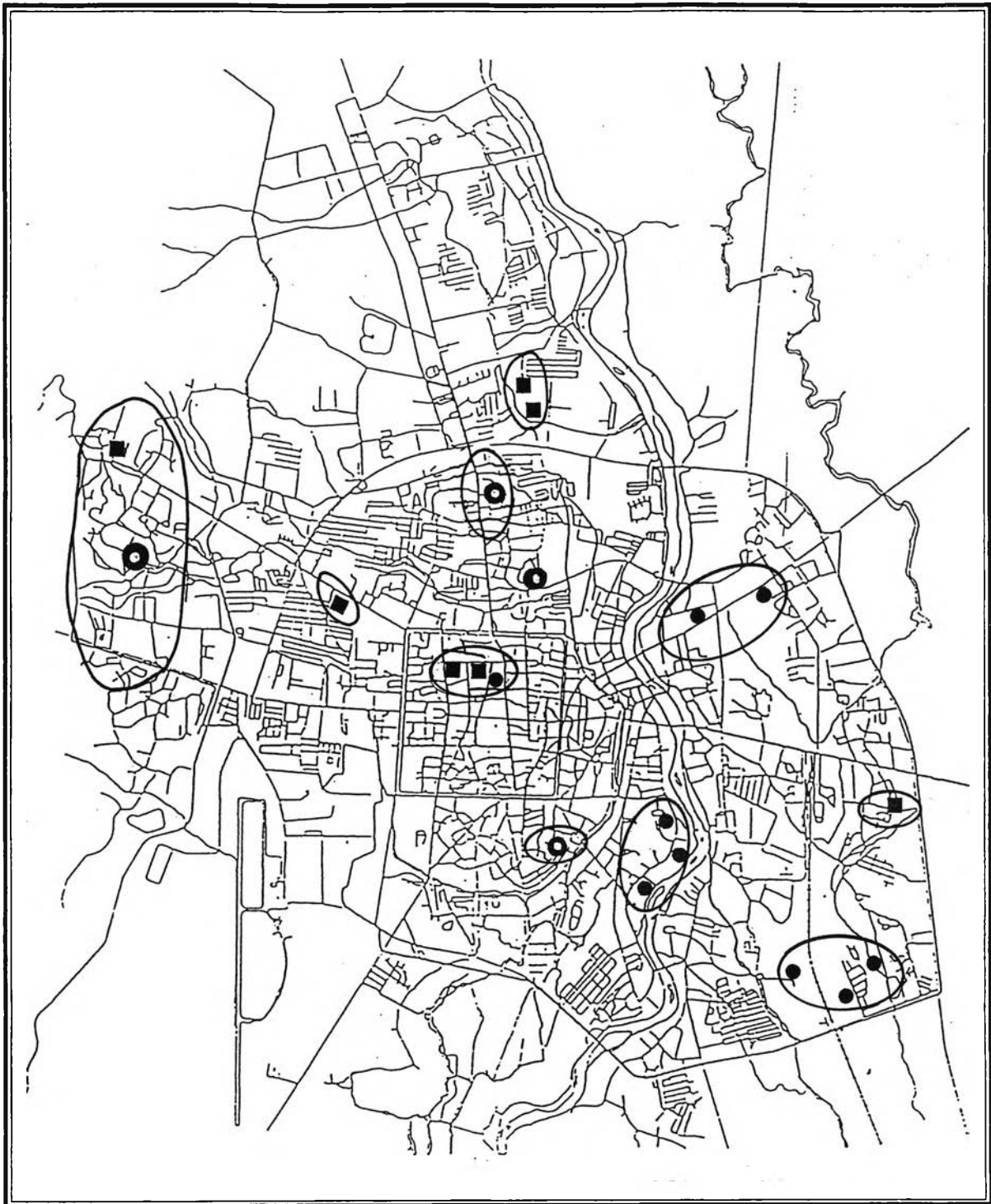
ข้อเสนอเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา NMT ในกลุ่มพื้นที่สถานศึกษา มีดังนี้

1. ส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อการศึกษาให้มากขึ้น



1.1 โดยกันแนวเส้นทางจักรยานผ่านบริเวณสถานศึกษา ได้แก่ ถนนสุเทพ ถนนหน้วยแก้ว ถนนเจริญประเทศ ถนนแควนวรัฐ ถนนรอบคูเมือง ถนนพระปกเกล้า ถนนช้างเผือก โดยให้มีความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่อยู่อาศัยกับพาณิชยกรรมด้วย เพื่อการเดินทางอย่างต่อเนื่องและปลอดภัยของนักเรียนนักศึกษา

1.2 สถาบันศึกษาควรมีนโยบายให้นักเรียนนักศึกษาใช้จักรยานในการเดินทาง โดยเฉพาะในสถาบันระดับอุดมศึกษาควรมีหอพักอยู่ภายในและรอบๆ สถาบัน เช่น มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และสถาบันราชภัฏเชียงใหม่

1.3 ให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ใช้จักรยาน ในการใช้บริการของสถาบันหรือซื้อสินค้าภายในสถาบันได้ในราคาพิเศษ



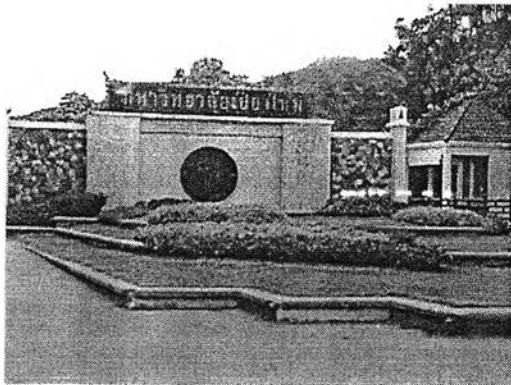
ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ระดับอุดมศึกษา ■ อาชีวศึกษา ● โรงเรียนประถมและมัธยม 	แสดง : กลุ่มพื้นที่ในย่านสถาบันการศึกษา		
	ที่มา : ภาควิชาภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่		
	มาตราส่วน	0 0.5 1 1.5 กม.	 <p>ทิศเหนือ</p>
		จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	แผนที่ 5.2-6



โรงเรียนวัดนันทวิทยา
ถนนนริศมัยเมืองด่านตะวันตก

สถาบันราชภัฏ ถนนช้างเผือก



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เชียงดอยสุเทพ

กลุ่มโรงเรียนบนถนนเจริญประเทศ



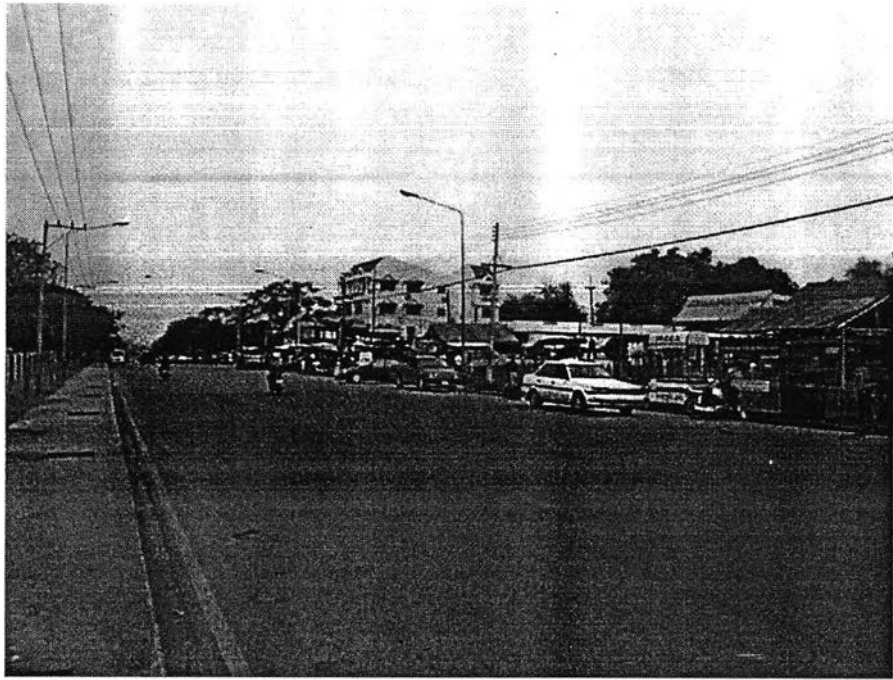
ภาพที่ 5.2-10 กลุ่มพื้นที่สถานศึกษา

2. เสริมบทบาทการเดินเท้าบริเวณรอบๆ สถาบันการศึกษา

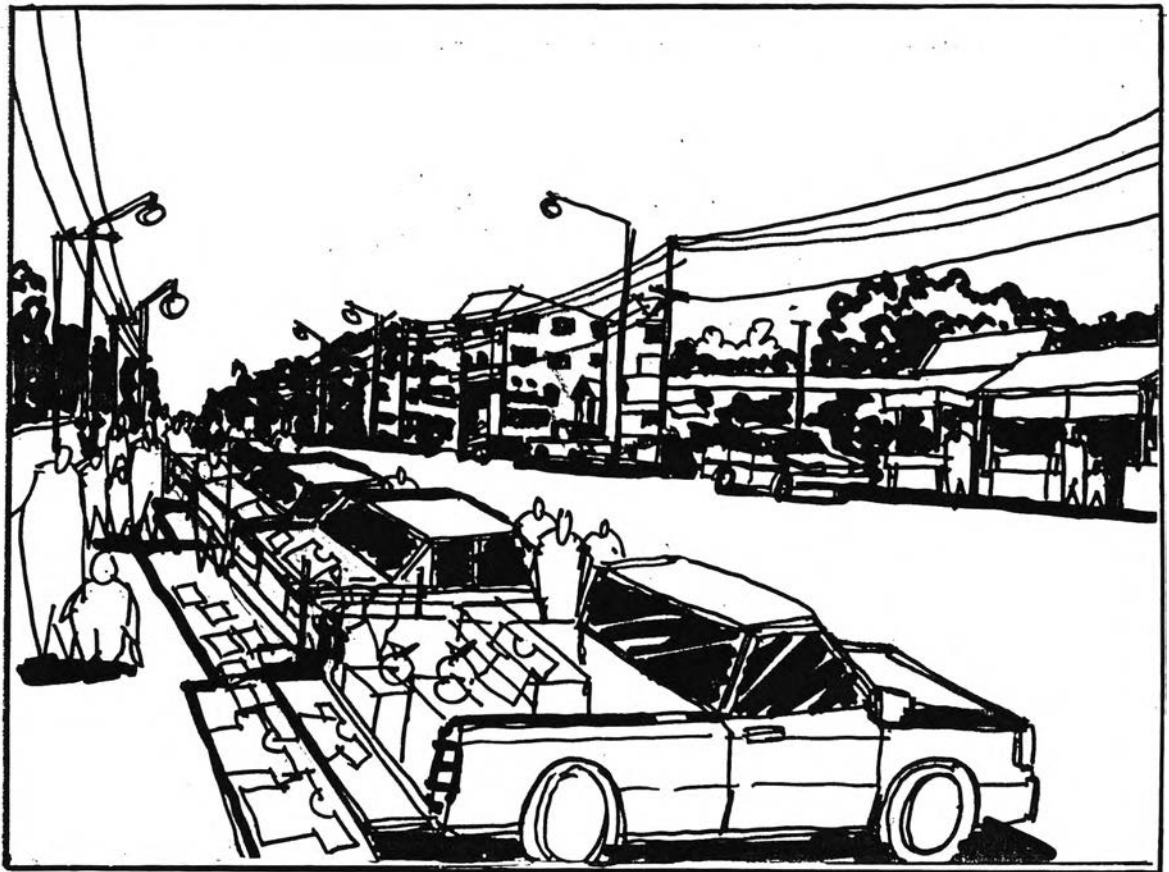
จากประสบการณ์การศึกษาการใช้ที่ดินในย่านพาณิชย์กรรม พบว่าการเกิดกิจกรรมการค้าที่ต่อเนื่องจะดึงดูดใจต่อการเดินเท้า ดังนั้นสามารถนำประสบการณ์นี้มาใช้กับบริเวณสถาบันการศึกษา ซึ่งจะช่วยเสริมการเดินเท้ามากขึ้น

บริเวณหลังมหาวิทยาลัยเชียงใหม่บนถนนสุเทพในโซนที่ 3 มีศักยภาพที่จะทำเป็นย่านคนเดินในช่วงเย็นได้ เนื่องจากทางเท้าที่สร้างไว้บริเวณหลังมหาวิทยาลัยโดยปกติจะมีคนมาใช้น้อย ทั้งๆ ที่สภาพทางเท้ากว้างและปลอดภัยมีไฟฟ้าสว่าง สาเหตุเป็นเพราะไม่มีจุดดึงดูดที่ทำให้เกิดการเดินเท้า บริเวณนี้เคยมีจะมีรถเข็นขายของมาจอดให้บริการนักศึกษาและประชาชนในช่วงเย็นและมีมากขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะในช่วงที่เศรษฐกิจไม่ดีคือต้นปี พ.ศ.2541 ได้มีการจับจองพื้นที่ริมทางเท้าเป็นพื้นที่จอดรถเปิดท้ายขายของ ตั้งแต่เวลา 4 โมงเย็นถึงประมาณ 4 ทุ่ม ซึ่งส่งผลให้มีคนมาเดินเลือกซื้อของมาก และพื้นที่ย่านนี้เริ่มมีบรรยากาศคึกคักในตอนกลางคืน ไม่เปลี่ยวดังเช่นแต่ก่อนที่ยังไม่มีกิจกรรมนี้ บรรยากาศเช่นนี้อยู่มาได้ถึงประมาณปลายเดือนพฤษภาคม 2541 ก็ถูกเทศบาลห้ามจัดและส่งเจ้าหน้าที่มาเผ่ามิให้มีกิจกรรมดังกล่าว

จากการประเมินกิจกรรมดังกล่าวในช่วงที่ผ่านมาพบว่า พื้นที่นี้มีศักยภาพในการส่งเสริมการเดินเท้าได้ ดังนั้นภาคราชการเช่นเทศบาลควรจะส่งเสริมให้มีกิจกรรมนี้ได้ ซึ่งไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายใดๆ ต่อสถานที่ตรงกันข้ามกลับสร้างบรรยากาศที่น่าเดินไม่เปลี่ยวและน่ากลัว รวมทั้งทำให้ทางเท้าได้ถูกใช้ตามบทบาทของสมบัติสาธารณะที่ควรจะเป็น ถ้าหากเทศบาลไม่มั่นใจในเรื่องความสะอาดก็สามารถแก้ไขได้โดยให้ผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการดูแลพื้นที่ประกอบอาชีพของตน เช่น การรวมกลุ่มผู้ค้าขายให้ช่วยดูแลรักษาความสะอาดบริเวณที่ตนเองประกอบอาชีพ โดยสร้างเงื่อนไขในการประกอบอาชีพต่อไปได้ถ้าช่วยกันรักษาความสะอาด



ถนนสุเทพหลังมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ปัจจุบัน



ภาพที่ 5.2-11 แนวทางการเสริมบทบาทการเดินเท้าหลังมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ถ.สุเทพ

4. กลุ่มพื้นที่ย่านเมืองเก่า

กลุ่มพื้นที่ในย่านเมืองเก่า เป็นลักษณะเด่นของพื้นที่โซนที่ 1 เพียงโซนเดียว (แผนที่ 5.2-7 และภาพที่ 5.2-11) ซึ่งมีลักษณะการใช้ที่ดินผสมผสาน โดยส่วนใหญ่จะเป็นที่อยู่อาศัยและศาสนสถาน โบราณสถาน โดยมีลักษณะการใช้ NMT สรุปได้ดังนี้

NMT	ลักษณะการใช้
จักรยานสามล้อถีบ	แม่ค้าใช้เดินทางมาขายของที่ตลาด , แม่บ้าน พ่อบ้านใช้มาจ่ายตลาด , จักรยานรอบคูเมืองวันอาทิตย์
เดินเท้า	มีบทบาทเป็นขนส่งสาธารณะ โดยมีจุดจอดอยู่ที่ตลาดสด ผู้ใช้ประจำคือแม่ค้า,แม่ครัว
รถเข็น/ชาเล้ง	เดินเลือกซื้อของบริเวณตลาดสด , นักท่องเที่ยวเดินเที่ยวย่านท่าแพและเกสต์เฮาส์ , เดินไปต่อรถ
	ใช้เป็นอาชีพขายเร่ , ใช้บรรทุกสินค้าบริเวณตลาดสด , ใช้เก็บของเก่าขาย

ข้อเสนอเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา NMT ในกลุ่มพื้นที่เมืองเก่า มีดังนี้

1. ส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานเดินทางเพื่อการศึกษา ในพื้นที่นี้มีสถานศึกษาระดับประถม มัธยม และอาชีวะ โดยเฉพาะบริเวณถนนพระปกเกล้า ถ้ามีการกันทางเฉพาะสำหรับจักรยานบริเวณรอบคูเมือง และบนถนนแนวแกนให้เชื่อมโยงกัน จะทำให้การเดินทางไปสถานศึกษาปลอดภัยมากขึ้น โดยสามารถใช้โครงข่ายร่วมกับกลุ่มพื้นที่พาณิชย์กรรม ประกอบกับสถาบันการศึกษาควรจะมีนโยบายและมาตรการที่ส่งเสริมให้นักเรียนใช้จักรยานแทนการใช้จักรยานยนต์

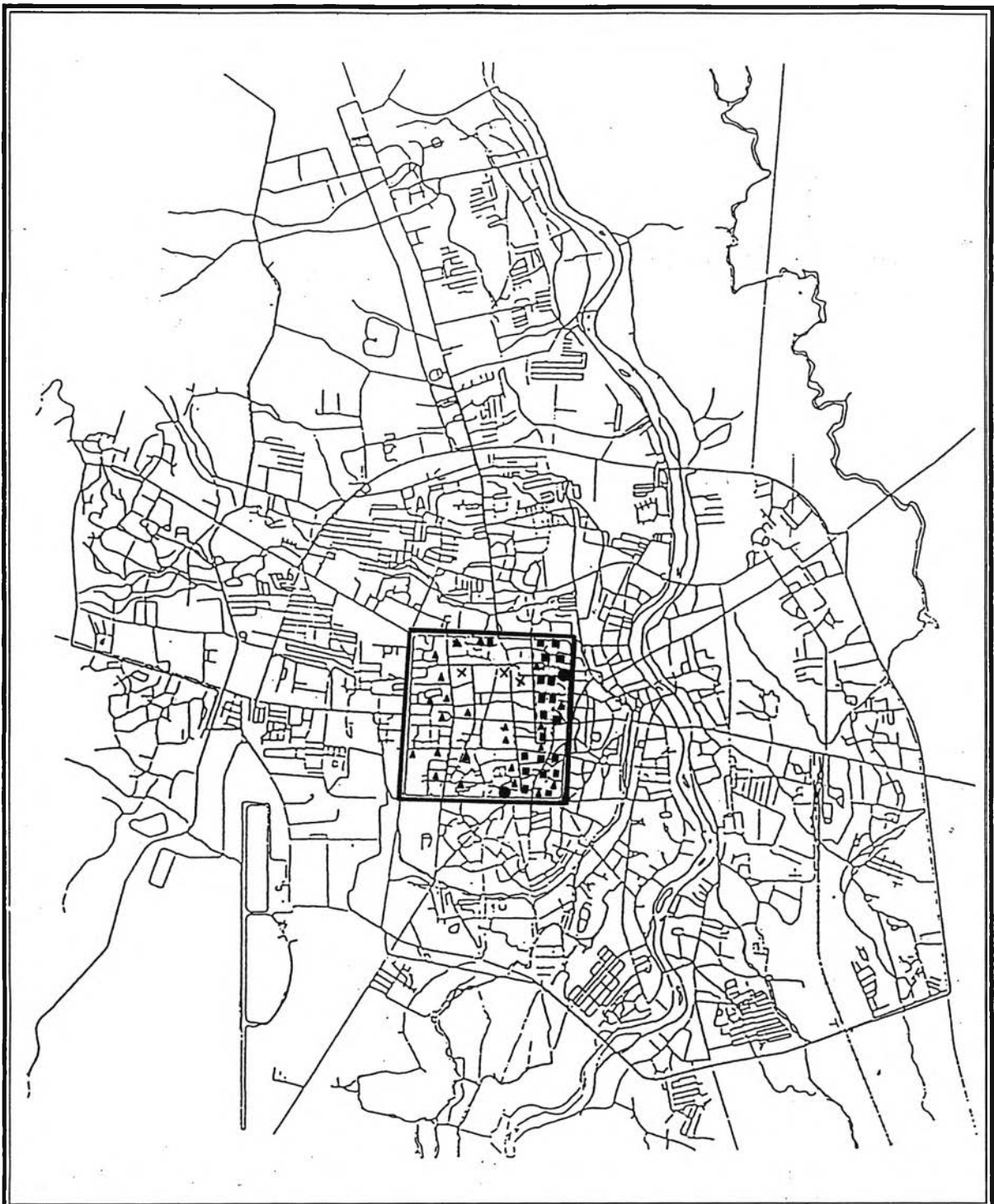
2. ส่งเสริมให้มีการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เช่น ประชาสัมพันธ์เส้นทางจักรยานทางเท้า ที่เชื่อมระหว่างวัดและโบราณสถานที่สำคัญให้นักท่องเที่ยวรับรู้ (แผนที่ 5.2-8) ทั้งในด้านของเอกสารเผยแพร่และมีป้ายสัญลักษณ์ชี้เส้นทางตลอดทาง โดยเทศบาลและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสามารถเข้ามีบทบาทร่วมกับโรงแรมและบริษัทจัดทัวร์ได้

3. จัดให้มีช่วงเวลาที่เป็นถนนคนเดิน เช่น วันอาทิตย์ซึ่งเป็นวันที่การจราจรเบาบาง สามารถทำถนนคนเดินบริเวณหน้าวัดพระสิงห์ถึงสี่แยกกลางเวียง (ซึ่งเดิมเคยเป็นตลาดในยุคอดีต) โดยมีการแสดงและจำหน่ายสินค้าพื้นเมือง และสินค้าที่ระลึกสำหรับนักท่องเที่ยวที่มาชมเมืองเก่า รวมทั้งให้การศึกษาถึงความสำคัญของพื้นที่ ผู้ที่จะผ่านเข้ามาเที่ยวในงานจะต้องเดิน ชี้อจักรยาน หรือใช้บริการสามล้อถีบ

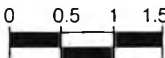


เมื่อประเมินผลในระยะแรกแล้วประสบความสำเร็จ เป็นที่นิยมของคนส่วนใหญ่ ในระยะต่อมาก็สามารถขยายพื้นที่จัดเป็นตลอดแนวถนนราชดำเนินถึงประตูท่าแพได้ และสามารถขยายผลต่อไปได้จนถึงการจัดให้เป็นโซนที่ไร้เครื่องยนต์ในวันอาทิตย์ ซึ่งจะส่งเสริมการท่องเที่ยวไปด้วย

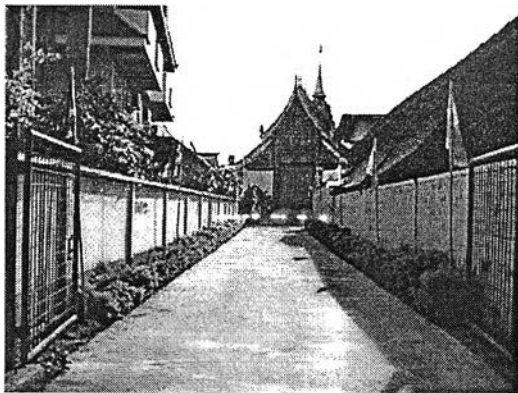
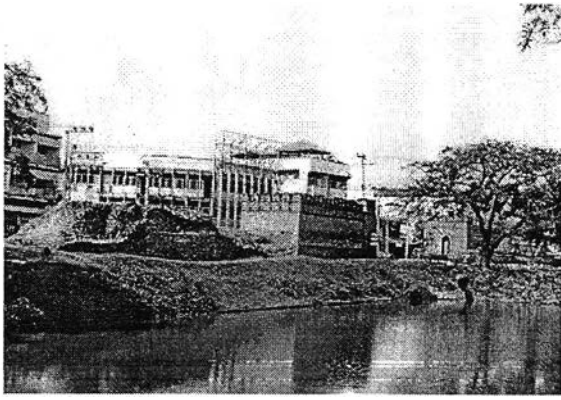
4. จัดให้มีที่จอดจักรยานที่ปลอดภัยบริเวณตลาดประตูเชียงใหม่และตลาดสมเพชร ซึ่งในปัจจุบันก็มีอยู่แล้ว แต่ถูกใช้เป็นที่จอดรถจักรยานยนต์แทน ดังนั้นควรมีมาตรการไม่ให้พาหนะใช้เครื่องยนต์มาจอดที่จักรยาน

5. การรักษา NMT ที่มีอยู่และส่งเสริมให้ใช้มากขึ้นจะไม่ประสบผลสำเร็จ ถ้าไม่มีการควบคุมปริมาณรถที่จะผ่านเข้ามาในพื้นที่เมืองเก่า โดยการนำรถยนต์ส่วนตัวเข้ามาในโซนนี้ควรจะเข้ามาเพื่อการอยู่อาศัย ส่วนการเข้ามาเพื่อวัตถุประสงค์อื่นจะต้องใช้บริการรถประจำทาง รถสามล้อถีบ หรือจักรยานที่สามารถผ่านเข้าออกในพื้นที่นี้ได้

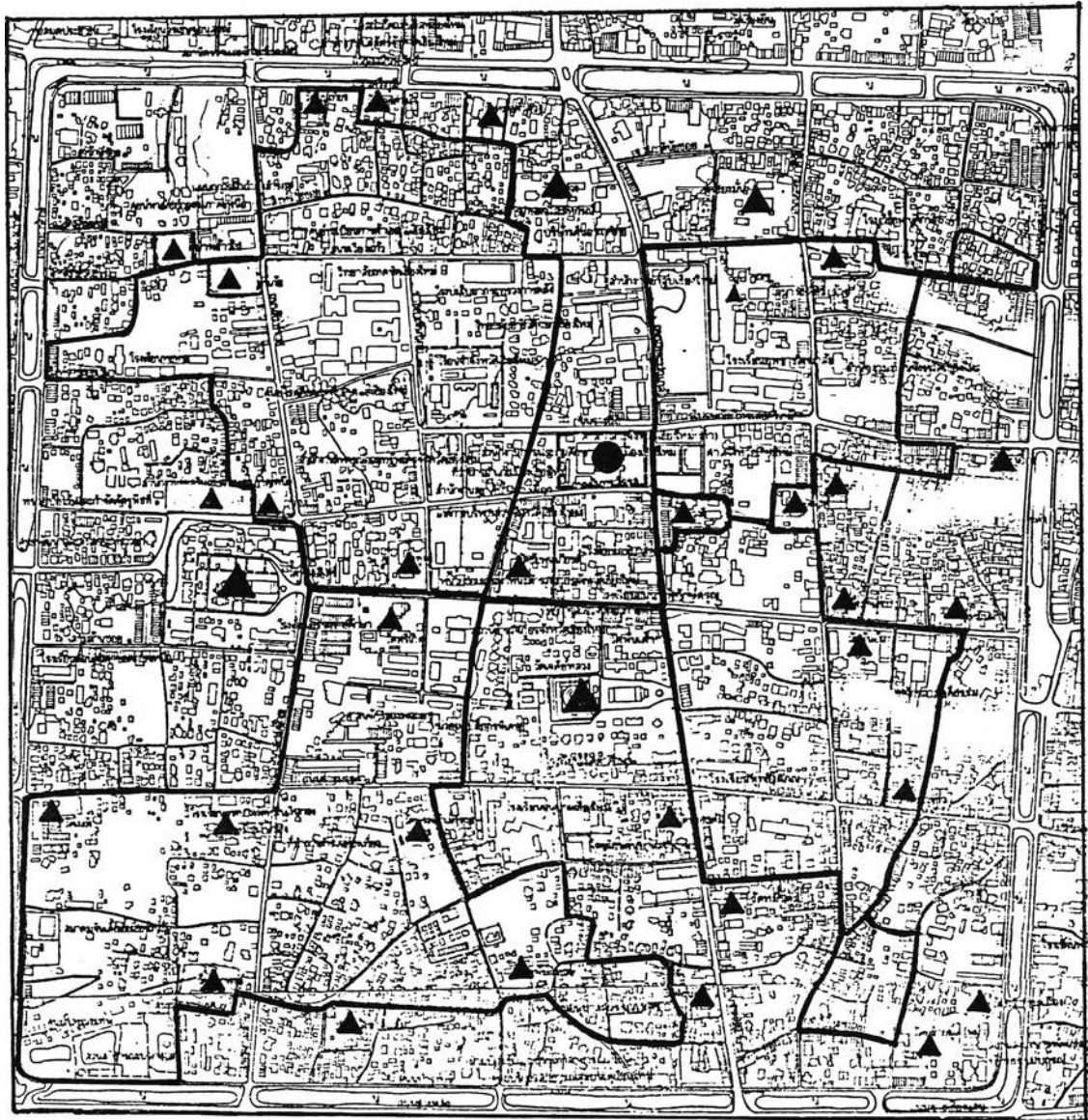


ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

สัญลักษณ์	แสดง : กลุ่มพื้นที่ในบริเวณเมืองเก่า		
	<ul style="list-style-type: none"> ▲ วัดและโบราณสถาน ■ เกสต์เฮาส์ ● ตลาดสด × สถานศึกษา 		
		จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	แผนที่ 5.2-7



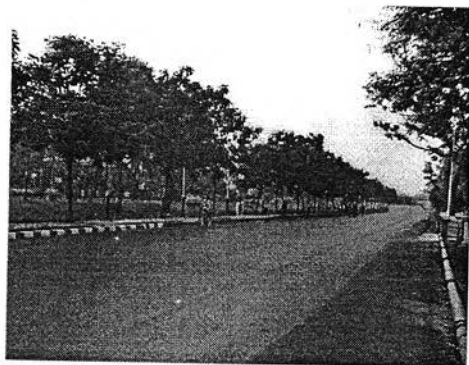
ภาพที่ 5.2-12 กลุ่มพื้นที่เมืองเก่า



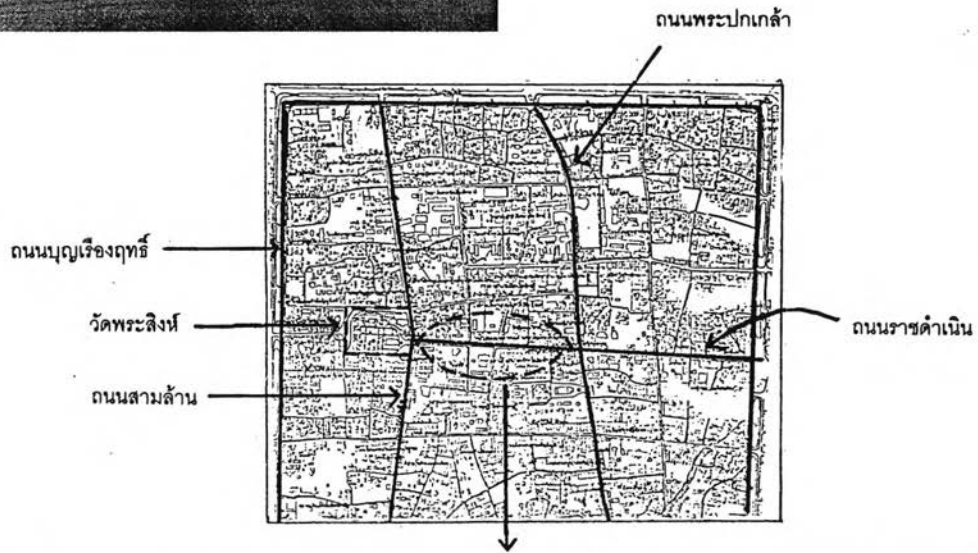
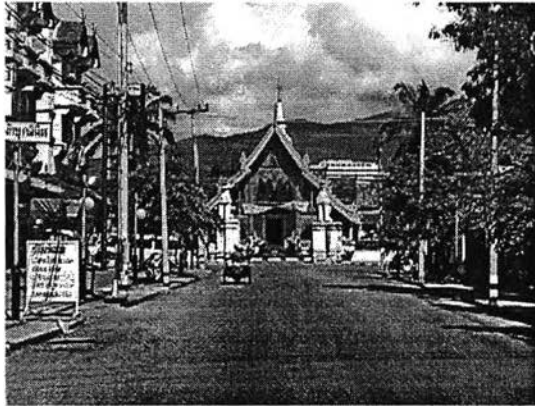
มาตราส่วน 80 0 160 320 800 เมตร

- ▲ วัด
- ◻ ● ◻ หอศิลป์
- ◻ วงจรเส้นทาง

แผนที่ 5.2-8 เส้นทางเดินเท้าและจักรยานท่องเที่ยวในเขตเมืองเก่า
ที่มา : เทศบาลนครเชียงใหม่



ภาพที่ 5.2-13 เส้นทางจักรยานเสนอแนะบนถนนแนวแกนหลัก

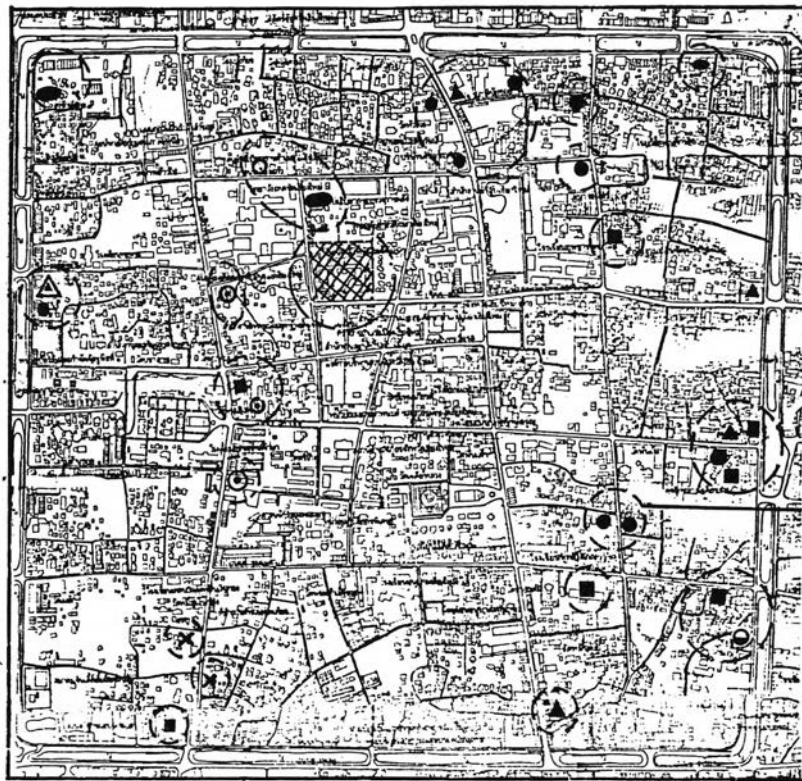


ภาพที่ 5.2-14 ถนนคนเดินบริเวณหน้าวัดพระสิงห์ ที่เป็นตลาดกลางเวียงเก่า

6. ในอนาคต ถ้าจะมีการสร้างเมืองใหม่เพื่อรองรับการพัฒนาเมือง ควรมีการปรับการใช้ที่ดินในพื้นที่นี้ให้สอดคล้องกับบทบาททางผังเมือง โดย

- ย้ายกิจการที่ไม่สอดคล้องกับพื้นที่ เช่น โรงงานอุตสาหกรรม โรงไม้ โรงแรม เป็นต้น ให้ไปดำเนินการในพื้นที่เมืองใหม่ โดยใช้วิธีการแลกที่ดิน และให้กิจกรรมใหม่ที่เกิดขึ้นเป็นกิจกรรมประเภทส่งเสริมการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เช่น ขายสินค้าพื้นเมือง ของที่ระลึก หรือสร้างโรงเรียนอนุบาล ประถม เพื่อบริการเด็กในชุมชนในพื้นที่นี้ หรืออาจจะเปลี่ยนพื้นที่สีเขียวก็ได้ ซึ่งจะไม่ขัดแย้งกับพื้นที่

- ปรับพื้นที่บริเวณที่มีการใช้ที่ดินไม่สอดคล้องให้เป็น Park จอดรถยนต์สำหรับผู้ที่จะเข้ามาในเมืองเก่า และย้ายสามล้อถีบที่ไม่มีที่จอดประจำ ให้มาอยู่ในพื้นที่เมืองเก่าบริเวณ Park เพื่อให้ผู้ที่ฝากรถยนต์สามารถใช้บริการต่อไปได้ หรือมีจักรยานให้เช่าเข้าไปภายใน นอกจากนี้สามล้อถีบยังสามารถให้บริการนักท่องเที่ยวและผู้อยู่อาศัย โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องประกันรายได้ให้ผู้ประกอบการเหล่านี้ด้วย เมื่อประเมินผลเบื้องต้นแล้วประสบความสำเร็จ ก็สามารถทำให้เขตเมืองประวัติศาสตร์เป็นเขตห้ามรถยนต์จากภายนอกเข้ามาได้



มาตราส่วน 1 : 16,000

- | | | | |
|--------------------|----------------------------|-------------------------|------------|
| ▣ เรือนจำ | ▲ ป้อมกันข | ● โกดังเก็บสินค้า | ○ โน้ตคลับ |
| ▲ ป้อมน้ำมัน | ○ โรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็ก | ■ โรงแรม | |
| × โรงพิมพ์ขนาดใหญ่ | ◎ โรงเลื่อย | ● อุโมงค์รถ, ทำเหล็กตัด | |

แผนที่ 5.2-9 สถานที่ที่ควรพิจารณาในการปรับพื้นที่หรือย้ายออกในอนาคต เมื่อมีการสร้างเมืองใหม่ที่มา : กรมการผังเมือง

5. พื้นที่ตามแนวธรรมชาติ

NMT ในพื้นที่นี้ ได้แก่ บริเวณถนนเลียบบแม่น้ำปิง ถนนเลียบบคลองชลประทาน และเส้นทางตามชอย วัดอุโมงค์ วัดรำเปิง เป็นต้น (แผนที่ 5.2-10 และภาพที่ 5.2-14) เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ผ่านธรรมชาติ แม่น้ำ รมไม้ ชุนเขา มีการใช้ NMT ประเภทเดียวคือจักรยาน โดยใช้เพื่อการท่องเที่ยว นันทนาการ และออกกำลังกาย

ศักยภาพของพื้นที่นี้ คือ มีความสวยงาม รมรื่น ดึงดูดใจ ดังนั้นแนวทางพัฒนาสำหรับพื้นที่ในกลุ่มนี้ คือ ควรปรับปรุงเส้นทางในพื้นที่กลุ่มนี้ให้มีความปลอดภัย รมรื่น และมีป้ายแสดงสัญลักษณ์เพื่อชี้แนะเส้นทางไปสู่สถานที่น่าสนใจ ตลอดจนทิศทางที่จะไปเชื่อมต่อกับโครงข่ายอื่นของเมือง (แผนที่ 5.2-11) ข้อเสนอสำหรับพื้นที่กลุ่มนี้ได้แก่

- บนถนนเลียบบคลองชลประทาน ควรกันเส้นทางจักรยานและมีป้ายบอกทางไปสู่สถานที่น่าสนใจที่แนวเส้นทางจะผ่าน เช่น ทางไปห้วยตึงเต่า แม่เหียะ สนามกีฬา 700 ปี เป็นต้น

- บนถนนห้วยแก้ว นอกจากจะมีแนวทางจักรยานที่เชื่อมมาจากพื้นที่กลุ่มอื่นแล้ว ควรจะมีป้ายบอกสถานที่น่าสนใจ เช่น สวนสัตว์ สวนรุกขชาติ อ่างแก้ว เป็นต้น

- บนถนนเลียบบแม่น้ำปิงสองฝั่งจะมีช่วงที่ผ่านชุมชนเก่าในเมือง และผ่านชุมชนเก่าที่อยู่ท่ามกลางธรรมชาตินอกเมืองซึ่งมีบรรยากาศน่าสนใจ สามารถพัฒนาเป็นเส้นทางจักรยานเลียบบน้ำปิงโดยใช้พื้นที่ไหล่ทางได้ โดยมีป้ายให้ทางจักรยานกับป้ายบอกสถานที่น่าสนใจตลอดทาง



- บนเส้นทางวัดป่า เช่น ชอยวัดอุโมงค์ ชอยวัดป่าแดง วัดรำเปิง เป็นเส้นทางที่ลัดเลาะลงไปทางใต้ โดยสามารถไปเชื่อมกับถนนเลียบบคลองชลประทานและถนนเชียงใหม่-หางดงได้ ซึ่งตามแนวเส้นทางวัดป่าดังกล่าวมีความรมรื่น เย็นสบาย เงียบ ปลอดภัย นอกจากนี้ยังผ่านสถานที่น่าสนใจ เช่น ศูนย์ศึกษาธรรมชาติ และวัดอุโมงค์ ที่ผู้ใช้เส้นทางนี้สามารถเข้าไปชมและแวะพักได้ตลอดทาง เส้นทางยังผ่านชุมชนเก่าซึ่งจะมีบริการร้านขายของ ร้านอาหารของชาวบ้าน ในราคาชาวบ้านคือไม่แพงและได้บรรยากาศอีกแบบหนึ่ง

- พัฒนาศถานที่ท่องเที่ยวใหม่ ๆ ขึ้นมา เช่น ค่ายกาวิละ สามารถขอใช้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ได้ และมีที่ตั้งอยู่บนถนนเชียงใหม่ลำพูนที่เลียบบน้ำปิงตลอดทางอยู่แล้ว

- พื้นที่ทหารของกองบิน 41 ที่เป็นพื้นที่ปิดกั้นความสมบูรณ์ของถนนวงแหวนในเชียงใหม่ ควรให้ความร่วมมือในการส่งเสริม NMT โดยการเปิดอนุญาติให้จักรยานใช้เป็นเส้นทางผ่านเข้ามาได้ จากถนนเชียงใหม่-หางดงเข้ามาสู่นนสเทพ หรือเส้นทางเลียบบคลองชลประทาน หรือชอยวัดอุโมงค์ได้ ซึ่งจะเป็นเส้นทางที่ปลอดภัยสำหรับจักรยานและย่นระยะทางให้ใกล้ขึ้นได้



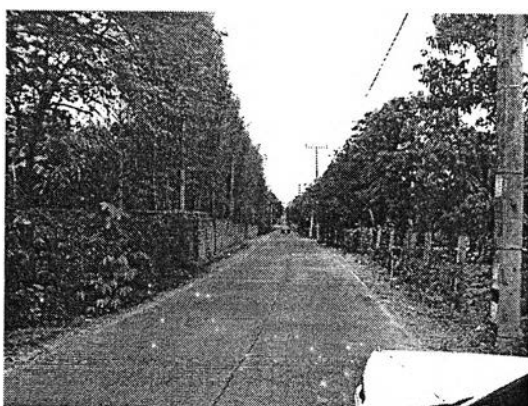
ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

<p>สัญลักษณ์</p>	<p>แสดง : กลุ่มพื้นที่ตามแนวธรรมชาติ</p>	
<p>— แนวเส้นทางกลุ่มพื้นที่ตามแนวธรรมชาติ</p>	<p>ที่มา : ภาควิชาภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่</p>	
	<p>มาตราส่วน 0 0.5 1 1.5 กม.</p> 	
	<p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ 5.2-10</p>



ถนนเลียบคลองชลประทาน

เส้นทางเลียบน้ำปึง



เส้นทางในซอยวัดอุโมงค์

ถนนเชียงใหม่-ลำพูน



ภาพที่ 5.2-15 ภาพกลุ่มพื้นที่ตามแนวธรรมชาติ

