

เทศบาลนครเชียงใหม่และก้าวที่กล้าสู่ เส้นทางสีเขียว



บทคัดย่อนโยบาย

เอกสารฉบับนี้มาเสนอบทคัดย่อและคำแถลงนโยบายด้านการส่งเสริมการเดินทาง
โดยไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ประเทศไทย

กันยายน 2556

จัดพิมพ์โดย

สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (Asian Institute of Technology)

ตู้ไปรษณีย์ 4, อําเภอลาดหลุม

ปทุมธานี, 12120

ประเทศไทย

อีเมลล์ : sut@ait.asia; kumar@ait.asia; kyokok@ait.asia

เว็บไซต์ : <http://sut.ait.asia>

Copyright © 2013

สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) ประเทศไทย

จัดพิมพ์ครั้งแรก(แบบภาษาอังกฤษ) – มกราคม 2556

ห้ามมิให้ผู้ใดทำสำเนา จัดเก็บสำเนาในระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือเผยแพร่เนื้อหาทั้งหมดหรือบางส่วนของ สิ่งพิมพ์ฉบับนี้ไม่ว่าในรูปแบบหรือวิธีใดก็ตาม โดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้จัดพิมพ์

กองบรรณาธิการ :S. Kumar and K. Kusakabe

เนื้อหาและรูปแบบ :Pujan Shrestha, Naga Srujana Goteti and Pravakar Pradhan

“ขอแสดงความขอบคุณสำนักงานการจัดการสิ่งแวดล้อมและพลังงานแห่งประเทศฝรั่งเศส (ADEME) ที่ช่วยให้ผู้จัดทำสามารถดำเนินโครงการ “ปฏิบัติการเพื่อเข้าสู่เมืองที่มีการใช้สารคาร์บอนต่ำและมีการใช้ ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ” อันเกิดจากความร่วมมือระหว่างเอไอทีและ ADEME โดยใช้เครื่องมือ คำนวณคาร์บอน Bilan Carbone© ในการจัดทำบัญชีรายการปริมาณก๊าซเรือนกระจกในจังหวัดเชียงใหม่ ประเทศไทย และ เมืองเว้ ประเทศเวียดนาม”

คำจำกัดสิทธิ์ความรับผิดชอบ ทั้ง :SUMERNET-CDKN และสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) ไม่รับรอง และไม่รับประกันความถูกต้องและความสมบูรณ์ใดๆทั้งสิ้นของข้อมูลใดก็ตามที่จัดทำในเอกสารฉบับนี้

เทศบาลนครเชียงใหม่และก้าวที่กล้าสู่

เส้นทางสีเขียว

เกี่ยวกับบทความนโยบายฉบับนี้

การศึกษานโยบายการก๊าซเรือนกระจก(GHG) ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวซึ่ง เทศบาลนครเชียงใหม่ได้จัดทำขึ้น เพื่อแสดงให้เห็นว่าภาคการคมนาคมขนส่งนั้นมีส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ดังนั้นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยว จึงได้เสนอให้พิจารณาทางเลือก ด้วยแนวทางการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ซึ่งนอกจาก จะช่วยแก้ปัญหาการลดการปล่อยมลพิษจากการขนส่งแล้วยังเป็นการส่งเสริมโอกาสในการสร้างรายได้ให้กับผู้มีรายได้น้อยอีกด้วย

อนุสารเล่มนี้นำเสนอบทคัดย่อและคำแถลงนโยบาย เพื่อส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ ในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ประเทศไทย บทคัดย่อและคำแถลงนโยบายซึ่งได้ยื่นเสนอ ไปนั้นได้รับการอนุมัติและพิจารณา จากนายทัศนัย บูรณุปกรณ์ นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่ ประเทศไทยแล้ว

ผู้ให้การสนับสนุน

สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)

S. Kumar, K. Kusakabe, Pravakar Pradhan, Pujan Shrestha and Naga Srujana Goteti

เทศบาลนครเชียงใหม่

Trinnawat Suwanprik

แปลและเรียบเรียง โดย

Choomaan Sansuksomboon (สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย) และ Trinnawat Suwanprik (เทศบาลนครเชียงใหม่)

บทคัดย่อนโยบายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

การอนุรักษ์บ้านสวนเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเมืองแบบยั่งยืนในเมืองเว้ ประเทศเวียดนาม
การส่งเสริมการคมนาคมโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

สารบัญ

| | | |
|---|--|---|
| 1 | สภาพปัญหาและการเข้าใจปัญหา | 2 |
| 2 | การเดินทางโดยไม่ใช่เครื่องยนต์ในพื้นที่เขตเทศบาล นครเชียงใหม่ | 3 |
| 3 | ประสบการณ์จากเมืองอื่น | 3 |
| 4 | ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการส่งเสริมการเดินทาง โดยไม่ใช่เครื่องยนต์ในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ | 4 |
| | คำอนุมัติคำแถลงนโยบายจากนายกเทศมนตรีเทศบาลนครเชียงใหม่ ประเทศไทย | 7 |
| | เอกสารอ้างอิง | 8 |

โครงการวิจัยร่วม SUMERNET-CDKN

การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในพื้นที่เขตเมืองผ่านแนวคิดเมืองคาร์บอนต่ำ: ประสบการณ์จากเมืองเว้ และเมืองเชียงใหม่

บทความนโยบายที่นำเสนอในอนุสารฉบับนี้ อ้างอิงจากงานวิจัยเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในพื้นที่เขตเมือง ผ่านแนวคิดเมืองคาร์บอนต่ำ ด้วยการริเริ่มในเมืองเว้ ประเทศเวียดนาม และเมืองเชียงใหม่ ประเทศไทย งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อหาแนวทางกลวิธี การลดการปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในชั้นบรรยากาศ และในขณะเดียวกันเพื่อยกระดับการจ้างงานและ สร้างงานในภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในเมืองทั้งสองแห่ง จากการศึกษาพบว่ามีการปล่อย มลพิษก๊าซเรือนกระจก จากภาคการท่องเที่ยวในเมืองเว้ ประเทศเวียดนาม ประมาณ 0.5 ล้านตัน คาร์บอนไดออกไซด์ อีควิวเลนซ์ และเมืองเชียงใหม่ ประมาณ 0.44 ล้านตัน คาร์บอนไดออกไซด์ อีควิวเลนซ์ ในปี 2554 ดังนั้นข้อเสนอแนะเพื่อเป็นการบรรเทาปัญหา คือการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสร้างงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่าง เหมาะสมให้กับผู้ด้อยโอกาสในชุมชนซึ่งแนวทาง ดังกล่าวรวมถึง การส่งเสริมการเดินทางโดย ไม่ใช่เครื่องยนต์ในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่และการส่งเสริมการพัฒนาแบบและสภาพที่ดี การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนใบปีฉบับนี้ ประเทศเวียดนาม

เทศบาลนครเชียงใหม่และก้าวที่กล้าสู่อันทางสีเขียว

เส้นทางสีเขียว

บทคัดย่อเชิงนโยบาย

บทคัดย่อเชิงนโยบายชิ้นนี้นำเสนอภูมิหลัง และประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการเดินทาง โดยไม่ใช้เครื่องยนต์และอภิปรายถึงวิธีการที่เทศบาลนครเชียงใหม่สามารถส่งเสริม อุตสาหกรรม ท่องเที่ยวผ่านแนวคิดเมืองคาร์บอนต่ำโดยริเริ่มการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่เขตเมือง

1. สภาพปัญหาและการเข้าใจปัญหา

ในอดีตการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ถือเป็นวิธีการเดินทางหลักในประเทศที่กำลังพัฒนา ตัวอย่างเช่นในกรุงเทพฯและกรุงเทพฯ การเดินเท้าและการปั่นจักรยานคิดเป็นสัดส่วนของการคมนาคมประมาณ ร้อยละ 33 และ ร้อยละ 53 ตามลำดับ แต่อย่างไรก็ตามเนื่อง จากการใช้พาหนะเครื่องยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นและแนวโน้มการสัญจรแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ลดน้อยลง เมืองขนาดกลางและขนาดเล็กจึงให้ความสนใจในการสร้างมาตรการและ แรงจูงใจในการสัญจร โดยไม่ใช้เครื่องยนต์²

การเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ส่วนใหญ่จะเหมาะสำหรับการเดินทางระยะสั้น เฉลี่ยระยะทางประมาณ 7.5 กิโลเมตรเหมาะสำหรับการขี่จักรยาน และระยะทางประมาณ 2.5 กิโลเมตร สำหรับการเดินเท้าโดยมีร้อยละ 70 ที่มีลักษณะการเดินทางที่อ้างถึง โดยมีการเดินทางที่มากกว่า ค่าเฉลี่ยข้างต้นซึ่งครอบคลุมเพียงร้อยละ 5 เท่านั้น ดังนั้นการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ จึงมีศักยภาพสูงในการพัฒนาสำหรับการเดินทางระยะสั้นและเข้ามาแทนรถยนต์³ การอำนวยความสะดวกให้แก่การเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินเท้าและการปั่น จักรยานจะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้โดยตรง นอกจากนั้นการปั่นจักรยานและ การเดินเท้ายังเป็นวิธีการเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะอีกด้วย ดังนั้นการส่งเสริมให้ใช้การเดินทางดังกล่าวจะมีผลทำให้การใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น กรณีที่เมืองมีระบบขนส่ง สาธารณะ นอกจากนั้นการส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ยังก่อให้เกิดประโยชน์อื่นๆ เช่น ผลภาวะจากฝุ่นละอองและเสียงลดลง สุขภาวะของ ประชาชน และสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน

2. การเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ประเทศไทย

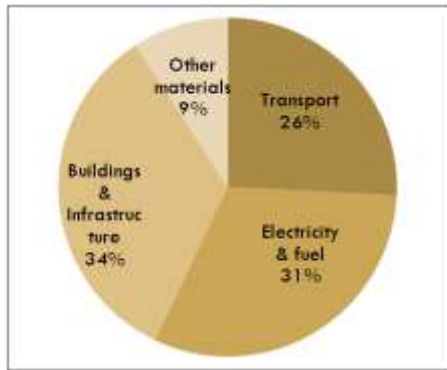
เมืองมีส่วนสำคัญในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมีโอกาสที่ดีเช่นกันที่จะแสดงศักยภาพในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและได้รับผลประโยชน์ที่จะตามมา เมืองขนาดกลางและขนาดเล็กเช่นเชียงใหม่สามารถริเริ่มใช้การเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์โดยมีนโยบายที่เหมาะสม และแนวทางพัฒนาเพื่อก้าวสู่เส้นทางเมืองคาร์บอนต่ำ การประเมินและจัดทำบัญชีรายการ ปริมาณก๊าซเรือนกระจกเบื้องต้นจากภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในพื้นที่เขตเทศบาลนคร เชียงใหม่ แสดงให้เห็นว่าการคมนาคมเป็นสาเหตุหลักของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งในปี 2554 คิดเทียบเท่าคาร์บอนไดออกไซด์อีควิวเลนท์ เท่ากับ 4.2 ล้านตัน ดังนั้นการพัฒนา พื้นที่เพื่อการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์โดยจะสามารถลดการปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ประมาณ 230-570 ตันต่อปี การเดินทางโดยไร้เครื่องยนต์ไม่เพียงแต่จะช่วย เมืองเชียงใหม่ลด การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเท่านั้นแต่ยังเอื้อประโยชน์ด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และเสริม สร้างสุขภาพอีกด้วย

นครเชียงใหม่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ และกำลังเติบโตอย่างรวดเร็วทางภาคเหนือ ของประเทศไทย การออกแบบและกำหนดเขตการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ในย่านท่องเที่ยวที่สำคัญ ไม่ เพียงแต่ช่วยเพิ่มความรื่นรมย์จากความปลอดภัยที่น้อยลง แต่ยังช่วยลดการปล่อยก๊าซ เรือนกระจกและเอื้อประโยชน์แก่ชุมชนอีกด้วย การจำกัดขอบเขตการสัญจรด้วยเครื่องยนต์ จะ อำนวยโอกาสให้นักท่องเที่ยวและบุคคลทั่วไปได้ซื้อสินค้าที่ปลอดภัยและสินค้าอื่นๆ จากผู้ค้าขาย ท้องถิ่น ดังนั้นนโยบายดังกล่าวจึงช่วยพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนและสร้างรายได้เพิ่มเติม สร้างโอกาส แก่คนขับรถสามล้อ ร้านขาย และ ให้เช่าจักรยาน และอื่นๆ นอกจากนี้ยังเป็นการลด มลภาวะ ทางเสียงและฝุ่นอีกด้วย

3. ประสบการณ์จากเมืองอื่น

การคมนาคมโดยไม่ใช้เครื่องยนต์เช่นการใช้จักรยานมีบทบาทสำคัญต่อการสัญจรของผู้คนในประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทวีปยุโรป (เนเธอร์แลนด์และเดนมาร์ก)พบว่านโยบายด้านการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ ในปี 2533 เฉลี่ยประมาณร้อยละ 1-3 ได้บรรจุใน แผนแม่บทด้วยสำหรับประเทศเนเธอร์แลนด์ได้ริเริ่มให้มีการใช้จักรยานเป็น องค์ประกอบของ แผนโครงสร้างการจราจรและการคมนาคมขนส่ง ส่วนแผนส่งเสริมการขี่จักรยานอย่าง ปลอดภัย ในปี พ.ศ.2550 ของศาลาว่าการมหา

นครโตเกียวได้บัญญัติขึ้น เพื่อส่งเสริม และปรับปรุงการใช้จักรยานเพื่อส่งเสริมการเดินทางให้ดียิ่งขึ้น สหรัฐอเมริกาสามารถลดการขับซึรถยนต์ในแต่ละวันได้ประมาณ 0.4-1.2 กิโลเมตร คิดเป็น ร้อยละ 1-4 ของผู้ขับซึทั้งหมด⁶ โครงการทราเวลสมาร์ทของประเทศออสเตรเลีย ซึ่งใช้แผนการ จุดใจที่หลากหลาย เพื่อส่งเสริมให้ผู้พักอาศัยใช้การสัญจรทางเลือกโดยสามารถช่วยลดการ เดินทางด้วยรถยนต์ลงได้ร้อยละ 5-14 ซึ่งครึ่งหนึ่งเป็นผลมาจากการเดินทาง แบบไร้รถยนต์⁷ และเช่นเดียวกันในปี 2548 การเดินเท้าในถนนมาลิโอโบโร ในเมือง ยอร์กยกาการต้า ประเทศอินโดนีเซีย สามารถลดการจราจรได้ประมาณ ร้อยละ 30² ประมาณ ร้อยละ 30²



สัดส่วนการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของ ภาคส่วนต่างๆ ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ในพื้นที่เขตเทศบาลนคร เชียงใหม่*

4. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้รถยนต์ในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่

การให้ความสำคัญกับการเลือกใช้การเดินทางโดยไม่ใช้รถยนต์ไม่เพียงแต่ทำให้การ คมนาคมในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ยั่งยืนแต่ยังช่วยส่งเสริมความเป็นธรรมชาติและความสะดวก ในสังคมและพัฒนา ศักยภาพในด้านการท่องเที่ยวอีกด้วยข้อเสนอแนะด้านล่างนี้^{8,9,10} จะเป็นประโยชน์ในการช่วยทำให้เกิดการ ท่องเที่ยวในเมืองที่ยั่งยืนจากการใช้ระบบการ คมนาคมโดยไม่ใช้รถยนต์

* สัดส่วนดังกล่าวไม่รวมนักท่องเที่ยวจากต่างเมือง (ทั้งภายในประเทศและจากนอกประเทศ)

- การสร้างแบบจำลองการจราจรโดยละเอียดก่อนดำเนินการใช้จริงจะช่วยระบุขอบเขตที่เหมาะสม ระบุปัญหาความคล่องตัวของระบบการจราจร และระบุบริเวณที่มีความเป็นไปได้ ที่จะได้รับประโยชน์ จากมาตรการดังกล่าว
- การเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ควรได้รับการพัฒนาภายใต้กรอบความคิดของต้นทุนทางการเงินและการคลังทั้งหมดรวมถึงต้นทุนภายนอกและการคำนึงถึงกลุ่มผู้ด้อยโอกาสในสังคม หรือชุมชน
- เทศบาลนครเชียงใหม่ควรนำแนวทางการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ไว้ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนของเมืองและให้สอดคล้องกับนโยบายขนส่งระดับจังหวัดและระดับประเทศโดยมีเป้าหมายที่ชัดเจน
- ควรให้ความสำคัญกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของระบบการคมนาคมโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ในด้านต่างๆดังต่อไปนี้ ความปลอดภัยของคนเดินถนน และผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ การจัดสร้างช่องทางเดินรถแยกจากช่องทางยานพาหนะแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ การควบคุมดูแลผู้ขายของหาบเร่และแผงลอย และการสร้างความเชื่อมั่น เรื่องความคล่องตัวของ การจราจรแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่ที่เหมาะสม

นโยบายต่อเนื่องสำหรับการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์

- นโยบายการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ในปัจจุบันครอบคลุมพื้นที่เพียง ร้อยละ 4 ของพื้นที่ทั้งหมดในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ และอาจเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 10
- คณะรัฐมนตรีได้อนุมัตินโยบายการพัฒนาพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองด้วยความร่วมมือจากภาคเอกชน การเสริม สร้างศักยภาพชุมชน และการปรับและพัฒนากฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับ
- นโยบายที่มุ่งเน้นขอบเขตเฉพาะด้านในระดับประเทศ เช่นนโยบายด้านด้านสิ่งแวดล้อม และการคมนาคมกลยุทธ์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม เช่นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้งหมดล้วนเน้นย้ำถึงความสำคัญของการพัฒนาเมืองสีเขียว เมืองคาร์บอนต่ำ และการเพิ่ม สัดส่วนพื้นที่สีเขียวและพลังงานสีเขียวอย่างมีประสิทธิภาพ
- การเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ยังคงเป็นวิธีหนึ่งของการเดินทางทางเลือก ที่จะช่วย ส่งเสริมและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศภายใต้ โครงการการปรับตัว ต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

วัตถุประสงค์ของนโยบาย/แผนกลยุทธ์ของการเดินทางโดยไม่ใช้ เครื่องยนต์ ระดับจังหวัด/ เทศบาล มีดังนี้

- บูรณาการแผนการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสมสำหรับการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์เพื่อการ วางแผน การคมนาคมระดับภูมิภาคหรือระดับประเทศ
- บูรณาการการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์เข้ากับระบบการจราจรรูปแบบอื่นๆภายในเขต เมือง
- ส่งเสริมให้การเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์เป็นวิธีเพิ่มเติมของการเดินทางในเมือง
- ให้ความสำคัญกับเขตพื้นที่การเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์โดยจัดสรรให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก ตามมาตรฐานสากล
- พัฒนาแผนงานเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน
- พัฒนาเทศบัญญัติเกี่ยวกับการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์

การเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์- อนุสาวรีย์สามกษัตริย์ เทศบาลนครเชียงใหม่

- การปล่อยก๊าซเรือนกระจก เทียบเท่ากับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อีคิวเลนท์ เท่ากับ 3 กิโลกรัม ต่อ คนต่อวันภายในพื้นที่เขตเมืองเชียงใหม่ ในปีฐาน 2554
- การส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตอนุสาวรีย์สามกษัตริย์และโดยรอบคูเมือง เชียงใหม่ซึ่งครอบคลุมพื้นที่กว่า 6000 ตารางเมตร จะสามารถชดเชยการปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ ประมาณ 230 – 570 ตัน ซึ่งเท่ากับการปลูกต้นไม้จำนวน 13,300 ต้นใน 10 ปี
- จากผลการสำรวจพบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางด้วยเท้าและขี่จักรยาน ในเขตคูเมือง เชียงใหม่ เท่ากับร้อยละ 23 และนักท่องเที่ยวต่างชาติประมาณ ร้อยละ 93
- ผู้ค้าขายหาบเร่แผงลอย ร้านโชห่วย ร้านขายและให้เช่าจักรยาน และคนขับสามล้อถีบ มีความ คิดเห็นที่คล้ายกันคือการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์จะช่วยเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และ ช่วย เพิ่มรายได้ให้กับประชาชนในชุมชน

คำแถลงนโยบาย

คำอนุมัติและคำแถลงนโยบายจากนายกเทศมนตรีเทศบาลนครเชียงใหม่
ประเทศไทย



นายกเทศมนตรี ทักษัย บูรณุปกรณ์



เทศบาลนครเชียงใหม่
ประเทศไทย

วัตถุประสงค์

เทศบาลนครเชียงใหม่จัดทำคำแถลงนโยบายฉบับนี้เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและการกระจายระบบการคมนาคมโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเทศบาลนคร ระบบขนส่งในเขตเมืองที่ยั่งยืนโดยมุ่งเน้นการไม่ใช้เครื่องยนต์จะเป็นหัวใจสำคัญสำหรับเชียงใหม่เพื่อคงไว้ซึ่งความเป็นอยู่ที่ดีของผู้คนในชุมชนและเสริมสร้างความน่าดึงดูดใจในฐานะที่เป็นเมืองท่องเที่ยวสำคัญ เทศบาลนครเชียงใหม่สนับสนุนผู้พัฒนาโครงการฝ่ายบริหาร หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและชุมชนให้ดำเนินการเชิงรุกในการพัฒนาและนำระบบการคมนาคมโดยไม่ใช้เครื่องยนต์มาปฏิบัติใช้ แผนนโยบายนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อวางกลยุทธ์และวางแผนเพื่อริเริ่มแนวทางพัฒนาระบบขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น การเดินเท้า การขี่จักรยาน การชื้อรถสามล้อ โดยริเริ่มที่อนุสาวรีย์สามกษัตริย์และต่อเนื่องไปยังคูเมืองเชียงใหม่ด้านใน

คำแถลงนโยบาย

เทศบาลนครเชียงใหม่จะหารือและประสานงานกับหน่วยงานรัฐบาลที่เกี่ยวข้องและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นๆ เพื่อพัฒนารอบแนวคิดเชิงนโยบายและเชิงระบบและกลยุทธ์การนำระบบการคมนาคมโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ไปปฏิบัติใช้

REFERENCES

- ¹ Litman (2012). Evaluating Non-Motorized Transportation Benefits and Costs. Victoria Transport Policy Institute.
- ² ADB (2009). Guidelines for Non-Motorized Transport Measures: Policies and Options. Available online at <http://www2.adb.org/Documents/Produced-Under-TA/40006/40006-01-ind-dpta-05.pdf>.
- ³ IPCC (2007). In Climate Change 2007: Mitigation. Contribution of Working Group III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Available online at <http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/wg3/ar4-wg3-chapter5.pdf>.
- ⁴ Chiang Mai Municipality (2012). An Inventory of Greenhouse Gas Emissions from Tourism Related Activities in Chiang Mai Municipality, Thailand. Sustainable Urban Tourism through Low Carbon Initiatives: Experiences from Hue and Chiang Mai.
- ⁵ Department of Transport (2008). Draft National Non-Motorized Transport Policy. Republic of South Africa. Available online at http://www.joburg-archive.co.za/2009/pdfs/transport/nmt_policy.pdf.
- ⁶ LTA (2011). Journeys. Singapore Land and Transport Authority. Issue 7, November. Available online at <http://ltaacademy.gov.sg/doc/J11Nov-p60PassengerTransportModeShares.pdf>
- ⁷ Bunnag, S. (2011). Activities Towards Low Carbon Society in Chiang Mai Province. Office of Natural Resources and Environmental Policy and Planning.
- ⁸ Pendakur, V. S. (2000) A Policy Perspective for Sustainable Cities Non-Motorized Transport (NMT) In Asia. Available online at [http://www.ucalgary.ca/ev/designresearch/projects/2000/cuc/tp/outreach/setty\(transportatin\).pdf](http://www.ucalgary.ca/ev/designresearch/projects/2000/cuc/tp/outreach/setty(transportatin).pdf)
- ⁹ EEA (2008). Success Stories Within the Road Transport Sector on Reducing Greenhouse Gas Emission and Producing Ancillary Benefits. Technical Report. European Environmental Agency.
- ¹⁰ OECD/ITF (2009) The Cost and Efficiency of Reducing Transport GHG Emissions. Preliminary Findings. Organization for Economic Co-operation and Development/International Transport Forum.

องค์กรและสถาบันพันธมิตร

เครือข่ายการวิจัยเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนแห่งภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Sustainable Mekong Research Network)

เครือข่ายการวิจัยเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนแห่งภูมิภาคแม่น้ำโขง (SUMERNET) ทำงานเพื่อสนับสนุนเครือข่ายการวิจัยระยะยาวที่ให้ข้อมูลเพื่อสนับสนุนการพัฒนาและกำหนดนโยบาย เกี่ยวกับ ประเด็นการพัฒนาที่ยั่งยืนในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

เครือข่ายความรู้เพื่อการพัฒนาสภาพภูมิอากาศ (Climate and Development Knowledge Network)

เครือข่ายความรู้เพื่อการพัฒนาสภาพภูมิอากาศ (CDKN) เป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนจากกรมพัฒนาระหว่างประเทศของรัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักร (DFID) เพื่อสนับสนุนประเทศกำลังพัฒนาในทวีปแอฟริกา เอเชีย ละตินอเมริกา และประเทศในหมู่เกาะทะเลแคริบเบียน

หน่วยงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาภูมิภาคแห่งประเทศสวีเดน (Sweden's Regional Development Cooperation)

วัตถุประสงค์ของหน่วยงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาภูมิภาคแห่งประเทศสวีเดนในทวีปเอเชียโดยเฉพาะอย่างยิ่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ การส่งเสริมการเคารพสิทธิมนุษยชน การใช้ทรัพยากรธรรมชาติ อย่างยั่งยืน การวางแผนบริการสาธารณะสำหรับผู้คนยากไร้ และการวางโครงข่ายพันธมิตรอาเซียน

สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ประเทศไทย (Asian Institute of Technology)

สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย(AIT) เป็นสถาบันการศึกษาที่มีบทบาทในการส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและการพัฒนาที่ยั่งยืนในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกด้วยการสนับสนุนการศึกษาระดับอุดมศึกษา การเผยแพร่งานวิจัย สถาบันเทคโนโลยี แห่งเอเชียก่อตั้งขึ้นในปี 1959เป็นสถาบันบัณฑิตวิทยาลัยชั้นนำระดับภูมิภาค ที่ทำงานร่วมกับพันธมิตร ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนทั่วทั้งภูมิภาค และมหาวิทยาลัย ชั้นนำของโลกบางแห่งอีกด้วย

เทศบาลนครเชียงใหม่ (Chiang Mai Municipality)

เทศบาลนครเชียงใหม่ (CMM) เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ก่อตั้งขึ้นเมื่อ ปี พ.ศ. 2475 มีพื้นที่ 40.216 ตารางกิโลเมตรมีนายกเทศมนตรีที่มาจากการเลือกตั้ง มีความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจจากภาค ธุรกิจและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

ศูนย์ความร่วมมือระหว่างประเทศ (Center for International Cooperation)

ศูนย์ความร่วมมือระหว่างประเทศ(HCIC) เป็นหน่วยงานของรัฐบาลภายใต้คณะกรรมการประชาชนเมืองเว้ซึ่งบริหารจัดการเกี่ยวกับสายงาน ด้านการเมือง วัฒนธรรม สังคม และเศรษฐกิจ ของเมืองเว้

