



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

โครงการศึกษาจัดทำแผนจัดการขนส่งที่ยั่งยืน
สำหรับเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์
เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนาและ
เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคม

การประชุม
ปฐมนิเทศโครงการ



มหาวิทยาลัยนเรศวร โดยวิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน



สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

เสนอโดย

ภาพรวมและความสำคัญ

โครงการศึกษาจัดทำแผนจัดการขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนา และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคม

นำเสนอโดย

ดร.ครรชิต ผิวนวนวล

ความสำคัญของโครงการ

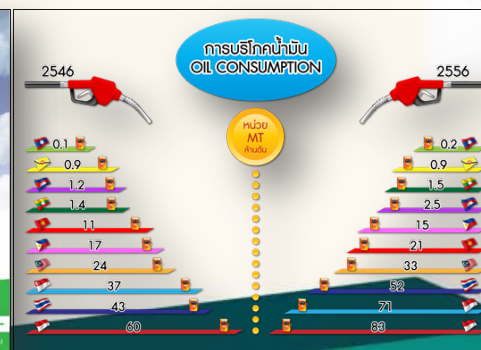
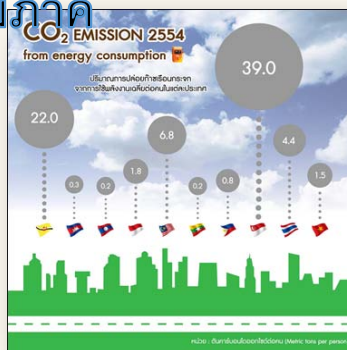
ปัจจุบันสถานการณ์ด้านการเดินทาง/ขนส่งในรูปของการจราจรเริ่มเปลี่ยนแปลง จนกำลังจะกลายเป็นหนึ่งในปัญหาที่กระทบต่อเศรษฐกิจสังคม และความเป็นอยู่ของประชาชนในหัวเมืองต่างๆ ของประเทศ

ปัญหาด้านจราจรและขนส่งที่เกิดขึ้นกับเมืองหลัก โดยเฉพาะ **เมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์** มีสาเหตุหลักมาจากความต้องการในการขนส่งและเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อันเนื่องมาจากทั้งการเปิดเสรีทางการค้า การดำเนินนโยบายตามกรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค และการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ และยังพบว่าปัญหาดังกล่าวยังมีผลกระทบโดยตรงต่อสถานะการณ์พลังงาน



The ASEAN logo, featuring a stylized yellow 'A' composed of ten vertical lines, set against a red circular background with a blue border. The word 'asean' is written in blue lowercase letters below the 'A'.

- ความต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- ความต้องการในการขนส่งที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- ความต้องการการขนส่งและเดินทางที่เพิ่มขึ้นจากการดำเนินงานตามกรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค
- สถานะการณ์ด้านพลังงาน



โครงการศึกษาจัดทำแผนจัดการขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์ เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคม

วัตถุประสงค์การศึกษา

- ❑ เพื่อศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ที่เกิดจากการขนส่งทางถนนจากการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
- ❑ เพื่อจัดทำแผนการจัดการขนส่งที่ยั่งยืน และการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานสำหรับเมืองที่ได้รับผลกระทบจากการขนส่งระหว่างประเทศโดยเฉพาะเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์
- ❑ เพื่อกำหนดมาตรฐาน มาตรการ การพัฒนาจุดเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศทางถนน เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งที่ยั่งยืนและการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน รวมทั้งข้อเสนอแนะด้านกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาเป็นเมืองต้นแบบ

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- แผนการจัดการขนส่งยั่งยืนและเพิ่มประสิทธิภาพเมืองที่ได้รับผลกระทบจากการขนส่งระหว่างประเทศบนเส้นทางอาเซียนไฮเวย์
- มาตรการขนส่งยั่งยืนและการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน ตลอดจนข้อเสนอแนะด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ผลการวิเคราะห์มูลค่าการปล่อยมลพิษ ค่าการกำจัดมลพิษ การประหยัดพลังงานจากภาคการขนส่ง เมื่อมีการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



ภาพรวมแนวทางการดำเนินงาน

การคัดเลือก
เมืองนำร่อง

- คัดเลือกเมืองชายแดนที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์จาก 11 จังหวัด 12 พื้นที่

การจัดทำแผนงาน
และโครงการ

- นำเสนอมาตรการ/โครงการที่เหมาะสมกับการดำเนินการขนส่งยั่งยืนในเมืองนำร่อง โดยอ้างอิงมาตรการ 5 กลุ่ม และนำมาจัดทำมาตรการ “ลด-เปลี่ยน-พัฒนา” (Avoid-Shift-Improve: ASI)

การประเมินความ
เหมาะสมของ
แผนงานและ
โครงการ

- วิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ และนำไปสู่การปฏิบัติ

การกำหนด
มาตรการติดตาม
ผลและตรวจวัด
ในระดับกิจกรรม

- กำหนดการตรวจวัด รายงานผล และการตรวจสอบ



โครงการศึกษาจัดทำแผนจัดการขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์ เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืน

แนวทางการพัฒนาเมืองสำหรับการจัดทำแผนการจัดการขนส่งที่ยั่งยืนและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน

รูปแบบการพัฒนา

- ◇ การจัดการด้านการขนส่งและจราจร
- ◇ นโยบายด้านการขนส่ง
- ◇ การใช้ประโยชน์ที่ดิน
- ◇ การขนส่งสินค้าข้ามแดน

◇ บวรกฤษฎีการขนส่ง

เมืองเก่า

- ◇ ปริมาณจราจรเพิ่มมากขึ้น
ปัญหาสภาพจราจรติดขัด
- ◇ โครงการก่อสร้างถนนเพิ่ม
- ◇ การเจริญเติบโตกระจุกตัว
อยู่ในตัวเมือง
- ◇ เน้นการขนส่งทางถนน

◇ เกือบทุกเมือง

เมืองใหม่

- ◇ จัดการการเข้าถึงถนนและระบบขนส่งสาธารณะ
- ◇ จัดการและบูรณาการระบบขนส่งที่มีอยู่
- ◇ เน้นการขนส่งสาธารณะ
- ◇ ขยายการเจริญเติบโตสู่นอกเมือง
- ◇ ใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

◇ เมืองใหม่

เมืองต้นแบบเพื่อประเทศไทยที่ประสบ ผลสำเร็จในการพัฒนาระบบขนส่งอย่าง ยั่งยืน



มากกว่า 50% ที่ประชาชน
ในพื้นที่ใช้จักรยาน
ในการเดินทางในเมือง

**Copenhagen,
Denmark**



ใช้พลังงานทดแทน
โดยมีเพียง 0.1% มาจาก
พลังงานถ่านหิน

**Reykjavik,
Iceland**



ประชาชนมากกว่า 60%
เดินทางไปทำงานด้วย
ระบบขนส่งสาธารณะ

**Minneapolis,
Minnesota**



เดินทางไปทำงานด้วยจักรยาน,
40% ใช้จักรยานในการ
ท่องเที่ยวภายในเมือง

**Malmö,
Sweden**



ใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า
และรถม้าในการเดินทาง
ภายในเมือง

**Zermatt,
Switzerland**



สามารถลดก๊าซเรือนกระจก
ได้ถึง 40% ปี 1990
เป็นต้นมา

**Toronto,
Canada**

จบการนำเสนอ