



‘ค่าธรรมเนียมใช้ถนน’

ทางออกลดคาร์บอนภาคขนส่ง

- **วรรณิกา จิตตินรากร**
กรงเทพธุรกิจ

ก๊าซเรือนกระจกกำลังเป็นปัญหาที่ทั่วโลกให้ความสนใจ โดยไทยได้แสดงเจตจำนงจะลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 20% ภายในปี 2573 โดยหนึ่งในสามของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของไทยในช่วงที่ผ่านมา คือ ภาคขนส่ง และมีแนวโน้มการปล่อยก๊าซเพิ่มขึ้นจากปริมาณการเพิ่มตัวของรถยนต์และการคมนาคมขนส่ง



บทบาท
การเก็บค่าธรรมเนียม
ใช้ถนน

นโยบาย
ควบคุม และ
ลดมลพิษ

ปรับ
โครงสร้างพื้นฐาน
เพื่อจักรยาน
+ เดินเท้า

ขนส่งสาธารณะ
ที่มีประสิทธิภาพ
ใช้พลังงาน

จัดสรร
จากถนน
สู่ทางจักรยาน

ข้อบังคับ
รเป็นเจ้าของ
ยานพาหนะ

แผนใช้งาน
ที่สาธารณะ
และชุมชน

อัตราค่าธรรมเนียม

ระยะทางที่ยานพาหนะเคลื่อนที่
(ล้านกม./วัน)

รายได้ขึ้นต้นจาก
การเก็บค่าธรรมเนียม
(ล้านบาท/ปี)

การปล่อยก๊าซคาร์บอน
(ดิน/วัน)

ประโยชน์ผู้บริโภคพึงได้รับ
(ล้านบาท/ปี)

การเปลี่ยนแปลง
ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

การเปลี่ยนแปลง
ค่าฝุ่น (PM)
(คืน/วัน)

ผลวิเคราะห์
สถานการณ์จำลอง

50 טראט	80 טראט	120 טראט
337.71	337.99	338.19
5.906	7.639	8.547
59,546	59,596	59,624
-116	-418	-832
+0.20	+0.20	+0.24
-0.1	-0.0	-0.0



จำนวนรถยนต์ต่อประชากร 1,000 คน

เมือง	จำนวนรถ (คัน)
ลอสแอนเจลิส	613
กรุงเทพมหานคร	605
บรัสเซลส์	511
ปารีส	389
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	371
เคอและปริมณฑล	303
สิงคโปร์	113



จำนวนรถ (คัน)

ที่มา : รายงานการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันสาหร่ายกับนิคมอุตสาหกรรมและคุณภาพอากาศในกรุงเทพมหานครได้หรือไม่ได้
จัดทำโดย องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของเยอรมัน (GIZ) และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)