

เก็บค่าธรรมเนียมใช้ถนนเข้าเมือง

สุขุมวิท • “คมนาคม” จับมือเยอรมนีลุยลดก๊าซเรือนกระจกภาคขนส่ง ผุดมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนเข้าเมือง แก่จรรยา-ลดมลพิษ ดึงคนใช้ขนส่งสาธารณะเพิ่ม ซูโมเดลสิงคโปร์-อังกฤษ เล็งนำร่องพื้นที่ กทม.ตามแนวรถไฟฟ้า จ่อสรุปเสนอกระทรวงภายในปีนี้

เมื่อวันที่ 26 กันยายน นายชยธรรมพรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังเป็นประธานเปิดการสัมมนาปิดโครงการสนับสนุนการพัฒนามาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่มีความท้าทายของภาคการขนส่ง (TRANSfer III-Facilitating the Development of Ambitious Mitigation Actions)

อ่านต่อหน้า 2

เก็บค่าธรรมเนียม

เพื่อเผยแพร่ความสำเร็จของความร่วมมือในการส่งเสริมการขนส่งที่สะอาดและยั่งยืนของประเทศไทยว่า กระทรวงคมนาคมได้กำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจก 31 ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์ ตามเป้าหมายการมีส่วนร่วมของประเทศ (NDC) ภายในปี 2573 และหากประเทศไทยได้รับการสนับสนุนการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ รวมทั้งการสนับสนุนทางการเงินเพื่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ประเทศไทยจะสามารถยกระดับเป้าหมาย NDC ขึ้นเป็น 40%

นอกจากนี้ จะบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (carbon neutrality) ภายในปี 2593 และบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (net zero greenhouse gas emission) ภายในหรือก่อนหน้าปี 2608 ตามที่ประเทศไทยได้แสดงเจตจำนงในการประชุมรัฐภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สมัย

ที่ 26 ณ เมืองกลาสโกว์ สหราชอาณาจักร

ด้านนายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวว่า ตามที่ สนข.และองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของเยอรมนี (GIZ) รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ร่วมมือกันศึกษาวิธีแก้ไขปัญหการขนส่งที่มีความท้าทาย ทั้งการแก้ไขปัญหการจราจรที่ติดขัด และการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะโดยมีกรอบระยะเวลาในการศึกษา 5 ปี หรือตั้งแต่ปี 2560-2565

ทั้งนี้ ในความร่วมมือดังกล่าว GIZ ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในเขตพื้นที่การจราจรหนาแน่นในเขตกรุงเทพมหานคร (กทม.) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ที่มีความหนาแน่น พร้อมทั้งช่วยลดฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM2.5) ได้ 3-36% รวมถึงลดก๊าซเรือนกระจก และผลักดันให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น

นายปัญญากล่าวว่า ในการศึกษามาตรการดังกล่าว GIZ ได้จำลองพื้นที่นำร่องที่จะจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน โดยใช้แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมาเป็นตัวกำหนดหากจะเข้าพื้นที่ใจกลางเมือง เช่นพื้นที่ย่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ, ปทุมวัน, จตุจักร เป็นต้น เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการเดินทางหนาแน่น ทั้งนี้ จากการศึกษาในประเทศไทยถึงมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน คาดว่า จะช่วยลดจราจรติดขัดได้ 20% นอกจากนี้ ช่วยลดฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM2.5) ได้ 3-36% รวมทั้งลดก๊าซเรือนกระจก 100,000-600,000 ตันคาร์บอนไดออกไซด์

ส่วนจะนำมาตรการดังกล่าวมาใช้ในประเทศไทยเมื่อไหร่ นายปัญญากล่าวว่า ยังไม่สามารถกำหนดระยะเวลาได้ ถือเป็นเพียงจุดเริ่มต้นเท่านั้น เนื่องจากต้องพิจารณาถึงความพร้อมของระบบขนส่งสาธารณะ เช่น โครงข่ายรถไฟฟ้าใน กทม.และปริมณฑล รวมทั้งระบบฟีดเดอร์ต่างๆ อาทิ รถโดยสารประจำทาง และระบบตัวร่วมที่ต้องมีความสมบูรณ์ ซึ่งอาจจะต้องใช้ระยะเวลา ยกตัวอย่างเช่น กรุงลอนดอน ได้มีการศึกษาเรื่องดังกล่าวมาตั้งแต่ปี 2503 แต่ใช้เวลากว่า 30 ปีถึงจะนำมาใช้จริง อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาแล้วว่าไม่เหมาะสมและกระทบกับประชาชน ก็มีความเป็นไปได้ที่จะไม่นำมาตรการดังกล่าวมาใช้

สำหรับอัตราค่าธรรมเนียมการใช้ถนนนั้น เบื้องต้นมีการจำลองค่าธรรมเนียมสำหรับรถทุกประเภทในราคา 60 บาทต่อเที่ยวต่อคัน โดยคิดจากพื้นฐานของการจัดเก็บค่าทางด่วน ส่วนรูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจะประยุกต์ใช้จากระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น หรือ M-Flow คือรถเข้าใช้ก่อนแล้วจ่ายทีหลัง เหมือนกับประเทศสิงคโปร์

นอกจากนี้ หากมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน จะมีแนวทางการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ โดยผู้ที่บริหารจัดการต้องมาจากหน่วยงานกลาง เพื่อนำเงินที่จัดเก็บได้มาปรับปรุงการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงใช้ขับเคลื่อนและพัฒนาระบบบริการขนส่งสาธารณะต่างๆ เช่น การทำจุดจอดรถเพื่อให้ผู้ที่จ่ายเงินได้ใช้ประโยชน์ ช่วยแก้ปัญหาการจราจรและสิ่งแวดล้อมด้วย.