

การประชุมเพื่อเริ่มดำเนินการศึกษาระบบการขนส่งสีเขียวจังหวัดกระบี่ แผนงาน IMT-GT  
(KICK-OFF Meeting on KRABI Green Transportation Study)

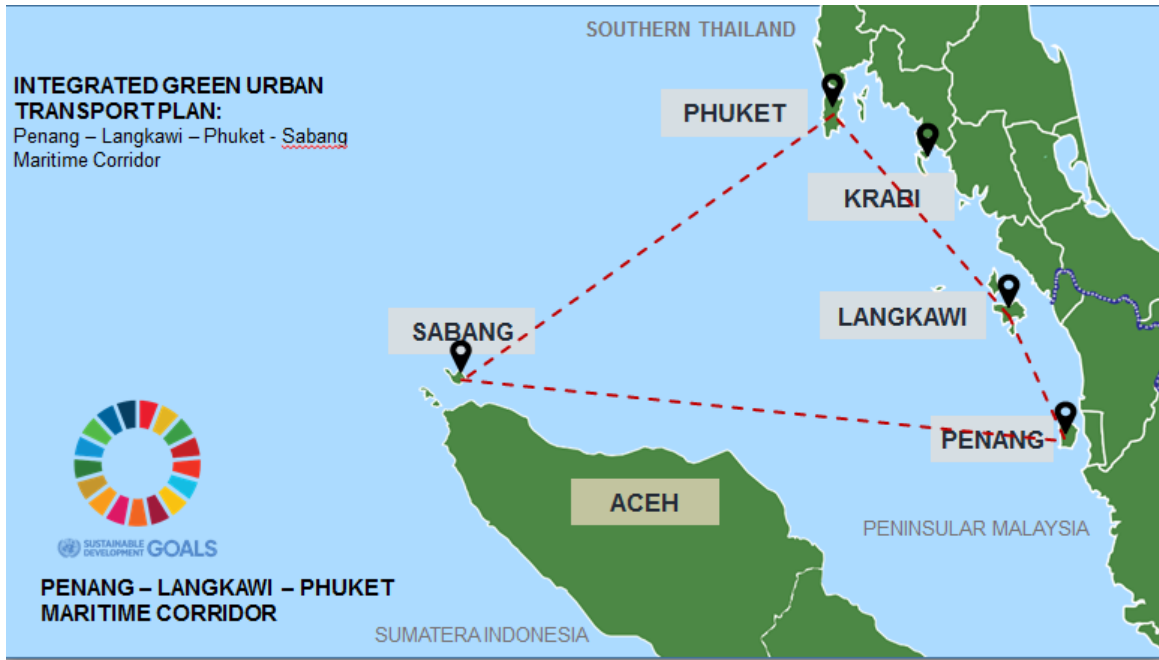
วันที่ 4 เมษายน 2562 ณ ศาลากลางจังหวัดกระบี่

**ที่มาและความสำคัญ**

โครงการการศึกษาแผนบูรณาการการขนส่งในเมืองสีเขียวเกิดขึ้นจากข้อเสนอของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในระหว่างการประชุมระดับรัฐมนตรี ครั้งที่ 23 แผนงานIMT-GT เมื่อเดือนกันยายน 2560 ณ จังหวัดบึงกา-เบลิตุง สาธารณรัฐอินโดนีเซีย ที่ต้องการให้ศูนย์ CIMT ประสานงานกับ ADB เพื่อศึกษาถึงแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสองเมืองดังกล่าวไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนและตอบโจทย์ความต้องการของผู้ใช้ โดยการศึกษาดังกล่าวจะแล้วเสร็จในช่วงปลายปี 2561 ถึงต้นปี 2562 และจะเป็นหนึ่งในความสำเร็จในการขับเคลื่อนแผนงาน IMT-GT ในการฉลอง 25 ปีแผนงาน IMT-GT ที่จะประกาศในการประชุมระดับผู้นำ IMT-GT ครั้งที่ 12 ซึ่งจะจัดขึ้นในประเทศไทยในช่วงเดือนมิถุนายน 2562 ต่อไปด้วย

ผลจากการประชุมทางเทคนิค สรุปความเป็นไปได้ในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

พื้นที่	ประเด็นศึกษา
จังหวัดกระบี่	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ เรือหางยาวไฟฟ้า</li><li>▪ ขนส่งสาธารณะ</li></ul>
จังหวัดภูเก็ต	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ การปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ</li><li>▪ นโยบายการจอดรถ</li><li>▪ การปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในเมืองภูเก็ต</li><li>▪ ทางเดินและทางจักรยาน</li><li>▪ แนวคิด LRT feeder</li><li>▪ รถพลังงานไฟฟ้า</li></ul>
เมืองป็นัง	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ การปรับปรุงการบริการรถโดยสาร</li><li>▪ Bus Priority</li><li>▪ นโยบายการจอดรถ</li><li>▪ เครือข่ายรถจักรยาน</li><li>▪ ปรับปรุงพื้นที่มรดก(รวมถึงไปถึงทางเท้าและความปลอดภัย)</li><li>▪ นโยบายรถพลังงานไฟฟ้า</li><li>▪ กระบวนการของวารสารวิชาการ(Peer Review)ของเมืองป็นัง</li><li>▪ แผนแม่บทการขนส่ง</li><li>▪ การเดินทางข้ามสะพาน</li></ul>
เมืองลังกาวิ	<p>เมืองลังกาวิต้องการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ร้อยละ 40 ภายในปี 2573 โดย</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ กลยุทธ์รถพลังงานไฟฟ้า</li><li>▪ เรือท่องเที่ยวไฟฟ้า</li><li>▪ การขนส่งสาธารณะ</li><li>▪ บันทึกข้อมูลการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์</li></ul>



### การบูรณาการแผนการขนส่งสีเขียว

เป้าหมายในการลดปริมาณก๊าซเรือนกระจก (GHG) ในพื้นที่อนุภูมิภาค IMT-GT

อินโดนีเซีย	มาเลเซีย	ไทย
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณก๊าซเรือนกระจกลดลงร้อยละ 29 ภายในปี 2030 โดยคาดการณ์จากสมมติฐานและข้อมูลต่างๆ ในการจำลองภาพเหตุการณ์พื้นฐาน และจะลดลงอีกร้อยละ 12 จากเงื่อนไขการถ่ายทอดเทคโนโลยีอาคารประหยัดพลังงานโดยผลลัพธ์คือการชำระเงิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มุ่งที่จะลดปริมาณความเข้มข้นในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ร้อยละ 45 ในปี 2573 เมื่อเทียบกับความเข้มข้นการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2548 ซึ่งประกอบด้วยที่แน่นอนร้อยละ 35 และอีกร้อยละ 10 จากการได้รับงบประมาณสำหรับการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ, การถ่ายทอดเทคโนโลยีอาคารประหยัดพลังงานจากประเทศที่พัฒนาแล้ว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มุ่งมั่นที่จะลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลง 20% จากระดับปกติ โดยจากสมมติฐานและข้อมูลต่างๆ ในการจำลองภาพเหตุการณ์พื้นฐานที่คาดการณ์ไว้ภายในปี 2573 ซึ่งระดับการมีส่วนร่วมเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 25 จากการเข้าถึงและการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อการพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยี, แหล่งงบประมาณทางการเงิน, การสนับสนุนอาคารประหยัดพลังงาน</li> </ul>

ในพื้นที่อนุภูมิภาค IMT-GT เมืองมะละกาเป็นเมืองแรกที่มีแผนการขนส่งสีเขียว (2017/2018) โดยแผนการดำเนินงานเมืองสีเขียวดำเนินงานตามแผนการดำเนินงานขนส่งสีเขียวซึ่งเพิ่มแนวทางและทางเลือกสำหรับการขนส่งและลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกจากการใช้ยานพาหนะ สำหรับข้อเสนอโครงการขนส่งสีเขียวภายใต้กรอบการศึกษามีโครงการที่มีศักยภาพ 30 โครงการ แบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือ

1. การขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์และการออกแบบถนนในเมือง
2. การขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและมีคุณภาพ
3. ที่จอดรถซึ่งนำไปสู่การจัดการวางแผนที่จอดรถของทั้งเมือง

#### 4. การบริหารจัดการระบบจราจร

ทางผู้เชี่ยวชาญได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมคือ แผนงานของเมืองมะละกาค่อนข้างใหญ่ เนื่องจากแผนงานเมืองสีเขียวมีแผนงานย่อยในเรื่องการขนส่งสีเขียวด้วย ทั้งนี้ในเมืองมะละกาแทบไม่มีการขนส่งสาธารณะ ทำให้การพัฒนาการเดินทางเป็นเรื่องที่ยากมาก

#### แนวทางการขนส่งสีเขียวจังหวัดกระบี่

จากการสำรวจพื้นที่จังหวัดกระบี่ สิ่งที่ผู้เชี่ยวชาญค้นพบ คือ

- จังหวัดกระบี่มีความสะอาดและมีความตั้งใจที่จะพัฒนาให้เป็นเมืองสีเขียว
- โครงการ Krabi Go Green สนับสนุนให้จังหวัดกระบี่เป็นเมืองสีเขียวได้
- การขนส่งสาธารณะในจังหวัดกระบี่มีการบริหารจัดการที่ดีอยู่แล้วแต่สามารถบริหารจัดการได้ดีขึ้นอีก
- จังหวัดกระบี่มี Bus Stop ที่สวยงามเป็นเอกลักษณ์สามารถดึงดูดให้ผู้ใช้งานได้ดี
- จังหวัดกระบี่มีการเก็บค่าธรรมเนียมที่จอดรถยนต์ ซึ่งเป็นวิธีการบริหารจัดการระบบขนส่งจราจรให้มีประสิทธิภาพได้มากขึ้น
- พื้นที่อ่าวนางมีการบริหารจัดการทางเดินทางเท้าได้ดีมากถือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ซึ่งแตกต่างจากในเมืองไม่ค่อยมีทางเดินทางเท้า
- พื้นที่ในเมืองที่มีป้ายกระบี่ Go Green ควรเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพราะจากการสังเกตแทบไม่มีพื้นที่สีเขียว
- พื้นที่ในเมืองไม่ค่อยมีต้นไม้ให้ร่มเงา ทำให้ไม่เหมาะสมต่อการเดินทางเท้า จังหวัดจึงควรเพิ่มการปลูกต้นไม้และทำทางเดินเท้าเพื่อให้ความสะดวกให้คนหันมาเดินทางเท้ามากขึ้น ตัวอย่างเช่น พื้นที่สีเขียวบริเวณถนนมหาธาต
- การบริหารจัดการเรือหางยาวที่อ่าวนางมีการจัดการค่อนข้างดี แม้มีจำนวนเรือหางยาวค่อนข้างเยอะ แต่เรือหางยาวเป็นแหล่งก่อให้เกิดมลภาวะต่างๆ เช่น มลภาวะทางเสียง
- พื้นที่จังหวัดกระบี่ ให้ความสำคัญของการเดินทางน้ำโดยใช้เรือ

#### - ความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่

ที่ประชุมได้หารือกัน 3 เรื่อง ดังนี้

1. **เรือหางยาวไฟฟ้า:** การปรับเปลี่ยนเรือหางยาวให้เป็นระบบไฟฟ้า อาจไม่สามารถปรับเปลี่ยนได้ทันที ต้องมีกระบวนการศึกษา โดยเบื้องต้นต้องศึกษาทางด้านเทคนิคและความคุ้มค่าเนื่องจากการปรับเปลี่ยนเรือหางยาวให้เป็นระบบไฟฟ้าใช้ต้นทุนค่อนข้างสูง ทั้งนี้หลังจากการวิจัยเสร็จสมบูรณ์ ทีมวิจัยจะมีเงินทุนสนับสนุน ส่วนหนึ่งที่ใช้ในการสร้างตัวอย่าง (Prototype) เพื่อทดสอบว่าสามารถบรรทุกทุกคนและขนส่งได้จริงหรือไม่

2. **การขนส่งสาธารณะ:** จะรวมไปถึงการพัฒนาการขนส่งสาธารณะ และการสร้างความเข้าใจให้ประชาชนทราบว่าจังหวัดมีระบบการขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนให้จังหวัดกระบี่มีระบบขนส่งสีเขียวมากขึ้น ทั้งนี้ทางทีมวิจัยต้องการทราบพื้นที่ที่ต้องการให้พัฒนาและศึกษา ตามแผนการดำเนินงาน การวิจัยจะเสร็จพร้อมกับแผนงานรายงานฉบับแรกจะเสร็จประมาณเดือน พ.ค. และรายงานฉบับสุดท้ายจะเสร็จสิ้นประมาณเดือน มิ.ย.

3. **เรื่องอื่นๆ :** ในส่วนของเรือหางยาวไฟฟ้า ต้องใช้เวลาในการศึกษามากกว่านี้ เนื่องจากทีมวิจัยต้องใช้วิศวกรหรือผู้เชี่ยวชาญเฉพาะที่มีความรู้ทางด้านนี้ โดยเบื้องต้นจะขอหารือกับชมรมและผู้ขับเรือหางยาวเพื่อเก็บข้อมูล

## สรุปข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนการศึกษาจากหน่วยงานและส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดกระบี่

### ■ นายชาญณรงค์ ลีลาบุรณพงศ์ รองนายกเทศมนตรีเมืองกระบี่

ให้ข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องนโยบายและแนวทางการริเริ่มในการพัฒนาเมืองกระบี่สู่การเป็นเมืองสีเขียว โดยปัจจุบันเทศบาลเมืองกระบี่ได้รับรางวัล จากกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และเป็น 1 ใน 6 เมืองต้นแบบของประเทศ รวมไปถึงการส่งโครงการเข้าสู่อาเซียนอวอร์ด ด้านน้ำ อากาศ ชยะ มลพิษ และความหลากหลายทางชีวภาพ ทั้งนี้มาตรฐานพื้นที่สีเขียว คือ 10 ตรม. ต่อ ประชากร 30,000 คน หรือประมาณ 200 ไร่ สำหรับพื้นที่เขตเทศบาลเมืองกระบี่มีพื้นที่ 19 ตร.กม. มีพื้นที่สีเขียว จำนวน 1,500 ไร่ ซึ่งเกินกว่าที่มาตรฐานพื้นที่สีเขียวที่กำหนดไว้ และทางเทศบาลเมืองกระบี่ได้เสนอโครงการในกรอบ IMT-GT คือ โครงการเชื่อมโยงเส้นทางสู่อุตสาหกรรมในกรอบ IMT-GT ด้วย

กรมควบคุมมลพิษได้มาตรวจวัดคุณภาพอากาศในเขตเทศบาลเมืองพบว่ามีความคุณภาพอากาศดีตามเกณฑ์มาตรฐานในเขตเมือง รวมทั้งไม่พบปัญหาเรื่องชยะ น้ำ และมลพิษทางน้ำ นอกจากนี้ทางเทศบาลเมืองกระบี่มีแผนรองรับการเติบโตของจำนวนโรงแรมที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทั้งในเรื่องการจัดการชยะ และการควบคุมมลพิษ และมีแนวคิดการพัฒนาที่จอดรถนอกเมืองและการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การจัดทำทางเท้า และพัฒนาด้านขนส่งสาธารณะเพื่อให้บริการประชาชนในการเดินทางเข้าเมือง เช่นเดียวกับจังหวัดภูเก็ตที่มีแนวคิดจะทำระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณการนำรถส่วนบุคคลเข้าตัวเมือง

ในส่วนการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่จอดรถ มีจุดประสงค์หลักเพื่อจัดระเบียบการจอดรถของประชาชน การแก้ไขปัญหาการจอดรถแช่ การแก้ไขปัญหาการจอดรถไม่เป็นที่

### ■ นายรณกร ทองอินทร์ ขนส่งจังหวัดกระบี่

ปัจจุบันจังหวัดกระบี่ดำเนินการพัฒนาระบบรถขนส่งสาธารณะรวมถึงการปรับปรุงคุณภาพรถเพื่อให้บริการจากตัวเมืองกระบี่ไปยังอ่าวนางและสนามบิน ซึ่งเป็นแรงจูงใจให้ประชาชนมีการใช้รถบริการรถสาธารณะมากขึ้น และได้มีการนำเทคโนโลยีใช้ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารเพื่อแสดงการเดินทางออกการเดินทาง ทั้งนี้ สำนักงานขนส่งจังหวัดกระบี่มีมอเตอร์เพื่อเฝ้ามองพฤติกรรมรถขับขี่ซึ่งในปัจจุบันมีการปรับปรุงพัฒนาเป็นแอปพลิเคชันให้สามารถดูข้อมูลการเดินทางรถผ่านมือถือได้ ในส่วนการควบคุมมลภาวะจากการคมนาคม ทางจังหวัดกระบี่ที่ได้มีมาตรการการตรวจจับวัดค่าควันดำ (PM2.5) ต่อผู้ให้บริการรถสาธารณะ โดยได้มีการนำร่องโดยรถส่วนราชการทั้งหมด ปัจจุบันทุกจังหวัดมีการจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งจังหวัด ซึ่งช่วยควบคุมการพัฒนาการขนส่งสาธารณะให้ดีและมีคุณภาพได้ โดยคณะกรรมการประกอบด้วยผู้ว่าราชการจังหวัด ทางหลวงชนบท กรมขนส่งจังหวัด

จังหวัดมีแผนงานจะมีการจัดตั้งบริษัทกระบี่จำกัด เพื่อรองรับแผนการสร้างรถไฟฟ้าจากสนามบินกระบี่ไปยังอ่าวนางในอนาคต ส่วนยานพาหนะที่จะมีการปรับเปลี่ยนจากการใช้น้ำมันไปเป็นไฟฟ้าทางผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่มีแผนจะดำเนินงานในเมืองเพื่อเป็นต้นแบบในการปรับเปลี่ยนจากรถใช้ทั่วไปเป็นรถพลังงานไฟฟ้า นอกจากนี้ยังวางแผนสร้างที่ชาร์จไฟฟ้าเพื่อสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนปรับเปลี่ยนมาใช้รถพลังงานไฟฟ้าอีกด้วย

ทั้งนี้ ทางทีมวิจัยได้ตั้งคำถามถึงเรื่องการให้บริการรถขนส่งสาธารณะของจังหวัดกระบี่ว่าต้องการเปลี่ยนเป็นรถประเภทอื่น เช่น รถบัส หรือ รถตู้ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยหรือไม่ ทั้งนี้ทางขนส่งจังหวัดกระบี่มองว่าจังหวัดกระบี่มีการให้บริการรถสาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ หลากหลายรูปแบบ เช่น รถสองแถว รถมอเตอร์ไซด์ รถตู้ รถบัส ซึ่งมีการใช้มานานและคนในพื้นที่ไม่ต้องการปรับเปลี่ยน ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการเดินทาง โดยวิธีการปรับปรุงอาจจะมีการใช้รถบัสหรือรถตู้เพื่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว รวมทั้งมีทางเลือกอื่น ๆ อีก เช่น รถแท็กซี่ รถลีมูซีน แต่อย่างไรรถสองแถวยังคงต้องมีให้บริการต่อไป แต่จะมีการ

ปรับปรุงระบบการให้บริการ โดยใช้เทคโนโลยีช่วยอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการเดินทางและการรักษาความปลอดภัย

ปัจจุบันรถไฟฟ้ามีราคาสูง และความเสถียรของแบตเตอรี่ยังค่อนข้างต่ำคือความจุของแบตเตอรี่ลดลงเมื่อใช้ไปในระยะเวลานาน ส่งผลให้ผู้ใช้งานขาดความเชื่อมั่นในเรื่องอายุการใช้งานของแบตเตอรี่ ทั้งนี้การสร้างความมั่นใจให้ประชาชนหันมาใช้รถพลังงานไฟฟ้าทางรัฐบาลควรสนับสนุนการนำเข้ารถพลังงานไฟฟ้าโดยเริ่มจากการลดภาษีการนำเข้า รวมไปถึงการเข้าถึงประชาชนโดยการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ความรู้และสร้างความมั่นใจ

▪ **นายสมบูรณ์ นวลเจริญ โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดกระบี่**

ได้กล่าวขอบคุณทางทีมวิจัย ADB ที่เข้ามาช่วยศึกษาแนวทางการขนส่งสีเขียวในเมืองกระบี่ โดยขอให้การศึกษาครอบคลุมถึงเกาะลันตา เนื่องจากปัจจุบันพื้นที่กำลังประสบปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อมทางการจราจร ทั้งนี้กรมทางหลวง กรมขนส่งจังหวัด จะมีการเข้าไปพัฒนาพื้นที่เกาะลันตาเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมให้กับพื้นที่เพื่อการรองรับนักท่องเที่ยว เพราะเกาะลันตาจะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

▪ **นายสมศักดิ์ กิตติโคภิชญ์ วิศวกรชำนาญการพิเศษ สำนักงานทางหลวงที่ 17**

ขอให้ทีมวิจัยศึกษาถึงขั้นตอนการเปลี่ยนผ่านของประชาชนก่อนจะมาใช้รถสาธารณะเนื่องจากด้วยอุปนิสัยของคนไทยนิยมใช้รถส่วนตัว จึงต้องหาวิธีการดึงดูดให้ประชาชนหันมาใช้บริการรถสาธารณะให้มากขึ้น ทั้งนี้การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจำเป็นต้องศึกษาแผนระยะยาวและต้องคำนึงถึงการวางผังเมืองว่ามีแผนการพัฒนาไปในทิศทางใด ในช่วงระยะเวลา 20 ปี เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาวิจัยก่อนดำเนินการวางผังเมืองหรือวางแผนด้านการขนส่งสำหรับอนาคต ทั้งนี้การดำเนินงานนอกจากควรศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมขอให้ศึกษาผลกระทบต่อคนและองค์กรด้วย (Association Impact)

▪ **นาวาตรี ชัยศิริ ขุนคำ ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขากระบี่**

เรือสำหรับการขนส่งสาธารณะในจังหวัดกระบี่มี 2 ประเภทคือ เรือเร็วและเรือหางยาว การพัฒนาและดูแลทางกรมเจ้าท่าและจังหวัดกระบี่เน้นและดูแลด้านความปลอดภัยเป็นหลัก เรือส่วนใหญ่เป็นเรือของประชาชนที่ประกอบอาชีพประมงเป็นหลัก แนวคิดการหันมาใช้เรือไฟฟ้าเป็นเรื่องที่ดีมาก แต่ผู้ประกอบการให้บริการเรือส่วนใหญ่เป็นชาวบ้านอาจจะได้รับผลกระทบในเรื่องเทคนิคการปรับเปลี่ยนระบบเรือต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก ทั้งนี้หากการวิจัยมีแนวโน้มสามารถดำเนินงานได้สำเร็จ ทางเจ้าท่ากระบี่จะดำเนินการเสนอต่อส่วนกลางเพื่อขอสนับสนุนงบประมาณและออกเป็นนโยบายเพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน ซึ่งปัจจุบันมีการขอความร่วมมือให้ผู้ประกอบการติดอุปกรณ์เพื่อลดความเสี่ยงของเรือหางยาว ผลคือยังได้รับความร่วมมือน้อย ดังนั้นการปรับเปลี่ยนตัวเรือเป็นเรือไฟฟ้า อาจจะต้องเปลี่ยนทั้งตัวลำเรือที่ปัจจุบันเป็นไม้และเครื่องยนต์เรือที่ใช้ น้ำมัน ดังนั้นจุดเริ่มต้นจึงขอให้มีการทำเรือต้นแบบเพื่อแสดงให้เห็นว่าใช้งานจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพ และหลังจากนั้นทางเจ้าท่ากระบี่จะดำเนินการเสนอต่อกรมเจ้าท่าให้กำหนดกฎระเบียบการใช้เรือประเภทนี้โดยเฉพาะพื้นที่

ปัจจุบันมีผู้ประกอบการเรือหางยาวที่ขึ้นทะเบียนกับเจ้าท่าจังหวัดกระบี่ จำนวน 1,200 ราย ในส่วนของการควบคุมมลพิษทางเสียงกรมเจ้าท่ามีการตรวจวัดเสียงห้ามเกิน 90 เดซิเบล ในส่วนของแผนงานการเปลี่ยนเป็นเรือไฟฟ้าควรวางแผนเป็นช่วงระยะเวลาหนึ่ง เช่น 10 ปี เพื่อการเปลี่ยนระบบเรือเป็นเรือไฟฟ้าที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการน้อยที่สุด

■ **นายธนวัฒน์ พันธุ์โกศล ประธานกิตติมศักดิ์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยประจำจังหวัดสุราษฎร์ธานี**

เห็นด้วยกับการเลือกพื้นที่ศึกษาวิจัยที่เริ่มต้นการศึกษาในพื้นที่ท่องเที่ยว เนื่องจากพื้นที่ท่องเที่ยวเป็นพื้นที่ที่สามารถสร้างรายได้ให้กับจังหวัด ทั้งนี้ได้เสนอว่าหากทาง ADB ให้เงินทุนแก่ท้องถิ่นได้โดยตรงจะช่วยให้การดำเนินงานรวดเร็วขึ้นกว่าผ่านทางส่วนกลางที่ต้องอาศัยระยะเวลา การดำเนินงานควรคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก ส่วนการพัฒนาอาจจะเริ่มต้นจากเรือข้ามฟากเพื่อการท่องเที่ยวก่อน

■ **นายศิริเกษ อภิรัตน์ สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร**

การศึกษาของ ADB เป็นการศึกษาเพื่อมาจัดทำแผนเรื่องการขนส่งสีเขียว จึงควรคำนึงถึงปัญหาการขนส่งสาธารณะว่าแต่ละพื้นที่มีข้อแตกต่างกัน เช่น ในพื้นที่เทศบาลเมืองกระบี่เป็นการขนส่งโดยเรือหางยาวสำหรับขนส่งคน ส่วนพื้นที่อ่าวนางเป็นพื้นที่ใช้เรือหางยาวเพื่อการท่องเที่ยวทั้งทางทะเลและเพื่อเดินทางไปยังเกาะต่าง ๆ ดังนั้นวัตถุประสงค์ในการใช้งานของเรือหางยาวมีความแตกต่างกัน การศึกษาจึงควรมีการแยกให้ชัดเจนระหว่างการขนส่งสาธารณะในเมืองและการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว ส่วนเรื่องวิธีการลดมลภาวะของเรือหางยาวที่ต้องแล่นไปยังเกาะต่างๆ จะคล้ายคลึงกับการขนส่งสาธารณะ ดังนั้นคาดว่าจะการใช้เรือไฟฟ้ามาทดแทนเรือหัวโทงค่อนข้างเป็นไปได้ยาก

■ **นายสุภาพ ชื่นบาน ผู้อำนวยการสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค 15**

ได้สอบถามเกี่ยวกับการบริหารจัดการขยะที่เป็นแบตเตอรี่จากเรือไฟฟ้า ทางทีมวิจัยได้อธิบายคือ ในเรื่องแบตเตอรี่จะมีการหาวิธีในการรีไซเคิลตามแนวคิดคือการหาวิธีการนำแบตเตอรี่มาใช้ใหม่

■ **นางสาวจรรยาภรณ์ สาธิตกิจ ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดกระบี่**

1. **การปรับเปลี่ยนเป็นเรือหางยาวไฟฟ้า:** วิธีการอาจเริ่มจากการแบ่งประเภทเรือเป็น 2 ส่วน คือ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชน โดยการปรับเปลี่ยนเรือส่วนที่หนึ่งอาจจะเลือกเรือช่วงที่เว้นจากการทำประมง และเรืออีกส่วนหนึ่งที่ยังใช้ในการทำประมงยังคงใช้เป็นเรือหางยาวแบบเดิม และที่สำคัญควรคำนึงถึงการรักษาเอกลักษณ์ของเรือที่เป็นตัวไม้ทั้งลำไว้เพราะเป็นสัญลักษณ์ของจังหวัดกระบี่

2. **ระบบการขนส่งสาธารณะ:** ในจังหวัดกระบี่มีรถหลายประเภท เช่น รถมอเตอร์ไซด์ รถพ่วงข้าง อยากให้รถบริการเหล่านี้เปลี่ยนมาใช้เป็นรถไฟฟ้าที่ช่วยลดความแรงของเครื่องยนต์เพื่อความปลอดภัยและช่วยลดมลภาวะด้วย

■ **Mr. Guido Bruggerman ธนาคารพัฒนาเอเชีย**

กล่าวสรุปและมีความยินดีที่ทางจังหวัดกระบี่มีการดำเนินงานและแผนการพัฒนาเพื่อผลักดันให้ก้าวสู่การเป็นเมืองสีเขียว นับเป็นความภาคภูมิใจของจังหวัด แต่ยังคงมีบางส่วนที่จะต้องได้รับการพัฒนาและแก้ไขปัญหาต่อไป ซึ่งทาง ทีมวิจัย จาก ADB ได้รับทราบข้อมูลจากจังหวัดเพื่อนำไปเป็นข้อมูลเพื่อการศึกษาเรื่องเรือหางยาวไฟฟ้าสำหรับท้องถิ่น ซึ่งกระบวนการเปลี่ยนแปลงไปเป็นเครื่องยนต์ไฟฟ้าถือเป็นเรื่องที่สามารถดำเนินการได้ง่ายกว่าเมื่อเทียบการเปลี่ยนแปลงและการทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ ส่วนปัญหาเรื่องระบบขนส่งสาธารณะและที่จอดรถยังเป็นเรื่องที่จะต้องดำเนินการศึกษาและดำเนินงานต่อไป

สรุปการประชุมเพื่อเริ่มดำเนินการศึกษาระบบการขนส่งสีเขียวจังหวัดกระบี่ แผนงาน IMT-GT  
(KICK-OFF Meeting on KRABI Green Transportation Study)

---



\*\*\*\*\*