

รายงานสรุปการเข้าร่วมประชุมและลงพื้นที่ศึกษาดูงาน
เรื่องแผนระบบการขนส่งสีเขียวในเมืองของจังหวัดภูเก็ตและจังหวัดกระบี่
(Green Transport System Study)

วันที่ 31 กรกฎาคม - 2 สิงหาคม 2561 ณ จังหวัดภูเก็ตและกระบี่



ความเป็นมา

ด้วยศูนย์ประสานงานความร่วมมืออนุภูมิภาคแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (Centre For IMT-GT Sub Regional Cooperation : CIMT) ได้ขอความอนุเคราะห์สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะสำนักงานฝ่ายเลขานุการแผนงาน IMT-GT เพื่อประสานงานการหารือเรื่องแผนระบบการขนส่งสีเขียวในเมืองของจังหวัดภูเก็ตและจังหวัดกระบี่ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประเมินศักยภาพและความเป็นไปได้ในเบื้องต้นสำหรับการศึกษาระบบการขนส่งสีเขียว (Green Transport System Study) ของทั้งสองจังหวัด ร่วมกับคณะวิจัยและเจ้าหน้าที่จากธนาคารพัฒนาเอเชีย ศูนย์ CIMT สศช. และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ผู้เข้าร่วมประชุม

จังหวัดภูเก็ต

1.	Mr. Jatupong Kaewsai	Plan and Policy Analyst, Professional Level
2.	Ms. Chonticha jaemah	Plan and Policy Analyst, Prctitioner Level
3.	Mr. Thiwa Hanpradit	Director Airport of Thailand,Phuket
4.	Mr. Kriengsak Chuchartphong	Director of the Officice the Engineer
5.	Mr. Lertchai Wongsalae	Electrical Engineer, Professional Level
6.	Mr. Pijak Sornchana	Civil Work Technician, Senior Level
7.	Mr. Damrong Chutong	Surveyor, Senior Level
8.	Ms. Maliwan Poolead	Transport Technical Officert, Prctitioner Level

จังหวัดกระบี่

1.	Mr. Suwatchai Singhaphan	Deputy Director of Krabi Highway District
2.	Mr. Ronnakorn Thongin	Director of Krabi Provincial Land Transport Office
3.	Ms. Wanrudee Chaowarit Praphan	Transport Technical Officer Pratisationer Level
4.	Mr. Thanawat Runglert	Harbour Master, Practitioner Level
5.	Mr. Phumin Phaisuwan	Computer Technical Officer, Practitioner Level
6.	Mr. Channarong Leelaburanapong	Krabi City deputy mayor
7.	Mr. Amarit Siripornjuthamart	Tourism Council Advisor
8.	Mr. Woravet Sangsri	Head of Service and Academic Affairs
9.	Mr. Chatee Pirom	Policy analyst and technical planner

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1. Mr. Chiraphat Chotipimai Policy and Plan Analyst, Senior Professional Level
2. Mr. Puntasith Chareonpanichpun General Administrative Officer

สำนักงานฝ่ายเลขานุการฯ CMGF

1. Ms. Thunradee Taveekan Assistant to the President for Academic Services
2. Mr. Wiwat Sutiwipakorn CMGF's Consultant
3. Ms. Sireetorn Soporn Plan and Policy Analyst
4. Ms. Pansa Buaratana Computer Technical officer

วันที่ 31 ก.ค. 2561: จังหวัดภูเก็ต

วาระการประชุมที่ 1 การบรรยายเรื่อง : แผนการพัฒนาด้านการขนส่งที่ยั่งยืนระดับประเทศ (National Sustainable Transport Plan) โดย นายศิริเกษ อภิรัตน์ สารระสำคัญมีดังนี้

ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระบบขนส่งรางเบา/รถราง)

ข้อมูลพื้นฐานจังหวัดภูเก็ต

ประชากร	520,000 คน
นักท่องเที่ยว	13.4 ล้านคน
วิสัยทัศน์	เป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติ เป็นเมือง Smart City
ปัญหา	<ul style="list-style-type: none">- ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่มีคุณภาพ- มีปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวปริมาณมาก- มีการขยายสนามบิน- นักท่องเที่ยวมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น- การจราจรแออัด- ไม่สามารถคำนวณเวลาการเดินทางที่แน่นอนได้- มลภาวะทางอากาศ

รายละเอียดระบบขนส่งรางเบา/รถราง

ประเภท	ระบบขนส่งรางเบา/รถราง
ระยะทาง	58.52 กิโลเมตร
รายละเอียด	<ul style="list-style-type: none">- ส่วนใหญ่อยู่ที่ 700 เมตร มีการยกระดับหน้าสนามบินและบางส่วนอยู่ใต้ดิน- มีสถานีทั้งหมด 24 สถานี- ระบบรางคู่และรางเดี่ยวทางตอนเหนือ (ทำนุ-ประตูทางเข้าจังหวัดภูเก็ต)- ใช้เลนร่วมกัน มีจุดตัด 2 แห่ง คือ ทางหลวงแผ่นดิน 402 และ บริเวณในตัวเมือง

	และทางใต้ บนทางหลวงแผ่นดิน 4021 -ปรับเปลี่ยนรูปแบบการจราจรในตัวเมือง -จะใช้พลังงานจากแบตเตอรี่รถยนต์
--	--

แนวคิดในการออกแบบ

- เข้าถึงตัวเมืองได้ดี ระยะห่างจากจุดหยุดรถ 500 เมตร
- ความเร็วสูงเมื่ออยู่นอกเมือง เมื่อห่างจากจุดรถ

การประเมินความต้องการ

- จำนวนผู้โดยสาร 68,000 คน เปิดในปี 2021 คาดว่าอีก 30 ปี มีผู้โดยสารเป็น 140,000 คน
- ความสามารถในการรองรับ 16,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง (pphpd) ในปีที่ 30 (2050) การรองรับอยู่ที่ 32,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง (pphpd)

Station	2020			2030			2040			2050		
	Boarding	Alighting	Line Load	Boarding	Alighting	Line Load	Boarding	Alighting	Line Load	Boarding	Alighting	Line Load
Tha Nun	2,070	0	2,070	2,800	0	2,800	3,530	0	3,530	4,250	0	4,250
Phuket Airport	6,290	650	7,710	8,490	880	10,410	10,700	1,110	13,120	12,900	1,340	15,810
Thalang	4,350	890	11,170	5,870	1,200	15,080	7,400	1,510	19,010	8,920	1,830	22,900
Two Heroins Monument	3,700	950	13,920	4,990	1,280	18,790	6,280	1,610	23,680	7,580	1,940	28,540
Koh Kaew	760	450	14,230	1,020	610	19,200	1,290	770	24,200	1,560	930	29,170
Bus Terminal	2,700	1,260	15,670	3,640	1,700	21,140	4,590	2,140	26,650	5,530	2,590	32,110
Phuket Ratchaphat U.	1,200	2,450	14,420	1,620	3,310	19,450	2,050	4,170	24,530	2,470	5,020	29,560
Thung Kha	1,620	2,210	13,830	2,180	2,980	18,650	2,750	3,750	23,530	3,320	4,530	28,350
Old Town (Thalang Rd.)	1,100	3,760	11,170	1,490	5,080	15,060	1,870	6,400	19,000	2,260	7,710	22,900
Clock Tower	670	1,370	10,470	910	1,850	14,120	1,150	2,330	17,820	1,380	2,810	21,470
Bang Niaw	2,140	3,160	9,450	2,890	4,270	12,740	3,640	5,380	16,080	4,390	6,490	19,370
Phuket Public Library	330	310	9,470	440	420	12,760	550	530	16,100	670	640	19,400
Saphan Hin	1,070	2,030	8,510	1,450	2,740	11,470	1,820	3,450	14,470	2,200	4,160	17,440
Sakdidetch	440	380	8,570	600	510	11,560	750	640	14,580	900	770	17,570
Daorung	920	1,060	8,430	1,240	1,430	11,370	1,560	1,800	14,340	1,880	2,170	17,280
Wichit	1,360	960	8,830	1,840	1,290	11,920	2,310	1,630	15,020	2,790	1,960	18,110
ChoaFah Tawan OK	1,040	1,000	8,870	1,400	1,350	11,970	1,760	1,700	15,080	2,120	2,050	18,180
Palai	1,580	1,640	8,810	2,140	2,220	11,890	2,690	2,790	14,980	3,250	3,360	18,070
Ban Khok Tanot	1,200	1,770	8,240	1,620	2,390	11,120	2,040	3,010	14,010	2,460	3,640	16,890
Chalong	0	8,240	0	0	11,120	0	0	14,010	0	0	16,890	0
Chalong	7,060	0	7,060	9,530	0	9,530	12,000	0	12,000	14,480	0	14,480
Ban Khok Tanot	2,080	1,130	8,010	2,810	1,520	10,820	3,540	1,920	13,620	4,270	2,320	16,430
Palai	1,620	1,490	8,140	2,190	2,010	11,000	2,750	2,530	13,840	3,320	3,060	16,690
ChoaFah Tawan OK	1,000	1,010	8,130	1,350	1,360	10,990	1,700	1,720	13,820	2,050	2,070	16,670
Wichit	960	1,340	7,750	1,300	1,810	10,480	1,630	2,280	13,170	1,970	2,750	15,890
Daorung	1,060	870	7,940	1,430	1,170	10,740	1,800	1,480	13,490	2,170	1,780	16,280
Sakdidetch	370	420	7,890	500	570	10,670	630	710	13,410	760	860	16,180
Saphan Hin	1,980	1,050	8,820	2,670	1,420	11,920	3,370	1,790	14,990	4,060	2,150	18,090
Phuket Public Library	300	320	8,800	410	430	11,900	510	540	14,960	620	660	18,050
Bang Niaw	3,170	2,140	9,830	4,280	2,890	13,290	5,390	3,640	16,710	6,500	4,390	20,160
Clock Tower	1,360	730	10,460	1,840	990	14,140	2,310	1,240	17,780	2,790	1,500	21,450
Old Town (Thalang Rd.)	3,860	1,080	13,240	5,210	1,460	17,890	6,560	1,840	22,500	7,910	2,210	27,150
Thung Kha	2,210	1,650	13,800	2,980	2,230	18,640	3,760	2,810	23,450	4,530	3,380	28,300
Phuket Ratchaphat U.	2,370	1,200	14,970	3,200	1,620	20,220	4,030	2,040	25,440	4,860	2,460	30,700
Bus Terminal	1,230	2,470	13,730	1,660	3,330	18,550	2,090	4,200	23,330	2,520	5,060	28,160
Koh Kaew	480	660	13,550	650	890	18,310	820	1,120	23,030	980	1,350	27,790
Two Heroins Monument	970	3,790	10,730	1,310	5,120	14,500	1,650	6,440	18,240	1,990	7,770	22,010
Thalang	950	3,740	7,940	1,280	5,050	10,730	1,620	6,360	13,500	1,950	7,670	16,290
Phuket Airport	610	6,470	2,080	820	8,740	2,810	1,040	11,000	3,540	1,250	13,270	4,270
Tha Nun	0	2,080	0	0	2,810	0	0	3,540	0	0	4,270	0
Total Boarding (2 Directions)	68,180			92,050			115,930			139,810		
Max Line Load (1 Direction)			15,670			21,140			26,650			32,110

การดำเนินงาน

	เส้นทาง 1 สนามบิน – ฉลอง	เส้นทาง2 ท่าอากาศยาน – ดาวรุ่ง	เส้นทาง3 อนุสาวรีย์ – ดาวรุ่ง
ระยะทางรวมต่อรอบ (ทางเดียว)	41.700 km	46.660 km	16.050 km
ระยะเวลาต่อรอบ (ทางเดียว)	1h08'	1h03'	32'
ความเร็วเฉลี่ย	36.7 kph	44.4 kph	30.8 kph
เวลาต่อรอบ	2h30'	2h30'	1h30'

จำนวนรถ

- ความจุ 200-300 คน ต่อ คัน ระบบมีความจุ 2,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง (pphpd)
- จำนวน 18 ขบวนในปีแรกที่เปิด และ 28 ขบวนในปีที่ 30

ค่าใช้จ่ายทั้งโครงการ

ค่าก่อสร้าง

หน่วย : ล้านบาท

Task	โครงการทั้งหมด (ท่าอากาศยาน – ฉลอง)	เฟส1 (สนามบิน – ฉลอง)
การซื้อที่ดิน	634.58	634.58
การออกแบบ	360.00	259.00
ค่าที่ปรึกษา	1,405.00	1,070.00
งานทางด้านโยธา	20,553.00	14,797.00
งานระบบ จ้าง วิศวกรระบบ (M&E)	11,977.00	9,358.00
รถไฟฟ้า (ขั้นต้น)	2,600.00	2,600.00
ยอดเงินรายการสำรอง	1,876.48	1,435.93
รวม	39,406.06	30,154.51

การศึกษาความเป็นไปได้

ด้านเศรษฐกิจ

รายละเอียด	NPV (ล้านบาท)	B/C	EIRR (%)
ทั้งโครงการ (ท่าอากาศยาน – ฉลอง)	9,073	1.30	15.11
เฟส 1 (สนามบิน- ฉลอง)	9,733	1.42	16.26

ด้านการเงิน

รายละเอียด	NPV (ล้านบาท)	B/C	EIRR (%)
ทั้งโครงการ (ท่าอนุ่น – ฉลอง)	-10,745	0.80	3.00
เฟส 1 (สนามบิน- ฉลอง)	-3,879	0.91	4.12

วาระการประชุมที่ 2 การบรรยาย Physical Connectivity Project โดย ว่าที่ร้อยตรี จิรภัทร โชติพิมาย การบรรยายจะแสดงรายละเอียดโครงการภายใต้แผนงาน IMT-GT ในพื้นที่ 14 จังหวัดภาคใต้ที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่จังหวัดภูเก็ตและกระบี่ ซึ่งโครงการส่วนใหญ่จะเป็นในเรื่องของการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานสาระสำคัญมีดังนี้

โครงการ	รายละเอียด
<p>การก่อสร้างท่าเรือสำราญจังหวัดกระบี่และเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี</p>  <p>Cruise Ports in Krabi Province and Surat Thani Province (Koh Samui)</p> <p>Cruise Port in Surat Thani Province (Koh Samui)</p> <p>Cruise Port in Krabi Province</p>	<p>งบประมาณโดยประมาณ : 130 ล้านบาท</p> <p>แหล่งงบประมาณ : PPP การร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน</p> <p>ผู้รับผิดชอบโครงการหลัก : กรมเจ้าท่า</p> <p>ช่วงเวลาในการก่อสร้าง : 3 ปี ก่อสร้าง (ประมาณปี 2020-2023)</p> <p>รายละเอียดโครงการ</p> <p>โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือสำราญในจังหวัดกระบี่และสุราษฎร์ธานี (เกาะสมุย) อำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการทางการท่องเที่ยวเรือสำราญในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยโดยการเชื่อมโยงเรือสำราญจาก อเมริกา ยุโรป เอเชียและพื้นที่อนุภูมิภาค IMT-GT ตามขนาดของเรือสำราญ Caribbean และ Princess</p> <p>โครงการดังกล่าวมีความคาดหวังที่จะเป็นการพัฒนาใหม่ที่ดึงดูดสายเรือสำราญที่ปัจจุบันให้บริการอยู่ที่ อาเจะห์ ปีนัง ลังกาวิ และภูเก็ต เพื่อเพิ่มทางเลือกใหม่ให้นักท่องเที่ยว</p>
<p>สร้างด่านสะเดาแห่งใหม่ จังหวัดสงขลา</p>	<p>งบประมาณโดยประมาณ : 1,200 ล้านบาท</p> <p>แหล่งงบประมาณ : รัฐบาล</p> <p>ผู้รับผิดชอบโครงการหลัก : กรมศุลกากร</p> <p>ช่วงเวลาในการก่อสร้าง : 2016-2019</p> <p>รายละเอียดโครงการ</p>

โครงการ	รายละเอียด
 <p>โครงการ</p>	<p>รายละเอียด</p> <p>โครงการนี้เพื่อรองรับการเชื่อมโยงที่ดีขึ้นในอนุภูมิภาคอาเซียน และเพื่ออำนวยความสะดวกในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งใหม่ที่สะเดาทางคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติโครงการก่อสร้างด่านสะเดาแห่งใหม่ ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกของด่านแห่งเก่า เมื่อปี 2014 ด่านก่อสร้างเริ่มขึ้นเมื่อ ปี 2016 ใช้วงเงินในการก่อสร้าง ประมาณ 46 ล้านบาทเหรียญสหรัฐ</p> <p>ปัจจุบันโครงการดำเนินการเสร็จสิ้นประมาณร้อยละ 34 โครงการดังกล่าวคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2019 จุดทางเข้าแห่งใหม่ จะต้องการให้มีถนนที่เชื่อมบูกิตกายูฮิตัมและสะเดา เพื่อให้บรรลุปเป้าหมาย จุดทางเข้าที่ดีที่สุดจะถูกนำไปเสนอให้พิจารณาและตกลงกันทั้งสองประเทศ จากการลงพื้นที่สำรวจการก่อสร้างครั้งแรกในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2561 โดยรองปลัดกระทรวงการต่างประเทศของไทย และรองเลขาธิการกระทรวงการต่างประเทศของ มาเลเซีย ทางมาเลเซียยอมรับแนวคิดข้อเสนอของประเทศไทย โดยให้ประเทศไทยเปิดด่าน 24 ชม. ที่เชื่อมโยงกับ ด่านสะเดาแห่งใหม่และ ด่าน Bukit Kayu Hitam ICQS ซึ่งเริ่มให้บริการโดยประมาณในเดือนมิถุนายน 2561 เฉพาะรถบรรทุกที่ใช้ในส่วนขยายเท่านั้น</p>
<p>มอเตอร์เวย์ขนาดใหญ่-สะเดา</p>  	<p>งบประมาณโดยประมาณ : 46 ล้านบาทเหรียญสหรัฐ</p> <p>แหล่งงบประมาณ : PPP การร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน</p> <p>ผู้รับผิดชอบโครงการหลัก : กรมทางหลวง</p> <p>ช่วงเวลาในการก่อสร้าง : 2017-2023</p> <p>รายละเอียดโครงการ</p> <p>โครงการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPP) มีระยะทาง ประมาณ 59.2 กม. ประกอบด้วย</p> <p>ช่องจราจรสี่เลนเชื่อมโยงขนาดใหญ่กับด่านสะเดาแห่งใหม่ รวมทั้งสนามบินนานาชาติหาดใหญ่และด่านศุลกากรป่าดงเบงชารี่</p>

โครงการ	รายละเอียด
	<p>โครงการนี้มีเป้าหมายเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด ของรถบรรทุกที่เดินทางมาจากสะเดาและอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศมาเลเซียและหาดใหญ่ นอกจากนี้คาดว่าจะเพิ่มการจราจรข้ามพรมแดนสำหรับสินค้าและผู้โดยสารและเพิ่มการเติบโตทางเศรษฐกิจระยะเวลาการก่อสร้างที่คาดว่าจะอยู่ช่วงปี 2020-2023 ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการศึกษาของ PPP ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2018</p>
<p>การปรับปรุงด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ เฟส 2</p> 	<p>งบประมาณโดยประมาณ : 41.6 ล้านบาท แหล่งงบประมาณ : รัฐบาล ผู้รับผิดชอบโครงการหลัก : กรมศุลกากร ช่วงเวลาในการก่อสร้าง : 2017 รายละเอียดโครงการ โครงการนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อปรับปรุงและยกระดับ ศูนย์ CIQ ที่มีอยู่เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางขนส่งข้ามพรมแดนที่เพิ่มขึ้นระหว่างประเทศมาเลเซียและไทย และคาดว่าจะสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจบริเวณชายแดนให้กับทั้งสองประเทศ โดยการขยายพื้นที่การตรวจสอบสินค้า CIQ ของด่านในขณะนี้เสร็จสมบูรณ์แล้ว 90%</p>
<p>การขยายท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่</p> 	<p>งบประมาณโดยประมาณ : เฟส 1 = 315 ล้านบาท เฟส 2 = 184 ล้านบาท แหล่งงบประมาณ : รัฐบาล ผู้รับผิดชอบโครงการหลัก : ท่าอากาศยานไทย ช่วงเวลาในการก่อสร้าง : เฟส 1 = ปี 2017-2024 เฟส 2 = ปี 2023-2030 รายละเอียดโครงการ ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ตั้งอยู่ที่ อ.หาดใหญ่ จังหวัดสงขลาเป็นประตูสำคัญที่สุดของพื้นที่ทางตอนใต้ของประเทศไทย โดยสถิติในปี 2017 มีผู้โดยสารมากกว่า 4,367,000 คน เที่ยวบิน 30,000 เที่ยวบิน และ การขนส่งสินค้า 9,500 ตันต่อปี ท่าอากาศยานมีเป้าหมายเพื่อขยายและเพิ่มการให้บริการ โดยมีแผนที่จะ</p>

โครงการ	รายละเอียด
	<p>รองรับผู้โดยสารให้ได้ 10 ล้านคนภายในปี 2030</p> <p>แผนแม่บท การขยายท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ อยู่ในช่วงปี 2017-2035 ระยะที่ 1 จะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ถึง 8.5 ล้านคนภายในในปี 2030 และจะเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2017 ถึงปี 2024 โดยมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนประมาณ 315 ล้านบาท</p> <p>เหรียญสหรัฐ คาดว่าจะเริ่มในปีหน้าและจะแล้วเสร็จภายใน 2024 ระยะที่ 2 จะเพิ่มการรองรับผู้โดยสารได้ถึง 10 ล้านคน ภายในปี 2035 และจะเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2023 ถึง 2030 โดยมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนประมาณ 184 ล้านบาท</p> <p>เหรียญสหรัฐ</p>
<p>ท่าอากาศยานเบตง</p>  	<p>งบประมาณโดยประมาณ : 37.1 ล้านบาท เหรียญสหรัฐ</p> <p>แหล่งงบประมาณ : รัฐบาล</p> <p>ผู้รับผิดชอบโครงการหลัก : ท่าอากาศยานไทย</p> <p>ช่วงเวลาในการก่อสร้าง : 2017-2019</p> <p>รายละเอียดโครงการ</p> <p>การก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ ที่ อ.เบตง จ.ยะลา ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเมื่อปี 2015 ท่าอากาศยานห่างจากตัวเมืองเบตงประมาณ 12 กม. และมีผู้โดยสาร 300,000 คนต่อปี นอกจากนี้ยังจะให้บริการผู้โดยสารชาวมาเลเซียที่เดินทางระหว่างเบตงและด่านเปิงกาลี</p> <p>การก่อสร้างรันเวย์กำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการและเสร็จอยู่ที่ร้อยละ 39 ในส่วนของอาคารผู้โดยสารปัจจุบันเสร็จสิ้นร้อยละ 17 ท่าอากาศยานเบตงนี้จะให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2562 ทางกรมการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ขออนุญาตบินข้ามผ่านน่านฟ้าของประเทศมาเลเซียและเรื่องอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับทางประเทศมาเลเซีย</p>

ปัญหาการขนส่งในจังหวัดภูเก็ต

- ปัญหาการจราจรติดขัด
- การคมนาคมขนส่งส่วนใหญ่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่าระบบขนส่งสาธารณะ
- มีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินได้มากขึ้น

ประเด็นที่ทางคณะวิจัยและที่ปรึกษาจาก ADB ให้ความสนใจในการศึกษาระบบขนส่งสีเขียว (Green Transport System) ในจังหวัดภูเก็ต

- ระบบขนส่งสาธารณะในตัวเมืองภูเก็ต อาทิเช่น ปริมาณและประเภทรถโดยสารที่ให้บริการ
- การจัดการพื้นที่สำหรับจอดรถในจังหวัดภูเก็ต
- ความเหมาะสมของจุดสำหรับรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทาง
- การจัดเส้นทางจักรยานในพื้นที่
- การบริหารจัดการบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร (Bus Stop)
- พลังงานที่ใช้ในการขนส่ง ซึ่งต้องการให้มีการใช้พลังงานจากไฟฟ้า

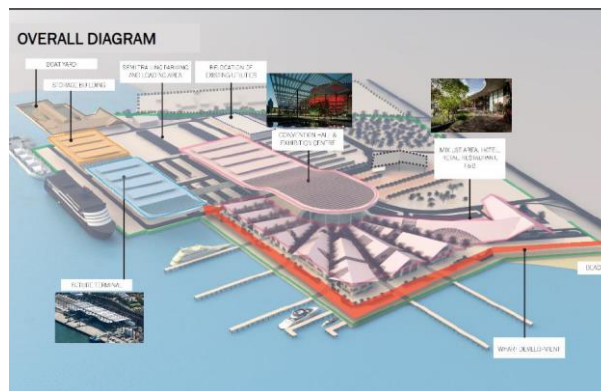
โอกาสเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งจังหวัดภูเก็ตและกระบี่

- จะมีการดำเนินโครงการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดภูเก็ตและกระบี่โดยจะใช้ระยะเวลาเดินทางแค่ 45 นาที

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมจากทางคณะวิจัยและที่ปรึกษาจาก ADB


- ประมาณ 40 เปอร์เซ็นต์ ประชาชนส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ มีเพียง 2 เปอร์เซ็นต์ เท่านั้นที่ประชาชนใช้รถขนส่งสาธารณะ ซึ่งยังมี จะทำอย่างไรที่จะดำเนินการสร้าง MRT มากกว่าการสร้างการขนส่งบนถนน เพื่อแก้ไขปัญหาที่ประชาชนส่วนใหญ่ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยทางภูเก็ตมีแผนที่จะลงทุนโครงการแบบ PPP ซึ่งตอนนี้ยังไม่ทราบถึงบริษัทร่วมทุนที่จะเข้ามาสร้างหรือดำเนินโครงการ โดยมีประเด็นว่าภาครัฐจะเข้ามาสนับสนุนอย่างไรหากมีปริมาณการใช้งานไม่คุ้มทุน ส่วนภาคเอกชนจะเป็นหน่วยงานที่จะเข้ามาดำเนินงาน ซึ่งส่วนนี้เป็นส่วนที่สรุปได้จากที่ได้ดูงานที่จังหวัดภูเก็ต

➤ การสำรวจพื้นที่ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต (Phuket Deep Seaport)



ภาพรวมการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต

โครงการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกจังหวัดภูเก็ต	รายละเอียด
  <p data-bbox="188 1055 501 1093"><i>Phase I Development</i></p>	<p data-bbox="826 248 1406 815">เฟส 1 การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตเนื้อที่ 600 ไร่ โดยแผนการปรับปรุงเฟส 1 เริ่มดำเนินการในปี 2561 เป็นระยะเวลา 18 เดือน ใช้งบประมาณ 1,000 ล้านบาท และทำการขยายความยาวหน้าท่าจาก 360 ม. ไปเป็น 420 ม. เพื่อรองรับท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ อาคารเก็บสินค้า และที่จอดรถสำหรับผู้โดยสาร โดยจะทำการยกระดับจาก Port of Call (เรือเข้าตอนเช้าและออกในตอนเย็น) ไปเป็น Home Port (ทำให้เรือสามารถจอดอยู่ในพื้นที่ได้ประมาณ 2-3 วัน ในอนาคตจะสร้างเป็นโรงแรมเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่จะพักอยู่เพิ่มเติม) ภายใน 5 ปี</p> <p data-bbox="826 822 1050 860">กิจกรรมในเฟสที่ 1</p> <ul data-bbox="874 880 1406 1209" style="list-style-type: none"> • Berthing Dolphin จำนวน 2 ตัว • หลักผูกเรือบนฝั่ง (Mooring Bollard) จำนวน 1 ตัว • ชุดลอกบริเวณหน้าหลักผูกเรือ ลึก 10 เมตร • อาคารที่พักผู้โดยสาร ขนาด 900 ตรม. • ปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบท่าเรือ
 <p data-bbox="336 1576 660 1615"><i>Phase II Development</i></p>	<p data-bbox="826 1223 1406 1357">เฟส 2 ขอใช้พื้นที่ 40 ไร่ ของกรมธนารักษ์ พัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับก่อสร้างอาคารศุลกากรและอาคารร้านค้า</p>
 <p data-bbox="336 1971 660 2009"><i>Phase III Development</i></p>	<p data-bbox="826 1617 1406 1706">เฟส 3 Boat Yard ปรับปรุงโดยขยายเป็นท่าจอดเรือขนาดเล็ก (เช่น ท่าเรือยอร์ช)</p>

โครงการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกจังหวัดภูเก็ต	รายละเอียด
 <p style="text-align: center;"><i>Phase IV Development</i></p>	<p>เฟส 4 จัดทำเป็นศูนย์แสดงสินค้า (Convention Hall/Exhibition Hall) หรือ Dock Yard</p>

การขนส่งสินค้า

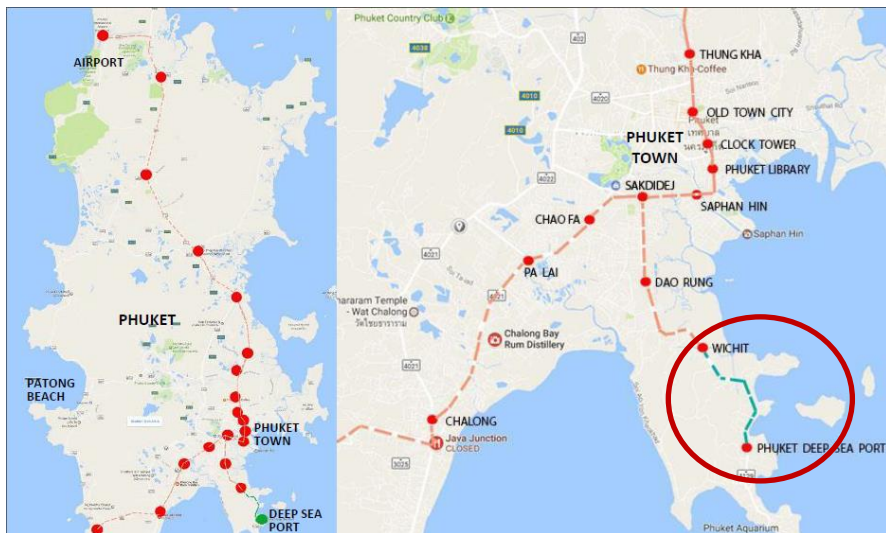
- สินค้ายางพาราส่งไปขายในประเทศสหรัฐอเมริกา
- สินค้าพวกลิพซัมบอร์ด (MDF) ส่งไปยังประเทศในกลุ่ม Red Sea, อิหร่าน

ข้อคิดเห็นจากคณะวิจัยและที่ปรึกษาจาก ADB

- การท่องเที่ยวด้วยเรือ Cruise ไม่เพียงส่งผลกระทบต่อทางเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างมลภาวะด้วย โดยที่ปรึกษาจากทีม ADB ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าในยุโรปนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาด้วยเรือ Cruise มักไม่ได้มีการใช้จ่ายในพื้นที่ท่องเที่ยว (เนื่องจากจะกินอาหาร และนอนพักในเรือแบบสำเร็จรูป) จึงไม่มีการใช้จ่ายให้เงินให้กับแหล่งท่องเที่ยว โดยนักท่องเที่ยวจะลงจากเรือเมื่อต้องการมาท่องเที่ยวหรือถ่ายภาพเท่านั้น

ความต้องการของท่าเรือน้ำลึกจังหวัดภูเก็ต

- โดยในอนาคตจะทำการหารือกับภาครัฐในการขยายเส้นทางของรถไฟรางเบาจากโครงการของจังหวัดภูเก็ต (จะเริ่มสร้างรถไฟรางเบาในปี 2019 สิ้นสุดที่ตำบลวิชิตและห้าแยกฉลอง)



ประเด็นที่ทางคณะวิจัยและที่ปรึกษาจาก ADB ให้ความสนใจ

- ความเพียงพอของจำนวนรถรับ – ส่งที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจากเรือสำราญ (ปัจจุบันมีรถมินิบัสรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 100 คัน)

โอกาสเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งจังหวัดภูเก็ตและกระบี่

- เส้นทางเดินเรือสำราญระหว่างจังหวัดภูเก็ตและกระบี่

วันที่ 1 ส.ค. 2561: จังหวัดกระบี่

วาระการประชุมที่ 1 การบรรยายภาพรวมเกี่ยวกับการพัฒนาเมืองสีเขียว โดยว่าที่ร้อยตรีจิรภัทร โชติพิมาย

ทาง IMT-GT มีสำนักงานฝ่ายเลขานุการสามประเทศหรือ CIMT ในปูตราจาया ประเทศมาเลเซีย โดยที่ผ่านมามีเมืองนำร่องคือมะละกา ประเทศมาเลเซีย เริ่มต้นมีประเด็นพลังงานหมุนเวียน การให้ประชาชนและชุมชนมีความรู้เกี่ยวกับการรักษาเมืองควบคู่กับการพัฒนาเศรษฐกิจ จากการประชุมระดับผู้นำ ครั้งที่ 11 ณ ประเทศสิงคโปร์ ได้มีการกล่าวถึงประเด็นเมืองอัจฉริยะ โดยประเทศไทยต้องการให้มีเทศบาลเข้าร่วมเพิ่มเติม 2 เทศบาล โดยเมืองอัจฉริยะและเมืองสีเขียวมีความเกี่ยวข้องกัน ในเรื่องการทำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการพัฒนาเมืองสีเขียว โดยที่ผ่านมา CIMT ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการทำการพัฒนาเมืองสีเขียวให้กับเมืองมะละกา

เนื่องจากปัจจุบันเราอยู่ในยุคเทคโนโลยี ซึ่งสามารถนำมาช่วยในการพัฒนาเมืองสีเขียว เพื่อให้เกิดการดำเนินการที่ทันสมัย ซึ่งทาง สศช. จะมีการจัด Workshop ในวันที่ 4 - 5 กันยายน 2561 ณ จังหวัดภูเก็ตเป็นการสรุปภาพรวมของการคมนาคม และการเตรียมนำเสนอในการพัฒนาระบบขนส่งเมืองสีเขียวเข้าสู่การประชุมระดับรัฐมนตรีและการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามแผนงาน IMT-GT ในวันที่ 28 - 30 กันยายน 2561 ณ รัฐมะละกา ประเทศมาเลเซีย

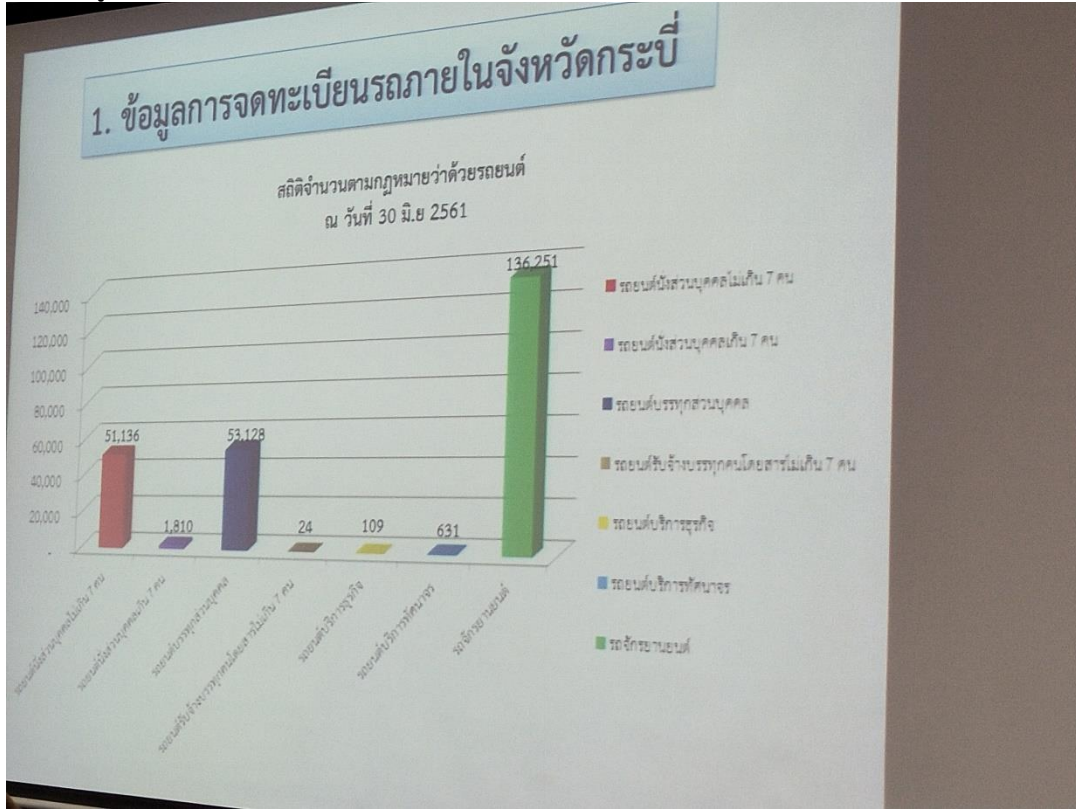
จากนั้นทางทีมที่ปรึกษาจะทำการสรุปภาพรวมของด้านการคมนาคมในทุกด้านทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ สำหรับวางแผนการพัฒนาเมืองสีเขียว การพัฒนาเมืองอัจฉริยะ และการทำให้เมืองยั่งยืน

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัจจุบันการเชื่อมโยงกับทางมาเลเซียทางกระทรวงคมนาคมได้มีแผนดำเนินการสร้างท่าใหญ่-สะเตมาอเตอร์เวย์ และการพัฒนาด่านสะเดา ซึ่งคาดว่าจะสามารถเชื่อมโยงได้กับทางฝั่งอันดามัน ซึ่งปัจจุบัน สนข. มีแผนการสร้างทางรถไฟเชื่อมอ่าวไทย - อันดามัน และทางอากาศทางกระทรวงคมนาคมมีแผนงานที่จะปรับปรุงสนามบินท่าใหญ่เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งมีแผนการสร้างสนามบินเบตงเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางจากภาคใต้ตอนล่างเข้าสู่ตอนบน

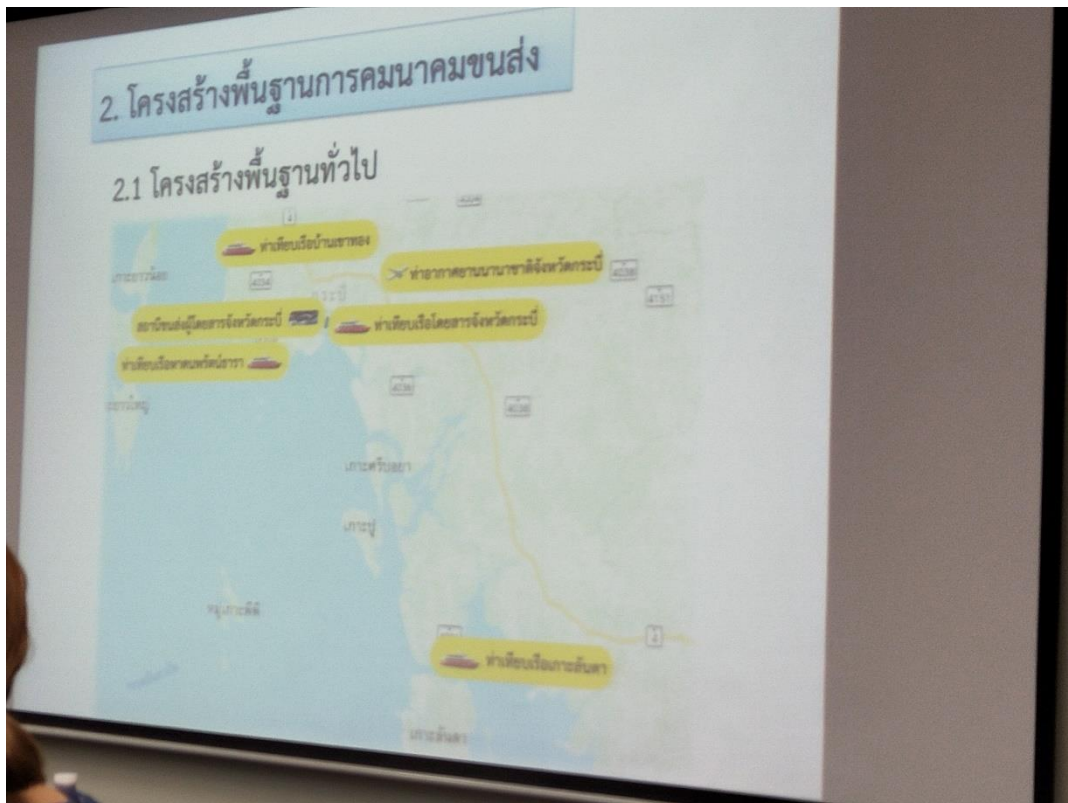
วาระการประชุมที่ 2 การบรรยายภาพรวมการขนส่งภายในพื้นที่ของจังหวัดกระบี่

2.1 การบรรยายด้านระบบการขนส่งในจังหวัดกระบี่ โดย นายธนากร ทองอินทร์ ขนส่งจังหวัดกระบี่

- ข้อมูลทั่วไปของการใช้รถยนต์ในจังหวัดกระบี่



- โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ประกอบด้วยพื้นที่จอดรถ巴士ขนส่งสาธารณะ เกาะลันตา อ่าวนาง ท่าเทียบเรือบ้านเขาทอง สนามบินกระบี่



- สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดกระบี่ รวมเส้นทางที่วิ่งระหว่างจังหวัด เช่น กรุงเทพฯ นครฯ พังงา ภูเก็ต และรถที่วิ่งอยู่ภายในจังหวัดภูเก็ต ปัจจุบันกระบี่มี Application สำหรับ Smart Bus Terminal (SBT) โดยจะแสดงข้อมูลเวลาการเดินทางและสถานที่การเดินทางจากแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง โดยสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดกระบี่มีภาคเอกชนในการดำเนินการ ลงทุน และบริหารจัดการ ส่วนทางภาครัฐเป็นผู้อำนวยความสะดวกเท่านั้น

2. โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง

2.2 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดกระบี่

- ข้อมูลการใช้สถานีขนส่ง ของรถโดยสารประจำทาง

หมวด	จำนวนเที่ยวไป		จำนวนเที่ยวกลับ	
	จำนวนเที่ยว	จำนวนคน	จำนวนเที่ยว	จำนวนคน
รถโดยสารประจำทางหมวด 2	3,927	58,198	3,926	58,523
รถโดยสารประจำทางหมวด 3	46,819	337,423	40,898	322,299
รถโดยสารประจำทางหมวด 4	26,618	57,706	24,867	56,911
รวม	77,364	453,327	69,691	437,733
เฉลี่ยต่อเดือน	6,447.00	37,777.25	5,807.58	36,477.75
เฉลี่ยต่อวัน	211.38	1,238.00	190.41	1,195.99

- นอกจากนั้นจะใช้รถบัสที่สามารถรองรับผู้โดยสารทั่วไปและผู้พิการโดยเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างสนามบินกระบี่และอ่าวนาง

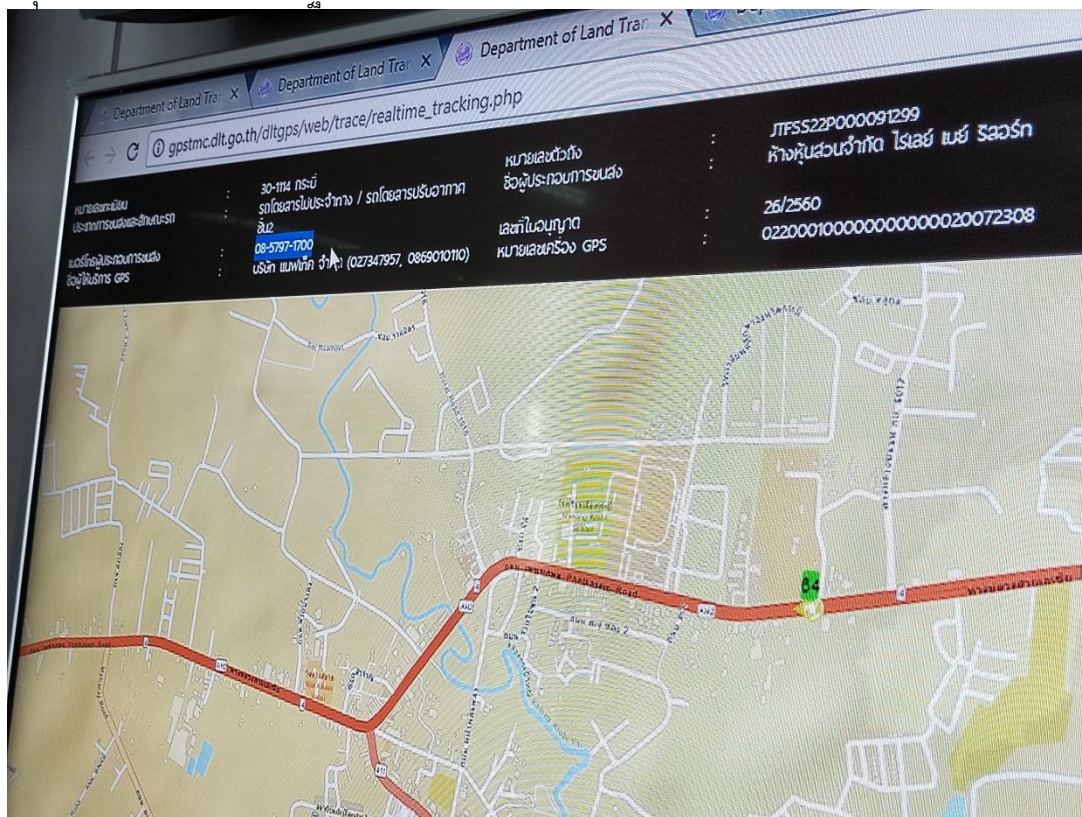
- ในอนาคตได้มีการคาดการณ์ที่จะทำรถไฟโมโนเรล เชื่อมโยงจากสนามบินกระบี่ไปยังพื้นที่อำเภอเกาะลันตา

- ภายในปี 2562 จะมีการปรับเปลี่ยนรถโดยสารจากรถตู้และรถบรรทุกที่ปรับเป็นรถโดยสารเปลี่ยนเป็นรถมินิบัสที่ได้มาตรฐาน เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ดียิ่งขึ้น แต่มีอุปสรรคการเดินทางไปยังเกาะลันตา เนื่องจากตอนนี้ยังไม่มีสะพานเชื่อมจากแผ่นดินหลักไปยังเกาะลันตา แต่มีแพขนานยนต์ให้บริการ ฉะนั้นรถขนาดใหญ่เช่นรถมินิบัสยังไม่สามารถนำลงแพขนานยนต์ได้ ซึ่งต้องประเมินในเรื่องระดับน้ำขึ้น-น้ำลงเป็นหลักด้วย

- การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้

: สำนักงานขนส่งจังหวัดมีการควบคุมดูแลรถสาธารณะ โดยควบคุมไม่ให้คนขับรถต่อเนื่องยาวนานติดต่อกันเกิน 4 ชม. โดยจะให้ผู้ขับรถได้พักผ่อน 30 นาทีก่อนขับต่อไป

: โดยมีมาตรการลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น ความเร็ว การขับรถอย่างเป็นระเบียบ ด้วยการควบคุมและติดตั้งระบบ GPS เพื่อควบคุม กำกับดูแล รถโดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ และรถบรรทุกที่ติดตั้ง ซึ่งใช้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศของกรมการขนส่งทางบก



: โครงการจัดตั้งศูนย์ควบคุมสถานตรวจสภาพรถเอกชน ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ สำนักงานละ 1 ศูนย์ เพื่อเป็นการควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของสถานตรวจสภาพรถเอกชน ให้มีประสิทธิภาพมาตรฐานเดียวกัน ป้องกันการฝ่าฝืนกฎระเบียบโดยนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ โดยขั้นตอนการลงโทษผู้ขับขี่จะทำการบันทึกข้อมูล หากไม่ปฏิบัติตามจะมีการลงโทษและพิจารณาการออกใบอนุญาตในการขับขี่ต่อไป และมีเจ้าหน้าที่ขนส่งใช้กล้องเลเซอร์ (Laser Camera) เพื่อจับ

ความเร็วและควบคุมให้รถขนส่งวิ่งทางซ้าย เพื่อดำเนินการมาตรการให้ความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง และปลายทาง

: โครงการพัฒนาการให้บริการรถโดยสารประจำทางจังหวัดกระบี่ผ่านแอปพลิเคชัน DLT Krabi GPS Plus ทางสมาร์ทโฟน เพื่อเพิ่มทางเลือกความสะดวกในการรอรถโดยสารเส้นทางระหว่างท่าอากาศยานกระบี่ – หาดนพรัตน์ธารา – บ้านเกาะกลาง ซึ่งดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2559

2.2 การบรรยายด้านเส้นทางถนนในจังหวัดกระบี่ โดย นายสุวัฒน์ชัย สิงห์พันธ์ รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ แขวงทางหลวงกระบี่

- โครงการที่จะมีการดำเนินการคือ โครงการเลี่ยงเมืองกระบี่ จากบ้านนายช่องไปทางตำบลโคกยาง เพื่อไม่ให้ผ่านสามแยกตลาดเก่า และทางเลี่ยงเมืองดังกล่าวจะมีช่วงที่ทำอุโมงค์หลายจุดในช่วงที่ผ่านป่าและภูเขา เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดภายในเมืองกระบี่ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการแก้ไขแบบในโครงการสร้างในพื้นที่ติดบริเวณป่าซึ่งได้รับข้อทักท้วงจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้แก้ไขแบบในบริเวณที่ติดพื้นที่ป่า

2.3 การบรรยายเรื่องท่าเรือที่มีให้บริการในจังหวัดกระบี่ นายธนวัฒน์ รุ่งเลิศ เจ้าพนักงานตรวจท่าสำนักงานภูมิภาคสาขากระบี่

ปัจจุบันกระบี่มีท่าเรือจากเมืองกระบี่ที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยว ได้แก่

- ท่าเทียบเรือกระบี่ มีเส้นทางเดินเรือไปยังเกาะพีพี และเกาะลันตา
- ท่าเทียบเรืออ่าวนาง มีเส้นทางเดินเรือไปยังเกาะพีพี และเกาะลันตา
- ท่าเทียบเรือคลองจิหลาด สามารถรองรับเรือขนาด 500 ตันกรอส และสามารถรองรับผู้โดยสาร 250 – 500 คน/เที่ยว โดยมีเที่ยวให้บริการเดินเรือไป 4 เที่ยว/วัน และกลับ 4 เที่ยว/วัน เพื่อโดยสารไปยังเกาะพีพี ซึ่งปัจจุบันยังไม่ได้มีการจำกัดปริมาณนักท่องเที่ยว เนื่องจากเจ้าของพื้นที่บางส่วนเป็นของภาคเอกชน แต่ทั้งนี้ทางจังหวัดมีแผนที่จะดำเนินการจำกัดปริมาณนักท่องเที่ยว เพื่อแก้ไขปัญหาการทำให้แหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม โดยมีข้อมูลดิบของผู้โดยสารขาเข้า-ออก แต่ยังไม่มีการจัดทำ Carry Capacity

2.4 การบรรยายเรื่องกิจกรรมการดำเนินงานของเทศบาลเมืองกระบี่ในส่วนเกี่ยวข้องกับเมืองกระบี่ยั่งยืน โดยนายชาญณรงค์ สีสานพวงศ์ รองนายกเทศมนตรีเมืองกระบี่

เทศบาลเมืองกระบี่ได้มีการจัดตั้งศูนย์เรียนรู้ โดยมี TA จาก Jica (องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น) เป็นที่ปรึกษา เพื่อจัดสร้างเป็นศูนย์เรียนรู้วัฒนธรรมอันดามัน โดยเป็นแหล่งที่ให้ข้อมูลจังหวัดและข้อมูลแหล่งเรียนรู้ทางวัฒนธรรม สำหรับนักท่องเที่ยวและนักเรียนนักศึกษา เนื่องจากตามที่ Jica ได้จัดทำยุทธศาสตร์ไว้สำหรับจังหวัดในเรื่องการเน้นการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน จึงได้พัฒนาศูนย์การเรียนรู้วัฒนธรรมเพื่อเป็นจุดเชื่อมโยงการพัฒนาเมืองยั่งยืนและการท่องเที่ยวระหว่างศูนย์เรียนรู้วัฒนธรรมและข้อมูลจังหวัด โดยได้รับงบประมาณ 100,000,000 บาท จากงบประมาณกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

ปัญหาการขนส่งในจังหวัดกระบี่

- การดำเนินงานโครงการ PPP ส่วนใหญ่ขึ้นกับวางแผนความคิดในการสร้างความร่วมมือของ PPP ซึ่งโครงการ PPP เป็นการแชร์การดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน โดยจะต้องมีการวางข้อตกลงให้มีความสมดุลระหว่างผู้ร่วมลงทุนและผู้ดำเนินงานโครงการ PPP จะอยู่ภายใต้การวางเงื่อนไขของทางรัฐบาล ซึ่งที่ผ่านมาพบว่าประเทศไทยมีการใช้ทางรถไฟน้อยมาก เนื่องจากการโดยสารทางถนนเป็นเส้นทางสายหลักของระบบขนส่งสาธารณะ
- ปัจจุบันกระบี่มีแผนงานกระบี่ Go Green ซึ่งได้จัดทำแผนงานในหลาย ๆ ส่วน ทั้งในด้านอุตสาหกรรมสีเขียว โรงแรมสีเขียว พืชเสริมที่จะนำมาใช้ผลิตไฟฟ้า และการขนส่งสีเขียว โดยสามารถเชื่อมโยงเรื่องการพัฒนาสีเขียวได้ในทุกด้าน ซึ่งในด้านที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางจังหวัดมีความต้องการที่จะให้ศึกษาประเด็นเรื่องเรือหางยาววิ่งในพื้นที่จังหวัดกระบี่จำนวน 3,000 ลำ ซึ่งมีปริมาณมาก และใช้น้ำมันดีเซลเป็นพลังงานหลัก ทางจังหวัดกระบี่จึงมีความต้องการให้มีการจัดทำงานวิจัยในการใช้พลังงานไบโอดีเซลจากน้ำมันปาล์ม และน้ำมันเหลือใช้ เพื่อนำไปใช้กับเรือหางยาวที่วิ่งในจังหวัดกระบี่
- สำหรับการจราจรทางน้ำภายในจังหวัดกระบี่ มีปัญหาในเรื่องการวิ่งของโรงหิวโงในเรือประเด็นของมลภาวะทางเสียงที่เกิดขึ้นจากการวิ่งเรือเร็ว รวมทั้งการวิ่งเรือเร็วทำให้มีผลกระทบต่อชายฝั่งและป่าโกงกางตามแนวชายฝั่ง ซึ่งปัจจุบันกรมเจ้าท่ามีแผนงานที่จะจัดการปัญหาเกี่ยวกับเรือที่สร้างเสียงดัง โดยได้มีการวางพื้นที่ที่เป็นเขตห้ามเรือผ่านหาดถ้ำพระนางและเขตห้ามจอดเรือหาดถ้ำพระนาง
- ปัญหาของประชากรในเขตเมืองของจังหวัดกระบี่มีปริมาณนักท่องเที่ยวเข้ามาในเมืองจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ ในเรื่องน้ำ ขยะ และการลดลงของพื้นที่สีเขียว

ประเด็นที่ทางคณะวิจัยและที่ปรึกษาจาก ADB ให้ความสนใจในการศึกษาระบบขนส่งสีเขียว (Green Transport System) ในจังหวัดกระบี่

- ต้องการข้อมูลตัวเลขผู้โดยสารที่ลงเครื่องแล้วเดินทางเข้าเมือง เช่น ประมาณเฉลี่ยวันละ 1000 คน ต่อวัน
- มีการประสานงานการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างผู้โดยสารที่เดินทางบกก่อนที่จะไปลงเรือหรือไม่
- การวางแผนระบบการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ แต่ทั้งนี้ต้องดูจากปริมาณนักท่องเที่ยวและผู้โดยสาร
- การเชื่อมโยงกับระบบขนส่งหลักภายในพื้นที่ของจังหวัดกระบี่

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมจากทางคณะวิจัยและที่ปรึกษาจาก ADB

- ประเทศสิงคโปร์ มีระบบการขนส่งที่ดีมาก แต่ไม่สามารถใช้แบบเดียวกันได้กับทุกประเทศ
- ในมะละกาเป็น Tourist Destination มีประชาชนจำนวนมากเดินทางเข้าไปที่มะละกา โดยเมืองมะละกาเป็นเมืองเก่า ADB ศึกษาแล้วว่าในมะละกาควรมี Bus 200 คัน เพื่อทำขนส่งสาธารณะ โดยปัจจุบันมะละกาพยายามที่จะเพิ่มจำนวนรถบัสไฟฟ้า แต่มีปัญหาเรื่องโรงจอดรถบัสสาธารณะ เนื่องจากรถบัสต้องมีการบำรุงรักษา ซึ่งการวางแผนเรื่องการขนส่งสาธารณะทั้งหมดจะต้องคำนึงให้ครอบคลุมทั้งหมด รวมทั้งการจอดรถยนต์ส่วนตัวจะต้องคำนึงถึงสถานที่จอดรถในพื้นที่ข้างทางและพื้นที่แคบในเมืองมรดกด้วย ในปัจจุบันเมืองมะละกา มีนักท่องเที่ยวมากมายที่เดินทางเข้ามา

ท่องเที่ยว ทำให้เกิดการแออัดจราจรในเมืองมะละกา โดยมีจุดจอดรถ จึงต้องมีการวางแผนการจอดรถ และการจอดรถในสถานที่พุกพลาณ รวมถึงพื้นที่ข้างถนนหรือข้างทางเท้าที่มีน้ำเสียที่ส่งกลิ่นเหม็นซึ่งไม่เหมาะสมต่อการเดินทางเท้า

- เสนอข้อคิดเห็นจากการแชร์ประสบการณ์ในการดำเนินงานเรื่องเมืองสีเขียวที่มะละกา เนื่องจากเมืองมะละกาเป็นเมืองท่องเที่ยวและเป็นเมืองที่อยู่ใกล้กับประเทศสิงคโปร์ จึงมีความต้องการจัดทำ Green Transport System ให้เหมาะสมเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามาในเมืองมะละกา โดยเมืองมะละกาได้ลองนำรถไฟฟ้าเข้ามาใช้ประมาณ 2 คัน แต่พบว่า ต้องมีการวางแผนว่าจะใช้รถเมล์กี่คัน ใช้รถไฟฟ้ากี่คัน เพื่อให้คุ้มทุนกับการบำรุงรักษา ส่วนในเรื่องทางระบายน้ำในเมืองมะละกา มีทางระบายน้ำที่เป็นแบบเปิด จะส่งผลกระทบต่อนักท่องเที่ยวที่เดินเท้า และทางเท้าสำหรับให้นักท่องเที่ยวเดินค่อนข้างแคบ จึงควรมีการปรับปรุงเส้นทางของถนนคนเดิน โดยในเมืองมะละกามีการใช้รถยนต์ส่วนตัวจำนวนมาก จึงจะต้องมีการจัดทำสถานที่จอดรถเพิ่มเติมด้วย ส่วนในเมืองภูเก็ตควรมีการจัดทำพื้นที่จอดรถขนส่งเพื่อระบายประชาชนไปสู่เมืองหรือในพื้นที่ต่าง ๆ ได้ โดยปัจจุบันในภูเก็ตมีจุดจอดจักรยานมากขึ้นแล้ว มีการพัฒนาโดยให้มีการซื้อบัตรโดยสารแบบ Smart Card แต่ปัจจุบันยังพบปัญหาสถานที่จำหน่ายบัตรโดยสารแบบ Smart Card เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าจะต้องซื้อที่ไหน
- ทางทีมที่ปรึกษาจาก ADB สามารถให้ความช่วยเหลือได้ในเรื่องการปรับปรุงระบบรถโดยสารขนส่ง สถานีจอดรถบัส และการแนะนำถึงการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่ส่งเสริมการกัระบบการขนส่งสาธารณะ
- จากประสบการณ์ในยุโรป การโดยสารทางเรือที่ใช้น้ำมันดีเซลปัจจุบันจะมีการเปลี่ยนไปใช้เรือพลังงานไฟฟ้าทดแทนการใช้น้ำมัน และจะมีการปรับเปลี่ยนการใช้เรือขนาดเล็กให้เป็นเรือขนาดใหญ่เพื่อรองรับผู้โดยสารให้พร้อมกันในปริมาณที่มากขึ้น
