



แผนแม่บทในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืน และลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

5 มีนาคม 2556

นำเสนอโดย :

นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช

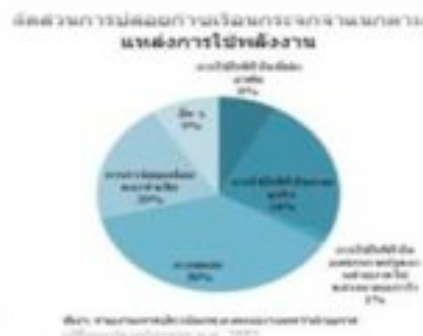
ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม



สภาพปัญหา และ สาเหตุ

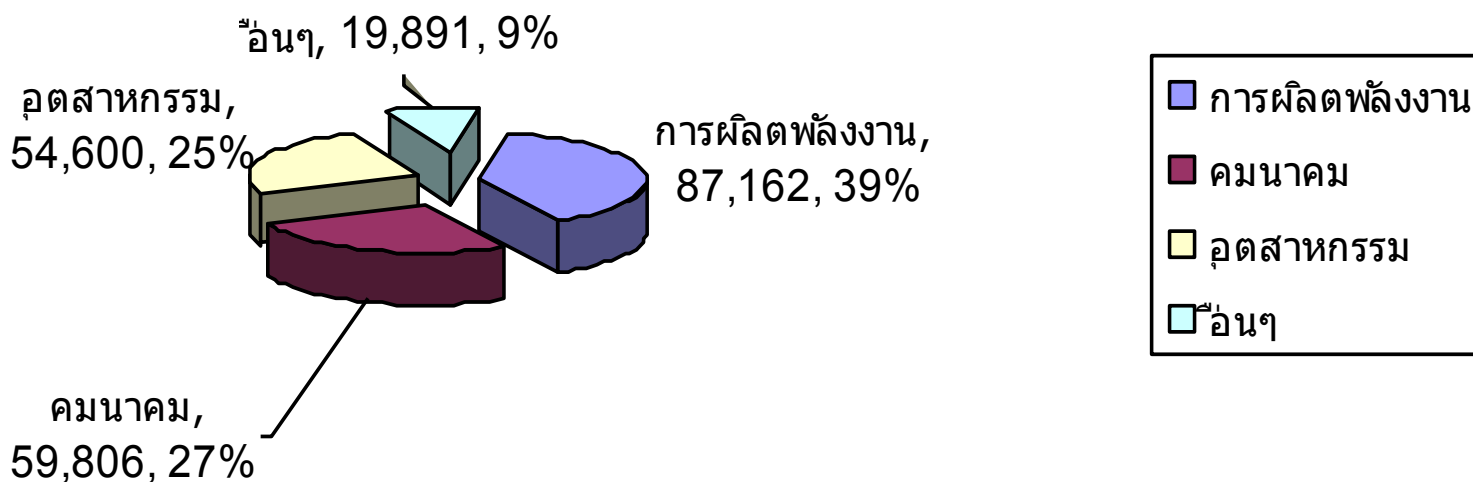
- ปรากฏการณ์โลกร้อน (**Global Warming**) ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และภัยธรรมชาติ มีสาเหตุสำคัญจากก๊าซเรือนกระจกซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากก๊าซ **CO₂** โดยมีภาคการขนส่งเป็นตัวการสำคัญ
- นานาชาติได้ลงนามในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (**UNFCCC**) โดยไทยเป็นภาคีสมาชิกในกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนา ซึ่งแม้จะไม่มีข้อผูกพันจากพิธีสารต่างๆ แต่มีความจำเป็นต้องดำเนินมาตรการในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากภาคการขนส่ง
- กระทรวงคมนาคมจึงต้อง ศึกษาแนวทางในการจัดทำแผนพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืน และลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพื่อปรับวิสัยทัศน์ในการพัฒนาไปสู่สังคมคาร์บอนต่ำ โดยคำนึงถึงประเด็นการพัฒนาที่สะอาด สมดุล และยั่งยืน



ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ รายสาขาการใช้พลังงาน พ.ศ. 2554



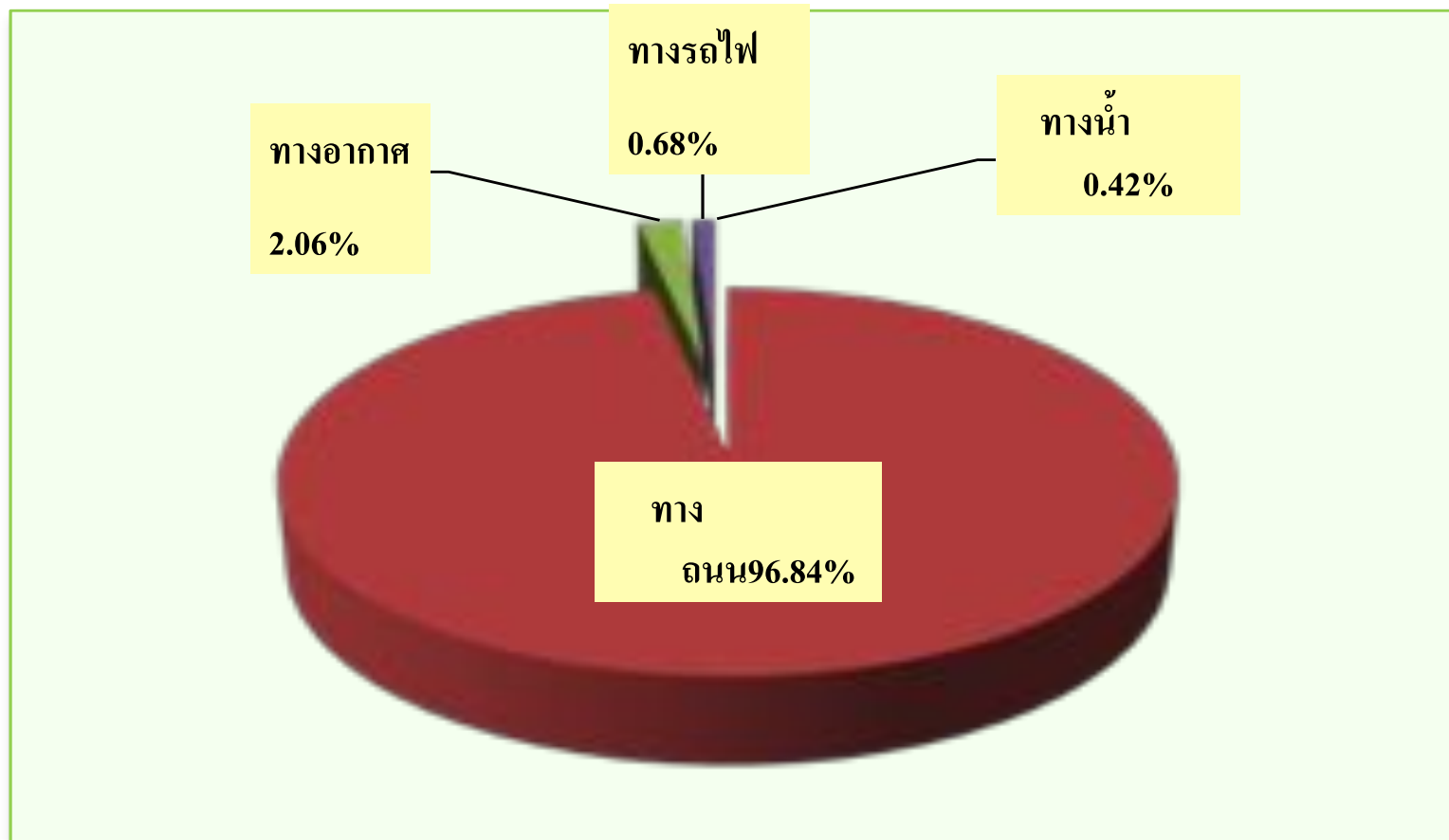
สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน



หน่วย 1,000 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ เทียบเท่า

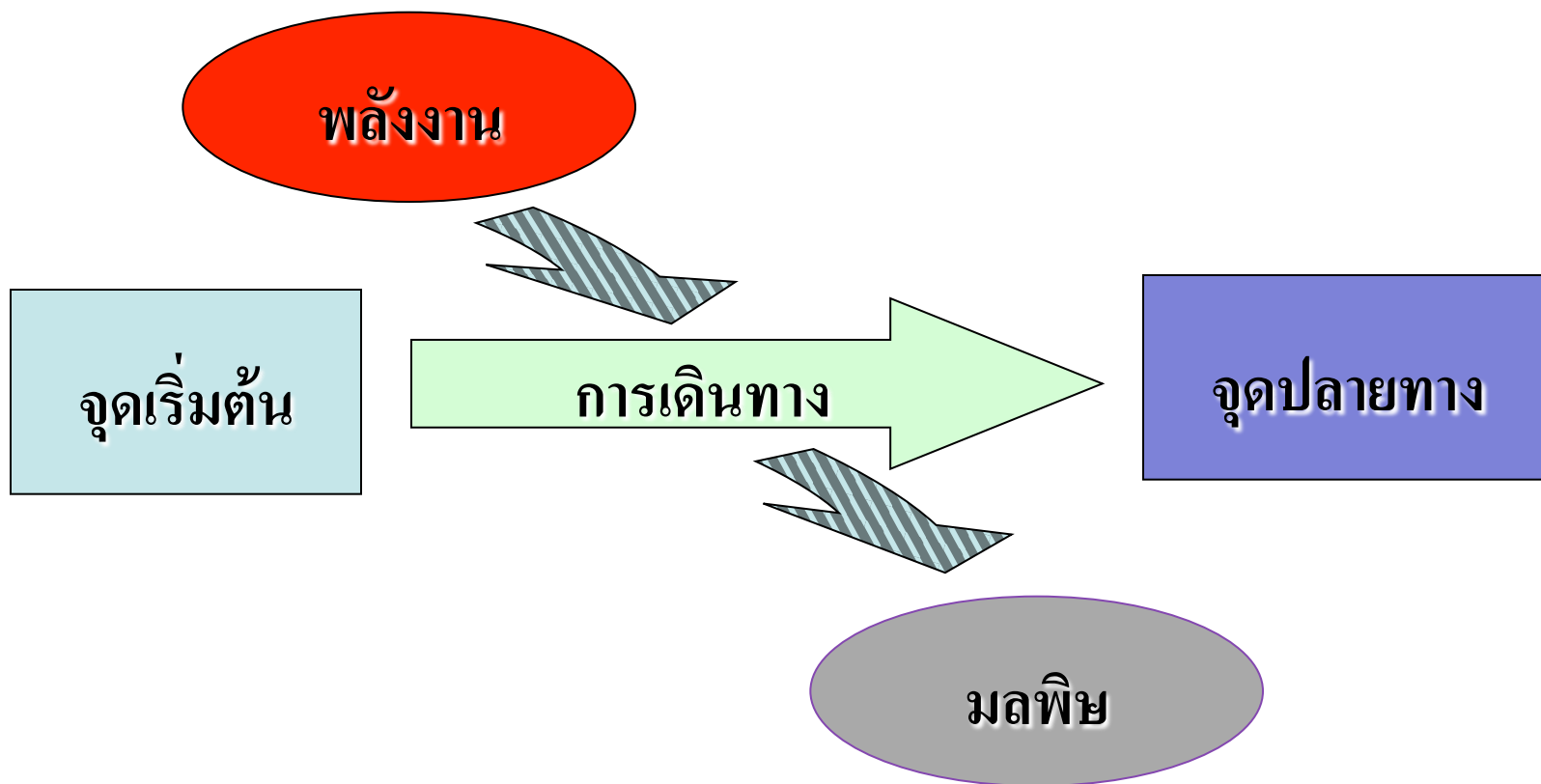
ที่มา: รายงานสถิติพลังงานของประเทศไทย 2555 ก.พลังงาน

ปริมาณการปล่อยก๊าซมลพิษในภาคขนส่งในประเทศไทย พ.ศ.2543



Source: National Greenhouse Gas listing

วิเคราะห์การเดินทาง



การสูญเสียทางเศรษฐกิจ

การสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องจากการขนส่งทางถนน
เมืองใหญ่

สำหรับ

คิดเป็นร้อยละ **5-13** ของผลิตภัณฑ์ของเมือง

ประกอบด้วย:

- **มลพิษทางอากาศ การปล่อยก๊าซเรือนกระจก อุบัติเหตุ** **สภาพ**
จราจรติดขัด พื้นที่ถนน และที่จอดรถ
- **การก่อสร้าง การดำเนินการ และการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน**
ทางบก

ปัญหามลพิษทางอากาศ

- ผลกระทบต่อสุขภาพและระบบหายใจ
- เพิ่มการเจ็บป่วยและการเสียชีวิตก่อนวัยอันควร
- ปริมาณมลพิษทางอากาศ ในกรุงเทพมหานคร ที่เกิดจากภาคการขนส่ง
 - 75% of CO
 - 80% of NOx
 - 54% of PM

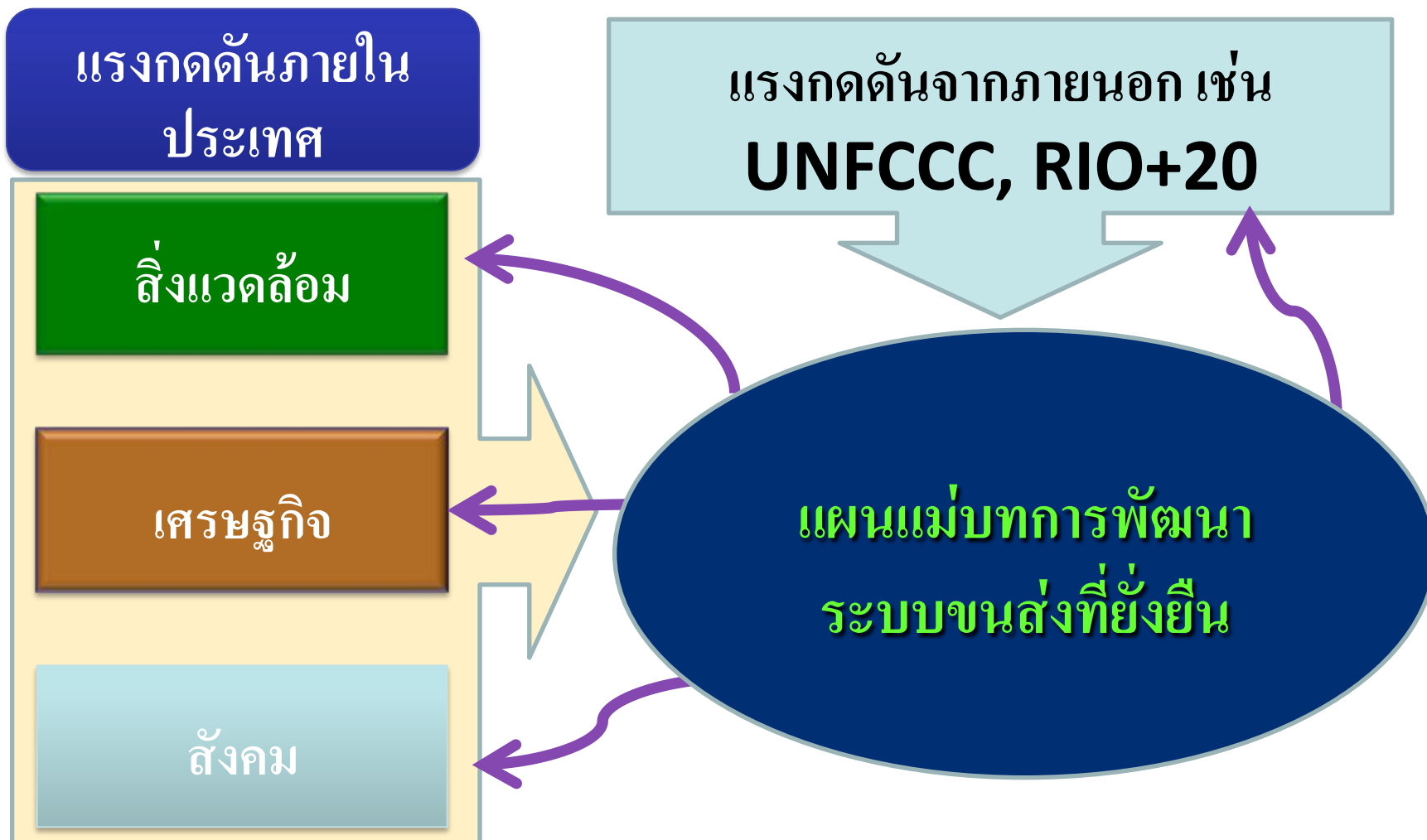


ด้านสังคม

- อุบัติเหตุบน
ท้องถนน
- ปัญหาสุขภาพ
- โรคเครียด



การพัฒนาแผนแม่บท



ระบบการขนส่งที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาประเทศ

เพื่อการขนส่งคนและสินค้า >>> สะดวก ปลอดภัย รวดเร็ว และมีค่าใช้จ่ายที่ประหยัด

แต่ก่อให้เกิด >>> การจราจรติดขัด สูญเสียเวลา ค่าใช้จ่ายสูง เกิดอุบัติเหตุ ผลเสียต่อสุขภาพจากมลพิษ

การพัฒนาระบบการขนส่งที่ทำมาในอดีต

สร้างถนนและทางด่วนให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น



แนวคิดใหม่ในการวางแผนระบบการขนส่ง

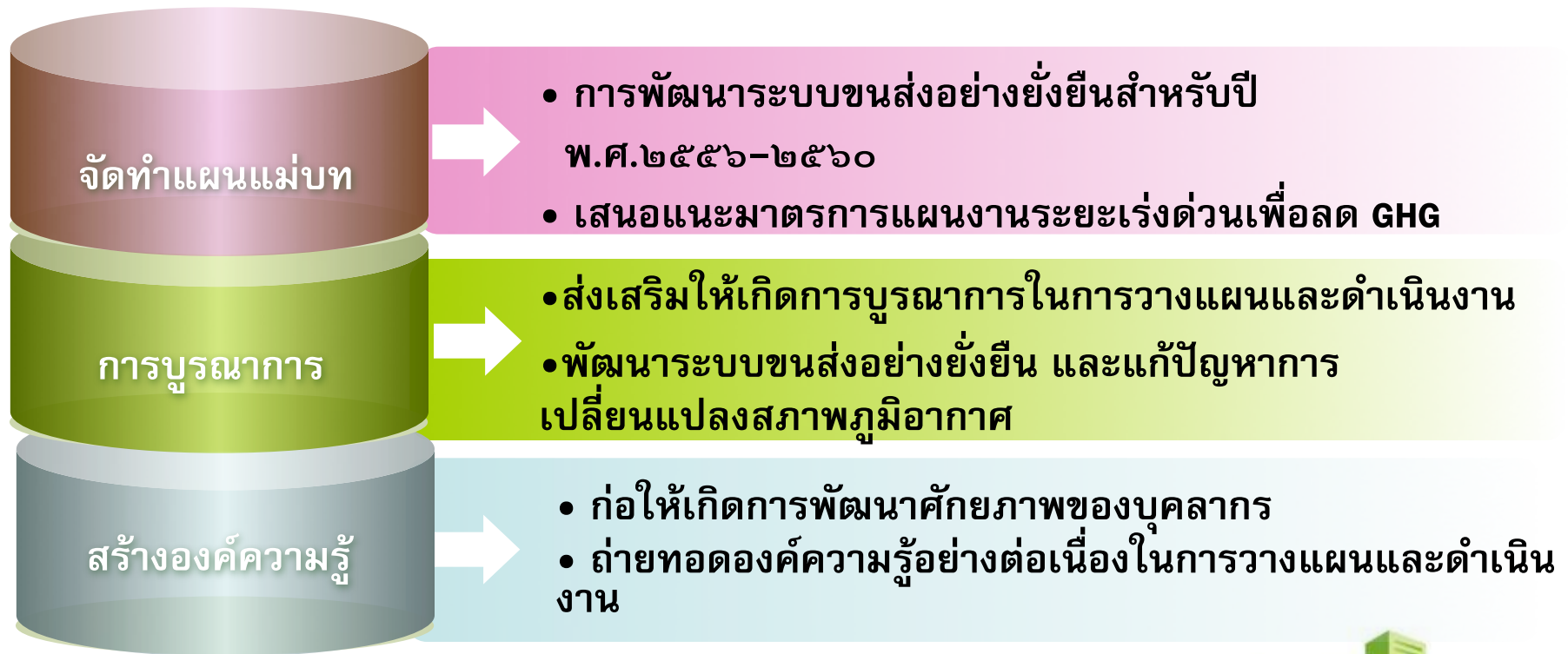
โครงการขนส่งที่ตอบสนองความต้องการและคำนึงถึงการลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษ และ ลดผลกระทบการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ



การศึกษาโครงการเพื่อจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาระบบ การขนส่งที่ยั่งยืน และลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิ อากาศ



วัตถุประสงค์ของการศึกษา



แนวทางการจัดทำแผนแม่บทฯ

- วิเคราะห์ปัญหาจากภาคคมนาคมขนส่ง

ศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งที่ยั่งยืน

การรวบรวม

การรวบรวมมาตรการ/

การรวบรวมมาตรการ / โครงการ ระบบขนส่งที่ยั่งยืนทางบก

มาตรการ / โครงการ ระบบขนส่งที่ยั่งยืน

โครงการระบบขนส่งที่ยั่งยืนทางอากาศ

ความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ
Multi Criteria Analysis

การวิเคราะห์ศักยภาพของมาตรการ/โครงการ โดยวิธี
การวิเคราะห์แบบหลายเกณฑ์ (MCA)
ค่าใช้จ่ายโครงการ - ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก - ลด
การปล่อยมลพิษทางอากาศ - ลดอุบัติเหตุ - เพิ่ม

ความคล่องตัวในการจราจร
ร่าง แผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืน

ในเขตเมือง ระหว่างเมือง
- ระยะสั้น - ระยะสั้น
- ระยะยาว - ระยะยาว

ความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในและนอก กระทรวงคมนาคม
SWOT Analysis

แผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืน
ในเขตเมือง ระหว่างเมือง
- ระยะสั้น - ระยะสั้น
- ระยะยาว - ระยะยาว

กรอบแนวทางสำหรับการลดก๊าซเรือนกระจกในระดับ ประเทศอย่างเหมาะสม (NAMA)

การศึกษาโครงการเพื่อจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาระบบ การขนส่งที่ยั่งยืน และลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิ อากาศ



สาระสำคัญของแผนแม่บทฯ



ยุทธศาสตร์ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์

1 เพิ่มขีดความสามารถของบุคลากร/ศักยภาพของหน่วยงาน

2 พัฒนาแผนและกลไกที่เหมาะสม

3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง

4 บริหารจัดการการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ

5 ส่งเสริมการวิจัย พัฒนาและประยุกต์ใช้นวัตกรรม

6 สร้างความตระหนักรู้ทางด้านสิ่งแวดล้อม



ลักษณะโครงการในแผนฯ

BAU คือการดำเนินโครงการกรณีปกติ

Bu\$iness



SCN1 คือแผนงาน/โครงการที่มีอยู่แล้ว
ของหน่วยงานต่าง ๆ

SCN2 คือโครงการที่เสนอแนะเพิ่มเติม
ผนวกด้วยโครงการใน **SCN1**



BAU

SCN1

SCN2

ยุทธศาสตร์ที่ 1

เพิ่มขีดความสามารถของบุคลากร/ศักยภาพของหน่วยงาน

- โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการรถประจำทาง
- การพัฒนาและให้การฝึกอบรมบุคลากรกระทรวงคมนาคมเรื่องสถานะโลกร้อนกับการขนส่ง
- แผนพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง
- การสัมมนาแลกเปลี่ยนความรู้ผลการประชุมภาวะโลกร้อน
- ส่งเสริมการสร้างขีดความสามารถในการเจรจาต่างประเทศ



ยุทธศาสตร์ที่ 2

พัฒนาแผนและกลไกที่เหมาะสม เพื่อประสานและติดตามประเมินผล/แผนงาน/มาตรการ/
โครงการด้านการขนส่งและจราจรให้ขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ

- การจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคในภาพรวมประเทศ
- ศึกษานโยบายโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนาระบบรางเพื่อการขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการในส่วนที่เป็นภารกิจของการรถไฟ
- โครงการศึกษาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในภาคการขนส่งทางน้ำ
- โครงการศึกษาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในภาคการ



ยุทธศาสตร์ที่ 3

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง ให้เกิดการเชื่อมต่อและทั่วถึง

- โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- โครงการพัฒนารถไฟทางคู่
- โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง
- แผนการดำเนินงานการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
- ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ และปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทาง
- การปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางและการให้สิทธิพิเศษแก่รถประจำทาง



ยุทธศาสตร์ที่ 4

บริหารจัดการการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนเพื่อลด การปล่อยก๊าซเรือนกระจก

- โครงการจัดหา รถโดยสารใหม่ ที่มีประสิทธิภาพและปลดปล่อยมลพิษน้อย (รถโดยสารใช้เชื้อเพลิง NGV ของขสมก. จำนวน ๓,๑๘๓ คัน)
- การศึกษามาตรการการควบคุม/การจัดเก็บค่าที่จอดรถ
- โครงการศึกษาเพื่อบริหารจัดการการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน
- การศึกษาการบริหารจัดการในการกำหนดอายุการใช้งานของรถยนต์
- การศึกษาเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้หน่วยงานหรือสถานประกอบการ ปรับเวลาการทำงาน



ยุทธศาสตร์ที่ 5

ส่งเสริมการวิจัย พัฒนาและประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- โครงการระบบสารสนเทศเชิงภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งด้วยรถโดยสาร
- โครงการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพสูง
- โครงการส่งเสริมการผลิตและใช้พลังงานสะอาดที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (อาทิ ไฮบริด ไฟฟ้า เซลล์เชื้อเพลิง)
- โครงการส่งเสริมการใช้รถยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- โครงการศึกษาและพัฒนาระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่



ยุทธศาสตร์ที่ 6

สร้างความตระหนักรู้ทางด้านสิ่งแวดล้อมให้กับประชาชน

- ประชาสัมพันธ์มาตรการการสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้ประชาชนได้รับทราบกันอย่างทั่วถึง
- ประชาสัมพันธ์และให้ความรู้การขับขี่อย่างปลอดภัยกับสิ่งแวดล้อม
- โครงการศึกษาและจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ระดับชาติเพื่อเผยแพร่ข้อมูลด้านภาวะโลกร้อน
- จัดกิจกรรม Car Free Day รณรงค์ให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวและเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งมวลชน รถโดยสาร



วงเงินลงทุนตามแผนแม่บทฯ



รวม ๑๒๐ โครงการ

- วงเงินลงทุนทั้งสิ้น ๑,๒๐๓,๑๓๐ ล้านบาท
 - แผนระยะสั้น ๕๒๑,๘๓๐ ล้านบาท (๑๐๓ โครงการ)
 - แผนระยะยาว ๖๘๑,๓๐๐ ล้านบาท (๑๗ โครงการ)
- โดยสามารถแบ่งวงเงินลงทุนตามองค์ประกอบของแผนฯได้ ดังนี้
 - แผนงาน/โครงการที่ดำเนินการตามปกติ จำนวน ๒๐ โครงการ
๑๘๑,๕๐๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๕
 - แผนงาน/โครงการที่มีการกำหนดไว้แล้วของหน่วยงาน จำนวน
๔๕ โครงการ ๑,๐๐๙,๗๒๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๘๔
 - แผนงาน/โครงการที่เสนอแนะเพิ่มเติมจากการศึกษา จำนวน
๕๕ โครงการ
๑๑,๙๑๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑



ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคขนส่ง



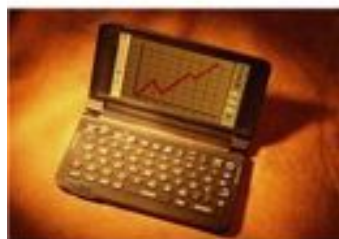
งบประมาณตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทฯ

Ñçèñííœàâœĩĩääöœðâñ'ËûÑ"éæ"íçäy® (óœæçøä)						
ĩääöœðâñ'	Ñçèñííœàñõĩ				"éæ ñíííœæ	"éæ ñííííœõ
	BAU	SCN1	SCN2	ñõĩ		
ĩääöœðâñ'ä1	10	20	150	180	30	150
ĩääöœðâñ'ä2	50	490	360	900	320	580
ĩääöœðâñ'ä3	172,090	995,450	9,120	1,176,660	496,860	679,800
ĩääöœðâñ'ä4	9,350	13,300	290	22,940	22,940	-
ĩääöœðâñ'ä5	0	260	1,480	1,740	1,140	600
ĩääöœðâñ'ä6	0	200	510	710	540	170
ñõĩíœæÑçèñííœà	181,500	1,009,720	11,910	1,203,130	521,830	681,300



งบประมาณของแผนแม่บทฯ รายสาขา

งบประมาทรายสาขา				
ปีงบประมาณ	ชื่อโครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ	งบประมาทรายสาขา (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูล	77	1,156,040	96.1
2	โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูล	6	3,390	0.3
3	โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูล	5	41,760	3.5
4	โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูล	1	210	0.02
5	โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูล	31	1,730	0.1
รวม		120	1,203,130	100.0



งบประมาณตามระยะเวลาของแผนแม่บทฯ

Ńçèñîŵœàâœîñîîî“ôóœËûŃ”éœ”îçäÿ ® (óœœçœä								
	”éœñîîîîœœœ					”éœñîîîîœö		
è^	ë.ö. 2556	ë.ö. 2557	ë.ö. 2558	ë.ö. 2559	ë.ö. 2560	ë.ö. 2561- 2565	ë.ö. 2566- 2570	ë.ö. 2571- 2573
BAU	37,700	45,570	45,850	42,880	9,500	-	-	-
SCN1	45,570	109,540	118,280	215,970	152,600	258,600	109,100	60
SCN2	25	3,010	2,800	2,650	2,415	350	350	310
Ńçèñîŵœà ñœèè^	83,295	158,120	166,930	261,500	164,515	258,950	109,450	370
ñœî	834,360					368,770		
ñœîäœœŃœœ	1,203,130							



- **SCN1** คือแผนงาน/โครงการที่มีอยู่ของหน่วยงานต่างๆ
- **SCN2** คือโครงการที่เสนอแนะเพิ่มเติม ผนวกด้วยโครงการใน **SCN1**



การประเมินศักยภาพและเป้าหมายในการลดก๊าซ



เรือนกระจกสาขาการขนส่ง

ปี พ.ศ. (ค.ศ.)	ปริมาณการระบายก๊าซเรือนกระจก (CO ₂) ภาคขนส่งกรณี BAU (ล้านตัน CO ₂ e)	ศักยภาพในการลดก๊าซเรือนกระจก		ค่าเป้าหมายในการลดก๊าซเรือนกระจกภาคขนส่ง (คิดร้อยละ ๘๐ ของศักยภาพ)	
		(ล้านตัน CO ₂ e)	%	(ล้านตัน CO ₂ e)	%
๒๕๔๘ (2005)	๕๗.๕๒	-	-	-	-
๒๕๖๐ (2017)	๖๗.๓๕	๑๑ - ๑๓	๑๖ - ๑๙	๑๐	๑๕
๒๕๖๓ (2020)	๗๔.๐๒	๑๕ - ๑๖	๒๐ - ๒๒	๑๒	๑๖
๒๕๗๓ (2030)	๑๐๒.๘๒	๒๗ - ๓๐	๒๖ - ๒๙	๒๓	๒๒

BAU คือกรณีปกติโดยใช้ปี พ.ศ. ๒๕๔๘ (2005) เป็นปีฐาน



แนวทางในการจัดทำกิจกรรมการลดก๊าซเรือนกระจก



อย่างเหมาะสมของประเทศ (NAMAS)

- เสนอให้ทุกแผนงาน/โครงการ/มาตรการของ
แผนแม่บทฯ จัดอยู่ในประเภท
Internationally-supported NAMAs



ประโยชน์ที่จะได้รับ

- การประหยัดพลังงานขั้นสุดท้ายสะสมจนถึงปี ๒๕๗๓ รวมประมาณ ๕๕,๐๐๐ ktoe
- หลีกเลี่ยงการปล่อย **CO2** ได้ประมาณ ๒๐๗ ล้านตัน
- ๕ ปีแรกจะส่งผลให้เกิดการประหยัดค่าใช้จ่ายจากภาคการขนส่งเมื่อเทียบกับกรณีปกติประมาณ ๑,๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยพิจารณาผลประโยชน์จากด้านต่างๆ ของการขนส่งดังนี้
 - มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ
 - มูลค่าของเวลาที่ประหยัดได้
 - มูลค่าความสูญเสียที่ลดลงจากอุบัติเหตุ
 - มูลค่าผลประโยชน์จากการลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่ง



โครงการนำร่อง

การศึกษาระบบการขนส่ง

สาธารณะชุมชน :

กรณีศึกษาเทศบาลเมืองแกลง
จังหวัด



ขสมก. (ขนส่งเมืองแกลง) รถรางตัวอย่าง

- ให้บริการรับส่งนักเรียนในเขตเทศบาล
- รับส่งประชาชนไปออกกำลังกายที่สนามกีฬา

- เป็นการศึกษาระบบรถสาธารณะชุมชนที่ได้มีการให้บริการอย่างเป็นรูปธรรมอยู่แล้ว (**Lesson Learned**)
- มุ่งเน้นหาจุดเด่นที่ส่งผลให้บริการนี้ประสบผลสำเร็จ และให้หน่วยงานอื่นๆ เห็นเพื่อเป็น **Best Practice** และนำไปเป็นต้นแบบในการวางแผนพัฒนาในชุมชนหรือเทศบาลของตนต่อไป
- ศึกษาหาแนวทางในการเพิ่มหรือปรับปรุงการบริการให้เกิดความพึงพอใจ หรือมีผู้ใช้บริการมากขึ้นในอนาคต



ปัจจัยสู่ความสำเร็จ

- การมีวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่ชัดเจนของผู้บริหาร
- ความเข้มแข็งของชุมชนและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน
- ความพร้อมของหน่วยงานท้องถิ่นทั้งด้านทรัพยากรและบุคลากร

ผลประโยชน์ทางตรง

- ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง วันละ 29 ลิตร (ประมาณ 7,250 ลิตรต่อปี)
- ลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก วันละ 65 กิโลกรัม (ประมาณ 16 ตันต่อปี)
 - ลดภาระผู้ปกครองที่ต้องเดินทางมารับ-ส่งนักเรียน

ผลประโยชน์ทางอ้อม

- ภาพลักษณ์ที่ดีของเทศบาลในการส่งเสริมความยั่งยืนและบริการที่ดีของเมือง
- เป็นสวัสดิการที่ช่วยสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพที่ดีให้แก่ประชาชนในพื้นที่
 - ผู้ปกครองมีเวลาทำประโยชน์หรือหารายได้เพิ่มขึ้น
 - ช่วยให้เกิดการมีส่วนร่วมของประชาชน
 - ช่วยสร้างปฏิสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้ร่วมเดินทาง

- เป็นการวัดความสะดวกในการเดินเป็นรายถนนให้เห็นความแตกต่างของถนนที่มีทางเท้าดีกับไม่ดีได้ชัดเจน และสามารถบ่งชี้ถนนที่ต้องการการปรับปรุงก่อนหลังได้
- หน่วยงานได้รับทราบข้อมูลเพื่อประกอบการจัดทำแผนงาน / โครงการ ในการพัฒนาระบบการเดินเท้าของเมืองเชียงใหม่
- เพิ่มองค์ความรู้แก่ภาคีเครือข่ายท้องถิ่น และหน่วยงาน องค์กรที่เกี่ยวข้อง
- ส่งเสริมการเดินเท้าที่เป็นรูปแบบการสัญจรที่ประหยัดพลังงาน ลดภาวะโลกร้อน รักษาเมืองและสิ่งแวดล้อม และมีผลดีต่อสุขภาพ
- หากมีการนำไปประยุกต์ใช้อย่างแพร่หลาย อาจจะมีการศึกษาและพัฒนาต่อไปให้เป็นมาตรฐานสำหรับประเทศไทยได้

ค่าดัชนีความสะดวกในการเดินเท้า
ในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่ได้จากการ
ประเมินมีค่าระหว่าง **1.89**
ถึง **3.78** (จาก
คะแนนเต็ม 5)
ในระดับพอใช้เท่านั้น ถือว่าอยู่

โครงการนำร่อง การประเมินดัชนีความ สะดวกในการเดินเท้า ในเขตเมืองเชียงใหม่



ตัวอย่างสภาพทางเดินเท้าในเขตคูเมือง
เชียงใหม่

ความเชื่อมโยงกับแผนที่เกี่ยวข้อง

- แผนแม่บทในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืน และลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ



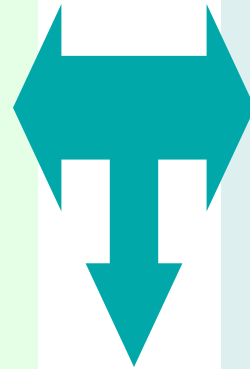
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเติบโตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Growth)

- แผนปฏิบัติการอนุรักษ์พลังงานฯ กระทรวงพลังงาน

- แผนแม่บทรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติ 2556 -2593 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ความเชื่อมโยงกับแผนที่เกี่ยวข้อง

- ในการประชุมคณะกรรมการนโยบายการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๕ โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (นายปลอดประสพ สุรัสวดี) เป็นประธานการประชุม
- ได้รับทราบผลการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทฯ และสนับสนุนผลการศึกษาศักยภาพการลดก๊าซเรือนกระจกที่เหมาะสมของประเทศไทย ในภาคพลังงานและภาคการขนส่ง ซึ่งในส่วนภาคการขนส่งประเมินจากแผนแม่บทฯ และนำไปประกอบการพิจารณาจัดทำแนวทางการแสดงเจตจำนง **(Pledge)** แผนการดำเนินงานลดก๊าซเรือนกระจกที่เหมาะสมของประเทศไทย **(NAMAs)** ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป



- ในการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการอนุรักษ์พลังงาน เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๕
- ได้มีการพิจารณานำแผนงาน/โครงการ/มาตรการจากแผนแม่บทฯ ของ สนข. มาบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการอนุรักษ์พลังงาน เพื่อให้ทิศทางการพัฒนาการขนส่งและการอนุรักษ์พลังงานจากภาคการขนส่งเป็นไปในทิศทางเดียวกัน *(สนข. ได้นำเป้าหมายการลดการใช้พลังงานภาคการขนส่งจากแผนอนุรักษ์พลังงาน ๒๐ ปี (๑๕,๑๐๐ ktoe) มาพิจารณากำหนดเป้าหมายของแผนแม่บทฯ)*

- กรอบยุทธศาสตร์พัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๑ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเติบโตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม **(Green Growth)** แนวทาง ที่ ๑๗.๑ นโยบายราคาพลังงาน/การประหยัดพลังงาน เพื่อเป็นกรอบในการจัดเตรียมงบประมาณปี ๒๕๕๗



ขอบคุณ



**THANK YOU FOR YOUR
CONSIDERATION.....**