



แผนแม่บทกรุงเทพมหานครภายใต้การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๖

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร

รายงานการทบทวนผลการดำเนินงานแบบองค์รวมตามแผนแม่บท

ความสำเร็จ ความท้าทายที่คงอยู่ ความจำเป็นที่เกิดขึ้นและแนวทางการดำเนินการต่อไป กรุงเทพมหานคร (กทม.)

๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๒

1/1

ร่วมกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น (ไจก้า) ในโครงการเสริมสร้างศักยภาพองค์กรเพื่อการดำเนินงานตามแผนแม่บทกรุงเทพมหานคร

ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๖ ในราชอาณาจักรไทย

ภาคขนส่ง: การปล่อยก๊าซเรือนกระจกใน พ.ศ. ๒๕๕๙ เท่ากับ ๑๒.๔๑ ล้าน t-CO2e

ปริมาณต่ำกว่า BAU ที่คาดการณ์ไว้ ๑๕.๖๒ ล้าน t-CO2e ของปีเดียวกัน นอกจากนี้ยังต่ำกว่าเป้าหมาย ๑๔.๙๑ ล้าน t-CO2e ใน พ.ศ. ๒๕๖๓

ความสำเร็จ

การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) มีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่องในระดับ

กรุงเทพมหานคร: การประเมินเชิงปริมาณของรายงานการทบทวนผลการดำเนินงาน

แบบองค์รวมพบว่าปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกใน พ.ศ. ๒๕๕๙ เท่ากับ ๙๖.๗๕

ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (t-CO2e) ขณะที่แผนแม่บท ได้กำหนด

เป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไว้ที่ ๙๖.๔๔ ล้าน t-CO2e ใน พ.ศ. ๒๕๖๓

เป็นค่าลดลง (๑๓.๕๗% จากกรณีไม่มีการดำเนินมาตรการใด ๆ (Business as Usual

หรือ BAU)) ระดับการลดก๊าซเรือนกระจกนี้ใกล้เคียงกับเป้าหมายดังกล่าว (โปรดดูภาพที่ ๑)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทำให้กรุงเทพมหานครสามารถรับมือกับผลกระทบที่

เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้ดียิ่งขึ้นในระดับหนึ่ง: ความก้าวหน้าใน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ เช่น งานวางท่อระบายน้ำและอุโมงค์น้ำใต้ดินมี

ส่วนให้สามารถรับมือกับภัยธรรมชาติได้มากขึ้น เช่น น้ำท่วม กระนั้นก็ยังคงเหลือความ

จำเป็นสำหรับมาตรการสนับสนุนด้านอื่น ๆ เช่น การจัดทำแผนที่พื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วม

ภาคพลังงาน: การปล่อยก๊าซเรือนกระจกใน พ.ศ. ๒๕๕๙ เท่ากับ ๒๕.๘๑ ล้าน

t-CO2e แม้ปริมาณจริงนี้สูงขึ้นเล็กน้อยจาก ๒๕.๒๒ ล้าน t-CO2e ในปีฐาน (พ.ศ. ๒๕๕๖)

แต่ก็ยังต่ำกว่า BAU ของ พ.ศ. ๒๕๕๙

ภาคการจัดการขยะและการบำบัดน้ำเสีย: บันทึกข้อมูลเท่ากับ ๔.๕๗ ล้าน t-CO2e ใน

พ.ศ. ๒๕๕๙ ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนี้ใกล้เคียงกับปริมาณของปีฐาน แต่ยังคง

ต่ำกว่า BAU ของ พ.ศ. ๒๕๕๙

ภาคการวางผังเมืองสีเขียว: เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนพื้นที่สำหรับพื้นที่สีเขียว ผล

การดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ พบว่าปริมาณการดูดซับอยู่ที่ -๐.๐๔๕ ล้าน t-CO2e

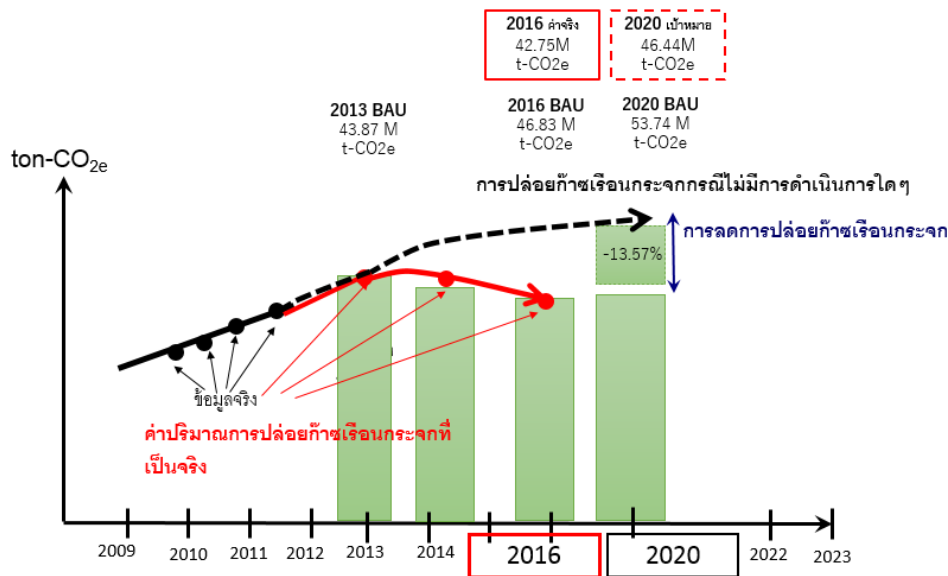
ซึ่งห่างจากการบรรลุเป้าหมายใน พ.ศ. ๒๕๖๓

มาตรการการปรับตัว: ตัวชี้วัดสำหรับโครงการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพ

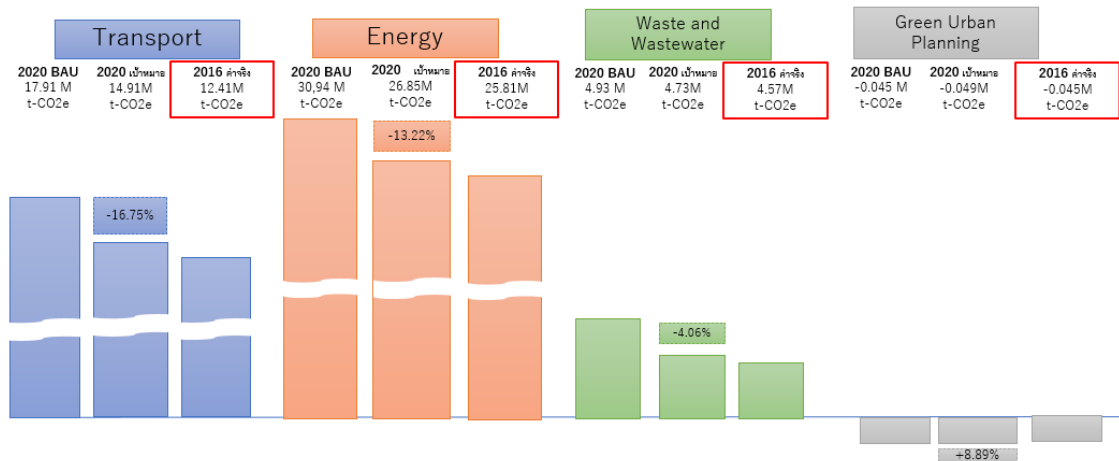
ภูมิอากาศของโครงการมีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง เช่น โครงการพัฒนาแก้มลิงบึงราชเข้

แต่บางโครงการไม่ได้ดำเนินการเนื่องจากไม่ได้รับงบประมาณ เช่น การจัดทำแผนที่เสี่ยง

ภัยน้ำท่วม



ภาพที่ ๑ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจริง เปรียบเทียบกับเป้าหมายใน พ.ศ. ๒๕๖๓ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร



ภาพที่ ๒ การปล่อยการก๊าซเรือนกระจกจริง เปรียบเทียบกรณีไม่มีการดำเนินมาตรการใด ๆ และเป้าหมายใน พ.ศ. ๒๕๖๓ (จำแนกตาม

การลดสัดส่วนบุคคล

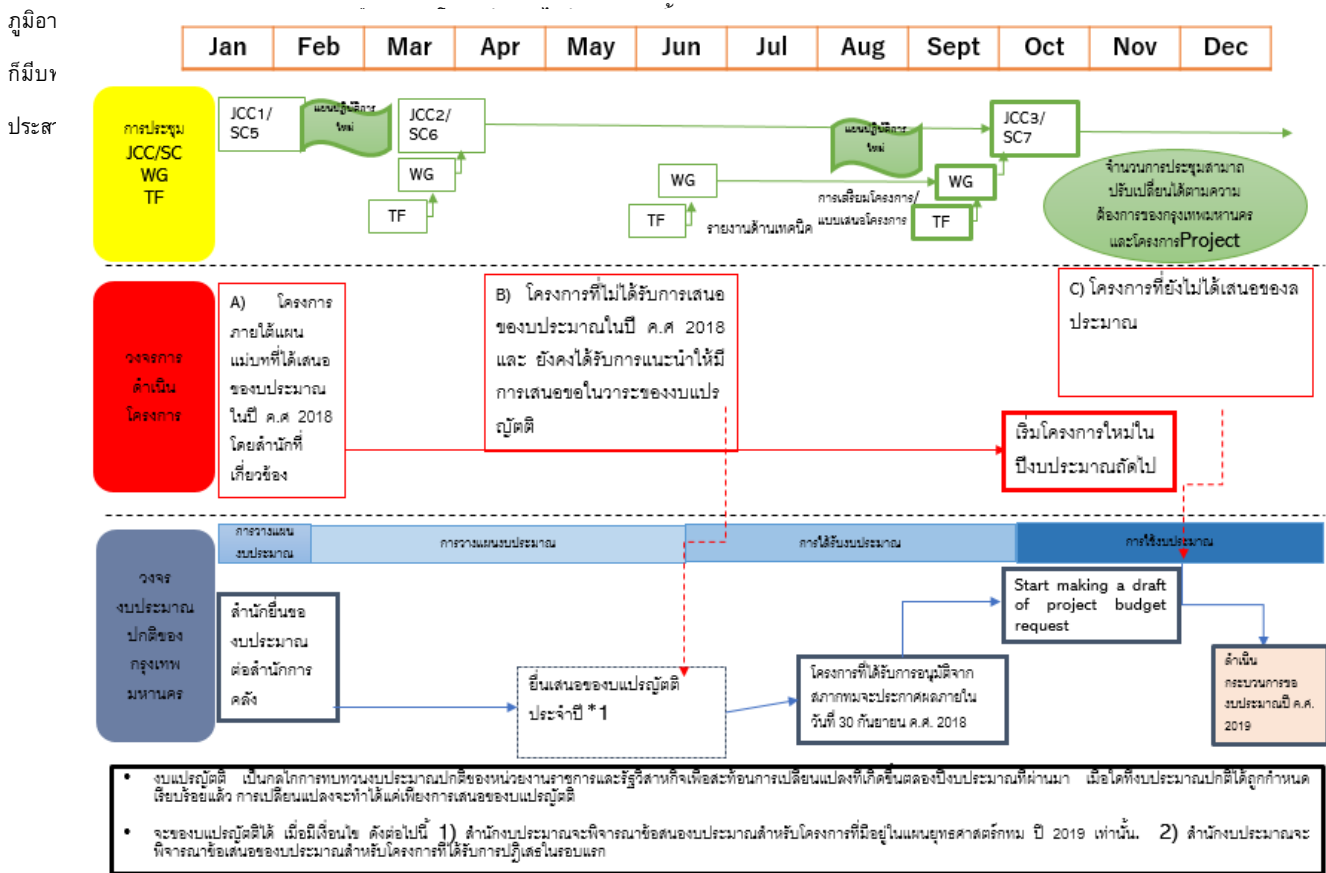
การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกส่วนใหญ่เกิดขึ้นในภาคขนส่งและภาคพลังงาน ข้อมูลสถิติจากกระทรวงคมนาคมแสดงว่าจำนวนแท็กซี่และรถโดยสารประจำทางที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัด (CNG) และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ลดลงเป็นจำนวนมาก โดยที่ส่วนสำคัญมาจากการสับเปลี่ยนเชื้อเพลิงจากน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลธรรมดาเป็นไบโอดีเซลและไบโอดีเซลแบบผสม นอกจากนี้ยังพบว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้เชื้อเพลิงผลทำให้ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลง จำนวนผู้โดยสารของบริการขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) และรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) เพิ่มขึ้นโดยตลอด ซึ่งมีแนวโน้มว่าการตระหนักรู้การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกด้วยการเปลี่ยน

ในภาคพลังงาน การใช้ไฟฟ้าของที่อยู่อาศัยมีปริมาณเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับ BAU ขณะที่การใช้พลังงานในภาคธุรกิจการค้าลดลงเมื่อเทียบกับ BAU มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก (พพ.) สะท้อนให้เห็นว่าห้างสรรพสินค้าและโรงพยาบาลส่วนใหญ่มีการใช้ไฟฟ้าน้อยลง นอกจากนี้กรุงเทพมหานครยังพยายามลดการใช้พลังงานในสำนักงานต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานครด้วยเช่นกัน

ความพยายามส่งเสริมการจัดการโครงสร้างทางสถาบันสำหรับการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอยู่ระหว่างดำเนินการ ในการดำเนินงานตามแผนแม่บท กรุงเทพมหานครได้จัดตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนแผนการดำเนินงานทางด้านเทคนิค (Task Force หรือ TF) ๕ คณะในภาคขนส่ง ภาคพลังงาน ภาคการจัดการขยะและการบำบัดน้ำเสีย ภาคการวางผังเมืองสีเขียวและมาตรการการปรับตัว นอกจากนี้กรุงเทพมหานครยังแต่งตั้งคณะทำงานอำนวยความสะดวก (Working Group หรือ WG) เพื่อควบคุมการดำเนินงานของคณะทำงานขับเคลื่อนและรายงานต่อคณะกรรมการกำกับและประสานความร่วมมือโครงการ (Steering Committee หรือ SC) ซึ่งเป็นผู้กำหนดกรอบการดำเนินงานตามแผนแม่บท และทิศทางนโยบาย อีกทั้งได้จัดตั้งกลุ่มงานยุทธศาสตร์การเปลี่ยนแปลงสภาพ

ด้านต่าง ๆ และเมื่อโครงการที่มีความเร่งด่วนผ่านการพิจารณาของคณะทำงานขับเคลื่อนฯ และคณะกรรมการกำกับฯ แล้ว โครงการเร่งด่วนดังกล่าวจะได้รับการเสนอแนะให้กับหน่วยงานของกรุงเทพมหานครที่เกี่ยวข้อง โดยโครงการที่ได้รับการเสนอนั้นรวมอยู่ในขั้นตอนปกติของการของงบประมาณกับสำนักงบประมาณ (โปรดดูภาพที่ ๓)

นอกจากนี้ ยังมีการให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงเป้าหมายนโยบายที่สูงขึ้น เช่น กลยุทธ์ในระยะกลางถึงระยะยาว จึงมีการเพิ่มเจ้าหน้าที่จากสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผลในคณะทำงานขับเคลื่อนฯ เพื่อให้คณะทำงานสามารถดำเนินการเสนอโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ภาพที่ ๓ ความพยายามรวมโครงการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและโครงการมาตรการปรับตัวไว้ในการจัดทำงบประมาณและวงจรการวางแผนของกรุงเทพมหานคร (ตัวอย่างปีงบประมาณ ๒๕๖๑)

การพยายามผลักดันการดำเนินการโครงการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้เริ่มจากการขอเสนอโครงการด้านลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการปรับตัวให้สอดคล้องกับระยะเวลาการจัดทำงบประมาณ ในระยะเริ่มต้นของการปรับเปลี่ยน คณะทำงานขับเคลื่อนฯ ได้พิจารณาคัดเลือกโครงการเร่งด่วนใน

- ... กิ่งเชิงปริมาณและคุณภาพ
- ระบุความท้าทายและความจำเป็นและถอดบทเรียนที่เรียนรู้

- แสดงสิ่งที่ควรดำเนินการต่อไป เพื่อเสริมสร้างการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ขอบเขตของการทบทวนคือการดำเนินงานลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกใน ๔ ภาค ส่วนและการวางแผนปรับตัวที่อยู่ในแผนแม่บท สำหรับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนั้นครอบคลุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายในขอบเขตพื้นที่ทั้งหมดของกรุงเทพมหานคร ในกรณีนี้ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกไม่เพียงมาจากสถานที่ภายใต้การควบคุมของกรุงเทพมหานครเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคเอกชน หน่วยงานอื่นและพลเมืองในพื้นที่ ส่วนการปรับตัวนั้นมีขอบเขตถึงกิจกรรมการจัดการข้อกั่วงวลในการปรับตัวเพื่อรับมืออย่างเร่งด่วน ได้แก่ น้ำท่วม การกัดเซาะชายฝั่ง และภัยแล้ง

กรอบเวลาขั้นต้นของการทบทวนคือ พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙ เนื่องจากความพร้อมใช้งานของข้อมูล แต่มีการใช้ข้อมูล พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๑ บางส่วน

ดำเนินการประเมินการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในเชิงปริมาณโดยจำแนกตามภาคส่วนเพื่อระบุความคืบหน้าต่อการบรรลุเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกใน พ.ศ. ๒๕๖๓ ดังนี้

- ✓ **ภาคขนส่ง:** ข้อมูลสถิติของการใช้พลังงานรายปีสำหรับภาคขนส่งแบ่งตามชนิดของเชื้อเพลิง (ยอดขายน้ำมันเบนซิน ก๊าซธรรมชาติ น้ำมันดีเซล เป็นต้น) โดยกรุงเทพมหานครเป็นข้อมูลอ้างอิงหลัก นอกจากนี้ยังมีการประเมินสาเหตุในการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก จำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียน และมีการเก็บรวบรวมจำนวนผู้โดยสารของระบบขนส่งสาธารณะ (รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าหมอชิต เป็นต้น) ด้วย
- ✓ **ภาคพลังงาน:** ข้อมูลการใช้หม้อไอน้ำรายปีในระดับประเทศ (แหล่งข้อมูลจาก พพ.) เป็นข้อมูลอ้างอิงหลัก เนื่องจากข้อมูลที่เก็บรวบรวมไม่มีการแยกกลุ่มผู้ซื้อ เช่นครัวเรือน สำนักงานและอุตสาหกรรมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จึงใช้วิธีระบุตัวเลขด้วยการลดขนาดจากข้อมูลสถิติระดับประเทศเป็นระดับกรุงเทพมหานครโดยใช้พารามิเตอร์ขนาดประชากร
- ✓ **ภาคการจัดการขยะและการบำบัดน้ำเสีย:** ปริมาณขยะอินทรีย์เป็นแหล่งกำเนิดก๊าซมีเทน (CH₄) หลุมฝังกลบซึ่งเป็นก๊าซเรือนกระจกหลักสำหรับภาคการจัดการขยะ สำหรับการคำนวณ ใช้วิธีปฏิกิริยาลำดับที่ ๑ (First Order Decay Model หรือ FOD) ตามแนวทางของ IPCC นอกจากนี้ ยังมีการคำนวณการใช้พลังงานสำหรับการเก็บขยะและขนส่งขยะไปกำจัด รวมถึงศูนย์ขนส่งกลางต่างๆ ส่วนภาคการบำบัดน้ำเสีย ข้อมูลอ้างอิงหลักมาจากไฟฟ้าที่ใช้ในระบบบำบัดน้ำเสียของกรุงเทพมหานคร โดยกรุงเทพมหานครเป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลโดยตรง หรือผ่านผู้รับจ้างให้บริการซึ่งเป็นผู้ข้อมูลรายปี
- ✓ **การวางผังเมืองสีเขียว:** ในแผนแม่บท กำหนดให้การนับจำนวนจริงของต้นไม้และพื้นที่สีเขียวเป็นฐานข้อมูลรวมถึงอัตราส่วนพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ (Biotope Area Factor หรือ BAF) โดยได้กำหนดปริมาณดูดซับต่อปีเท่ากับ ๐.๘๕๒๕ tCO₂e

ต่อไร่ (๑,๖๐๐ ตารางเมตร) ทั้งนี้ การคำนวณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกคิดจากการคูณข้อมูลสถิติพื้นที่สีเขียวกับค่าสัมประสิทธิ์การดูดซับก๊าซเรือนกระจก

อย่างไรก็ตาม ไม่ได้มีการดำเนินการติดตามการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเฉพาะที่ระดับภาคส่วนเท่านั้น (วิธีวิเคราะห์แบบบนลงล่าง) ยังมีกระบวนการตรวจวัด การรายงาน และการทบทวน (MRV) ของปริมาณก๊าซเรือนกระจกในระดับโครงการด้วย ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการรู้มาตราส่วนผลกระทบของการดำเนินงานลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนั้น ๆ

สำหรับมาตรการการปรับตัว การติดตามและประเมินผลขึ้นอยู่กับตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ภายใต้โครงการนั้น ๆ โดยในบรรดาตัวชี้วัดดังกล่าว ตัวชี้วัดกระบวนการจะแสดงความคืบหน้าของการดำเนินงานด้วยเป้าหมายของแต่ละกิจกรรม (เช่น “ของบประมาณแล้ว” หรือ “ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการเสร็จแล้ว”) ส่วนตัวชี้วัดอื่น ๆ แสดงผลกระทบของการปรับตัวและการเสริมสร้างความสามารถในการรับมือ (เช่น จำนวนผู้ที่เสียชีวิตที่อาจเป็นไปได้ด้วยการจัดทำแผนที่เสี่ยงภัยน้ำท่วม การจัดเขต และการย้ายที่ใหม่ เป็นต้น)

นอกจากนี้ คณะทำงานขับเคลื่อนแผนการดำเนินงานทางด้านเทคนิคยังดำเนินการประเมินผลเพื่อตรวจสอบว่าโครงการที่มีรายชื่อในแผนแม่บทได้ถูกดำเนินการหรือไม่ สำหรับกิจกรรมนี้ คณะทำงานขับเคลื่อนฯ จะรวบรวมข้อมูลจากบันทึกงบประมาณของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อเพิ่มความถูกต้องของรายงานการทบทวน

ความท้าทายที่คงอยู่

มีความท้าทายคงอยู่ในบางภาคส่วนที่สำคัญ ยกตัวอย่างเช่น แผนแม่บทกรุงเทพมหานครเรียกร้องให้ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคพลังงานด้วยการส่งเสริมมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพพลังงานภายในอาคารและสถานที่ของกรุงเทพมหานคร อย่างไรก็ตาม ณ ขั้นตอนปัจจุบัน การส่งเสริมมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพพลังงานไม่เพียงพอที่จะทำให้ KPI ของการอนุรักษ์พลังงานบรรลุเป้าหมาย

แม้มีข้อเท็จจริงด้วยการส่งเสริมประสิทธิภาพพลังงานและพลังงานทดแทนในภาคเอกชนเป็นหลักสำคัญในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกรุงเทพมหานคร แต่ในปัจจุบันไม่มีสำนักงานใดของกรุงเทพมหานครมีหน้าที่รับผิดชอบการดำเนินงานดังกล่าวอย่างเป็นทางการ นอกจากนี้ การขาดบุคลากรและองค์ความรู้เกี่ยวกับประสิทธิภาพพลังงานยังก่อให้เกิดความยุ่งยากต่าง ๆ

ในภาคขนส่ง รถไฟฟ้าบีทีเอสและรถไฟฟ้ามหานครจะมีสายใหม่และการขยายสายในอนาคต อย่างไรก็ตาม เพื่อให้มั่นใจว่ามีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะกรุงเทพมหานครกับกระทรวงและหน่วยงานต่าง ๆ จำเป็นต้องออกแบบและใช้นโยบายให้มีประสิทธิภาพเพื่อชักนำให้เปลี่ยนจากรถยนต์ส่วนบุคคล

หลายปีที่ผ่านมา มีการวางแผนและดำเนินโครงการหลายอย่างเกี่ยวกับการปรับตัวเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ แต่โครงการส่วนใหญ่ดำเนินการเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามอื่น ไม่ได้มุ่งเป็นการปรับตัวเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างจำเป็น ในกรณีนี้ บางครั้งก็เป็นการยากที่จะประเมินผลกระทบของการเพิ่มความสามารถในการรับมือ อีกทั้งเนื่องจากไม่มีการกล่าวถึงการปรับตัวอย่างชัดเจน จึงเป็นการยากที่จะติดตามความคืบหน้า

ขีดความสามารถในการบริหารจัดการของกลุ่มงานยุทธศาสตร์การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (CCS) ยังคงถูกจำกัด หลังจากจัดตั้งกลุ่มงานนี้แล้ว กลุ่มงานก็ได้รับมอบหมายหน้าที่สำคัญหลายอย่าง รวมถึงการประสานงานการดำเนินงานตามแผนแม่บทกรุงเทพมหานครว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ แต่เนื่องจากมีจำนวนเจ้าหน้าที่น้อย กลุ่มงานจึงมีความท้าทาย

ด้านขีดความสามารถในการดำเนินการงานทั้งหมดให้ทันเวลา

ในความพยายามปรับเปลี่ยนวิธีปฏิบัติหลักของการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การดำเนินงานในปัจจุบันส่วนใหญ่มีลักษณะจากล่างขึ้นบน ตัวอย่างเช่น ผลของการอภิปรายผ่านคณะทำงานขับเคลื่อนแผนการดำเนินงานทางด้านเทคนิค คณะทำงานอำนวยความสะดวกแผนแม่บทฯ และคณะกรรมการกำกับและประสานความร่วมมือโครงการ ทำหน้าที่โดยพื้นฐานเป็นปัจจัยนำเข้าสำหรับการดำเนินการของงบประมาณของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แต่ความสำเร็จของการตระหนักรู้ถึงค่าของงบประมาณขึ้นอยู่กับความเข้าใจต่อแนวคิดของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในการรับรู้ของหน่วยงานต่าง ๆ

จำเป็นต้องเพิ่มความตระหนักรู้ของเจ้าหน้าที่ระดับสูงและผู้บริหารเพื่อจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ณ เวลานี้ ในบรรดาลำดับความสำคัญอื่น ๆ บางครั้งปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศไม่ได้รับความสนใจจากผู้บริหารเท่าที่ควร ระหว่างการจัดทำรายงานการทบทวนแบบองค์รวมนี้ คณะทำงานขับเคลื่อนแผนการดำเนินงานทางด้านเทคนิคหลายคนชี้ว่าการมีส่วนร่วมของเจ้าหน้าที่ระดับสูงเป็นเรื่องสำคัญมาก

ความจำเป็นที่เกิดขึ้น

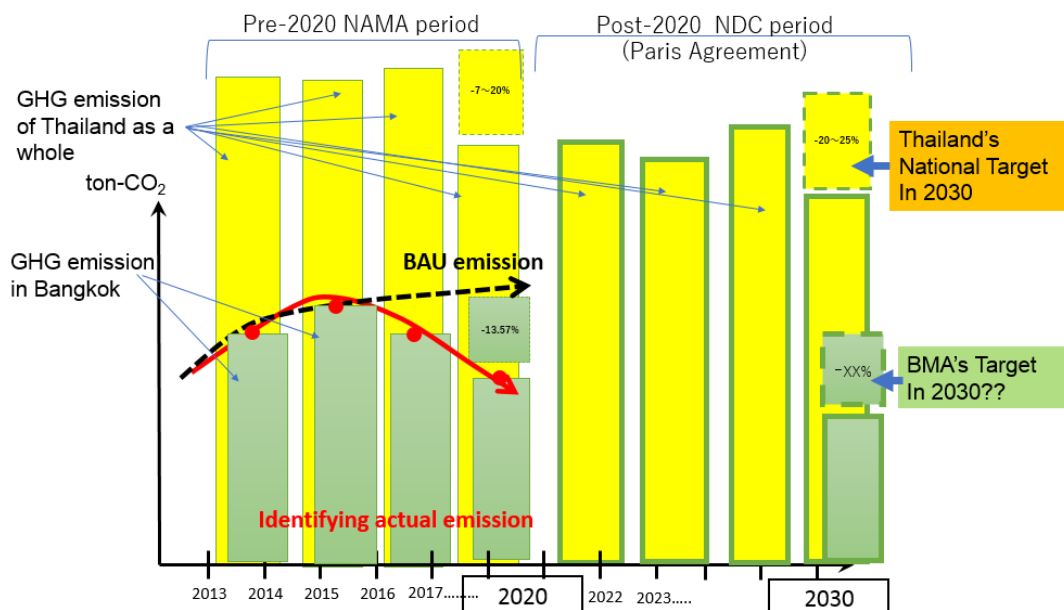
ความตกลงปารีสได้รับความเห็นชอบ ในช่วงการประชุมภาคีสมาชิกของยูเอ็นเอฟซีซีครั้งที่ ๒๑ ในเดือนธันวาคม ๒๕๕๘ รัฐบาลไทยเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงปารีส โดยการนำของรัฐบาล กรุงเทพมหานครมีบทบาทตามสัดส่วนของตนในการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามคำมั่นระหว่างประเทศของประเทศไทย ในวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๑ คณะกรรมการนโยบายการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติได้รับรองแผนปฏิบัติการของการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ (Nationally Determined Contribution, NDC) แผนการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติ (National Adaptation Plan, NAP) โดยในเอกสารเหล่านี้ มีการกล่าวถึงบทบาทของกรุงเทพมหานครโดยตรงในฐานะที่เป็นหน่วยงาน “หลัก” หรือ “สนับสนุน” ในการดำเนินงานลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและดำเนินกระบวนการตรวจวัด การรายงาน การทวนสอบ (MRV) ของแผนปฏิบัติการดังกล่าว

เป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของกรุงเทพมหานครช่วง เนื่องจากแผนแม่บทกรุงเทพมหานครในปัจจุบันได้รับการออกแบบพร้อมกับแผนการดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจกที่เหมาะสมของประเทศ (Nationally Appropriate Mitigation Actions หรือ NAMAs) จึงกำหนดเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพียง พ.ศ. ๒๕๖๓ เมื่อรัฐบาลตั้งเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ณ พ.ศ. ๒๕๗๓ จึงคาดหวังว่ากรุงเทพมหานครจะปรับปรุงเป้าหมาย ณ พ.ศ. ๒๕๗๓ ให้สอดคล้องกับรัฐบาล (โปรดดูภาพที่ ๔)



ประชาชนในกรุงเทพมหานครสวมหน้ากากเพื่อหลีกเลี่ยง PM2.5

นอกจากการพัฒนาของกรอบการทำงานระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแล้ว ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ซึ่งชี้ให้กรุงเทพมหานครควรส่งเสริมการดำเนินงานด้านสภาพภูมิอากาศ เมื่อต้นปี ๒๕๖๒ ชาวกรุงเทพมหานครประสบปัญหาจากมลพิษทางอากาศอย่างรุนแรงเนื่องจากฝุ่นละออง PM2.5 เป็นอันตรายต่อสุขภาพอย่างยิ่ง หนึ่งในสาเหตุของมลพิษทางอากาศคือก๊าซไอเสียจากรถยนต์ดีเซลและการควบคุมการปล่อยก๊าซดังกล่าวกลายเป็นเรื่องสำคัญลำดับต้น เมื่อลดก๊าซเรือนกระจกจากรถยนต์บางส่วน ก็สามารถลดการปล่อยฝุ่นละออง PM2.5 ได้ด้วย ในกรณีนี้ ความพยายามร่วมในการลดทั้งมลพิษทางอากาศและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจะเป็นแนวคิดที่มีประสิทธิภาพในการจัดการปัญหาดังกล่าว



ภาพที่ ๔ การขาดช่วงที่เกิดขึ้นกับเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกหลัง พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับกรุงเทพมหานคร แนวทางการดำเนินการต่อไป

ควรกำหนดเป้าหมายใหม่ ณ พ.ศ. ๒๕๗๓ ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สำหรับการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของกรุงเทพมหานคร จากข้อเท็จจริงที่ว่าเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักต้นที่สำคัญของการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ จึงจำเป็นต้องปรับปรุงเป้าหมายหลังพ.ศ. ๒๕๖๓ โดยคำนึงถึงว่าในปัจจุบันรัฐบาลมีเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ณ พ.ศ. ๒๕๗๓ จึงเป็นประโยชน์สำหรับกรุงเทพมหานครที่จะกำหนดเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ณ พ.ศ. ๒๕๗๓ เช่นกัน

การปรับปรุงการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในแผนการปฏิบัติการ NDC และ NAP เป็นสิ่งจำเป็น เนื่องจากรัฐบาลได้กำหนดบทบาทของกรุงเทพมหานครในการดำเนินงานตามนโยบายเหล่านี้แล้ว กรุงเทพมหานครจึงควรพิจารณาทบทวนและปรับปรุงการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศตามนโยบายดังกล่าวเพื่อให้มั่นใจว่าตอบรับอย่างเหมาะสม

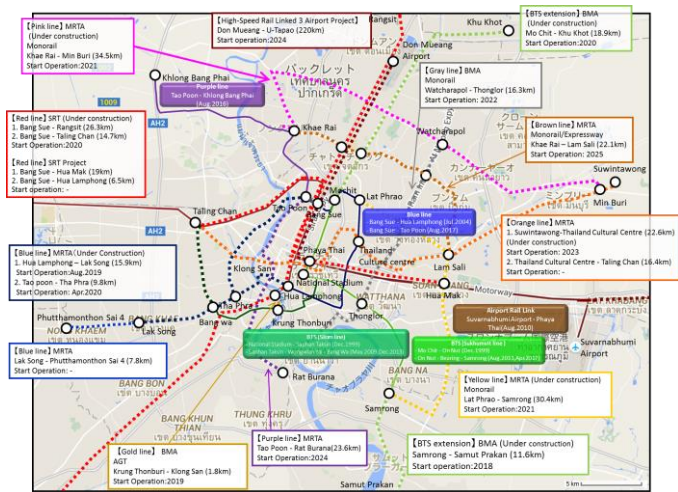
การปรับเปลี่ยนวิธีปฏิบัติหลักของการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศภายในนโยบายของกรุงเทพมหานครเป็นเรื่องสำคัญมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรุงเทพมหานครควรเริ่มพิจารณาเกี่ยวกับการจัดการเชื่อมโยงที่เข้มแข็งขึ้นด้วยเอกสารนโยบายที่สูงขึ้น เช่น กลยุทธ์สำหรับการพัฒนากรุงเทพมหานคร ในขณะเดียวกัน กรุงเทพมหานครก็ควรบูรณาการการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเข้ากับการจัดหางบประมาณและวงจรรางวางแผนปกติ และควรจัดทำตัวชี้วัดผลสำเร็จของงาน (Key Performance Indicator หรือ KPI) ที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในภาคนี้

เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศอาจเพิ่มความยืดหยุ่นทางเศรษฐกิจของการดำเนินงานด้วยการประหยัดต้นทุนพลังงานและบูรณาการความช่วยเหลือทางการเงินสำหรับโครงการด้านสภาพภูมิอากาศ

การส่งเสริมความร่วมมือกับรัฐบาลคือกุญแจ ตัวอย่างเช่น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพพลังงานในอาคารของกรุงเทพมหานครและภาคเอกชน ควรเริ่มประสานงานกับ พพ. ในการเก็บรวบรวมข้อมูลพลังงานและเกณฑ์มาตรฐานของประสิทธิภาพพลังงาน นอกจากนี้ในภาคขนส่ง ควรมีการเร่งให้เชื่อมโยงเครือข่ายระบบขนส่งสาธารณะ (โปรดดูภาพที่ ๕) ด้วยการเชื่อมต่อระบบเดิมกับรถไฟฟ้าบีทีเอสและรถไฟฟ้ามหานครสายใหม่ และระบบเชื่อมต่อเพิ่มเติม โดยร่วมมือกับหน่วยงานในสังกัดของกระทรวงคมนาคม (สนข., รฟม. เป็นต้น)

การเสริมสร้างความร่วมมือกับ C40 จะทำให้มีโอกาสที่หลากหลายในการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่ปรับปรุงเกี่ยวกับการดำเนินนโยบายด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของเมืองสมาชิก ในกรณีนี้ กรุงเทพมหานครควรปฏิบัติตามข้อกำหนดให้ครบถ้วนในฐานะที่เป็นสมาชิกในกลุ่ม เช่น ปรับปรุงบัญชีฐานข้อมูลก๊าซเรือนกระจก

การเสริมสร้างศักยภาพของกลุ่มงานยุทธศาสตร์การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเป็นสิ่งสำคัญสำหรับความพยายามที่ยั่งยืนในการจัดการปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในกรุงเทพมหานคร ในกรณีนี้ ควรเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่และอริยาบรูณแบบงานที่มีประสิทธิภาพอย่างละเอียดในการร่วมมือกับพันธมิตรของกลุ่มงาน



ภาพที่ ๕ เครือข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่ส่งเสริมการเชื่อมโยง

๓๓
นต์

เก่าที่ใช้ดีเซลเป็นรถยนต์ที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำซึ่งช่วยลดมลพิษในอากาศ (เช่น ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM2.5)) และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก นอกจากนี้ การเร่งเปลี่ยนจากรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นระบบขนส่งสาธารณะสามารถลดทั้งความแออัดของจราจรและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขับขี้นในหลายกรณี การทำงาน