

ค่าจ้างศึกษาบูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศ
เชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก
ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง กรุงเทพมหานคร

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับ มาตรการจำกัดเวลาการบรรทุกเข้าพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล



จัดทำโดย :

สารบัญ		หน้า
ส่วนที่ ๑	บทสรุปผู้บริหาร	๑
ส่วนที่ ๒	ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐	
	๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)	๗
	๒.๒ แผนระดับที่ ๒	๙
	๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๑๒
ส่วนที่ ๓	ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ	๑๔
ส่วนที่ ๔	สาระสำคัญของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลา รถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๑๖
	๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๑๖
	๔.๒ ภาพรวมของมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒๕
	๔.๓ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุก เข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒๖
	๔.๔ การขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลา รถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปสู่การปฏิบัติ	๓๘
ภาคผนวก	โครงการสำคัญ	๓๙

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

๑.๑ ความเป็นมา

๑.๑.๑ หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำหน้าที่หลักเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าสำคัญ และเป็นกลไกสำคัญในการจัดระเบียบสินค้าและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ในปัจจุบันสถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกมีจำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า มีรถบรรทุกขนส่งสินค้าประเภท ๔ ล้อ ๖ ล้อ ๑๐ ล้อ และรถพ่วงเข้าใช้บริการสถานีทั้ง ๓ แห่ง เฉลี่ย ๒,๑๔๒ คันต่อวัน โดยศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ายังไม่เพียงพอต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าให้ครอบคลุมความต้องการของผู้ประกอบการ

ในมิติของการจราจรและสังคม การผสมผสานกระแสจราจรระหว่างรถบรรทุกกับรถประเภทต่าง ๆ บนถนนในช่วงเวลาไม่เหมาะสม ได้เพิ่มต้นทุนการขนส่งสินค้าแก่ผู้ประกอบการและลดความคล่องตัวของการจราจร นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติผู้ขับรถบรรทุกยังมีความเสี่ยงที่จะปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินกว่ากฎหมายกำหนด (เกินสี่ชั่วโมงนับแต่เริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ) โดยไม่สามารถจอดพักรถระหว่างทาง เนื่องจากการพัฒนาจุดพักรถที่เป็นแบบมาตรฐานเพื่อรองรับรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักยังมีไม่เพียงพอ ผู้ขับรถบรรทุกต้องจอดพักรถตามพื้นที่ริมทางหลวงหรือจอดบริเวณจุดห้ามจอด ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนและเกิดปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องกำหนดมาตรการจำกัดเวลาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในเขตเมืองที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ อันจะช่วยลดผลกระทบด้านสังคม การจราจร และสิ่งแวดล้อม

การจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ ยังไม่สามารถรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอสำหรับการขนส่งสินค้าทางบก การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกจำเป็นต้องมีสถานที่รวบรวมและกระจายสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าที่เหมาะสม เพื่อรองรับการเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งอื่น โดยเฉพาะการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากระบบขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกไปสู่การขนส่งระบบราง ทั้งนี้ เพื่อเป็นทางเลือกในการลดต้นทุนด้านการขนส่ง ช่วยลดปัญหาการเดินรถเที่ยวเปล่า และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

๑.๑.๒ วัตถุประสงค์

- ๑) กำหนดมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- ๒) บูรณาการรูปแบบการพัฒนาศถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
- ๓) จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับการบังคับใช้มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก
- ๔) จัดทำมาตรการเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

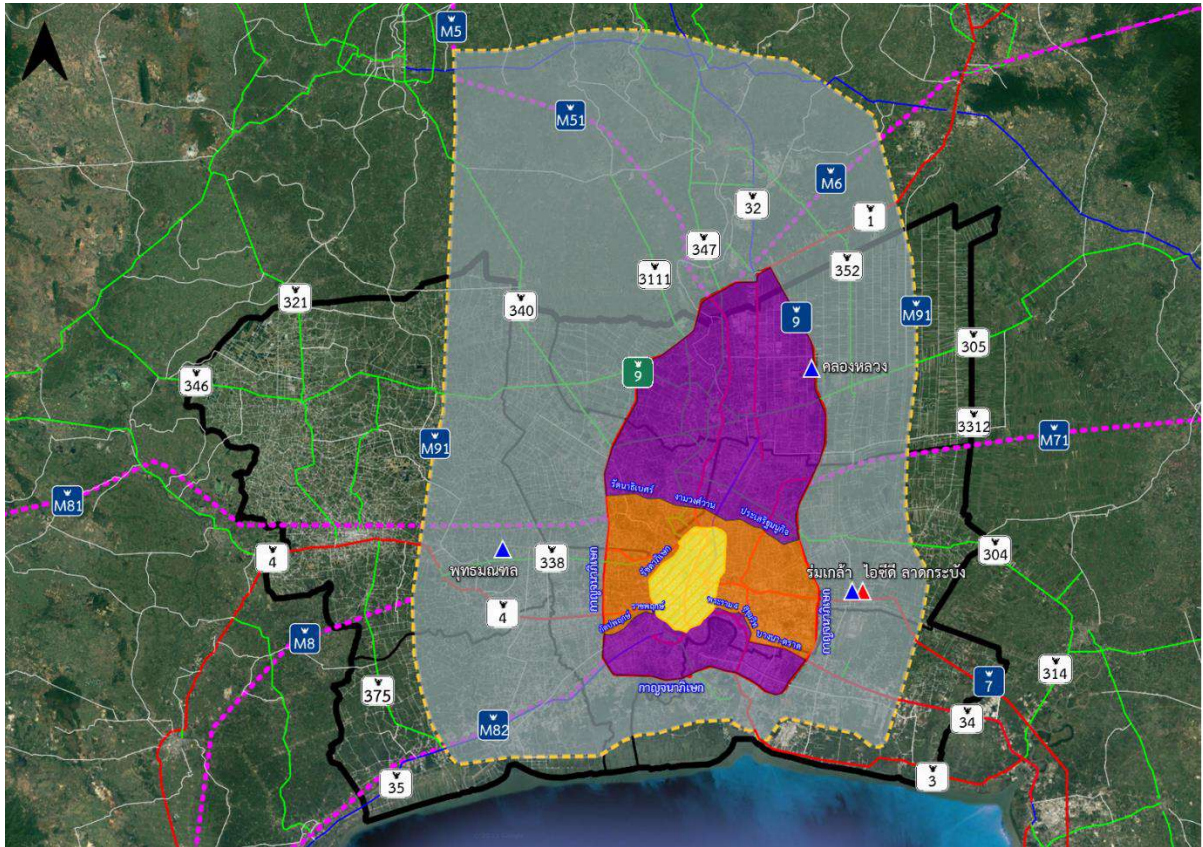
๑.๑.๓ เป้าหมาย และตัวชี้วัด

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่ได้จัดทำขึ้นได้รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เป็นภาครัฐ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกร่วมกัน โดยมีเป้าหมายของมาตรการฯ มุ่งเน้นให้เกิดประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน การลดปัญหาจราจรและลดมลพิษทางอากาศที่เกิดจากภาคการขนส่งสินค้าทางถนน โดยการกำหนดมาตรการบริหารจัดการเดินรถต่อเนื่องจากพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก ไปยังวงแหวนกาญจนาภิเษก และวงแหวนรอบที่ ๓ (M๙๑) ตามลำดับ รวมถึงการสนับสนุนให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของประเทศในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งในปัจจุบันสถานีขนส่งสินค้าขาเมืองของกรมการขนส่งทางบก มีจำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ในส่วนของจุดพักรถบรรทุกในปัจจุบัน ได้แก่ จุดพักรถบรรทุกด้านทับช้าง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ (ขาเข้าและขาออก) และจุดพักรถบรรทุก Motorway กรุงเทพมหานคร ลาดกระบัง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ (ขาเข้าและขาออก) ของกรมทางหลวง ในส่วนของภาคเอกชน ได้แก่ สถานีเติมน้ำมัน ปตท. ทางด่วนเฉลิมมหานคร (ขาเข้า)

โดยกำหนดพื้นที่มาตรการฯ เพิ่มขึ้นจากเดิม ๑๑๓ ตารางกิโลเมตร เป็น ๗,๒๔๑ ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็น ๑) ระยะเตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) เตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าและจุดพักรถบรรทุก ๒) ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕) เพิ่มพื้นที่มาตรการฯ จากวงแหวนรัชดาภิเษกถึงวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีส้ม) ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดนนทบุรี ขนาดพื้นที่ ๔๑๗ ตารางกิโลเมตร ๓) ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐) เพิ่มพื้นที่มาตรการฯ ถึงวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีม่วง) ในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี และจังหวัดสมุทรปราการ ขนาดพื้นที่ ๑,๐๙๓ ตารางกิโลเมตร และ ๔) ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๑-๒๕๘๕) เพิ่มพื้นที่มาตรการฯ ถึงวงแหวนรอบที่ ๓ (เฉพาะพื้นที่สีเทา) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ขนาดพื้นที่ ๕,๖๑๘ ตารางกิโลเมตร

ตารางที่ ๑.๑.๓-๑ เป้าหมายของมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก ตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป
ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๘๕)

พื้นที่	ขนาดพื้นที่ (หน่วย : ตารางกิโลเมตร)			
	ระยะเตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)	ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕)	ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐)	ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๑-๒๕๘๕)
วงแหวนรัชดาภิเษก มาตรการในปัจจุบัน (เฉพาะพื้นที่สีเหลือง)	๑๑๓	๑๑๓	๑๑๓	๑๑๓
วงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีส้ม)		๔๑๗	๔๑๗	๔๑๗
วงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีม่วง)			๑,๐๙๓	๑,๐๙๓
วงแหวนรอบ ๓ (เฉพาะพื้นที่สีเทา)				๕,๖๑๘
รวม	๑๑๓	๕๓๐	๑,๖๒๓	๗,๒๔๑



รูปที่ ๑.๑.๓-๑ พื้นที่มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง

ตัวชี้วัด ประกอบด้วย

- ๑) ความเร็วรถยนต์เฉลี่ยช่วงเร่งเวลาด่วนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพิ่มขึ้น
- ๒) อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ลดลง
- ๓) มลพิษทางอากาศจากรถบรรทุก ๑๐ ล้อ ขึ้นไป ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ลดลง
- ๔) จำนวนสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่พัฒนาในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง
- ๕) จำนวนจุดพักรถบรรทุกที่พัฒนาในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง
- ๖) ความพึงพอใจของผู้ประกอบการขนส่งไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐
- ๗) จำนวนรถบรรทุกไฟฟ้า ขนาด ๑๐ ล้อ ขึ้นไป จดทะเบียนเพิ่มมากขึ้น

๑.๑.๔ แนวทางการดำเนินการ

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลาเดินรถบรรทุกเข้าพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้กำหนดแนวทางการดำเนินการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในระยะเตรียมการ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ดังนี้

๑) แนวทางการดำเนินการที่ ๑ มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

การกำหนดแผนการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก โดยขยายเพิ่มพื้นที่ห้ามเดินรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป ต่อเนื่องจากวงแหวนรัชดาภิเษก (พื้นที่สีเหลือง) วงแหวนกาญจนาภิเษก (พื้นที่สีส้ม) วงแหวนกาญจนาภิเษก (พื้นที่สีม่วง) และวงแหวนรอบ ๓ (M๙๑) (พื้นที่สีเทา) โดยการจัดแบ่งขอบเขตของแต่ละพื้นที่ พิจารณาจากหลายปัจจัยร่วมกัน ได้แก่ โครงข่ายถนน จุดต้นทางจุดปลายทางของการขนส่งด้วยรถบรรทุก ความหนาแน่นของประชากร และมลพิษในพื้นที่

๒) แนวทางการดำเนินการที่ ๒ การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

- การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ เชียงรากน้อย นครชัยศรี พระรามที่ ๒ และบางนา-ตราด

- การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ วังน้อย นครชัยศรี พระรามที่ ๒ และบางนา-ตราด

๓) แนวทางการดำเนินการที่ ๓ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP) ที่เกี่ยวข้อง
- การจัดทำเส้นทางแนะนำสำหรับเดินรถบรรทุก
- การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๗๓
- การพัฒนาสถานีลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard : CY)
- โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S๑)

๔) แนวทางการดำเนินการที่ ๔ การพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูล GPS และมาตรการส่งเสริมการใช้รถบรรทุกไฟฟ้า ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

- การพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูล GPS
- มาตรการให้แรงจูงใจทางการเงินเพื่อลดต้นทุนของรถบรรทุกไฟฟ้า
- มาตรการให้สิทธิในการหักค่าสึกหรอและค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินในทางภาษี
- มาตรการช่วยเหลือด้านเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำเพื่อการลงทุนปรับเปลี่ยนใช้รถบรรทุกไฟฟ้า
- มาตรการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุกไฟฟ้า

๑.๑.๕ กิจกรรมการดำเนินงานตามมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้มีการจัดแบ่งการดำเนินงานออกเป็นระยะเตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕) ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐) และระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๑-๒๕๘๕) โดยกิจกรรมการดำเนินงาน กรอบงบประมาณ ระยะเวลาดำเนินงาน และหน่วยงานที่รับผิดชอบ สรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๑.๑.๕-๑ สรุปกิจกรรมมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

	งบประมาณ ลงทุน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง	จำนวนมาตรการ / แผนงาน / โครงการ			
			ระยะ เตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖- ๒๕๗๐)	ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๑- ๒๕๗๕)	ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๖- ๒๕๘๐)	ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๑- ๒๕๘๕)
แนวทางการดำเนินการที่ ๑ มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล						
การกำหนดแผนการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก โดยขยายเพิ่มพื้นที่ห้ามเดินรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป ต่อเนื่องจากวงแหวนรัชดาภิเษก (พื้นที่สี่เหลี่อง) วงแหวนกาญจนาภิเษก (พื้นที่สี่มุม) วงแหวนกาญจนาภิเษก (พื้นที่สี่มุม) และวงแหวนรอบ ๓ (M๙๑) (พื้นที่สี่เขา)	-	สนช. กทม. บก.จร. จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี จ.นครปฐม จ.สมุทรปราการ จ.สมุทรสาคร จ.พระนครศรีอยุธยา จ.อ่างทอง จ.สุพรรณบุรี	๑	๑	๑	๑
รวม	-		๑	๑	๑	๑
แนวทางการดำเนินการที่ ๒ การพัฒนาปรับเปลี่ยนสถานีเปลี่ยนถ่ายและ กระจายสินค้า และพัฒนาจุดพักรถบรรทุก บนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง						
การพัฒนาปรับเปลี่ยนสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า	๑๗,๒๖๓	ขบ.	๔			
การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก	๒,๙๓๙	ทล.	๔			
รวม	๒๐,๒๐๒		๘	-	-	-

ตารางที่ ๑.๑.๕-๑ สรุปกิจกรรมมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

	งบประมาณ ลงทุน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง	จำนวนมาตรการ / แผนงาน / โครงการ			
			ระยะ เตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖- ๒๕๗๐)	ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๑- ๒๕๗๕)	ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๖- ๒๕๘๐)	ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๑- ๒๕๘๕)
แนวทางการดำเนินการที่ ๓ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม เพื่อรองรับมาตรการบริหารจัดการเดิน รถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง						
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง (MR-MAP) ที่เกี่ยวข้อง	๔๒๙,๘๒๓	ทล. / กทพ.		๖		
การพัฒนาเส้นทางแนะนำเดินรถบรรทุก	-	บก.จร.	๑			
การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่ง สินค้าหลักของประเทศ ๔๖ แห่ง	๒,๐๐๐	ทล.	๑๖	๙		
การพัฒนาสถานีลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard : CY)	๗๒๐	รฟท.		๒๔	๑๔	๒
โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ และทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S๑)	๓,๐๐๐	กทท. / กทพ.	๑			
รวม	๔๓๕,๕๔๓		๑๘	๓๙	๑๔	๒
แนวทางการดำเนินการที่ ๔ การพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูล GPS และมาตรการส่งเสริมการใช้รถบรรทุกไฟฟ้า						
การพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูล GPS	๔๐	خب.	๑			
มาตรการให้แรงจูงใจทางการเงินเพื่อลดต้นทุน ของรถบรรทุกไฟฟ้า	๓,๐๐๐	กรมสรรพสามิต	๑			
มาตรการให้สิทธิในการหักค่าสึกหรอและ ค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินในทางภาษี	-	กรมสรรพากร	๑			
มาตรการช่วยเหลือด้านเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำ เพื่อการลงทุนปรับเปลี่ยนใช้รถบรรทุกไฟฟ้า	-	ส.กทอ.	๑			
มาตรการอำนวยความสะดวก แก่ผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุกไฟฟ้า	-	خب. / กทพ. / ทล. / สนพ.	๑			
รวม	๓,๐๔๐		๕	-	-	-
รวมทั้งหมด	๔๔๘,๗๘๕		๓๒	๔๐	๑๕	๓

หมายเหตุ :

สนข. คือ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กทม. คือ กรุงเทพมหานคร

خب. คือ กรมการขนส่งทางบก

ทล. คือ กรมทางหลวง

รฟท. คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย

บก.จร. คือ กองบังคับการตำรวจจราจร

กทพ. คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ส.กทอ. คือ สำนักงานบริหารกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

สนพ. คือ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ^๑ (แผนระดับที่ ๑)

ความสอดคล้องของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กับแผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ มีดังนี้

๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

๑) เป้าหมาย

- (๑) ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน
- (๒) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

(๑) โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก โครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับประเทศไทย ในการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียในยุคของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วและรุนแรง โครงสร้างพื้นฐานจะครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก

การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ โดยมีประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียบเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาคอนกรีตและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำและระบบขนส่งทางรางมากขึ้นให้สอดคล้องกับการเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น พร้อมทั้งการวางโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงสู่เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมือง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกัน

๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะสามารถมีส่วนช่วยให้ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ โดยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และส่งเสริมเศรษฐกิจให้เติบโตและยั่งยืน ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทาง อำนวยความสะดวก ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในการเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เป็นการพัฒนาการเดินทางในเขตเมืองที่มีประสิทธิภาพ มีส่วนช่วยลดการจราจรติดขัดทางถนน ช่วยลดการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เป็นต้น

^๑ https://www.nesdc.go.th/download/document/SAC/NS_PlanOct๒๐๑๘.pdf

สรุปผลจากการดำเนินงานตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการ จำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริณชิตคาดว่าจะสามารถช่วยลดมลพิษทางอากาศ และปัญหาการผสมผสานกระแสรถจราจรระหว่างรถบรรทุกกับรถประเภทต่าง ๆ / จราจรติดขัด สรุปการพัฒนา แสดงดังรูปที่ ๒.๑-๑

- (๑) ระยะเวลาเตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) เร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับ มาตรการฯ ได้แก่ สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า : เชียงรากน้อย / นครชัยศรี / พระรามที่ ๒ / บางนา-ตราด และจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก : วังน้อย / นครชัยศรี / พระรามที่ ๒ / บางนา-ตราด
- (๒) แผนระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕) ขยายพื้นที่มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก ต่อเนื่องจากวงแหวนรัชดาภิเษก ไปยังวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีส้ม) ขนาดพื้นที่ ๔๑๗ ตารางกิโลเมตร รวมเป็นพื้นที่สะสม ๕๓๐ ตารางกิโลเมตร
- (๓) แผนระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐) ขยายพื้นที่มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก ต่อเนื่องจากวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีส้ม) ไปยังวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีม่วง) ในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี และจังหวัด สมุทรปราการ ขนาดพื้นที่ ๑,๐๙๓ ตารางกิโลเมตร รวมเป็นสะสม ๑,๖๒๓ ตารางกิโลเมตร
- (๔) แผนระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๑-๒๕๘๕) ขยายพื้นที่มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก ต่อเนื่องจากวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีม่วง) ไปยังวงแหวนรอบที่ ๓ (M๙๑) (เฉพาะพื้นที่สีเทา) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริณชิต และพื้นที่ต่อเนื่อง ขนาดพื้นที่ ๕,๖๑๘ ตารางกิโลเมตร รวมเป็นสะสม ๗,๒๔๑ ตารางกิโลเมตร

ระยะเตรียมการ	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว
2566-2570	2571-2575	2576-2580	2581-2585
ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00น.   * 10.00-15.00น.   * 15.00-21.00น.   * 21.00-06.00น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00 น.   * 10.00-15.00 น.   * 15.00-21.00 น.   * 21.00-06.00 น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00 น.   * 10.00-15.00 น.   * 15.00-21.00 น.   * 21.00-06.00 น.   * ทุกวัน	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00 น.   * 10.00-15.00 น.   * 15.00-21.00 น.   * 21.00-06.00 น.   * ทุกวัน
	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00น.   * 10.00-15.00น.   * 15.00-21.00น.   * 21.00-06.00น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00น.   * 10.00-15.00น.   * 15.00-21.00น.   * 21.00-06.00น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00 น.   * 10.00-15.00 น.   * 15.00-21.00 น.   * 21.00-06.00 น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ
		ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00น.   * 10.00-15.00น.   * 15.00-21.00น.   * 21.00-06.00น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00น.   * 10.00-15.00น.   * 15.00-21.00น.   * 21.00-06.00น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ
			ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00น.   * 10.00-15.00น.   * 15.00-21.00น.   * 21.00-06.00น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ

รูปที่ ๒.๑.๑-๑ มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริณชิต และพื้นที่ต่อเนื่อง

๒.๒ แผนระดับที่ ๒

๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ^๒

ความสอดคล้องของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลา รถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กับแผนระดับที่ ๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ มีดังนี้

๑) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

๑.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐	พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕	พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐
ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน	อันดับที่ ๓๘	อันดับที่ ๓๑	อันดับที่ ๒๕

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลา รถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะมีแนวทางการดำเนินการที่จะมีส่วนช่วยเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้นได้ โดยอาศัยแนวทางการดำเนินการที่ ๒ การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง โดยยกระดับสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และจุดพักรถบรรทุกให้มีมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย สะอาด น่าใช้งาน โดยได้เสนอการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ เชียงรากน้อย นครชัยศรี พระรามที่ ๒ และบางนา-ตราด และจุดพักรถบรรทุก จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ วังน้อย นครชัยศรี พระรามที่ ๒ และบางนา-ตราด

๑.๒) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- แนวทางการพัฒนา

พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดคล้องกับรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในอนาคต นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์

- เป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมายที่ ๑ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
	พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐	พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕	พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐
สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	น้อยกว่าร้อยละ ๙

^๒ <https://www.nesdc.go.th/download/สรุปแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ>

- การบรรจุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

การดำเนินการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ด้วยแนวทางการดำเนินการต่าง ๆ เช่น การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ เชียงรายน้อย นครชัยศรี พระรามที่ ๒ และบางนา-ตราด และพัฒนาจุดพักรถบรรทุก จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ วังน้อย นครชัยศรี พระรามที่ ๒ และบางนา-ตราด จะมีส่วนช่วยในการลดการจอดรถบรรทุกขังทาง เนื่องจากจุดพักรถบรรทุกไม่เพียงพอและลดอุบัติเหตุ

๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)^๓

คณะรัฐมนตรี ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๕ เห็นชอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ตามที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ

การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ มีวัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” ซึ่งหมายถึง การสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวหน้าพลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการยกระดับกิจกรรมการผลิตและการให้บริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้นโดยอยู่บนพื้นฐานของความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ข้างต้น จึงได้กำหนดเป้าหมายหลักของการพัฒนา ๕ ประการประกอบด้วย

๑) การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม มุ่งยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการสำคัญ ผ่านการผลักดันส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่ม โดยใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์ ที่ตอบโจทย์พัฒนาการของสังคมยุคใหม่และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงเศรษฐกิจท้องถิ่นและผู้ประกอบการรายย่อยกับห่วงโซ่มูลค่าของภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย รวมถึงพัฒนาระบบนิเวศที่ส่งเสริมการค้าการลงทุนและนวัตกรรม

๒) การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่ มุ่งพัฒนาให้คนไทยมีทักษะและคุณลักษณะที่เหมาะสมกับโลกยุคใหม่ ทั้งทักษะในด้านความรู้ ทักษะทางพฤติกรรม และคุณลักษณะตามบรรทัดฐานที่ดีของสังคมและเร่งรัดการเตรียมพร้อมกำลังคนให้มีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน และเอื้อต่อการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ภาคการผลิตและบริการ เป้าหมายที่มีศักยภาพและผลิตภาพสูงขึ้น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการสร้างหลักประกันและความคุ้มครองทางสังคมที่สามารถส่งเสริมความมั่นคงในชีวิต

๓) การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม โดยลดความเหลื่อมล้ำ ทั้งในเชิงรายได้ ความมั่งคั่ง และโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจ สนับสนุนช่วยเหลือกลุ่มเปราะบางและผู้ด้อยโอกาสให้มีโอกาสในการเลื่อนขั้นทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงจัดให้มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

๔) การเปลี่ยนผ่านไปสู่ความยั่งยืน โดยปรับปรุงการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในการผลิตและบริโภค ให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ แก้ไขปัญหามลพิษด้วยวิธีการที่ยั่งยืน โดยเฉพาะมลพิษทางอากาศ ขยะ และมลพิษทางน้ำ และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพื่อบรรลุความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ภายในครึ่งแรกของศตวรรษ

^๓ https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=๖๔๒๒

๕) การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยง ภายใต้บริบทโลกใหม่ โดยการสร้างความพร้อมในการรับมือและแสวงหาโอกาสจากการเป็นสังคมสูงวัย การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยโรคระบาด และภัยคุกคามทางไซเบอร์ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกลไกทางสถาบันที่เอื้อต่อการเปลี่ยนแปลงสู่ดิจิทัล รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างและระบบการบริหารงานของภาครัฐให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของบริบททางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีได้อย่างทันเวลา มีประสิทธิภาพ และมีธรรมาภิบาล

เพื่อถ่ายทอดเป้าหมายหลักไปสู่ภาพของการขับเคลื่อนที่ชัดเจนในลักษณะของวาระการพัฒนาที่เอื้อให้เกิดการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงานและหลายภาคส่วนในการผลักดันการพัฒนาในเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้เกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ จึงได้กำหนด**หมวดหมู่การพัฒนา จำนวน ๑๓ หมวด** ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ “เป็น” หรือมุ่งหวังจะ “มี” เพื่อสะท้อนประเด็นการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” แสดงดังรูปที่ ๒.๒.๑-๑



รูปที่ ๒.๒.๑-๑ ความเชื่อมโยงระหว่างหมวดหมู่การพัฒนา กับเป้าหมายหลัก

สำหรับความสอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลา รถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่จะมีส่วนสนับสนุนเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ โดยหมวดหมู่ที่เกี่ยวข้องและสอดคล้อง สรุปได้ดังนี้

๑) หมวดหมู่ที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ที่ ๓ การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง

กลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่องเพียงพอและได้มาตรฐาน เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่และเมือง สามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและความต้องการของประชาชน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบโดยสะดวกและมีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบ

โทรคมนาคมพื้นฐานที่ทันสมัย ทัวถึงและได้คุณภาพ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาต่อยอดขยายผลในเชิงพาณิชย์ รวมทั้งส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ และส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำธุรกิจให้เป็นระบบดิจิทัล ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการดำเนินการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีความสอดคล้องกัน ได้แก่ เป้าหมายที่ ๓ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ไทยมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก สามารถเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของโครงข่ายโลจิสติกส์ภายในภูมิภาค รวมทั้งมีการพัฒนาปัจจัยแวดล้อมที่ช่วยให้ระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ทั้งภายในและระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพและมีต้นทุนต่ำลง

๒) หมายเหตุที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

กลยุทธ์ที่ ๕ การปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ย่อยที่ ๕.๕ ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่ปล่อยคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และส่งเสริมการผลิตและการใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและประหยัดพลังงาน

แนวทางการดำเนินการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีความสอดคล้องกัน ได้แก่ แนวทางการดำเนินการที่ ๑ มาตรการบริการจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกำหนดแผนการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก โดยขยายเพิ่มพื้นที่ห้ามเดินรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป ต่อเนื่องจากวงแหวนรัชดาภิเษก (พื้นที่สีเหลือง) วงแหวนกาญจนาภิเษก (พื้นที่สีส้ม) วงแหวนกาญจนาภิเษก (พื้นที่สีม่วง) และวงแหวนรอบ ๓ (M๔๑) (พื้นที่สีเทา) โดยการจัดแบ่งขอบเขตของแต่ละพื้นที่พิจารณาจากหลายปัจจัยร่วมกัน ได้แก่ โครงข่ายถนน จุดต้นทางจุดปลายทางของการขนส่งด้วยรถบรรทุก ความหนาแน่นของประชากรและมลพิษในพื้นที่ และแนวทางการดำเนินการที่ ๔ แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า และมาตรการส่งเสริมการใช้รถบรรทุกไฟฟ้า

๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

๒.๓.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) กระทรวงคมนาคม^๔

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) มีวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย โดยมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีและการบริหารจัดการ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและยกระดับการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวกและปลอดภัย เพื่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง รวมถึงขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ประกอบด้วย ๒ ยุทธศาสตร์ที่แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เกี่ยวข้องสอดคล้องกัน ดังนี้

^๔ http://wise.co.th/wise/References/Supply_Chain/Transportation_Strategy_๒๐_Year.pdf

- ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ โดยบูรณาการแผนงาน/โครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ เป้าหมายสำคัญ ประกอบด้วย การเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัวในการจราจร (Mobility) โดยมีการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) มุ่งเน้นให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ระบบการขนส่งทางถนนเป็นระบบรอง เพื่อขนส่งผู้โดยสาร คำนึงถึงการเชื่อมต่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง และการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง การบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การบริหารจัดการจราจรในทุกรูปแบบ การส่งเสริมการลดการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง

๒.๓.๒ แผนปฏิบัติการราชการระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) กระทรวงพาณิชย์ ^๕

แผนปฏิบัติการระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ของกระทรวงพาณิชย์จัดทำขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยดำเนินการตามแนวทางการจัดทำแผนระดับที่ ๓ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ทั้งนี้ มุ่งเน้นที่จะบรรลุวิสัยทัศน์ที่มุ่งเน้น “เป็นองค์กรหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจการค้า ด้วยการตลาด ๕.๐ ภายในปี ๒๕๗๐” ภายใต้บริบทที่ตอบสนองและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ประกอบการ เกษตรกร ประชาชน รวมทั้งผลักดันเศรษฐกิจการค้าไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน โดยมีพันธกิจ ได้แก่

- ๑) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศ
- ๒) พัฒนาเศรษฐกิจการค้าของประเทศให้มีความเข้มแข็งเพื่อยกระดับรายได้ของประเทศ ลดความเหลื่อมล้ำ และรองรับการเปลี่ยนแปลงในทุกมิติ
- ๓) พัฒนาระบบนิเวศทางเศรษฐกิจการค้าให้มีประสิทธิภาพ มีมาตรฐาน และเป็นธรรม
- ๔) ส่งเสริมการค้า การเจรจาการค้าและพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ และการค้าชายแดน
- ๕) พัฒนาการบริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพรองรับการตลาด ๕.๐

แนวทางการดำเนินการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลา
รถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีความสอดคล้องกับประเด็นที่ ๑ : พัฒนาศักยภาพ
ทางการค้าของเกษตรกรและผู้ประกอบการ เป้าหมายที่ ๑.๒ ผู้ประกอบการได้รับการพัฒนาและส่งเสริม
เป็นผู้ประกอบการยุคใหม่ที่มี บทบาทต่อระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ได้แก่ **แนวทางการดำเนินการที่ ๔**
แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า และมาตรการส่งเสริมการใช้รถบรรทุกไฟฟ้า โดยมุ่งเน้นการส่งเสริม
ให้ภาคเอกชนใช้รถบรรทุกไฟฟ้าในการขับเคลื่อนการขนส่งสินค้าทางบกให้มากขึ้น

[illegible]

ส่วนที่ ๓

ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เชื่อมโยงเป้าหมายของแผนแม่บทย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๑) กับเป้าหมายย่อย (Targets) ของ SDGs แสดงดังรูปที่ ๓-๑ ซึ่งเป็นไปตามแผนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทย (Thailand's SDG Roadmap) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามที่คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนเสนอเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำโครงการและแผนระดับที่ ๓ ของหน่วยงานของรัฐ

ผลการทบทวนความสอดคล้องของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กับแผนระดับที่ ๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ จะประกอบด้วยประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล (ด้านที่ ๗)

โดยตามรูปที่ ๓-๑ จะเห็นได้ว่า มีส่วนสอดคล้องเกี่ยวข้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนหลายด้าน อย่างไรก็ตาม เป้าหมายย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (Goal) จะมีความสอดคล้องกับเป้าหมายย่อยของ SDGs ที่ได้กำหนดความเชื่อมโยงดังกล่าวไว้แล้ว สรุปได้ดังนี้

เป้าหมายย่อยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น เป้าหมายย่อย SDGs ที่สอดคล้อง SDG๑๑๑๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืน และมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าไปที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน

ดังนั้น การดำเนินการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้มีส่วนช่วยในการบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยในประเด็นของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นการดำเนินการที่มีส่วนช่วยผลักดันตามเป้าหมายย่อยของ SDGs เช่นเดียวกัน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การส่งเสริมสนับสนุนด้านเศรษฐกิจ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การลดอุบัติเหตุทางถนน และลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม

การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) กับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ



หมายเหตุ: เป็นการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของเป้าหมายย่อย (SDG Targets) กับเป้าหมายแผนแม่บทย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายของแผนแม่บทฯ จะสัมพันธ์กับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ และสอดคล้องกับ SDGs ด้วย (แผนแม่บทที่ไฮไลท์แสดงถึงความสัมพันธ์ทางอ้อม)

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ ๓-๑ ความเชื่อมโยงของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) กับแผนแม่บทย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ส่วนที่ ๔ สารสำคัญของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม เพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม เพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๗๐) โดยยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น พัฒนาเส้นทางและรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อลดต้นทุน (ราง-น้ำ-อากาศ) ซึ่งสนับสนุนนโยบายรัฐบาล เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ให้บริการภาคขนส่ง และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนและการแก้ไขปัญหาจราจร

ปัจจุบันสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำหน้าที่หลักเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าสำคัญ และเป็นกลไกสำคัญในการจัดระเบียบสินค้าและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ในปัจจุบันสถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกมีจำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า มีรถบรรทุกขนส่งสินค้าประเภท ๔ ล้อ ๖ ล้อ ๑๐ ล้อ และรถพ่วงเข้าใช้บริการสถานีทั้ง ๓ แห่ง เฉลี่ย ๒,๑๔๒ คันต่อวัน โดยศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ายังมีไม่เพียงพอต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าให้ครอบคลุมความต้องการของผู้ประกอบการ

ในมิติของการจราจรและสังคม การผสมผสานกระแสจราจรระหว่างรถบรรทุกกับรถประเภทต่าง ๆ บนถนนในช่วงเวลาไม่เหมาะสม ได้เพิ่มต้นทุนการขนส่งสินค้าแก่ผู้ประกอบการและลดความคล่องตัวของการจราจร นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติผู้ขับรถบรรทุกยังมีความเสี่ยงที่จะปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินกว่ากฎหมายกำหนด (เกินสี่ชั่วโมงนับแต่เริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ) โดยไม่สามารถจอดพักระหว่างทาง เนื่องจากการพัฒนาจุดพักรถที่เป็นแบบมาตรฐานเพื่อรองรับรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลักยังไม่เพียงพอ ผู้ขับรถบรรทุกต้องจอดพักรถตามพื้นที่ริมทางหลวงหรือจอดบริเวณห้ามจอด ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนและเกิดปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีแนวทางการดำเนินการที่สำคัญ ๓ แนวทาง ได้แก่ การกำหนดมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก เพื่อมุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ ช่วยลดผลกระทบด้านสังคม การจราจร และสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ตระหนักถึงความสำคัญดังกล่าวข้างต้น จึงจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมรองรับการบังคับใช้มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศควบคู่ไปกับการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ลดปัญหาการจราจรและลดมลพิษทางอากาศอันเกิดจากการขนส่งทางบก และการพัฒนาการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนา ดังนี้

“การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานครปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่องให้มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green & Safety Transport)



ที่มา : กระทรวงคมนาคม

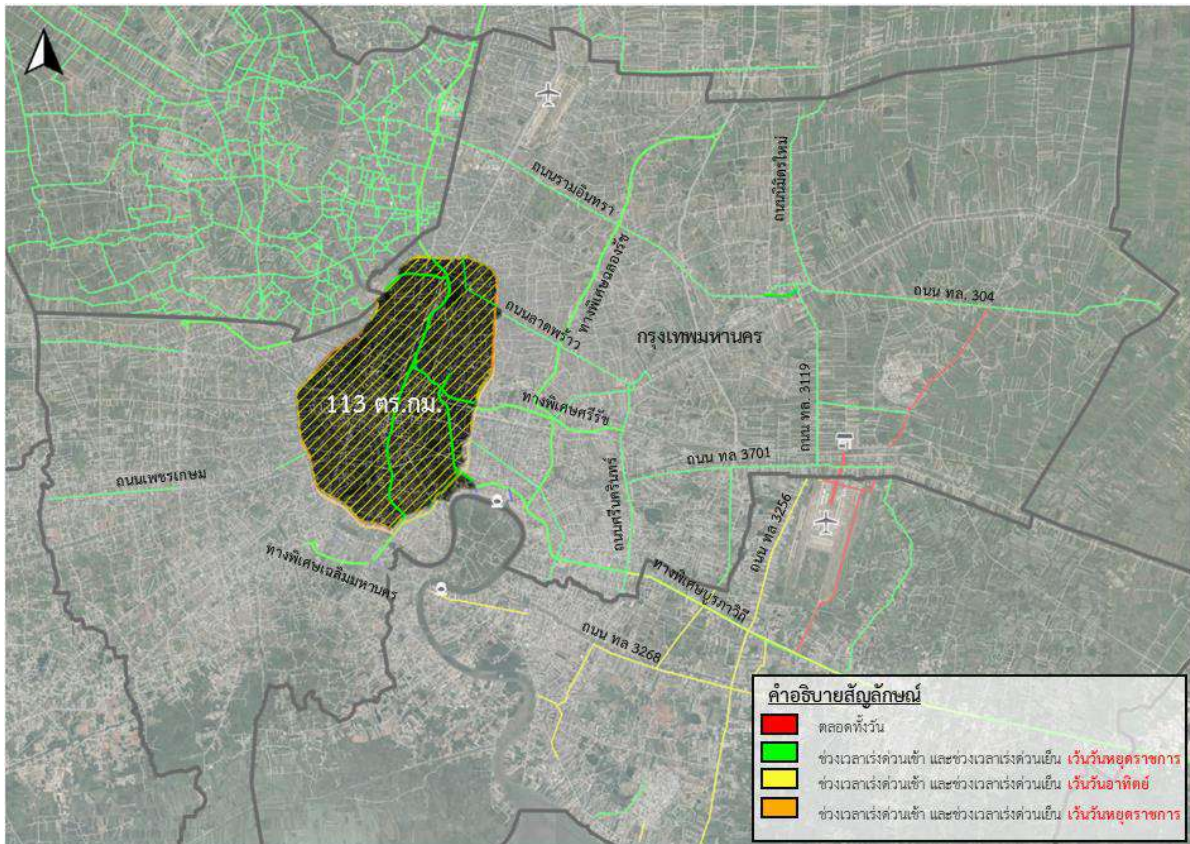
รูปที่ ๔.๑-๑ แนวคิดและภาพในอนาคตการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

๔.๑.๑ มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

การศึกษามาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่เกี่ยวข้องกับการห้ามเดินรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป เข้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล การศึกษาทางแนวทางการดำเนินมาตรการห้ามเดินรถบรรทุก ๔ ระยะ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๔๕ ซึ่งปัจจุบันได้กำหนดมาตรการอยู่ในระยะที่ ๓ สรุปได้ดังนี้

- ๑) มาตรการระยะที่ ๑ ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป จอดบนถนนในเขตพื้นที่โครงการ “เขตปลอดภัย เพิ่มวินัยจราจร” มีขอบเขต ๔๕ ตารางกิโลเมตร ตลอด ๒๔ ชั่วโมง หลักจากสถานีขนส่งสินค้าชายฝั่งทั้ง ๓ แห่ง เปิดให้บริการ (เริ่มบังคับใช้ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๔๓)
- ๒) มาตรการระยะที่ ๒ ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป จอดบนถนนในเขตพื้นที่ ๑๑๓ ตารางกิโลเมตร (พื้นที่วงแหวนชั้นในรัชดาภิเษก-จรัญสนิทวงศ์) ตลอด ๒๔ ชั่วโมง (เริ่มบังคับใช้ ๑๕ กันยายน ๒๕๔๓)
- ๓) มาตรการระยะที่ ๓ ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป เข้าในเขตพื้นที่ ๑๑๓ ตารางกิโลเมตร ในช่วงเวลา ๐๖.๐๐-๒๑.๐๐ น. (เริ่มบังคับใช้ ๑๐ เมษายน ๒๕๔๖)
- ๔) มาตรการระยะที่ ๔ ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป เข้าและจอดในเขตพื้นที่ ๑๑๓ ตารางกิโลเมตร ตลอด ๒๔ ชั่วโมง โดยในการบังคับใช้มาตรการระยะที่ ๔ จะต้องทำการศึกษาผลกระทบจากการบังคับใช้มาตรการระยะที่ ๓ และต้องรอประเมินผล

จากการผ่อนผันให้รถบรรทุกทดลองวิ่งบนวงแหวนด้านใต้ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ได้เปิดให้บริการแล้ว แต่ยังไม่มีการออกข้อบังคับเรื่องน้ำหนักบรรทุกและอยู่ระหว่างการก่อสร้างด่านเก็บค่าธรรมเนียม ซึ่ง สนข. จะร่วมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินการห้ามรถบรรทุกเข้าเมืองตามมาตรการระยะที่ ๔ ต่อไป



ที่มา : ข้อบังคับเจ้าพนักงานตำรวจว่าด้วย การห้ามเดินรถและการห้ามจอดรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป และรถพ่วง ในเขตกรุงเทพมหานคร (ฉบับที่ ๓), ๒๕๕๖

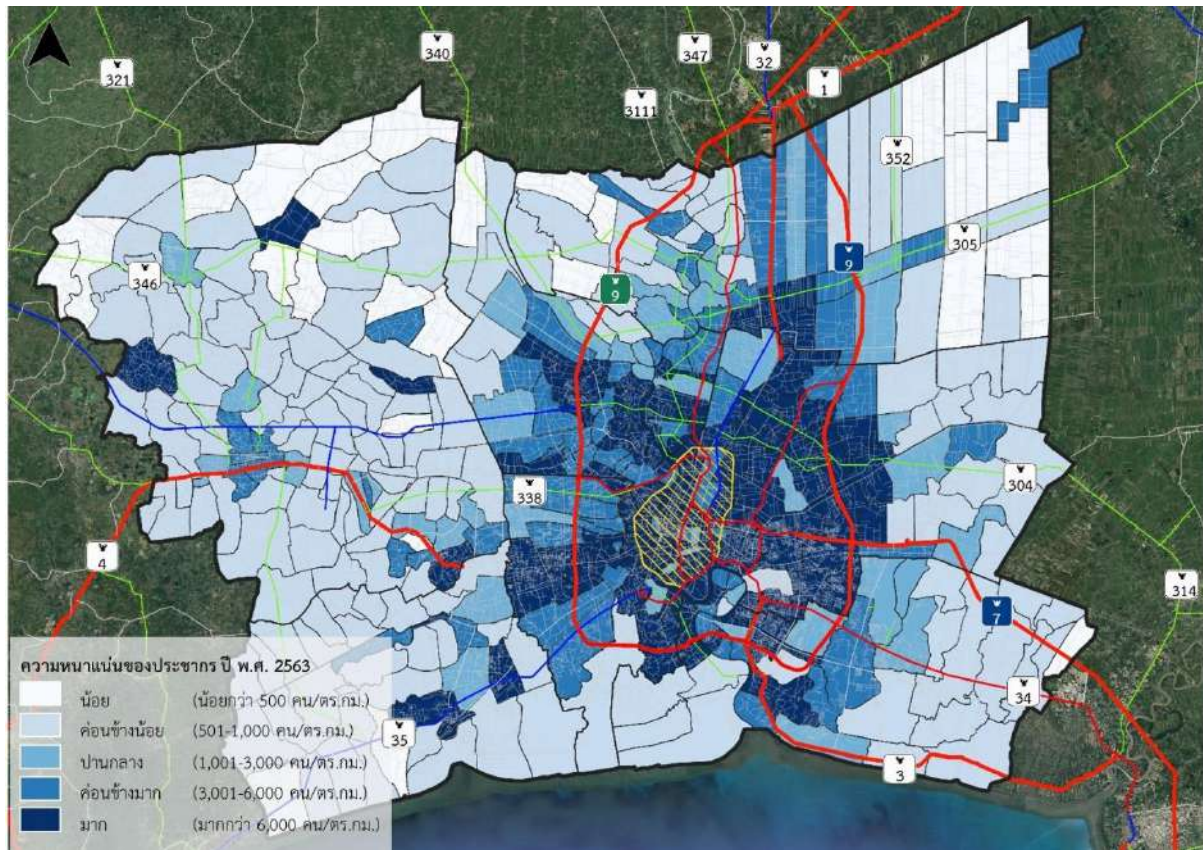
รูปที่ ๔.๑.๑-๑ การห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร

๔.๑.๒ สาเหตุหลักของการกำหนดมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริณชิต และพื้นที่ต่อเนื่อง

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริณชิต จัดทำขึ้นเพื่อการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในเขตกรุงเทพมหานครและ ปริณชิต โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑) พื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง

บริเวณพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก เป็นศูนย์กลางพื้นที่พาณิชยกรรมและที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย หนาแน่นมาก โดยมีความหนาแน่นของประชากร มากกว่า ๖,๐๐๐ คนต่อตารางกิโลเมตร มีโครงข่ายการคมนาคมอย่างทั่วถึง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ประสบปัญหาการจราจรติดขัด ส่งผลกระทบต่อภาพรวมเศรษฐกิจ และเพื่อเป็นการบรรเทา ปัญหาการจราจรติดขัด จึงมีการบังคับใช้มาตรการการห้ามเดินรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป เวลา ๖.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. จนถึงปัจจุบัน โดยจะสังเกตเห็นได้ว่า พื้นที่ที่มีความหนาแน่นของ ประชากรมากไปทางด้านทิศเหนือ ทิศตะวันตก และทิศตะวันออกของวงแหวนรัชดาภิเษก ไปจนถึงถนนกาญจนาภิเษก แสดงดังรูปที่ ๔.๑.๒-๑



ที่มา : สถิติประชากรทางการทะเบียนราษฎร, ๒๕๖๓

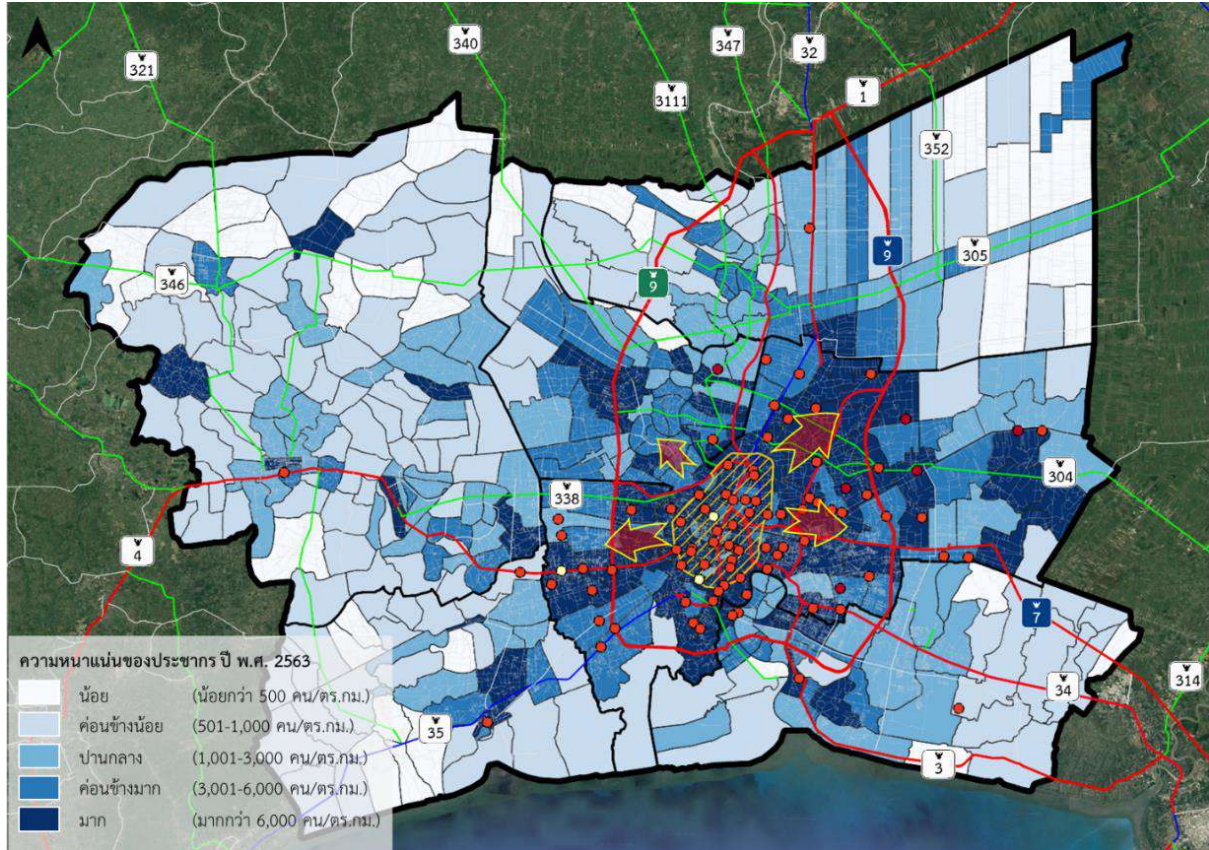
รูปที่ ๔.๑.๒-๑ ความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๓

๒) พื้นที่มีระดับมลพิษสูง

การวัดค่าดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) ของกรมควบคุมมลพิษ เป็นการรายงานข้อมูลคุณภาพอากาศในรูปแบบที่ง่ายต่อความเข้าใจของประชาชนทั่วไป เพื่อให้รับทราบถึงสถานการณ์มลพิษทางอากาศในแต่ละพื้นที่ว่าอยู่ในระดับใด มีผลกระทบ ต่อสุขภาพอนามัยหรือไม่ ดัชนีคุณภาพอากาศ ๑ ค่า ใช้เป็นตัวแทนค่าความเข้มข้น ของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM_{๒.๕}) โดยแบ่งออกเป็น ๕ ระดับ โดยมีรายละเอียดของระดับคุณภาพอากาศ ดังนี้

AQI 0-25	คุณภาพอากาศดีมาก เหมาะสำหรับกิจกรรมกลางแจ้งและการท่องเที่ยว
AQI 26-50	คุณภาพอากาศดี สามารถทำกิจกรรมกลางแจ้งและการท่องเที่ยวได้ตามปกติ
AQI 51-100	ประชาชนทั่วไป : สามารถทำกิจกรรมกลางแจ้งได้ตามปกติ ผู้ที่ต้องดูแลสุขภาพเป็นพิเศษ : หากมีอาการเบื้องต้น เช่น ไอ หายใจลำบาก ระคายเคืองตา ควรลดระยะเวลาการทำกิจกรรมกลางแจ้ง
AQI 101-200	ประชาชนทั่วไป : ควรเฝ้าระวังสุขภาพ ถ้ามีอาการเบื้องต้น เช่น ไอ หายใจลำบาก ระคายเคืองตา ควรลดระยะเวลาการทำกิจกรรมกลางแจ้ง หรือใช้อุปกรณ์ป้องกันตนเองหากมีความจำเป็น ผู้ที่ต้องดูแลสุขภาพเป็นพิเศษ : ควรลดระยะเวลาการทำกิจกรรมกลางแจ้ง หรือใช้อุปกรณ์ป้องกันตนเองหากมีความจำเป็น ถ้ามีอาการทางสุขภาพ เช่น ไอ หายใจลำบาก ตาอักเสบ แน่นหน้าอก ปวดศีรษะ หัวใจเต้นไม่เป็นปกติ คลื่นไส้ อ่อนเพลีย ควรปรึกษาแพทย์
AQI 201 ขึ้นไป	ทุกคนควรหลีกเลี่ยงกิจกรรมกลางแจ้งหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีมลพิษทางอากาศสูง หรือใช้อุปกรณ์ป้องกันตนเองหากมีความจำเป็น หากมีอาการทางสุขภาพ ควรปรึกษาแพทย์

ซึ่งเมื่อนำมาซ้อนทับกับพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากร พบว่า พื้นที่มลพิษทางอากาศที่มีผลต่อสุขภาพ (สีแดงและสีส้ม) ซ้อนทับอยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นของประชากรได้แก่ พื้นที่ทางทิศเหนือ ทิศตะวันตก และทิศตะวันออกของวงแหวนรัชดาภิเษก จึงควรพิจารณาร่วมกับปัจจัยอื่นถึงความเหมาะสมในการเป็นพื้นที่ที่ควรจัดให้มีการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในอนาคต แสดงดังรูปที่ ๔.๑.๒-๒



ที่มา : สถิติประชากรทางการทะเบียนราษฎร, ๒๕๖๓, ข้อมูล ณ วันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๖ กรมควบคุมมลพิษ, ๒๕๖๖

รูปที่ ๔.๑.๒-๒ ความหนาแน่นของประชากรและมลพิษทางอากาศ

๓) พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยพิจารณาในพื้นที่ระหว่างวงแหวนรัชดาภิเษก ถึง วงแหวนรอบที่ ๓ พบว่ามีพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิ้น ๕,๖๕๕ แห่ง ประกอบด้วยศาสนสถานของทุกศาสนา จำนวน ๑,๗๘๑ แห่ง สถานศึกษา จำนวน ๓,๒๗๐ แห่ง และสถานพยาบาล จำนวน ๖๐๗ แห่ง พบว่า พื้นที่อ่อนไหวจำนวนมากอยู่บริเวณทางด้านทิศเหนือ ทิศตะวันตก และทิศตะวันออกของวงแหวนรัชดาภิเษก แสดงดังรูปที่ ๔.๑.๒-๓



รูปที่ ๔.๑.๒-๓ พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔) พื้นที่ที่การจราจรแออัดในช่วงเวลาเร่งด่วน

ผลการวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ยในช่วงเร่งด่วนเช้าและช่วงเร่งด่วนเย็น ในกรณีที่ไม่มี การดำเนินการมาตรการจำกัดเวลาการรถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในอนาคต โดยใช้แบบจำลองการจราจรกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของ สนข. พบว่า ในอนาคต การจราจรภายในวงแหวนรัชดาภิเษกและวงแหวนกาญจนาภิเษกจะมีความเร็วเฉลี่ยลดลง แสดงดังตารางที่ ๔.๑.๒-๑ และตารางที่ ๔.๑.๒-๒

ตารางที่ ๔.๑.๒-๑ ความเร็วเฉลี่ยในพื้นที่ต่าง ๆ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า

(หน่วย : กิโลเมตร / ชั่วโมง)

พื้นที่ศึกษา	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๕	พ.ศ. ๒๕๘๐	พ.ศ. ๒๕๘๕
ภายในวงแหวนรัชดาภิเษก	๑๑.๗	๑๐.๘	๙.๘	๙.๑
ภายในวงแหวนกาญจนาภิเษก	๑๗.๙	๑๖.๔	๑๔.๙	๑๔.๐
ภายในวงแหวนรอบ ๓	๓๕.๐	๓๒.๑	๒๙.๑	๒๗.๓

ตารางที่ ๔.๑.๒-๒ ความเร็วเฉลี่ยในพื้นที่ต่าง ๆ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น

(หน่วย : กิโลเมตร / ชั่วโมง)

พื้นที่ศึกษา	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๕	พ.ศ. ๒๕๘๐	พ.ศ. ๒๕๘๕
ภายในวงแหวนรัชดาภิเษก	๑๔.๒	๑๕.๒	๑๔.๐	๑๒.๗
ภายในวงแหวนกาญจนาภิเษก	๑๙.๓	๒๐.๕	๑๘.๙	๑๗.๑
ภายในวงแหวนรอบ ๓	๓๘.๕	๔๑.๐	๓๗.๘	๓๔.๓

๔.๑.๓ จำนวนสถานีขนส่งสินค้าในเมืองในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน

ปัจจุบันสถานีขนส่งสินค้าในเมืองเปิดให้บริการจำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า และสถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง แสดงดังรูปที่ ๔.๑.๓-๑ โดยมีรูปแบบและองค์ประกอบสถานีขนส่งสินค้าในเมือง แสดงดังตารางที่ ๔.๑.๓-๑



รูปที่ ๔.๑.๓-๑ ที่ตั้งสถานีขนส่งสินค้าในเมือง

ตารางที่ ๔.๑.๓-๑ สรุปข้อมูลสถานีขนส่งสินค้าในเมืองทั้ง ๓ แห่ง

รายการ		พุทธมณฑล	ร่มเกล้า	คลองหลวง
๑	พื้นที่สถานี (ไร่)	๒๐๗	๒๒๕	๒๒๕
๒	จำนวนขนถ่ายสินค้า (ขน)	๘	๑๐	๑๐
๓	จำนวนช่องขนถ่ายสินค้า (ช่อง)	๑๒๘	๑๖๐	๑๖๐
๔	คลังสินค้าขนาด ๑,๐๐๐ ตารางเมตร (หลัง)	๔	๕	๕
๕	อาคารที่พักและโรงอาหาร ๔,๙๐๐ ตารางเมตร (หลัง)	๑	๑	๑
๖	อาคารสำนักงานกลาง ๔,๕๖๐ ตารางเมตร (หลัง)	๑	๑	๑
๗	อาคารขนถ่ายสินค้า ๘,๗๐๐ ตารางเมตร (หลัง)	๑		

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๖๕

๔.๑.๔ จำนวนจุดพักรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน

ปัจจุบันมีจุดจอดพักรถบรรทุกที่ให้บริการในบริเวณพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง มีจำนวน ๓ แห่ง สามารถจอดรถบรรทุกได้รวม ๓๘ คัน แสดงดังรูปที่ ๔.๑.๔-๑



รูปที่ ๔.๑.๔-๑ จุดจอดพักรถบรรทุกที่ให้บริการในบริเวณพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔.๑.๕ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกและภายในของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สรุปภาพรวมของจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อกำหนดมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง รวมถึงการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่อง โดยพิจารณาข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิจากการระดมความคิดเห็นการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้แสดงดังตารางที่ ๔.๑.๕-๑

ตารางที่ ๔.๑.๕-๑ ภาพรวมของจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการกำหนดมาตรการฯ

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
S๑ การขนส่งสินค้าทางบกยังคงเป็นการขนส่งหลักของประเทศที่มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ ๘๐ ของการขนส่งทั้งหมด S๒ ปริมาณเที่ยวการขนส่งสินค้าทางบกด้วยรถบรรทุกมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี	W๑ การขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ทำให้เกิดมลพิษในพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว W๒ การบรรทุกน้ำหนักเกินตามที่กฎหมายกำหนด W๓ ผู้ขับขี่จอดพักรถริมทางหลวงหรือจอดบริเวณจุดห้ามจอด W๔ การผสมผสานกระแสรถบรรทุกบนถนนระหว่างรถบรรทุกกับรถประเภทต่าง ๆ ในช่วงเวลาเร่งด่วนทำให้รถเคลื่อนตัวช้า การจราจรติดขัด W๕ ความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนและเกิดปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
O๑ แผนและนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม เช่น สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า จุดพักรถบรรทุก เป็นต้น O๒ การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ให้บริการภาคขนส่งและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง O๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนและการแก้ไขปัญหาจราจร O๔ นโยบายการส่งเสริมการใช้รถบรรทุกพลังงานไฟฟ้า	T๑ ผู้ขับขี่ขับรถติดต่อกันเกินกว่ากฎหมายกำหนด (เกินสี่ชั่วโมงนับแต่เริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ) T๒ การขนส่งสินค้าทางถนนยังส่งผลกระทบต่อปัญหามลพิษทางอากาศที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนโดยรวม T๓ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ายังมีไม่เพียงพอต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าให้ครอบคลุมความต้องการของผู้ประกอบการ T๔ การพัฒนาจุดพักรถที่เป็นแบบมาตรฐานเพื่อรองรับรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักยังมีไม่เพียงพอ

เมื่อนำจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคมาวิเคราะห์ในลักษณะ TOWS Matrix ที่รวมความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับอุปสรรค จุดอ่อนกับโอกาส จุดอ่อนกับอุปสรรคจะได้รูปแบบในการกำหนดแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งสามารถสรุปผลได้ดังนี้

แนวทางพัฒนาเชิงรุก (SO)

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางบกด้วยรถบรรทุกที่มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี (S๒ + O๑)
- การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนและการแก้ไขปัญหาจราจรที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น (S๒ + O๓)
- การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ให้บริการภาคขนส่งและอุตสาหกรรมที่ใช้การขนส่งทางบกหลัก (S๑ + O๒)
- การส่งเสริมการใช้รถบรรทุกพลังงานไฟฟ้าในการขนส่งสินค้า (S๒ + O๔)

แนวทางพัฒนาเชิงแก้ไข (WO)

- การเพิ่มมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว (W๑ + O๓ W๕ + O๓ และ W๔ + O๓)
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม เช่น จุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก เพื่อลดปัญหาการจอดพักรถริมทางหลวงหรือจอดบริเวณจุดห้ามจอด (W๓ + O๑) สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ (W๒ + O๑ และ O๒)

แนวทางพัฒนาเชิงรับ (WT)

การกำหนดมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พร้อมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการดังกล่าว เช่น การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าเพื่อลดปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินตามที่กฎหมายกำหนด รวมถึงการพัฒนาการขนส่งทางต่อเนื่องหลายรูปแบบลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทางบกให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลักเพื่อลดปัญหาการจอดพักริมทางหลวงหรือจอดพักริเวณจุดห้ามจอด รวมถึงลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก ($W5 + T1$ $W3 + T4$ และ $W2 + T3$)

๔.๒ ภาพรวมของมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔.๒.๑ วิสัยทัศน์ (Vision)

“การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานครปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่องให้มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green & Safety Transport)”

๔.๒.๒ วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อบริหารจัดการเดินรถบรรทุกเข้าพื้นที่ให้สอดคล้องกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สภาพการจราจร และการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่
- ๒) การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมรองรับการบังคับใช้มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- ๓) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศควบคู่ไปกับการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ลดปัญหาการจราจรและลดมลพิษทางอากาศอันเกิดจากภาคการขนส่งทางบก

๔.๒.๓ เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม

- ๑) การกำหนดมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- ๒) บูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
- ๓) จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- ๔) จัดทำมาตรการเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

๔.๓ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔.๓.๑ วัตถุประสงค์

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่
กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีวัตถุประสงค์ ๓ ประการ ได้แก่

- ๑) เพื่อกำหนดมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล โดยกำหนดพื้นที่มาตรการต่อเนื่องจากวงแหวนรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มี
มาตรการฯ ในปัจจุบัน พร้อมทั้งส่งเสริมการใช้เครื่องยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
เช่น รถบรรทุกไฟฟ้า รถบรรทุกเครื่องยนต์ EURO๕ ขึ้นไป เป็นต้น
- ๒) เพื่อพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
และพื้นที่ต่อเนื่อง รองรับมาตรการฯ และส่งเสริมการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ๓) เพื่อพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายสายหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
และพื้นที่ต่อเนื่อง รองรับมาตรการฯ และเพื่อลดปัญหาการจอดพักริมทางหลวง รวมถึง
การลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากรถบรรทุก

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่
กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่จัดทำขึ้นมีความสอดคล้องกับแนวนโยบายการบริหารประเทศ แผนพัฒนา
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนาระบบการขนส่งและการพัฒนาเมืองที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการรับฟัง
ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เป็นภาครัฐส่วนกลาง ภาคเอกชน ผู้ประกอบการขนส่ง
สินค้า ขั้นตอนหลังจากนั้นได้ดำเนินการจัดทำแผนและแนวทางการดำเนินการ/พัฒนาให้สอดคล้องกับ
กลยุทธ์ในแต่ละด้าน แนวทางการผลักดันนำไปสู่การปฏิบัติ และการติดตามประเมินผลของแผนพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔.๓.๒ เป้าหมาย และตัวชี้วัด

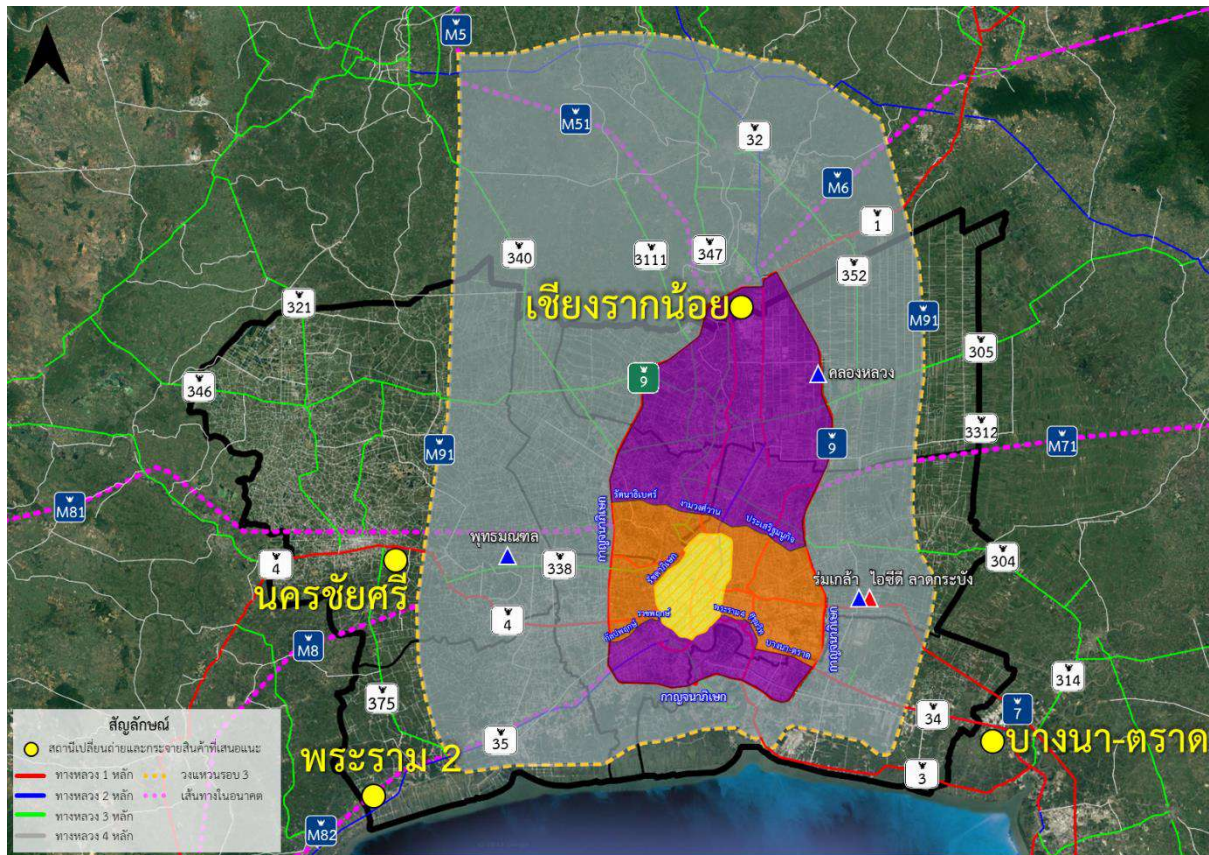
- ๑) เป้าหมายที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
คมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นการบูรณาการโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้อง
ที่ดำเนินการ ในระยะเตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕)
ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐) ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๑-๒๕๘๕) ซึ่งสามารถสรุปผลจาก
การดำเนินงานที่คาดว่าจะได้รับในเรื่องของขนาดพื้นที่มาตรการ ตำแหน่งที่ตั้งของ
สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และตำแหน่งที่ตั้งจุดพักรถบรรทุก แสดงดังตารางที่
๔.๓.๒-๑ และรูปที่ ๔.๓.๒-๑ ถึงรูปที่ ๔.๓.๒-๒

ตารางที่ ๔.๓.๒-๑ เป้าหมายของมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก ตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป
ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๘๕)

พื้นที่	ขนาดพื้นที่ (หน่วย : ตารางกิโลเมตร)			
	ระยะเตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)	ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕)	ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐)	ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๑-๒๕๘๕)
วงแหวนรัชดาภิเษก มาตรการในปัจจุบัน (เฉพาะพื้นที่สี่เหลี่อง)	๑๑๓	๑๑๓	๑๑๓	๑๑๓
วงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สี่สั้ม)		๔๑๗	๔๑๗	๔๑๗
วงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สี่ม่วง)			๑,๐๙๓	๑,๐๙๓
วงแหวนรอบ ๓ (เฉพาะพื้นที่สี่เทา)				๕,๖๑๘
รวม	๑๑๓	๕๓๐	๑,๖๒๓	๗,๒๔๑

ตำแหน่งสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่เสนอแนะ จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ เชียงรากน้อย นครชัยศรี พระรามที่ ๒ และบางนา-ตราด มีขนาดพื้นที่ ๒๕๖ ไร่ ซึ่งได้รวบรวมและ ทบทวนข้อมูลที่เป็นเพื่อใช้ประกอบในการพิจารณากำหนดพื้นที่ที่มีศักยภาพและทำการ คัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในมิติด้านต่าง ๆ พร้อมทั้งวิเคราะห์ปริมาณรถบรรทุก ที่สัญจรบนเส้นทางสายหลักเข้า-ออกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลข้อมูล พฤติกรรมการขนส่ง จุดต้นทาง-จุดปลายทางของการขนส่งสินค้า จากการอนุเคราะห์ข้อมูล GPS ของกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟัง ความคิดเห็นจากภาคีภาคส่วนต่าง ๆ ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ ด้วยรถบรรทุก สมาคม สมาพันธ์ต่าง ๆ หน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง



รูปที่ ๔.๓.๒-๑ สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่เสนอแนะ

ตำแหน่งจุดพักรถบรรทุกที่เสนอแนะ จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ วังน้อย นครชัยศรี พระรามที่ ๒ และบางนา-ตราด มีขนาดพื้นที่ ๔๗.๕ ไร่ โดยพิจารณาข้อมูลพื้นที่ที่มีศักยภาพ โครงข่ายทางหลวงเส้นทางที่สำคัญ ปริมาณการกระจุกตัวของจำนวนรถบรรทุกจอดพักริมทาง ตั้งแต่ ๓๐ นาที ขึ้นไป สภาพการจราจรโดยรอบกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง และข้อคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และกำหนดตำแหน่งที่เป็นไปได้สำหรับการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนเส้นทางหลักขาเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔.๓.๓ ตัวชี้วัด

- ഇന്

๔.๓.๔ แนวทางการดำเนินการ / พัฒนาในภาพรวม

๑) ระยะดำเนินการมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล แบ่งการดำเนินงานได้ ๔ ระยะ ดังนี้

(๑) ระยะเตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) เร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับ มาตรการฯ สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า : เชียงรากน้อย / นครชัยศรี / พระรามที่ ๒ / บางนา-ตราด และ

จุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก : วังน้อย / นครชัยศรี / พระรามที่ ๒ / บางนา-ตราด

(๒) แผนระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕) ขยายพื้นที่มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก ต่อเนื่องจากวงแหวนรัชดาภิเษก ไปยังวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีส้ม) ขนาดพื้นที่ ๔๑๗ ตารางกิโลเมตร รวมเป็นพื้นที่สะสม ๕๓๐ ตารางกิโลเมตร

(๓) แผนระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐) ขยายพื้นที่มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก ต่อเนื่องจากวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีส้ม) ไปยังวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีม่วง) ในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี และจังหวัด สมุทรปราการ ขนาดพื้นที่ ๑,๐๙๓ ตารางกิโลเมตร รวมเป็นสะสม ๑,๖๒๓ ตารางกิโลเมตร

(๔) แผนระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๑-๒๕๘๕) ขยายพื้นที่มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก ต่อเนื่องจากวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีม่วง) ไปยังวงแหวนรอบที่ ๓ (M๙๑) (เฉพาะพื้นที่สีเทา) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ขนาดพื้นที่ ๕,๖๑๘ ตารางกิโลเมตร รวมเป็นสะสม ๗,๒๔๑ ตารางกิโลเมตร

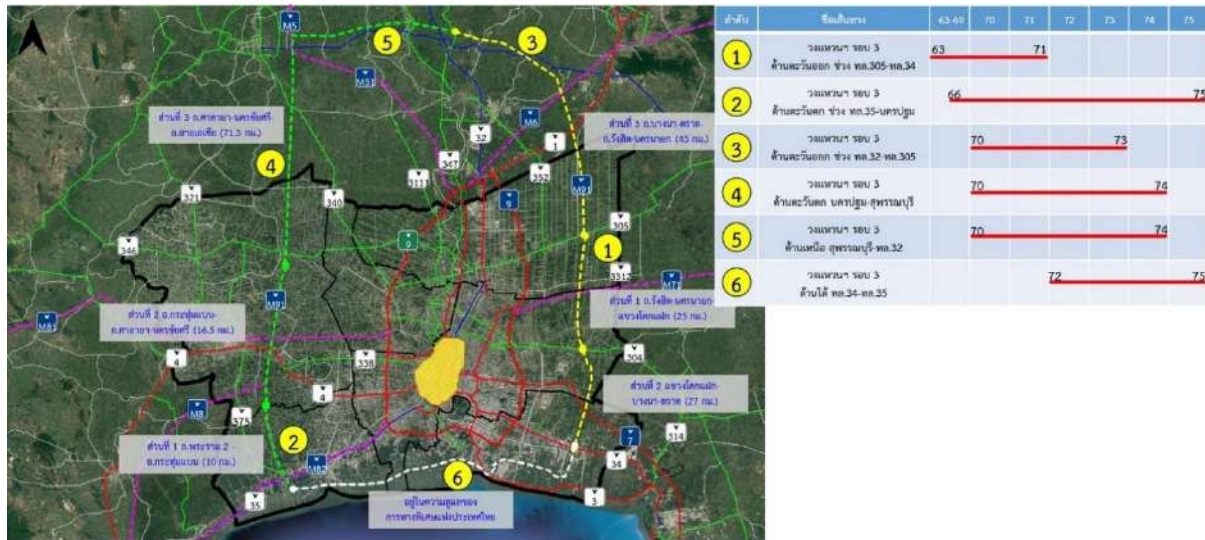
ระยะเตรียมการ	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว
2566-2570	2571-2575	2576-2580	2581-2585
ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00น. * 10.00-15.00น. * 15.00-21.00น. * 21.00-06.00น. * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00 น. * 10.00-15.00 น. * 15.00-21.00 น. * 21.00-06.00 น. * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00 น. * 10.00-15.00 น. * 15.00-21.00 น. * 21.00-06.00 น. * ทุกวัน	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00 น. * 10.00-15.00 น. * 15.00-21.00 น. * 21.00-06.00 น. * ทุกวัน
	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00น. * 10.00-15.00น. * 15.00-21.00น. * 21.00-06.00น. * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00น. * 10.00-15.00น. * 15.00-21.00น. * 21.00-06.00น. * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00 น. * 10.00-15.00 น. * 15.00-21.00 น. * 21.00-06.00 น. * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ
		ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00น. * 10.00-15.00น. * 15.00-21.00น. * 21.00-06.00น. * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00น. * 10.00-15.00น. * 15.00-21.00น. * 21.00-06.00น. * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ
			ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป * 06.00-10.00น. * 10.00-15.00น. * 15.00-21.00น. * 21.00-06.00น. * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ

รูปที่ ๔.๓.๔-๑ ร่างมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง

๑) ระยะดำเนินการมาตรการลดผลกระทบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

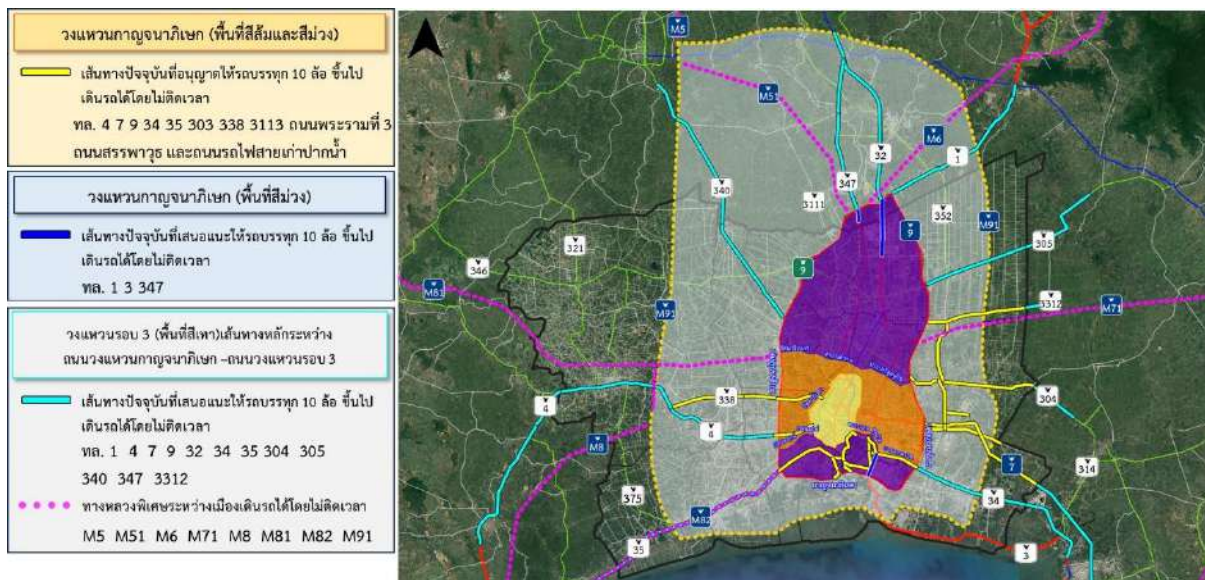
ระยะเตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) เร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับมาตรการฯ

- โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับระบบราง บริเวณวงแหวนรอบ ๓ จำนวน ๖ เส้นทาง ได้แก่ ๑) ด้านตะวันออก ช่วง ทล.๓๐๕-ทล.๓๔ ๒) ด้านตะวันตก ช่วง ทล.๓๕-นครปฐม ๓) ด้านตะวันออก ช่วง ทล.๓๒-ทล.๓๐๕ ๔) ด้านตะวันตก นครปฐม-สุพรรณบุรี ๕) ด้านเหนือ สุพรรณบุรี-ทล.๓๒ และ ๖) ทล.๓๔-ทล.๓๕



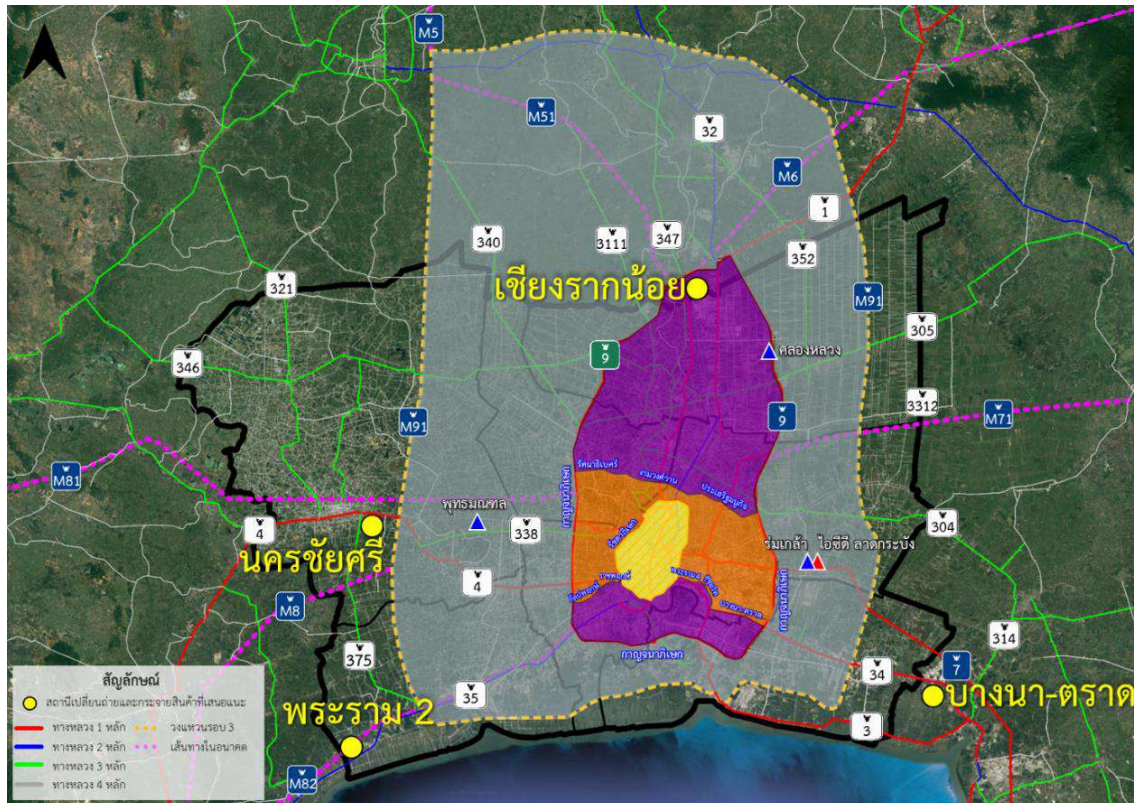
รูปที่ ๔.๓.๔-๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR MAP) ที่เกี่ยวข้อง

- เส้นทางแนะนำสำหรับรถบรรทุก



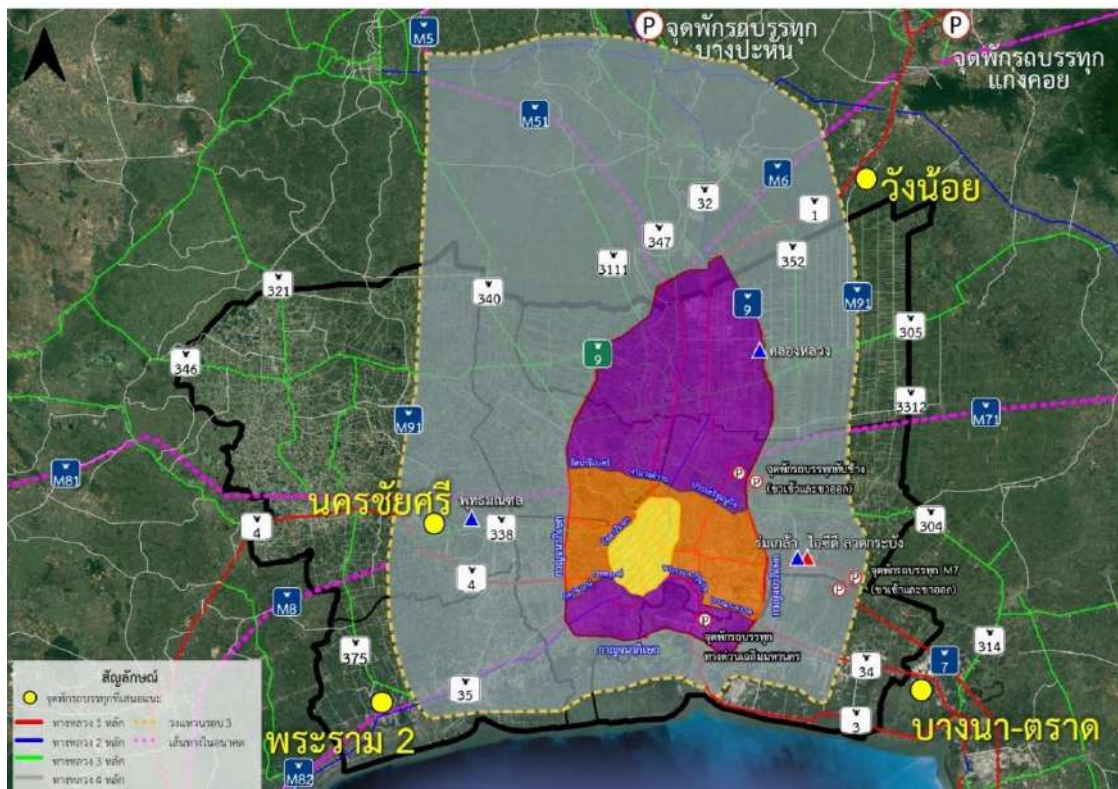
รูปที่ ๔.๓.๔-๓ เส้นทางแนะนำสำหรับรถบรรทุก

- สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า : เชียงรากน้อย / นครชัยศรี / พระรามที่ ๒ / บางนา-ตราด



รูปที่ ๔.๓.๔-๔ ที่ตั้งสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่เสนอแนะ

- จุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก : วังน้อย / นครชัยศรี / พระรามที่ ๒ / บางนา-ตราด



รูปที่ ๔.๓.๔-๕ ที่ตั้งจุดพักรถบรรทุกที่เสนอแนะ

- พัฒนาเทคโนโลยีบูรณาการข้อมูล GPS ของกรมการขนส่งทางบก

ระบบให้ข้อมูล	ระบบแจ้งเตือน
■ ข้อมูลจุดพักรถบรรทุก ■ ข้อมูลจุดเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า ■ ข้อมูลปั้มน้ำมัน/สถานีชาร์จไฟฟ้า ■ ข้อมูลเส้นทางแนะนำเดินรถบรรทุก ■ ข้อมูลช่วงถนนที่ห้ามเดินรถบรรทุก ■ ข้อมูลการจำกัดความเร็วบนเส้นทาง ■ ข้อมูลด่านเก็บค่าผ่านทาง ■ ข้อมูลร้านซ่อมรถบรรทุกฉุกเฉิน ■ ข้อมูลสถานีตรวจควันดำ ■ ข้อมูลประมาณการเวลาที่จะถึงจุดปลายทางการขนส่ง	☐ แจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่หยุดพักตามที่กฎหมายกำหนด ☐ แจ้งเตือนการวิ่งรถบนช่วงถนนที่ห้ามเดินรถบรรทุก ☐ แจ้งเตือนอุบัติเหตุบนเส้นทาง ☐ แจ้งเตือนการจอดรถบนไหล่ทาง ☐ แจ้งเตือนระยะห่างจากรถคันหน้า ☐ แจ้งเตือนเมื่อเปลี่ยนเลนหรือออกนอกเลนโดยไม่ตั้งใจ ☐ แจ้งเตือนตรวจจับคนเดินตัดหน้ารถ ☐ แจ้งเตือนการจราจรติดขัด



รูปที่ ๔.๓.๔-๖ พัฒนาและบูรณาการข้อมูล GPS ของกรมการขนส่งทางบก

- มาตรการส่งเสริมการใช้รถบรรทุกไฟฟ้า
 - การให้แรงจูงใจทางการเงินเพื่อลดต้นทุนของรถบรรทุกไฟฟ้า
 - การให้สิทธิในการหักค่าสึกหรอและค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินในทางภาษี
 - มาตรการช่วยเหลือด้านเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำเพื่อการลงทุนปรับเปลี่ยนใช้รถบรรทุกไฟฟ้า
 - มาตรการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุกไฟฟ้า

๔.๓.๕ แนวทางการดำเนินการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้กำหนดแนวทางการดำเนินการเพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางเดียวกัน โดยประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการทั้ง ๔ ด้าน ดังนี้

๑) แนวทางการดำเนินการที่ ๑ มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

การกำหนดแผนการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก โดยขยายเพิ่มพื้นที่ห้ามเดินรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป ต่อเนื่องจากวงแหวนรัชดาภิเษก (พื้นที่สี่เหลี่อง) วงแหวนกาญจนาภิเษก (พื้นที่สี่แฉก) วงแหวนกาญจนาภิเษก (พื้นที่สี่แฉก) และวงแหวนรอบ ๓ (M๔๑) (พื้นที่สี่แฉก) โดยการจัดแบ่งขอบเขตของแต่ละพื้นที่พิจารณาจากหลายปัจจัยร่วมกัน ได้แก่ โครงข่ายถนน จุดต้นทางจุดปลายทางของการขนส่งด้วยรถบรรทุก ความหนาแน่นของประชากร มลพิษในพื้นที่

๒) แนวทางการดำเนินการที่ ๒ การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

- การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ เชียงรากน้อย นครชัยศรี พระรามที่ ๒ และบางนา-ตราด
- การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ วังน้อย พระรามที่ ๒ นครชัยศรี และบางนา-ตราด

๓) แนวทางการดำเนินการที่ ๓ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP) ที่เกี่ยวข้อง
- การจัดทำเส้นทางแนะนำสำหรับเดินรถบรรทุก
- การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๗๓
- การพัฒนาสถานีลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard : CY)
- โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S๑)

๔) แนวทางการดำเนินการที่ ๔ การพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูล GPS และมาตรการส่งเสริมการใช้รถบรรทุกไฟฟ้า ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

- การพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูล GPS เพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ขับขี่ และระบบแจ้งเตือน
- มาตรการให้แรงจูงใจทางการเงินเพื่อลดต้นทุนของรถบรรทุกไฟฟ้า
- มาตรการให้สิทธิในการหักค่าสึกหรอและค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินในทางภาษี
- มาตรการช่วยเหลือด้านเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำเพื่อการลงทุนปรับเปลี่ยนใช้รถบรรทุกไฟฟ้า
- มาตรการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุกไฟฟ้า

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้มีการจัดแบ่งการดำเนินงานออกเป็น ๔ ระยะ ได้แก่ ระยะเตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๐-๒๕๗๕) ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐) และระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๑-๒๕๘๕) โดยกิจกรรมการดำเนินงาน กรอบงบประมาณ ระยะเวลาดำเนินงาน และหน่วยงานที่รับผิดชอบ สรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๔.๓.๕-๑ สรุปกิจกรรมแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

มาตรการ / แผนงาน / โครงการ	งบประมาณ ลงทุน (ล้านบาท)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ระยะเตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)					ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕)					ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐)					ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๑-๒๕๘๕)				
แนวทางการดำเนินการที่ ๑ มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล																						
การกำหนดแผนการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก ตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป																						
วงแหวนรัชดาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีเหลือง)	-	สนข. / กทม. / บก.จร.																				
วงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีส้ม)	-	สนข. / กทม. / บก.จร. / จ.นนทบุรี																				
วงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สีม่วง)	-	สนข. / กทม. / บก.จร. / จ.นนทบุรี / จ.ปทุมธานี / จ.นครปฐม / จ.สมุทรปราการ / จ.สมุทรสาคร																				
วงแหวนรอบ ๓ (M๙๑) (เฉพาะพื้นที่สีเทา)	-	สนข. / กทม. / บก.จร. / จ.นนทบุรี / จ.ปทุมธานี / จ.นครปฐม / จ.สมุทรปราการ / จ.สมุทรสาคร / จ.พระนครศรีอยุธยา / จ.อ่างทอง / จ.สุพรรณบุรี																				
แนวทางการดำเนินการที่ ๒ การพัฒนาปรับเปลี่ยนถ่ายและกระจาย สินค้า และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนน สายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง																						
การพัฒนาปรับเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า																						
- เชียงรากน้อย	๓,๖๗๒	ขบ.						เปิด บริการ														
- นครชัยศรี	๔,๔๙๘	ขบ.						เปิด บริการ														
- พระรามที่ ๒	๔,๖๐๗	ขบ.						เปิด บริการ														
- บางนา-ตราด	๔,๔๘๖	ขบ.						เปิด บริการ														

ค่าจ้างศึกษาบูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ
และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง กรุงเทพมหานคร

มาตรการ / แผนงาน / โครงการ	งบประมาณ ลงทุน (ล้านบาท)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ระยะเตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)					ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕)					ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐)					ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๑-๒๕๘๕)				
การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก																						
- วังน้อย	๕๗๓	ทล.						เปิด บริการ														
- นครชัยศรี	๙๘๓	ทล.						เปิด บริการ														
- พระรามที่ ๒	๖๐๓	ทล.						เปิด บริการ														
- บางนา-ตราด	๗๘๐	ทล.						เปิด บริการ														
แนวทางการดำเนินการที่ ๓ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับ มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกเข้าพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง																						
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP) ที่เกี่ยวข้อง																						
- ด้านตะวันออก ช่วง ทล.๓๐๕-ทล.๓๔	๘๘,๘๐๙	ทล.						เปิด บริการ														
- ด้านตะวันตก ช่วง ทล.๓๕-นครปฐม	๒๔,๑๓๔	ทล.											เปิด บริการ									
- ด้านตะวันออก ช่วง ทล.๓๒-ทล.๓๐๕	๔๕,๙๔๓	ทล.										เปิด บริการ										
- ด้านตะวันตก นครปฐม-สุพรรณบุรี	๕๒,๓๙๘	ทล.											เปิด บริการ									
- ด้านเหนือ สุพรรณบุรี-ทล.๓๒	๕๑,๖๘๔	ทล.											เปิด บริการ									
- ด้านใต้ ทล.๓๔-ทล.๓๕	๑๖๖,๘๕๕	กทพ.											เปิด บริการ									
การพัฒนาเส้นทางแนะนำเดินรถบรรทุก		บก.จร.																				
การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลัก ของประเทศ ๔๖ แห่ง	๒,๐๐๐	ทล.																				
การพัฒนาสถานีลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard : CY)	๗๒๐	รฟท.																				
การพัฒนาทางพิเศษสาย S๑ เชื่อมต่อ วงแหวนกาญจนาภิเษกไปยังท่าเรือกรุงเทพ	๓,๐๐๐	กทพ. / กทพ.																				

คำจำกัดความการบูรณาการรูปแบบการพัฒนาศถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ
และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง กรุงเทพมหานคร

มาตรการ / แผนงาน / โครงการ	งบประมาณ ลงทุน (ล้านบาท)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ระยะเตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)					ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕)					ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐)					ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๑-๒๕๘๕)							
แนวทางการดำเนินการที่ ๔ การพัฒนาระบบ บูรณาการข้อมูล GPS และมาตรการส่งเสริม การใช้รถบรรทุกไฟฟ้า																									
การพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูล GPS	๔๐	ขบ.																							
มาตรการให้แรงจูงใจทางการเงินเพื่อลดต้นทุน ของรถบรรทุกไฟฟ้า	๓,๐๐๐	กรมสรรพสามิต																							
มาตรการให้สิทธิในการหักค่าสึกหรอและค่าเสื่อมราคา ของทรัพย์สินในทางภาษี	-	กรมสรรพากร																							
มาตรการช่วยเหลือด้านเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำเพื่อการลงทุน ปรับเปลี่ยนใช้รถบรรทุกไฟฟ้า	-	ส.กทอ.																							
มาตรการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ ที่ใช้รถบรรทุกไฟฟ้า	-	ขบ. / กทพ. / ทล. / สนพ.																							

หมายเหตุ : ชื่อหน่วยงาน

สนช. คือ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กทม. คือ กรุงเทพมหานคร

ขบ. คือ กรมการขนส่งทางบก

ทล. คือ กรมทางหลวง

รพท. คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย

บก.จร. คือ กองบังคับการตำรวจจราจร

กทพ. คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

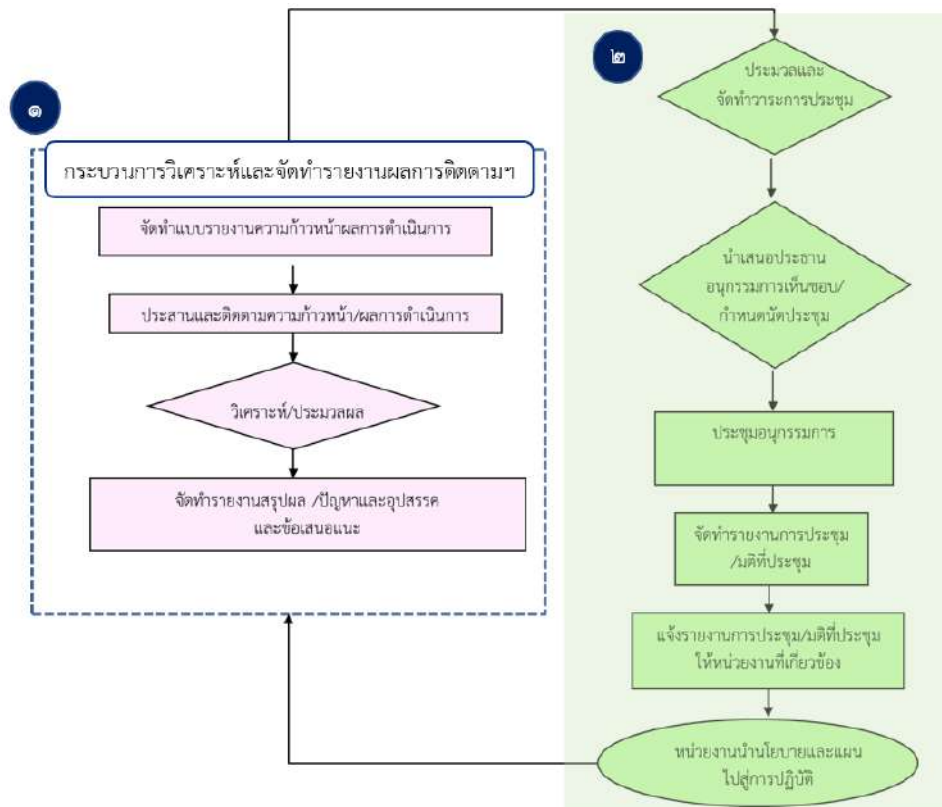
ส.กทอ. คือ สำนักงานบริหารกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

สนพ. คือ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

๔.๔ การขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปสู่การปฏิบัติ

การขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ใช้กลไกของคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้แก่ คณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะสั้นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในการผลักดันและติดตามการดำเนินงาน โดยองค์ประกอบคณะอนุกรรมการฯ มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการจราจรทางบกเป็นรองประธานอนุกรรมการ ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นอนุกรรมการ ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก เป็นอนุกรรมการ และเลขานุการ มีบทบาท / อำนาจหน้าที่พิจารณากำหนดมาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะสั้นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้หน่วยงานปฏิบัติรับผิดชอบดำเนินการให้เกิดผลสัมฤทธิ์และสอดคล้องกัน และแก้ไขปัญหา / อุปสรรค ปรับปรุง พัฒนาระบบการจัดการจราจรและขนส่งระยะสั้น รวมทั้งอำนวยความสะดวกและจัดการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งเฉพาะหน้า เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและขนส่ง

ในการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการด้านการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้กำหนดกรอบระยะเวลาในการติดตามไว้ทุกไตรมาส โดยกองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งเป็นฝ่ายเลขานุการจะสรุปผลความก้าวหน้าการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานรวมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไข ปัญหา / อุปสรรคในการดำเนินงาน นำเสนอคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะสั้นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเพื่อให้เกิดการเร่งรัดติดตามความก้าวหน้าการดำเนินการให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดต่อไป



รูปที่ ๔.๔-๑ แผนภาพแสดง ขั้นตอนในการติดตามและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ
ภายใต้กลไกคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่ง
ระยะสั้นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ภาคผนวก : โครงการสำคัญ

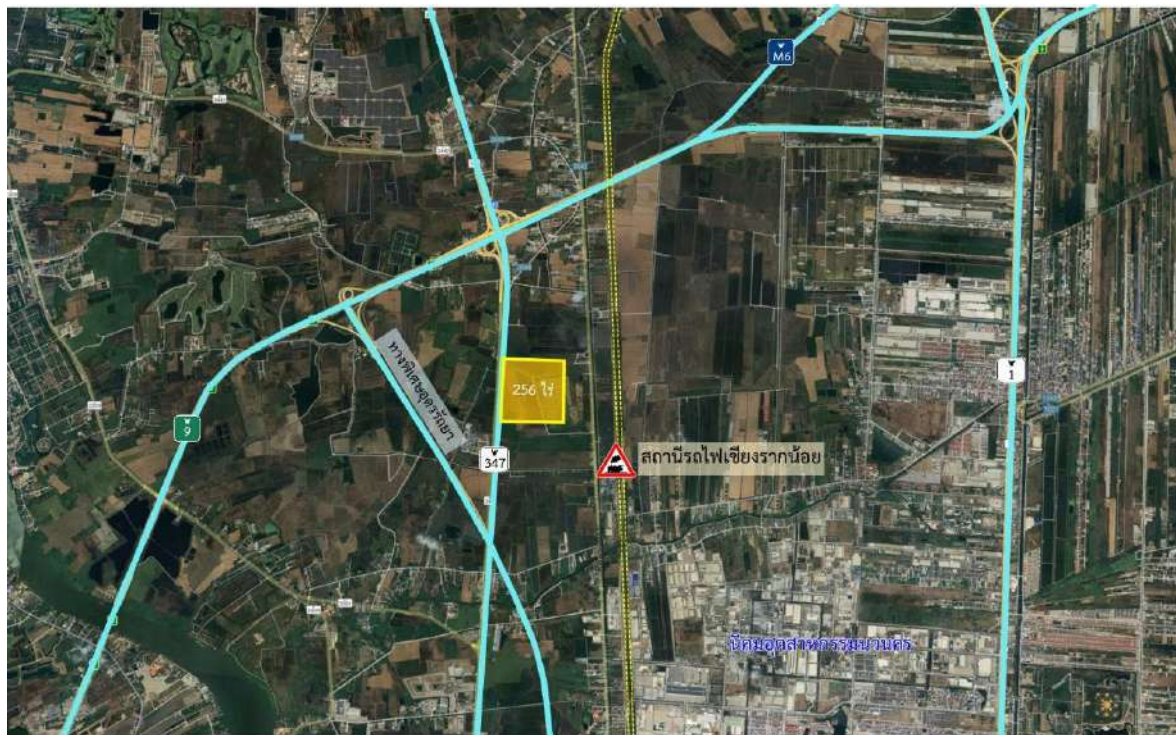
โครงการ ๑	มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
แนวทางการดำเนินการที่ ๑	มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
สรุปโครงการ	การกำหนดแผนการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก โดยขยายเพิ่มพื้นที่ห้ามเดินรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป ต่อเนื่องจากวงแหวนรัชดาภิเษก (พื้นที่สี่เหลี่อง) วงแหวนกาญจนาภิเษก (พื้นที่สี่ล้อ) วงแหวนกาญจนาภิเษก (พื้นที่สี่ล้อ) และวงแหวนรอบ ๓ (M๙๑) (พื้นที่สี่ล้อ) การกำหนดพื้นที่เพื่อดำเนินการมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พื้นที่ต่อเนื่อง เพิ่มขึ้นจากเดิม ๑๑๓ ตารางกิโลเมตร ในปัจจุบัน เป็น ๗,๒๔๑ ตารางกิโลเมตร แบ่งออกเป็น ๔ ระยะ ดังนี้ ๑) ระยะเตรียมการ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) การเตรียมความพร้อมโดยเร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับมาตรการฯ สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ เชียงรากน้อย / นครชัยศรี / พระรามที่ ๒ / บางนา-ตราด และจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก จำนวน ๔ แห่ง วังน้อย / นครชัยศรี / พระรามที่ ๒ / บางนา-ตราด ๒) แผนระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕) ขยายพื้นที่มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกต่อเนื่องจากวงแหวนรัชดาภิเษก ไปยังวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สี่ล้อ) ขนาดพื้นที่ ๔๑๗ ตารางกิโลเมตร รวมเป็นพื้นที่สะสม ๕๓๐ ตารางกิโลเมตร ๓) แผนระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๕-๒๕๘๐) ขยายพื้นที่มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกต่อเนื่องจากวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สี่ล้อ) ไปยังวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สี่ล้อ) ในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี และจังหวัดสมุทรปราการ ขนาดพื้นที่ ๑,๐๙๓ ตารางกิโลเมตร รวมเป็นสะสม ๑,๖๒๓ ตารางกิโลเมตร ๔) แผนระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๘๐-๒๕๘๕) ขยายพื้นที่มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกต่อเนื่องจากวงแหวนกาญจนาภิเษก (เฉพาะพื้นที่สี่ล้อ) ไปยังวงแหวนรอบที่ ๓ (M๙๑) (เฉพาะพื้นที่สี่ล้อ) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ขนาดพื้นที่ ๕,๖๑๘ ตารางกิโลเมตร รวมเป็นสะสม ๗,๒๔๑ ตารางกิโลเมตร
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) จัดทำรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐาน และมาตรการของแผนในแต่ละระยะ เสนอ คจร. เพื่อพิจารณา / ทราบ ๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษารายละเอียดโครงการ เตรียมจัดสรรงบประมาณลงทุน ประกาศจัดซื้อจัดจ้าง ๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องออกกฎหมาย / ระเบียบข้อบังคับในการกำหนดมาตรการฯ ตามพื้นที่เส้นทางเดินรถบรรทุก ตารางเวลาเวลาเดินรถ และขนาดประเภทรถบรรทุก
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ระยะเตรียมการ ปี พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕ แผนระยะสั้น ปี พ.ศ. ๒๕๗๖-๒๕๘๐ แผนระยะกลาง ปี พ.ศ. ๒๕๘๑-๒๕๘๕ แผนระยะยาว
สถานที่	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง (จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สุพรรณบุรี)
งบประมาณลงทุน	-
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร / กองบังคับการตำรวจจราจร / กรุงเทพมหานคร / จังหวัดนนทบุรี / จังหวัดปทุมธานี / จังหวัดนครปฐม / จังหวัดสมุทรปราการ / จังหวัดสมุทรสาคร / จังหวัดพระนครศรีอยุธยา / จังหวัดอ่างทอง / จังหวัดสุพรรณบุรี
ตัวชี้วัด	- ความเร็วเฉลี่ยช่วงเร่งเวลาด่วนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพิ่มขึ้น - มลพิษทางอากาศจากรถบรรทุก ๑๐ ล้อ ขึ้นไป ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลลดลง - จำนวนอุบัติเหตุลดลง
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	- การจราจรบนโครงข่ายถนนสายหลักในช่วงเวลาเร่งด่วนคล่องตัวดีขึ้น - ช่วยลดปริมาณมลพิษทางอากาศจากรถบรรทุกในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล - ช่วยลดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยทางถนน

ค่าจ้างศึกษาบูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ
และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง กรุงเทพมหานคร

ระยะเตรียมการ	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว
2566-2570	2571-2575	2576-2580	2581-2585
ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป • 06.00-10.00น.   • 10.00-15.00น.   • 15.00-21.00น.   • 21.00-06.00น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป • 06.00-10.00 น.   • 10.00-15.00 น.   • 15.00-21.00 น.   • 21.00-06.00 น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป • 06.00-10.00 น.   • 10.00-15.00 น.   • 15.00-21.00 น.   • 21.00-06.00 น.   * ทุกวัน	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป • 06.00-10.00 น.   • 10.00-15.00 น.   • 15.00-21.00 น.   • 21.00-06.00 น.   * ทุกวัน
	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป • 06.00-10.00น.   • 10.00-15.00น.   • 15.00-21.00น.   • 21.00-06.00น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป • 06.00-10.00น.   • 10.00-15.00น.   • 15.00-21.00น.   • 21.00-06.00น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป • 06.00-10.00น.   • 10.00-15.00น.   • 15.00-21.00น.   • 21.00-06.00น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ
		ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป • 06.00-10.00น.   • 10.00-15.00น.   • 15.00-21.00น.   • 21.00-06.00น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ	ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป • 06.00-10.00น.   • 10.00-15.00น.   • 15.00-21.00น.   • 21.00-06.00น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ
			ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป • 06.00-10.00น.   • 10.00-15.00น.   • 15.00-21.00น.   • 21.00-06.00น.   * ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ

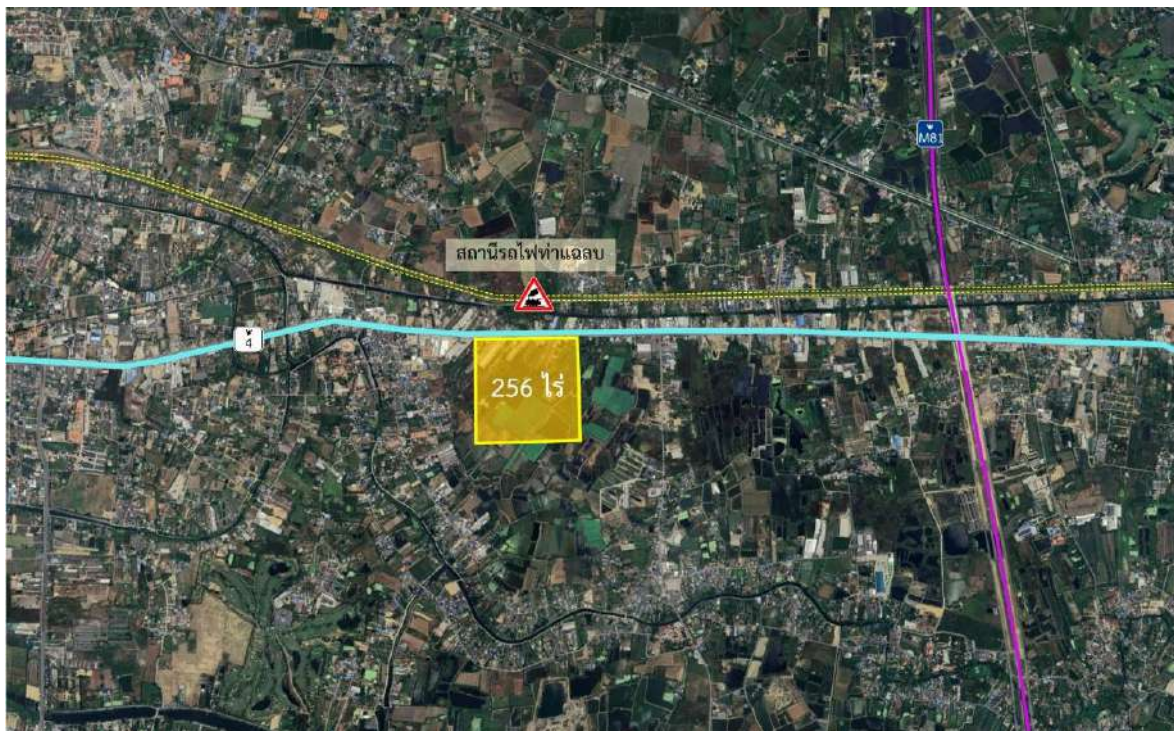
รูปที่ภาคผนวก-๑ มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
และพื้นที่ต่อเนื่อง

โครงการ ๒.๑	การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่เชียงรากน้อย ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
แนวทางการดำเนินการที่ ๒	การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
สรุปโครงการ	พัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าในพื้นที่ที่มีศักยภาพในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง เพื่อรองรับมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุก ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง โดยแต่ละแห่งมีขนาดพื้นที่ ๒๕๖ ไร่ เท่ากัน โดยภายในสถานีฯ มีอาคาร สิ่งปลูกสร้าง โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ตำแหน่งอยู่ติดโครงข่ายถนนสายหลัก สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่เชียงรากน้อย ตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาความเป็นไปได้ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และ ครม. เห็นชอบ ๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอจัดสรรงบประมาณก่อสร้างโครงการ ๔) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจ้างเอกชนก่อสร้างโครงการ ๕) ประกาศคัดเลือกเอกชนผู้สนใจร่วมลงทุน
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในระยะเตรียมการ
สถานที่	จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
งบประมาณลงทุน	๓,๖๗๒ ล้านบาท
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางบก
ตัวชี้วัด	สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	● ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ ● เป็นทางเลือกและช่วยรองรับปริมาณสินค้าจากสถานีขนส่งสินค้าในเมืองและความต้องการขนส่งสินค้าในอนาคต



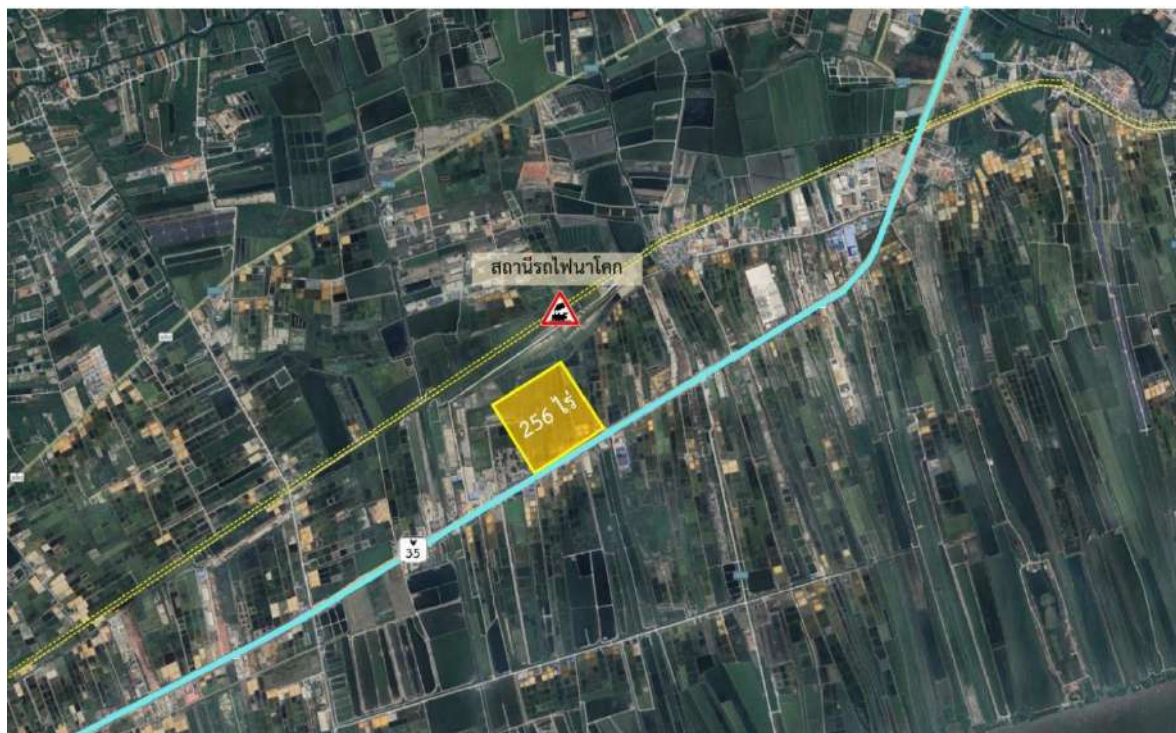
รูปที่ภาคผนวก-๒ สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่เชียงรากน้อย ทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ (๖ ช่องจราจร) ตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

โครงการ ๒.๒	การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่นครชัยศรี ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
แนวทางการดำเนินการที่ ๒	การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
สรุปโครงการ	พัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าในพื้นที่ที่มีศักยภาพในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง เพื่อรองรับมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง โดยแต่ละแห่งมีขนาดพื้นที่ ๒๕๖ ไร่ เท่ากัน โดยภายในสถานีฯ มีอาคาร สิ่งปลูกสร้าง โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ตำแหน่งอยู่ติดโครงข่ายถนนสายหลัก สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่นครชัยศรี ตำบลศรีษะทอง อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาความเป็นไปได้ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และ ครม. เห็นชอบ ๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอจัดสรรงบประมาณก่อสร้างโครงการ ๔) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจ้างเอกชนก่อสร้างโครงการ ๕) ประกาศคัดเลือกเอกชนผู้สนใจร่วมลงทุน
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในระยะเตรียมการ
สถานที่	จังหวัดนครปฐม
งบประมาณลงทุน	๔,๔๙๘ ล้านบาท
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางบก
ตัวชี้วัด	สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ - เป็นทางเลือกและช่วยรองรับปริมาณสินค้าจากสถานีขนส่งสินค้าในเมืองและความต้องการขนส่งสินค้าในอนาคต



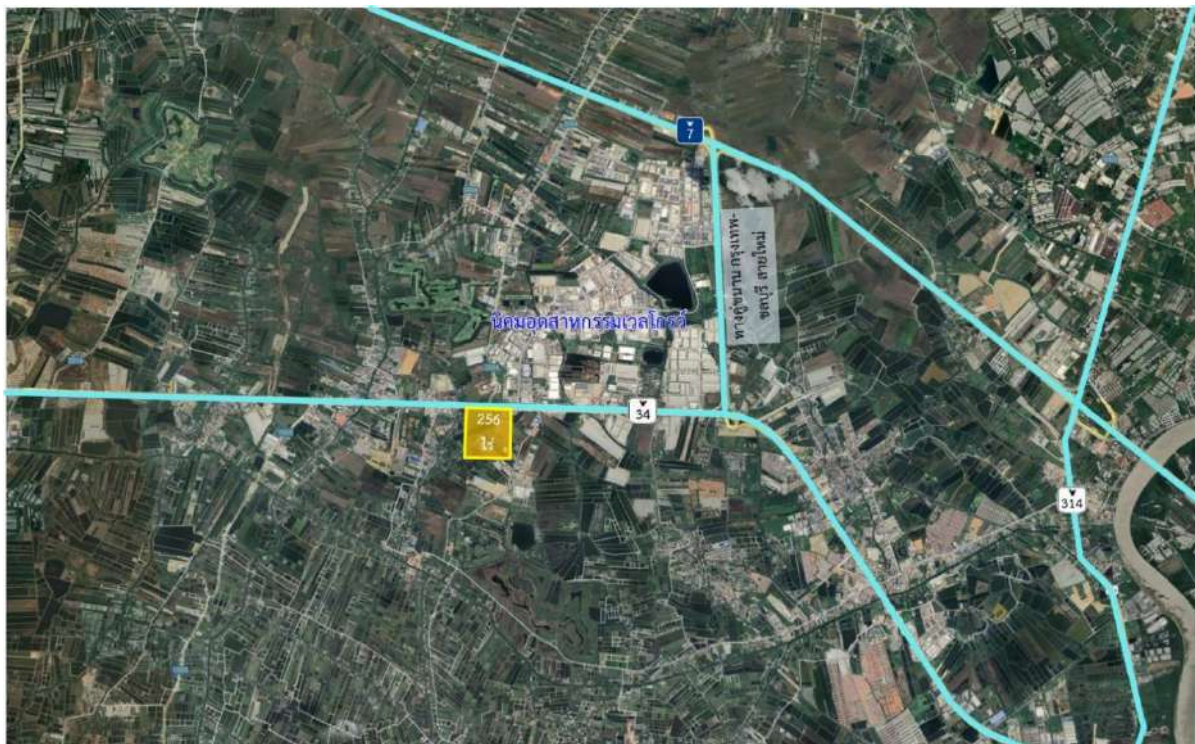
รูปที่ภาคผนวก-๓ สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่นครชัยศรี ทางหลวงหมายเลข ๔ (๖ ช่องจราจร) ตำบลศรีษะทอง อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม

โครงการ ๒.๓	การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่พระรามที่ ๒ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
แนวทางการดำเนินการที่ ๒	การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
สรุปโครงการ	พัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าในพื้นที่ที่มีศักยภาพในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง เพื่อรองรับมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง โดยแต่ละแห่งมีขนาดพื้นที่ ๒๕๖ ไร่ เท่ากัน โดยภายในสถานีฯ มีอาคาร สิ่งปลูกสร้าง โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ตำแหน่งอยู่ติดโครงข่ายถนนสายหลัก สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่พระรามที่ ๒ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสงคราม
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาความเป็นไปได้ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และ ครม. เห็นชอบ ๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอจัดสรรงบประมาณก่อสร้างโครงการ ๔) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจ้างเอกชนก่อสร้างโครงการ ๕) ประกาศคัดเลือกเอกชนผู้สนใจร่วมลงทุน
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในระยะเตรียมการ
สถานที่	จังหวัดสมุทรสงคราม
งบประมาณลงทุน	๔,๖๐๗ ล้านบาท
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางบก
ตัวชี้วัด	สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	● ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ ● เป็นทางเลือกและช่วยรองรับปริมาณสินค้าจากสถานีขนส่งสินค้าในเมืองและความต้องการขนส่งสินค้าในอนาคต

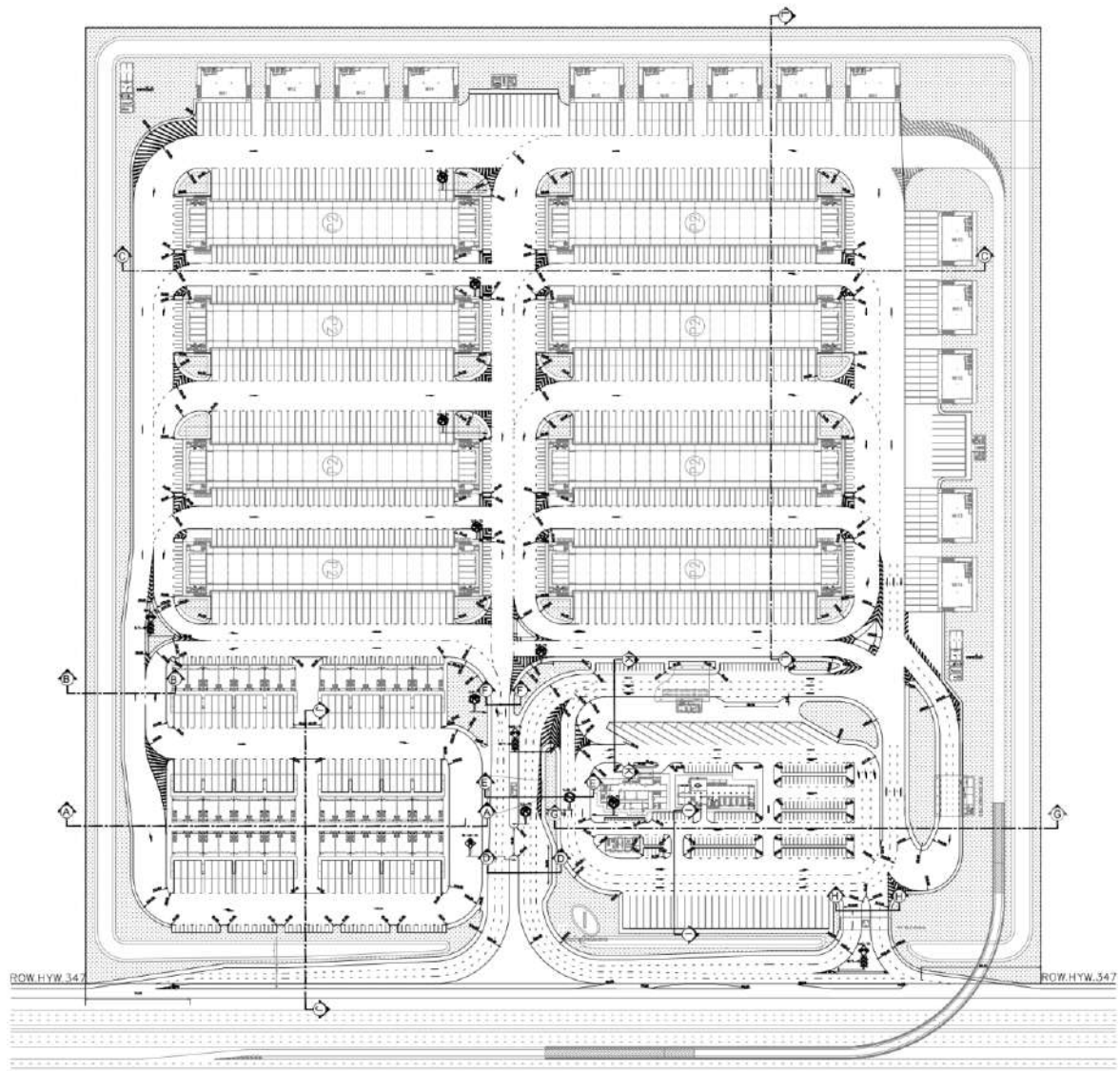


รูปที่ภาคผนวก-๔ สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่พระราม ๒ ทางหลวงหมายเลข ๓๕ (๖ ช่องจราจร) อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสงคราม

โครงการ ๒.๔	การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่บางนา-ตราด ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
แนวทางการดำเนินการที่ ๒	การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
สรุปโครงการ	พัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าในพื้นที่ที่มีศักยภาพในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง เพื่อรองรับมาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง โดยแต่ละแห่งมีขนาดพื้นที่ ๒๕๖ ไร่ เท่ากัน โดยภายในสถานีฯ มีอาคาร สิ่งปลูกสร้าง โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ตำแหน่งอยู่ติดโครงข่ายถนนสายหลัก สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่บางนา-ตราด ตำบลบางพลีน้อย อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาความเป็นไปได้ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และ ครม. เห็นชอบ ๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอจัดสรรงบประมาณก่อสร้างโครงการ ๔) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจ้างเอกชนก่อสร้างโครงการ ๕) ประกาศคัดเลือกเอกชนผู้สนใจร่วมลงทุน
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในระยะเตรียมการ
สถานที่	จังหวัดสมุทรปราการ
งบประมาณลงทุน	๔,๔๘๖ ล้านบาท
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางบก
ตัวชี้วัด	สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ - เป็นทางเลือกและช่วยรองรับปริมาณสินค้าจากสถานีขนส่งสินค้าในเมืองและความต้องการขนส่งสินค้าในอนาคต



รูปที่ภาคผนวก-๕ สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่บางนา-ตราด ทางหลวงหมายเลข ๓๔ (๖ ช่องจราจร) ตำบลบางพลีน้อย อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ

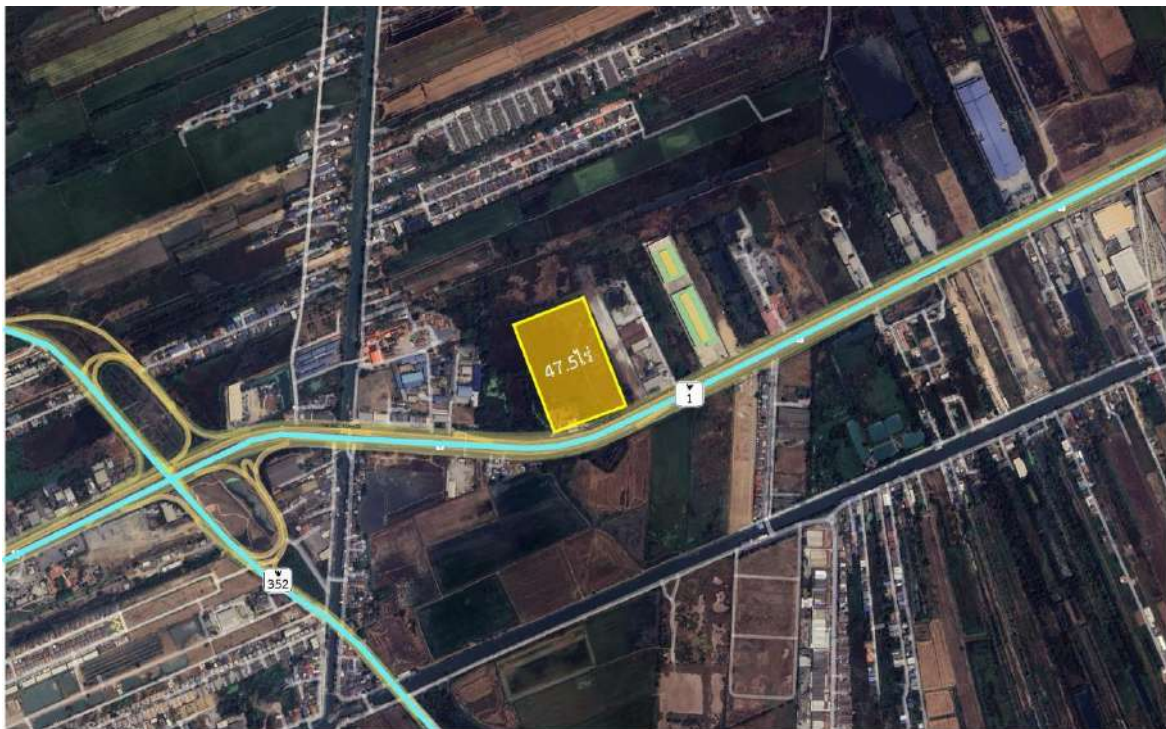


รูปที่ภาคผนวก-๖ แบบแปลน Lay Out ของสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า



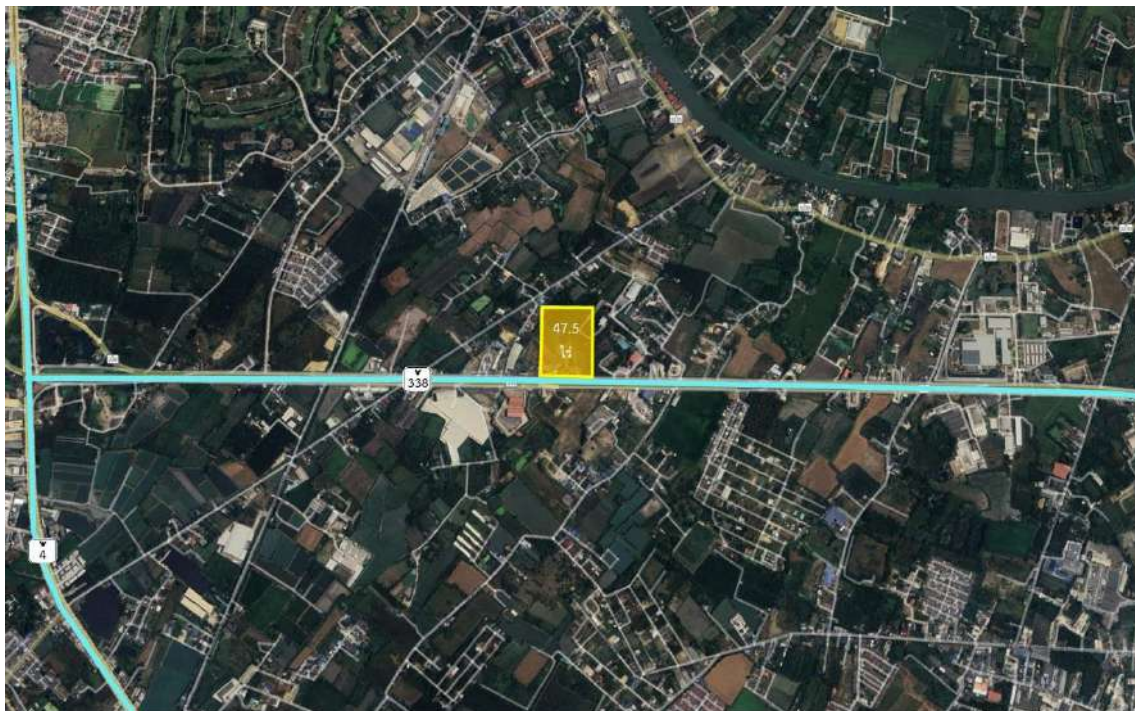
รูปที่ภาคผนวก-๗ ตัวอย่างภาพทัศนียภาพ ๓ มิติของสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า

โครงการ ๓.๑	การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกที่วังน้อย ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
แนวทางการดำเนินการที่ ๒	การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
สรุปโครงการ	พัฒนาจุดพักรถบรรทุกในพื้นที่ที่มีศักยภาพในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง โดยแต่ละแห่งมีขนาดพื้นที่ ๔๗.๕ ไร่เท่ากัน โดยภายในจุดพักรถบรรทุก มีด่านชั่งน้ำหนัก จุดตรวจควันดำ อาคาร สิ่งปลูกสร้าง ที่พัก พื้นที่เชิงพาณิชย์ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก ตำแหน่งอยู่ติดโครงข่ายถนนสายหลัก จุดพักรถบรรทุกวังน้อย ทางหลวงหมายเลข ๑ ตำบลชะแมบ อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาความเป็นไปได้ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและ เอกชน และ ครม. เห็นชอบ ๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอจัดสรรงบประมาณก่อสร้างโครงการ ๔) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจ้างเอกชนก่อสร้างโครงการ ๕) ประกาศคัดเลือกเอกชนผู้สนใจร่วมลงทุน
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในระยะเตรียมการ
สถานที่	จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
งบประมาณลงทุน	๕๗๓ ล้านบาท
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	กรมทางหลวง
ตัวชี้วัด	จุดพักรถบรรทุกที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	- เป็นจุดแวะพักผ่อนและเติมน้ำมันเชื้อเพลิง - เป็นจุดตรวจควันดำรับรองโดยหน่วยงาน - ส่งเสริมให้การขับเคลื่อนเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด - ช่วยลดปริมาณรถบรรทุกจอดพักริมทาง / ถนน - ช่วยลดความเสียหายของโครงสร้างชั้นทางถนน เนื่องจากมีด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุก



รูปที่ภาคผนวก-๘ จุดพักรถบรรทุกวังน้อย ทางหลวงหมายเลข ๑ (๑๐ ช่องจราจร)
ตำบลชะแมบ อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

โครงการ ๓.๒	การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกที่นครชัยศรี ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
แนวทางการดำเนินการที่ ๒	การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
สรุปโครงการ	พัฒนาจุดพักรถบรรทุกในพื้นที่ที่มีศักยภาพในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง โดยแต่ละแห่งมีขนาดพื้นที่ ๔๗.๕ ไร่เท่ากัน โดยภายในจุดพักรถบรรทุก มีด้านข้างน้ำหนักรถบรรทุกควันท่ออากาศ สิ่งปลูกสร้าง ที่พัก พื้นที่เชิงพาณิชย์ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นไปตามมาตรฐานไม่น้อยกว่ากรมทางหลวง ตำแหน่งอยู่ติดโครงข่าย ถนนสายหลัก จุดพักรถบรรทุกนครชัยศรี ทางหลวงหมายเลข ๓๓๘ ตำบลศรีษะทอง อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาความเป็นไปได้ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและ เอกชน และ ครม. เห็นชอบ ๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอจัดสรรงบประมาณก่อสร้างโครงการ ๔) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจ้างเอกชนก่อสร้างโครงการ ๕) ประกาศคัดเลือกเอกชนผู้สนใจร่วมลงทุน
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในระยะเตรียมการ
สถานที่	จังหวัดนครปฐม
งบประมาณลงทุน	๙๘๓ ล้านบาท
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	กรมทางหลวง
ตัวชี้วัด	จุดพักรถบรรทุกที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	- เป็นจุดแวะพักผ่อนและเติมน้ำมันเชื้อเพลิง - เป็นจุดตรวจควันท่ออากาศโดยหน่วยงาน - ส่งเสริมให้การขับขี่ยานพาหนะเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด - ช่วยลดปริมาณรถบรรทุกจอดพักริมทาง / ถนน - ช่วยลดความเสียหายของโครงสร้างชั้นทางถนน เนื่องจากมีด้านข้างน้ำหนักรถบรรทุก



รูปที่ภาคผนวก-๙ จุดพักรถบรรทุกนครชัยศรี ทางหลวงหมายเลข ๓๓๘ (๑๐ ช่องจราจร)
ตำบลศรีษะทอง อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม

ข.โครงการ ๓.๓	การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกที่พระรามที่ ๒ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
แนวทางการดำเนินการที่ ๒	การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
สรุปโครงการ	พัฒนาจุดพักรถบรรทุกในพื้นที่ที่มีศักยภาพในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง โดยแต่ละแห่งมีขนาดพื้นที่ ๔๗.๕ ไร่เท่ากัน โดยภายในจุดพักรถบรรทุก มีด้านข้างน้ำหนั จุดตรวจคว้นดำ อาคาร สิ่งปลูกสร้าง ที่พัก พื้นที่เชิงพาณิชย์ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นไปตามมาตรฐานไม่น้อยกว่ากรมทางหลวง ตำแหน่งอยู่ติดโครงข่าย ถนนสายหลัก จุดพักรถบรรทุกพระรามที่ ๒ ทางหลวงหมายเลข ๓๕ อำเภอเมือง จังหวัด สมุทรสาคร
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาความเป็นไปได้ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและ เอกชน และ ครม. เห็นชอบ ๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอจัดสรรงบประมาณก่อสร้างโครงการ ๔) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจ้างเอกชนก่อสร้างโครงการ ๕) ประกาศคัดเลือกเอกชนผู้สนใจร่วมลงทุน
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในระยะเตรียมการ
สถานที่	จังหวัดสมุทรสงคราม
งบประมาณลงทุน	๖๐๓ ล้านบาท
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	กรมทางหลวง
ตัวชี้วัด	จุดพักรถบรรทุกที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	- เป็นจุดแวะพักผ่อนและเติมน้ำมันเชื้อเพลิง - เป็นจุดตรวจคว้นดำรับรองโดยหน่วยงาน - ส่งเสริมให้การขับเคลื่อนเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด - ช่วยลดปริมาณรถบรรทุกจอดพักริมทาง / ถนน - ช่วยลดความเสียหายของโครงสร้างชั้นทางถนน เนื่องจากมีด้านข้างน้ำหนักรถบรรทุก

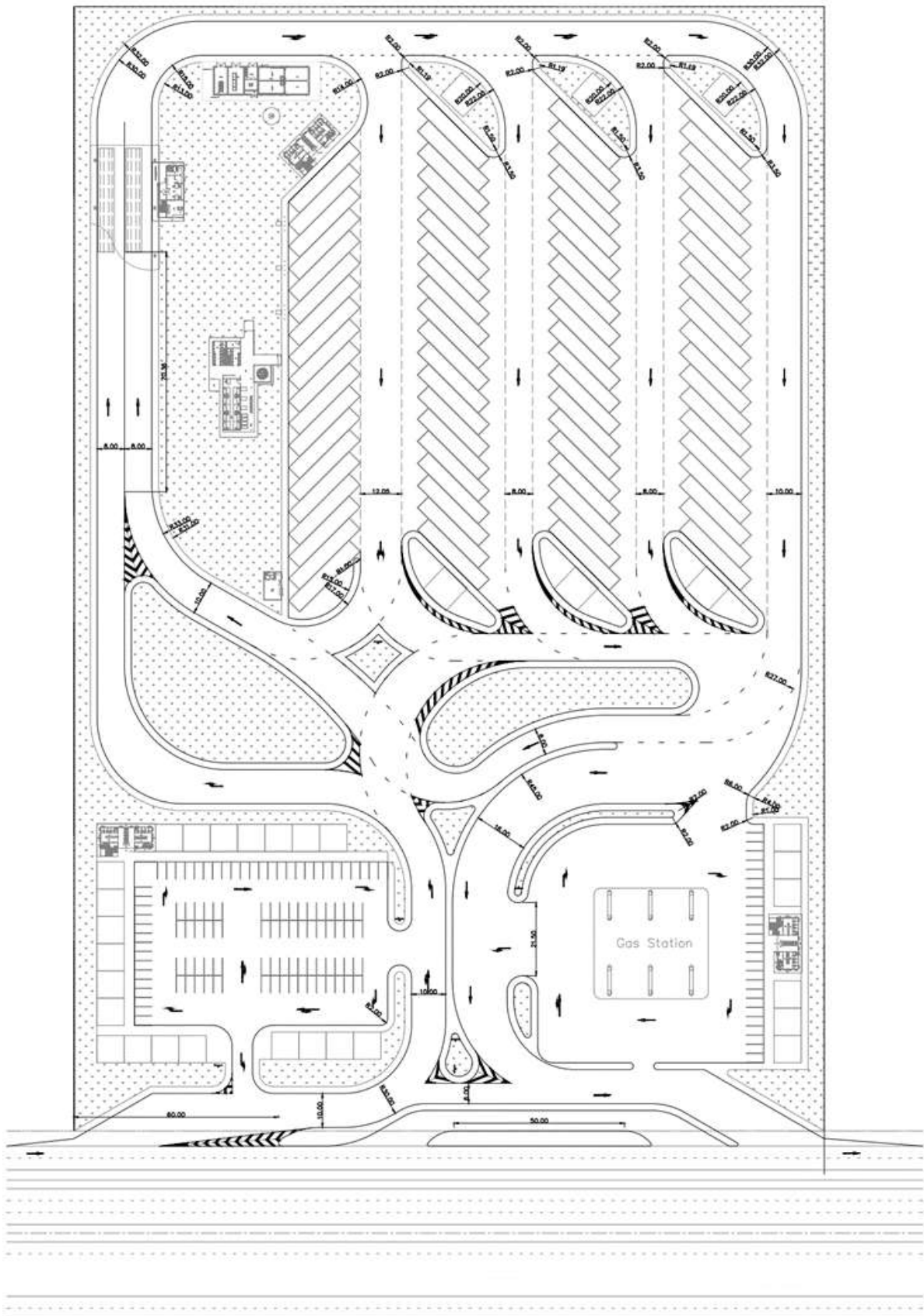


รูปที่ภาคผนวก-๑๐ จุดพักรถบรรทุกพระราม ๒ ทางหลวงหมายเลข ๓๕ (๘ ช่องจราจร)
อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสงคราม

โครงการ ๓.๔	การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกที่บางนา-ตราด ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
แนวทางการดำเนินการที่ ๒	การพัฒนารูปแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
สรุปโครงการ	พัฒนาจุดพักรถบรรทุกในพื้นที่ที่มีศักยภาพในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ ต่อเนื่อง จำนวน ๔ แห่ง โดยแต่ละแห่งมีขนาดพื้นที่ ๔๗.๕ ไร่เท่ากัน โดยภายในจุดพักรถบรรทุก มีด่านชั่งน้ำหนัก จุดตรวจควันดำ อาคาร สิ่งปลูกสร้าง ที่พัก พื้นที่เชิงพาณิชย์ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นไปตามมาตรฐานไม่น้อยกว่ากรมทางหลวง ตำแหน่งอยู่ติดโครงข่าย ถนนสายหลัก จุดพักรถบรรทุกบางนา-ตราด ทางหลวงหมายเลข ๓๔ ตำบลบ้านระกาศ อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาความเป็นไปได้ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและ เอกชน และ ครม. เห็นชอบ ๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอจัดสรรงบประมาณก่อสร้างโครงการ ๔) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจ้างเอกชนก่อสร้างโครงการ ๕) ประกาศคัดเลือกเอกชนผู้สนใจร่วมลงทุน
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในระยะเตรียมการ
สถานที่	จังหวัดสมุทรปราการ
งบประมาณลงทุน	๗๘๐ ล้านบาท
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	กรมทางหลวง
ตัวชี้วัด	จุดพักรถบรรทุกที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	- เป็นจุดแวะพักผ่อนและเติมน้ำมันเชื้อเพลิง - เป็นจุดตรวจควันดำรับรองโดยหน่วยงาน - ส่งเสริมให้การขับเคลื่อนเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด - ช่วยลดปริมาณรถบรรทุกจอดพักริมทาง / ถนน - ช่วยลดความเสียหายของโครงสร้างชั้นทางถนน เนื่องจากมีด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุก



รูปที่ภาคผนวก-๑๑ จุดพักรถบรรทุกบางนา-ตราด ทางหลวงหมายเลข ๓๔ (๑๐ ช่องจราจร)
ตำบลบ้านระกาศ อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ



รูปที่ภาคผนวก-๑๒ แบบแปลน Lay Out ของจุดพักรถบรรทุก



รูปที่ภาคผนวก-๑๓ ตัวอย่างภาพทัศนียภาพ ๓ มิติของจุดพักรถบรรทุก

โครงการ ๔	การพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูล GPS
แนวทางการดำเนินการที่ ๔	แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า และมาตรการส่งเสริมการใช้รถบรรทุกไฟฟ้า
สรุปโครงการ	การนำระบบ GPS Tracking System มาใช้เพื่อช่วยสนับสนุนงานวางแผนการเดินทาง การบริหารจัดการเส้นทาง เทียววิ่ง จำนวนรถในกอง (Fleet) การปฏิบัติงาน (Operation) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่าย สามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการติดตามพฤติกรรมรถบรรทุก การกำหนดความเร็วที่เหมาะสมเพื่อลดการสิ้นเปลืองพลังงาน การจัดการด้านความปลอดภัยในการขับขี่ ลดการสูญเสีย และติดตามแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุหรือปัญหาอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง หรือใช้ยานพาหนะได้อย่างทันท่วงที สามารถใช้กับรถบรรทุกปัจจุบันและรถบรรทุกพลังงานไฟฟ้าที่มีเทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคต รวมทั้งสามารถนำมาประยุกต์ใช้บูรณาการร่วมกับระบบเทคโนโลยีอื่น ๆ ทันสมัยที่เกี่ยวข้องกับระบบรถ ระบบสินค้าโลจิสติกส์ งานคลังและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) เช่น ระบบบริหารจัดการขนส่ง (TMS: Transportation Management System) ระบบบริหารจัดการกองรถขนส่ง (Fleet Management System) ระบบการวางแผนและเส้นทางเดินทาง (Vehicle Routing & Planning) ระบบตรวจหาตำแหน่งและควบคุมการเดินทาง (Vehicle Based System), ระบบควบคุมพฤติกรรมรถบรรทุก โดยมีระบบแจ้งเตือนต่าง ๆ IVMS (In Vehicle Monitoring System) เป็นต้น ระบบให้ข้อมูล - ข้อมูลจุดพักรถบรรทุก - ข้อมูลจุดเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า - ข้อมูลปั้มน้ำมัน/สถานีชาร์จไฟฟ้า - ข้อมูลเส้นทางแนะนำเดินทางรถบรรทุก - ข้อมูลช่วงถนนที่ห้ามเดินทางรถบรรทุก - ข้อมูลการจำกัดความเร็วบนเส้นทาง - ข้อมูลด่านเก็บค่าผ่านทาง - ข้อมูลร้านซ่อมรถบรรทุกฉุกเฉิน - ข้อมูลสถานีตรวจค้นค่า - ข้อมูลประมาณการเวลาที่ถึงจุดปลายทางขนส่ง ระบบแจ้งเตือน - แจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่หยุดพักตามที่กฎหมายกำหนด - แจ้งเตือนการวิ่งรถบนช่วงถนนที่ห้ามเดินทางรถบรรทุก - แจ้งเตือนอุบัติเหตุบนเส้นทาง - แจ้งเตือนการจอดรถบนไหล่ทาง - แจ้งเตือนระยะห่างจากรถคันหน้า - แจ้งเตือนเมื่อเปลี่ยนเลนหรือออกนอกเลนโดยไม่ตั้งใจ - แจ้งเตือนตรวจจับคนเดินตัดหน้ารถ - แจ้งเตือนการจราจรติดขัด 
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) จัดจ้างที่ปรึกษาออกแบบและพัฒนาระบบ ๒) ขออนุญาต / การรับรอง จากกรมการขนส่งทางบก ๓) กำหนดให้มีการติดตั้งและเชื่อมต่อระบบในรถบรรทุก ๔) กำหนดการลงทะเบียนใช้
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในระยะเตรียมการ
สถานที่	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
งบประมาณลงทุน	๔๐ ล้านบาท
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางบก
ตัวชี้วัด	ความพึงพอใจของผู้ประกอบการขนส่งจากการได้ใช้งานจริง
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	- ช่วยวางแผนและบริหารจัดการเดินทาง ประหยัดเวลาและต้นทุนการขนส่ง - ช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่รถบรรทุกด้วยการให้ข้อมูลและแจ้งเตือน - ช่วยลดการจราจรติดขัดบนโครงข่ายถนนสายหลักเนื่องจากรถบรรทุก - ช่วยลดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยทางถนน - ช่วยลดการขับขีรถบรรทุกที่ฝ่าฝืนกฎหมาย

โครงการ ๕	มาตรการให้แรงจูงใจทางการเงินเพื่อลดต้นทุนของรถบรรทุกไฟฟ้า
แนวทางการดำเนินการที่ ๔	แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า และมาตรการส่งเสริมการใช้รถบรรทุกไฟฟ้า
สรุปโครงการ	อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายหรือ S-Curve ที่ประเทศไทยต้องการขับเคลื่อนไปพร้อมกับการรักษาฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์แห่งภูมิภาคตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยมีเป้าหมายผลิตรถยนต์ไฟฟ้าหรือรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero emission vehicle: ZEV) ให้ได้อย่างน้อยร้อยละ ๓๐ ของการผลิตรถยนต์ทั้งหมดในแต่ละปี ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ หรือ ค.ศ. ๒๐๒๐ (นโยบาย ๓๐@๓๐) โดยได้ตั้งเป้าผลิตรถโดยสารไฟฟ้าและรถบรรทุกไฟฟ้ารวมกัน ๓๔,๐๐๐ คัน ในต่างประเทศพบว่าเครื่องมือที่สำคัญที่ช่วยผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าประสบความสำเร็จได้ คือ การสนับสนุนและส่งเสริมจากภาครัฐ โดยการใช้มาตรการการเงินเป็นสิ่งจูงใจจะช่วยผลักดันให้เปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้า เนื่องจากการลดค่าใช้จ่ายทางตรงในการจัดการรถไฟฟ้าใช้งาน เช่น ● การให้เงินอุดหนุน (Excise Tax Subsidy) การลดราคาขายรถบรรทุกไฟฟ้าทันทีที่มีการซื้อ โดยใช้การลดตามอัตราภาษีสรรพสามิตของรถบรรทุกไฟฟ้า ในกรณีรถบรรทุกไฟฟ้า ควรพิจารณาให้เงินอุดหนุน ๑๕๐,๐๐๐ บาท สำหรับรถบรรทุกต่ำกว่า ๖ ล้อ และ ๕๐๐,๐๐๐ บาท (หรือตามอัตราภาษีสรรพสามิตในปัจจุบันในสัดส่วนเดียวกับกรณีรถกระบะ) สำหรับรถบรรทุกมากกว่า ๖ ล้อ และรถหัวลาก ● การให้เครดิตภาษี (Tax Credit) โดยสามารถเลือกผลการคำนวณจากวิธีใดวิธีหนึ่งหรือคิดจำนวนที่ต่ำกว่าใน ๒ วิธีนี้ คือ ๑) ส่วนต่างของราคารถบรรทุกไฟฟ้าและราคารถบรรทุกดีเซล หรือ ๒) จำนวนจากราคาจำหน่ายรถบรรทุกไฟฟ้าในอัตราร้อยละ ๓๐ ของราคาจำหน่าย
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) หน่วยงานจัดทำมาตรการส่งเสริม กำหนดกรอบสนับสนุนช่วยเหลือ เงื่อนไข ระยะเวลา สิทธิประโยชน์ คุณสมบัติผู้ได้รับการสนับสนุน ๒) หน่วยงานประกาศใช้มาตรการ
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในระยะเตรียมการ
สถานที่	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
งบประมาณลงทุน	๓,๐๐๐ ล้านบาท
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	กรมสรรพสามิต
ตัวชี้วัด	จำนวนรถบรรทุกไฟฟ้า ตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป จดทะเบียนเพิ่มมากขึ้น
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ช่วยลดปริมาณมลพิษทางอากาศจากรถบรรทุก

โครงการ ๖	มาตรการให้สิทธิในการหักค่าสึกหรอและค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินในทางภาษี
แนวทางการดำเนินการที่ ๔	แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า และมาตรการส่งเสริมการใช้รถบรรทุกไฟฟ้า
สรุปโครงการ	อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายหรือ S-Curve ที่ประเทศไทยต้องการขับเคลื่อนไปพร้อมกับการรักษาฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์แห่งภูมิภาคตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยมีเป้าหมายผลิตรถยนต์ไฟฟ้าหรือรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero emission vehicle: ZEV) ให้ได้อย่างน้อยร้อยละ ๓๐ ของการผลิตรถยนต์ทั้งหมดในแต่ละปี ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ หรือ ค.ศ. ๒๐๒๐ (นโยบาย ๓๐@๓๐) โดยได้ตั้งเป้าผลิตรถโดยสารไฟฟ้าและรถบรรทุกไฟฟ้ารวมกัน ๓๔,๐๐๐ คัน ในต่างประเทศพบว่าเครื่องมือที่สำคัญที่ช่วยผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าประสบความสำเร็จได้ คือ การสนับสนุนและส่งเสริมจากภาครัฐ โดยการใช้มาตรการการเงินเป็นสิ่งจูงใจและช่วยผลักดันให้เปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้า เช่น มาตรการให้สิทธิในการหักค่าสึกหรอและค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินในทางภาษีแก่ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไฟฟ้า ซึ่งเป็นการให้ประโยชน์กับผู้ประกอบการในการวางแผนกำไรสุทธิที่จะต้องเสียภาษี ซึ่งเป็นการช่วยผู้ประกอบการในการลดหรือประหยัดภาษีที่จะต้องจ่าย ในขณะที่ภาครัฐจะมีต้นทุนในส่วนรายได้ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ลดลงไป ซึ่งการให้สิทธิประโยชน์ประเภทนี้สามารถทำได้ในรูปแบบดังนี้ • การให้สิทธิในการนับเงินลงทุนในการซื้อรถบรรทุกไฟฟ้าเป็นค่าใช้จ่ายทางภาษีได้มากกว่าร้อยละ ๑๐๐ • การให้สิทธิในการคำนวณค่าเสื่อมราคาในอัตราพิเศษ สามารถเลือกใช้การคำนวณค่าเสื่อมราคาในอัตราพิเศษหรืออัตราก้าวหน้าได้ตาม พรก. ฉบับที่ ๓๕๙ / ๒๕๕๒ ซึ่งกำหนดให้ในปีแรกหักค่าเสื่อมราคาเป็น ๒ เท่าหรือร้อยละ ๔๐ (อัตราเดิมกำหนดให้หักไม่เกินร้อยละ ๒๐) สำหรับปีถัดไป ให้หัก ๒ เท่าของมูลค่าที่เหลือในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) หน่วยงานจัดทำมาตรการส่งเสริม กำหนดกรอบสนับสนุนช่วยเหลือ เงื่อนไข ระยะเวลา สิทธิประโยชน์ คุณสมบัติผู้ได้รับการสนับสนุน ๒) หน่วยงานประกาศใช้มาตรการ
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในระยะเตรียมการ
สถานที่	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
งบประมาณลงทุน	-
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	กรมสรรพากร
ตัวชี้วัด	จำนวนรถบรรทุกไฟฟ้า ตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป จดทะเบียนเพิ่มมากขึ้น
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ช่วยลดปริมาณมลพิษทางอากาศจากรถบรรทุก

โครงการ ๗	มาตรการช่วยเหลือด้านเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำเพื่อการลงทุนปรับเปลี่ยนใช้รถบรรทุกไฟฟ้า
แนวทางการดำเนินการที่ ๔	แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า และมาตรการส่งเสริมการใช้รถบรรทุกไฟฟ้า
สรุปโครงการ	อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายหรือ S-Curve ที่ประเทศไทยต้องการขับเคลื่อนไปพร้อมกับการรักษาฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์แห่งภูมิภาคตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยมีเป้าหมายผลิตรถยนต์ไฟฟ้าหรือรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero emission vehicle: ZEV) ให้ได้อย่างน้อยร้อยละ ๓๐ ของการผลิตรถยนต์ทั้งหมดในแต่ละปี ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ หรือ ค.ศ. ๒๐๒๐ (นโยบาย ๓๐@๓๐) โดยได้ตั้งเป้าผลิตรถโดยสารไฟฟ้าและรถบรรทุกไฟฟ้ารวมกัน ๓๔,๐๐๐ คัน ในต่างประเทศพบว่าเครื่องมือที่สำคัญที่ช่วยผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าประสบความสำเร็จได้ คือ การสนับสนุนและส่งเสริมจากภาครัฐ โดยการใช้มาตรการการเงินเป็นสิ่งจูงใจและช่วยผลักดันให้เปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้า เช่น มาตรการช่วยเหลือด้านเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำเพื่อการลงทุนปรับเปลี่ยนใช้รถบรรทุกไฟฟ้าแก่ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก ซึ่งเป็นการช่วยลดข้อจำกัดด้านแหล่งเงินทุน และช่วยลดอัตราคิดลดในการพิจารณาการลงทุน เทียบกับการที่ผู้ประกอบการต้องอาศัยแหล่งทุนจากการกู้ยืมในตลาดการเงินผ่านธนาคารพาณิชย์ หรือผ่านการออกหุ้นกู้ โดยองค์ประกอบของมาตรการกลุ่มนี้ ประกอบด้วย • การตั้งกองทุนสนับสนุนการลงทุนในการปรับเปลี่ยนรถบรรทุกไฟฟ้า ซึ่งสามารถใช้ในการปล่อยกู้ให้ผู้ประกอบการโดยตรง หรือใช้อุดหนุนแก่สถาบันการเงินที่ปล่อยกู้ เพื่อลดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืม • การกำหนดช่วงเวลาปลอดดอกเบี้ย หรือช่วงเวลาปลอดการใช้เงินต้น ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนของผู้ประกอบการในการปรับเปลี่ยนมาใช้รถบรรทุกไฟฟ้า
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) หน่วยงานจัดทำมาตรการส่งเสริม กำหนดกรอบสนับสนุนช่วยเหลือ เงื่อนไข ระยะเวลา สิทธิประโยชน์ คุณสมบัติผู้ได้รับการสนับสนุน ๒) หน่วยงานประกาศใช้มาตรการ
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในระยะเตรียมการ
สถานที่	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
งบประมาณลงทุน	-
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน
ตัวชี้วัด	จำนวนรถบรรทุกไฟฟ้า ตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป จดทะเบียนเพิ่มมากขึ้น
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ช่วยลดปริมาณมลพิษทางอากาศจากรถบรรทุก

โครงการ ๘	มาตรการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุกไฟฟ้า
แนวทางการดำเนินการที่ ๔	แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า และมาตรการส่งเสริมการใช้รถบรรทุกไฟฟ้า
สรุปโครงการ	อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายหรือ S-Curve ที่ประเทศไทยต้องการขับเคลื่อนไปพร้อมกับการรักษาฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์แห่งภูมิภาคตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยมีเป้าหมายผลิตรถยนต์ไฟฟ้าหรือรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero emission vehicle: ZEV) ให้ได้อย่างน้อยร้อยละ ๓๐ ของการผลิตรถยนต์ทั้งหมดในแต่ละปี ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ หรือ ค.ศ. ๒๐๒๐ (นโยบาย ๓๐@๓๐) โดยได้ตั้งเป้าผลิตรถโดยสารไฟฟ้าและรถบรรทุกไฟฟ้ารวมกัน ๓๔,๐๐๐ คัน ในต่างประเทศ พบว่าเครื่องมือที่สำคัญที่ช่วยผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าประสบความสำเร็จได้ คือ การสนับสนุนและส่งเสริมจากภาครัฐ ซึ่งมาตรการที่มีจุดมุ่งหมายเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุกไฟฟ้า ประกอบด้วย • การยกเว้นหรือลดค่าจดทะเบียนรถบรรทุก • การยกเว้นให้เข้าพื้นที่/เส้นทางห้ามเดินรถบรรทุกได้ในบางช่วงเวลา • การยกเว้นหรือลดค่าผ่านทางพิเศษประเภทต่าง ๆ เช่น ทางพิเศษระหว่างเมือง ทางพิเศษภายในกรุงเทพมหานคร • การส่งเสริมให้มีการพัฒนาสถานีชาร์จไฟฟ้าระหว่างทางมากขึ้น
กิจกรรมสำคัญของโครงการ	๑) หน่วยงานจัดทำมาตรการส่งเสริม กำหนดกรอบสนับสนุนช่วยเหลือ เงื่อนไข ระยะเวลา สิทธิประโยชน์ คุณสมบัติผู้ได้รับการสนับสนุน ๒) หน่วยงานประกาศใช้มาตรการ
ระยะเวลา	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในระยะเตรียมการ
สถานที่	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
งบประมาณลงทุน	-
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางบก / กรมทางหลวง / การทางพิเศษแห่งประเทศไทย / สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
ตัวชี้วัด	จำนวนรถบรรทุกไฟฟ้า ตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป จดทะเบียนเพิ่มมากขึ้น
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ช่วยลดปริมาณมลพิษทางอากาศจากรถบรรทุก