

1 TIA คืออะไร

Traffic Impact Assessment (TIA) หมายถึง เครื่องมือที่จัดเตรียมขึ้นเพื่อใช้ในการควบคุมและบริหารการจัดการผลกระทบด้านการจราจร ซึ่งมีสาเหตุจากการเจริญเติบโตของเมืองและเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูลในด้านจราจรเพื่อเป็นประโยชน์ในการวางแผนโครงการพื้นฐานและประเมินผลกระทบที่อาจส่งผลกระทบต่อระบบโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต

2 ทำไมต้องมี TIA

ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค เป็นปัญหาสำคัญที่มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ก่อมลพิษทางอากาศ ทางเสียง และบั่นทอนคุณภาพชีวิตของประชาชน สาเหตุสำคัญของปัญหาจราจรเกิดจากการเจริญเติบโตของเมืองแบบศูนย์กลางเดียว แหล่งงานกระจุกตัวอยู่ในเขตเมืองชั้นใน ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพและไม่ครอบคลุมพื้นที่เมืองอย่างทั่วถึง ขณะเดียวกันการพัฒนาเมืองของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาคมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วมีความต้องการพัฒนาที่ดินสูงมากและมีโครงการขนาดใหญ่ที่ก่อให้เกิดปริมาณผู้อยู่อาศัยหรือกิจกรรมที่ดึงดูดประชาชนมาก ส่งผลกระทบต่อระบบสาธารณสุขปศุสัตว์ โดยเฉพาะด้านคมนาคมที่อาจเกิดปัญหาได้

ปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดมาตรฐานในการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment: TIA) ให้ทันต่อสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว การพัฒนาที่ดินหรือการดำเนินกิจกรรมของหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนจำนวนมาก ส่งผลกระทบโดยตรงต่อปัญหาการจราจร ซึ่งหากไม่มีการกำหนดมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร จะทำให้การพัฒนาโครงการต่างๆ ไม่มีการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งไม่มีการกำหนดแผนงาน โครงการ หรือมาตรการที่จะมารองรับปริมาณการเดินทาง ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรที่สาหัสมากในอนาคต รวมถึงจะส่งผลโดยตรงกับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม (คค.) ในฐานะหน่วยงานเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ซึ่งมีอำนาจหน้าที่เสนอแนะนโยบายและแผนการจัดระบบการจราจรและกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรเสนอต่อคณะรัฐมนตรี รวมทั้งกำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจรทางบก จึงเห็นสมควรศึกษาจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร เพื่อเป็นกรอบในการดำเนินการลดผลกระทบด้านการจราจร โดยการพิจารณาตั้งแต่นั้นขั้นตอนการขออนุมัติก่อสร้างโครงการ ระหว่างการก่อสร้าง และมาตรการหลังการก่อสร้างโครงการ ให้มีผลกระทบต่อจราจรและขนส่งที่น้อยที่สุด รวมถึงการศึกษาด้านการบริหารจัดการเพื่อนำมาตรฐานดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

3 วัตถุประสงค์และขอบเขตงาน

โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment: TIA) มีแผนการปฏิบัติงาน ตามขอบเขตงานทั้งหมด ซึ่งกำหนดไว้ 12 เดือน โดยมีแนวทางการดำเนินการศึกษา 4 ส่วนหลัก สรุปได้ดังนี้

งานที่ 1: งานศึกษา รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลด้านการดำเนินงานผลกระทบด้านการจราจร มีแนวทางการศึกษาประกอบด้วย ทบทวน รวบรวมข้อมูล วิธีการและขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment: TIA) การใช้ค่าดัชนี ตัวแปร พารามิเตอร์ต่างๆ จากหน่วยงานต่างประเทศ เช่น ประเทศอังกฤษ ออสเตรเลีย อเมริกา ญี่ปุ่น เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับผลการดำเนินการของหน่วยงานภายในประเทศไทย รวมทั้งวิเคราะห์และสรุปเพื่อให้ได้แนวคิด หลักการ ในการจัดทำมาตรฐานหรือรายงานวิเคราะห์ผลกระทบจราจรและการนำไปสู่การปฏิบัติในลักษณะที่เหมาะสมกับประเทศไทยต่อไป

งานที่ 2: งานสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ค่าดัชนี ตัวแปร พารามิเตอร์ที่จำเป็นต้องใช้กับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร เพื่อเสนอแนะค่าที่เหมาะสมให้ความครบถ้วน มีแนวทางการศึกษา คือ ทบทวนข้อมูลค่าดัชนี พารามิเตอร์ต่างๆ ที่มีใช้ในปัจจุบัน รวมถึงการสำรวจข้อมูลที่ต้องใช้ในการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ และนำไปสู่การกำหนดค่าพารามิเตอร์ที่จำเป็นและเหมาะสม เช่น อัตราการเกิดการเดินทาง อัตราการดึงดูดการเดินทาง ความจุของถนนประเภทต่างๆ ดัชนีระดับการให้บริการของถนน เป็นต้น รวมถึงจัดทำเครื่องมือช่วยในการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางเพื่อความสะดวกในการนำไปใช้งานต่อไป

งานที่ 3: จัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร คู่มือการนำมาตราฐานไปใช้ในการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร รวมทั้งเสนอแนะข้อกฎหมาย ระเบียบ เพื่อเป็นแนวทางนำการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรนำไปสู่การปฏิบัติ มีแนวทางการศึกษา คือ หลังจากการรวบรวม ทบทวนและศึกษาข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และสำรวจค่าตัวแปรที่จำเป็นจนได้ค่าที่เหมาะสมครบถ้วนแล้ว จะทำการกำหนดลักษณะโครงการ/กิจกรรม ที่มีผลกระทบด้านการจราจรและดำเนินการศึกษา วิเคราะห์และจัดทำรายงานผลกระทบด้านการจราจรก่อนดำเนินโครงการ โดยจะขึ้นอยู่กับปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้น หลังจากพัฒนาโครงการ ส่วนการกำหนดระดับของการศึกษา จะแบ่งตามผลกระทบจราจรที่จะเกิดขึ้น

การจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร ประกอบด้วย แนวทาง วิธีการ ขั้นตอน ในการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร รวมทั้งคู่มือเพื่อให้ผู้พัฒนา/หรือผู้พิจารณาโครงการนำไปเป็นแนวทางในการดำเนินการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร เช่น ขอบเขตของผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการ แนวทางการลดผลกระทบอันเนื่องจากการพัฒนาโครงการ

การนำแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยการเสนอแนะหน่วยงานที่รับผิดชอบ วิธีการ ขั้นตอน ในการพิจารณาอนุมัติ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรที่เหมาะสมกับหน่วยงานในประเทศไทย รวมถึงการยกร่างกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถนำแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรที่ศึกษาไปปฏิบัติ

ได้ รวมถึงการศึกษาถึงความพร้อมและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับภาคเอกชนผู้ประกอบการกิจการต่างๆ และประชาชน

งานที่ 4 : การจัดสัมมนาและประชาสัมพันธ์โครงการ โดยการจัดสัมมนา 3 ครั้งๆ ละไม่น้อยกว่า 100 คน การฝึกอบรมอย่างน้อย 3 ครั้งๆ ละไม่ต่ำกว่า 30 คน โครงการโดยใช้สื่อประชาสัมพันธ์ เช่น วีดิทัศน์แสดงผลการศึกษา มีความยาวประมาณ 4-5 นาที แผ่นพับ สื่อวิทยุ เว็บไซต์ เป็นต้น รวมถึงการเสนอแนะการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง

รูปที่ 3-1 แสดงความเชื่อมโยงและลำดับการดำเนินงานจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร (TIA) และระยะเวลาการดำเนินงานในส่วนต่างๆ



รูปที่ 3-1 ความเชื่อมโยงและลำดับการดำเนินงาน

4 ความก้าวหน้าของการศึกษา TIA

4.1 การทบทวนการจัดทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของประเทศไทย

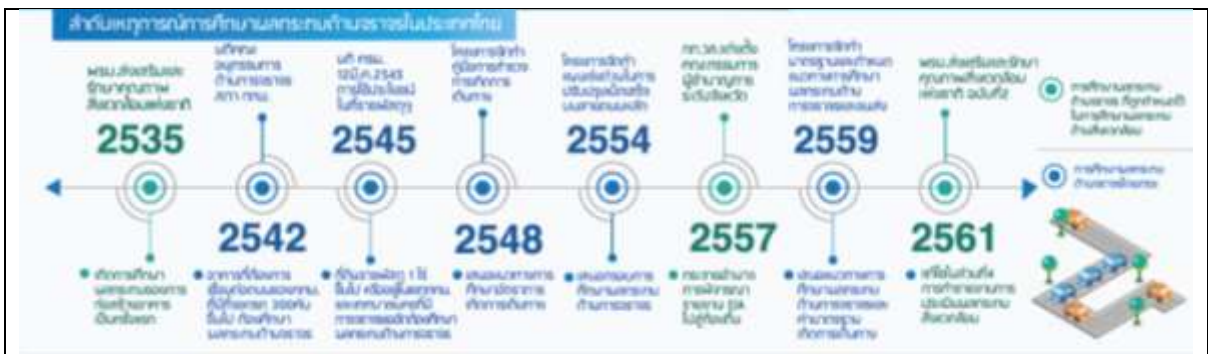
ประเทศไทยมีการศึกษาด้านผลกระทบของจราจรครั้งแรก ในปีพ.ศ. 2542 ตามมติของคณะอนุกรรมการด้านการจราจรในคณะกรรมการการโยธาและสาธารณูปโภค ประจำสภากรุงเทพมหานคร ได้พิจารณาเห็นว่าห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่และอาคารสาธารณะขนาดใหญ่ที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากจะสร้างปัญหาด้านการจราจรช่วงเปิดบริการ จึงเห็นควรให้มีการวางแผนจราจรสำหรับอาคารดังกล่าว ซึ่งสำนักการจราจรและขนส่ง และสำนักการโยธาได้ร่วมพิจารณาแล้วเห็นว่า การขออนุญาตก่อสร้างอาคารซึ่งมีที่จอดรถภายในตั้งแต่ 300 คันขึ้นไป ต้องได้รับการพิจารณาปัญหาด้านจราจรจากสำนักการจราจรและขนส่งก่อนจึงจะได้รับการอนุญาตก่อสร้าง ซึ่งการดำเนินงานในส่วนนี้จะเป็นส่วนหนึ่งของการขออนุญาตเปิดทางเข้า-ออกเชื่อมต่อกถนนของกรุงเทพมหานคร

ต่อมา ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2545 ซึ่งกำหนดให้นำที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด ที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร หรือเขตเทศบาลนครที่มีความแออัดด้านการจราจร ไปใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้อย่างเหมาะสม รอบคอบ และไม่เกิดผลกระทบต่อการจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตพื้นที่ที่มีการจราจรแออัด จึงให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เข้ามามีส่วนในการพิจารณาเรื่องดังกล่าว โดยแนวทางการศึกษาจะขึ้นกับ คจร.เป็นผู้กำหนดและไม่มีระเบียบมาตรฐานต่างๆ ในการวิเคราะห์

นอกจากนี้ในปี.ศ. 2545 ได้มีการออกขบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทในพื้นที่บางสวนในท้องที่กรุงเทพมหานคร โดยตามประกาศของกระทรวงมหาดไทยฉบับนี้ได้มีประกาศเกี่ยวกับ การศึกษาผลกระทบจราจรตามข้อ 2ข(8) และ 2ค(8) สามารถสรุปได้ว่าอาคารที่ประกอบกิจการด้านพาณิชย์ตามพื้นที่ที่กำหนดในข้อ ข และข้อ ค หากมีที่จอดรถเกินกว่า 100 คัน จะต้องจัดทำรายงานการจัดการจราจร ส่งให้แก่สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานครเพื่อขอความเห็นชอบ จึงจะดำเนินการก่อสร้าง ดัดแปลง ได้ ซึ่งแนวทางนี้ สำนักงานการจราจรและขนส่ง ได้นำมาพิจารณารวมกับระเบียบปฏิบัติการขออนุญาตการเชื่อมต่อถนนที่ได้รับเริ่มในปีพ.ศ. 2545

นอกจากการศึกษาในด้านจราจรโดยตรงดังที่กล่าวมาข้างต้น การศึกษาผลกระทบจราจรยังเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 โดยผลกระทบด้านจราจรเป็นหนึ่งในการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับการพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จะต้องมียกข้อยกเว้นในการเชื่อมต่อเข้าสู่ถนนหลัก ซึ่งจะเชื่อมต่อการพิจารณาของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

จากการดำเนินการข้างต้น ยังไม่มีการกำหนดแนวทางการศึกษาหรือมาตรฐานที่ชัดเจนในการศึกษามากนัก ดังนั้นต่อมาจึงได้มีการศึกษาแนวทางการศึกษาผลกระทบด้านจราจรอีก 2 ครั้ง โดยสนข. ในปี พ.ศ. 2554 และกรมโยธาธิการและผังเมืองในปีพ.ศ. 2559



รูปที่ 4.1-1 ลำดับเหตุการณ์การศึกษาผลกระทบด้านจราจรในประเทศไทย

4.2 การทบทวนการจัดทำการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรของต่างประเทศ

แนวทางการดำเนินงานทบทวนการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรของต่างประเทศ มีกระบวนการพิจารณาและวิธีการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment: TIA) ในประเด็นหลักดังต่อไปนี้

- (1) ประวัติความเป็นมาและการพัฒนาการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร
- (2) กระบวนการศึกษาและขั้นตอนการอนุมัติ
- (3) มาตรฐานการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร
- (4) ค่าดัชนี ตัวแปร พารามิเตอร์ที่ใช้ในการจัดทำการศึกษาผลกระทบจราจร
- (5) แนวทางและวิธีการวิเคราะห์

เมืองต้นแบบที่จะใช้เป็นที่ศึกษาทบทวนนั้น จะพิจารณาจากรูปแบบโครงสร้างของเมือง พื้นฐานด้านประชากร ขนาดพื้นที่ และสัดส่วนพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เมือง ซึ่งเมืองที่ได้รับการคัดเลือกจำนวน 5 เมือง ประกอบด้วย **ประเทศอังกฤษ อเมริกา ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้** ดังแสดงคุณลักษณะที่เปรียบเทียบได้ดังตารางที่ 4.2 - 1

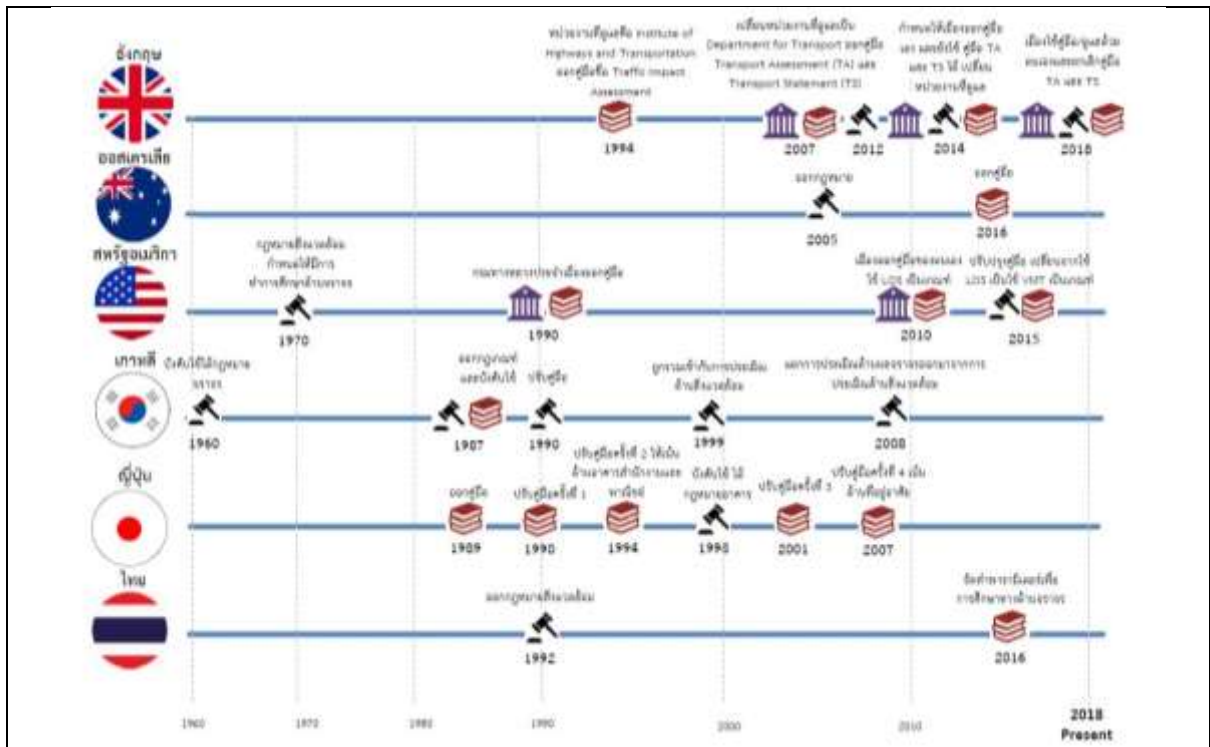
ตารางที่ 4.2 - 1 ผลสรุปเปรียบเทียบลักษณะประชากร พื้นที่และถนนของประเทศกรณีศึกษา

เมือง	ประเทศ	จำนวนประชากร (คน)	ขนาดพื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่นประชากร (คนต่อตร.กม.)	สัดส่วนถนนต่อพื้นที่ ของเมือง
ลอนดอน	อังกฤษ	8,674,000	1,572	5,518	15 ตร.กม./ตร.กม.
ซิดนีย์	ออสเตรเลีย	5,250,000	12,368	424	3.1 กม./ตร.กม.
โอ๊กแลนด์	สหรัฐอเมริกา	420,005	201	2,089	1.2 กม./ตร.กม.
โซล	เกาหลีใต้	9,794,304	605	16,181	33 กม./ตร.กม.
โตเกียว	ญี่ปุ่น	13,617,445	2,188	6,224	19.07 ตร.กม./ตร.กม.
กรุงเทพมหานคร	ไทย	8,070,000*	1,569	5,143	9.6 ตร.กม./ตร.กม.

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทบูรณาการพัฒนาระบบจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

หมายเหตุ *เป็นจำนวนที่รวมประชากรแฝง และข้อมูลของประเทศอื่นๆ นั้นคือจำนวนประชากรจดทะเบียนฯ

เมื่อได้ดำเนินการทบทวนการศึกษาและจัดทำคู่มือวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรของต่างประเทศ สามารถทำการสรุปและวิเคราะห์พัฒนาการของการทำการศึกษาด้านจราจรรวมทั้งประเด็นที่พิจารณาดังภาพและตารางต่อไปนี้



รูปที่ 4.2 - 1 พัฒนาการของการจัดทำการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรของประเทศที่นำมาศึกษาทบทวน

ตารางที่ 4.2 - 2 สรุปหัวข้อเปรียบเทียบที่สำคัญต่างๆ จากการทบทวนการจัดทำการศึกษาด้านจราจรของประเทศไทยและต่างประเทศ

ประเทศ	บริบทของประเทศ	กฎหมายที่บังคับใช้	กำเนิดคู่มือ TIA ครั้งแรกและกฎหมาย	ระดับการจัดทำ TIA	เกณฑ์ที่ใช้ในการจัดระดับการทำ TIA	ระดับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการอนุมัติ	ดัชนีที่จัดเตรียมไว้ให้	เกณฑ์ผลกระทบที่ยอมรับได้	มาตรการการลดผลกระทบ
อังกฤษ	- ระบบขนส่งสาธารณะมากกว่ากรุงเทพฯ - ความหนาแน่นของประชากรใกล้เคียง	ยุทธศาสตร์ชาติ	กฎหมาย ไม่ระบุคู่มือ พ.ศ. 2537	1	- > 30 คัน ในช่วงโมงเร่งด่วน	เช่น เมือง London, หน่วยงาน Transportation for London	Trip Rates, Pass-by Rates, Internal Trip, Parking Parameter	จำนวนการจราจรเพิ่มขึ้นช่วงเร่งด่วน > 10%	ปรับปรุง/สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ, การจัดการที่จอดรถ, TDM, ค่าปรับ
อเมริกา	- ระบบขนส่งสาธารณะมากกว่ากรุงเทพฯ - ความหนาแน่นของประชากรต่ำกว่า	สิ่งแวดล้อม	กฎหมาย พ.ศ. 2513 คู่มือ พ.ศ. 2533	3 ระดับ - ระดับกระทบน้อย - ระดับกระทบปานกลาง - ระดับกระทบมาก	- < 50 คันในช่วงโมงเร่งด่วน ผ่าน CEQA - 50 คันในช่วงโมงเร่งด่วน ผ่าน CEQA - ไม่ผ่าน CEQA	เมือง และ รัฐ (ในกรณีที่ไม่ผ่านเกณฑ์วัดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่นเมืองโอ๊กแลนด์ รัฐแคลิฟอร์เนีย City of Oakland และหน่วยงานรัฐ ชื่อ Governor's Office of Planning and Research.	Trip Rates, Pass-by Rates, Internal Trip, Parking Parameter, VMT database, AADT, Crash Parameter, Parking Parameter	LOS < D / VMT	ปรับปรุง/สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ, การจัดการที่จอดรถ, TDM, ค่าปรับ
ออสเตรเลีย	- ระบบขนส่งสาธารณะมากกว่ากรุงเทพฯ - ความหนาแน่นของประชากรต่ำกว่า	ผังเมือง	กฎหมาย พ.ศ. 2548 คู่มือ พ.ศ. 2559	3 ระดับ - ระดับกระทบน้อย - ระดับกระทบปานกลาง - ระดับกระทบมาก	- 10 คัน ในช่วงโมงเร่งด่วน - 10-100 คัน ในช่วงโมงเร่งด่วน - > 100 คัน ในช่วงโมงเร่งด่วน	เช่น รัฐ Victoria หน่วยงาน VicRoads	Trip Rates, Pass-by Rates, Internal Trip, Parking Parameter	LOS < D	ปรับปรุง/สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ, การจัดการที่จอดรถ, TDM, ค่าปรับ
ญี่ปุ่น	- ระบบขนส่งสาธารณะมากกว่ากรุงเทพฯ - ความหนาแน่นของประชากรสูงกว่า	สิ่งแวดล้อม	กฎหมาย พ.ศ. 2541 คู่มือ พ.ศ. 2532	ท้องถิ่น และ ประเทศ หน่วยงานชื่อ City Traffic Research Section of the Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT)	ขึ้นอยู่กับเมือง มีทั้งเกณฑ์การใช้พื้นที่ ขนาดความหนาแน่น และ LOS	ท้องถิ่น และประเทศ	Parking Parameter	V/C < 0.8 Midblock < 1 Saturation Flow < 0.9	ปรับปรุง/สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ, การจัดการที่จอดรถ, TDM
เกาหลีใต้	- ระบบขนส่งสาธารณะมากกว่ากรุงเทพฯ - ความหนาแน่นของประชากรสูงกว่า	จราจร/คมนาคม	กฎหมาย พ.ศ. 2503 คู่มือ พ.ศ. 2530	ท้องถิ่น และภูมิภาค หน่วยงานชื่อ Korean Environment Institute; KEI	10 คันในช่วงโมงเร่งด่วน และลักษณะหรือประเภทการใช้งานพื้นที่	ท้องถิ่น และภูมิภาค	-	ตัวชี้วัดประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะ	ปรับปรุง/สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ, การจัดการที่จอดรถ, TDM, ค่าปรับ
ไทย	-	สิ่งแวดล้อม	กฎหมาย ไม่มีคู่มือ พ.ศ. 2559	-	-	-	Trip Rates	-	-

หมายเหตุ * เป็นการจัดทำค่ามาตรฐานเท่านั้น

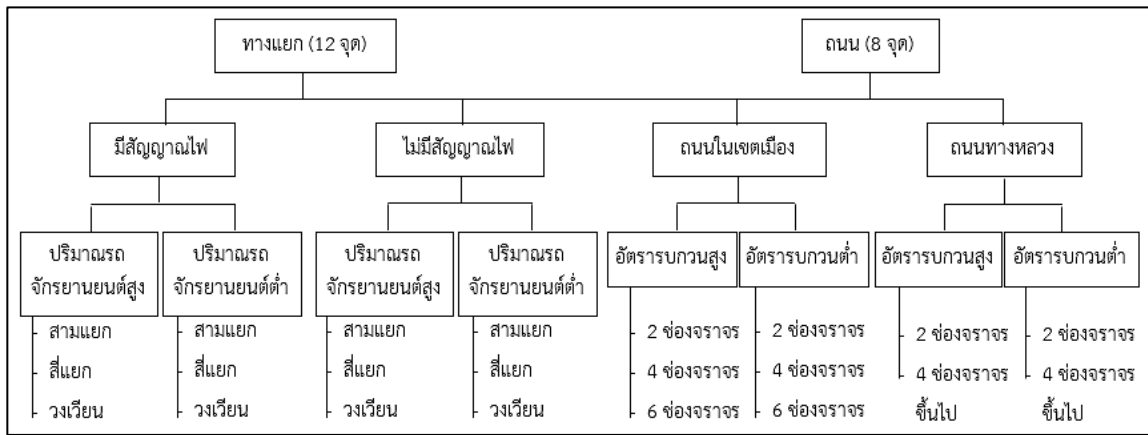
สำหรับแนวทางที่คาดว่าจะนำมาประยุกต์ใช้กับประเทศไทย จะประกอบด้วย

- (1) **กฎหมายที่บังคับใช้** มีการดำเนินการศึกษาทางด้านจราจรถูกบังคับใช้แตกต่างกันออกไปในแต่ละประเทศ เช่น อังกฤษ ถูกกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติซึ่งเป็นแผนใหญ่สุดของประเทศและอยู่ในกฎหมายควบคุมอาคาร ออสเตรเลียอยู่ภายใต้กฎหมายผังเมือง สหรัฐอเมริกาอยู่ภายใต้กฎหมายสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- (2) **หน่วยงานที่อนุมัติรายงานผลกระทบทางด้านจราจร** ในปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่ดำเนินการ เช่น สผ. สนข. และสจส.
- (3) **คู่มือที่ใช้ในการจัดทำผลกระทบด้านจราจร** จะมีการจัดทำคู่มือที่มีค่ามาตรฐานกลาง เช่น Trip Rates Pass-by Rates (Optional) Internal Trip (Optional) AADT และเกณฑ์ระดับการให้บริการของถนน การวิเคราะห์การการเดินทางในปัจจุบันและอนาคต ความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่และความปลอดภัย และแนวทางในการลดผลกระทบทางจราจร เป็นต้น
- (4) **การกำหนดประเภทอาคารที่เกี่ยวข้องในการวิเคราะห์** จะทำการจัดทำกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับลักษณะการใช้พื้นที่ที่มีอัตราการเกิดการเดินทางสูง และการวิเคราะห์การเกิดการเดินทาง เพื่อการประเมินผลกระทบทางด้านจราจรที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น
- (5) **การกำหนดระดับผลกระทบ** ในเบื้องต้นคาดว่าจะทำการแบ่งระดับผลกระทบเพื่อการจัดทำรายงานทางด้านจราจรสำหรับประเทศไทยแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับที่ 1 ไม่มีผลกระทบหรือมีผลกระทบน้อย และระดับ 3 มีผลกระทบมาก
- (6) **มาตรการลดผลกระทบ** จะทำการจัดทำหัวข้อที่สำคัญของมาตรการลดผลกระทบในการจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจร

4.3 การสำรวจ ค่าดัชนี ตัวแปร พารามิเตอร์ ที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบด้านจราจร

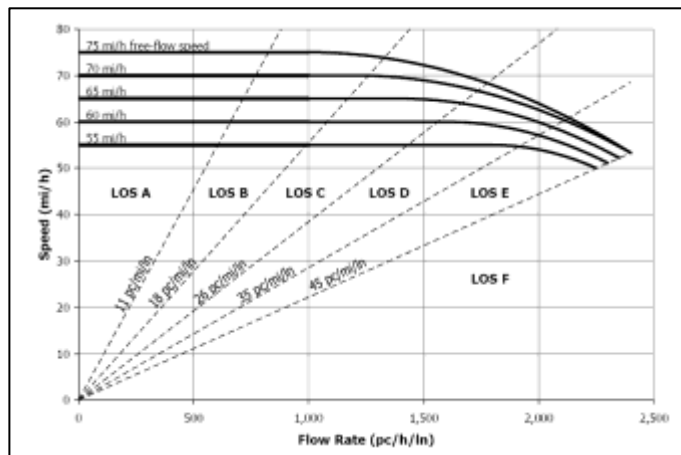
1) ความจุของช่วงถนนและทางแยก

ผลกระทบจราจรของโครงการจะเกิดขึ้นกับถนนและทางแยกโดยรอบโครงการ ดังนั้นภายหลังจากทำการกำหนดพื้นที่อิทธิพลของโครงการแล้ว จะต้องทำการศึกษาผลกระทบของการพัฒนาโครงการที่จะมีต่อถนนและทางแยก ซึ่งจำเป็นที่จะต้องมีความจุในการรองรับปริมาณจราจรมาตรฐานที่เหมาะสมสำหรับถนนและทางแยกรูปแบบต่าง ๆ เพื่อที่จะนำไปวิเคราะห์และประเมินหลังจากเกิดโครงการแล้ว โดยประเภทถนนและทางแยกที่สำรวจและวิเคราะห์ มีดังนี้



รูปที่ 4.3 - 1 แนวคิดในการพัฒนากระบวนการวิเคราะห์ความจุของทางแยกและถนน

เมื่อได้ผลการสำรวจค่าความจุแต่ละประเภท แนวทางในการวิเคราะห์ระดับการให้บริการจะนำแนวทางของต่างประเทศมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสม โดยกรณีของทางแยกจะใช้ค่าระดับความอิ่มตัวของการไหลที่ทางแยกของ AustRoad (2016) ส่วนกรณีของถนนจำแนกเป็นถนนในเขตพื้นที่เมืองและถนนทางหลวง จะใช้ความสัมพันธ์ของอัตราการไหลและความเร็วเฉลี่ยของกระแสจราจรบนสายทางประเภทต่าง ๆ ดังรูปต่อไปนี้



ที่มา: Highway Capacity Manual, 2010

รูปที่ 4.3 - 2 วิธีการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของทางหลวง

2) อัตราการเกิดการเดินทาง

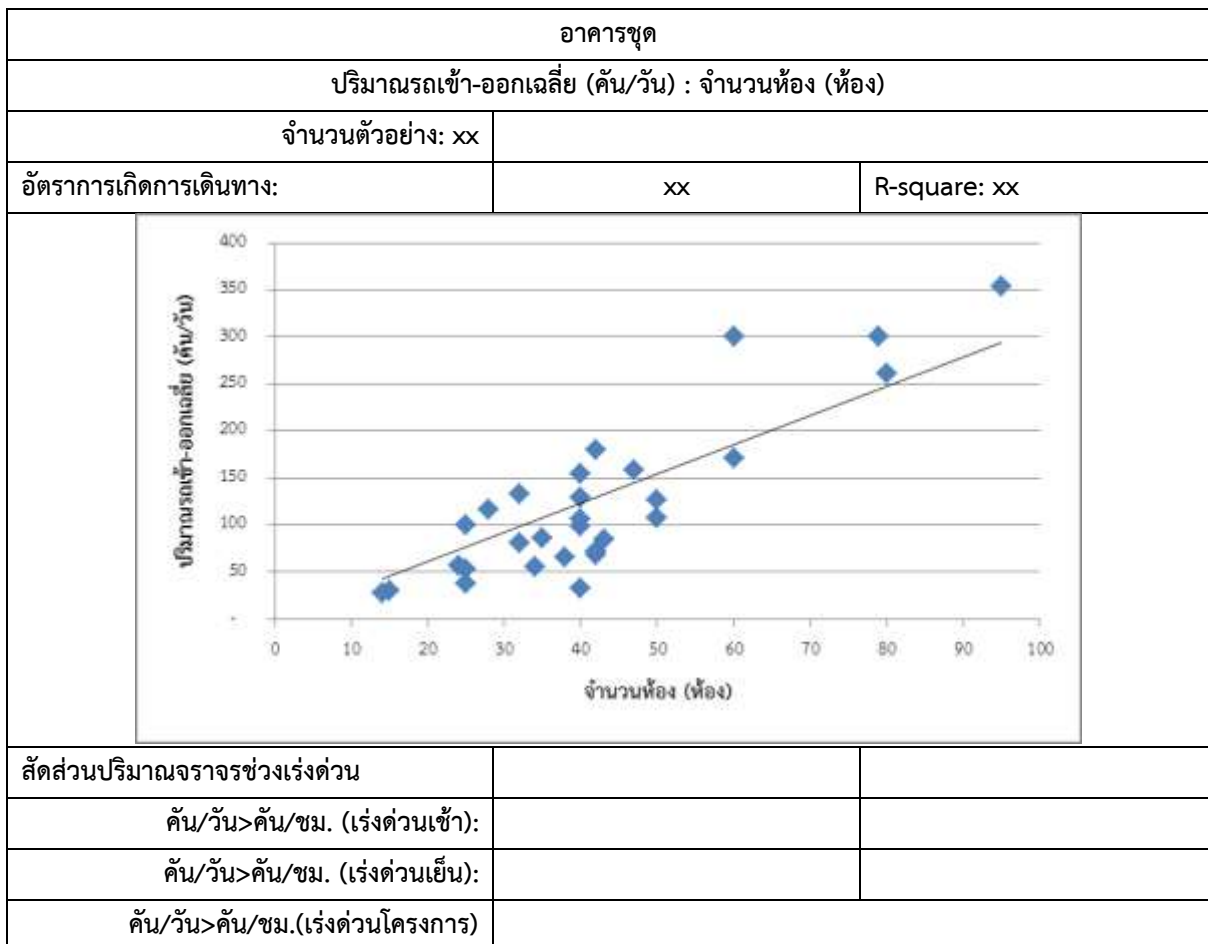
ในการศึกษาครั้งนี้จะมุ่งเน้นศึกษาอัตราการเกิดการเดินทางของอาคารที่อาจมีผลกระทบด้านการจราจรก่อน โดยพบว่าอาคารที่มีอัตราการเกิดการเดินทางที่สูงทั้งหมด 15 อาคาร ได้แก่

- อาคารชุดสำหรับซื้อขาย
- ห้างสรรพสินค้า
- สนามกีฬา
- โรงเรียนระดับมัธยม/อาชีวศึกษา
- ห้างค้าปลีก
- ร้านอาหาร
- อาคารสำนักงานภาครัฐและเอกชน
- โรงแรม
- หมู่บ้าน
- โรงเรียนไม่เกินระดับประถมศึกษา
- นิคมอุตสาหกรรม
- ตลาดสด
- หอประชุม
- โรงพยาบาล
- มหาวิทยาลัย

นอกจากนี้ ในการศึกษาผลกระทบด้านจราจรในครั้งนี้ จะแบ่งเป็น 3 ระดับตามเขตการปกครอง คือ

- พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย พื้นที่ทั้งหมดในจังหวัดกรุงเทพมหานคร ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม ซึ่งแบ่งตามพื้นที่อนุภาครุงเทพมหานครและปริมณฑล ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- เทศบาลนคร ซึ่งเป็นท้องถิ่นชุมชนที่มีราษฎรตั้งแต่ 50,000 คนขึ้นไป
- เทศบาลเมือง ซึ่งเป็นท้องถิ่นอันเป็นที่ตั้งศาลากลางจังหวัดหรือท้องถิ่นชุมชนที่มีราษฎรตั้งแต่ 10,000 คนขึ้นไป

ในการวิเคราะห์อัตราการเกิดการเดินทาง จะมีการนำข้อมูลการศึกษาอัตราการเกิดการเดินทางในอดีต เช่น การศึกษาของกรมโยธาธิการและผังเมือง ซึ่งมีการสำรวจข้อมูลไปแล้วมากกว่า 1,000 ตัวอย่าง มาร่วมกับการสำรวจใหม่ในการศึกษาครั้งนี้ และทำการวิเคราะห์อัตราการเกิดการเดินทาง ดังตัวอย่างในรูปที่ 4.3 - 3



รูปที่ 4.3 - 3 ตัวอย่างอัตราการเกิดการเดินทาง

4.4 การจัดทำมาตรฐานในการกำหนดระดับโครงการ และ กิจกรรม

ในเบื้องต้นจะมีการกำหนดระดับของโครงการไว้ 3 ส่วน คือ โครงการที่มีผลกระทบสูง โครงการที่มีผลกระทบปานกลาง โครงการที่มีผลกระทบต่ำ โดยระดับของผลกระทบจะอ้างอิงจากปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้น โดยจะแบ่งระดับดังรูปที่ 4.4 - 1



รูปที่ 4.4-1 ระดับการประเมินผลกระทบจราจร

นอกจากระดับของผลกระทบแล้ว จะทำการแบ่งระดับของโครงการตามพื้นที่ เช่น พื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง ควรมีการศึกษาผลกระทบจราจรทุกระดับ แต่หากเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นต่ำ อาจจะดำเนินการเพียงระดับเดียว โดยจะแบ่งระดับดังรูปที่ 4.4 -2

ระดับผลกระทบ	ลักษณะที่ตั้ง แบ่งตามความหนาแน่นประชากร		
	กรุงเทพและปริมณฑล	เทศบาลนคร	เทศบาลเมือง
ต่ำ	จราจรภายใน	จราจรภายใน	จราจรภายใน
กลาง	TIA 2	TIA 1	จราจรภายใน
สูง	TIA 2	TIA 2	TIA 1

รูปที่ 4.4 - 2 ระดับการประเมินผลกระทบจราจรตามขนาดเมือง

4.5 การจัดทำมาตรฐานแนวทางการวิเคราะห์

จะมีการจัดทำมาตรฐานแนวทางการวิเคราะห์ซึ่งคาดว่าจะประกอบด้วย

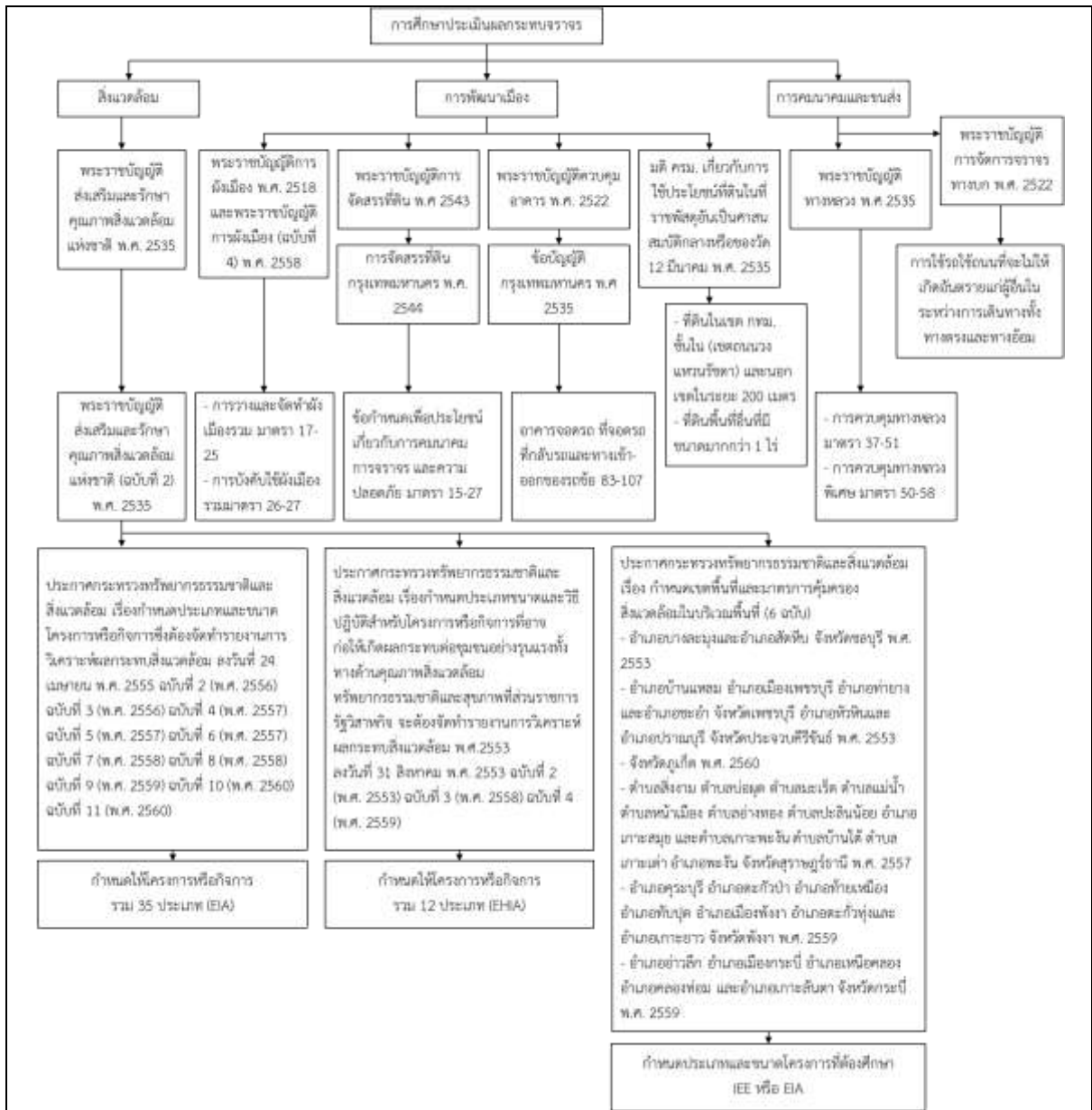
- ขั้นตอนการยื่นขออนุมัติจัดทำรายงานโครงการ โดยอธิบายถึงหน่วยงานที่รับผิดชอบ
- ขอบเขตและวิธีการ คือ แนวทางการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นจากโครงการ
- การประเมินผลกระทบด้านการจราจร (Capacity Analysis) คือ แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบของการเดินทางจากการก่อสร้างโครงการ
- การประเมินด้านการเดินทางรูปแบบอื่นๆ (Non-car modes) คือ แนวทางการประเมินผลกระทบในด้านอื่นๆ เช่น ทางเท้า จักรยาน รถโดยสารประจำทาง

- มาตรการในการลดผลกระทบ (Mitigation Measures) คือ การกำหนดข้อเสนอแนะแนวทางในการลดผลกระทบของโครงการ

4.6 การนำคู่มือการจัดทำการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรไปสู่การปฏิบัติ

4.6.1 การทบทวนข้อกฎหมาย

ในส่วนของ การทบทวนข้อกำหนดทางกฎหมาย ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวม สืบค้นและดำเนินการทบทวนพระราชบัญญัติ กฎหมาย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการเกิดผลกระทบด้านจราจรในประเทศไทย เพื่อวิเคราะห์หาช่องว่าง จุดเด่น จุดด้อย ปัญหา อุปสรรค และความท้าทายเพื่อนำไปสู่การหามาตรการเพื่อลดผลกระทบทางด้านจราจรอันจะส่งผลต่อการพัฒนาเมือง โดยแนวทางในการรวบรวมในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเกิดผลกระทบการจราจร จะได้ดำเนินการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กฎหมายด้านการจราจร กฎหมายด้านผังเมือง กฎหมายควบคุมอาคาร กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม และข้อกำหนดการจัดสรรที่ดิน โดยการทบทวนข้อกำหนดทางผังเมืองและข้อกำหนดด้านการควบคุมอาคารนั้นจะเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อการเกิดผลกระทบด้านการจราจรในด้านการเกิดปริมาณการเดินทาง (Trip Generation) และการเกิดแรงจูงใจในการเดินทาง (Trip Attraction) ในพื้นที่ปลายทาง ในขณะที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดเส้นทาง นั้นเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพของโครงข่าย ความสามารถในการสัญจร ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร (Traffic Volume) ของระบบโครงข่าย โดยการวิเคราะห์ในมิติของกฎหมายนั้นจะใช้หลักการวิเคราะห์เชิงนิติวิธี (Method Juridque) ซึ่งเป็นแบบแผนของการวิเคราะห์อย่างเป็นระบบในแนวกฎหมาย โดยการพิจารณาเนื้อหา โครงสร้างของกฎหมาย ซึ่งอาศัยระบบทางนิติศาสตร์และตรรกวิทยาเป็นหลักในการวิเคราะห์และตีความ โดยจะเป็นการตีความตามตัวอักษร (Grammatical/Literal Interpretation) และการตีความตามความมุ่งประสงค์และเจตนารมณ์ของกฎหมาย (Teleological/Purposive Interpretation) ในการวิเคราะห์ภายหลังจากการทบทวนประเด็นกฎหมายและกรณีศึกษานั้นคือ การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จุดเด่น จุดด้อย โอกาส ปัญหา และอุปสรรคของการบังคับใช้กฎหมายทั้งในเชิงของนโยบายและในเชิงการปฏิบัติ การปรับใช้ผลหรือแนวคิดที่ได้จากการสังเคราะห์จากการศึกษาในประเทศที่ยกเป็นกรณีศึกษา เพื่อเสนอแนะแนวทางในการลดผลกระทบด้านจราจรในเขตเมืองต่อไป



รูปที่ 4.6.1.-1 กฎหมายที่ทับทวนของประเทศไทย

ตารางที่ 4.6.1 - 1 สรุปผลการทบทวนกฎหมายของประเทศไทย

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สรุปผลการทบทวน
1) พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับผลกระทบด้านการจราจรที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาของเมือง
2) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535	<ul style="list-style-type: none"> ● ยังไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐานและระดับของผลกระทบด้านการจราจรไว้อย่างชัดเจน
3) ระเบียบกรุงเทพมหานครว่าด้วยการขออนุญาตตัดตัดหินทางเท้า ลดระดับคันหินทางเท้า และทำทางเชื่อมในที่สาธารณะ พ.ศ. 2531	<ul style="list-style-type: none"> ● รายละเอียดที่ระบุในข้อกำหนดบางข้ออาจส่งผลกระทบต่อจราจรในถนนสาธารณะได้
4) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561	<ul style="list-style-type: none"> ● พระราชบัญญัติทั้งสองฉบับเป็นการกำหนดไว้ว่าจะต้องมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ● มีคณะกรรมการผู้ชำนาญการที่มีหน้าที่พิจารณารายงาน ● ไม่ได้ระบุในรายละเอียดที่ชัดเจนว่าจะต้องศึกษาผลกระทบด้านการจราจรโดยตรง ● มีการกำหนดระยะเวลาการพิจารณารายงานที่ชัดเจน ● มีบทลงโทษ/บทปรับของการดำเนินการก่อสร้างโครงการก่อนที่รายงานจะได้รับความเห็นชอบ ● ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายลูกมารองรับ พรบ. ฉบับที่ 2 พ.ศ.2561 มีแต่ฉบับ พ.ศ.2535
5) ประกาศกระทรวง ทส. ในเรื่องประเภทและขนาดของโครงการ หรือกิจการที่ออกตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535	<ul style="list-style-type: none"> ● มีโครงการ/กิจการที่ต้องศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรงรวม 12 ประเภท ● โครงการและกิจการทั้งหมด ในประกาศฯ นี้ ต้องศึกษา EIA อยู่แล้ว
6) ประกาศกระทรวง ทส. เรื่อง กำหนดประเภทขนาด และวิธีปฏิบัติสำหรับโครงการหรือ	<ul style="list-style-type: none"> ● มีโครงการ/กิจการที่ต้องศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรงรวม 12 ประเภท

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สรุปผลการทบทวน
กิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง	<ul style="list-style-type: none"> โครงการและกิจการทั้งหมด ในประกาศฯ นี้ ต้องศึกษา EIA อยู่แล้ว
7) ประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการตามประกาศพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 44 (3) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันมีประกาศ ทส. เรื่องพื้นที่คุ้มครองฯ 8 ฉบับ ประเภทโครงการ/กิจการที่กำหนดไว้แต่ละฉบับมีความแตกต่างกัน และให้ความสำคัญกับโครงการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ขนาดและที่ตั้งที่กำหนดไว้ในประกาศฯ อาจไม่ส่งผลกระทบต่อด้านจราจร
8) แนวทางปฏิบัติการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอาคาร การจัดสรรที่ดิน และบริการชุมชนระดับจังหวัด	<ul style="list-style-type: none"> มีการแต่งตั้ง คชก. พิจารณารายงาน EIA ด้านอาคาร การจัดสรรที่ดิน และบริการชุมชนระดับจังหวัด กระจายอำนาจไปที่หน่วยงานที่มีศักยภาพและความพร้อม เช่น กทม.พิจารณารายงาน EIA ด้านอาคาร การจัดสรรที่ดินฯ ได้ทุกขนาด กก.วล.มีนโยบายการกระจายอำนาจ การพิจารณารายงาน EIA บางประเภท และขนาดเล็ก ให้แก่ คชก.จังหวัด เฉพาะอาคารที่ไม่ใช่อาคารสูง (ไม่เกิน 23 เมตร) หรืออาคารขนาดใหญ่ (ไม่เกิน 10,000 ตร.ม.) จังหวัดในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม 9 จังหวัด (ชลบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ภูเก็ต กระบี่ พังงา สุราษฎร์ธานี เชียงใหม่ และปราจีนบุรี) มี คชก.จังหวัดพิจารณารายงาน EIA ด้านอาคาร ฯ จังหวัดที่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาความพร้อม 7 จังหวัด (นนทบุรี เชียงใหม่ สมุทรปราการ นครราชสีมา ปทุมธานี ระยอง และขอนแก่น) มี คชก.พิจารณารายงาน EIA ด้านอาคาร ฯ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สรุปผลการทบทวน
<p>9) พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 และแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการผังเมือง (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2558</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ให้ทำ “แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง” • ให้รวบรวมข้อมูลด้านจราจร เพื่อใช้ในการประกอบการวางผัง • เริ่มให้ความสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบจราจร • ให้ประเมินผลกระทบจราจรเพื่อเป็นเอกสารและรายงานประกอบขอเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน • ให้วิเคราะห์ผลกระทบจราจรในพื้นที่มีความสำคัญ
<p>10) พระราชบัญญัติการจัดสรรที่ดิน พ.ศ. 2543</p>	<ul style="list-style-type: none"> • มีการกำหนดแผนพัฒนาระบบสาธารณูปโภคระบบคมนาคม • กำหนดให้มีพื้นที่เพื่อการรองรับปริมาณความต้องการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความสะดวกรในการสัญจร • กำหนดให้จัดหาระบบอำนวยความสะดวกและการสัญจรเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางในพื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบ • ไม่มีประเด็นในด้านของการศึกษาและจัดทำผลกระทบด้านการจราจร
<p>11) พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2543 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2558</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เพื่อการอำนวยความสะดวกแก่การจราจร • ยกเว้นและผ่อนผัน อาคารของราชการ ราชการส่วนท้องถิ่น และรัฐวิสาหกิจ อาคารขององค์กรระหว่างประเทศ/สถานทูต/สถานกงสุล และอาคารชุดสำหรับผู้มีรายได้น้อย • ท้องถิ่นออกข้อบัญญัติเกี่ยวกับกำหนดมาตรการเพื่อลดผลกระทบด้านจราจรได้ • สามารถแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎกระทรวงได้ เช่น ประเภท/ขนาด/พื้นที่/ที่ตั้ง ฯลฯ
<p>12) ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดิน กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2544</p>	<ul style="list-style-type: none"> • การจัดสรรที่ดินในท้องที่ กทม.ต้องจัดสรรพื้นที่ในการใช้สัญจร

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สรุปผลการทบทวน
	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดมาตรฐานการออกแบบถนน และจุดต่างๆ ในโครงการ แต่ไม่ได้กล่าวถึงรายละเอียดในการบังคับใช้และการกำหนดมาตรฐานการจัดการลดผลกระทบจราจรที่เกิดขึ้น ไม่ได้กล่าวการศึกษาผลกระทบจราจรต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบของโครงการ
13) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544	<ul style="list-style-type: none"> เป็นการจัดการจราจรและลดผลกระทบในพื้นที่ของตนเองไม่ได้เกี่ยวข้องกับผลกระทบจราจรในภาพรวมกับถนนหรือพื้นที่ต่อเนื่อง
14) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2545 ซึ่งกำหนดให้นำที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด ที่ตั้งอยู่ในเขต กทม. หรือเขตเทศบาลนครที่มีความแออัดด้านการจราจร	<ul style="list-style-type: none"> ที่ดินที่ราชพัสดุที่ต้องศึกษาผลกระทบด้านจราจรตามมติคณะรัฐมนตรี ได้แก่ ที่ดินที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในหรือที่ดินที่อยู่ในเขตเทศบาลนครที่มีความแออัดของการจราจร และที่ดินขนาดตั้งแต่ 1 ไร่ขึ้นไป และมี การจราจรแออัด
15) ระเบียบภายในตามมติของคณะกรรมการด้านการจราจรในคณะกรรมการการโยธาและสาธารณูปโภค ประจำสภากรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542	<ul style="list-style-type: none"> อาคารที่มีที่จอดรถภายในเกินกว่า 300 คันที่ ต้องการเชื่อมทางเข้าออกในถนนของ กรุงเทพมหานครจะต้องศึกษาการจัดการด้านจราจร กรณีโครงการที่ต้องศึกษา EIA รายงานศึกษาผลกระทบด้านจราจร จะพิจารณาร่วมกับ สำนักงานโยธาและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

4.6.2 สรุปประเภท/ขนาดกิจการกับการศึกษาผลกระทบด้านจราจรตามกฎหมาย

ในปัจจุบัน มีอาคารในหลายๆประเภทหากไม่ขอใช้ประโยชน์พื้นที่ราชพัสดุ จะไม่อยู่ในข่ายที่ต้องศึกษาผลกระทบจราจรเพราะไม่ต้องทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า ตลาด ร้านอาหาร อาคารสำนักงานภาครัฐ โรงเรียน มหาวิทยาลัย หอประชุม สถานีขนส่งผู้โดยสาร และสถานีรถไฟ ซึ่งอาคารเหล่านี้มีปริมาณจราจรเข้าออกในระดับที่อาจส่งผลกระทบต่อจราจรได้ ซึ่งเป็นสิ่งที่ที่ปรึกษาต้องหาทางปรับปรุงในด้านนี้ต่อไป ในการนี้ที่ปรึกษาได้ทบทวนประเภทโครงการที่คาดว่าจะมีผลกระทบด้านจราจร โดยเทียบกับรูปแบบที่เกี่ยวข้อง สรุปผลการทบทวนประเภทโครงการ/กิจการที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบด้านจราจรตามกฎหมายในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตได้ดังตารางที่ 4.6.2 - 1

ตารางที่ 4.6.2 – 1 ประเภท/ขนาดกิจการกับการศึกษาผลกระทบด้านจราจรตามกฎหมายในปัจจุบัน

ประเภท	นิยามตามกฎหมาย	พ.ร.บ. สิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561				มติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2545	ระเบียบภายในตาม มติของ คณะกรรมการ ด้านการจราจร
		จังหวัดอื่น ๆ และ กทม.	พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ¹	จังหวัดที่มีความพร้อม ²	จังหวัดในพื้นที่พัฒนาเขต เศรษฐกิจพิเศษ ³		
การจัดสรรที่ดิน	การจัดสรรที่ดิน ตามนิยามตาม พ.ร.บ. การจัดสรร ที่ดิน พ.ศ. 2543	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่ดิน แปลงย่อย 500 แปลงหรือ เนื้อที่ 100 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่ดิน แปลงย่อย 250 แปลงหรือ เนื้อที่เกิน 100 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่ดิน แปลงย่อย 500 แปลงหรือ เนื้อที่ 100 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่ดิน แปลงย่อย 500 แปลงหรือ เนื้อที่ 100 ไร่	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย
อาคารชุด	อาคารชุดนิยามตาม พ.ร.บ. อาคารชุด พ.ศ. 2522	เข้าข่ายหากที่มีจำนวน ห้องพัก 80 ห้องขึ้นไปหรือมี พื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	เข้าข่ายหากที่มีจำนวน ห้องพัก 80 ห้องขึ้นไปหรือมี พื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	เข้าข่ายหากที่มีจำนวน ห้องพัก 80 ห้องขึ้นไปหรือมี พื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	เข้าข่ายหากที่มีจำนวน ห้องพัก 80 ห้องขึ้นไปหรือมี พื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากมีจำนวน ที่จอดรถ 300 คัน
โรงแรม	โรงแรมตามนิยาม ของ พ.ร.บ. โรงแรม พ.ศ. 2547	เข้าข่ายหากที่มีจำนวน ห้องพัก 80 ห้องขึ้นไปหรือมี พื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	ทุกขนาดถ้าห่างฝั่งไม่เกิน 50 เมตร ถ้าเกิน 50 เมตรเข้า ข่ายตามจังหวัดอื่น ๆ	เข้าข่ายหากที่มีจำนวน ห้องพัก 80 ห้องขึ้นไปหรือมี พื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	เข้าข่ายหากที่มีจำนวน ห้องพัก 80 ห้องขึ้นไปหรือมี พื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวน ที่จอดรถ 300 คัน
ร้านอาหาร	ไม่มีนิยาม	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
ตลาดสด/ ตลาดนัด	ตลาดตาม พ.ร.บ. การสาธารณสุข พ.ศ. 2535	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
ห้างสรรพสินค้า	อาคารตาม พ.ร.บ. การควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ ประกอบกิจการ ห้างสรรพสินค้า	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวน ที่จอดรถ 300 คัน

ประเภท	นิยามตามกฎหมาย	พ.ร.บ. สิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561				มติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2545	ระเบียบภายในตาม มติของ คณะอนุกรรมการ ด้านการจราจร
		จังหวัดอื่น ๆ และ กทม.	พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ¹	จังหวัดที่มีความพร้อม ²	จังหวัดในพื้นที่พัฒนาเขต เศรษฐกิจพิเศษ ³		
ห้างค้าปลีก/ ค้าส่ง	อาคารตาม พ.ร.บ. การควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ ประกอบกิจการค้า ปลีก/ค้าส่ง	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมี พื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือ ชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมี พื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือ ชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมี พื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือ ชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมี พื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือ ชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวน ที่จอดรถ 300 คัน
อาคารสำนักงาน เอกชน	อาคารตาม พ.ร.บ. การควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ใช้เป็น สำนักงานเอกชน	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมี พื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือ ชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมี พื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือ ชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมี พื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือ ชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมี พื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือ ชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวน ที่จอดรถ 300 คัน
อาคารสำนักงาน ภาครัฐ	อาคารตาม พ.ร.บ. การควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ใช้เป็น สำนักงานภาครัฐ	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
นิคม อุตสาหกรรม	นิคมอุตสาหกรรม ตาม พ.ร.บ. การ นิคมอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550	เข้าข่ายทั้งหมด	เข้าข่ายทั้งหมด	เข้าข่ายทั้งหมด	เข้าข่ายทั้งหมด	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
โรงเรียน ไม่เกินระดับ ประถมศึกษา	สถานศึกษาตาม พ.ร.บ. การศึกษา แห่งชาติ พ.ศ. 2542 ที่มี การศึกษาไม่เกิน ระดับประถมศึกษา	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย

ประเภท	นิยามตามกฎหมาย	พ.ร.บ. สิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561				มติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2545	ระเบียบภายในตาม มติของ คณะกรรมการ ด้านการจราจร
		จังหวัดอื่น ๆ และ กทม.	พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ¹	จังหวัดที่มีความพร้อม ²	จังหวัดในพื้นที่พัฒนาเขต เศรษฐกิจพิเศษ ³		
โรงเรียน ระดับมัธยม	สถานศึกษาตาม พ.ร.บ. การศึกษา แห่งชาติ พ.ศ. 2542 ที่มี การศึกษาในระดับ มัธยมศึกษา	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
มหาวิทยาลัย	พ.ร.บ. การศึกษา แห่งชาติ พ.ศ. 2542 ที่มี การศึกษาใน ระดับอุดมศึกษา	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
หอประชุม	โรงแรมศพ ตาม พ.ร.บ. ควบคุม อาคารพ.ศ. 2522	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
สนามกีฬา	อาคารชุมนุมคน ตาม พ.ร.บ. ควบคุม อาคารพ.ศ. 2522 ที่ ใช้ประโยชน์ในด้าน กีฬา	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
โรงพยาบาลหรือ สถานพยาบาล	สถานพยาบาลที่ นิยามตาม พ.ร.บ. สถานพยาบาล พ.ศ. 2541	เข้าข่ายหากมีเตียงผู้ป่วยไว้ ค้างคืน ตั้งแต่ 60 เตียงขึ้นไป	เข้าข่ายหากมีเตียงผู้ป่วยไว้ ค้างคืน ตั้งแต่ 30 เตียงขึ้นไป	เข้าข่ายหากมีเตียงผู้ป่วยไว้ ค้างคืน ตั้งแต่ 60 เตียงขึ้นไป	เข้าข่ายหากมีเตียงผู้ป่วยไว้ ค้างคืน ตั้งแต่ 60 เตียงขึ้นไป	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวน ที่จอดรถ 300 คัน
สถานีขนส่ง ผู้โดยสาร	สถานีขนส่ง ผู้โดยสาร ตาม มาตรา 114 ของ	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย

ประเภท	นิยามตามกฎหมาย	พ.ร.บ. สิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561				มติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2545	ระเบียบภายในตาม มติของ คณะกรรมการ ด้านการจราจร
		จังหวัดอื่น ๆ และ กทม.	พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ¹	จังหวัดที่มีความพร้อม ²	จังหวัดในพื้นที่พัฒนาเขต เศรษฐกิจพิเศษ ³		
	พ.ร.บ. การขนส่ง ทางบกพ.ศ. 2522						
สนามบิน	สนามบินตาม พระราชบัญญัติการ เดินอากาศพ.ศ. 2497	เข้าข่ายหากมีความยาวทาง วิ่งตั้งแต่ 1,100 เมตร ขึ้นไป	เข้าข่ายหากมีความยาวทาง วิ่งตั้งแต่ 1,100 เมตร ขึ้นไป	เข้าข่ายหากมีความยาวทาง วิ่งตั้งแต่ 1,100 เมตร ขึ้นไป	เข้าข่ายหากมีความยาวทาง วิ่งตั้งแต่ 1,100 เมตร ขึ้นไป	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
สถานีรถไฟ	ไม่มีการนิยามตาม กฎหมาย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
ท่าเรือ	ไม่มีการนิยามตาม กฎหมาย	เข้าข่ายหากรับเรือขนาด ตั้งแต่ 500 ตันกรอส หรือความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 ม. หรือมีพื้นที่ท่าเทียบ เรือรวมตั้งแต่ 1,000 ตร.ม. ขึ้นไป	เข้าข่ายหากรับเรือขนาด ตั้งแต่ 500 ตันกรอส หรือความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 ม. หรือมีพื้นที่ท่าเทียบ เรือรวมตั้งแต่ 1,000 ตร.ม. ขึ้นไป	เข้าข่ายหากรับเรือขนาด ตั้งแต่ 500 ตันกรอส หรือความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 ม. หรือมีพื้นที่ท่าเทียบ เรือรวมตั้งแต่ 1,000 ตร.ม. ขึ้นไป	เข้าข่ายหากรับเรือขนาด ตั้งแต่ 500 ตันกรอส หรือความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 ม. หรือมีพื้นที่ท่าเทียบ เรือรวมตั้งแต่ 1,000 ตร.ม. ขึ้นไป	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวน รัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือ มีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย

หมายเหตุ : 1. พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมคือพื้นที่ที่กำหนดไว้ตามประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการตามประกาศพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 44 (3) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งมีประกาศรวม 8 ฉบับหลัก ๆ ในพื้นที่ 9 จังหวัด คือ ชลบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ภูเก็ต กระบี่ พังงา สุราษฎร์ธานี เชียงใหม่ และปราจีนบุรี

2. จังหวัดที่มีความพร้อม คือ จังหวัดที่ผ่านหลักเกณฑ์ความพร้อม ที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณารายงาน EIA ด้านอาคาร การจัดสรรที่ดิน และบริการชุมชน เฉพาะโครงการที่ไม่ใช่อาคารสูง (สูงไม่เกิน 23 เมตร) และอาคารใหญ่พิเศษ (พื้นที่ไม่เกิน 10,000 ตารางเมตร) คือจังหวัดนนทบุรี เชียงใหม่ สมุทรปราการ นครราชสีมา ปทุมธานี ระยอง และขอนแก่น

3. จังหวัดในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ คือ จังหวัดที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณารายงาน EIA ด้านอุตสาหกรรม และระบบสาธารณูปโภคที่สนับสนุนในเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 10 จังหวัด คือ จังหวัดตาก สระแก้ว มุกดาหาร สงขลา ตรัง นราธิวาส หอนคาย กาญจนบุรี นครพนม และเชียงราย

4.6.3 สรุปปัญหาของการดำเนินงานในปัจจุบัน

ผลจากการศึกษารอบกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบจราจรในกฎหมายต่าง ๆ นั้นพบว่า มีการศึกษาอยู่สองประเภทเท่านั้นที่จำเป็นต้องมีการดำเนินการศึกษาผลกระทบจราจร และการศึกษาผังเมืองแต่จะเป็นการศึกษาในภาพรวมเป็นหลัก ในการศึกษาผังเมือง จะมีการศึกษาถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างและการดำเนินการ แม้ว่าจะมีการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านจราจร แต่จะเป็นในลักษณะของข้อมูลเพื่อใช้ในการประกอบการวางผัง (Planning) อันได้แก่ การวางแผนถนนโครงการ การวางแผนการให้บริการระบบขนส่งมวลชน (พบเฉพาะในผังเมืองรวมขนาดใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานคร) ในขณะที่การดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะเป็นในลักษณะของการหามาตรการเพื่อลดผลกระทบ (Mitigate Threats During Construction and Operation) โดยส่วนมากจะเป็นการใช้มาตรการในการก่อสร้าง การขนถ่ายสินค้า วัสดุอุปกรณ์ การจำกัดเวลาการรับส่งสินค้า ซึ่งถือได้ว่ามีความสำคัญในมิติของการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบจราจร แต่ประเด็นสำคัญ คือ ยังขาดรูปแบบการวิเคราะห์ที่มีความละเอียดมากขึ้น แม้ว่าจะมีการพิจารณาก็ตาม

นอกจากนี้ หากโครงการก่อสร้างดังกล่าวไม่เข้าข่ายต้องดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมแล้ว โอกาสในการที่ผู้ขออนุญาตก่อสร้างจะไม่ดำเนินการจะมีโอกาสเกิดขึ้นได้ เนื่องจากการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ผลกระทบจราจรนั้นจำเป็นต้องใช้งบประมาณที่สูง และต้องดำเนินการเก็บข้อมูลอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าในปัจจุบันขั้นตอนของการประเมินผลกระทบด้านจราจรรวมจะมีการรวบรวมข้อมูลโครงการการพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกันที่โครงการซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม เป็นเพียงการระบุถึงลักษณะของโครงการเท่านั้น นอกจากนี้ หากพิจารณาถึงเงื่อนไขของการศึกษาผลกระทบจราจรในปัจจุบัน ยังไม่สามารถทำให้มั่นใจได้ (Ensure) ในกรณีที่อาคารที่อยู่บริเวณรอบโครงการที่ดำเนินการศึกษาจะไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น อันเป็นผลกระทบทางอ้อม (Indirect Effect) ของอาคารที่อยู่บริเวณรอบที่ส่งผลกระทบต่อระบบโครงข่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขอตัดแปลงอาคารตามกฎหมายควบคุมอาคารนั้น ยังไม่มีการระบุให้ต้องดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบจราจร และแบบขออนุญาต หากไม่เข้าข่ายโครงการก่อสร้างที่ต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการนั้นอาจไม่ต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบจราจรก็ได้ เช่น โครงการที่เป็นสำนักงานของรัฐบาล เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายบังคับให้ดำเนินการ นอกเหนือจากที่ระบุไว้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เมื่อพิจารณาถึงกฎหมายควบคุมอาคารและการก่อสร้างจะพบว่า มาตรฐานของการก่อสร้างตามที่ระบุในข้อกำหนดอาจไม่สอดคล้องกับวิถีการดำเนินชีวิตของผู้อยู่อาศัยในปัจจุบัน ทำให้การบังคับไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร การวิเคราะห์ที่อาจไม่สะท้อนถึงปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริง โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังของการพัฒนาโครงการ (การกำหนดข้อบังคับ และการใช้งานจริง) โดยในขั้นตอนการศึกษาประเมินผลกระทบด้านจราจรนั้นจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาปริมาณจราจรในพื้นที่ย่อย เพื่อให้มีข้อมูลมากขึ้นในการวิเคราะห์ต่อไป

4.6.4 แนวคิดในการกำหนดประเภทโครงการ

จากการทบทวนที่ผ่านมา ตัวแปร ทารามิเตอร์ และแนวทางในการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรรวมถึงประเภทและโครงการ โดยนำมาพิจารณาร่วมกับผลกระทบข้อกฎหมายในปัจจุบัน ที่ปรึกษาได้สรุปข้อมูลประเภทและขนาดโครงการออกเป็น 4 ประเภทหลัก ๆ สรุปตัวอย่างประเภทโครงการ/อาคารคือ

- 1) ประเภทและขนาดโครงการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อย่างเดียว
- 2) ประเภทและขนาดโครงการที่ต้องศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และต้องศึกษาผลกระทบด้านจราจร (TIA)
- 3) ประเภทและขนาดโครงการที่ศึกษาผลกระทบด้านจราจร (TIA) อย่างเดียว
- 4) ประเภทและขนาดโครงการที่ไม่ต้องศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) และผลกระทบด้านจราจร (TIA)



โครงการที่ไม่ต้องศึกษาทั้ง EIA และ TIA

4.6.5 แนวคิดในการกำหนดทางเลือกในการนำคู่มือและมาตรฐานฯ และไปสู่การปฏิบัติ

จากผลการทบทวน พบว่า ในอนาคตมีอยู่ 3 หน่วยงานที่คาดว่าจะมีศักยภาพในการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร (TIA) โดยใช้คู่มือ และมาตรฐานของการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรที่จะดำเนินการในโครงการนี้ ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และท้องถิ่น (กทม. เทศบาล และอบต.) และจากการทบทวนผลการศึกษาระดับผลกระทบด้านจราจรของโครงการเบื้องต้นได้แบ่งระดับผลกระทบออกเป็น 3 ระดับ คือ

- 1) โครงการที่มีระดับผลกระทบน้อยและไม่มีผลกระทบ
- 2) โครงการที่มีระดับผลกระทบปานกลาง
- 3) โครงการที่มีระดับผลกระทบมาก/รุนแรง

นอกจากนี้หากโครงการที่เข้าข่ายต้องศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อย่างเดียว แนวทางการปฏิบัติงานจะเหมือนในปัจจุบันและใช้กฎหมายสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันเป็นหลัก โดยมีสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นหน่วยงานหลักในการอนุญาตรายงาน ส่วนโครงการที่ไม่เข้าข่าย

ต้องศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และผลกระทบด้านจราจร (TIA) จะยังคงใช้กฎหมายด้านอาคารในปัจจุบันเป็นหลัก คือ จัดทำเอกสารแบบแปลนและรายละเอียดต่างๆ เพื่อขออนุญาตต่อท้องถิ่นหรือเจ้าหน้าที่ ที่มีหน้าที่อนุญาต

แต่สำหรับโครงการที่เข้าข่ายการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และ/หรือ ผลกระทบด้านจราจร (TIA) กับโครงการที่เข้าข่ายต้องศึกษาผลกระทบด้านจราจร (TIA) อย่างเดียว ที่ปรึกษามีแนวคิดในการกำหนดทางเลือกของหน่วยงานที่จะทำหน้าที่พิจารณารายงานตามระดับของผลกระทบด้านจราจร ดังนี้

ประเภทและขนาดโครงการ	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
1.โครงการที่ศึกษา TIA อย่างเดียว			
1) มีระดับผลกระทบจราจรน้อย/ไม่มี	ท้องถิ่น	ท้องถิ่น	ท้องถิ่น
2) มีระดับผลกระทบจราจรปานกลาง	สผ.	สนข.	ท้องถิ่น
3) มีระดับผลกระทบจราจรมาก/รุนแรง	สผ.	สนข.	ท้องถิ่น
2.โครงการที่ศึกษา EIAและTIA			
1) มีระดับผลกระทบจราจรน้อย/ไม่มี	สผ.	สผ. (สนข.)	สผ. (ท้องถิ่น)
2) มีระดับผลกระทบจราจรปานกลาง	สผ.	สผ. (สนข.)	สผ. (ท้องถิ่น)
3) มีระดับผลกระทบจราจรมาก/รุนแรง	สผ.	สผ. (สนข.)	สผ. (ท้องถิ่น)

สรุปทางเลือกทั้ง 3 ทางเลือกที่ที่ปรึกษาเสนอในเบื้องต้นได้ดังนี้

- 1) ทางเลือกที่ 1 : สผ.เป็นหน่วยงานหลักในการพิจารณา และอนุมัติรายงานผลกระทบด้านจราจร
- 2) ทางเลือกที่ 2 : สนข.เป็นหน่วยงานหลักในการพิจารณา และอนุมัติรายงานผลกระทบด้านจราจร
- 3) ทางเลือกที่ 3 : ท้องถิ่น เป็นหน่วยงานหลักในการพิจารณา และอนุมัติรายงานผลกระทบด้านจราจร

โดยที่ปรึกษาได้สรุปข้อดีและข้อเสียและแนวทางการดำเนินงานแต่ละทางเลือกเพื่อนำคู่มือและมาตรฐานไปสู่การปฏิบัติได้ดังนี้

1) ทางเลือกที่ 1 : สผ.เป็นหน่วยงานหลักในการพิจารณาและอนุมัติรายงานผลกระทบ

(1) ข้อดี

- ไม่ต้องแก้กฎหมายหลักอื่นๆ ปรับแก้เฉพาะกฎหมายลูก ของกฎหมายหลักด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ประกาศกระทรวงเรื่องขนาดและประเภทโครงการ
- มีขั้นตอนและแนวทางการปฏิบัติที่กำหนดไว้ และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปของผู้พัฒนาโครงการในปัจจุบัน
- มีกระบวนการที่ชัดเจน ในการอนุญาต ตรวจสอบ และประเมินผล สำหรับผู้ที่ได้รับอนุญาตให้จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้เร็วที่สุด กว่าทางเลือกอื่นๆ

(2) ข้อเสีย

- ภาระงานของ สผ. และคชก. จะมากขึ้นกว่าเดิมมาก ซึ่งขัดกับแนวทางการกระจายอำนาจของ กก.วล.
- มีแนวทางและวิธีการพิจารณารายงานผลกระทบด้านจราจรที่กำหนดไว้ แต่อาจประสบปัญหาเหมือนเดิม
- มีกฎหมายสิ่งแวดล้อมทั้งฉบับเก่า (2535) และฉบับใหม่ (2561) และปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายลูกที่ออกมารองรับกฎหมายฉบับใหม่
- บุคลากรที่มีความเข้าใจ องค์กรความรู้ คุณวุฒิ และประสบการณ์ ที่เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านจราจร มีอยู่จำกัด
- บุคลากรที่เป็น คชก. ที่ถูกแต่งตั้งให้เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านจราจร ในคณะกรรมการฯ แต่ละคณะ มีเพียง 1 ท่าน และในบางคณะไม่มีการแต่งตั้งด้านนี้

2) ทางเลือกที่ 2 : สนข. เป็นหน่วยงานหลักในการพิจารณาและอนุมัติรายงานผลกระทบด้านจราจร

(1) ข้อดี

- สนข. เป็นองค์กรที่มีศักยภาพ ในการพิจารณารายงานผลกระทบจราจรให้เป็นไปตามมาตรฐาน และหลักวิชาการ
- สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการของ คจร. ที่มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาด้านจราจรโดยตรง
- มีหลายหน่วยงานที่สังกัดกระทรวงคมนาคม ที่จะช่วยในการพิจารณารายงานผลกระทบจราจรในระดับต่างๆ

(2) ข้อเสีย

- ยังไม่มี กฎหมายที่รองรับ และให้อำนาจหน้าที่ สนข. ในการพิจารณารายงานผลกระทบด้านจราจร
- สนข. ยังไม่มีอัตรากำลังที่เพียงพอจะทำหน้าที่พิจารณารายงานและอนุมัติรายงานผลกระทบด้านจราจร
- ยังไม่มีขั้นตอนการจัดทำรายงาน การพิจารณา การอนุญาต และการติดตามตรวจสอบ ที่ชัดเจน
- ผู้จัดทำรายงานที่ได้รับอนุญาต หลายรายยังมีความเข้าใจเรื่องผลกระทบด้านจราจรน้อย มาตรการที่เสนออาจไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้ ผู้พัฒนาโครงการอาจเกิดความสับสนในการยื่นเอกสาร เพราะยังไม่เข้าใจในกระบวนการพิจารณารายงาน

3) ทางเลือกที่ 3 : ท้องถิ่นเป็นหน่วยงานหลักในการพิจารณาและอนุมัติรายงาน

(1) ข้อดี

- ท้องถิ่น มีข้อมูล เข้าใจปัญหา และสภาพพื้นที่ที่เกิดผลกระทบด้านการจราจร ที่มากกว่าราชการส่วนกลาง หรือหน่วยงานอื่นๆ
- เป็นโอกาสที่จะกระจายอำนาจการพิจารณาและอนุมัติรายงานผลกระทบด้านการจราจรไปยังท้องถิ่น
- เกิดความรวดเร็วในการพัฒนาโครงการ ลดขั้นตอน ระยะเวลา และปริมาณของเอกสารที่ต้องส่งให้พิจารณา

(2) ข้อเสีย

- ยังไม่มีกฎหมายรองรับ และให้อำนาจหน้าที่ท้องถิ่น พิจารณารายงานผลกระทบจราจร
- ท้องถิ่น ยังไม่มีอัตราค่าสิ่งตีพิมพ์จะทำหน้าที่พิจารณารายงานและอนุมัติรายงานผลกระทบด้านการจราจร
- ท้องถิ่นส่วนใหญ่ ยกเว้น กทม. ไม่มีศักยภาพในการพิจารณารายงานผลกระทบจราจร โดยเฉพาะโครงการที่มีผลกระทบมาก
- อาจเกิดปัญหาในการตรวจสอบ เพราะหน่วยงานพิจารณารายงานและอนุญาต เป็นหน่วยงานเดียวกัน
- เกิดความคุ้นเคยกับเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น และเกิดความหย่อนยานในการปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมาย

4.6.6 การจัดสัมมนา

การดำเนินการจัดการสัมมนาและการประชาสัมพันธ์ภายใต้ “โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment : TIA)” เป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญที่จะต้องจัดขึ้น เพื่อรับฟังความเห็นและประชาสัมพันธ์โครงการ เป็นการส่งเสริมให้เกิดการรับรู้-เรียนรู้ และความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ รวมทั้งเป็นการสร้างฉันทามติและเกิดความชอบธรรมในการตัดสินใจในโครงการพัฒนาต่างๆ ภายใต้กิจกรรมการจัดการสัมมนาเพื่อรับฟังความเห็นและประชาสัมพันธ์โครงการ โดยการจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความเห็นและประชาสัมพันธ์โครงการทั้งในระดับการรับฟังความคิดเห็นและระดับการปรึกษาหารือ รวมทั้งสิ้น 3 ครั้ง ครั้งละไม่ต่ำกว่า 100 ท่าน

4.6.7 สื่อประชาสัมพันธ์

ในการสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็นและการฝึกอบรม จำเป็นต้องมีเครื่องมือ อุปกรณ์ ในการสื่อความหมาย ให้กลุ่มเป้าหมายเกิดความรู้ ความเข้าใจ ได้เป็นอย่างดี รวมทั้งสื่อ/เอกสารในการวัดทัศนคติ/ความเห็นของกลุ่มเป้าหมายต่อโครงการสำหรับการสัมมนา และเอกสารในการทดสอบและประเมินความรู้สำหรับการฝึกอบรม โดยรูปแบบการนำเสนอสื่อ/เอกสารที่ใช้ประกอบการสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็นและการฝึกอบรม ต้องเหมาะกับกลุ่มเป้าหมาย สามารถเข้าใจได้ง่ายและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้รวดเร็ว สำหรับรูปแบบของสื่อที่ดำเนินการในโครงการ ประกอบด้วย

- 1) วีดิทัศน์
- 2) บอร์ดนิทรรศการ
- 3) แผ่นพับประชาสัมพันธ์
- 4) เอกสารสรุปข้อมูลโครงการ / เอกสารประกอบการฝึกอบรม
- 5) สไลด์ประกอบการบรรยาย (Power Point)
- 6) แบบประเมินความคิดเห็น

4.6.8 ช่องทางการประชาสัมพันธ์โครงการฯ

เพื่อส่งเสริมให้เกิดการรับรู้-เรียนรู้ และความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ ช่องทางประชาสัมพันธ์สำหรับโครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment : TIA) มีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูล/ผลการศึกษาโครงการ และสร้างความเข้าใจในโครงการต่อกลุ่มเป้าหมาย รวมถึงสาธารณชนในวงกว้าง โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ด้วยวิธีการและรายละเอียดการดำเนินการประชาสัมพันธ์ ดังนี้

4.6.8.1 Website โครงการฯ

ที่ปรึกษาได้จัดทำเว็บไซต์สำหรับเผยแพร่โครงการชื่อ TIAOTP.COM และข้อมูลการดำเนินงานโครงการในเว็บไซต์ เพื่อให้บุคคลทั่วไปที่สนใจสามารถติดตามข่าวสาร หรือสามารถติดตามความก้าวหน้าโครงการศึกษาได้ โดยเนื้อหาหลักที่ประกอบใน Website จะประกอบด้วย ข้อมูลดังนี้ 1) ข้อมูลโครงการ 2) แนวทางการศึกษา 3) ข่าวสาร 4) เอกสารเผยแพร่ และ 5) ติดต่อ ดังแสดงตัวอย่าง Website ในรูปที่ 4.6.8 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 4.6.8 – 1 Website โครงการ (TIAOTP.COM)

โดยเมนูหลักของ Web Site ต้องออกแบบให้มีความเหมาะสมกับกิจกรรมและครอบคลุม เนื้อหา เพื่อเป็นการเผยแพร่ความก้าวหน้าโครงการศึกษาไปพร้อมๆ กับสถานะปัจจุบัน

4.6.9 Facebook

ที่ปรึกษาได้จัดทำ Facebook Page ชื่อ TIAOTP เพื่อการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์การศึกษาและการดำเนินงานโครงการเพื่อเป็นช่องทางผ่านทางสังคมออนไลน์ ซึ่ง Facebook มีลักษณะการสื่อสารสองทางที่จะช่วยสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน และเป็นช่องทางรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพิ่มเติมอีกทางหนึ่ง โดยที่ปรึกษาจะใช้ Facebook เป็นอีกช่องทางประชาสัมพันธ์โครงการ



ที่มา : ที่ปรึกษา