



การสัมมนา ครั้งที่ 1  
โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐาน  
การวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร  
วันจันทร์ที่ 24 ธันวาคม พ.ศ.2561







vibe is more

M SILOM



สร้างถนนเพิ่ม



กวดขันวินัยการจราจร



ระบบขนส่งสาธารณะของ “กรุงเทพฯ”



ปรับปรุงระบบการจราจร



หยุดการเจริญเติบโตของเมือง



เปลี่ยนคนไปใช้ระบบขนส่ง

Traffic Impact Assessment (TIA)<sup>1</sup> หมายถึง “เครื่องมือที่จัดเตรียมขึ้นเพื่อใช้ในการควบคุมและบริหารจัดการผลกระทบด้านการจราจรซึ่งมีสาเหตุมาจากการเจริญเติบโตของเมือง และเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลทางด้านการจราจร เพื่อเป็นประโยชน์ในการวางแผนระบบโครงสร้างพื้นฐานและประเมินผลกระทบที่อาจส่งผลกระทบต่อระบบโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต

ควบคุมผลกระทบ  
ด้านการจราจร  
จากสิ่งปลูกสร้าง

สนับสนุน  
มาตรการการลด  
มลภาวะ  
ทางอากาศ

ขับเคลื่อน  
การพัฒนา  
โครงข่ายการ  
ขนส่งต่อเนื่อง  
หลายรูปแบบ

บริหารจัดการ  
การใช้งานพื้นที่  
ที่แตกต่างกัน

เพิ่มเติมความ  
สอดคล้องของ  
แผนพัฒนา  
โครงสร้างพื้นฐาน  
โดยรวม



1: งานศึกษา รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลด้านการดำเนินงานผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment) ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



2: งานสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้อง พารามิเตอร์ที่จำเป็นต้องใช้กับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร



3: จัดทำมาตรฐาน คู่มือ การวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร รวมทั้งเสนอแนะข้อกฎหมายระเบียบ เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ



4: การสนับสนุนทางวิชาการในการเสนอแนะนโยบายและแผนการจัดระบบการจราจร



5: การเพิ่มพูนความรู้และศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการวิเคราะห์และวางแผนระบบการจราจรและขนส่งให้แก่เจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- วิธีการ >>>
- กฎหมาย >>>
- ค่า Parameter >>>
- ผลลัพธ์จากการประยุกต์ใช้ >>>

1



**2.1** ศึกษารวบรวม TIA จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งไทยและต่างประเทศ >>>

วิเคราะห์ TIA หลักเกณฑ์การกำหนดตัวชี้วัด พารามิเตอร์ **3.1**

**2.2** สํารวจข้อมูลจราจร >>>

วิเคราะห์ข้อมูลสำรวจ **3.2**

- Trip Generation
- Trip Attraction
- Road Link Capacity

**4** จัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร (TIA)  
การกำหนดลักษณะโครงการ/กิจกรรมที่ต้องประเมิน  
ขั้นตอน/แนวทาง และวิธีการวิเคราะห์  
ขั้นตอนการพิจารณาอนุมัติ ระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

**5** ตัวอย่างการประยุกต์ใช้มาตรฐานการวิเคราะห์ TIA

**5.1** คัดเลือกโครงการตัวอย่าง

สัมมนา

**6.1** การติดตามและประเมินผล

**5.2** ยกร่างกฎหมาย

ฝึกอบรม

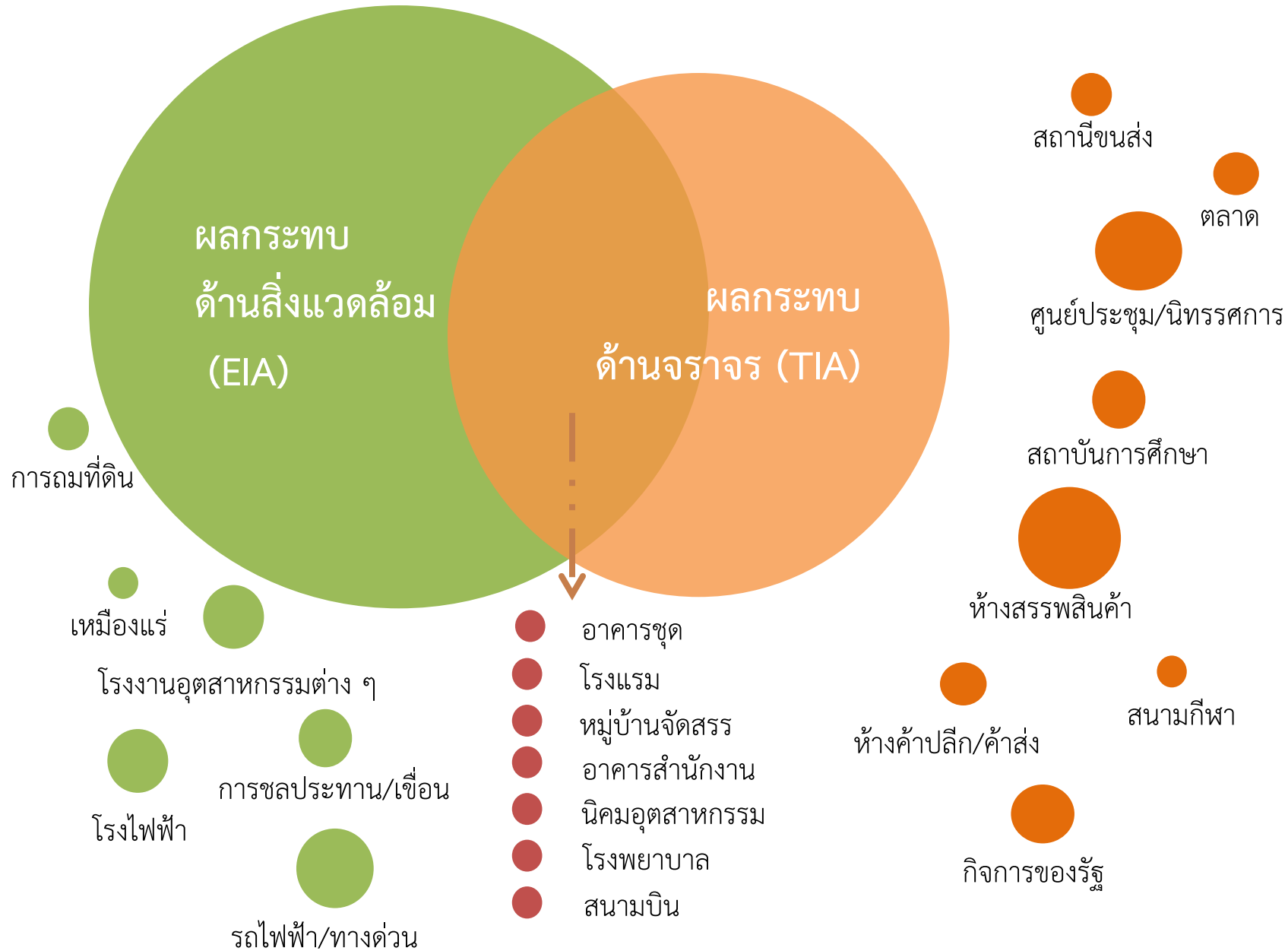
**6.2** การปรับปรุงมาตรฐานฯ ทุกๆ 10 ปี

ประชาสัมพันธ์



ปัจจุบันมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบด้านจราจรอยู่ 1 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 (ฉบับเพิ่มเติม พ.ศ. 2561) และระเบียบภายใน 2 ฉบับ คือ มติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2545 และมติของสภากรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542

รายการ	พรบ.รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 (ฉบับเพิ่มเติมพ.ศ. 2561)	ระเบียบภายในเรื่อง การอนุญาตเชื่อมต่อหรือใช้ถนนในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร	มติกรม. 2545
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก	สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)	สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส.)	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)



## สรุปช่องว่างข้อจำกัด และอุปสรรคในการศึกษาผลกระทบด้านจราจรในปัจจุบัน

- ช่องว่างด้านกฎหมาย

- ประเด็นด้านจราจรเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการศึกษา EIA ตาม พรบ.สิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 (ฉบับเพิ่มเติม พ.ศ. 2561)
- ผู้จัดทำ EIA เป็นผู้มีความเชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อมตามกฎหมาย
- โครงการที่กำหนดส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่ด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้บางโครงการที่มีผลกระทบด้านจราจรไม่เข้าข่าย

- ช่องว่างการศึกษาผลกระทบจราจรของสจส. และคจร.

- อาคารที่เข้าข่ายเป็นอาคารเฉพาะที่ตนรับผิดชอบ

- ช่องว่างอื่นๆ

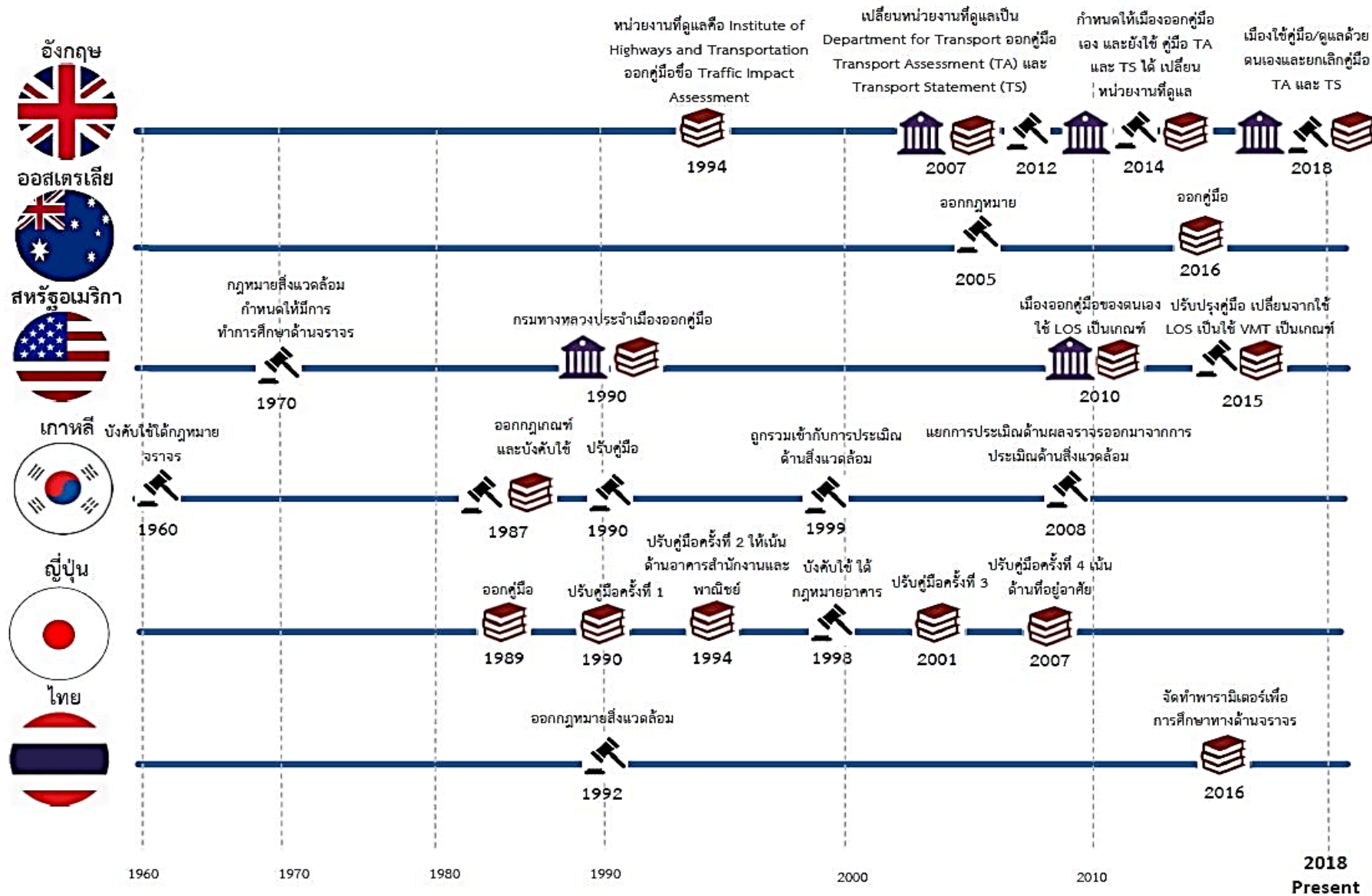
- ขาดข้อมูลและมาตรฐานสำหรับการวิเคราะห์
- ขาดบุคลากรในการจัดทำและการตรวจสอบ

ประเทศ	กฎหมายที่บังคับใช้	ระดับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการอนุมัติ
อังกฤษ	ยุทธศาสตร์ชาติ	ท้องถิ่น เช่น เมือง London, หน่วยงาน Transportation for London
ออสเตรเลีย (รัฐวิกตอเรีย)	ผังเมือง	ท้องถิ่น เช่น รัฐ Victoria หน่วยงาน VicRoads
อเมริกา (แคลิฟอร์เนีย)	สิ่งแวดล้อม	เมือง และ รัฐ (ในกรณีที่ไม่ผ่านเกณฑ์วัดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่นเมืองโอ๊กแลนด์ รัฐแคลิฟอร์เนีย City of Oakland และหน่วยงานรัฐ ชื่อ Governor's Office of Planning and Research.
เกาหลีใต้	จราจร/คมนาคม	ท้องถิ่น และ ภูมิภาค หน่วยงานชื่อ Korean Environment Institute; KEI
ญี่ปุ่น	สิ่งแวดล้อม	ท้องถิ่น และ ประเทศ หน่วยงานชื่อ City Traffic Research Section of the Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT)

ประเทศ	ระดับการจัดทำ TIA	เกณฑ์ที่ใช้ในการจัดระดับการทำ TIA
อังกฤษ	2 ระดับ (ทุกโครงการล้วนส่งผลกระทบทั้งสิ้น จำเป็นต้องจัดทำรายงานฉบับเต็มหรือฉบับย่อขึ้นขึ้นอยู่กับพื้นที่และอัตราการเกิดการจราจรตามที่กำหนด)	> 100 คันในชั่วโมงเร่งด่วน
ออสเตรเลีย (รัฐวิกตอเรีย)	3 ระดับ (กระทบน้อย/กลาง/มาก)	10 คันในชั่วโมงเร่งด่วน 10-100 คันในชั่วโมงเร่งด่วน > 100 คันในชั่วโมงเร่งด่วน
อเมริกา (แคลิฟอร์เนีย)	3 ระดับ (กระทบน้อย/กลาง/มาก)	< 50 คันในชั่วโมงเร่งด่วน ผ่าน CEQA 50 คันในชั่วโมงเร่งด่วน ผ่าน CEQA ไม่ผ่าน CEQA (แต่ละเมืองของประเทศอเมริกามีเกณฑ์ที่แตกต่างกันออกไป เช่น เมือง ลอสแอนเจลิส รัฐแคลิฟอร์เนีย หากโครงการมีอัตราการเกิดจราจรมากกว่า 500 คันต่อวันต้องจัดทำรายงาน TIA)
เกาหลีใต้	1	10 คันในชั่วโมงเร่งด่วน และ ลักษณะหรือประเภทการใช้งานพื้นที่
ญี่ปุ่น	1	ขึ้นอยู่กับเมือง มีทั้งเกณฑ์การใช้พื้นที่ ขนาด ความหนาแน่น และ LOS

ประเทศ	เกณฑ์ผลกระทบที่ยอมรับได้	มาตรการการลดผลกระทบ
อังกฤษ	จำนวนการจราจรเพิ่มขึ้นในชั่วโมงเร่งด่วน < 10%	ปรับปรุง/สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเดินทาง โดยระบบขนส่งสาธารณะ, การจัดการที่จอดรถ, TDM, ค่าปรับ
ออสเตรเลีย (รัฐวิกตอเรีย)	LOS < D	
อเมริกา (แคลิฟอร์เนีย)	LOS < D / VMT<15%	
เกาหลีใต้	ตัวชี้วัดประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะ	
ญี่ปุ่น	Intersection V/C < 0.8 Midblock V/C < 1 V/C Saturation Flow < 0.9	
ไทย	-	

# สรุป Timeline การพัฒนาTIA แต่ละประเทศ



มีการออกหรือปรับปรุงคู่มือ  
 หน่วยงานที่ออกหรือดูแลการทำ TIA  
 มีการออกหรือเปลี่ยนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1. กฎหมายที่บังคับใช้

4. การกำหนดประเภทอาคาร  
ที่เกี่ยวข้องในการวิเคราะห์

2. หน่วยงานที่อนุมัติรายงาน  
ผลกระทบทางด้านจราจร

5. การกำหนดระดับผลกระทบ

3. คู่มือที่ใช้ในการจัดทำผลกระทบ  
ด้านจราจร

6. มาตรการลดผลกระทบ



## 1. กฎหมายที่บังคับใช้

- ▶ มีความเป็นไปได้ที่  
ให้มีการจัดทำการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรอยู่  
**ภายใต้กฎหมายจราจรหรือกฎหมายสิ่งแวดล้อม**

## 2. หน่วยงานที่อนุมัติรายงานผลกระทบทางด้านจราจร

- ▶ ควรจัดตั้งหน่วยงานหลักในการดำเนินการตรวจสอบและอนุมัติ  
การศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรของทุกพื้นที่ **ในช่วงระยะแรก**  
**ของการบังคับใช้ และบุคลากรผู้อนุมัติและผู้จัดทำควรเป็นผู้ที่มี**  
**ความรู้เฉพาะทางในส่วนของวิศวกรรมจราจร** หลังจาก  
ดำเนินการมาได้ระยะหนึ่ง ควรกระจายอำนาจในการอนุมัติและ  
ตรวจสอบรายงานสู่ท้องถิ่นต่อไป

## 3. คู่มือที่ใช้ในการจัดทำผลกระทบด้านจราจร

### ▶ หัวข้อประกอบรายงานที่แนะนำ

- **Summary** (สรุปผลการเดินทางและระบุมาตรการลดผลกระทบ)
- **Introduction and Project Background** (ที่มาโครงการและการใช้พื้นที่ก่อนหน้า)
- **Existing Condition** (สภาพโครงข่ายถนนปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)
- **Development Detail and Access Point** (รายละเอียดโครงการและทางเข้าออก)
- **Background Development** (โครงการโดยรอบที่กำลังขออนุญาตและโครงการที่อนุมัติแล้ว)
- **Trip Generation** (การกำเนิการเดินทาง)
- **Trip Distribution** (การกระจายการเดินทาง)
- **Changes to surrounding transportation network**  
(การเปลี่ยนแปลงต่อโครงข่ายคมนาคมโดยรอบโครงการ)
- **Future Condition (With and Without Project)**  
(สภาพโครงข่ายถนนในอนาคต ที่มีและไม่มีโครงการอยู่)
- **Accessibility and Safety for Other Transport Modes**  
(ความสามารถในการเข้าถึงโครงการและความปลอดภัยสำหรับผู้เดินทางในรูปแบบอื่น)
- **Mitigation Measure** (มาตรการการลดผลกระทบ)

## 4. การกำหนดประเภทอาคารที่เกี่ยวข้องในการวิเคราะห์

ควรกำหนดประเภทอาคารให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับข้อมูลที่มีอยู่แล้วและจากการทบทวน ประเภทของอาคารที่เข้าข่ายในการวิเคราะห์ของทุกประเทศที่ทำการทบทวนนั้น สรุปได้คือ

- อาคารพาณิชย์
- อาคารสำนักงาน
- บ้านจัดสรร
- คอนโดมิเนียม
- อาคารชุด
- ร้านสะดวกซื้อ
- ศูนย์ราชการ
- โรงเรียนไม่เกินระดับประถมศึกษา
- สถาบันการศึกษาก่อนอุดมศึกษา
- โรงพยาบาล
- นิคมอุตสาหกรรม
- ศูนย์ประชุม
- มหาวิทยาลัย
- ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น

## 6. มาตรการลดผลกระทบ

ควรระบุให้มีมาตรการลดผลกระทบดังกล่าว

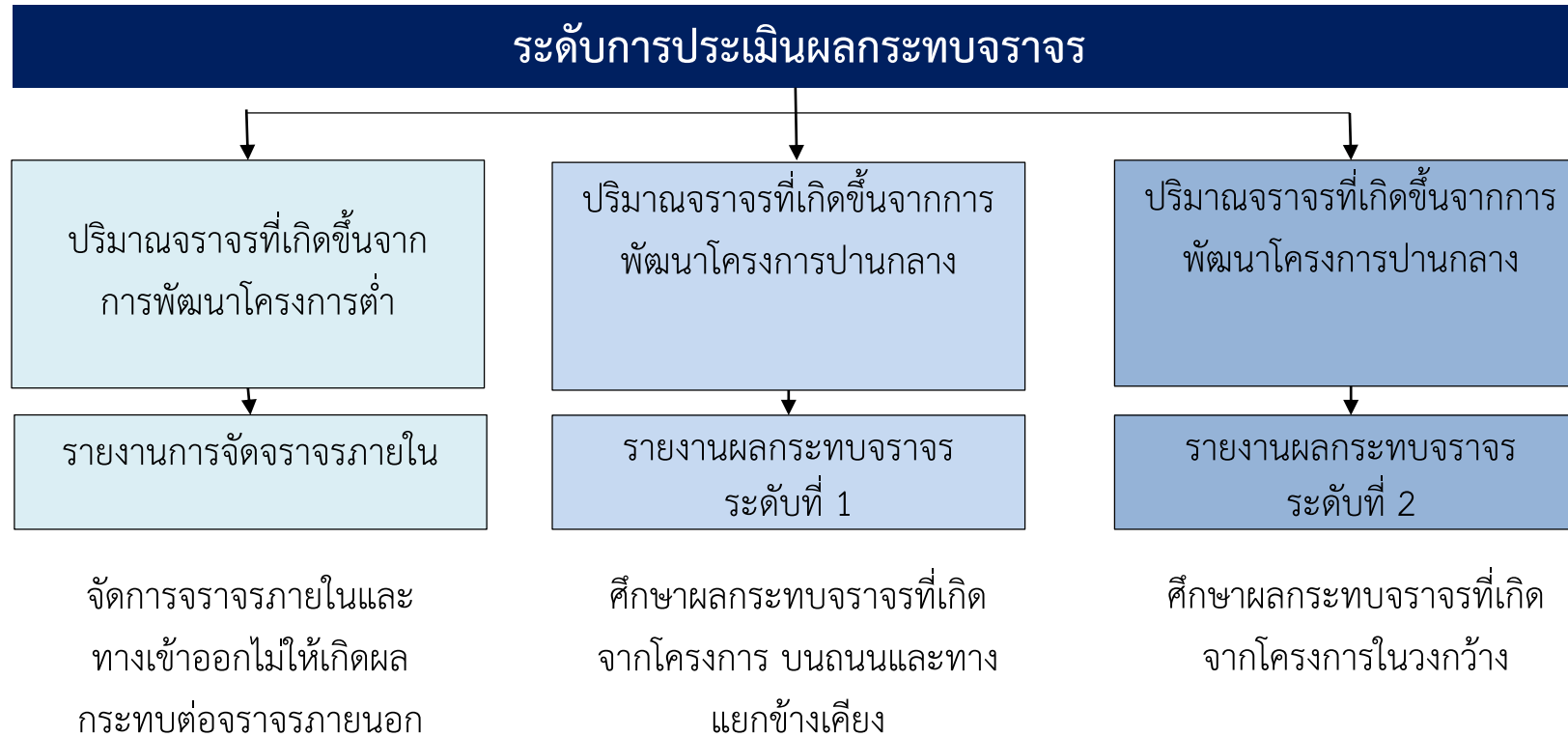
- ดำเนินการมาตรการ Travel Demand Management หรือ TDM
- ปรับปรุง/สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ
- การจัดการที่จอดรถ
- จ่ายเงินสนับสนุนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

## 5. การกำหนดระดับผลกระทบ

▶ **ระดับ 1** ไม่มีผลกระทบ **ไม่จำเป็นต้องมีการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร**

▶ **ระดับ 2** มีผลกระทบปานกลาง **จำเป็นต้องมีการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรแบบย่อ**

▶ **ระดับ 3** มีผลกระทบมาก **จำเป็นต้องมีการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบด้านจราจร **เต็มรูปแบบ** รายละเอียดของการแบ่งระดับและ ผู้รับผิดชอบที่ปรึกษาจะศึกษาต่อไป**



- การแบ่งระดับของโครงการตามพื้นที่
  - พื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง ควรมีการศึกษาผลกระทบจรรยาบรรณระดับ
  - พื้นที่ที่มีความหนาแน่นต่ำ อาจจะดำเนินการเพียงระดับเดียว

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

01

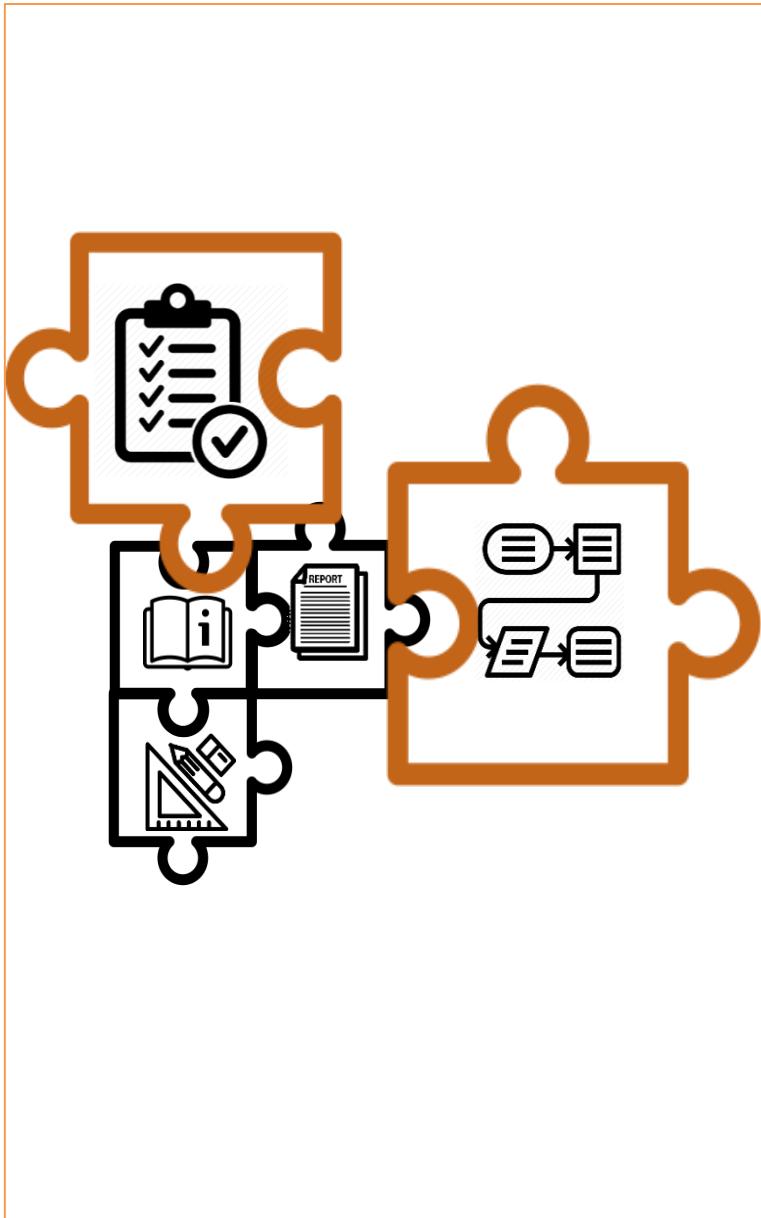
ภาพรวมโครงการและระดับ  
การวิเคราะห์

02

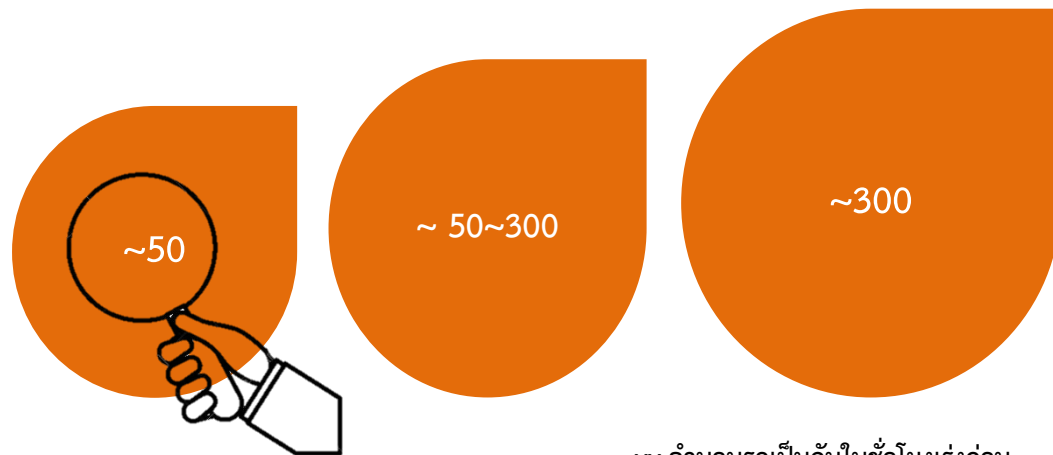
การวิเคราะห์  
ผลกระทบด้านจราจร

03

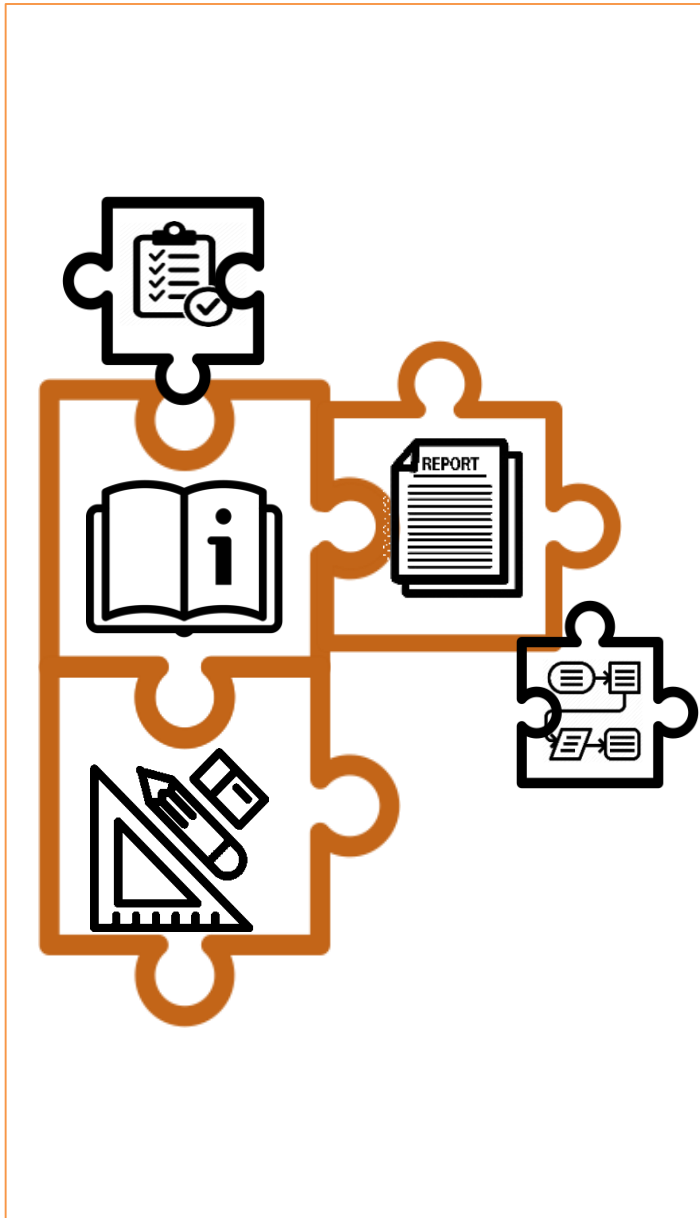
การลดผลกระทบด้านจราจร



## 1. ภาพรวมโครงการและระดับการวิเคราะห์



xx จำนวนรถเป็นคันในชั่วโมงเร่งด่วน



## 2. การวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร



คำนวณอัตราการเกิดการเดินทาง (Trip Generations) โดยใช้ค่ากลางที่จัดไว้ให้ (Trip Rates) หลังจากนั้นดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงนำค่าดังกล่าวมาคำนวณหาผลกระทบต่อถนน โดยใช้เกณฑ์มาตรฐานกลางที่จัดไว้ให้เพื่อตรวจสอบ ความจุถนน (Road Link Capacity) อัตราการให้บริการของทางแยก (LOS: Level of Service)

## 3. การลดผลกระทบด้านจราจร

ในกรณีที่โครงการสร้างผลกระทบทางด้านจราจร จำเป็นต้องมีการดำเนินการตามแนวการลดผลกระทบด้านจราจร ซึ่งทางโครงการจะมีการนำเสนอไว้ให้ตัวอย่างแนวทางการลดผลกระทบด้านจราจร

- ปรับปรุง/สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ



## Trip Rates

แบ่งเป็น 3 ระดับตามเขตการปกครอง

- พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- เทศบาลนคร
- เทศบาลเมือง

แบ่งประเภทโครงการเป็น 15 ประเภทอาคาร

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

## Junction Capacity

### ทางแยกและวงเวียนแบบมี-ไม่มีสัญญาณไฟจราจร

ใช้อัตราส่วนระหว่างปริมาณความต้องการเดินทางต่อความจุของทางแยก (v/c)

- ทางแยกที่มีค่า v/c ไม่เกิน 0.6 คือระดับการให้บริการดี ไม่มีผลกระทบต่อจราจร
- ทางแยกที่มีค่า v/c ในช่วง 0.6-0.9 คือระดับการให้บริการปานกลาง เริ่มเกิดผลกระทบต่อจราจร
- ทางแยกที่มีค่า v/c สูงกว่า 0.9 คือระดับการให้บริการแย่มาก มีผลกระทบต่อจราจรและควรมีมาตรการลดผลกระทบ

## Link Capacity

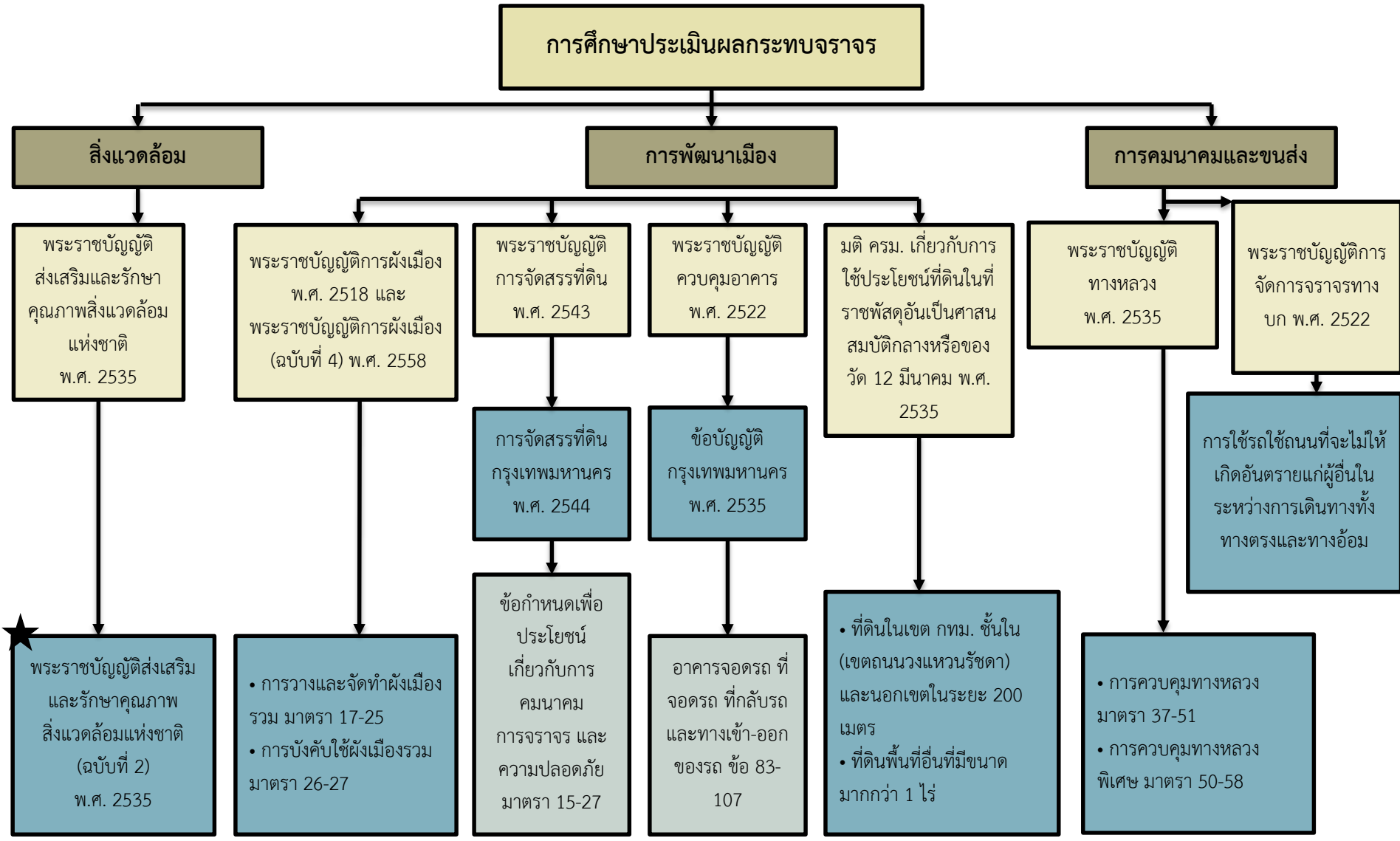
เดิมประเทศไทยใช้มาตรฐานของ HCM ตลอด ซึ่งบางครั้งไม่สอดคล้องกับตัวแปรของประเทศไทย ทางโครงการจึงดำเนินการจัดทำค่ามาตรฐานนั้นขึ้น

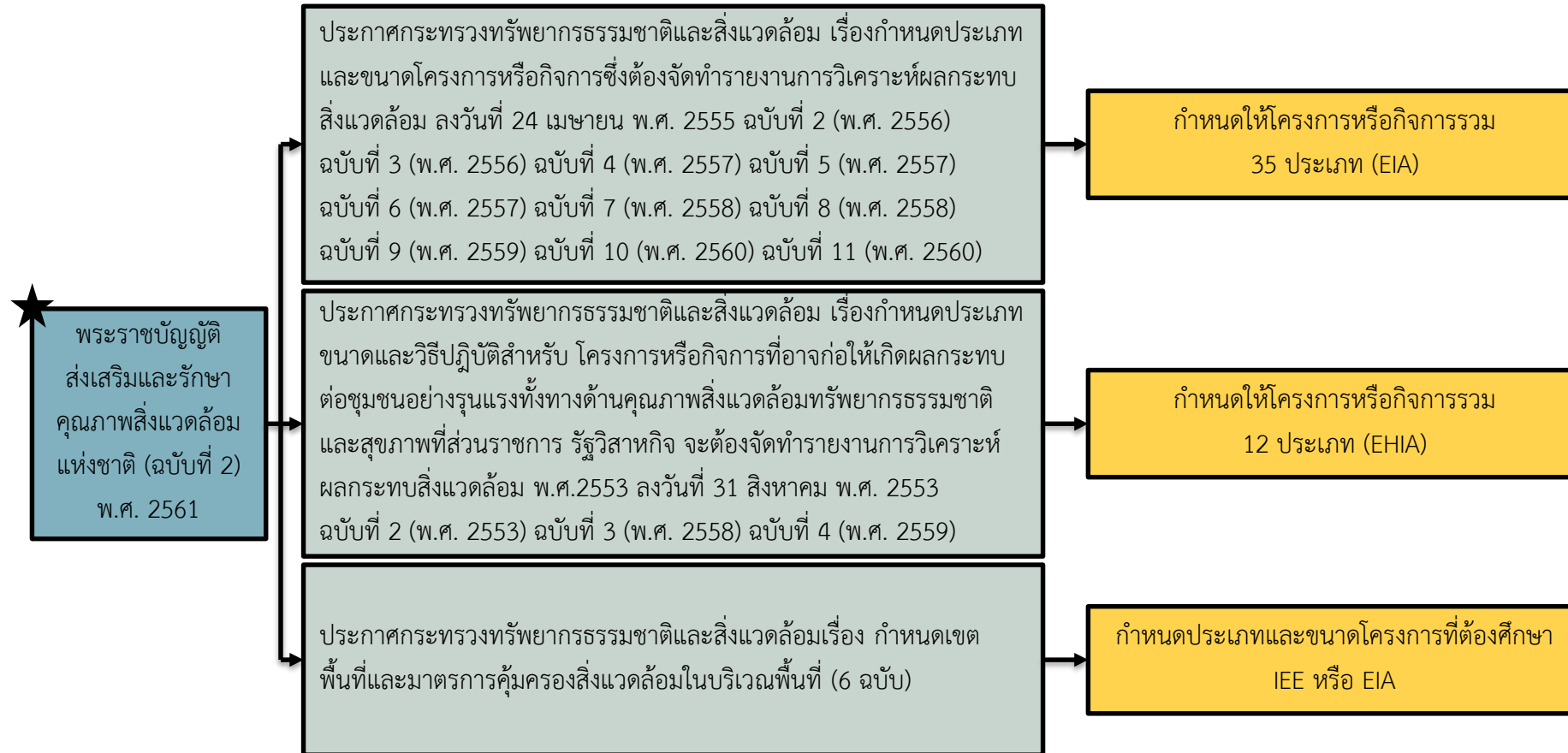
ใช้ค่าความเร็วเฉลี่ยในการแสดงผลกระทบ มี 3 ระดับคือ

- ความเร็วเฉลี่ยอยู่ในช่วง 0.8-1.0 เท่าของความเร็วอิสระ เป็นช่วงที่ระดับการให้บริการดี ไม่มีผลกระทบกับการจราจร
- ความเร็วเฉลี่ยอยู่ในช่วง 0.5-0.8 เท่าของความเร็วอิสระ เป็นช่วงที่ระดับการให้บริการปานกลาง เริ่มเกิดผลกระทบกับการจราจร
- ความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่า 0.5 เท่าของความเร็วอิสระ เป็นช่วงที่ระดับการให้บริการเริ่มแย่มาก มีผลกระทบกับการจราจร และควรมีมาตรการเพื่อลดผลกระทบ



ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง  
และข้อเสนอการนำไปสู่การปฏิบัติ





กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สรุปผลการทบทวน
พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522	ไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับผลกระทบด้านการจราจรที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาของเมือง
พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535	ยังไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐานและระดับของผลกระทบด้านจราจรไว้อย่างชัดเจน
ระเบียบกรุงเทพมหานครว่าด้วยการขออนุญาตตัดคัตหินทางเท้า ลดระดับคั่นหินทางเท้า และทำทางเชื่อมในที่สาธารณะ พ.ศ. 2531	รายละเอียดที่ระบุในข้อกำหนดบางข้ออาจส่งผลกระทบต่อการศึกษาจราจรในถนนสาธารณะได้

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สรุปผลการทบทวน
<p>พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>พระราชบัญญัติทั้งสองฉบับเป็นการกำหนดไว้ว่า <b>จะต้องมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b></li> <li><b>มีคณะกรรมการผู้ชำนาญการที่มีหน้าที่พิจารณารายงาน</b></li> <li><b>ไม่ได้ระบุในรายละเอียดที่ชัดเจนว่าจะต้องศึกษาผลกระทบด้านการจราจรโดยตรง</b></li> <li><b>มีการกำหนดระยะเวลาการพิจารณารายงานที่ชัดเจน</b></li> <li><b>มีบทลงโทษ/บทปรับของการดำเนินการก่อสร้างโครงการก่อนที่รายงานจะได้รับความเห็นชอบ</b></li> <li>ปัจจุบัน <b>ยังไม่มีกฎหมายลูกมารองรับ พรบ.ฉบับที่ 2 พ.ศ.2561</b> มีแต่ฉบับ พ.ศ.2535</li> </ul>



กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สรุปผลการทบทวน
<p>ประกาศกระทรวง ทส. ในเรื่อง ประเภทและขนาดของโครงการ หรือกิจการที่ออกตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีประกาศรวมทั้งหมด 11 ฉบับ</li> <li>• กำหนดให้โครงการหรือกิจการรวม 35 ประเภทที่ต้องจัดทำ รายงาน EIA</li> <li>• ทุกโครงการมีผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง แต่ไม่เท่ากัน อาจมีผลกระทบในขั้นก่อสร้างหรือในขั้นดำเนินโครงการ</li> <li>• โครงการ/กิจการ บางประเภทที่ไม่ได้กำหนดไว้ในประกาศให้ จัดทำรายงาน EIA แต่มีผลกระทบด้านจราจร</li> <li>• ให้ความสำคัญกับประเภทและขนาดโครงการ ที่มีผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมกายภาพและชีวภาพเป็นหลัก</li> <li>• กำหนดให้อาคารบางประเภทเท่านั้น ที่ต้องศึกษา EIA เช่น ประเภทที่ 27 (อาคารค้าปลีกและส่ง) และ 31 (อาคารที่อยู่อาศัยรวม) ไม่ได้ครอบคลุมทุกประเภทอาคาร</li> </ul>

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สรุปผลการทบทวน
<p>ประกาศกระทรวง ทส. เรื่อง กำหนดประเภทขนาด และวิธีปฏิบัติ สำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชน อย่างรุนแรง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีโครงการ/กิจการที่ต้องศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรงรวม 12 ประเภท</li> <li>• โครงการและกิจการทั้งหมด ในประกาศฯ นี้ ต้องศึกษา EIA อยู่แล้ว</li> </ul>
<p>ประเภทและขนาดของโครงการหรือ กิจการตามประกาศพื้นที่คุ้มครอง สิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 44 (3) แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ปัจจุบันมีประกาศ ทส. เรื่องพื้นที่คุ้มครองฯ 8 ฉบับ</li> <li>• ประเภทโครงการ/กิจการที่กำหนดไว้แต่ละฉบับมีความแตกต่างกัน และให้ความสำคัญกับโครงการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อม</li> <li>• ขนาดและที่ตั้งที่กำหนดไว้ในประกาศฯ อาจไม่ส่งผลกระทบต่อด้าน จราจร</li> </ul>

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สรุปผลการทบทวน
<p>แนวทางปฏิบัติการ พิจารณารายงานการ ประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมด้านอาคาร การก่อสร้างที่ดิน และ บริการชุมชนระดับ จังหวัด</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีการแต่งตั้ง <b>คชก. พิจารณารายงาน EIA ด้านอาคาร การก่อสร้างที่ดิน และบริการชุมชน ระดับจังหวัด</b></li> <li>• กระจายอำนาจไปที่หน่วยงานที่มีศักยภาพและความพร้อม เช่น <b>กทม. พิจารณารายงาน EIA ด้านอาคาร การก่อสร้างที่ดินฯ ได้ทุกขนาด</b></li> <li>• <b>กก.วล.มีนโยบายการกระจายอำนาจ การพิจารณารายงาน EIA บางประเภท และขนาดเล็ก ให้แก่ คชก.จังหวัด เฉพาะอาคารที่ไม่ใช่อาคารสูง (ไม่เกิน 23 เมตร) หรืออาคารขนาดใหญ่ (ไม่เกิน 10,000 ตร.ม.)</b></li> <li>• <b>จังหวัดในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม 9 จังหวัด (ชลบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ภูเก็ต กระบี่ พังงา สุราษฎร์ธานี เชียงใหม่ และปราจีนบุรี) มี คชก.จังหวัดพิจารณารายงาน EIA ด้านอาคาร ฯ</b></li> <li>• <b>จังหวัดที่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาความพร้อม 7 จังหวัด (นนทบุรี เชียงใหม่ สมุทรปราการ นครราชสีมา ปทุมธานี ระยอง และขอนแก่น) มี คชก.พิจารณารายงาน EIA ด้านอาคาร ฯ</b></li> </ul>

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สรุปผลการทบทวน
พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 และแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการผังเมือง (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2558	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ทำ “แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง”</li> <li>• ให้รวบรวมข้อมูลด้านจราจร เพื่อใช้ในการประกอบการวางผัง</li> <li>• เริ่มให้ความสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบจราจร</li> <li>• ให้ประเมินผลกระทบจราจรเพื่อเป็นเอกสารและรายงานประกอบขอเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน</li> <li>• ให้วิเคราะห์ผลกระทบจราจรในพื้นที่ที่มีความสำคัญ</li> </ul>
พระราชบัญญัติการจัดสรรที่ดิน พ.ศ. 2543	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีการกำหนดแผนพัฒนาระบบสาธารณูปโภค ระบบคมนาคม</li> <li>• กำหนดให้มีพื้นที่เพื่อการรองรับปริมาณความต้องการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความสะดวกในการสัญจร</li> <li>• กำหนดให้จัดหาระบบอำนวยความสะดวกและการสัญจรเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางในพื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบ</li> <li>• ไม่มีประเด็นในด้านของการศึกษาและจัดทำผลกระทบด้านการจราจร</li> </ul>

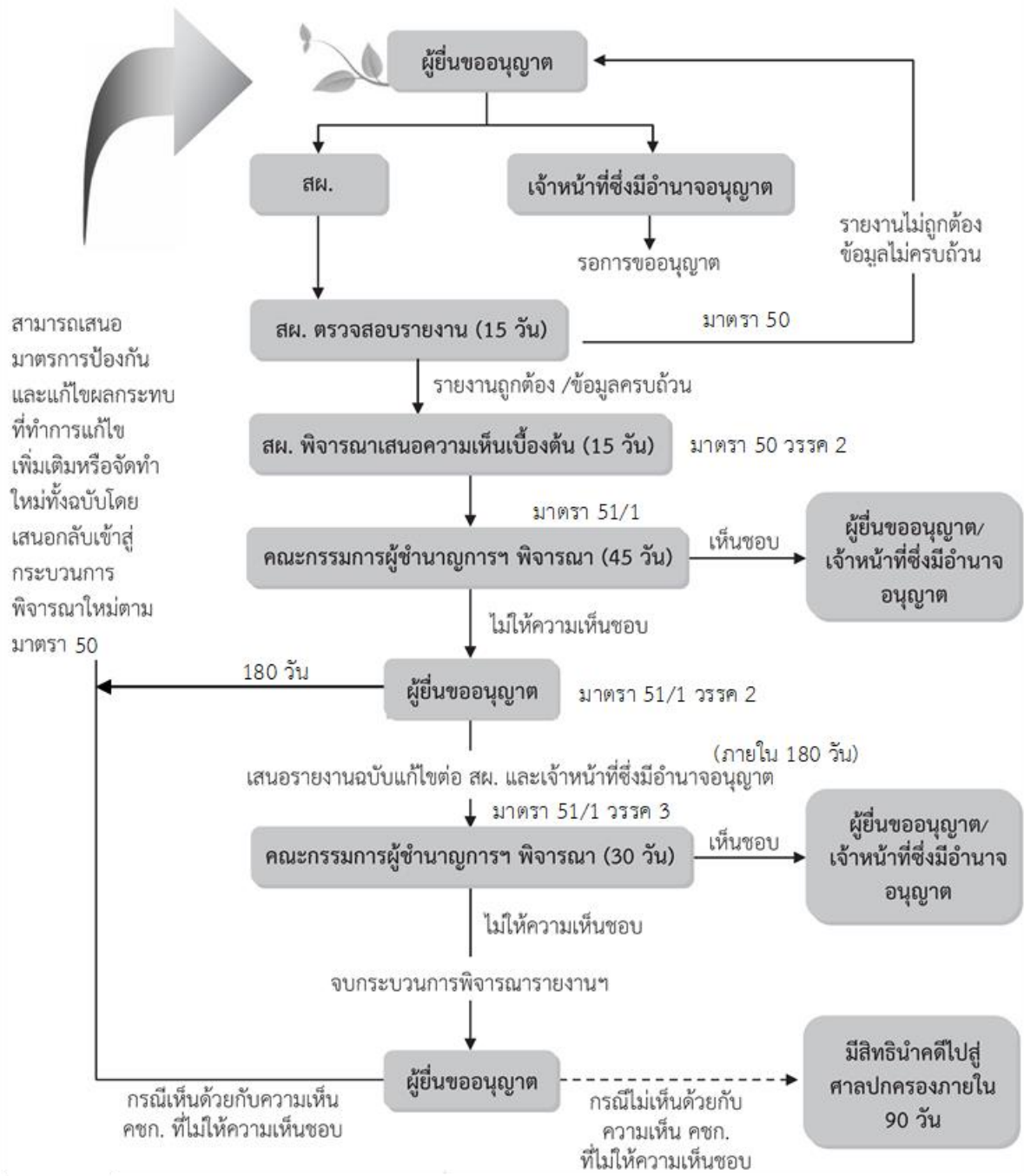
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สรุปผลการทบทวน
<p>พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2543 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2558</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เพื่อการอำนวยความสะดวกแก่การจราจร</li> <li>• ยกเว้นและผ่อนผัน อาคารของราชการ ราชการส่วนท้องถิ่น และรัฐวิสาหกิจ อาคารขององค์กรระหว่างประเทศ/สถานทูต/สถานกงสุล และอาคารชุดสำหรับผู้มีรายได้น้อย</li> <li>• ท้องถิ่นออกข้อบัญญัติเกี่ยวกับกำหนดมาตรการเพื่อลดผลกระทบด้านจราจรได้</li> <li>• สามารถแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎกระทรวงได้ เช่น ประเภท/ขนาด/พื้นที่/ที่ตั้ง ฯลฯ</li> </ul>
<p>ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดินกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2544</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การจัดสรรที่ดินในท้องที่ กทม.ต้องจัดสรรพื้นที่ในการใช้สัญจร</li> <li>• กำหนดมาตรฐานการออกแบบถนน และจุดต่างๆ ในโครงการ แต่ไม่ได้กล่าวถึงรายละเอียดในการบังคับใช้และการกำหนดมาตรฐานการจัดการลดผลกระทบจราจรที่เกิดขึ้น</li> <li>• ไม่ได้กล่าวการศึกษาผลกระทบจราจรต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบของโครงการ</li> </ul>

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สรุปผลการทบทวน
<p>ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544</p>	<p>เป็นการจัดการจราจรและลดผลกระทบในพื้นที่ของตนเองไม่ได้ เกี่ยวข้องกับผลกระทบจราจรในภาพรวมกับถนนหรือพื้นที่ต่อเนื่อง</p>
<p>มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2545 ซึ่งกำหนดให้นำที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด ที่ตั้งอยู่ในเขต กทม. หรือเขตเทศบาลนครที่มีความแออัดด้านการจราจร</p>	<p>ที่ดินที่ราชพัสดุที่ต้องศึกษาผลกระทบด้านจราจรตามมติคณะรัฐมนตรี ได้แก่ ที่ดินที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในหรือที่ดินที่อยู่ในเขตเทศบาลนครที่มีความแออัดของการจราจร และที่ดินขนาดตั้งแต่ 1 ไร่ขึ้นไป และมีการจราจรแออัด</p>

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สรุปผลการทบทวน
<p>ระเบียบภายในตามมติของ คณะอนุกรรมการด้านการจราจร ในคณะกรรมการการโยธาและ สาธารณูปโภค ประจำสภา กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• อาคารที่มีที่จอดรถภายในเกินกว่า 300 คันที่ต้องการเชื่อม ทางเข้าออกในถนนของกรุงเทพมหานครจะต้องศึกษาการ จัดการด้านจราจร</li> <li>• กรณีโครงการที่ต้องศึกษา EIA รายงานศึกษาผลกระทบด้าน จราจร จะพิจารณาร่วมกับ สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
<p>ขอบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคาร บางชนิดหรือบางประเภทในพื้นที่ บางสวนในทองที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2548</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• อาคารพาณิชย์กรรม ค้าปลีกค้าส่งที่มีพื้นที่ใช้สอยอาคารรวมกัน เพื่อประกอบกิจการขายปลีกขายส่งสินค้าอุปโภคและบริโภค หลายประเภทที่ใช้ในชีวิตประจำวัน ตั้งแต่ 300 ตารางเมตร แต่ ไม่เกิน 2,000 ตารางเมตร ที่มีที่จอดรถภายในเกินกว่า 100 คัน ที่ต้องการเชื่อมทางเข้าออกในถนนของกรุงเทพมหานครจะต้อง ศึกษาการจัดการด้านจราจร</li> </ul>





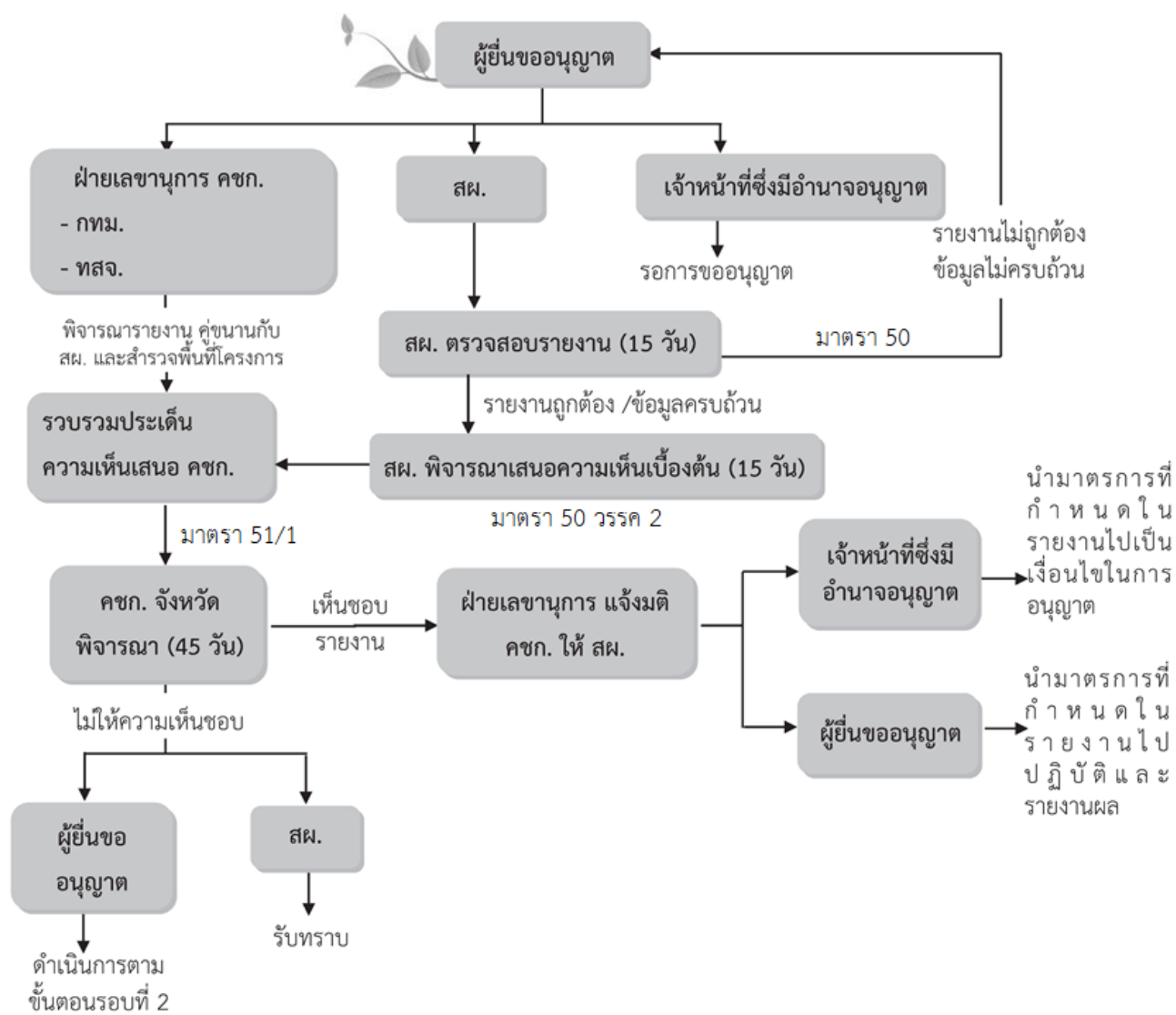


การพิจารณารายงาน EIA  
โครงการต้องได้รับอนุญาต  
จากราชการและไม่ต้อง  
ขอความเห็นชอบของ กรม.

### โครงการเอกชน

- ใน กทม.
- พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม
- จังหวัดที่มีความพร้อม

ที่มา : แนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการหรือกิจการด้านอาคาร การจัดสรรที่ดินและบริการชุมชน สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, กรกฎาคม พ.ศ. 2560

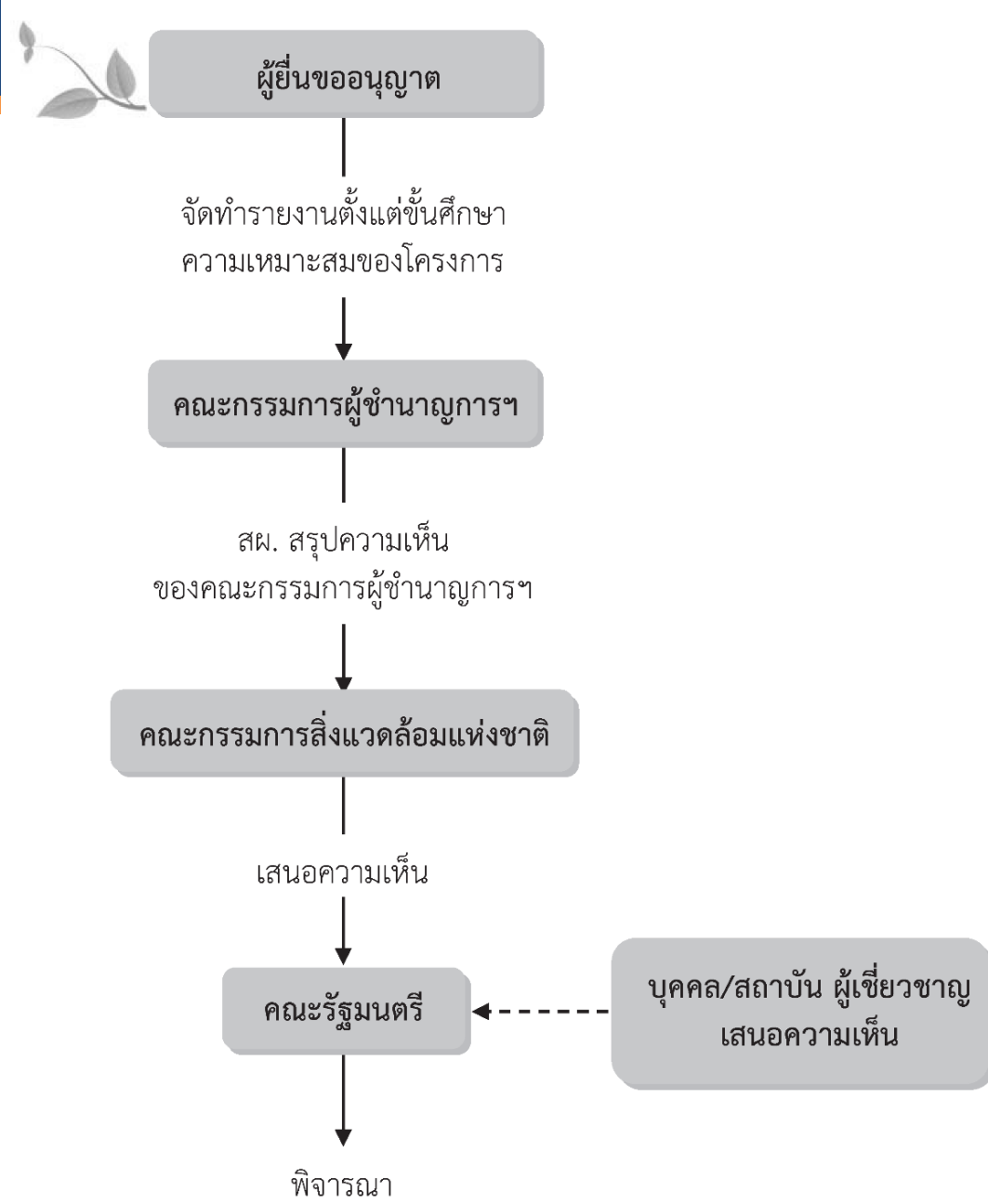


การพิจารณารายงาน EIA  
โครงการต้องได้รับอนุญาต  
จากราชการ และไม่ต้องขอ  
ความเห็นชอบของ กรม.  
(โดย คชก.จังหวัด) รอบสอง  
ระยะเวลา 30 วัน

**โครงการเอกชน**

- ใน กทม.
- พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม
- จังหวัดที่มีความพร้อม

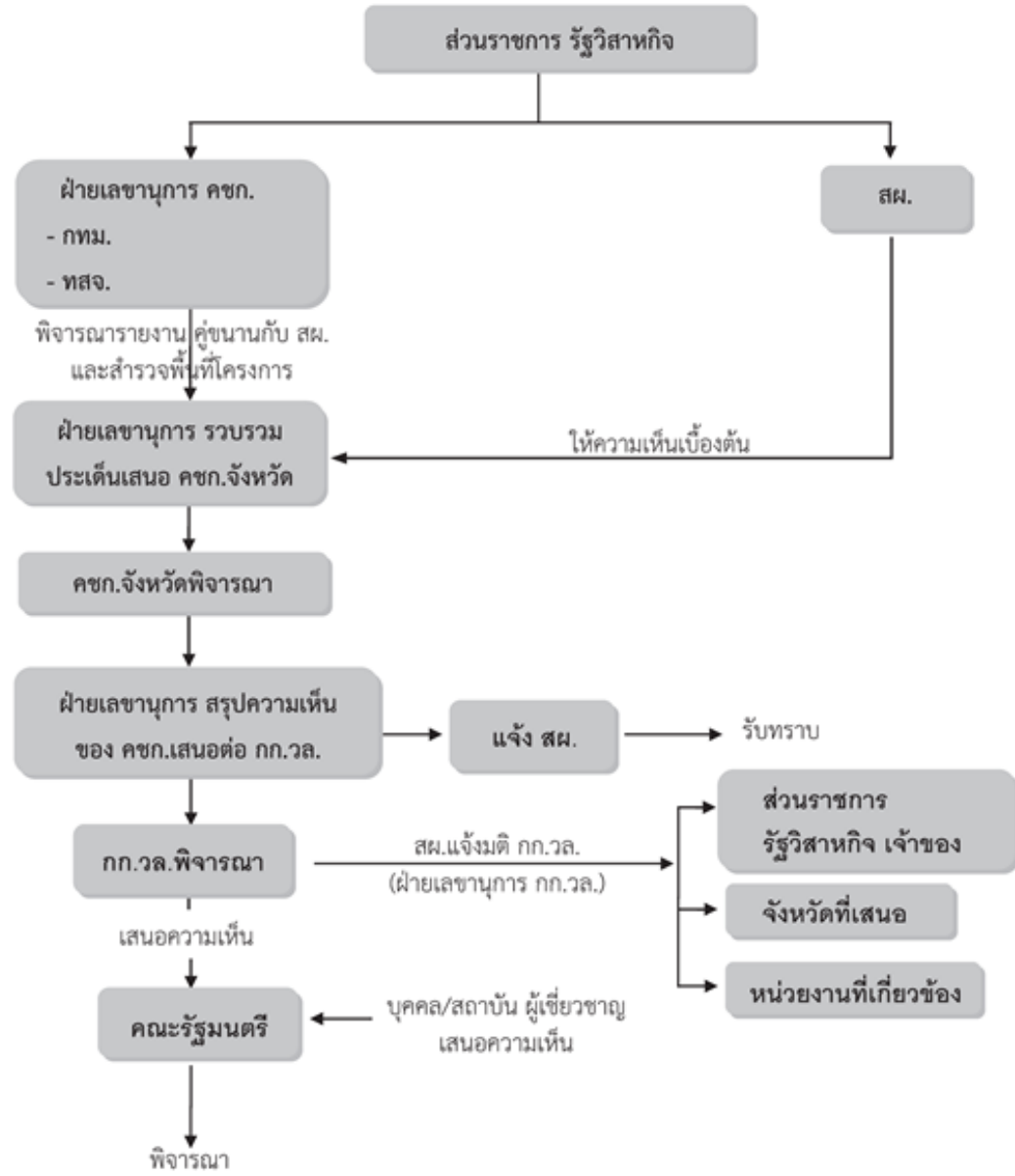
ที่มา : แนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการหรือกิจการด้านอาคาร การจัดสรรที่ดิน  
และบริการชุมชน สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, กรกฎาคม พ.ศ. 2560



## การพิจารณารายงาน EIA โครงการของรัฐ รัฐวิสาหกิจ และโครงการรัฐร่วมกับเอกชน (ไม่กำหนดระยะเวลา)

- โรงพยาบาล
  - ทางหลวง/ทางด่วน
  - รถไฟฟ้า
- แต่ไม่รวมอาคารที่ทำการ/สำนักงานของรัฐ  
และอาคารที่ได้รับการยกเว้น

ที่มา : แนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการหรือกิจการด้านอาคาร การจัดสรรที่ดิน และบริการชุมชน สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, กรกฎาคม พ.ศ. 2560

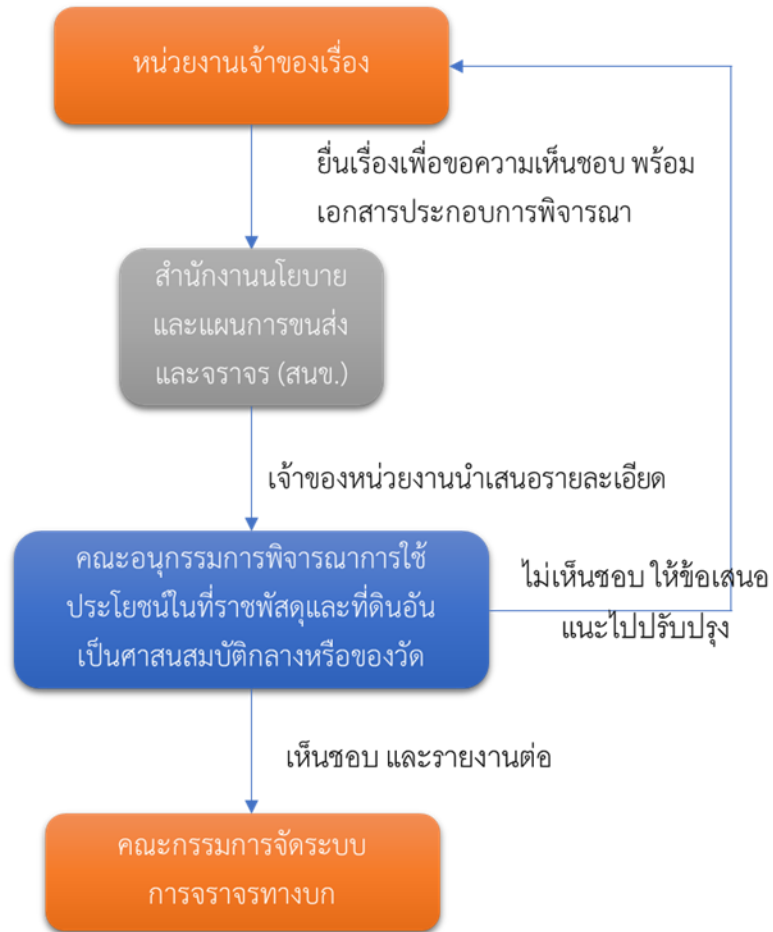


การพิจารณารายงาน EIA  
โครงการต้องขอความเห็นชอบ  
ของ กรม. (โดย คชก.จังหวัด)  
ไม่กำหนดระยะเวลา

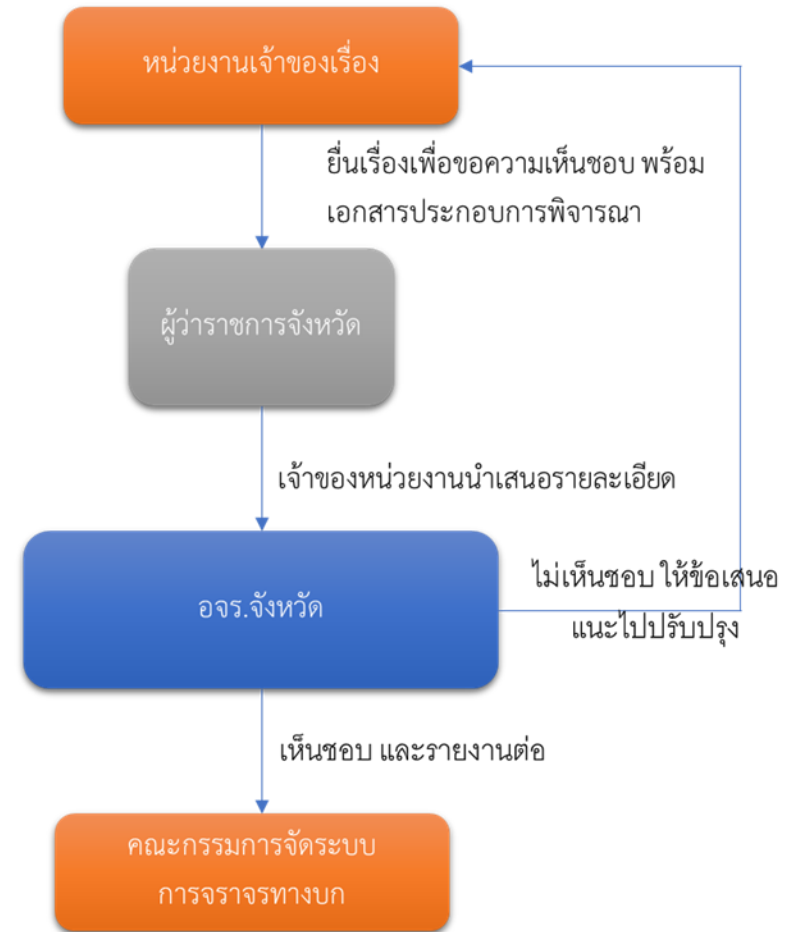
โครงการของรัฐใน กทม./พื้นที่คุ้มครอง  
สิ่งแวดล้อม/จังหวัดที่มีความพร้อม

- โรงพยาบาล

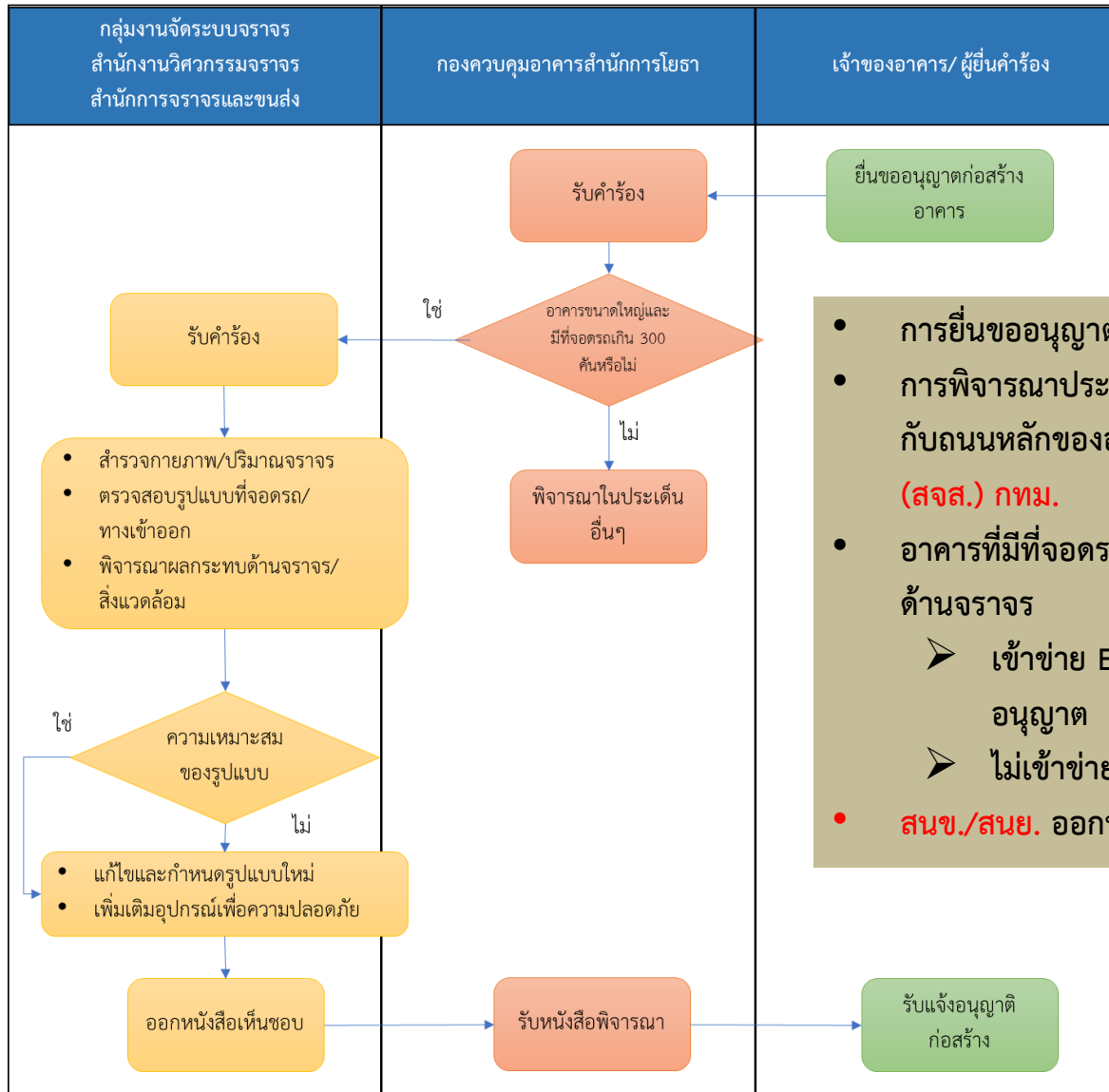
ที่มา : แนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการหรือกิจการด้านอาคาร  
การก่อสร้างที่ดิน และบริการชุมชน สำนักงานนโยบาย  
และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม,  
กรกฎาคม พ.ศ. 2560



การยื่นเรื่องเพื่อพิจารณาที่ดินราชพัสดุในจังหวัดกรุงเทพมหานคร



การยื่นเรื่องเพื่อพิจารณาที่ดินราชพัสดุในจังหวัดอื่นๆ



- การยื่นขออนุญาตก่อสร้าง : **สำนักการโยธา และสำนักงานเขต**
- การพิจารณาประเด็นในด้านที่จอดรถและทางเข้าออกที่เชื่อมกับถนนหลักของอาคารดังกล่าว : **สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) กทม.**
- อาคารที่มีที่จอดรถเกินกว่า 300 คันจะต้องศึกษาการจัดการด้านจราจร
  - เข้าข่าย EIA : ใช้ใบอนุญาต EIA ประกอบการขออนุญาต
  - ไม่เข้าข่าย EIA : ต้องจัดทำรายงาน TIA ส่ง สจส.
- **สนข./สนย.** ออกหนังสืออนุญาต

ประเภท	นิยามตามกฎหมาย	พ.ร.บ. สิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561				มติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2545	ระเบียบภายในตามมติของคณะกรรมการด้านการจรรยาบรรณ
		จังหวัดอื่น ๆ และ กทม.	พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม <sup>1</sup>	จังหวัดที่มีความพร้อม <sup>2</sup>	จังหวัดในพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ <sup>3</sup>		
<b>การจัดสรรที่ดิน</b>	การจัดสรรที่ดินตาม พ.ร.บ. การจัดสรรที่ดิน พ.ศ. 2543	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่ดินแปลงย่อย 500 แปลง หรือเนื้อที่ 100 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่ดินแปลงย่อย 250 แปลงหรือเนื้อที่เกิน 100 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่ดินแปลงย่อย 500 แปลงหรือเนื้อที่ 100 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่ดินแปลงย่อย 500 แปลงหรือเนื้อที่ 100 ไร่	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย
<b>อาคารชุด</b>	อาคารชุดนิยามตาม พ.ร.บ. อาคารชุด พ.ศ. 2522	เข้าข่ายหากที่มีจำนวนห้องพัก 80 ห้องขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	เข้าข่ายหากที่มีจำนวนห้องพัก 80 ห้องขึ้นไปหรือมีพื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	เข้าข่ายหากที่มีจำนวนห้องพัก 80 ห้องขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	เข้าข่ายหากที่มีจำนวนห้องพัก 80 ห้องขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่จอดรถ 300 คัน
<b>โรงแรม</b>	โรงแรมตามนิยามของ พ.ร.บ. โรงแรม พ.ศ. 2547	เข้าข่ายหากที่มีจำนวนห้องพัก 80 ห้องขึ้นไปหรือมีพื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	ทุกขนาดถ้าห่างฝั่งไม่เกิน 50 เมตร ถ้าเกิน 50 เมตรเข้าข่ายตามจังหวัดอื่น ๆ	เข้าข่ายหากที่มีจำนวนห้องพัก 80 ห้องขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	เข้าข่ายหากที่มีจำนวนห้องพัก 80 ห้องขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอยมากกว่า 4,000 ตารางเมตร	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่จอดรถ 300 คัน
<b>ร้านอาหาร</b>	ไม่มีนิยาม	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก หรือ เทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย

ประเภท	นิยามตามกฎหมาย	พ.ร.บ. สิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561				มติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2545	ระเบียบภายในตามมติของคณะกรรมการด้านการจรรยาบรรณ
		จังหวัดอื่น ๆ และ กทม.	พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม <sup>1</sup>	จังหวัดที่มีความพร้อม <sup>2</sup>	จังหวัดในพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ <sup>3</sup>		
<b>ตลาดสด/ตลาดนัด</b>	ตลาดตาม พ.ร.บ. การสาธารณสุข พ.ศ. 2535	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษกหรือเทศบาลนครหรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
<b>ห้างสรรพสินค้า</b>	อาคารตาม พ.ร.บ. การควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ประกอบกิจการห้างสรรพสินค้า	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษกหรือเทศบาลนครหรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่จอดรถ 300 คัน
<b>ห้างค้าปลีก/ค้าส่ง</b>	อาคารตาม พ.ร.บ. การควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ประกอบกิจการค้าปลีก/ค้าส่ง	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษกหรือเทศบาลนครหรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่จอดรถ 300 คัน
<b>อาคารสำนักงานเอกชน</b>	อาคารตาม พ.ร.บ. การควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ใช้เป็นสำนักงานเอกชน	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษกหรือเทศบาลนครหรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่จอดรถ 300 คัน



ประเภท	นิยามตามกฎหมาย	พ.ร.บ. สิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561				มติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2545	ระเบียบภายในตามมติของคณะกรรมการด้านการจรรยาบรรณ
		จังหวัดอื่น ๆ และ กทม.	พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม <sup>1</sup>	จังหวัดที่มีความพร้อม <sup>2</sup>	จังหวัดในพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ <sup>3</sup>		
<b>อาคารสำนักงานภาครัฐ</b>	อาคารตาม พ.ร.บ. การควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ใช้เป็นสำนักงานภาครัฐ	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัศมีชดากิเชก หรือเทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
<b>นิคมอุตสาหกรรม</b>	นิคมอุตสาหกรรมตาม พ.ร.บ. การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550	เข้าข่ายทั้งหมด	เข้าข่ายทั้งหมด	เข้าข่ายทั้งหมด	เข้าข่ายทั้งหมด	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัศมีชดากิเชก หรือเทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
<b>โรงเรียนไม่เกินระดับประถมศึกษา</b>	สถานศึกษาตาม พ.ร.บ. การศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542 ที่มีการศึกษาในไม่เกินระดับประถมศึกษา	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัศมีชดากิเชก หรือเทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
<b>โรงเรียนระดับมัธยม</b>	สถานศึกษาตาม พ.ร.บ. การศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542 ที่มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัศมีชดากิเชก หรือเทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย

ประเภท	นิยามตามกฎหมาย	พ.ร.บ. สิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561				มติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2545	ระเบียบภายในตามมติของคณะกรรมการด้านการจรรยาบรรณ
		จังหวัดอื่น ๆ และ กทม.	พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม <sup>1</sup>	จังหวัดที่มีความพร้อม <sup>2</sup>	จังหวัดในพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ <sup>3</sup>		
<b>มหาวิทยาลัย</b>	พ.ร.บ. การศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542 ที่มีการศึกษาในระดับอุดมศึกษา	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัศมี 1 กิโลเมตร หรือเทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
<b>หอประชุม</b>	โรงแรมหรือหอประชุม ตาม พ.ร.บ. ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัศมี 1 กิโลเมตร หรือเทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
<b>สนามกีฬา</b>	อาคารชุมนุมคนตาม พ.ร.บ. ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ใช้ประโยชน์ในด้านกีฬา	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัศมี 1 กิโลเมตร หรือเทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
<b>โรงพยาบาล หรือ สถานพยาบาล</b>	สถานพยาบาลที่นิยามตาม พ.ร.บ. สถานพยาบาล พ.ศ. 2541	เข้าข่ายหากมีเตียงผู้ป่วยไว้ค้างคืน ตั้งแต่ 60 เตียงขึ้นไป	เข้าข่ายหากมีเตียงผู้ป่วยไว้ค้างคืน ตั้งแต่ 30 เตียงขึ้นไป	เข้าข่ายหากมีเตียงผู้ป่วยไว้ค้างคืน ตั้งแต่ 60 เตียงขึ้นไป	เข้าข่ายหากมีเตียงผู้ป่วยไว้ค้างคืน ตั้งแต่ 60 เตียงขึ้นไป	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัศมี 1 กิโลเมตร หรือเทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	เข้าข่ายหากมีจำนวนที่จอดรถ 300 คัน

ประเภท	นิยามตามกฎหมาย	พ.ร.บ. สิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561				มติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2545	ระเบียบภายในตามมติของคณะกรรมการด้านการจรรยาบรรณ
		จังหวัดอื่น ๆ และ กทม.	พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม <sup>1</sup>	จังหวัดที่มีความพร้อม <sup>2</sup>	จังหวัดในพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ <sup>3</sup>		
<b>สถานีขนส่งผู้โดยสาร</b>	สถานีขนส่งผู้โดยสารตามมาตรา 114 ของ พ.ร.บ. การขนส่งทาง พ.พ.ศ. 2522	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก หรือเทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
<b>สนามบิน</b>	สนามบินตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศพ.ศ. 2497	เข้าข่ายหากมีความยาวทางวิ่งตั้งแต่ 1,100 เมตร ขึ้นไป	เข้าข่ายหากมีความยาวทางวิ่งตั้งแต่ 1,100 เมตร ขึ้นไป	เข้าข่ายหากมีความยาวทางวิ่งตั้งแต่ 1,100 เมตร ขึ้นไป	เข้าข่ายหากมีความยาวทางวิ่งตั้งแต่ 1,100 เมตร ขึ้นไป	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก หรือเทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
<b>สถานีรถไฟ</b>	ไม่มีการนิยามตามกฎหมาย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก หรือเทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย
<b>ท่าเรือ</b>	ไม่มีการนิยามตามกฎหมาย	เข้าข่ายหากรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส หรือความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 ม. หรือมีพื้นที่ท่าเทียบเรือรวมตั้งแต่ 1,000 ตร.ม. ขึ้นไป	เข้าข่ายหากรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส หรือความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 ม. หรือมีพื้นที่ท่าเทียบเรือรวมตั้งแต่ 1,000 ตร.ม. ขึ้นไป	เข้าข่ายหากรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส หรือความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 ม. หรือมีพื้นที่ท่าเทียบเรือรวมตั้งแต่ 1,000 ตร.ม. ขึ้นไป	เข้าข่ายหากรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส หรือความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 ม. หรือมีพื้นที่ท่าเทียบเรือรวมตั้งแต่ 1,000 ตร.ม. ขึ้นไป	เข้าข่ายหากอยู่ในพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก หรือเทศบาลนคร หรือมีที่ดินเกินกว่า 1 ไร่	ไม่เข้าข่าย

## การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มี 4 ด้าน

- การวิเคราะห์ด้านทรัพยากรกายภาพ
- การวิเคราะห์ด้านทรัพยากรชีวภาพ
- **คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (การคมนาคมขนส่ง)**
- การวิเคราะห์คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

## แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่ง

- การศึกษาสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน
- การประเมินผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง
- การกำหนดมาตรการในการลดผลกระทบ

## การประเมินผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง

(กรณีโครงการด้านอาคาร การจัดสรรที่ดิน และบริการชุมชน)

- รายละเอียดจำนวนและตำแหน่งที่จอดรถ และถนนภายในโครงการ ทางเข้า-ออก
- ฝั่งแสดงทิศทางและความสัมพันธ์ของระบบจราจรภายในและภายนอกโครงการ
- ปริมาณจราจรบนถนนที่เชื่อมต่อทางเข้า-ออกโครงการ และการจราจรใกล้เคียง
- คาดการณ์ปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ
- ประเมินผลกระทบของปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นต่อระบบจราจรโดยรวม
- ประเมินความเหมาะสมและปลอดภัยของระบบการจราจร
- ความเพียงพอของที่จอดรถ(ความต้องการใช้งานจริง) ความสอดคล้องกับกฎหมาย

ประเด็นพิจารณา	ปัญหา
ประเภทโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>การกำหนดโครงการใน EIA ส่วนใหญ่จะเน้นไปที่โครงการที่มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก</li> </ul>
ขนาดโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>การกำหนดขนาดโครงการใน EIA ไม่สอดคล้องกับขนาดผลกระทบด้านจราจร</li> <li>ขนาดของที่จอดรถที่กำหนดให้ต้องจัดทำรายงาน TIA อาจไม่สอดคล้องกับผลกระทบจราจรที่แท้จริง</li> </ul>
เอกสารและรายงาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>การกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านจราจรส่วนใหญ่เน้นไปในขั้นตอนการก่อสร้างโครงการ</li> <li>บางโครงการมีผลกระทบด้านจราจรเป็นหลักแต่ต้องศึกษาประเด็นอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องด้วย</li> <li>มีความซ้ำซ้อน ยุ่งยาก มีหลายขั้นตอน และหลายหน่วยงาน ที่ต้องยื่นเอกสารของการขออนุญาต</li> </ul>
ข้อยกเว้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีโครงการที่ยกเว้นไม่ต้องศึกษา EIA เช่น สำนักงานของรัฐบาล โรงเรียน มหาวิทยาลัย เป็นต้น จึงไม่ได้ทำการศึกษาผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งและจราจร ตามไปด้วย</li> </ul>

ประเด็นพิจารณา	ปัญหา
การปฏิบัติตามกฎหมาย	<ul style="list-style-type: none"> <li>• บางโครงการอาศัยช่องว่างของกฎหมายเพื่อที่หลีกเลี่ยงไม่ให้โครงการเข้าข่ายที่ต้องศึกษา EIA โดยการวางผังโครงการ ออกแบบ แบ่งระยะการพัฒนา และกำหนดขนาด ไม่ให้เข้าเกณฑ์ที่กำหนดในตอนแรก แต่มาขอเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ในภายหลัง</li> <li>• การกำหนดและปฏิบัติตามมาตรการเพื่อลดผลกระทบส่วนใหญ่จะทำตามมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดไว้ในกฎหมาย เพื่อประหยัดงบประมาณ บางครั้งอาจจะยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้</li> <li>• ยังไม่มีการระบุให้ต้องศึกษา TIA โดยตรง หากไม่เข้าข่ายโครงการที่ต้องทำ EIA</li> <li>• ยังไม่มีกฎหมายลูกที่ออกมารองรับฉบับใหม่</li> </ul>

ประเด็นพิจารณา	ปัญหา
ผู้ขออนุญาต	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บางรายไม่ได้ให้ความสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร หรือให้ความสำคัญน้อย</li> <li>● ถ้าโครงการไม่เข้าข่ายต้องศึกษา EIA หรือ TIA แล้วมีโอกาสสูงที่ผู้ขออนุญาตจะไม่ดำเนินการศึกษา ก่อสร้าง หรือ ดำเนินการอย่างใดเพื่อลดผลกระทบจราจร</li> </ul>
แนวทางการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> <li>● การศึกษาผังเมืองกำหนดให้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านจราจร เพียงแต่ใช้ในการประกอบการวางผังเท่านั้น</li> <li>● ยังไม่ครบตามเงื่อนไขของการศึกษาผลกระทบจราจร</li> <li>● ไม่สะท้อนถึงปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริง ภายหลังของการพัฒนาโครงการ</li> <li>● มีเป้าหมายเพื่อควบคุมคุณภาพ การเดินทางและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก</li> <li>● การศึกษาและคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ยังไม่ได้วิเคราะห์ร่วมกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต</li> <li>● การขาดการวางแผนและการควบคุมที่ชัดเจนตั้งแต่ต้นเป็นเพียงแต่การคงระดับของปัญหาเพื่อการควบคุมผลกระทบจราจร</li> </ul>



ประเด็นพิจารณา	ปัญหา
ผู้ศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ผู้จัดทำรายงานที่ได้รับอนุญาตบางรายยังมีความเข้าใจเรื่องผลกระทบด้านจรรยาบรรณน้อย และมาตรการที่เสนออาจไม่สามารถแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณได้ตรงประเด็น</li> <li>● อาจมีผู้ศึกษาไม่กี่ราย ที่ทำการวิเคราะห์ผลกระทบจรรยาบรรณตามมาตรฐานและหลักวิชาการได้ เพราะต้องใช้ความเชี่ยวชาญ เวลาในการศึกษา และงบประมาณที่สูง</li> <li>● การอบรมบุคลากร/นักวิเคราะห์ผลกระทบการจรรยาบรรณ มีน้อยมากและไม่ต่อเนื่อง</li> <li>● ยังขาดการเสนอมาตรการเหมาะสมในการลดผลกระทบ เช่น การจัดการจรรยาบรรณ ควบคุมการปล่อยสัญญาณจรรยาบรรณ การสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชน</li> </ul>
ผู้พิจารณา	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ประเภทโครงการที่มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมด้านอื่นๆ มาก จึงอาจไม่มีการตั้งผู้เชี่ยวชาญด้านการจรรยาบรรณ ใน คชก. และในแต่ละคณะ คชก.มีเพียง 1 ท่าน</li> <li>● เนื่องจากไม่มีการกำหนด ตัวแปรและค่ามาตรฐานไว้ การพิจารณา จะขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของคณะกรรมการฯ</li> <li>● ผู้ที่เข้าใจ มีองค์ความรู้ และมีคุณสมบัติ ที่สามารถทำหน้าที่พิจารณารายงานผลกระทบด้านจรรยาบรรณ ได้ตามหลักวิชาการ มีจำนวนน้อย</li> </ul>

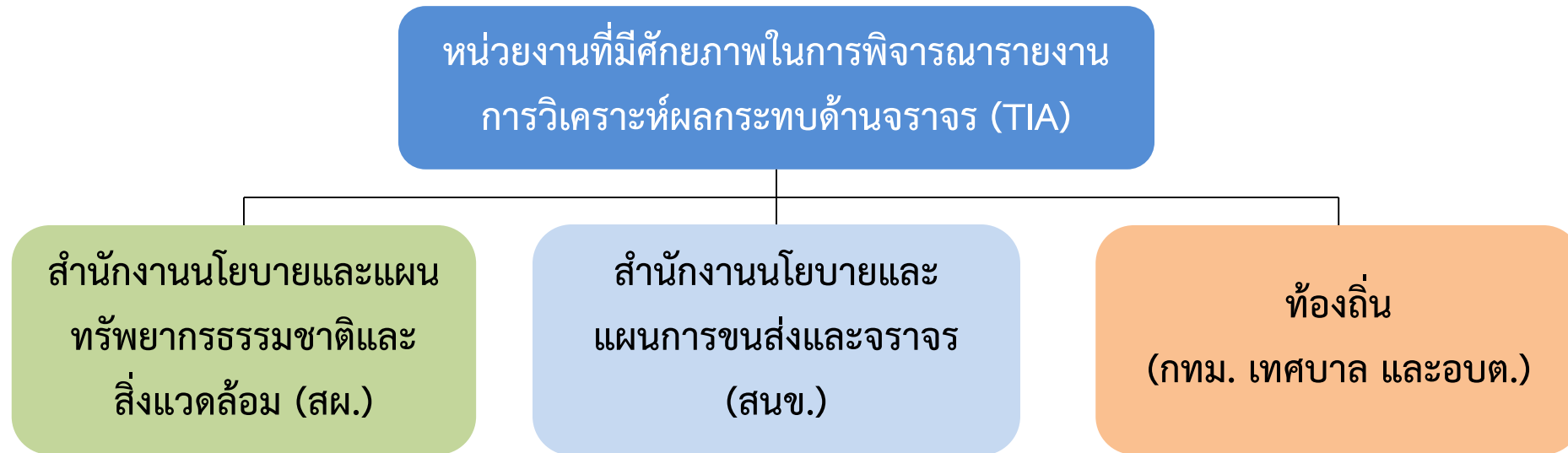
ประเด็นพิจารณา	ปัญหา
การอนุญาต	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ขั้นตอนการอนุญาตมีหลายขั้นตอน และเอกสารที่พิจารณามีจำนวนมาก</li> <li>• ยังไม่มีองค์กรหรือหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงต่อการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบ จราจร ในปัจจุบัน</li> <li>• ในบางขั้นตอนการอนุญาต เป็นไปตามคำสั่ง หรือ แนวปฏิบัติที่ผ่านมา ยังไม่มี กฎหมายออกมารองรับ</li> <li>• ผู้พิจารณาอนุญาตมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับโครงการที่เสนอขอ อาจทำให้ขาดการ ตรวจสอบและพิจารณาที่เคร่งครัด</li> <li>• ขาดการกำหนดมาตรฐานที่เหมาะสมและจัดเตรียมไว้ของประเทศไทย เพื่อให้เกิด การปฏิบัติที่รวดเร็ว มีมาตรฐาน และอ้างอิงได้</li> </ul>

ประเภท	ตัวอย่างโครงการ/ อาคาร
ศึกษา EIA อย่างเดียว	เหมืองแร่ ท่อส่งก๊าซ/น้ำมัน แหล่งน้ำ และชลประทาน ฯลฯ
ศึกษาทั้ง EIA และ TIA	นิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือขนาดใหญ่ สนามบิน อาคารตามกฎหมายควบคุมอาคาร (อาคารเอกชนและอาคารค้าปลีกส่ง) บ้านจัดสรร โรงแรม ที่อยู่อาศัยรวม โรงพยาบาล (ขนาดใหญ่) อาคารชุด ฯลฯ
ศึกษา TIA อย่างเดียว	อาคารสำนักงานของรัฐ ตลาดสด/ตลาดนัด ห้างสรรพสินค้า มหาวิทยาลัย โรงเรียน หอประชุม สนามกีฬา สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ร้านอาหารขนาดใหญ่ ฯลฯ
ไม่ต้องศึกษาทั้ง EIA และ TIA	อาคารขนาดเล็ก ร้านอาหารขนาดเล็ก ฯลฯ

แนวคิดระดับผลกระทบด้านการจราจร แบ่งออกเป็น 3 ระดับ

- โครงการที่มีระดับผลกระทบต่ำและไม่มีผลกระทบ
- โครงการที่มีระดับผลกระทบปานกลาง
- โครงการที่มีระดับผลกระทบสูง/รุนแรง





ประเภทและขนาดโครงการ	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
1. โครงการที่ศึกษา TIA อย่างเดียว			
1) ผลกระทบน้อย/ไม่มี	ท้องถิ่น	ท้องถิ่น	ท้องถิ่น
2) ผลกระทบปานกลาง	สผ.	สนช.	ท้องถิ่น
3) ผลกระทบสูง/มาก	สผ.	สนช.	ท้องถิ่น
2. โครงการที่ศึกษา TIA อย่างเดียว			
1) ผลกระทบน้อย/ไม่มี	สผ.	สผ. (สนช.)	สผ. (ท้องถิ่น)
2) ผลกระทบปานกลาง	สผ.	สผ. (สนช.)	สผ. (ท้องถิ่น)
3) ผลกระทบสูง/มาก	สผ.	สผ. (สนช.)	สผ. (ท้องถิ่น)

- โครงการที่เข้าข่ายต้องศึกษา EIA อย่างเดียว การปฏิบัติจะคงเหมือนเดิมและใช้กฎหมาย EIA เป็นกฎหมายหลักตามเดิม
- โครงการที่ไม่เข้าข่ายต้องศึกษาทั้ง EIA และ TIA จะยังคงใช้กฎหมายควบคุมอาคารเป็นกฎหมายหลักตามเดิม

## ทางเลือกที่ 1 : สผ.เป็นหน่วยงานหลักในการพิจารณาและอนุมัติรายงาน TIA

### ข้อดี

- ไม่ต้องแก้กฎหมายหลักอื่นๆ ปรับแก้เฉพาะกฎหมายลูก ของกฎหมาย EIA
- มีขั้นตอนและแนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจนที่กำหนดไว้และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป
- มีกฎหมายและระเบียบใน การอนุญาต ตรวจสอบ และประเมินผล สำหรับผู้ที่ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้จัดทำ รายงาน EIA
- สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้เร็วที่สุดกว่าทางเลือกอื่นๆ

### ข้อเสีย

- ภาระงานของ สผ. และคชก. มากขึ้นกว่าเดิม ขัดกับแนวทางการกระจายอำนาจของ กก.วล.
- มีแนวทางและวิธีการพิจารณารายงาน EIA ที่กำหนดไว้ แต่อาจประสบปัญหาเหมือนเดิม
- มีกฎหมายสิ่งแวดล้อมฉบับใหม่ (2561) แต่ยังไม่มียกกฎหมายลูกที่ออกมารองรับ
- บุคลากรที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ ที่สามารถเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านจราจรได้ มีอยู่จำกัด
- บุคลากรที่เป็น คชก. ที่ถูกแต่งตั้งให้เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านจราจร แต่ละคนๆ มีเพียง 1 ท่าน และบางคณะไม่มีการแต่งตั้งด้านนี้

## ทางเลือกที่ 2 : สนข.เป็นหน่วยงานหลักในการพิจารณาและอนุมัติรายงาน TIA

### ข้อดี

- สนข.มีศักยภาพ ในการพิจารณารายงาน TIA ให้เป็นไปตามมาตรฐานและหลักวิชาการ
- สนข.เป็นฝ่ายเลขานุการของ คจร. ที่มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาด้านจราจรโดยตรง
- มีหลายหน่วยงานที่สังกัดกระทรวงคมนาคม ที่พิจารณารายงาน TIA ในระดับต่างๆ

### ข้อเสีย

- ยังไม่มีกฎหมายที่รองรับ และให้อำนาจหน้าที่ สนข. ในการพิจารณารายงาน TIA
- สนข.ยังไม่มีอัตรากำลังที่เพียงพอจะทำหน้าที่พิจารณารายงานและอนุมัติรายงาน
- ยังไม่มีการกำหนดแนวทางและขั้นตอนการจัดทำรายงาน การพิจารณา การอนุญาต และการติดตามตรวจสอบ ที่ชัดเจน
- ผู้จัดทำรายงานที่ได้รับอนุญาตหลายรายยังมีความเข้าใจเรื่องผลกระทบด้านจราจรน้อย มาตรการที่เสนออาจไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้
- ผู้พัฒนาโครงการอาจเกิดความสับสนในการยื่นเอกสารไปยังหน่วยงานที่มากขึ้น

## ทางเลือกที่ 3 : ท้องถิ่นเป็นหน่วยงานหลักในการพิจารณาและอนุมัติรายงาน TIA

### ■ ข้อดี

- ท้องถิ่นมีข้อมูล เข้าใจปัญหาและสภาพพื้นที่ที่เกิดผลกระทบด้านจราจร มากกว่าส่วนกลาง
- เป็นโอกาสที่จะกระจายอำนาจการพิจารณาและอนุมัติรายงาน TIA ไปยังท้องถิ่น
- เกิดความรวดเร็วในการพัฒนาโครงการ ลดขั้นตอน ระยะเวลา และปริมาณของเอกสารที่ต้องส่งให้พิจารณา

### ■ ข้อเสีย

- ยังไม่มีกฎหมายรองรับ และให้อำนาจหน้าที่ท้องถิ่น พิจารณารายงาน TIA
- ท้องถิ่น ยังไม่มีอัตราค่าจ้างที่เพียงพอจะทำหน้าที่พิจารณาและอนุมัติรายงาน TIA
- ท้องถิ่นส่วนใหญ่ ยกเว้น กทม. ไม่มีศักยภาพในการพิจารณารายงาน TIA โดยเฉพาะโครงการที่มีผลกระทบมาก
- อาจเกิดปัญหาเพราะหน่วยงานพิจารณารายงานและอนุญาต เป็นหน่วยงานเดียวกัน
- เกิดความคุ้นเคยกับเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น และเกิดความหย่อนยานการบังคับใช้กฎหมาย



## การจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น (ครั้งละไม่น้อยกว่า 100 คน)



ระยะศึกษาโครงการ 12 เดือน



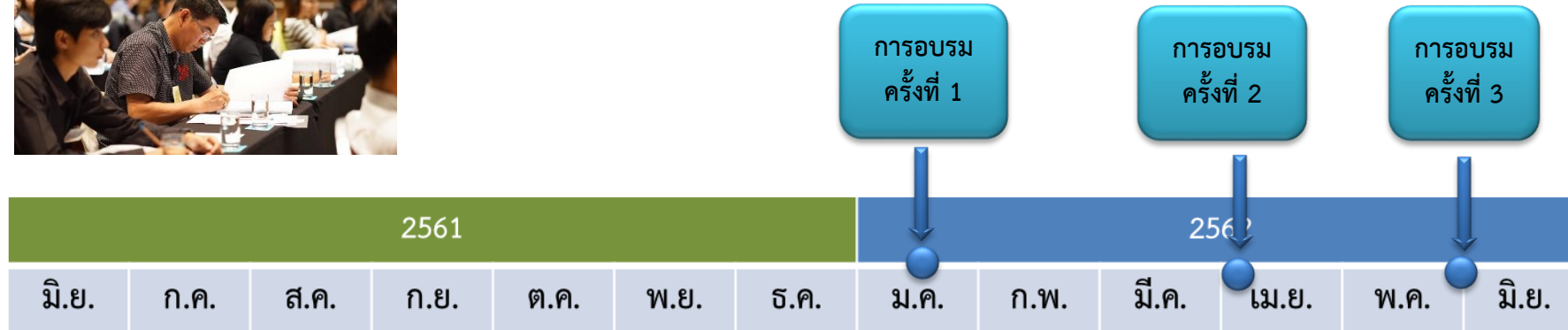
ตลอดระยะเวลาการศึกษา

จัดทำตามช่วงเวลาที่มีการประชุม/สัมมนาโดยขึ้นอยู่กับผลการศึกษาในแต่ละช่วง

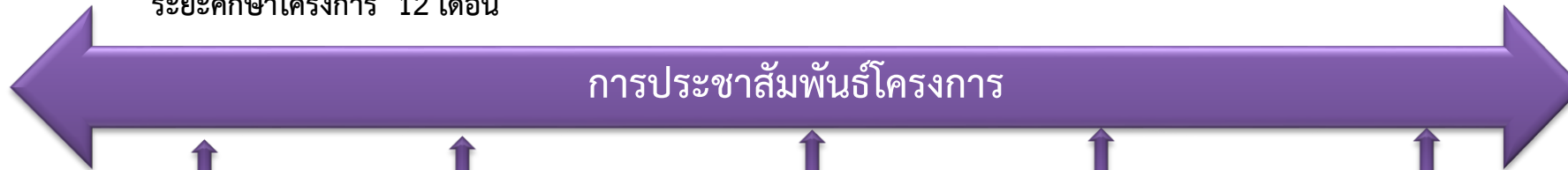
ครั้งที่	กิจกรรม	ระยะเวลา	รายละเอียด
1	สัมมนาครั้งที่ 1	ช่วงเดือนที่ 6 (ธันวาคม 2561)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เหตุผลและความเป็นมาของโครงการ ภาพรวมของโครงการ ขอบเขตการศึกษา และแผนงาน</li> <li>• แนวคิดและหลักการการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร พร้อมตัวอย่างมาตรฐานทั้งในประเทศ และต่างประเทศ</li> <li>• ระเบียบและข้อกำหนดและการนำไปสู่การปฏิบัติ</li> <li>• รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่มีต่อการศึกษาของโครงการ</li> </ul>
2	สัมมนาครั้งที่ 2 ร่างมาตรฐานการวิเคราะห์ ผลกระทบด้านจราจร	เดือนที่ 9 (มีนาคม 2562)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• วิธีการและขั้นตอนการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบด้านจราจร ตัวแปร การรวบรวมข้อมูล</li> <li>• การบังคับใช้และกำกับดูแล มาตรฐานผลกระทบด้านการจราจร</li> <li>• รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่มีต่อการศึกษาของโครงการ</li> </ul>
3	สัมมนาครั้งที่ 3	เดือนที่ 11 (พฤษภาคม 2562)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ผลการศึกษา มาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร</li> <li>• หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเน้นด้านการบังคับใช้และการกำกับดูแล การศึกษาผลกระทบด้านการจราจร (TIA) อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ</li> <li>• รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่มีต่อการศึกษาของโครงการ</li> </ul>



## การจัดอบรม (ครั้งละไม่น้อยกว่า 30 คน)



ระยะศึกษาโครงการ 12 เดือน



ตลอดระยะเวลาการศึกษา

จัดทำตามช่วงเวลาที่มีการประชุม/สัมมนาโดยขึ้นอยู่กับผลการศึกษาในแต่ละช่วง



ครั้งที่	กิจกรรม	ระยะเวลา	รายละเอียด
1	อบรมครั้งที่ 1 แนวทางการสำรวจข้อมูล และกำหนดค่าดัชนี ตัวแปร และพารามิเตอร์	ช่วงเดือนที่ 7 (มกราคม 2562)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ความเป็นมาของโครงการ</li> <li>• หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล TIA</li> <li>• มาตรฐานทั้งในประเทศ และต่างประเทศ</li> <li>• แนวทางและวิธีการจัดทำรายงานผลการศึกษามลกระทบด้าน จราจร และตัวแปรต่างๆ</li> </ul>
2	อบรมครั้งที่ 2 แนวทางการจัดทำรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบด้าน จราจร	เดือนที่ 10 (เมษายน 2562)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การประยุกต์ใช้ ข้อกำหนด ระเบียบที่เกี่ยวข้อง การกำกับดูแล</li> <li>• การนำการศึกษามลกระทบด้านจราจรไปสู่การประยุกต์ใช้จริง</li> <li>• กฎหมายและระเบียบที่บังคับใช้ ที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับ การดำเนินการศึกษามลกระทบด้านการจราจร</li> <li>• การรวบรวมข้อมูล</li> <li>• การบังคับใช้และกำกับดูแล มาตรฐานผลกระทบด้านการจราจร</li> <li>• หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
3	อบรมครั้งที่ 3 วิธีการและขั้นตอนการ พิจารณาอนุมัติรายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบ ด้านจราจร	เดือนที่ 12 (มิถุนายน 2562)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การจัดทำรายงาน TIA โดยจะอธิบายถึงวิธีการ และขั้นตอนการ ดำเนินการตามคู่มือที่ที่ปรึกษาจัดทำขึ้นมา</li> </ul>

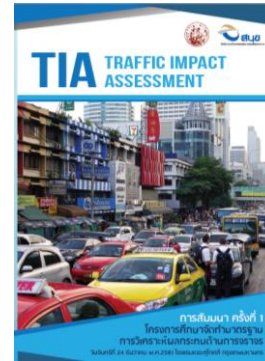
วัตถุประสงค์	ประเด็นการประชุม	กลุ่มเป้าหมาย
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เพื่อแนะนำโครงการและความเป็นมาของโครงการ</li> <li>• เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นให้ข้อเสนอแนะ</li> <li>• เพื่อสร้างความรู้และความเข้าใจโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ปัญหากฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย</li> <li>• ปัญหาแนวทางการศึกษาและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ</li> <li>• ปัญหาด้านการขออนุญาต</li> <li>• ปัญหาด้านการพิจารณา</li> <li>• ปัญหาอื่นๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• หน่วยงานเอกชน</li> <li>• สมาคมผู้ค้าปลีก/ค้าส่ง</li> <li>• สมาคมห้างสรรพสินค้า</li> <li>• ผู้ประกอบการด้านอาคารชุด</li> <li>• และ บริการชุมชนประเภทต่างๆ</li> <li>• หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ</li> <li>• หน่วยงานราชการ</li> </ul>

## แนวทางการประชุมกลุ่มย่อย

- ประสานงานกับฝ่ายเลขานุการ และขอความเห็นชอบจาก สนช.
- เข้าประชุมร่วมกับตัวแทนของสมาคมต่างๆ ในการประชุมประจำเดือน
- นัดหมายประชุม/ขอปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

## การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์

บอร์ดนิทรรศการ : สื่อที่ให้ข้อมูลโครงการ รายละเอียดชัดเจน



แผ่นพับ : เพื่อแจกจ่ายและกระจายข้อมูลได้เป็นวงกว้าง

วีดิทัศน์: สื่อสารข้อมูลโครงการในลักษณะของภาพเคลื่อนไหว



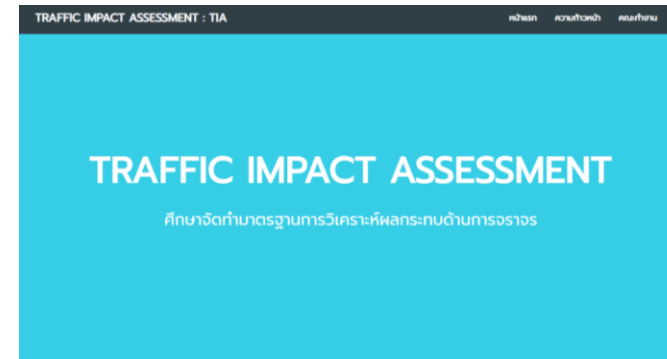


Web Site : เพื่อเผยแพร่โครงการศึกษา และข้อมูลการดำเนินงาน กิจกรรม และประกาศประชาสัมพันธ์

ช่องทางประชาสัมพันธ์

Facebook : สื่อสาร รับฟังความเห็น  
**TIAOTP**

Website : **TIAOTP.com**



โดยเมนูหลักของ Web Site ต้องออกแบบให้มีความเหมาะสมกับกิจกรรมและครอบคลุม เนื้อหา เพื่อเป็นการเผยแพร่ความก้าวหน้าโครงการศึกษาไปพร้อม ๆ กับสถานะปัจจุบัน

การประกาศข่าวประชาสัมพันธ์โครงการผ่านเว็บไซต์



- กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.)  
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม  
เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร  
โทรศัพท์ 0-2216-6494  
โทรสาร 0-2215-1535
- E-mail : [webmaster@otp.go.th](mailto:webmaster@otp.go.th)
- Website : <http://tiaotp.com>
- Facebook Page : TIAOTP



บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด



มหาวิทยาลัยรัตนนคร



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด

# ขอบคุณครับ