

1 TIA คืออะไร

Traffic Impact Assessment (TIA) หมายถึง เครื่องมือที่จัดเตรียมขึ้นเพื่อใช้ในการควบคุมและบริหารการจัดการผลกระทบด้านจราจร 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 โดยการพิจารณาตั้งแต่ขั้นตอนการขออนุมัติก่อสร้างโครงการ 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 ประเทศ อังกฤษ ออสเตรเลีย อเมริกา ญี่ปุ่น เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกรณีการดำเนินงานภายในประเทศไทย 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 คู่มือการนำมาตรฐานไปใช้ ในการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร รวมทั้งเสนอแนะข้อกฎหมาย ระเบียบ เพื่อเป็นแนวทางนำการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรไปสู่การปฏิบัติ มีแนวทางการศึกษา คือ หลังจากการรวบรวม ทบทวนและศึกษาข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และสำรวจค่าตัวแปรที่จำเป็นจนได้ค่าที่เหมาะสมครบถ้วนแล้ว จะทำการกำหนดลักษณะโครงการ/กิจกรรม ที่มีผลกระทบด้านการจราจรและดำเนินการศึกษา วิเคราะห์และจัดทำรายงานผลกระทบด้านการจราจรก่อนดำเนินโครงการ โดยจะขึ้นอยู่กับปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้น หลังจากพัฒนาโครงการ ส่วนการกำหนดระดับของการศึกษา จะแบ่งตามผลกระทบจราจรที่จะเกิดขึ้น

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

การนำแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยการเสนอแนะหน่วยงานที่รับผิดชอบ วิธีการ ขั้นตอน ในการพิจารณาอนุมัติ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรที่เหมาะสมกับหน่วยงานในประเทศไทย รวมถึงการยก่างกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถนำแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรที่ศึกษาไปปฏิบัติได้ 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 การจัดทำมาตรฐานในการกำหนดระดับโครงการ และ กิจกรรม

การกำหนดมาตรฐานการแบ่งระดับผลกระทบโครงการ ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญอย่างยิ่งต่อความเหมาะสมในการนำไปสู่การปฏิบัติและการกำหนดรูปแบบการศึกษา ในการศึกษาครั้งนี้เนื่องจากเป็นก้าวแรกของประเทศไทยในการริเริ่มการศึกษาผลกระทบจราจรของโครงการ ที่ปรึกษาจึงเสนอแนะให้มุ่งเน้นการพิจารณาเฉพาะผลกระทบของจราจรทางถนนที่เกิดจากยานพาหนะที่เข้า-ออกโครงการเท่านั้นก่อน ซึ่งเป็นแนวทางที่ทุกประเทศใช้ในช่วงเริ่มแรก

รายละเอียดของการกำหนดมาตรฐานทั้งในการประเภทการใช้ที่ดิน การแบ่งระดับผลกระทบจราจร ค่ามาตรฐานของอัตราการเกิดการเดินทาง การกำหนดขนาดของโครงการตามระดับของผลกระทบ รวมทั้งกระบวนการศึกษาและอนุมัติสรุปได้ดังนี้

4.1 การกำหนดประเภทการใช้ที่ดินสำหรับการวิเคราะห์ TIA

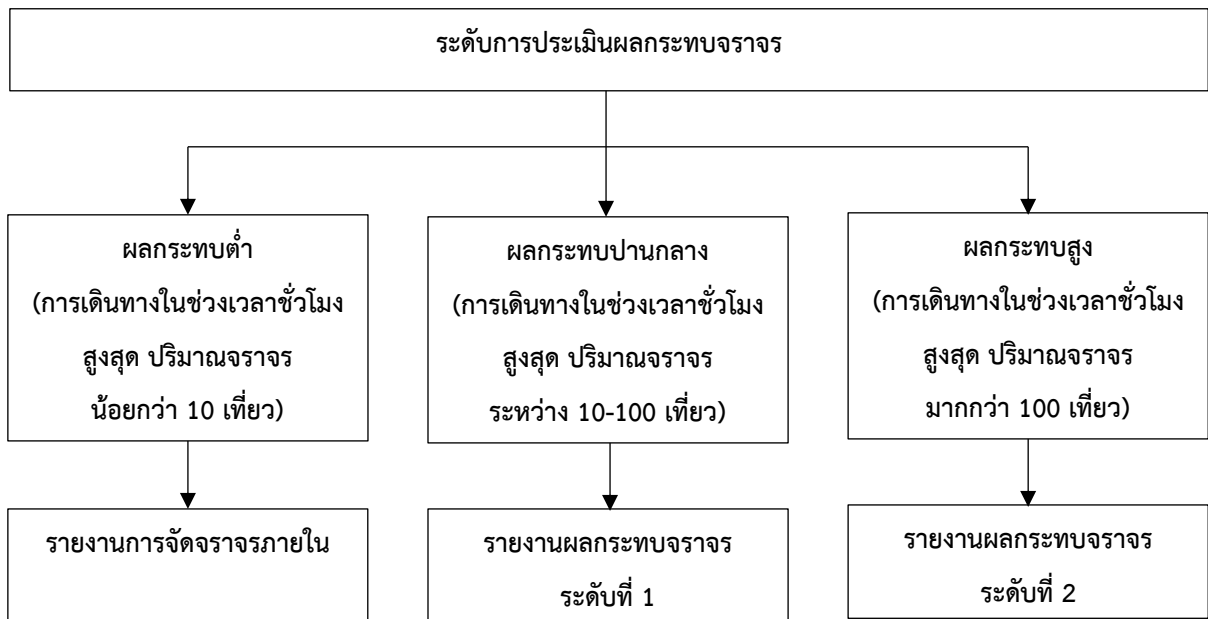
โดยส่วนใหญ่ในการศึกษาผลกระทบด้านจราจรในต่างประเทศ อาคารที่จะก่อสร้างทุกอาคารที่มีการผลิตปริมาณการเดินทางตามที่กำหนด จำเป็นต้องศึกษาผลกระทบด้านจราจร แต่ทั้งนี้สำหรับประเทศไทย ด้วยข้อกำหนดด้านบุคลากรทั้งด้านการตรวจสอบและการวิเคราะห์ผลกระทบอาจไม่เพียงพอต่อการศึกษาผลกระทบด้านจราจรทั้งหมดได้ ดังนั้นในขั้นแรกจึงควรพิจารณาศึกษาผลกระทบจราจรสำหรับอาคารที่มีอัตราการเกิดการเดินทางสูง ซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบด้านจราจรก่อน พบว่า อาคารที่จำเป็นต้องศึกษาผลกระทบด้านจราจรมีทั้งหมด 15 ประเภทอาคาร โดยสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1 อาคารที่เข้าข่ายจำเป็นต้องศึกษาผลกระทบด้านจราจรในระยะแรก

| ประเภท | นิยามตามกฎหมายในปัจจุบัน |
|--------------------------------|--|
| การจัดสรรที่ดิน | การจัดสรรที่ดินตามนิยามตาม พ.ร.บ. การจัดสรรที่ดิน พ.ศ. 2543 |
| อาคารชุด | อาคารชุดนิยามตาม พ.ร.บ. อาคารชุด พ.ศ. 2522 |
| โรงแรม | โรงแรมตามนิยามของ พ.ร.บ. โรงแรม พ.ศ. 2547 |
| ห้างค้าปลีก/ค้าส่ง | อาคารตาม พ.ร.บ. การควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ประกอบกิจการค้าปลีก/ค้าส่ง |
| อาคารสำนักงาน | อาคารตาม พ.ร.บ. การควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 |
| นิคมอุตสาหกรรม | นิคมอุตสาหกรรมตาม พ.ร.บ. การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 |
| โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล | สถานพยาบาลที่นิยามตาม พ.ร.บ. สถานพยาบาล พ.ศ. 2541 |
| ร้านอาหาร | สถานที่จำหน่ายอาหารตาม พ.ร.บ. การสาธารณสุข พ.ศ. 2535 |
| ตลาดสด/ตลาดนัด | ตลาดตาม พ.ร.บ. การสาธารณสุข พ.ศ. 2535 |
| ห้างสรรพสินค้า | อาคารตาม พ.ร.บ. การควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ประกอบกิจการห้างสรรพสินค้า |
| โรงเรียนไม่เกินระดับประถมศึกษา | สถานศึกษาตาม พ.ร.บ. การศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542 ที่มีการศึกษาไม่เกินระดับประถมศึกษา |
| โรงเรียนระดับมัธยม | สถานศึกษาตาม พ.ร.บ. การศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542 ที่มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา |
| มหาวิทยาลัย | พ.ร.บ. การศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542 ที่มีการศึกษาในระดับอุดมศึกษา |
| หอประชุม | โรงมหรสพ ตาม พ.ร.บ. ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 |
| สนามกีฬา | อาคารชุมนุมคน ตาม พ.ร.บ. ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ใช้ประโยชน์ในด้านกีฬา |

4.2 การแบ่งระดับผลกระทบจราจร

จากการทบทวนแนวทางในต่างประเทศ พบว่า การกำหนดระดับของการวิเคราะห์ผลกระทบจราจร (TIA) จะพิจารณาจากปริมาณจราจรที่เกิดจากการพัฒนาโครงการเป็นหลัก ทั้งนี้ผู้พัฒนาโครงการที่มีพื้นที่ใช้สอยมากกว่าหรือเท่ากับเกณฑ์ที่กำหนด จะต้องจัดทำการคำนวณปริมาณการเดินทางโดยใช้อัตราการเดินทางมาตรฐาน (Trip Generation Rate) อ้างอิงตามคู่มืออัตราการเดินทาง ดังนั้นหากยึดอัตราการเกิดการเดินทางมาตรฐานก็จะสามารถกำหนดขนาดของการพัฒนาโครงการขั้นต่ำที่ต้องเข้าสู่กระบวนการ TIA ได้ ในขณะที่ต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ และออสเตรเลีย นิยมแบ่งการวิเคราะห์ผลกระทบจราจรเป็น 3 ระดับ นอกจากนี้ในการศึกษาที่ผ่านมาของกรมโยธาธิการและผังเมือง ก็ได้เสนอระดับการวิเคราะห์เป็น 3 ระดับเช่นกัน ดังแสดงในรูปที่ 4.2-1



ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง 2559

รูปที่ 4.2 - 1 แนวคิดในการแบ่งระดับการวิเคราะห์ผลกระทบจราจร

แนวคิดในการแบ่งระดับผลกระทบด้านจราจรของโครงการเป็น 3 ระดับ เพื่อให้ง่ายต่อการนำไปบังคับใช้ และลดภาระของผู้พัฒนาโครงการในการขออนุญาตโครงการขนาดเล็กซึ่งสร้างผลกระทบจราจรไม่มากนัก และมีการขออนุญาตก่อสร้างจำนวนมาก ควรจะสามารถดำเนินการได้ตามขั้นตอนเหมือนในปัจจุบัน แต่ที่ปรึกษาเสนอให้มีการเพิ่มรายงานการจัดการจราจรภายในไว้ในเอกสารขออนุญาต เพื่อให้มั่นใจว่าการจราจรภายในจะไม่ส่งผลกระทบออกมานอกพื้นที่โครงการ ในขณะที่โครงการขนาดกลางและใหญ่ควรเพิ่มการพิจารณาผลกระทบจราจรเข้ามา แต่การแยกระดับเป็นขนาดกลางและใหญ่ จะช่วยลดความยุ่งยากในการวิเคราะห์สำหรับโครงการขนาดกลาง รวมทั้งอาจพิจารณากระจายภาระในการอนุมัติผลการศึกษาในระดับนี้ให้หน่วยงานท้องถิ่นได้ด้วย ในขณะที่การศึกษาผลกระทบจราจรของโครงการขนาดใหญ่ซึ่งคาดว่าจะมีจำนวนไม่มากนักในแต่ละปี ควรผ่านการอนุมัติโดยคณะกรรมการส่วนกลางที่มีความเชี่ยวชาญสูงและผู้ศึกษาควรใช้วิธีการวิเคราะห์ที่น่าเชื่อถือ แต่อาจต้องใช้เครื่องมือที่ซับซ้อน

นอกจากการแบ่งโครงการตามปริมาณการเกิดการเดินทางแล้ว ที่ปรึกษายังมองว่าการแบ่งระดับของผลกระทบของโครงการควรพิจารณาร่วมกับลักษณะพื้นที่ตั้งของโครงการประกอบด้วย ทั้งนี้เนื่องจากความซับซ้อนของการวิเคราะห์ทำให้ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญทั้งของผู้จัดทำรายงานและคณะกรรมการที่จะพิจารณา ดังนั้นการนำไปสู่การปฏิบัติจึงควรพิจารณาทั้งสองประเด็นร่วมกันในการกำหนดระดับของ TIA โดยในการประยุกต์ใช้กับประเทศไทยอาจพิจารณาลักษณะที่ตั้งของโครงการว่าเป็นพื้นที่เมืองหรือชนบทเข้ามาประกอบด้วย ดังแสดงในตารางที่ 4.2-1 การกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาระดับของการศึกษาแนวทางดังกล่าวจะช่วยให้การนำไปสู่การปฏิบัติได้ง่ายขึ้น เช่น การบังคับใช้เฉพาะพื้นที่ในเขตเทศบาลนครหรือเทศบาลเมือง เป็นต้น อีกทั้งในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นประชากรต่ำก็อาจไม่จำเป็นต้องทำการศึกษาในระดับที่ซับซ้อนมาก

ตารางที่ 4.2-1 การกำหนดระดับการศึกษา TIA โดยพิจารณาพื้นที่ตั้งโครงการร่วมด้วย

| ปริมาณการเกิดการเดินทาง สูงสุดต่อชั่วโมง (PCU/ชั่วโมง) | ลักษณะที่ตั้ง แบ่งตามความหนาแน่นประชากร | | |
|--|---|--------------------------|---------------------------------|
| | มหานคร | เทศบาลนคร | เทศบาลเมือง หรือนอกเขตเทศบาล |
| ปริมาณจราจร ต่ำกว่า 50 | ไม่จำเป็นต้องจัดทำรายงาน | ไม่จำเป็นต้องจัดทำรายงาน | ไม่จำเป็นต้องจัดทำรายงาน |
| ปริมาณจราจร 50-300 | รายงานฉบับเต็ม | รายงานฉบับย่อ | - |
| ปริมาณจราจร มากกว่า 300 | รายงานฉบับเต็ม | รายงานฉบับเต็ม | รายงานฉบับย่อ |

ทั้งนี้เกณฑ์ดังกล่าวข้างต้น จะสามารถสรุปชัดเจนได้ภายหลังการศึกษาโครงการที่สมบูรณ์

4.3 อัตราการเกิดการเดินทางของประเทศไทย

ผลการสำรวจข้อมูลภาคสนามของการเกิดการเดินทางแสดงให้เห็นว่า อัตราการเกิดการเดินทางมีความแตกต่างกันตามประเภทการใช้ที่ดินและที่ตั้งของโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 4.3-1 ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้ทำการยุบรวมค่าอัตราการเกิดการเดินทางของประเภทอาคารที่ไม่มีความแตกต่างทางสถิติระหว่างพื้นที่ตั้งให้เป็นค่าเดียวเพื่อความสะดวกในการประยุกต์ใช้

อย่างไรก็ตาม ตัวเลขในตารางที่ 4.3-1 ได้มาจากกลุ่มตัวอย่างที่มีขนาดจำกัด ดังนั้นในอนาคตจึงควรพิจารณาปรับปรุงค่าต่อไปเพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือยิ่งขึ้น โดยอนุญาตให้โครงการทำการสำรวจค่าจากโครงการที่มีลักษณะการใช้ที่ดินเหมือนกัน ขนาดโครงการและตั้งอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน เพื่อจะใช้เป็นค่าทางเลือกในการศึกษาแทนค่ามาตรฐานได้ แต่ทั้งนี้ต้องอยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการอนุมัติด้วย

ตารางที่ 4.3 1 อัตราการเกิดการเดินทางต่อวันของประเทศไทย

| ประเภทอาคาร | ทั่วประเทศ | เทศบาลเมือง | เทศบาลนคร | กทม.และปริมณฑล | หน่วย |
|----------------|------------|-------------|-----------|----------------|---------------------------|
| หมู่บ้าน | 3.06 | | - | | PCU/หลัง |
| คอนโด | - | 3.25 | | 1.77 | PCU/ห้อง |
| โรงแรม | - | 8.26 | | 3.19 | PCU/ห้อง |
| ร้านอาหาร | - | 0.35 | | 0.20 | PCU/พื้นที่ใช้สอย (ตร.ม.) |
| ตลาด | - | 0.54 | | 0.17 | PCU/พื้นที่ใช้สอย (ตร.ม.) |
| ห้างสรรพสินค้า | 0.12 | | - | | PCU/พื้นที่ใช้สอย (ตร.ม.) |
| ห้างค้าปลีก | - | 0.38 | | 0.32 | PCU/พื้นที่ใช้สอย (ตร.ม.) |
| สำนักงาน | - | 0.10 | | 0.25 | PCU/พื้นที่ใช้สอย (ตร.ม.) |
| นิคมอุตสาหกรรม | 20.02 | | - | | PCU/พื้นที่ดิน (ไร่) |
| โรงเรียนประถม | - | 0.04 | 0.15 | 0.22 | PCU/พื้นที่ใช้สอย (ตร.ม.) |
| มัธยมศึกษา | - | 0.14 | | 0.06 | PCU/พื้นที่ใช้สอย (ตร.ม.) |
| มหาวิทยาลัย | - | 18.99 | | 39.05 | PCU/พื้นที่ดิน (ไร่) |
| โรงพยาบาล | 17.14 | | - | | PCU/เตียง |
| หอประชุม | 0.11 | | - | | PCU/พื้นที่ใช้สอย (ตร.ม.) |

5 การจัดทำมาตรฐานแนวทางการวิเคราะห์

ปรึกษาได้ทำการทบทวนแนวทางการวิเคราะห์ TIA ในต่างประเทศ และได้ทำการเสนอแนะโครงสร้างของรายงานการวิเคราะห์โดยแบ่งออกเป็น 5 หัวข้อด้วยกัน ครอบคลุมตั้งแต่ความสำคัญและจุดประสงค์ของการจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจร กฎหมายบังคับใช้ที่เกี่ยวข้อง ประเภทของโครงการที่มีความจำเป็นต้องทำการศึกษา คุณสมบัติของผู้จัดทำรายงานและผู้ออกใบอนุญาต รวมไปถึงจนถึงกระบวนการการศึกษา และตามด้วย รายการตรวจสอบหัวข้อที่เหมาะสมต่อระดับการศึกษาผลกระทบด้านจราจรต่างๆ เพื่อความสะดวกในการดำเนินการจัดทำรายงาน รายละเอียดข้อมูลที่ต้องทำการศึกษาเพื่อเพิ่มความเข้าใจต่อรายละเอียดของแต่ละหัวข้อการศึกษาที่จะต้องดำเนินการจัดทำ อีกทั้งระบุเนื้อหา และรายละเอียดของแบบภาพที่จะต้องดำเนินการจัดทำอีกด้วย ซึ่งครอบคลุมการวิเคราะห์ปริมาณการเกิดการเดินทางของโครงการ การวิเคราะห์ปริมาณจราจรในพื้นที่ศึกษา การวิเคราะห์ผลกระทบจราจรของโครงการ เนื้อหาส่วนถัดไปนั้นเป็นส่วนของการอธิบายวิธีการวิเคราะห์ในเชิงวิศวกรรมขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกในการวิเคราะห์และเพื่อกำหนดให้การวิเคราะห์ในแต่ละส่วนดำเนินการอย่างเป็นมาตรฐานเดียวกัน และในส่วนสุดท้ายของร่างคู่มือและแนวนโยบายการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรและขนส่งนั้น คือข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการถึงขั้นตอนการจัดทำมาตรฐานแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรแล้ว และได้ดำเนินการจัดทำ และ เสนอรายละเอียดของเนื้อหาไว้ใน รายงานร่างคู่มือและแนวนโยบายการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรและขนส่งที่นำเสนอให้ สนข. สำหรับสรุปสาระสำคัญ มีดังนี้

5.1 บทที่ 1 บทนำ

ในการจัดทำการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร ผู้วิเคราะห์ควรมีความเข้าใจในส่วนของเนื้อหาภาพรวมของการดำเนินการจัดทำรายงานผลกระทบด้านการจราจร ในส่วนนี้จะอธิบายถึงจุดประสงค์ และกล่าวถึงความสำคัญของการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร รวมไปถึงขั้นตอนการดำเนินการขออนุมัติเพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป โดยบทที่ 1 ของร่างคู่มือและแนวนโยบายการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรและขนส่งนี้ ซึ่งมีเนื้อหาดังต่อไปนี้

- 1.1 วัตถุประสงค์ของมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร
- 1.2 คำจำกัดความของการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรและขนส่ง
- 1.3 การบังคับใช้กฎหมาย
- 1.4 ความสำคัญของการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร
- 1.5 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร
- 1.6 ประเภทของโครงการที่ต้องทำการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรและระดับของรายงานการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร

คุณสมบัติของผู้จัดทำรายงาน

5.2 บทที่ 2 รายการตรวจสอบหัวข้อที่เหมาะสมต่อระดับการศึกษาผลกระทบด้านจราจรต่างๆ

วิเคราะห์จะต้องวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นในปีที่เปิดใช้งานโครงการ ซึ่งประกอบด้วยปัจจัย 2 ส่วนคือ ปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นจากโครงการ และปริมาณการเดินทางที่ผ่านโครงการ เพื่อนำไปวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนถนนต่อไป มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 5.2-1 รายการตรวจสอบหัวข้อที่เหมาะสมต่อระดับการศึกษาผลกระทบด้านจราจรต่างๆ

| ลำดับ | หัวข้อใน รายงานที่ ควร นำเสนอ | ชื่อหัวข้อ | ระดับผลกระทบทางด้านการจราจร | | |
|-------|--|---|---|--|--|
| | | | ไม่มีผลกระทบ (No Impact) โดยมี การจราจรน้อยกว่า 50 คันในชั่วโมง เร่งด่วน | ผลกระทบน้อย (Short Version) โดยมี การจราจรมากกว่า 50- 300 คันในชั่วโมงเร่งด่วน | ผลกระทบมาก (Full Version)มากกว่า 300 คันในชั่วโมงเร่งด่วน |
| 1 | 3.1 | รายละเอียดโครงการ (Project Description) | ไม่ต้องมีการจัดทำ รายงานการศึกษา ผลกระทบ ด้านจราจร | √ | √ |
| 2 | 3.2 | ข้อมูลโครงข่ายคมนาคม (Transportation Network) | | √ | √ |
| 3 | 3.2.1 | สภาพการณ์ปัจจุบันของโครงข่ายถนนรอบโครงการ | | √ | √ |
| 4 | 3.2.2 | สภาพการณ์อนาคตของโครงข่ายถนนรอบโครงการ ณ. ปีเปิดให้บริการ (Future Condition Opening Year) | | | √ |
| 5 | 3.2.3 | สภาพการณ์อนาคตของโครงข่ายถนนรอบโครงการ (Future Condition 5 Years after open) | | | √ |
| 6 | 3.3 | พื้นที่การศึกษา | | √ | √ |
| 7 | 3.3.1 | ตำแหน่งทางแยก (Study Intersections) และตำแหน่งช่วงถนน (Mid-Block) ที่ต้องทำการศึกษาในกรณีที่มีผลกระทบระดับกลาง | | √ | √ |
| 8 | 3.3.2 | ตำแหน่งทางแยก (Study Intersections) และตำแหน่งช่วงถนน (Mid-Block) ที่ต้องทำการศึกษาในกรณีที่มีผลกระทบระดับมาก | | | √ |
| 9 | 3.4 | ข้อมูลปริมาณจราจรและรูปแบบการเดินทางอื่นๆ (Traffic Volume) | | | บริเวณหน้าโครงการ เท่านั้น |

| ลำดับ | หัวข้อใน รายงานที่ ควร นำเสนอ | ชื่อหัวข้อ | ระดับผลกระทบทางด้านจราจร | | |
|-------|--|---|--|---|---|
| | | | ไม่มีผลกระทบ (No Impact) โดยมี การจราจรน้อยกว่า 50 คันในชั่วโมง เร่งด่วน | ผลกระทบน้อย (Short Version) โดยมี การจราจรมากกว่า 50- 300 คันในชั่วโมงเร่งด่วน | ผลกระทบมาก (Full Version)มากกว่า 300 คันในชั่วโมงเร่งด่วน |
| 10 | 3.5 | การวิเคราะห์ปริมาณการเดินทาง | | √ | √ |
| 11 | 3.5.1 | อัตราการเกิดการเดินทาง (Trip Generation) | | √ | √ |
| 12 | 3.5.2 | สภาพการจราจรในปัจจุบัน (Existing Conditions) | | √ | √ |
| 13 | 3.5.3 | สภาพการจราจรของพื้นที่โดยพิจารณาโครงการที่กำลังได้รับการพิจารณาผลกระทบ ด้านจราจรและโครงการที่ได้รับอนุมัติแล้วในพื้นที่ (Development Traffic Conditions) | | | √ |
| 14 | 3.5.4 | การกระจายการเดินทาง (Trip Distribution) | | √ | √ |
| 15 | 3.5.5 | แบบจำลองด้านจราจร | | | √ |
| 16 | 3.5.6 | สภาพการณ์อนาคตของโครงข่ายถนนรอบโครงการ ณ. ปีเปิดให้บริการ (Future Condition Opening Year) | | | √ |
| 17 | 3.5.7 | สภาพการณ์อนาคตของโครงข่ายถนนรอบโครงการ (Future Condition 5 Years after open) | | | √ |
| 18 | 3.6 | การจัดการการจราจรภายใน (Project Internal Circulation) | | √ | √ |
| 19 | 3.6.1 | การหมุนเวียนรถ | | | √ |
| 20 | 3.6.2 | การจอดรถ | | √ | √ |
| 21 | 3.6.3 | การจอดรับ-ส่ง | | √ | √ |
| 22 | 3.6.4 | รถฉุกเฉิน | | √ | √ |
| 23 | 3.6.5 | รถรับ-ส่งสินค้า | | √ | √ |

| ลำดับ | หัวข้อใน รายงานที่ ควร นำเสนอ | ชื่อหัวข้อ | ระดับผลกระทบทางด้านจราจร | | |
|-------|--|--|--|---|---|
| | | | ไม่มีผลกระทบ (No Impact) โดยมี การจราจรน้อยกว่า 50 คันในชั่วโมง เร่งด่วน | ผลกระทบน้อย (Short Version) โดยมี การจราจรมากกว่า 50- 300 คันในชั่วโมงเร่งด่วน | ผลกระทบมาก (Full Version)มากกว่า 300 คันในชั่วโมงเร่งด่วน |
| 24 | 3.6.6 | คนเดินเท้าและจักรยาน | | | √ |
| 25 | 3.7 | ผลกระทบในด้านต่างๆ (Impacts) | | √ | √ |
| 26 | 3.7.1 | ผลกระทบต่อสายทาง | | √ | √ |
| 27 | 3.7.2 | ผลกระทบต่อทางแยกและช่วงทาง | | √ | √ |
| 28 | 3.7.3 | ปัญหาบริเวณทางเข้า-ออกโครงการ (ความจุ/ความปลอดภัย) | | √ | √ |
| 29 | 3.7.4 | ระยะแนวคอคบจากทางเข้า-ออกของโครงการ | | | √ |
| 30 | 3.7.5 | ระยะมองเห็นปลอดภัย (Sight Distance) | | √ | √ |
| 31 | 3.7.6 | ระยะห่างของทางเข้าออกโครงการและโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ | | √ | √ |
| 32 | 3.7.7 | สรุป (Checklist) | | √ | √ |
| 33 | 3.8 | แนวทางลดผลกระทบ (Mitigation Measures) | | √ | √ |

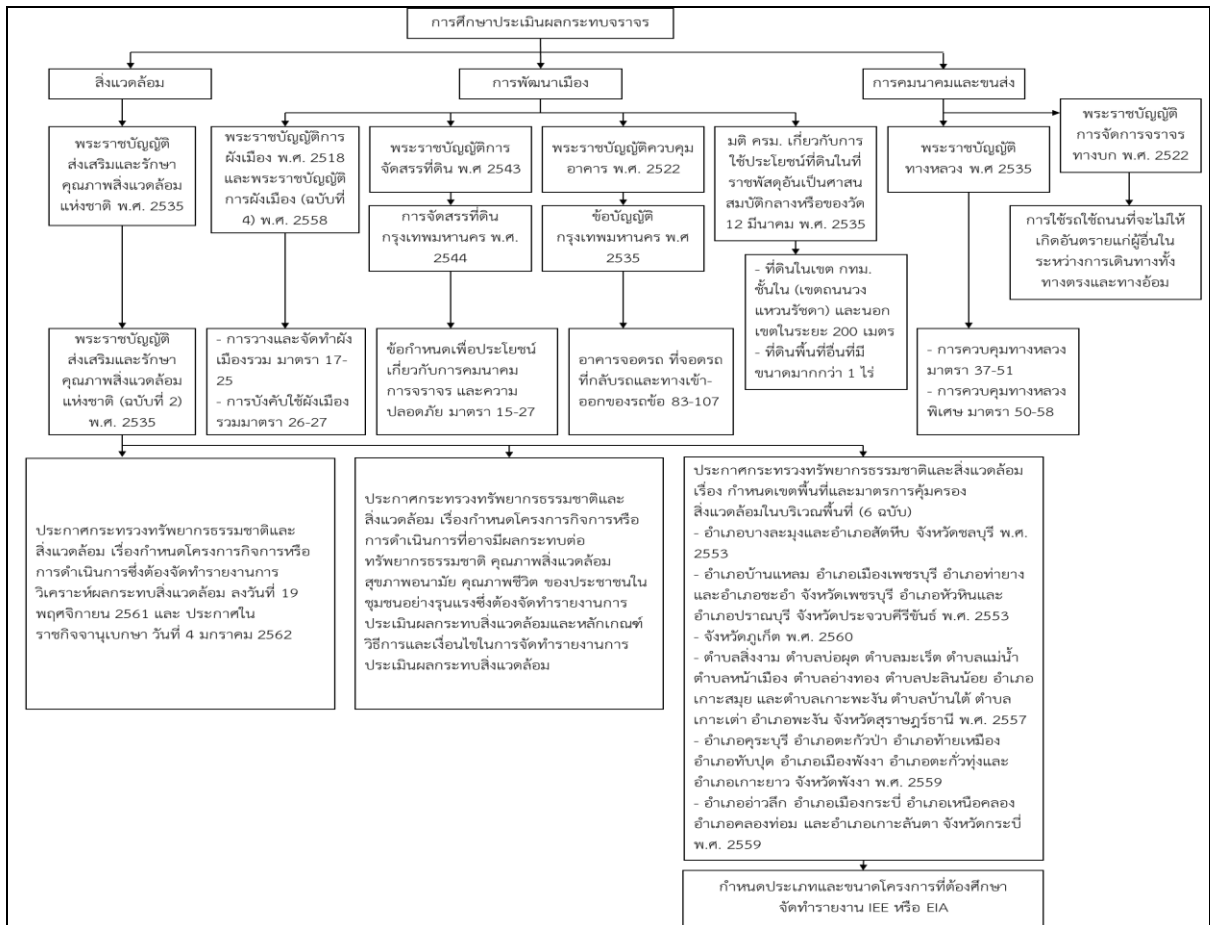
ที่มา : TSN_Sorce (TH Sarabun New, 12 pt, Left, Spacing Before 6pt, After 0pt, Line Spacing Single)

6 การนำคู่มือการจัดทำการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรไปสู่การปฏิบัติ

ในการศึกษาพบนี้เป็นการทบทวนกฎหมายสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมซึ่งมีการออกกฎหมายใหม่มาทดแทนกฎหมายเดิม การศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรในปัจจุบัน ประเภทและขนาดโครงการที่มีผลกระทบด้านการจราจร การกำหนดทางเลือกในการนำไปสู่ปฏิบัติรวมถึงข้อดีและข้อเสียและแนวทางการดำเนินการเบื้องต้นสรุปได้ดังนี้

6.1 กฎหมายที่ทำการทบทวนและผลการทบทวน

กฎหมายหรือข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการจัดกลุ่มเป็น 3 กลุ่มหลัก ได้แก่ กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการจราจร กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม และกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับผังเมือง สรุปกฎหมายของประเทศไทยที่ทบทวนเกี่ยวกับการศึกษาประเมินผลกระทบด้านจราจร แสดงในรูปที่ 6.1-1 ดังนี้



รูปที่ 6.1-1 สรุปกฎหมายของประเทศไทยที่ศึกษาทบทวน

6.2 สรุปปัญหาของการดำเนินงานในปัจจุบัน

ผลจากการศึกษากรอบกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบจราจรในกฎหมายต่างๆ นั้น พบว่ามีการศึกษาอยู่สองประเภทเท่านั้นที่จำเป็นต้องมีการดำเนินการศึกษาผลกระทบจราจร คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการศึกษาผังเมืองแต่การศึกษาผังเมืองจะเป็นการศึกษาในภาพรวมเป็นหลัก ถึงแม้จะมีการศึกษาถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างและการดำเนินการ แม้ว่าจะมีการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านจราจร แต่จะเป็นในลักษณะของข้อมูลเพื่อใช้ในการประกอบการวางแผน (Planning) ได้แก่ การวางแผนถนนโครงการ การวางแผนการให้บริการระบบขนส่งมวลชน (พบเฉพาะในผังเมืองรวมขนาดใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานคร) ในขณะที่การดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะเป็นในลักษณะของการหามาตรการเพื่อลดผลกระทบ (Mitigate Threats During Construction and Operation) โดยส่วนมากจะเป็นการใช้มาตรการในการก่อสร้าง การขนถ่ายสินค้า วัสดุอุปกรณ์ การจำกัดเวลาการรับส่งสินค้า ซึ่งถือได้ว่ามีความสำคัญในมิติของการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบจราจร ยังขาดรูปแบบการวิเคราะห์ที่มีความละเอียดมากขึ้น

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

นอกจากนี้ในส่วนของคณะกรรมการผู้ชำนาญการในบางด้าน/โครงการ ที่เน้นผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในด้านชีวภาพเป็นหลักแต่เนื่องจากมีข้อจำกัดด้วยจำนวนผู้ชำนาญการ บางคณะกรรมการฯ จึงอาจไม่มีการตั้งผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจร หรือมีการตั้งแต่ยังไม่มีการระบุถึงคุณสมบัติที่ชัดเจนของผู้ทรงคุณวุฒิที่มีองค์ความรู้ หรือมีประสบการณ์ด้านการจราจรไว้ในกฎหมาย

ที่ปรึกษาได้สรุปประเด็นปัญหาของการศึกษาผลกระทบด้านจราจรไว้ในตารางที่ 6.2-1 โดยแบ่งประเด็นที่ควรพิจารณาออกเป็น การขออนุญาต การศึกษาและพิจารณารายงาน และการอนุญาตโครงการ

ตารางที่ 6.2-1 ประเด็นปัญหาของกระบวนการขออนุญาตและการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร
ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายปัจจุบัน

| ประเด็นพิจารณา | ปัญหา |
|------------------------------------|---|
| 1. การขออนุญาต | |
| 1.1. ประเภทโครงการ | <ul style="list-style-type: none"> การกำหนดโครงการ EIA บางประเภทจะเน้นไปยังโครงการที่มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ และชีวภาพเป็นหลัก |
| 1.2. ขนาดโครงการ | <ul style="list-style-type: none"> การกำหนดขนาดโครงการมุ่งเน้นไปที่ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงไม่สอดคล้องกับการพิจารณาผลกระทบด้านจราจร เช่น กำหนดขนาดตามกำลังผลิต ตัวแปรบางตัว เช่น ที่จอดรถ ที่เป็นตัวกำหนดให้ต้องจัดทำรายงานผลกระทบจราจร อาจไม่สะท้อนถึงปัญหาผลกระทบจราจรที่แท้จริง |
| 1.3. เอกสารและรายงาน | <ul style="list-style-type: none"> มีหลายประเภทโครงการที่ยกเว้นไม่ต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น สำนักงานของรัฐบาล โรงเรียน มหาวิทยาลัย เป็นต้น จึงไม่ได้ทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจรตามไปด้วย |
| 1.4. ข้อยกเว้น | <ul style="list-style-type: none"> มีหลายประเภทโครงการที่ยกเว้นไม่ต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น สำนักงานของรัฐบาล โรงเรียน มหาวิทยาลัย เป็นต้น จึงไม่ได้ทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจรตามไปด้วย หลายโครงการอาศัยช่องว่างของกฎหมายเพื่อที่หลีกเลี่ยงไม่ทำการวิเคราะห์ผลกระทบจราจร โดยการวางผังโครงการ ออกแบบ แบ่งระยะการพัฒนา และกำหนดขนาดที่ไม่เข้าเกณฑ์ตามกฎหมาย |
| 1.5. การปฏิบัติตามกฎหมาย | <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบส่วนใหญ่จะทำตามมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดไว้ในกฎหมาย อาจจะยังไม่สามารถแก้ไขปัญหารถติดได้ การกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านจราจรส่วนใหญ่เน้นไปในขั้นตอนการก่อสร้าง แต่ยังคงขาดในขั้นตอนดำเนินการโครงการ มีความซ้ำซ้อน ยุ่งยาก มีหลายขั้นตอน และหลายหน่วยงานที่ต้องยื่นเอกสารของการขออนุญาต ยังไม่มีกระบวนการให้ต้องดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบจราจรโดยตรงที่ชัดเจน หากไม่เข้าข่ายโครงการที่ต้องทำ EIA มีความสับสนในการปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีหลายฉบับมาก |
| 2. การศึกษาและพิจารณารายงาน | |
| 2.1 ผู้ขออนุญาตโครงการ | <ul style="list-style-type: none"> บางโครงการมีผลกระทบด้านจราจรเป็นหลักแต่ต้องศึกษาประเด็นอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องด้วย อาศัยช่องว่างของกฎหมายในการละเว้นที่จะไม่ดำเนินการจัดทำรายงาน. |

| ประเด็นพิจารณา | ปัญหา |
|------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ● ผู้พัฒนาบางรายไม่ได้ให้ความสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร หรือให้ความสำคัญน้อย ● ถ้าโครงการไม่เข้าข่ายต้องดำเนินการศึกษาแล้วมีโอกาสที่ผู้ขออนุญาต จะไม่ดำเนินการได้ |
| <p>2.2. แนวทางการศึกษา</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● การศึกษาผังเมือง กำหนดให้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านจราจร เพียงแต่ใช้ในการประกอบการวางผัง ● แนวทางการศึกษาที่กำหนดในปัจจุบันยังไม่ครบตามเงื่อนไขของการศึกษาผลกระทบจราจร ● การวิเคราะห์ผลกระทบจราจรในปัจจุบันอาจไม่สะท้อนถึงปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริง ภายหลังของการพัฒนาโครงการ ● แนวทางการศึกษาผลกระทบจราจรในปัจจุบัน มีเป้าหมายเพื่อควบคุมคุณภาพของการเดินทางและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก ● การศึกษาและคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ยังไม่ได้วิเคราะห์ร่วมกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต ● การขาดการวางแผนและการควบคุมที่ชัดเจนตั้งแต่ต้นเป็นเพียงแต่การคงระดับของปัญหาเพื่อการควบคุมผลกระทบจราจร |
| <p>2.3. ผู้จัดทำรายงาน</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● มีผู้ที่เข้าใจ มีองค์ความรู้ และมีคุณวุฒิ ที่เหมาะสม ที่จะศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบจราจร จำนวนน้อย ● ผู้จัดทำรายงานที่ได้รับอนุญาต หลายรายยังมีความเข้าใจเรื่องผลกระทบด้านจราจรน้อย มาตรการที่เสนออาจไม่สามารถแก้ไขปัญหารถจราจรได้ ● การวิเคราะห์ผลกระทบจราจรที่มีมาตรฐานต้องใช้ความเชี่ยวชาญ เวลา และงบประมาณที่มาก ● ขาดการอบรมบุคลากร นักวิเคราะห์ผลกระทบการจราจร อย่างต่อเนื่อง ● ขาดการเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสม เช่น การจัดการจราจร แผนควบคุมการปล่อยสัญญาณจราจร การสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชน |
| <p>2.4. ผู้พิจารณารายงาน</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● มีหน่วยงานหลักตามกฎหมายหลายหน่วยงานที่มีหน้าที่พิจารณารายงาน ทั้งส่วนกลางและท้องถิ่น ● ผู้พิจารณาจะพิจารณาตามแนวทางการศึกษาที่กำหนดไว้ ● โครงการบางประเภทที่มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมด้านอื่นๆ มาก จึงอาจไม่มีการตั้งผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร ● การพิจารณาในบางครั้ง อาจขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของคณะกรรมการฯ เนื่องจากไม่มีการกำหนด ตัวแปรและค่ามาตรฐาน ไว้ ● มีผู้ที่เข้าใจ มีองค์ความรู้ และมีคุณวุฒิ จำนวนน้อย ที่สามารถทำหน้าที่พิจารณารายงานผลกระทบด้านการจราจร ได้ตามหลักวิชาการ |

| ประเด็นพิจารณา | ปัญหา |
|----------------|--|
| 3. การอนุญาต | <ul style="list-style-type: none"> ● ขั้นตอนการอนุญาตมีหลายขั้นตอน และเอกสารที่พิจารณามีจำนวนมาก ● สิทธิการสั่งการวิเคราะห์ผลกระทบจราจรภายใต้กฎหมาย ทำได้เฉพาะพื้นที่ตนเอง แต่ไม่รวมถึงพื้นที่ข้างเคียง ซึ่งทำให้แก้ปัญหาทั้งระบบไม่ได้ ● ประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่มียกเว้นหรือหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรง ต่อการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบจราจร ● ในบางขั้นตอนการอนุญาต เป็นไปตามคำสั่ง หรือ แนวปฏิบัติที่ผ่านมา ยังไม่มีกฎหมายออกมารองรับ ● ผู้พิจารณาอนุญาตมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับโครงการที่เสนอขอ อาจทำให้ ขาดการตรวจสอบและพิจารณาที่เคร่งครัด ● ขาดการกำหนดมาตรฐานที่เหมาะสมและจัดเตรียมไว้ของประเทศไทย เพื่อให้เกิดการปฏิบัติที่รวดเร็ว มีมาตรฐาน และอ้างอิงได้ |

6.3 การศึกษาผลกระทบด้านจราจรในปัจจุบัน

ในปัจจุบันหากจะพัฒนาโครงการมีกฎหมายข้อกำหนดหรือระเบียบที่กำหนดให้ผู้ขออนุญาตโครงการจะต้อง ทำรายงานการศึกษาผลกระทบด้านจราจร อยู่ 3 ด้านด้วยกัน คือ

- 1) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561 โดยมีโครงการอยู่ทั้งหมด 35 ประเภทที่ต้องดำเนินการ โดยผู้ขออนุญาตโครงการต้องเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มายังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) หรือหน่วยงานที่ สผ. มอบหมาย โดยการศึกษาผลกระทบด้านจราจรในหัวข้อหนึ่งของการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติฉบับนี้
- 2) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2545 ซึ่งกำหนดให้นำที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด ที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร หรือเขตเทศบาลนครที่มีความแออัดด้านการจราจร สำหรับโครงการที่ตั้งอยู่ในเขต กทม. ชิ่นโน (วงแหวนรัชดา) และนอกเขตในรัศมี 200 เมตร และที่ดินพื้นที่อื่นที่มีขนาดมากกว่า 1 ไร่และอยู่ในพื้นที่ที่มีการจราจรแออัด ต้องจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบด้านจราจร โดยในกรณีในพื้นที่ที่ขออนุญาตอยู่ในกรุงเทพมหานครหน่วยงานที่รับผิดชอบในการรับเรื่องคือสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยจะรับเรื่องและส่งเรื่องให้คณะกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัดภายใต้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เป็นผู้พิจารณาเห็นชอบให้ข้อคิดเห็นต่อรายงาน แต่ถ้าที่ตั้งโครงการอยู่ต่างจังหวัด จะต้องส่งให้คณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.) เป็นผู้พิจารณารายงานผลกระทบด้านการจราจร

- 3) ระเบียบภายในตาม มติของคณะอนุกรรมการด้านจราจรและแนวปฏิบัติของ กทม. ในกรณีที่ขอเชื่อมทาง
สู่ถนนสาธารณะ กำหนดให้อาคารที่มีที่จอดรถเกินกว่า 300 คัน ที่จะขอเชื่อมทางเข้า – ออกกับถนน
สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร
โดยต้องนำเสนอรายงานที่สำนักงานการจราจรและขนส่ง (สจส.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนส่งให้สำนัก
การโยธาและสำนักงานเขตอนุมัติการก่อสร้างโครงการต่อไป

6.4 ประเภทอาคารที่มีผลกระทบด้านการจราจร

จากการศึกษาโครงการ พบว่ามีอาคาร 15 ประเภท ที่มีอัตราการเดินทางสูงและมีผลกระทบด้านการจราจร
สรุปได้ดังนี้

- 1) อาคารที่พิจารณาตามจำนวนที่อยู่อาศัย คือ บ้านจัดสรร อาคารชุด/คอนโด และโรงแรม
- 2) อาคารที่พิจารณาตามพื้นที่ใช้ประโยชน์ คือ ร้านอาหาร ตลาดสด/ตลาดนัด ห้างสรรพสินค้า/ค้าปลีก/ค้าส่ง
หอประชุม และอาคารสำนักงาน
- 3) อาคารที่พิจารณาตามจำนวนผู้ใช้ประโยชน์ คือ โรงเรียนประถม โรงเรียนมัธยม และมหาวิทยาลัย
- 4) อาคารที่พิจารณาอื่นๆ คือ นิคมอุตสาหกรรม โรงพยาบาล และสนามกีฬา

สรุปผลการวิเคราะห์อาคารโดยจำแนกตามระดับของผลกระทบ ได้ดังตารางที่ 6.4-1

ตารางที่ 6.4-1 การวิเคราะห์อาคารที่ส่งผลกระทบต่อจราจร

| อาคาร | | การเกิดการเดินทางในช่วงเร่งด่วน (PCU/ชม.) | | |
|-----------|----------|--|---|--|
| | | ผลกระทบน้อย (0-50) | ผลกระทบปานกลาง (51-300) | ผลกระทบสูง (>300) |
| หมู่บ้าน* | ขนาด | 0-250 หลัง | 251-500 หลัง | >500 หลัง |
| | ตัวอย่าง | มาลิน วิลเลจ ระยอง คาซ่า วิลล์ บางใหญ่ | เพพ ปิ่นเกล้า-ศาลายา คาซ่า เทลสโต้ ดอนเมือง-สรง ประกา | บ้านบุรีรัมย์ พระราม 2 เอกชัย วิลลาจีโอ รังสิต-คลอง 2 |
| คอนโด | ขนาด | 0-250 ห้อง | 251-1,000 ห้อง | >1,000 ห้อง |
| | ตัวอย่าง | ฟีโล ลาดพร้าว 18 อัลติจูด ซิมโพนี เจริญกรุง | เมโทร ลักซ์ พหลโยธิน-สุทธิสาร เดอะ ไสน์ อโศก-รัชดา | ลุมพินี-พาร์ค-พระราม-9-รัชดา ไลฟ์ อโศก |
| โรงแรม | ขนาด | 0-80 ห้อง | 81-300 ห้อง | >300 ห้อง |
| | ตัวอย่าง | ศิวาเทล กรุงเทพ ออร์คิด อินน์ โฮสเทล | พาร์ค ไฮแอท แกรนด์ เซ็นเตอร์พอยต์ เพลินจิต | เดอะ สุโกศล โรงแรมมิลเลนเนียม ฮิลตัน |
| ตลาด | ขนาด | พื้นที่ขาย 0-600 ตร.ม. | พื้นที่ขาย 601-5,000 ตร.ม. | พื้นที่ขาย >5,000 ตร.ม. |
| | ตัวอย่าง | - | ตลาดสะพานสอง ตลาดโชคชัย 4 ตลาดบางกระบือ | ตลาดยิ่งเจริญ ตลาดไท ตลาดหัวมุม |

| อาคาร | | การเกิดการเดินทางในช่วงโมงเร่งด่วน (PCU/ชม.) | | |
|--------------------------------|----------|--|---|--|
| | | ผลกระทบน้อย (0-50) | ผลกระทบปานกลาง (51-300) | ผลกระทบสูง (>300) |
| ห้างสรรพสินค้า/ ห้างค้าปลีก | ขนาด | พื้นที่ใช้สอย 0-5,000 ตร.ม. | พื้นที่ใช้สอย 5,001-25,000 ตร.ม. | พื้นที่ใช้สอย >25,000 ตร.ม. |
| | ตัวอย่าง | - | ห้างขนาดเล็กในเมืองภูมิภาค เช่น โรบินสัน ราชบุรี | ห้างส่วนใหญ่ทั้งหมด |
| สนามกีฬา | ขนาด | 0-2,000 ที่นั่ง | 2,001-10,000 ที่นั่ง | >10,000 ที่นั่ง |
| | ตัวอย่าง | สนามบาส Mono Stadium | อินดอร์ สเตเดียม หัวหมาก สนามมวยลุมพินี สนามกีฬาเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา | สนามศุภชลาศัย สนามกีฬาการท่าเรือ สนามกีฬาจิระนครหาดใหญ่ |
| อาคารสำนักงาน | ขนาด | พื้นที่ใช้สอย 0-2,000 ตร.ม. | พื้นที่ใช้สอย 2,001-10,000 ตร.ม. | พื้นที่ใช้สอย >10,000 ตร.ม. |
| | ตัวอย่าง | อาคารยงวิชัย | อาคารกมลสุโกศล อาคารพิพัฒนสิน | ทีทีแอนด์ที ทาวเวอร์ บางนาทาวเวอร์ |
| นิคม อุตสาหกรรม | ขนาด | 0-18 ไร่ | 19-100 ไร่ | >100 ไร่ |
| | ตัวอย่าง | - | - | นิคมอุตสาหกรรมทุกแห่ง |
| โรงพยาบาล | ขนาด | 0-60 เตียง | 61-200 เตียง | >200 เตียง |
| | ตัวอย่าง | โรงพยาบาลประจำตำบล | โรงพยาบาลประจำอำเภอขนาดใหญ่ | โรงพยาบาลประจำจังหวัด |
| | | โรงพยาบาลประจำอำเภอขนาดเล็ก | | โรงพยาบาลมหาวิทยาลัย |
| ตัวอย่าง | - | - | โรงพยาบาลศูนย์ | |
| หอประชุม | ขนาด | พื้นที่ใช้สอย 0-5,000 ตร.ม. | พื้นที่ใช้สอย 5,001-30,000 ตร.ม. | พื้นที่ใช้สอย >30,000 ตร.ม. |
| | ตัวอย่าง | ศูนย์ประชุมอำเภอ/ตำบล | KICC หอประชุมกองทัพเรือ | Impact arena ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ |
| โรงเรียนประถม | ขนาด | จำนวนนักเรียน 0-200 คน | จำนวนนักเรียน 201-1,200 คน | จำนวนนักเรียน >1,200 คน |
| | ตัวอย่าง | โรงเรียนวัดสังข์กระจาย | โรงเรียนวัดชนะสงคราม โรงเรียนประถมทวีธาภิเศก | โรงเรียนราชวินิตประถมบางแค โรงเรียนราชวินิต |
| โรงเรียนมัธยม | ขนาด | จำนวนนักเรียน 0-200 คน | จำนวนนักเรียน 201- 1,200 คน | จำนวนนักเรียน >1,200 คน |
| | ตัวอย่าง | โรงเรียนวัดสังเวช | โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย โรงเรียนมัธยมวัดนายโรง มัธยมวัดเบญจมบพิตร | โรงเรียนเบญจมราชาลัย โรงเรียนสตรีวิทยาโรงเรียน เตรียมอุดมศึกษา |
| มหาวิทยาลัย | ขนาด | จำนวนนักศึกษา 0-300 คน | จำนวนนักศึกษา 301-2,000 คน | จำนวนนักศึกษา >2,000 คน |

| อาคาร | | การเกิดการเดินทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน (PCU/ชม.) | | |
|-----------|----------|--|---|---|
| | | ผลกระทบน้อย (0-50) | ผลกระทบปานกลาง (51-300) | ผลกระทบสูง (>300) |
| ร้านอาหาร | ตัวอย่าง | - | มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ลำปาง) มหาวิทยาลัยเนชั่น มหาวิทยาลัย ฟาร์อีสเทิร์น | มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหา นคร สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหาร ศาสตร์ ม.กรุงเทพรังสิต |
| | ขนาด | พื้นที่ใช้สอย 0-2,000 ตร.ม. | พื้นที่ใช้สอย 2,001-10,000 ตร.ม. | พื้นที่ใช้สอย >10,000 ตร.ม. |
| | ตัวอย่าง | นิตยาไก่อ่าง (อารีย์) ร้านซังเปิดทะเล | ช็อกโกแลตวิล โรงเบียร์เยอรมันตะวันแดง | ภัตตาคารมังกรหลวง |

6.5 การกำหนดทางเลือกในการนำคู่มือและมาตรฐานไปสู่การปฏิบัติ

6.5.1 หน่วยงานที่มีศักยภาพ

ในปัจจุบันมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการรับรายงานและเป็นฝ่ายเลขานุการฯ ในการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรรวม 3 หน่วยงานหลักๆ คือ

- 1) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการผู้ชำนาญการที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
- 2) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบจราจรที่ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีฯ เรื่องการขอใช้ประโยชน์ในพื้นที่ราชพัสดุฯ
- 3) กรุงเทพมหานคร ในฐานะเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยสำนักงานจราจรและขนส่ง (สจส.) ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบจราจรที่ดำเนินการตามระเบียบในกรุงเทพมหานครฯ เรื่องการขอเชื่อมทางเท้ากับถนนสาธารณะในกรณีที่อยู่อาคาร/โครงการ มีที่จอดรถเกิน 300 คัน

ทั้งนี้ หน่วยงานทั้งหมดมีศักยภาพในการที่จะพิจารณารายงานการศึกษาผลกระทบด้านจราจรได้ในอนาคตอาจรวมถึงจังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นๆ ด้วย

6.5.2 อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย

เนื่องจาก สนข. เป็นส่วนราชการที่มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ โดย สนข. จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 และพระราชกฤษฎีกาการโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 ซึ่งกำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นส่วนราชการที่รวม 3 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี บางส่วนของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และบางส่วนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี สังกัดกระทรวงคมนาคมมาไว้ด้วยกัน ปัจจุบัน สนข. มี

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นหัวหน้าส่วนราชการและทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) โดย สนข. มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บทและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ โดยมีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2558 (ยกเลิกกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2552) ที่กำหนดเอาไว้ในข้อ 2 โดยสรุปได้ดังนี้

- (1) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจรในระดับประเทศ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนดังกล่าว
- (2) ศึกษา เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรการ มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร วิเคราะห์กลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงานและโครงการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวมทั้งการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (3) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำรายงานด้านการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่ง
- (4) ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัยเพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจร รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
- (5) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

นอกจากนี้ ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 มาตรา 10 กำหนดให้มีการจัดตั้ง สนข. ขึ้นในกระทรวงคมนาคมและให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

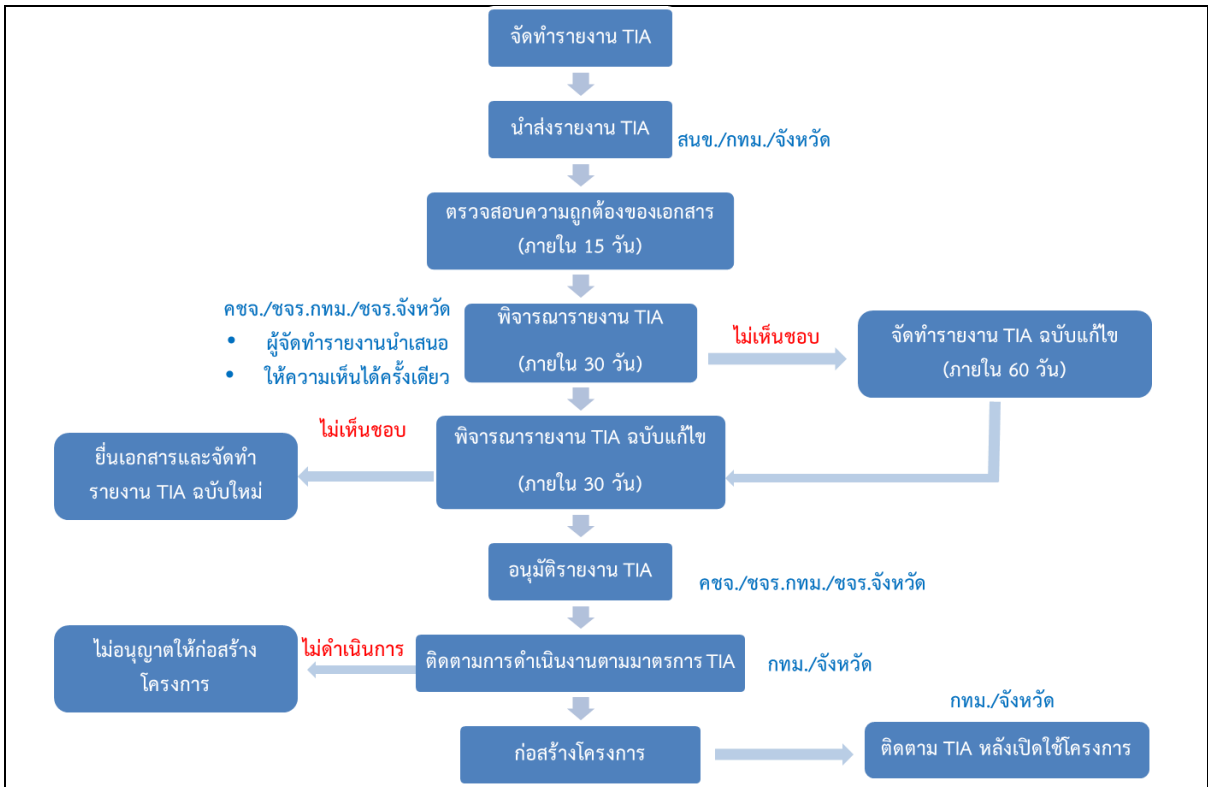
- (1) ศึกษา สํารวจ วิเคราะห์สภาพการจราจรทางบก เพื่อวางแผนหลักเสนอแนวนโยบาย และกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรให้คณะกรรมการพิจารณา
- (2) วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการผังเมืองของแผนงานและโครงการเสนอต่อคณะกรรมการ
- (3) รวบรวมระบบข้อมูลด้านการจราจร เพื่อเผยแพร่หรือจำหน่ายแก่หน่วยราชการและภาคเอกชน
- (4) พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการให้มีการปรับปรุง แก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์
- (5) พิจารณาจัดทำโครงการศึกษา ฝึกอบรม และเผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก
- (6) ปฏิบัติการและประสานงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ สนข. หรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

ในการจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร มีวัตถุประสงค์มุ่งหวังเพื่อเป็นมาตรฐานกลางในการดำเนินการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment: TIA) และเป็นคู่มือที่กำหนดแนวทางในการจัดทำรายงานประกอบการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรให้ผู้ที่มีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษา TIA นั้นได้ดำเนินการประเมินและวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรของการพัฒนาโครงการได้อย่างเป็นมาตรฐานเดียวกันและมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นกรอบในการดำเนินการลดผลกระทบด้านการจราจร ซึ่ง สนข. เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจและอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2558 ข้อ 2 (2) และ (5) ประกอบกับอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 มาตรา 10 ในการพิจารณาเสนอความเห็นต่อ คจร. ให้มีการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อการจัดระบบการจราจรทางบก ดังนั้น ในการดำเนินการ สนข. จึงสามารถเสนอให้มีการจัดทำ TIA ต่อ คจร. เพื่อพิจารณาเสนอเป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีให้ผู้มีหน้าที่ต้องจัดทำ TIA ตามที่กำหนดไว้ในคู่มือ เพื่อให้มีผลบังคับใช้กับผู้มีหน้าที่ศึกษาและจัดทำ TIA รวมถึงกำหนดให้มีการกำกับดูแลและติดตามการดำเนินการตาม TIA ทั้งนี้ คจร. สามารถมอบหมายให้ สนข. เป็นผู้ทำหน้าที่ในการพิจารณา TIA และติดตามกำกับดูแลต่อไป ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 มาตรา 5 วรรคสอง

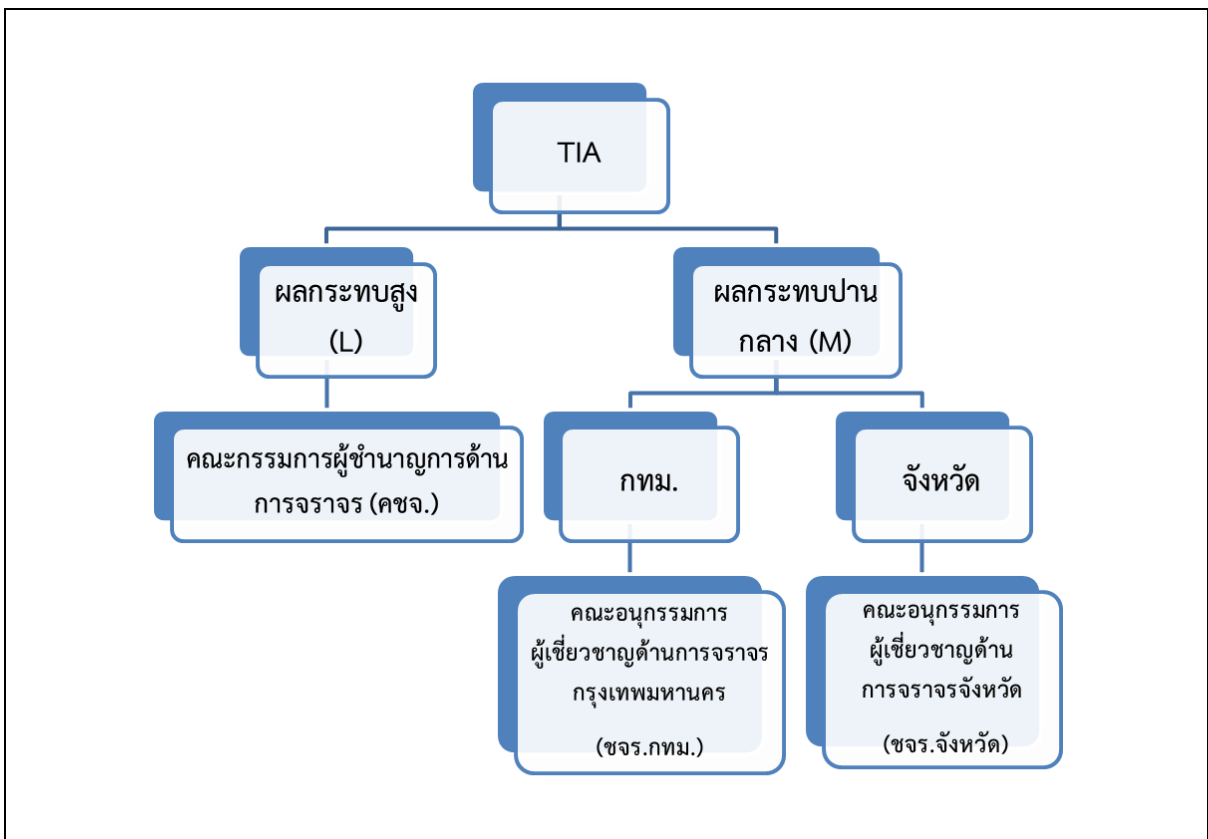
6.5.3 สารสำคัญของกฎหมาย TIA

ในการจัดทำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ควรกำหนดให้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีมีสาระสำคัญในการกำหนดกรอบ วัตถุประสงค์ ขนาด ประเภทของโครงการที่ต้องดำเนินการจัดทำ TIA กำหนดอำนาจหน้าที่ให้ สนข. เป็นหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการทำ TIA กำกับดูแลให้มีการแก้ไขปัญหา รวมทั้งมีอำนาจในการกำหนดโทษผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ดำเนินการจัดทำ TIA และกระจายอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ ตรวจสอบและกำกับดูแลการดำเนินการตาม TIA ให้กับคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ รวมทั้งจังหวัด ที่มีโครงการตั้งอยู่ เพื่อเป็นการกระจายอำนาจและแบ่งเบาภาระกิจของ สนข. ไปยังจังหวัด หรือ โดยกำหนดให้การจัดทำ TIA เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในคู่มือของ สนข. โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรตามที่กำหนดไว้ในคู่มือ

6.5.4 กระบวนการจัดทำรายงาน และพิจารณารายงาน TIA



6.5.5 หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงาน



6.5.5.1 คณะกรรมการผู้ชำนาญการด้านการจราจร (คชจ.)

อำนาจหน้าที่

- พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงาน มาตรการและแผนแก้ไขปัญหาจราจร สำหรับโครงการที่มีผลกระทบสูงทุกพื้นที่
- พิจารณาให้ความเห็นชอบมาตรการและแผนจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างโครงการ
- กำกับดูแลและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติตาม TIA
- พิจารณาอนุมัติให้ความเห็นชอบ TIA และกำกับดูแลการปฏิบัติให้เป็นไปตาม TIA
- ติดตามเร่งรัดการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหารถการจราจรและการขนส่ง
- กำหนดมาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหารถการจราจรทั้งที่เป็นปัญหาเฉพาะหน้าและแก้ไขปัญหาระยะยาว
- ปฏิบัติงานหรือดำเนินการอื่นใดตามที่ คจร. มอบหมาย

6.5.5.2 คณะอนุกรรมการผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจรกรุงเทพมหานคร(ขจร.กทม.)

อำนาจหน้าที่

- พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงาน มาตรการและแผนแก้ไขปัญหาจราจร สำหรับโครงการที่มีผลกระทบปานกลางในเขต กทม.
- กำกับดูแลและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติตาม TIA
- พิจารณาอนุมัติให้ความเห็นชอบ TIA และกำกับดูแลการปฏิบัติให้เป็นไปตาม TIA
- ติดตามเร่งรัดการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหารถการจราจรและการขนส่ง
- กำหนดมาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหารถการจราจรทั้งที่เป็นปัญหาเฉพาะหน้าและแก้ไขปัญหาระยะยาว
- ปฏิบัติงานหรือดำเนินการอื่นใดตามที่ คจร. มอบหมาย

6.5.5.3 คณะอนุกรรมการผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจรจังหวัด (ขจร.จังหวัด)

อำนาจหน้าที่

- พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงาน มาตรการและแผนแก้ไขปัญหาจราจร สำหรับโครงการที่มีผลกระทบปานกลางในจังหวัด
- กำกับดูแลและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติตาม TIA
- พิจารณาอนุมัติให้ความเห็นชอบ TIA และกำกับดูแลการปฏิบัติให้เป็นไปตาม TIA
- ติดตามเร่งรัดการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหารถการจราจรและการขนส่ง

- กำหนดมาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งที่เป็นปัญหาเฉพาะหน้าและแก้ไขปัญหายาว
- ปฏิบัติงานหรือดำเนินการอื่นใดตามที่ คจร. มอบหมาย

6.5.6 แนวทางการนำคู่มือและมาตรฐานฯ TIA ไปสู่การปฏิบัติ

6.5.6.1 ระยะสั้น (ภายใน 2 ปี)

- สนข. จัดทำคู่มือและมาตรฐาน TIA แล้วเสร็จ
- คจร. สนอแนะให้ สผ.นำไปพิจารณาใช้กับรายงาน EIA
- สนข.เตรียมร่างระเบียบสำนักนายกฯ TIA
- สนข.เตรียมความพร้อมด้านบุคลากร กระบวนการ และวิธีปฏิบัติ

6.5.6.2 ระยะกลาง (ภายใน 5 ปี)

- ร่างระเบียบสำนักนายกฯ TIA มีผลบังคับใช้ กับโครงการ TIA ที่มีผลกระทบสูง (L) กำหนดไว้ในบทเฉพาะกาล
- กทม.และจังหวัด เตรียมความพร้อมด้านบุคลากร กระบวนการ และวิธีปฏิบัติ

6.5.6.3 ระยะยาว (หลังจาก ปีที่ 5)

- ร่างระเบียบสำนักนายกฯ TIA มีผลบังคับใช้ กับโครงการ TIA ที่มีผลกระทบปานกลาง (M: Medium)

6.5.7 ขั้นตอนการเสนอให้มีการออกกฎหมาย TIA

กฎหมายที่จะมาบังคับใช้ คือ “ร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการกำหนดประเภทและขนาดโครงการ การศึกษาและพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร พ.ศ.....” มีสาระสำคัญประกอบ 1).ประเภทและขนาดโครงการ TIA 2).แนวทางการศึกษาและพิจารณา TIA 3).คุณสมบัติผู้เชี่ยวชาญด้านจราจร หน่วยงานที่พิจารณา TIA

