

TIA

โครงการศึกษาการจัดทำมาตรฐาน การวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร



การจัดสัมมนาครั้งที่ 2





1: งานศึกษา รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลด้านการดำเนินงานผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment) ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



2: งานสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้อง พารามิเตอร์ที่จำเป็นต้องใช้กับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร



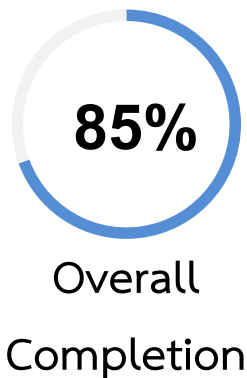
3: จัดทำมาตรฐาน คู่มือ การวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร รวมทั้งเสนอแนะข้อกฎหมายระเบียบ เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ



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 ตรวจสอบเอกสาร >>

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

-ควบคุมอาคาร
-ยุทธศาสตร์ชาติ
-สิ่งแวดล้อม



1. กฎหมายที่บังคับใช้

4. การกำหนดประเภทอาคาร ที่เกี่ยวข้องในการวิเคราะห์

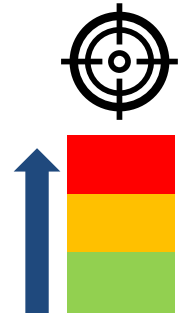


-หน่วยงานสิ่งแวดล้อม
-หน่วยงานการทาง
-หน่วยงานประจำท้องถิ่น
-กระทรวงคมนาคม



2. หน่วยงานที่อนุมัติรายงาน ผลกระทบทางด้านจราจร

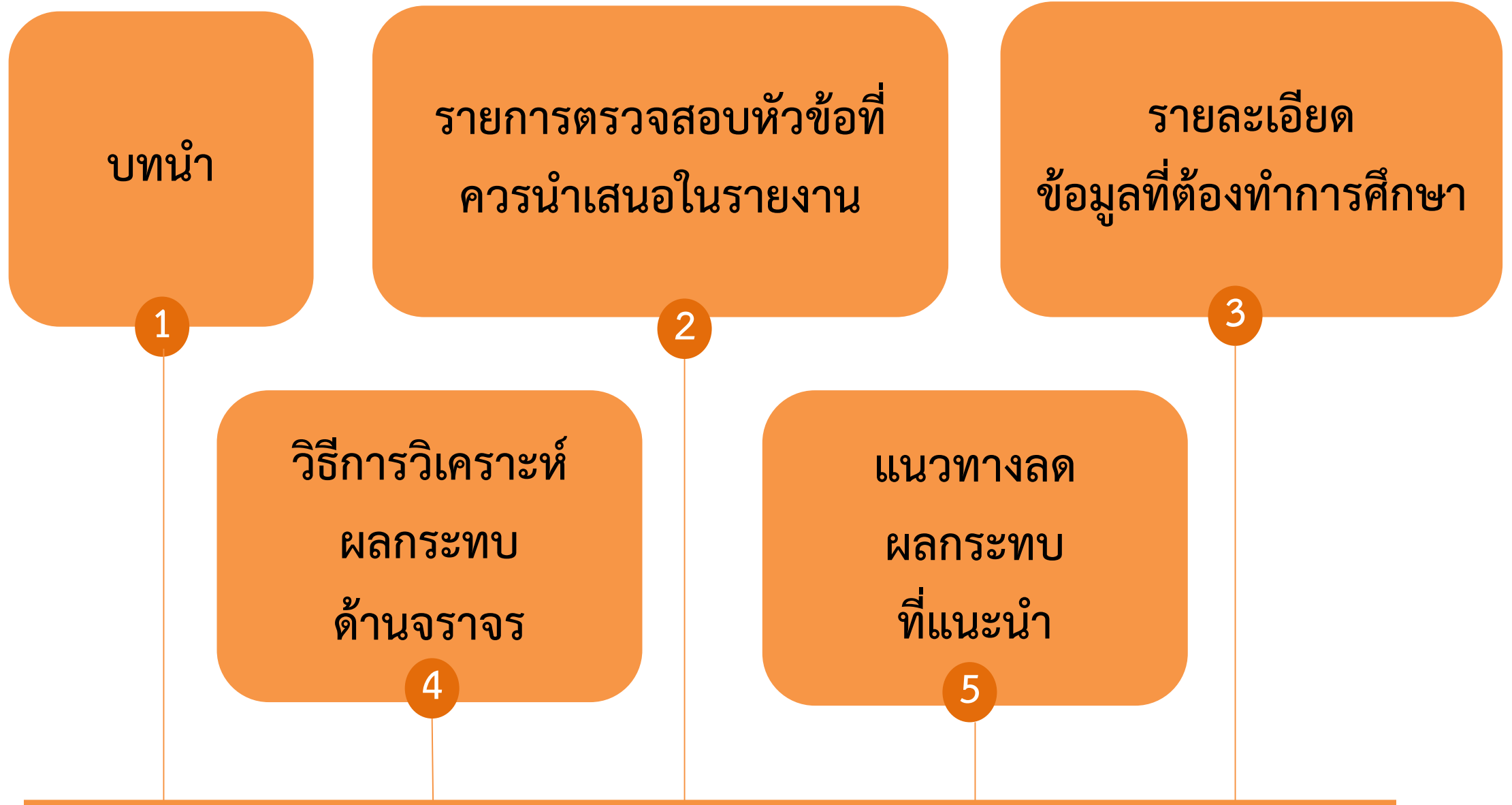
5. การกำหนดระดับผลกระทบ

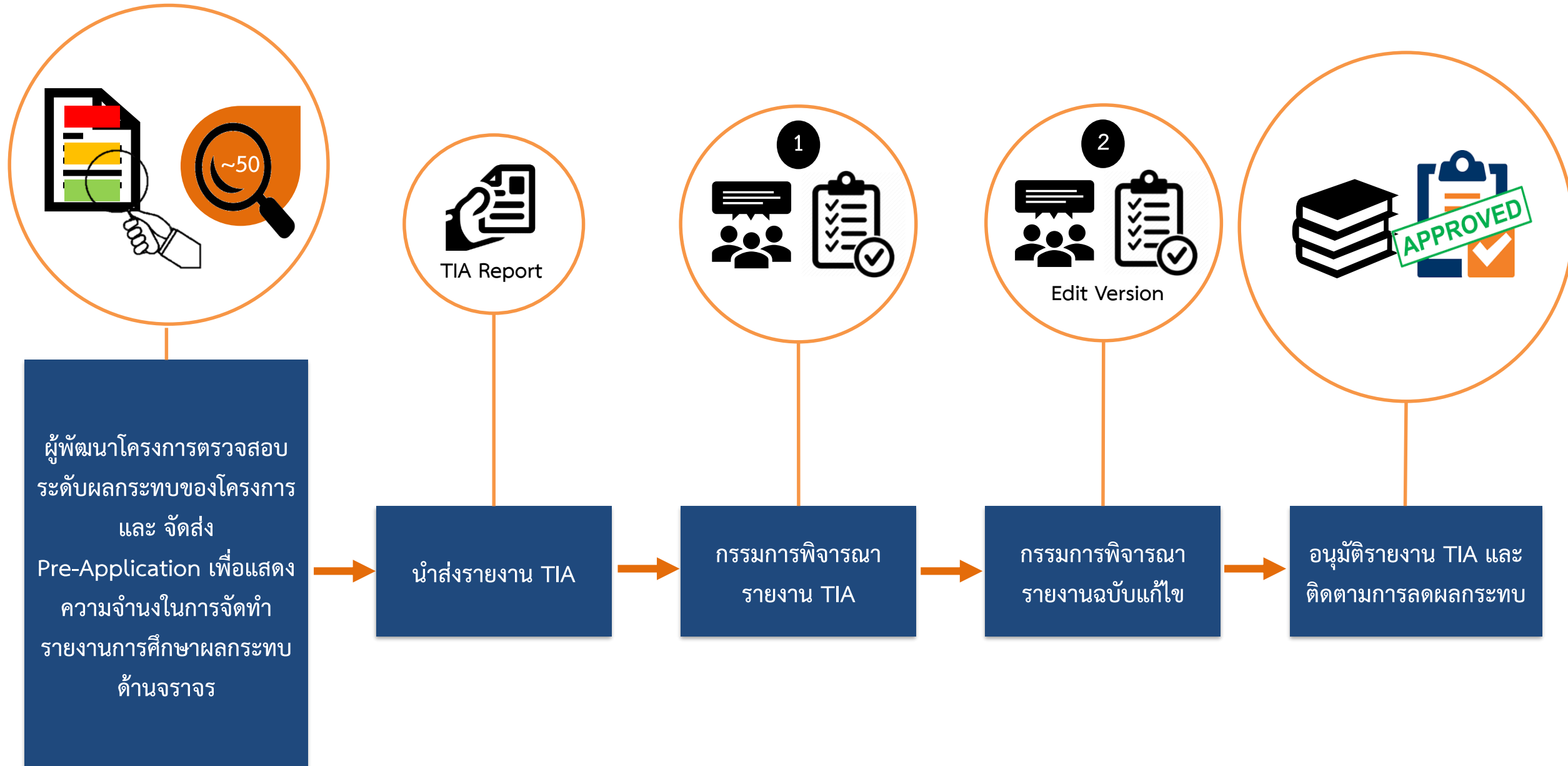


3. คู่มือที่ใช้ในการจัดทำผลกระทบ ด้านจราจร

6. มาตรการลดผลกระทบ







- ปรับปรุงประเภทอาคารที่ต้องจัดเก็บข้อมูล **15 ประเภท** ที่มีอัตราการเกิดการเดินทางสูง

ประเภทอาคาร

หมู่บ้าน
อาคารชุด
โรงแรม

หน่วย จำนวนที่อยู่อาศัย

ร้านอาหาร
ตลาด
ห้างสรรพสินค้า
ห้างค้าปลีก
หอประชุม
อาคารสำนักงาน

พื้นที่ใช้สอย

ประถมศึกษา
มัธยมศึกษา
มหาวิทยาลัย

จำนวนคน

นิคมอุตสาหกรรม
โรงพยาบาล
สนามกีฬา

อื่นๆ

อาคาร		การเกิดการเดินทางในชม.เร่งด่วน (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 เฟลสโต้ ดอนเมือง-สรongประภา	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 พลอยอิน-สุทธิสาร เดอะ โลว์น 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 เซ็นเตอร์พอยท์ เฟลนิจิต	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
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

คอนโด



อัลติจูด ซิมโพนี เจริญกรุง



เดอะ โลว์น อโศก-รัชดา

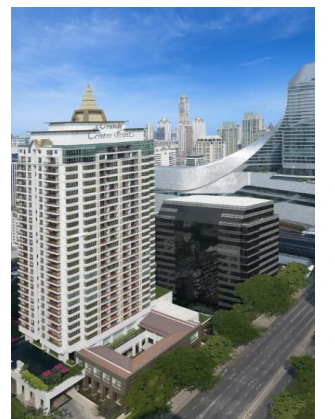


ไลฟ์ อโศก

โรงแรม



ออร์คิด อินน์ โฮสเทล



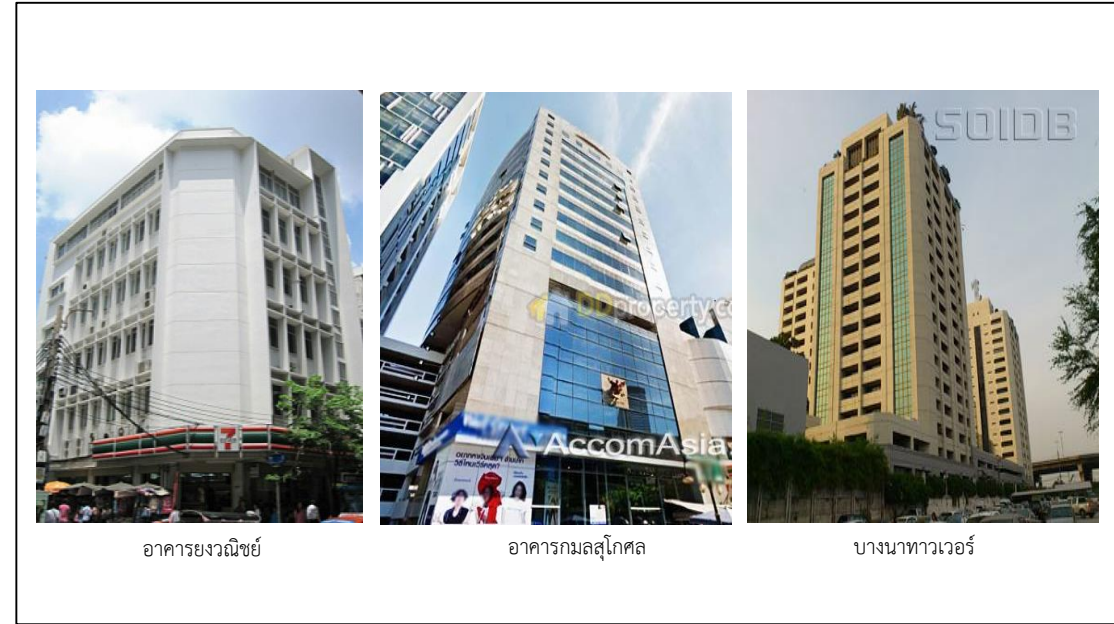
แกรนด์ เซ็นเตอร์พอยท์ เฟลนิจิต



โรงแรมมิลเลนเนียม ฮิลตัน

อาคาร		การเกิดการเดินทางในชม.เร่งด่วน (PCU/ชม.)		
		ผลกระทบน้อย (0-50)	ผลกระทบปานกลาง (51-300)	ผลกระทบสูง (>300)
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 สนามกีฬาการทำเรือ สนามกีฬาจิระนครหาดใหญ่
อาคารสำนักงาน	ขนาด	พื้นที่ใช้สอย 0-2,000 ตร.ม.	พื้นที่ใช้สอย 2,001-10,000 ตร.ม.	พื้นที่ใช้สอย >10,000 ตร.ม.
	ตัวอย่าง	อาคารยงวิชัย	อาคารกมลสุโกศล อาคารพิพัฒน์สิน	ทีทีแอนด์ที ทาวเวอร์ บางนาทาวเวอร์
นิคมอุตสาหกรรม	ขนาด	0-18 ไร่	19-100 ไร่	>100 ไร่
	ตัวอย่าง			นิคมอุตสาหกรรมทุกแห่ง
โรงพยาบาล	ขนาด	0-60 เตียง	61-200 เตียง	>200 เตียง
	ตัวอย่าง	โรงพยาบาลประจำตำบล โรงพยาบาลประจำอำเภอขนาดเล็ก	โรงพยาบาลประจำอำเภอขนาดใหญ่	โรงพยาบาลประจำจังหวัด โรงพยาบาลมหาวิทยาลัย 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

อาคารสำนักงาน



อาคารยงวิชัย

อาคารกมลสุโกศล

บางนาทาวเวอร์

ผู้พัฒนาโครงการตรวจสอบระดับผลกระทบของโครงการ และ จัดส่ง Pre-Application เพื่อแสดงความจำนงในการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบด้านจราจร

ระดับผลกระทบของโครงการ 3 ระดับ



น้อยกว่า 50 PCU ต่อชั่วโมง



50-300 PCU ต่อชั่วโมง



300 PCU ต่อชั่วโมง

ความสอดคล้องของระดับผลกระทบของโครงการและระดับของรายงาน

ปริมาณการเกิด การเดินทางสูงสุด ต่อชั่วโมง (PCU/ชั่วโมง)	ลักษณะที่ตั้ง แบ่งตามความหนาแน่นประชากร		
	มหานคร	เทศบาลนคร	เทศบาลเมือง หรือนอกเขต เทศบาล
ต่ำกว่า 50	ไม่จำเป็นต้องจัดทำ รายงาน	ไม่จำเป็นต้องจัดทำ รายงาน	ไม่จำเป็นต้องจัดทำ รายงาน
50-300	รายงานฉบับย่อ	รายงานฉบับย่อ	ไม่จำเป็นต้องจัดทำ รายงาน
มากกว่า 300	รายงานฉบับเต็ม	รายงานฉบับเต็ม	รายงานฉบับย่อ

ผู้พัฒนาโครงการตรวจสอบระดับผลกระทบของโครงการ และ จัดส่ง Pre-Application เพื่อแสดงความจำนงในการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบด้านจราจร

กำหนดระดับผลกระทบของโครงการ 3 ระดับ

ปริมาณการเกิด การเดินทางสูงสุด ต่อชั่วโมง (PCU/ชั่วโมง)	ลักษณะที่ตั้ง แบ่งตามความหนาแน่นประชากร		
	มหานคร	เทศบาลนคร	เทศบาลเมือง หรือนอกเขต เทศบาล
ต่ำกว่า 50	ไม่จำเป็นต้องจัดทำ รายงาน	ไม่จำเป็นต้องจัดทำ รายงาน	ไม่จำเป็นต้องจัดทำ รายงาน
50-300	รายงานฉบับย่อ	รายงานฉบับย่อ	ไม่จำเป็นต้องจัดทำ รายงาน
มากกว่า 300	รายงานฉบับเต็ม	รายงานฉบับเต็ม	รายงานฉบับย่อ

น้อย

- ต่ำกว่า 50 PCU ต่อชั่วโมง

ปานกลาง

- 50-300 PCU ต่อชั่วโมง

สูง

- มากกว่า 300 PCU ต่อชั่วโมง

ลำดับ	ชื่อหัวข้อ	ระดับผลกระทบทางด้านจราจร	
		ผลกระทบ น้อย	ผลกระทบ มาก
1	รายละเอียดโครงการ (Project Description)	√	√
2	ข้อมูลโครงข่ายคมนาคม (Transportation Network)	√	√
3	พื้นที่การศึกษา (Study Area)	√	√
4	ข้อมูลปริมาณจราจรและรูปแบบการเดินทางอื่นๆ (Traffic Volume)	√	√
5	การวิเคราะห์ปริมาณการเดินทาง (Travel Demand Analysis)		
	อัตราการเกิดการเดินทาง (Trip Generation) และการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution)	√	√
	สภาพการจราจรในปัจจุบัน	√	√
	สภาพการจราจรของพื้นที่โดยพิจารณาโครงการที่กำลังได้รับการพิจารณาผลกระทบด้านจราจร และโครงการที่ได้รับอนุมัติแล้วในพื้นที่		√
6	การวิเคราะห์ปริมาณการจราจรด้วยแบบจำลอง (ปีเปิดโครงการและหลังเปิดโครงการ 5 ปี)		√
7	การจัดการการจราจรภายใน (Project Internal Traffic)		
	การหมุนเวียนรถ คนเดินเท้าและจักรยาน		√
	การจอดรถ การจอดรถรับส่ง รถฉุกเฉิน และการรับส่งสินค้า	√	√
8	ผลกระทบในด้านต่างๆ (Impacts)		
	ผลกระทบต่อสายทาง ทางแยกและช่วงทาง	√	√
	ปัญหาบริเวณทางเข้า-ออกโครงการ (ความจุ/ความปลอดภัย) ระยะมองเห็นปลอดภัย ระยะห่างของทางเข้าออกโครงการ และโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ	√	√
	ระยะแถวคอคบจากทางเข้า-ออกของโครงการ		√
	สรุป (Checklist)	√	√
9	แนวทางลดผลกระทบ (Mitigation Measures)	√	√



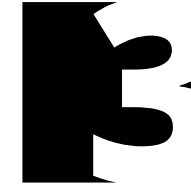
รายละเอียดโครงการ

ผู้ลงทุนโครงการ ตำแหน่งที่ตั้ง ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ที่ดินและความหนาแน่น ผังโครงการ



ข้อมูลโครงข่ายคมนาคม

สภาพการณ์ปัจจุบันของโครงข่าย ถนนรอบโครงการ



พื้นที่ศึกษา

ขอบเขตการศึกษา ตำแหน่งทางแยก และ ตำแหน่งช่วงถนน



ข้อมูลปริมาณจราจรและรูปแบบการเดินทาง

การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน โดยรอบ และทางแยก ปริมาณผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ



การวิเคราะห์ปริมาณการเดินทาง

การเกิดการเดินทาง สภาพการจราจรในปัจจุบันและโครงการพัฒนาอื่นๆ การกระจายการเดินทาง



การวิเคราะห์ปริมาณการจราจรด้วยแบบจำลอง

สภาพการณ์อนาคตของโครงข่ายถนนรอบโครงการ ปีเปิดให้บริการ และปีเป้าหมาย



การจัดการการจราจรภายใน

การหมุนเวียนรถ การจอดรถ การจอดรับ-ส่ง รถฉุกเฉิน รถรับ-ส่งสินค้า คนเดินเท้าและจักรยาน



ผลกระทบ

ผลกระทบต่อสายทาง และทางแยก ปัญหาบริเวณทางเข้า-ออก ระยะแฉวงคอย ระยะมองเห็น



แนวทางลดผลกระทบ

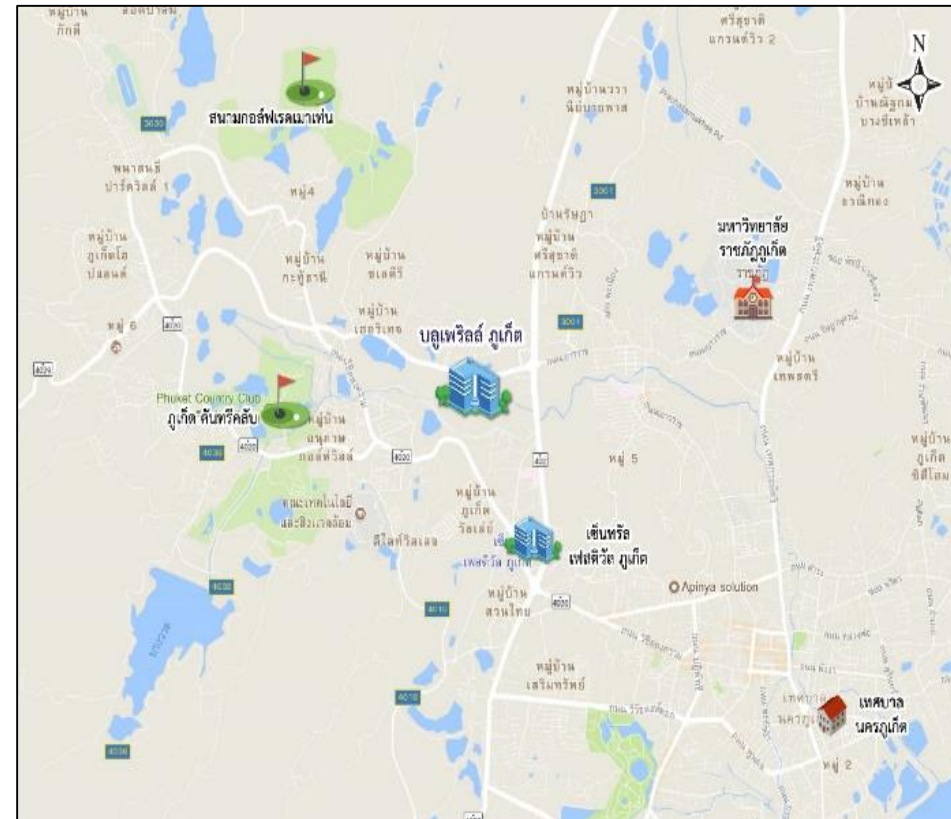
มาตรการการหลีกเลี่ยง การจัดการ และการบรรเทาผลกระทบ

- หัวข้อที่ต้องกล่าวถึง

- 1) ผู้ลงทุนโครงการ
- 2) ตำแหน่งที่ตั้ง
- 3) ระบุการตำแหน่งประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ภายใต้ พรบ. ผังเมือง
- 4) การใช้ที่ดินและความหนาแน่น
- 5) ผังโครงการ
- 6) การแบ่งพื้นที่ในโครงการ ตำแหน่งจุดที่ใช้เป็นพื้นที่จอดรถ
- 7) ระยะเวลาการพัฒนาโครงการและช่วงระยะเวลาของโครงการที่แบ่งย่อย (phase)

- รูปภาพที่ต้องทำการแสดง

- 1) แสดงตำแหน่งของโครงการ
- 2) แสดงรายละเอียดการใช้งานพื้นที่ของโครงการ



- สภาพการณ์ปัจจุบันของโครงข่ายถนนรอบโครงการ

- หัวข้อที่ต้องกล่าวถึง

ถนน เส้นทางเชื่อมต่อ ประเภทของถนน จำนวนช่องจราจร ทิศทางการจราจร และสภาพพื้นผิว ระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง รวมถึงเส้นทางเดินรถและจุดจอด จุดจอดข้างทางโดยรอบโครงการ และช่วงเวลาที่กำหนด

ทางเดินเท้าและทางจักรยาน ได้แก่ เส้นทาง ทางข้าม/ทางลอด การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ และการเชื่อมต่อกับโครงการ

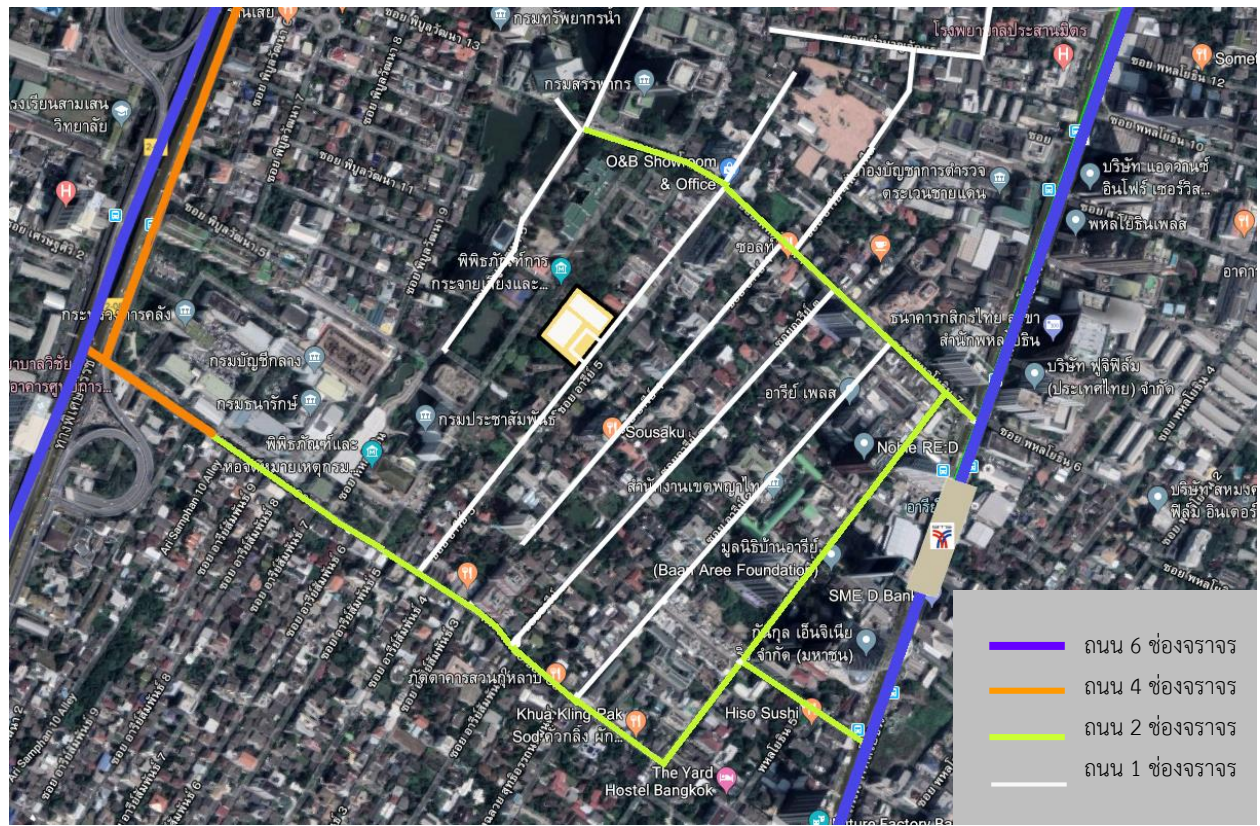
- รูปภาพที่ต้องทำการแสดง

โครงข่ายถนน

ระบบขนส่งสาธารณะ

โครงข่ายการเดินเท้าและทางจักรยานในปัจจุบัน

2. ข้อมูลโครงข่ายคมนาคม (Transportation Network)



2. ข้อมูลโครงข่ายคมนาคม (Transportation Network)

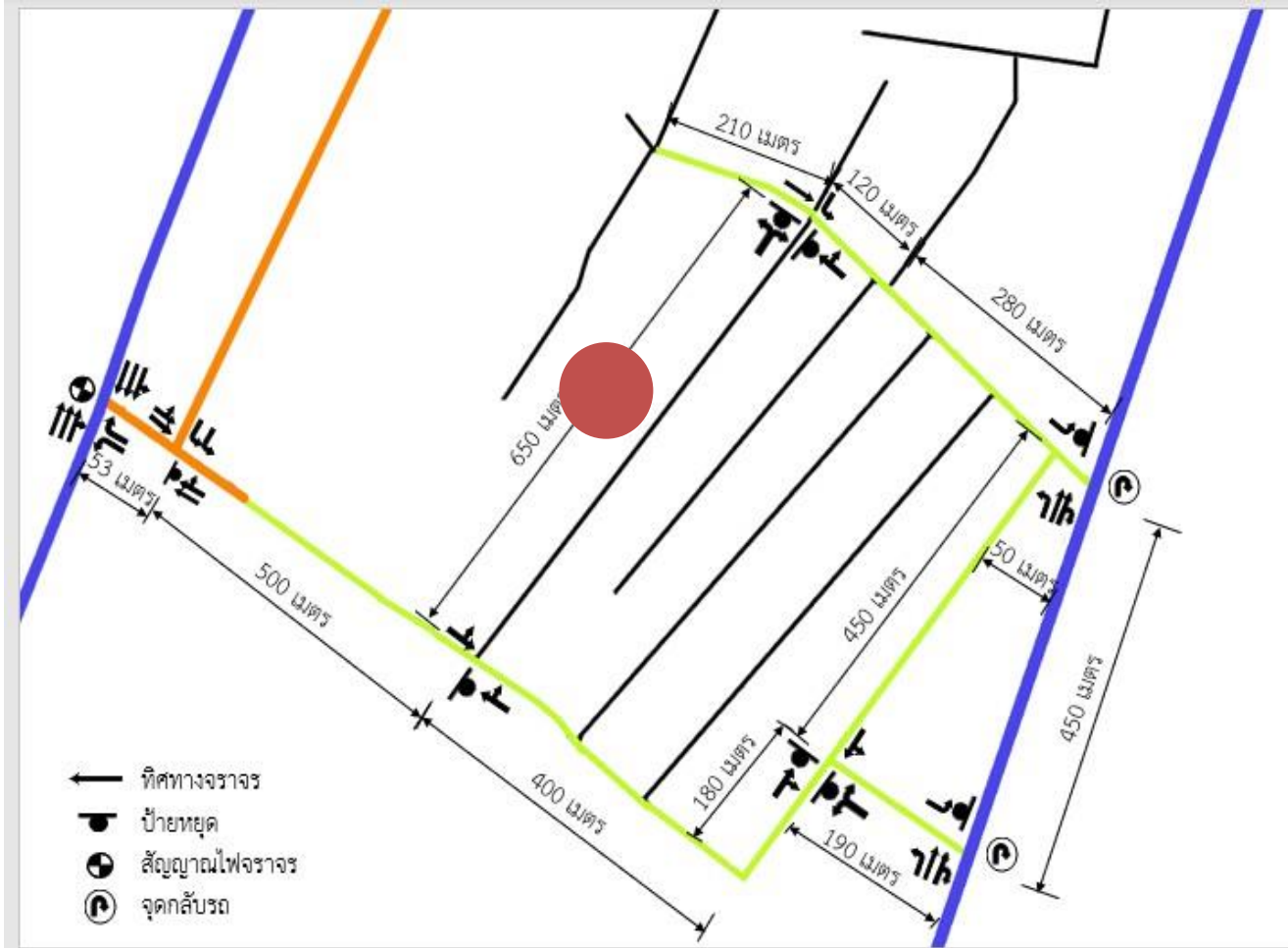


- ❑ ตำแหน่งทางแยก (Study Intersections) และ ตำแหน่งช่วงถนน (Mid-Block) ที่ต้องทำการศึกษาคือจะแตกต่างกันตามระดับผลกระทบ

ระดับผลกระทบของโครงการ	พื้นที่ศึกษา
ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - ทางแยกที่ติดกับโครงการ - ถนนในรัศมีรอบโครงการ 500 เมตร
สูง	<ul style="list-style-type: none"> - ทางแยกที่ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจรในรัศมี 1-5 กิโลเมตร - ถนนและทางแยกหลักในรัศมี 500-1000 เมตร



3. พื้นที่ศึกษา (Study Area)



ทางแยกพระรามที่ 6 ซอย 30			
ทิศทาง	ไฟเขียว (วินาที)	ไฟเหลือง (วินาที)	ไฟแดง (วินาที)
→	60*	3	3
←			
↔	30*	3	3
↔	25*	3	3

ค่าเฉลี่ยจากการเก็บข้อมูลเป็นจำนวน 5 รอบสัญญาณไฟ

ในช่วงเวลา 17:00-18:00

4. ข้อมูลปริมาณจราจรและรูปแบบการเดินทางอื่นๆ (Traffic Volume)

- ปริมาณจราจรบนช่วงถนนโดยรอบ (MB) ในช่วงเร่งด่วนเช้า เย็นของถนนข้างเคียง หรือช่วงชั่วโมงสูงสุดของโครงการ พร้อมรายละเอียดคำอธิบายของโครงข่ายการคมนาคมที่สอดคล้องกับแบบรูป
- ปริมาณจราจรที่ทางแยก (TMC) ในช่วงเวลาที่สอดคล้องกับปริมาณจราจรบนช่วงถนน
- ปริมาณผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะบนเส้นทางผ่านหน้าโครงการ (เรือ ระบบขนส่งมวลชนทางราง BRT) เพื่อใช้ในการปรับลดปริมาณจราจรที่เกิดจากโครงการ
- ปริมาณคนเดินเท้าบริเวณโครงการเพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนและออกแบบทางเท้าและทางข้าม

4. ข้อมูลปริมาณจราจรและรูปแบบการเดินทางอื่นๆ (Traffic Volume)



- การสำรวจปริมาณจราจรจะต้องครอบคลุมยานพาหนะ 7 ประเภท และใช้ค่าเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคลตามมาตรฐานของ สจส. ร่วมกับกรมโยธาธิการและผังเมือง

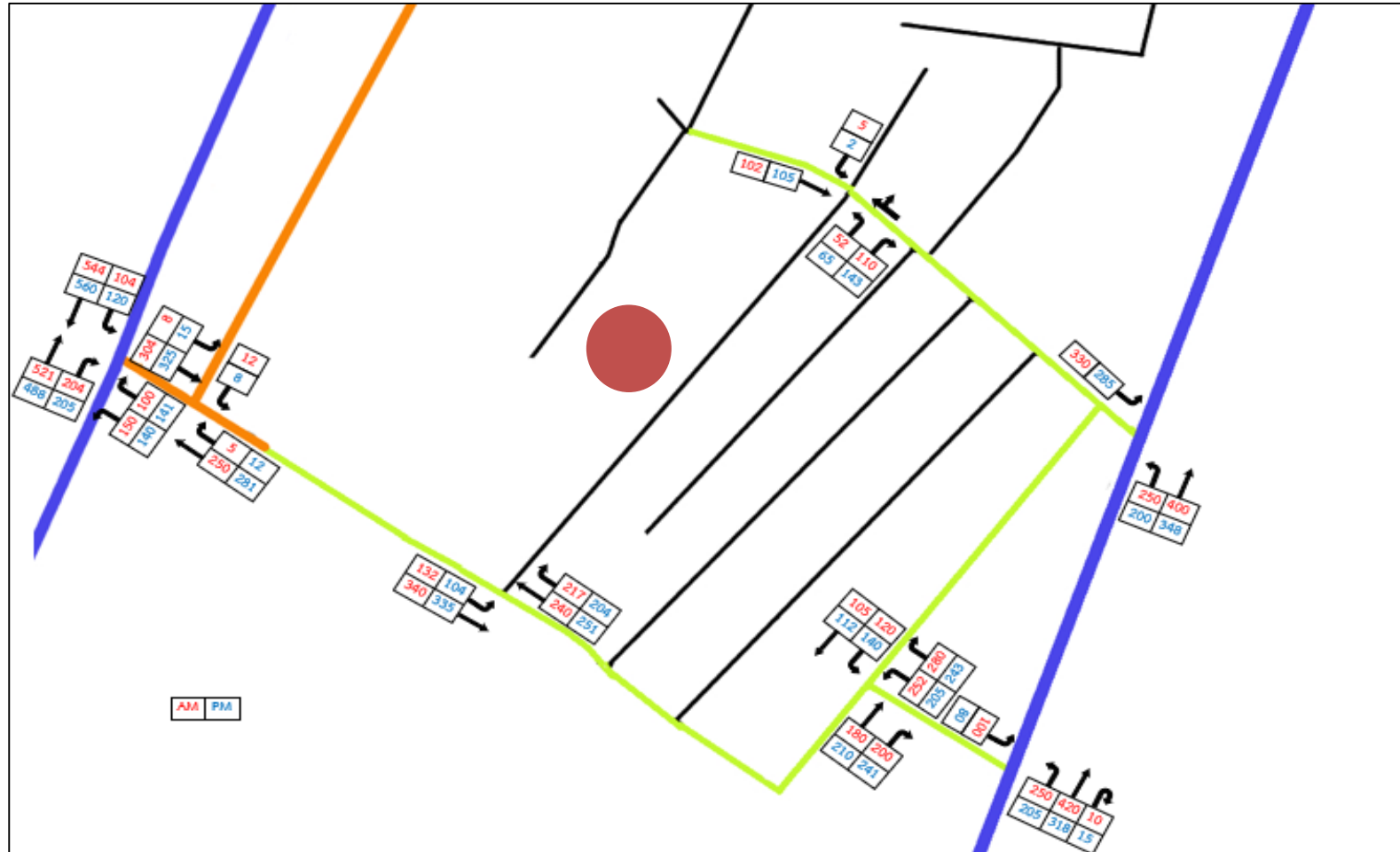
เวลา	จักรยานยนต์	สามล้อเครื่อง	รถยนต์นั่ง รถตู้ ปิคอัพ	รถ ประจำทาง ขนาดเล็ก	รถ ประจำทาง ขนาดใหญ่	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า	รวม
6:00 – 6:15								
6:15 – 6:30								
6:30 – 6:45								
6:45 – 7:00								
7:00 – 7:15								
7:15 – 7:30								
...								
8:45 – 9:00								

ประเภทยานพาหนะ	สัมประสิทธิ์เทียบเท่ารถยนต์นั่ง
รถจักรยานยนต์	0.25
รถสามล้อเครื่อง	0.70
รถยนต์นั่ง รถตู้ ปิคอัพ	1.00
รถประจำทางขนาดเล็ก	1.50
รถประจำทางขนาดใหญ่	2.00
รถบรรทุก 6 ล้อ	2.00
รถบรรทุก 10 ล้อ หรือมากกว่า	2.50



ปริมาณจราจรในหน่วย PCU

4. ข้อมูลปริมาณจราจรและรูปแบบการเดินทางอื่นๆ (Traffic Volume)



ข้อมูลจราจรครอบคลุมช่วงเร่งด่วนเช้า-เย็นโดยช่วงเร่งด่วนเช้า ครอบคลุมระยะเวลาตั้งแต่ 7:00 – 9:00 น. ช่วงเร่งด่วนเย็น ครอบคลุมระยะเวลาตั้งแต่ 16:00–18:00 น. และและช่วงเร่งด่วนของโครงการในกรณีที่อยู่นอกชั่วโมงเร่งด่วนเช้า/เย็น

การวิเคราะห์ปริมาณการเดินทาง (Travel Demand Analysis)

หัวข้อที่ต้องกล่าวถึง

1. การเกิดการเดินทาง (Trip Generation)
2. สภาพการจราจรในปัจจุบัน (Existing Conditions)
3. สภาพการจราจรของโครงการพัฒนาอื่นๆ ในพื้นที่ (Development Traffic Conditions)
4. การกระจายการเดินทาง (Trip Distribution)

รายการที่ต้องแสดง

1. ตารางการคำนวณการเกิดการเดินทางพร้อมรายละเอียดการคำนวณ
2. แบบภาพแสดงโครงข่ายที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบพร้อมปริมาณการจราจรในช่วงเวลาที่กำหนดให้ทำการศึกษาของแต่ละจุดสำรวจ
3. แบบภาพแสดงการเกิดการเดินทางของโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างหรือได้รับการอนุมัติเพื่อก่อสร้าง
4. แบบภาพแสดงการกระจายการเดินทาง

การวิเคราะห์ปริมาณการเดินทาง (Travel Demand Analysis)

การวิเคราะห์ปริมาณการเกิดการเดินทาง

ปริมาณการเกิดการเดินทางของโครงการ คำนวณจากปริมาณการเดินทางต่อหน่วยของปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเดินทาง หรืออัตราการเดินทาง

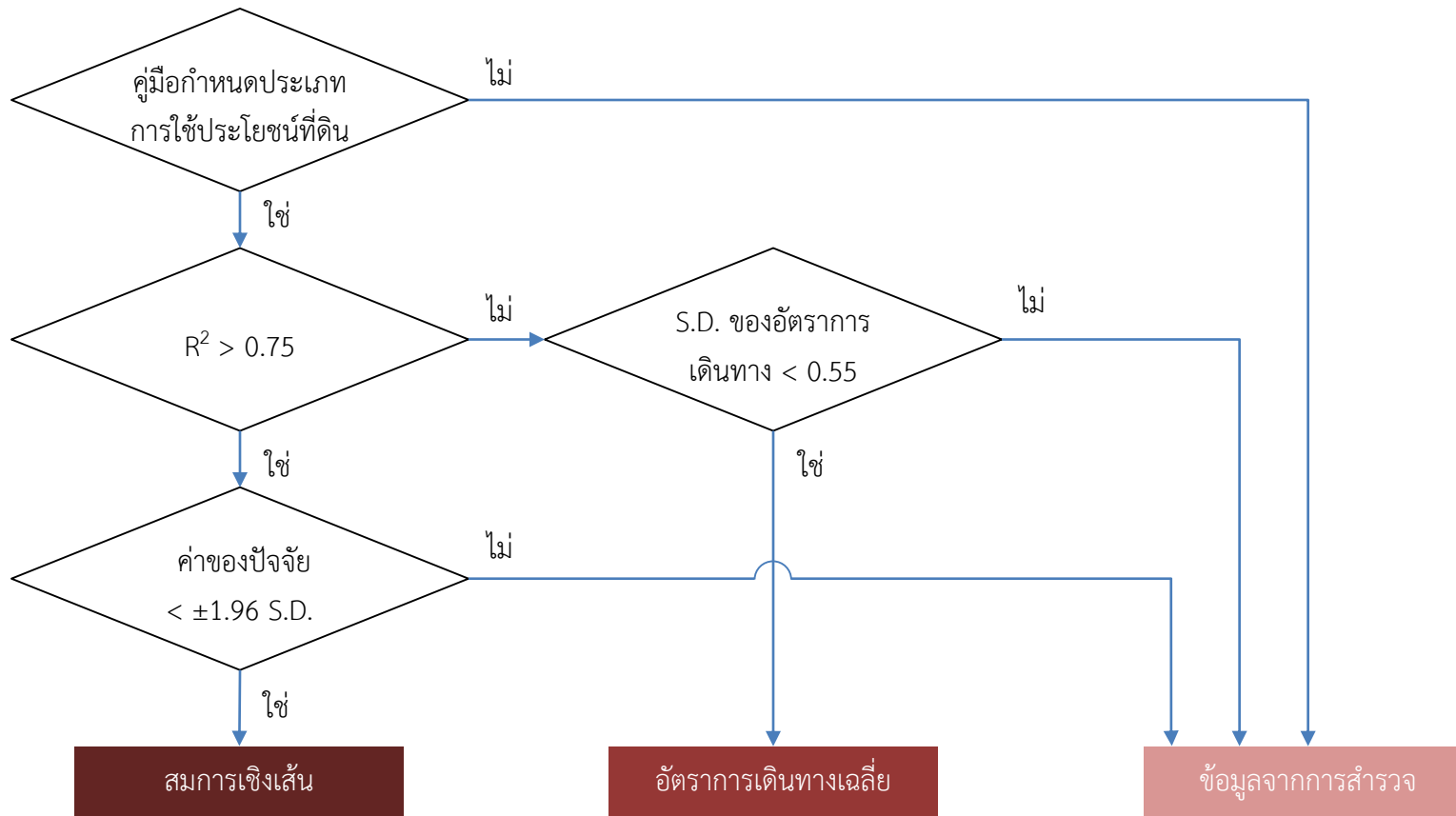
$$\text{จำนวนการเดินทาง} = \text{อัตราการเดินทาง} \times \text{ปริมาณปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเดินทาง}$$

ประเภทข้อมูลอัตราการเดินทาง

- สมการเชิงเส้น (Linear Equation)
- อัตราการเดินทางเฉลี่ย (Average Rate)
- ข้อมูลจากการสำรวจ (Direct Survey)

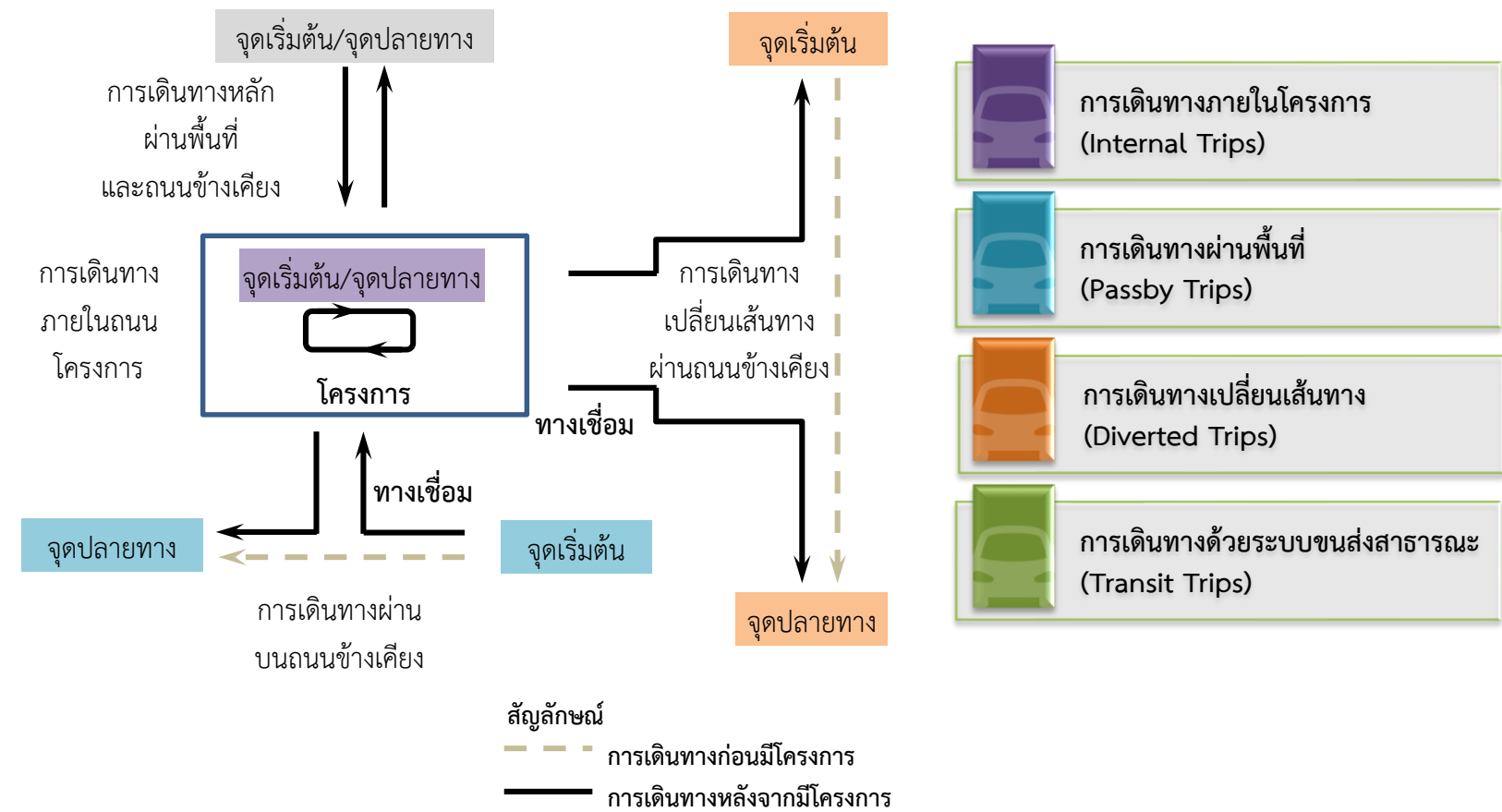
การวิเคราะห์ปริมาณการเดินทาง (Travel Demand Analysis)

การวิเคราะห์ปริมาณการเกิดการเดินทาง



การวิเคราะห์ปริมาณการเดินทาง (Travel Demand Analysis)

การปรับลดปริมาณการเกิดการเดินทาง



การวิเคราะห์ปริมาณการเดินทาง (Travel Demand Analysis)

การปรับลดปริมาณการเกิดการเดินทาง

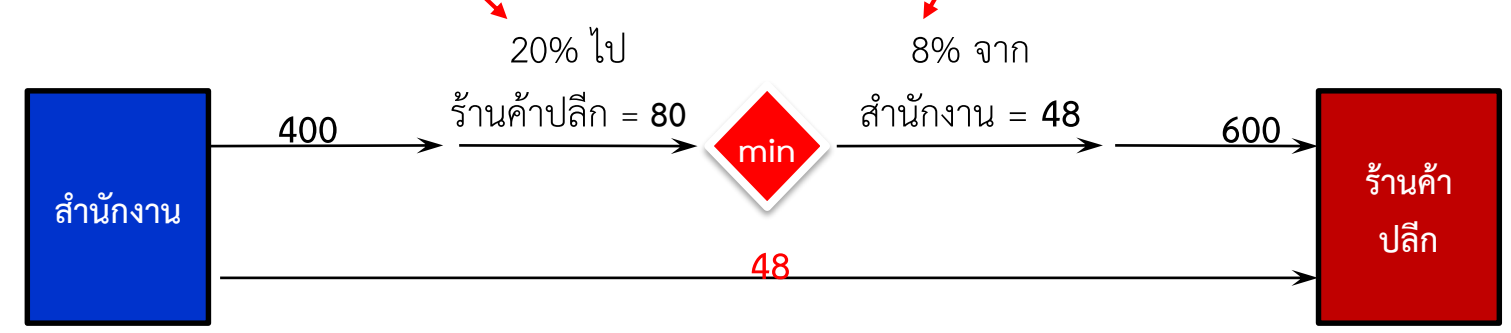
NCHRP Report 684: Enhancing Internal Trip Capture Estimation for Mixed-Use Developments

ปริมาณการเดินทางไม่จำกัดเป็นร้อยละของปริมาณการเดินทางขาเข้าจากจุดต้นทาง

จุดเริ่มต้น	จุดปลายทาง					
	สำนักงาน	ร้านค้าปลีก	ร้านอาหาร	ที่พักอาศัย	โรงพยาบาลนตรี	โรงแรม
สำนักงาน	-	20%	4%	2%	0%	0%
ร้านค้าปลีก	2%	-	29%	26%	4%	5%
ร้านอาหาร	3%	41%	-	18%	8%	7%
ที่พักอาศัย	4%	42%	21%	-	0%	3%
โรงพยาบาลนตรี	2%	21%	31%	8%	-	2%
โรงแรม	0%	16%	68%	2%	0%	-

ปริมาณการเดินทางไม่จำกัดเป็นร้อยละของปริมาณการเดินทางขาออกไปยังจุดปลายทาง

จุดเริ่มต้น	จุดปลายทาง					
	สำนักงาน	ร้านค้าปลีก	ร้านอาหาร	ที่พักอาศัย	โรงพยาบาลนตรี	โรงแรม
สำนักงาน	-	8%	2%	4%	1%	0%
ร้านค้าปลีก	31%	-	29%	46%	26%	17%
ร้านอาหาร	30%	50%	-	16%	32%	71%
ที่พักอาศัย	57%	10%	14%	-	0%	12%
โรงพยาบาลนตรี	6%	4%	3%	4%	-	1%
โรงแรม	0%	2%	5%	0%	0%	-



5. รายละเอียดข้อมูลที่ต้องทำการศึกษา

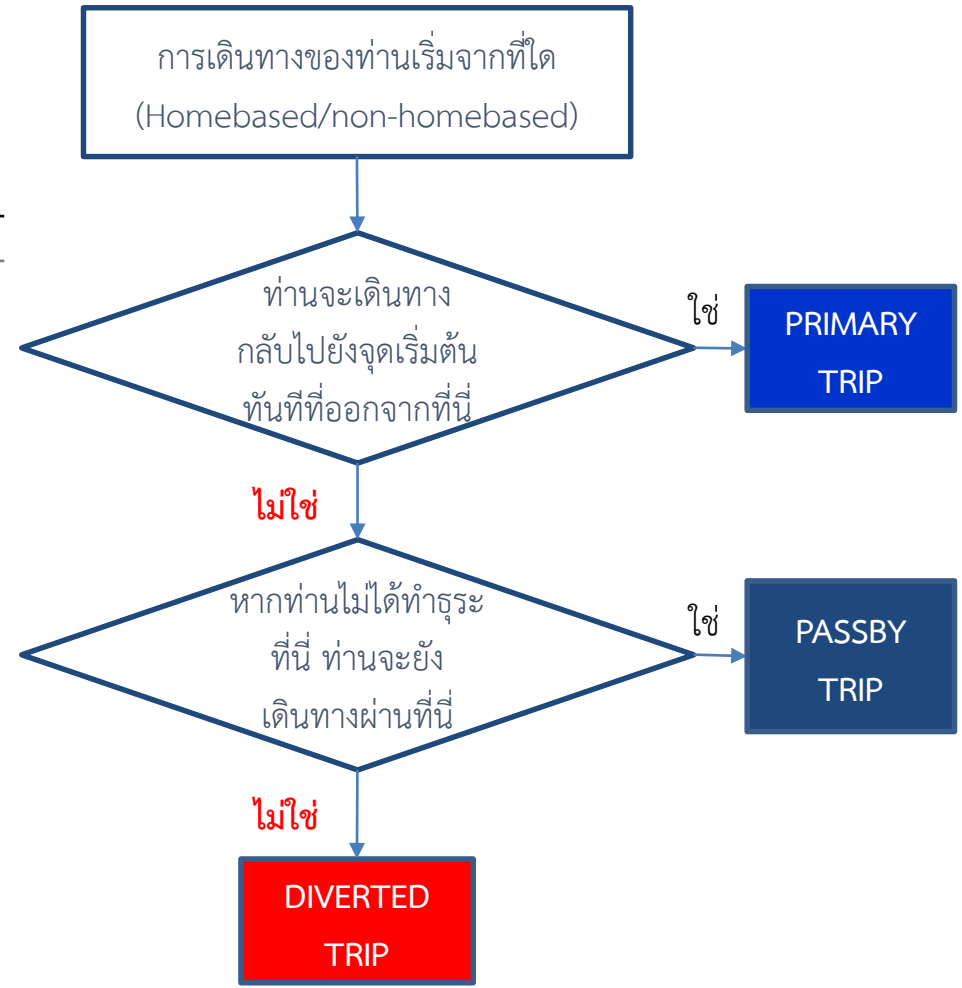
การวิเคราะห์ปริมาณการเดินทาง (Travel Demand Analysis)

การปรับลดปริมาณการเกิดการเดินทาง

ขนาดตัวอย่าง $n = \frac{z^2 p(1-p)}{e^2}$

ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้	ค่าคาดการณ์ร้อยละปริมาณการเดินทางผ่าน/เปลี่ยนเส้นทาง							
	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	20%
10%	62	81	93	97	93	81	62	62
15%	28	36	41	43	41	36	28	28

จำนวนการสัมภาษณ์	ปริมาณการเดินทางหลัก		ปริมาณการเดินทางผ่าน		ปริมาณการเดินทางเปลี่ยนเส้นทาง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ



การวิเคราะห์สภาพการจราจรด้วยแบบจำลอง

หัวข้อที่ต้องกล่าวถึง

1. รายละเอียดคำอธิบายของโครงข่ายการคมนาคมในปีเปิดบริการที่สอดคล้องกับแบบรูป
2. รายละเอียดคำอธิบายของโครงข่ายการคมนาคมในปีเป้าหมาย (5 และ 10 ปี) ที่สอดคล้องกับแบบรูป

รายการที่ต้องแสดง

แบบรูปแสดงโครงข่ายถนน เส้นทางการเชื่อมต่อ ประเภทของถนน จำนวนช่องจราจรทิศทางการจราจร ระบบขนส่งสาธารณะ โครงข่ายการเดินเท้าและทางจักรยานที่มีการวางแผนการจัดทำไว้ และรวมถึงแผนในปีเปิดที่โครงการและปีเป้าหมาย

การวิเคราะห์สภาพการจราจรด้วยแบบจำลอง

แบบจำลองจราจรระดับมหภาค (Traffic Macroscopic Model)

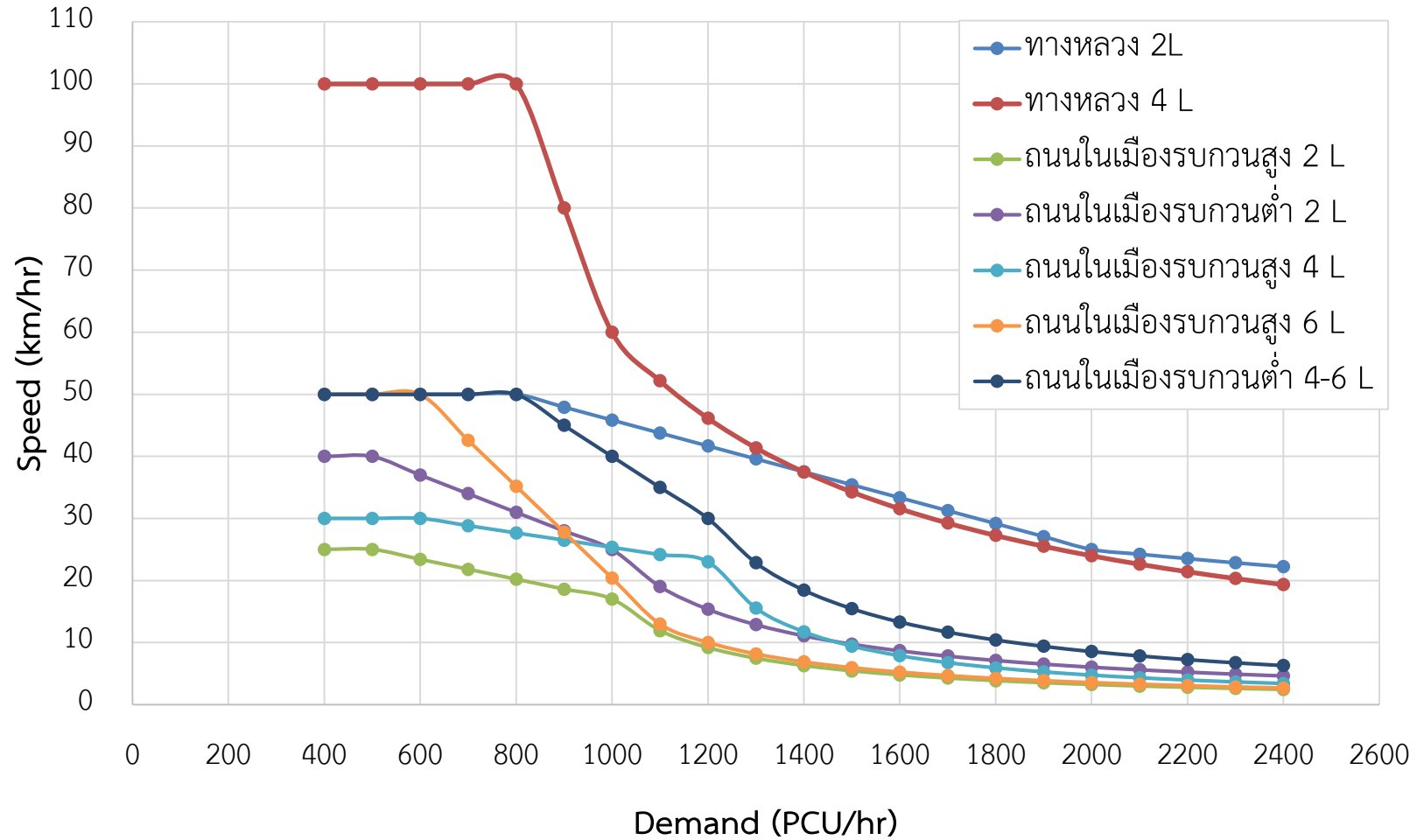
- ประเมินความติดขัดของกระแสจราจรโดยใช้ความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วกับกระแสจราจร (Speed-Flow Curve)
- ใช้ในการวิเคราะห์ภาพรวม
 - ระยะเวลาในการเดินทาง (VHT)
 - ระยะทางในการเดินทาง (VKT)
 - การเลือกรูปแบบการเดินทาง

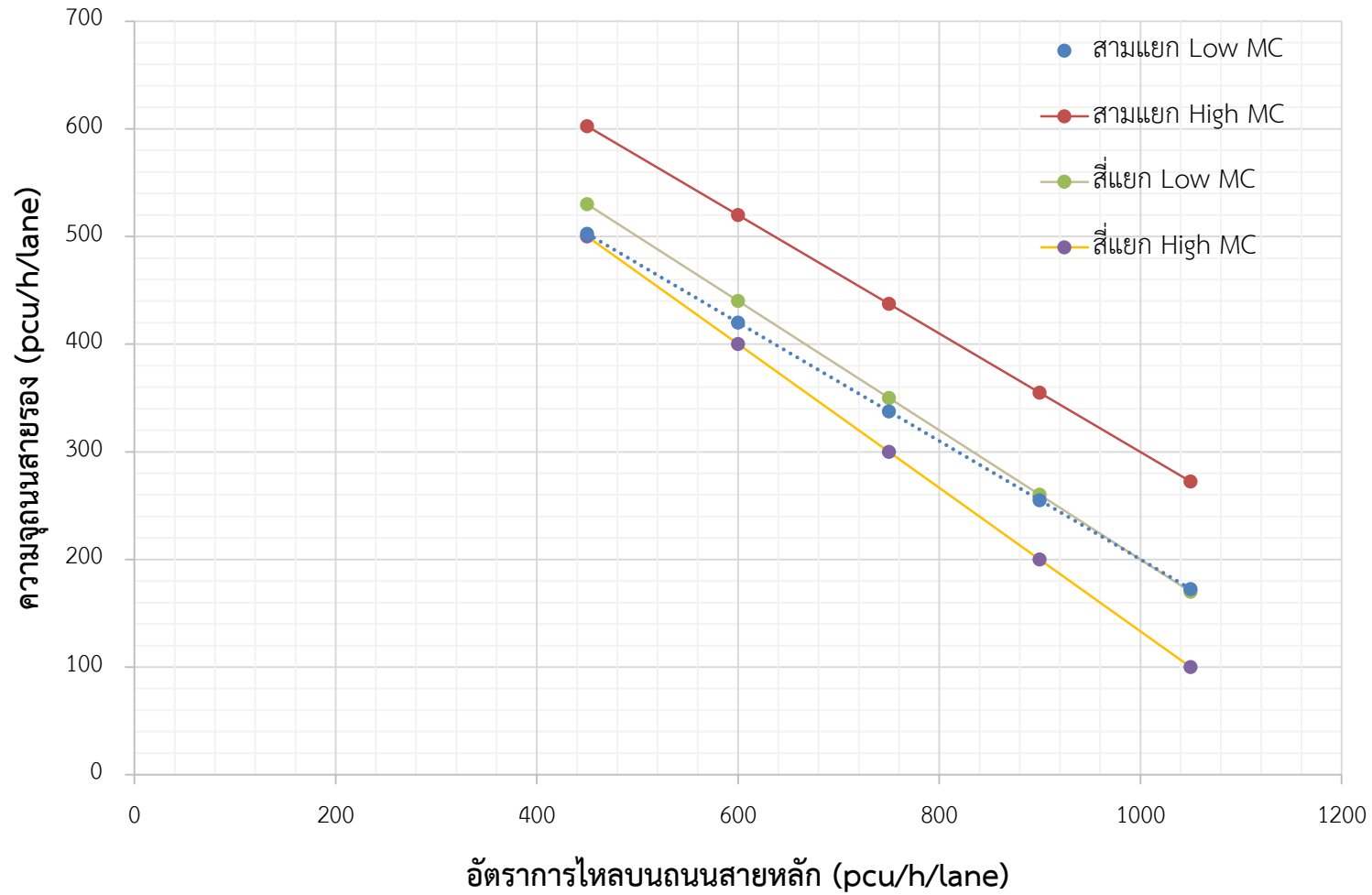
ปีเปิดให้บริการ (Future Condition Opening Year)

- สภาพการจราจรและขนส่งในกรณีทั้งมีและไม่มีโครงการ

ปีเป้าหมายในอนาคต (Future Condition Target Years after open)

- ตัวคูณขยายเพื่อคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต





การจัดการจราจรภายใน

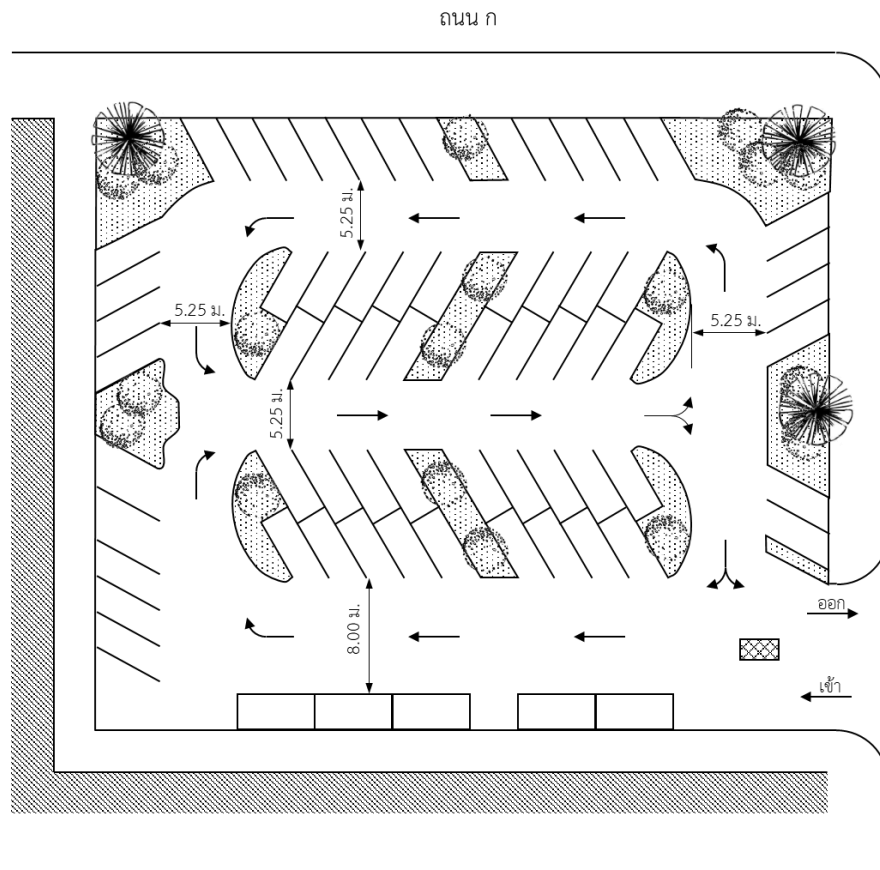
หัวข้อที่ต้องกล่าวถึง

1. การหมุนเวียนรถ
2. การจอดรถ
3. การจอดรับ-ส่ง
4. รถฉุกเฉิน
5. รถรับ-ส่งสินค้า
6. คนเดินเท้าและจักรยาน

รายการที่ต้องแสดง

แบบรูปแสดงเนื้อหาที่สอดคล้องกับคำอธิบายดังกล่าวในหัวข้อที่ต้องกล่าวถึง

การจัดการจราจรภายใน



การหมุนเวียนการเดินทาง

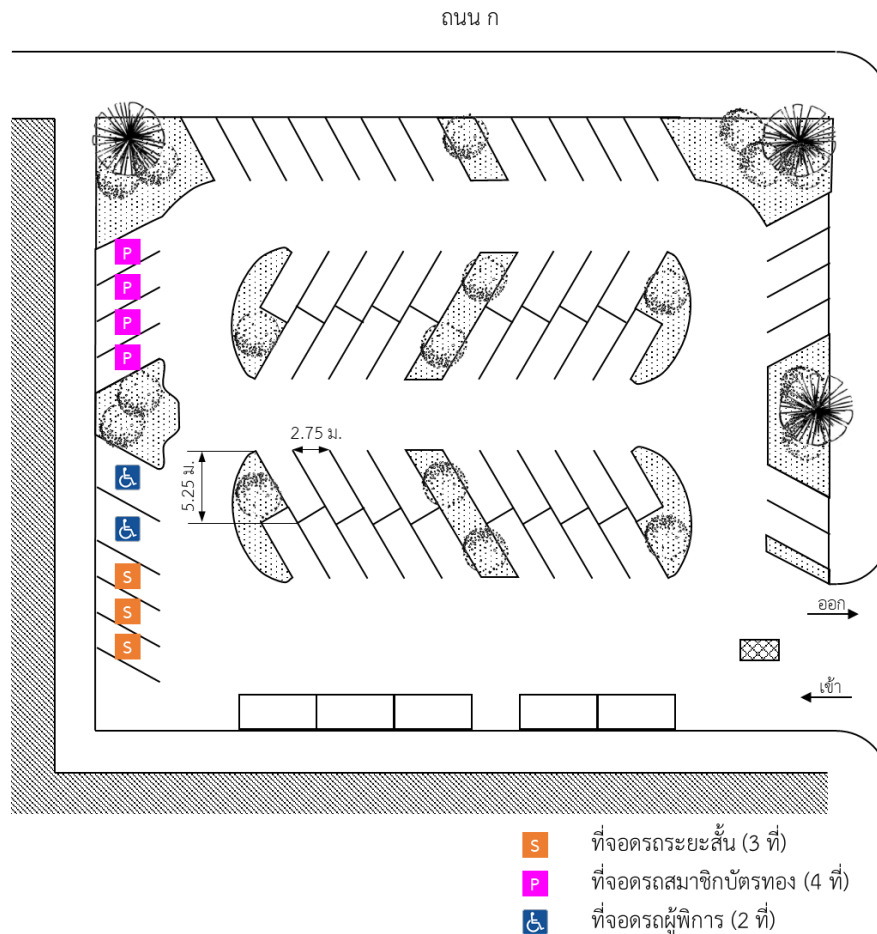
จัดการเดินทางเดียว

ขนาดรถที่ออกแบบ: รถบรรทุก 6 ล้อ

ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกใหญ่กว่า 6 ล้อ เข้าพื้นที่

ไม่มีสิ่งกีดขวางด้านความสูง

การจัดการจราจรภายใน



การจอดรถ

ที่จอดรถทุกที่สำหรับรถยนต์นั่ง รถกระบะและรถตู้

ค่าจอดรถทั่วไป

1 ชั่วโมงแรก ฟรี

ชั่วโมงต่อไปชั่วโมงละ 20 บาท

เศษของชั่วโมงคิดเป็น 1 ชั่วโมง

ค่าจอดรถระยะสั้น

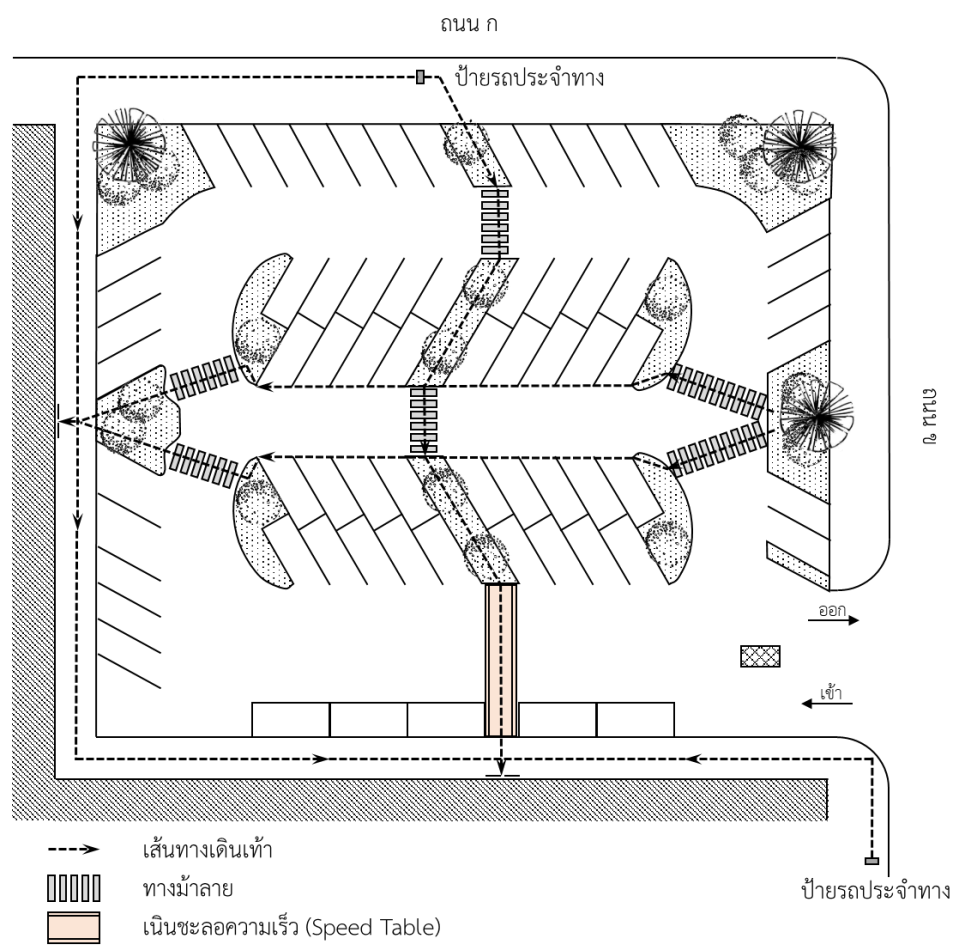
15 นาทีแรก ฟรี

15 นาทีต่อไป 15 นาทีละ 20 บาท

เศษของ 15 นาทีคิดเป็น 15 นาที

เวลาเปิดบริการ 07:00 – 22:00 น.

การจัดการจราจรภายใน



โครงข่ายการเดินเท้า

ทางข้ามเสมอระดับเชื่อมต่าระบบขนส่งสาธารณะ และทางเข้าอาคาร

ผลกระทบ

หัวข้อที่ต้องกล่าวถึง

1. ผลกระทบต่อสายทาง
2. ผลกระทบต่อทางแยกและช่วงทาง
3. ปัญหาบริเวณทางเข้าออกโครงการ
4. ระยะแฉกคอยจากทางเข้า-ออกโครงการ
5. ระยะมองเห็นปลอดภัย

รายการที่ต้องแสดง

ตารางการคำนวณพร้อมคำอธิบายที่สอดคล้องกับหัวข้อที่ต้องกล่าวถึง

ผลกระทบ

ผลกระทบต่อสายทาง

แสดงปริมาณจราจรบนถนนในพื้นที่ศึกษา และความเร็วที่คำนวณจากปริมาณจราจร

ถนน	ประเภท	จำนวนช่องจราจร	ทิศทาง	ปริมาณความต้องการเดินทาง (pcu/h/lane)	ความจุ (pcu/h/lane)	ความเร็วอิสระ (km/h)	ความเร็วเฉลี่ย (km/h)	ความเร็วต่อความเร็วอิสระ
			ขาเข้า					
			ขาออก					
			ขาเข้า					
			ขาออก					

ผลกระทบต่อโครงข่าย

ค่าอัตราส่วนความเร็วต่อความเร็วอิสระ	ระดับผลกระทบ
0.8 – 1.0	ไม่มี
0.5-0.8	ปานกลาง
ต่ำกว่า 0.5	สูง

ผลกระทบ

ผลกระทบต่อทางแยก

ตัวชี้วัด: อัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุ (v/C ratio)

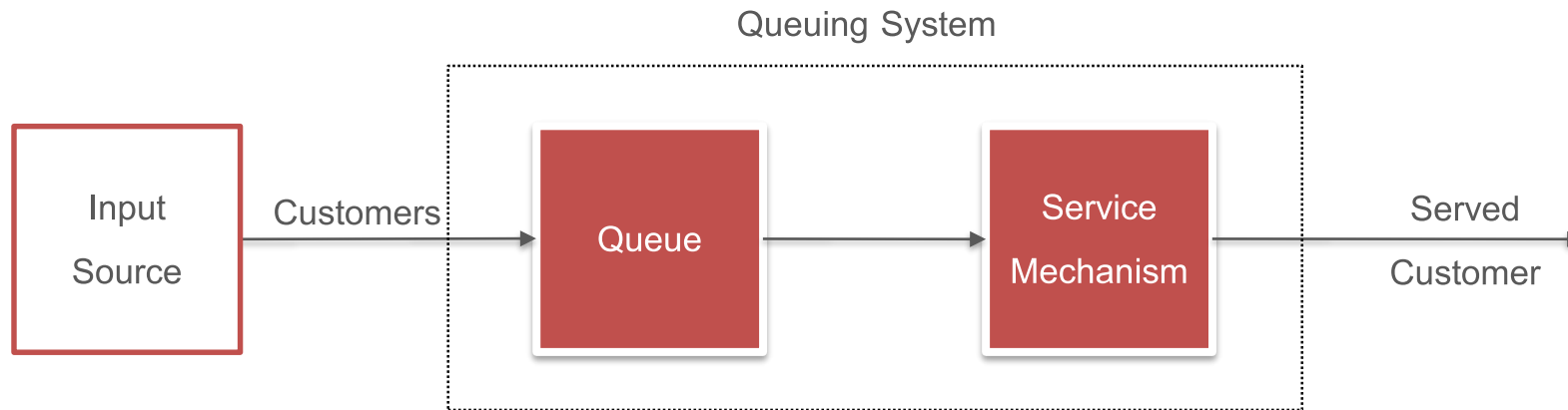
ทางแยก	ขาแยก	ทิศทาง	g/C	Demand (pcu/h/ln)	Sat Flow (pcu/h/ln)	Capacity (pcu/h)	v/c
A	NB	ตรง	0.4	350	1,600	640	0.55
		ขวา		100	1,500	600	0.17
	SB	ตรง	0.3	250	1,600	480	0.52
		ขวา		200	1,500	450	0.44
	WB	ตรง+ซ้าย	0.2	50	1,400	280	0.18
	EB	ตรง+ซ้าย		30	1,400	280	0.11
	รวม			ระดับผลกระทบสูง			

ค่า v/c	ระดับผลกระทบ
น้อยกว่า 0.6	ไม่มี
0.6 - 0.9	ปานกลาง
มากกว่า 0.9	สูง

ผลกระทบ

ระยะแถวคอย

- โครงการต้องมีพื้นที่รองรับ (storage) ที่มีขนาดเหมาะสมเพื่อไม่ให้กระทบต่อกระแสจราจรภายนอก
- ทฤษฎีแถวคอยแบบสุ่ม (stochastics theory)
- โอกาสที่จะมีแถวคอยเกิดขึ้นล้นออกไปนอกโครงการ ต่ำกว่า 5%

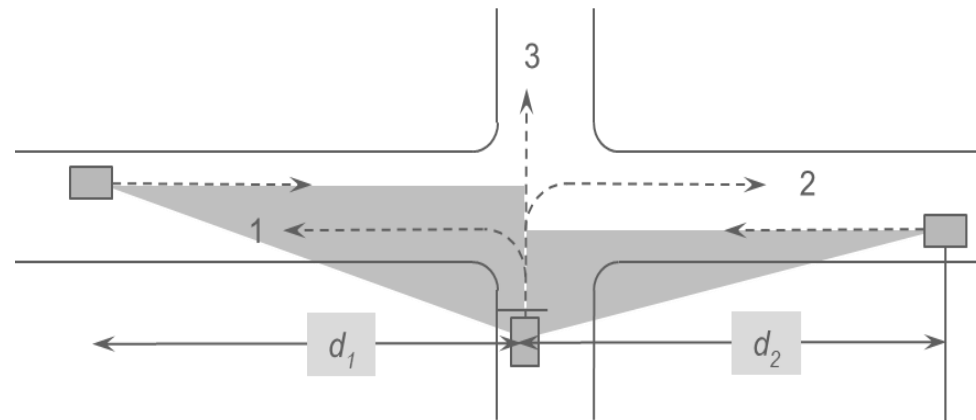


ผลกระทบ

ระยะมองเห็นปลอดภัย

ออกแบบโดยใช้สามเหลี่ยมการมองเห็น (Departure Sight Triangle)

ระยะการมองเห็นขึ้นอยู่กับความเร็วของกระแสน้ำจราจรบนถนนติดโครงการ





ผู้ศึกษาจะต้องทำการเสนอแนะมาตรการเพื่อลดผลกระทบจากราง เพื่อให้ระดับการให้บริการของถนนหรือทางแยกอยู่ในระดับที่เหมาะสม ทั้งนี้โครงการปรับปรุงที่เสนอจะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อผู้เดินทางอื่นๆ ในระดับที่ยอมรับไม่ได้ เช่น

- ลดความกว้างทางเดินเท้าจนต่ำกว่ามาตรฐานของท้องถิ่น หรือน้อยกว่า 1.5 เมตร
- กีดขวางทางจักรยานหรือลดความกว้างทางจนต่ำกว่ามาตรฐานของท้องถิ่น
- กีดขวางป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง หรือทำให้ช่องหยุดรถมีความยาวต่ำกว่ามาตรฐาน ฯลฯ

แนวทางการนำเสนอแนวทางลดผลกระทบ

ลำดับความสำคัญของการพิจารณาใช้แนวทาง
การลดผลกระทบ

หลีกเลี่ยง (Avoid)

กำหนดจุดที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญและออกแบบ/
วางแผน เพื่อกำจัดหรือลดผลกระทบนั้น ๆ

บริหารจัดการ
(Manage)

นำเสนอรูปแบบการแก้ไขเชิงปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ อาทิ
เช่น ปรับแผนการเดินทาง หรือใช้เทคโนโลยีในการช่วยบริหาร

บรรเทา
(Mitigate)

เสนอวิธีการดำเนินการเพื่อบรรเทาผลกระทบที่คงเหลือ หรือในกรณีที่วิธีการ
ดำเนินการนั้น ๆ ไม่เหมาะสมต่อพื้นที่ ให้จัดเตรียมค่าใช้จ่ายในปริมาณที่
สอดคล้องกับการดำเนินการเพื่อบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนา
โครงการ ให้กับหน่วยงานผู้ดูแลด้านคมนาคม

ในกรณีของโครงการที่สร้างผลกระทบในระดับสูง ผู้ศึกษาจะต้องทำการเสนอมาตรการในการจัดการความต้องการเดินทาง เพื่อเป็นทางเลือกในการลดผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาโครงการ

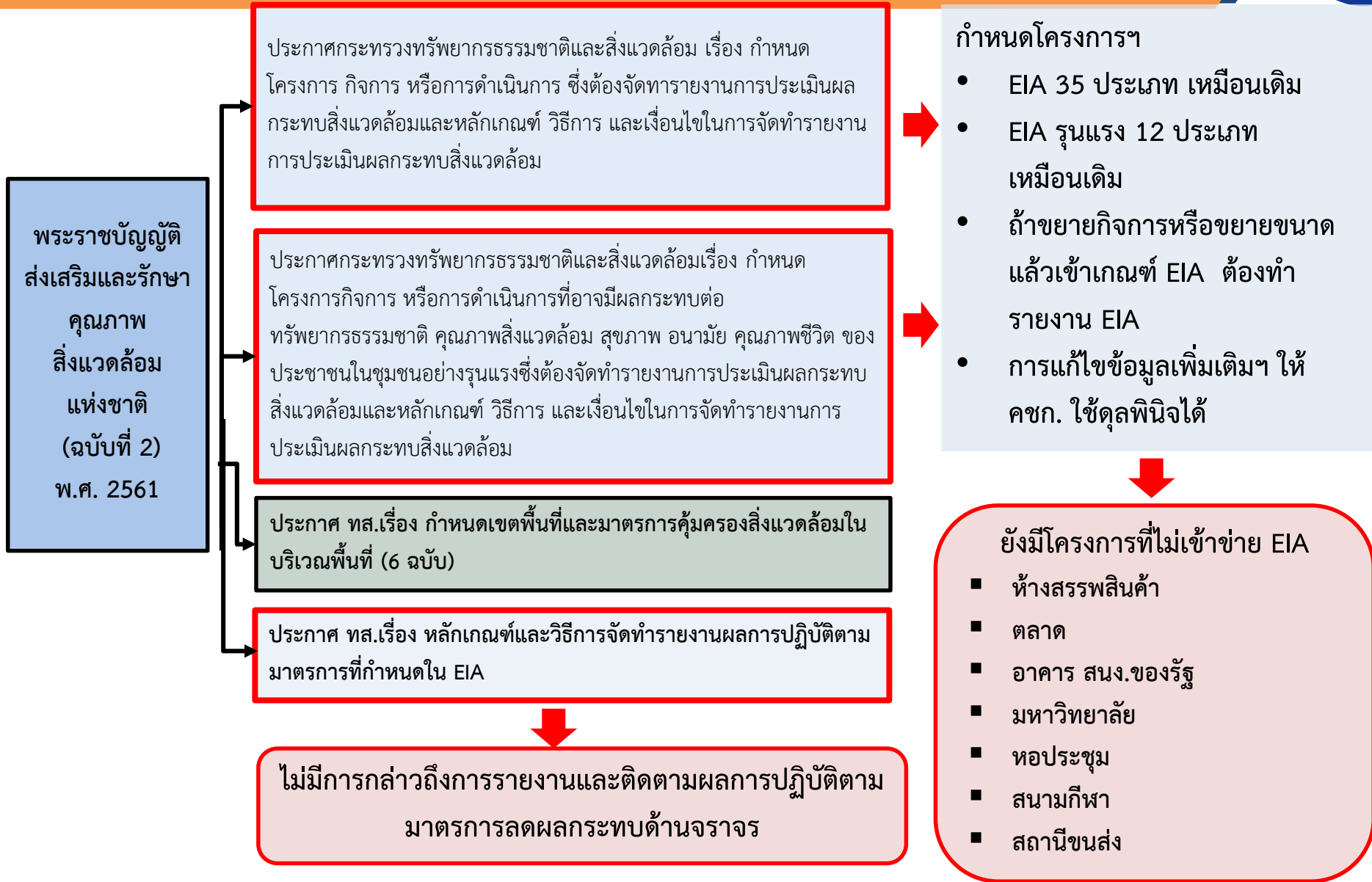
มาตรการ	ประสิทธิผล					
	ลดปริมาณ ยวดยานที่เข้าสู่ พื้นที่โครงการ	ลดปัญหา การจราจร ในพื้นที่โครงการ	ลดปัญหา ความล่าช้า การจราจรโดยรอบ	เพิ่มความสะดวก ในการเข้าถึง ของผู้เดินทาง	กระจายความ ต้องการเดินทาง นอกชม. เร่งด่วน	เพิ่มความจุ ของโครงข่าย
มาตรการเพื่อลดผลกระทบด้านจราจร						
การปรับปรุงกายภาพของทางแยก						
การขยายช่องจราจรบริเวณโครงการ						
การปรับเปลี่ยนทางเข้า-ออกโครงการ						
ปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟจราจร						
การปิดทางเข้าออกสู่ถนนสายหลักในช่วงเร่งด่วน						
การห้ามเลี้ยวขวาในช่วงเร่งด่วน						
จัดให้มีพื้นที่รองรับแถวคอยในพื้นที่โครงการอย่างเพียงพอ						
การจัดพื้นที่จอดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร แบบ Drop-Off						
การกำหนดจุดจอดรถแท็กซี่						
เพิ่มทางออกรอง						
เพิ่มที่จอดรถแบบเสริมนอกพื้นที่โครงการ (Satellite Parking)						
การย้ายป้ายหยุดรถโดยสาร						

9. แนวทางลดผลกระทบ

มาตรการ	ประสิทธิผล					
	ลดปริมาณ ยวดยานที่เข้าสู่ พื้นที่โครงการ	ลดปัญหา การจราจร ในพื้นที่โครงการ	ลดปัญหา ความล่าช้า การจราจรโดยรอบ	เพิ่มความสะดวก ในการเข้าถึง ของผู้เดินทาง	กระจายความ ต้องการเดินทาง นอกชม. เร่งด่วน	เพิ่มความจุ ของโครงข่าย
มาตรการจัดการความต้องการเดินทาง						
กระจายความต้องการเดินทางไปยังช่วงนอกเวลาเร่งด่วน						
การเก็บค่าจอดรถด้วยอัตราก้าวหน้า						
การแยกพื้นที่จอดรถระยะสั้นออกจากระยะยาว						
ที่จอดรถแบบ HOV / Car share						
การจัดให้มีบริการรถโดยสารสาธารณะหรือรถ Shuttle bus						
การให้ส่วนลดกับผู้โดยสารสาธารณะ						
มาตรการสำหรับจักรยาน						
จัดเตรียมช่องทางเดินรถจักรยานและที่จอด						
มาตรการสำหรับคนเดินเท้า						
การปรับปรุงทางเดินเท้าโดยรอบโครงการ						
การสร้าง Sky Walk เชื่อมระบบรถไฟฟ้า						
การขยายความกว้างของทางเดินเท้า						
การให้เงินอุดหนุนหน่วยงานภาครัฐ						
เพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ หรือปรับปรุงระบบถนน						

จัดทำทสรูปมาตรการลดผลกระทบด้านการขนส่งของโครงการในรูปแบบ Checklist

การลดผลกระทบจากการเดินทาง		
โปรดทำเครื่องหมายถูกลงในช่องหลังคำถาม	ใช่	ไม่
1. โครงการมีการจัดเตรียมมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยผู้ใช้ถนนทุกประเภทหรือไม่	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. โครงการมีการจัดเตรียมมาตรการสนับสนุนการใช้จักรยานหรือไม่	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. โครงการมีการจัดเตรียมมาตรการสนับสนุนการเดินเท้าหรือไม่	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. โครงการมีการจัดเตรียมมาตรการสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะหรือไม่	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. โครงการมีการจัดเตรียมมาตรการลดจำนวนที่จอดรถหรือไม่	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. โครงการมีการจัดเตรียมมาตรการส่งเสริมการจัดทิศทางจราจรที่สามารถใช้ได้สำหรับรถขนสินค้าหรือไม่ (สำหรับคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. โครงการมีการจัดเตรียมมาตรการส่งเสริมการลดผลกระทบด้านอื่นๆ หรือไม่ (บริการขนส่งสาธารณะ การอำนวยความสะดวกแก่คนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน การปรับปรุงทางสัญจร)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
โปรดระบุแนวทางหลักในการลดผลกระทบ		



ลงประกาศในวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ.2561
 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาในวันที่ 4 มกราคม พ.ศ.2562

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา
คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.
2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561

- โครงการ 35 ประเภท
- หากขยายกิจการ หรือขยาย
ขนาดโครงการ ถ้าเข้าเกณฑ์ต้อง
ทำรายงาน EIA



สำนักงานนโยบายและ
แผนทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อม

รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.
2545 เรื่องการขอใช้ที่ราชพัสดุฯ

- ที่ดินในเขต กทม. ชั้นใน (เขตถนนวงแหวน
รัชดา) และนอกเขตในระยะ 200 เมตร
- ที่ดินพื้นที่อื่นที่มีขนาดมากกว่า 1 ไร่ และอยู่
ในพื้นที่ที่มีการจราจรแออัด



คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)
คณะกรรมการอนุกรรมการจัดระบบการจราจร
ทางบกจังหวัด (อจร.)

รายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร (TIA)

ระเบียบภายในตามมติของ
คณะกรรมการด้านการจราจร
และแนวปฏิบัติของ กทม. ในกรณี
ขอเชื่อมทางเข้าสู่ถนนสาธารณะ

- อาคารที่มีที่จอดรถภายในเกินกว่า
300 คันที่จะขอเชื่อมทางเข้าออก
ถนนของกรุงเทพมหานคร



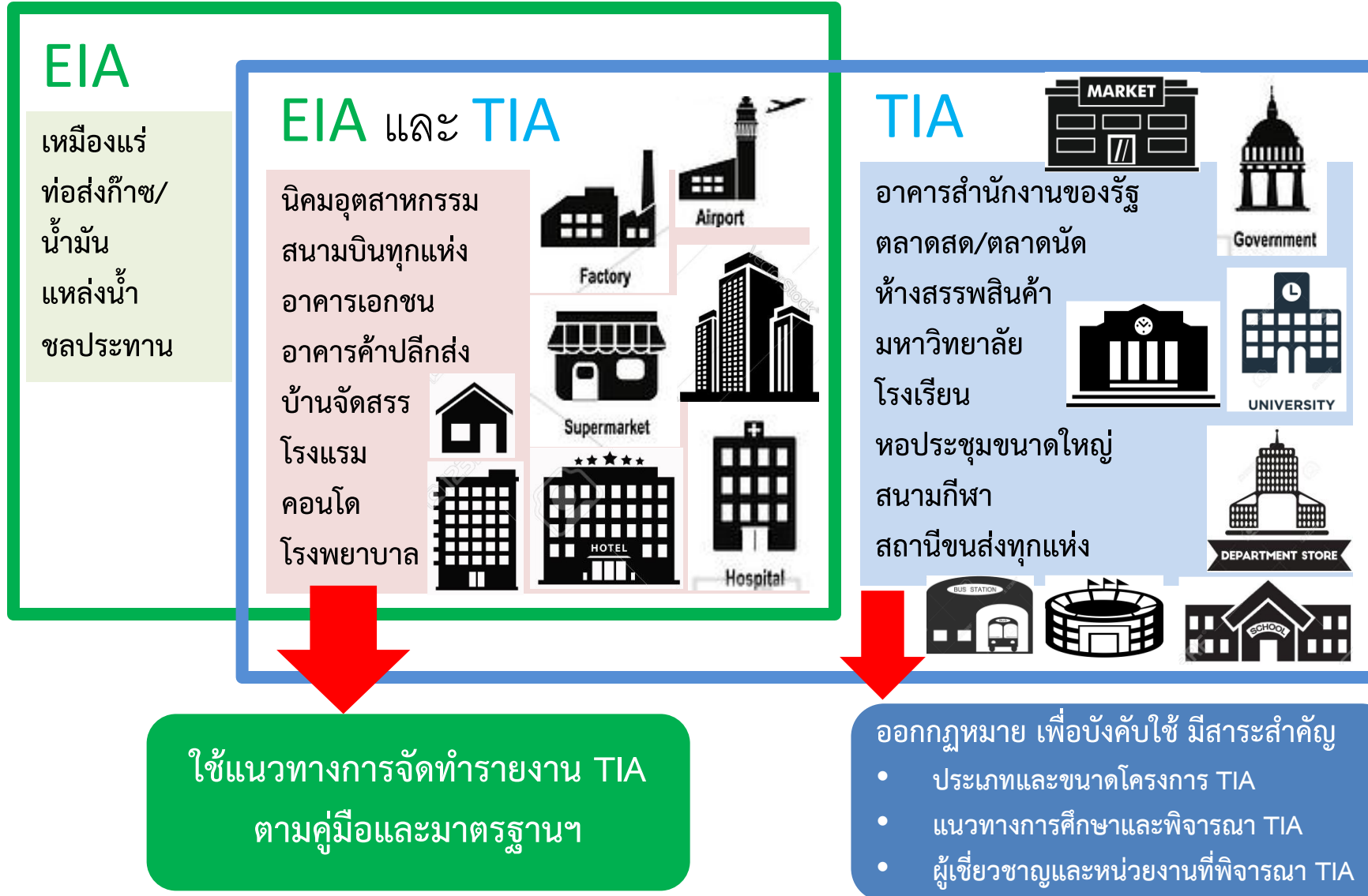
สำนักงานการจราจรและขนส่ง
กรุงเทพมหานคร

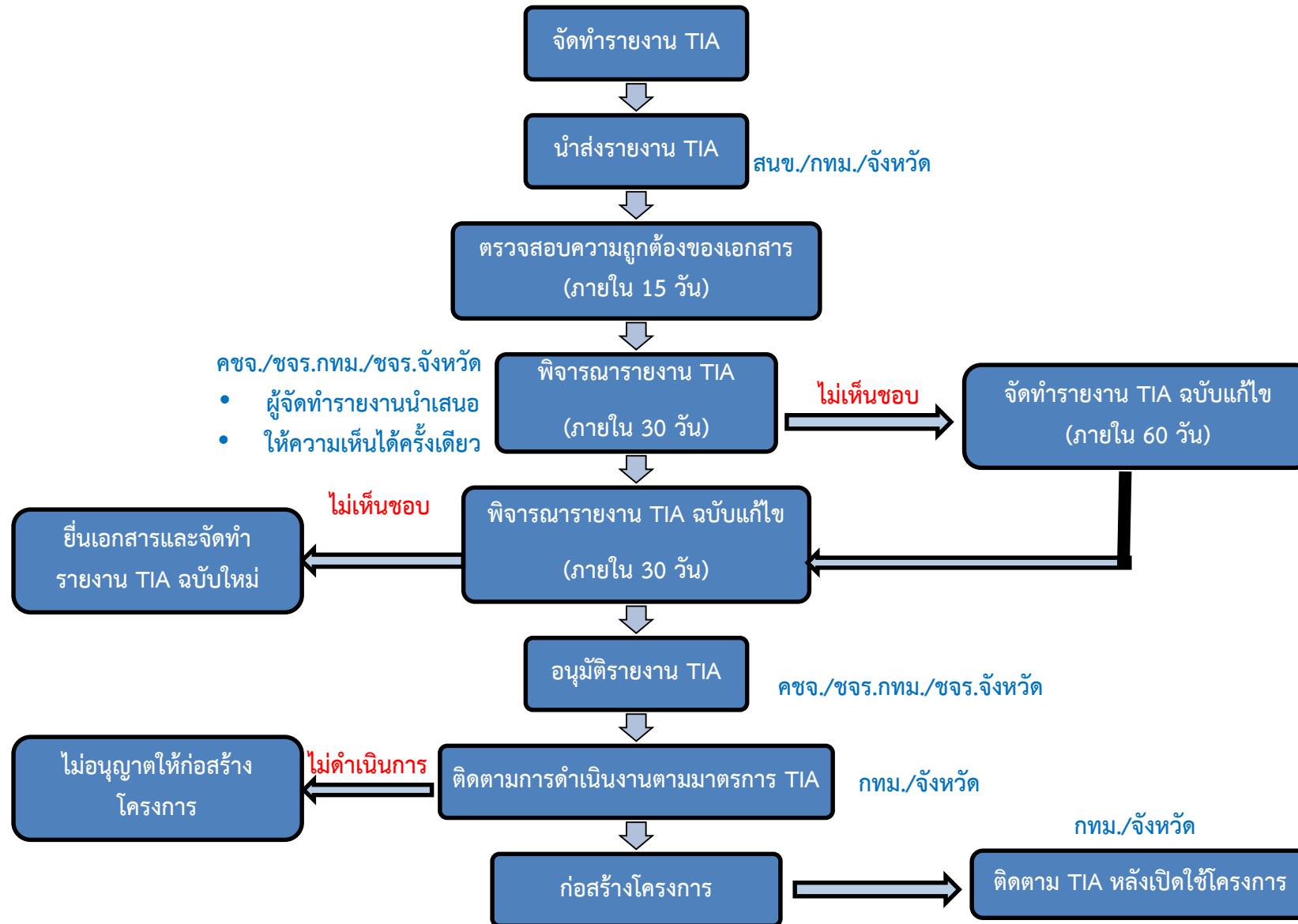
ประเภทโครงการ	EIA	ระเบียบฯ กทม.	มติที่ราชพัสดุฯ
นิคมอุตสาหกรรม	ทุกขนาด	อาคารที่มีที่จอดรถ ภายในเกินกว่า 300 คันที่จะขอเชื่อม ทางเข้าออกถนนของ กรุงเทพมหานคร	1) ที่ดินในเขต กทม. ชั้นใน (เขตถนนวงแหวนรัชดา) และนอกเขตในระยะ 200 เมตร 2) ที่ดินพื้นที่อื่นที่มีขนาด มากกว่า 1 ไร่ และอยู่ใน พื้นที่ที่มีการจราจรแออัด
สนามบิน	ทางวิ่งเกิน 1,100 ม.		
อาคารเอกชน และอาคารค้าปลีกค้าส่ง	สูง > 23 ม. หรือ พื้นที่ > 10,000 ตร.ม.		
บ้านจัดสรร / การจัดสรรที่ดินเพื่ออยู่อาศัย	> 500 แปลง หรือ > 100 ไร่		
โรงแรม	> 80 ห้อง หรือ > 4,000 ตร.ม.		
อาคารที่อยู่อาศัยรวม / คอนโด	> 80 ห้อง หรือ > 4,000 ตร.ม.		
โรงพยาบาล	> 60 เตียง		

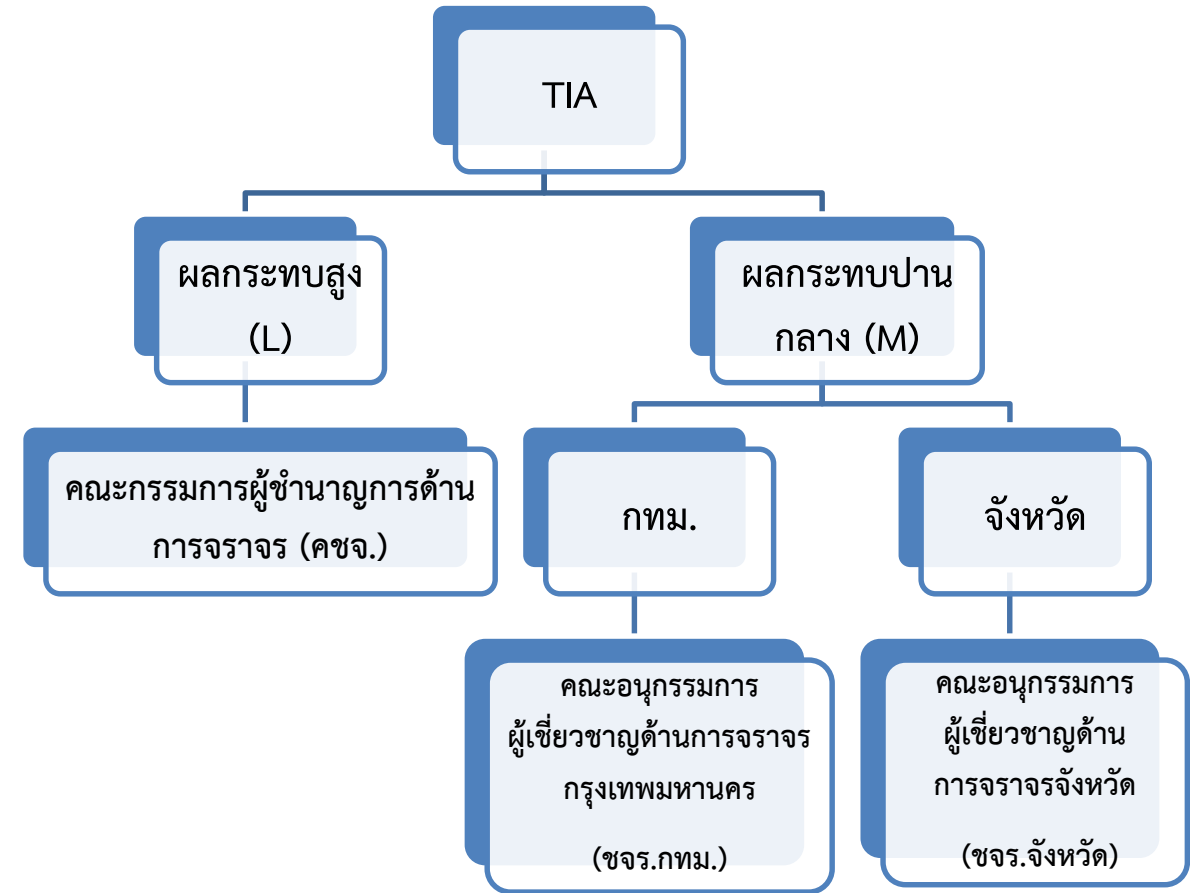
โครงการที่ไม่เข้าข่ายที่ต้องทำ TIA ตามกฎหมายเดิม : อาคารสำนักงานของรัฐ ตลาดสด/ตลาดนัด
ห้างสรรพสินค้า มหาวิทยาลัย โรงเรียน หอประชุม สนามกีฬา สถานีขนส่ง

ประเด็นที่ประเมินผลกระทบด้านจราจร	EIA	ระเบียบ กทม.	ที่ราชพัสดุ	โครงการ TIA
จำนวนที่จอดรถตามกฎหมายและการบริหารจัดการที่จอดรถ				X
เสนอรบบจราจรภายในและภายนอกโดยรอบ				X
ปริมาณจราจรบนถนนสาธารณะและเส้นทางจราจรที่เกี่ยวข้องกับโครงการ				X
คาดการณ์ปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมโครงการ				X
ประเมินผลกระทบของปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นต่อโครงข่ายถนน				X
เส้นทางภายในและที่ได้รับผลกระทบจากการจราจรเข้าออกโครงการ (ก่อน/หลัง)				X
ประเมินความเหมาะสม ความสะดวก และปลอดภัยของระบบการจราจรภายใน และบริเวณทางเข้า-ออก				X
ความล่าช้าในการเดินทาง				X
ความปลอดภัยในการสัญจรของผู้ใช้รถใช้ถนน				
การให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ				Future
เอกสาร/รายงานผลกระทบด้านการจราจรและมาตรการแก้ไข				X
ตารางแสดงพื้นที่อาคารเพื่อคำนวณที่จอดรถยนต์				X
สำเนาใบอนุญาต สผ. (กรณีโครงการที่ต้องทำ EIA)				X
การพัฒนาแบบ Phasing Development				X
การคำนึงถึงรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ เช่น คนเดินเท้า				X

ประเด็นที่ประเมิน TIA ที่กำหนดให้ ทำการศึกษาในปัจจุบัน ยังไม่ครอบคลุม และไม่เพียงพอต่อการศึกษา TIA







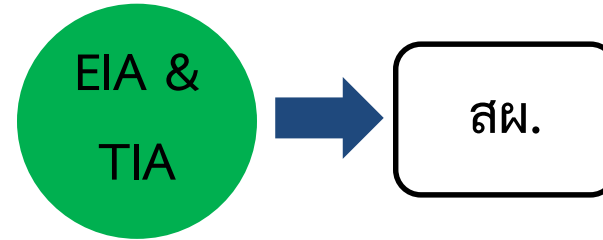
การประเมินภาระงานที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โครงการ)

กรณี	รวมทั้งหมด	EIA		TIA			
		สูง (L)	ปานกลาง (M)	สูง (L)	ปานกลาง (M)		
1	300 PCU/ชม.	49	179	46	172	3	7
2	200 PCU/ชม.	82	146	79	139	3	7

- 1) ตลาด ร้านอาหาร สถานศึกษา สนามกีฬา และสถานีขนส่ง ไม่สามารถประเมินได้
- 2) TIA ประเมินเฉพาะโครงการประเภท ห้างสรรพสินค้า และหอประชุม
- 3) EIA ประเมินกับประเภทและขนาดโครงการที่เข้าข่าย EIA

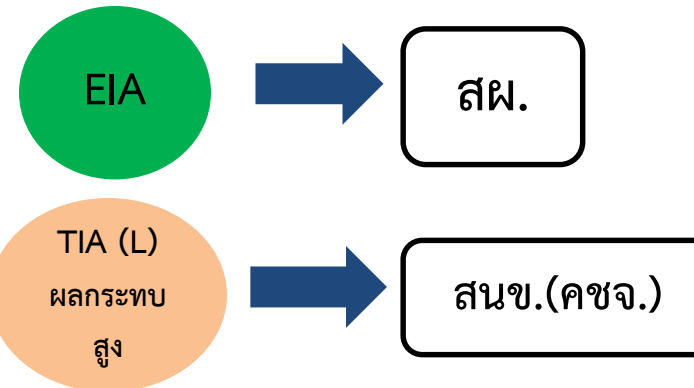
ระยะสั้น (ภายใน 2 ปี)

- 1) คจร. จัดทำคู่มือและมาตรฐาน TIA แล้วเสร็จ
- 2) คจร. สนอแนะให้ สผ.นำไปพิจารณาใช้กับรายงาน EIA
- 3) สนข.เตรียมร่างระเบียบสำนักนายกฯ TIA
- 4) สนข.เตรียมความพร้อมด้านบุคลากร กระบวนการ และวิธีปฏิบัติ



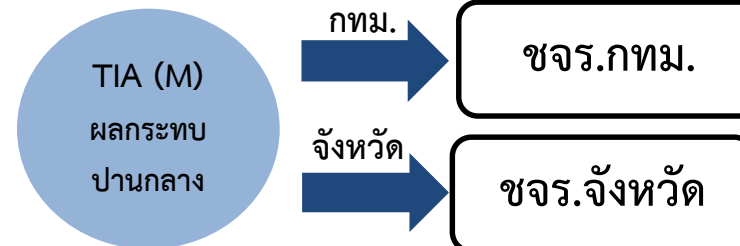
ระยะกลาง (ภายใน 5 ปี)

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



ระยะยาว (หลังจาก ปีที่ 5)

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

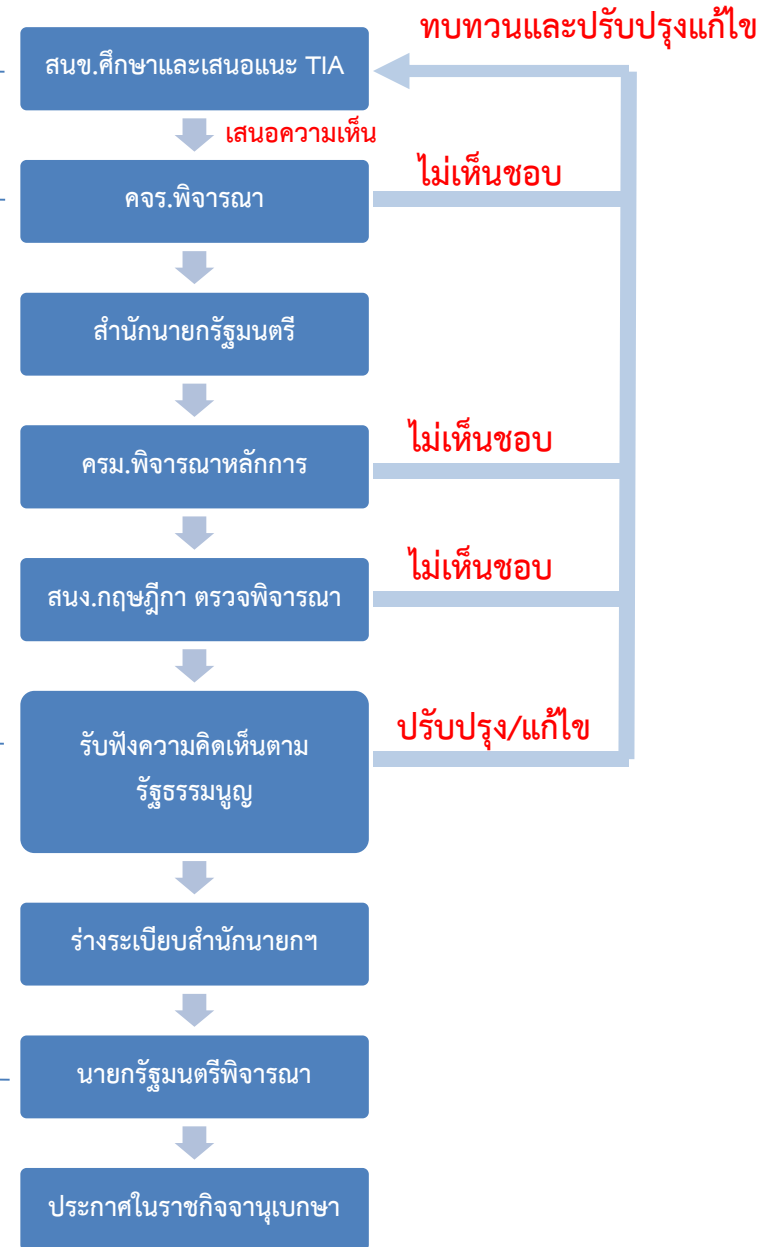


“ร่างระเบียบสำนัก
นายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการ
กำหนดประเภทและขนาด
โครงการ การศึกษาและพิจารณา
รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
ด้านการจราจร พ.ศ.....
สาระสำคัญ
ประเภทและขนาดโครงการ TIA
แนวทางการศึกษาและพิจารณา TIA
คุณสมบัติผู้เชี่ยวชาญด้านจราจร
หน่วยงานที่พิจารณา TIA

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการฯ สนข. พ.ศ.2558
ข้อ 10 (2) , (5)
(พ.ร.บ.บริหารราชการแผ่นดินฯ พ.ศ.2534)
พ.ร.บ.คณะกรรมการจัดการ
จราจรทางบก พ.ศ.2521
มาตรา 5 (4)
มาตรา 10 (4)

รัฐธรรมนูญฯ
มาตรา 77

พ.ร.บ.บริหารราชการแผ่นดินฯ
พ.ศ.2534 มาตรา 11 (8)





กฎกระทรวง

แบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๕๘

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๘ ณ แห่งพระราชบัญญัติ
พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๒ ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะ
นโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุนด้านการขนส่ง
และจราจรในระดับประเทศ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนดังกล่าว

(๒) ศึกษา เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรการ มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรทางบก
ให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร วิเคราะห์กั้นกรองความเหมาะสมของแผนงาน
และโครงการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวมทั้ง
การดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๔) ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัยเพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร
ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่ง
และจราจร รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

(๕) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่
รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๕^๓ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) เสนอนโยบายและแผนหลักต่อคณะรัฐมนตรี

(๒) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงาน โครงการ วงเงินลงทุน รวมทั้งพิจารณา กำหนดโครงการที่จะใช้เงินกู้ ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ และการเข้าร่วมลงทุนของภาคเอกชน ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจราจร เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนหลัก

(๓) กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

(๔) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรทางบก ตลอดจนกำกับดูแล เร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบาย และแผนหลักที่กำหนด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานพระราชบัญญัติกฤษฎีกา

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา พ.ศ. ๒๕๒๑

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๒๑

เป็นปีที่ ๓๓ ในรัชกาลปัจจุบัน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ

ให้ประกาศว่า

สำนักงาน

มาตรา ๑๐^๖ ให้จัดตั้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร* ขึ้นใน กระทรวงคมนาคม* และให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษา สืบวิจัย วิเคราะห์สภาพการจราจรทางบก เพื่อวางแผนหลักเสนอ แนวนโยบาย และกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรตลอดจนมาตรการในการแก้ไข ปัญหาการจราจรให้คณะกรรมการพิจารณา

(๒) วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และ การผังเมืองของแผนงานและโครงการเสนอต่อคณะกรรมการ

(๓) รวบรวมระบบข้อมูลด้านการจราจร เพื่อเผยแพร่หรือจำหน่ายแก่หน่วยราชการ และภาคเอกชน

(๔) พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการให้มีการปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย เกี่ยวกับการจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อการจัดระบบการจราจรทางบก ให้เหมาะสมกับสถานการณ์

(๕) พิจารณาจัดทำโครงการศึกษา ฝึกอบรม และเผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวกับการ จัดระบบการจราจรทางบก

(๖) ปฏิบัติการและประสานงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร* หรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย



รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร

ตราไว้ ณ วันที่ ๖ เมษายน พุทธศักราช ๒๕๖๐

เป็นปีที่ ๒ ในรัชกาลปัจจุบัน

๒๕๖๐ ๒ ๒๕๖๐ ๒๕๖๐ ๒๕๖๐

มาตรา ๗๗ รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพื่อยกหน้าที่จำเป็น และยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพ โดยไม่ชักช้าเพื่อไม่ให้เป็นการกระทบแก่ประชาชน และดำเนินการให้ประชาชนเข้าถึงตัวบทกฎหมายต่าง ๆ ได้โดยสะดวกและสามารถเข้าใจกฎหมายได้ง่ายเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง

ก่อนการตรากฎหมายทุกฉบับ รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็น และการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน เมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้ว รัฐพึงจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายในรอบระยะเวลาที่กำหนด โดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป

รัฐพึงใช้ระบบอนุญาตและระบบคณะกรรมการในกฎหมายเฉพาะกรณีที่น่าจำเป็น พึงกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐและระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายให้ชัดเจน และพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง

สำนักงานพระราชบัญญัติ
ระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน
พ.ศ. ๒๕๓๔

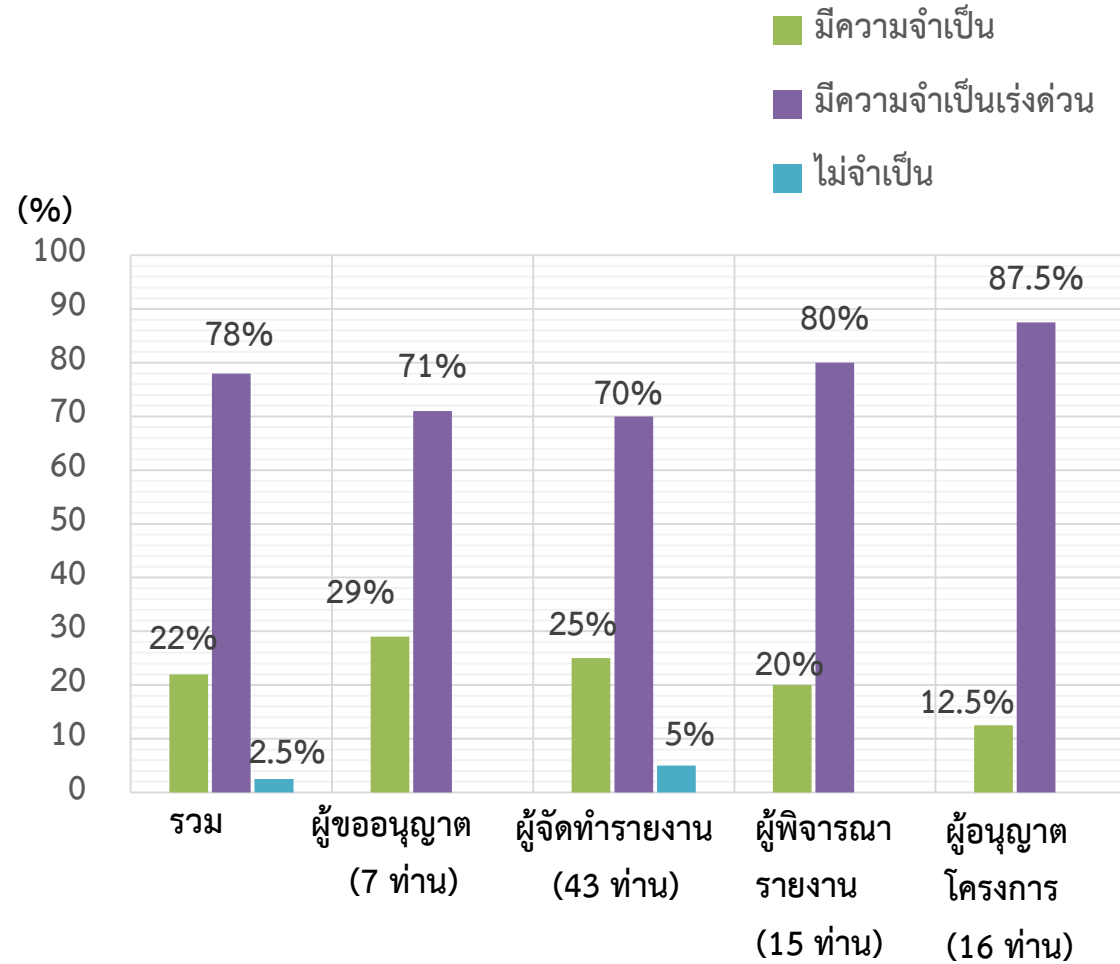
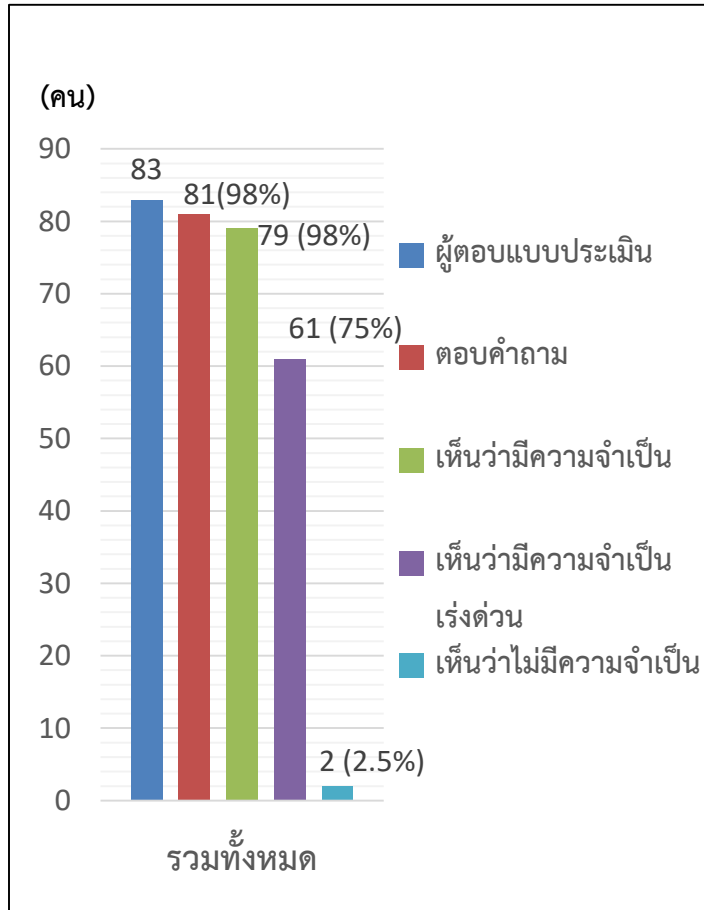
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
กฤษฎีกา
พ.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๓๔
เป็นปีที่ ๔๖ ในรัชกาลปัจจุบัน

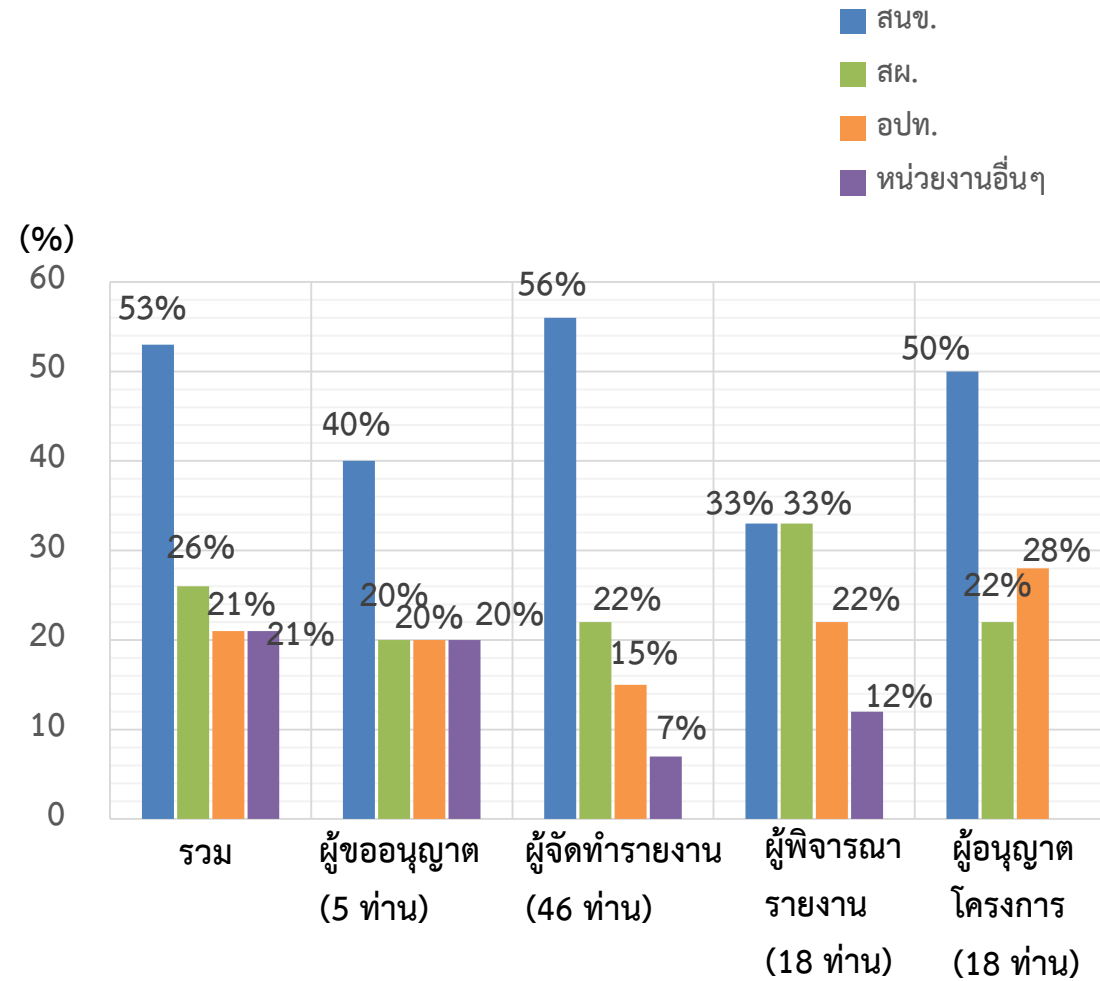
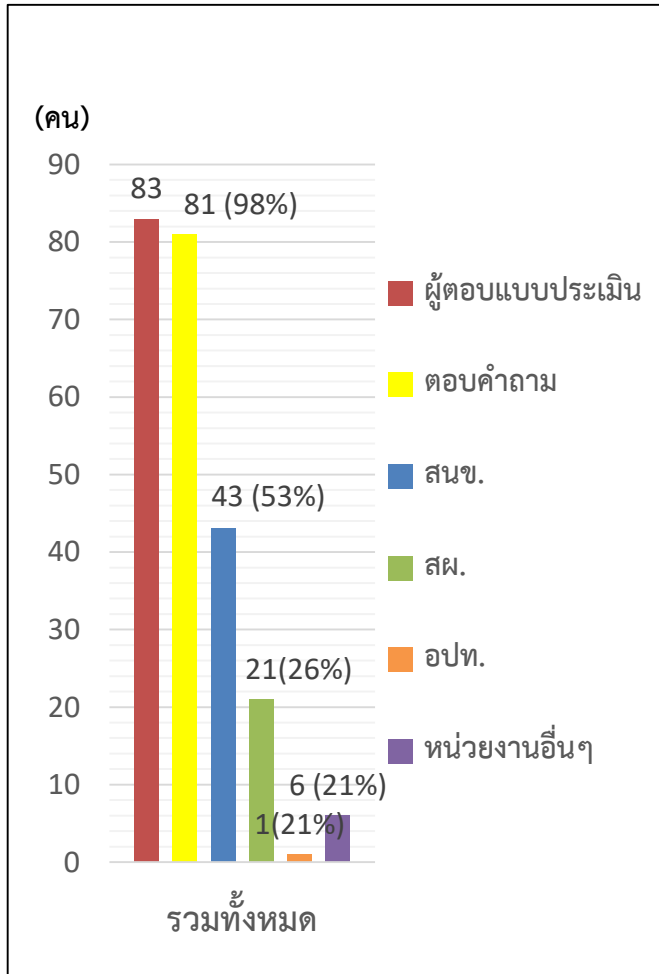
มาตรา ๑๑ นายกรัฐมนตรีในฐานะหัวหน้ารัฐบาลมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- ๑) อัดตราเงินเดือนทางสังกัดเดิม ให้ได้รับเงินเดือนในสำนักนายกรัฐมนตรีในระดับ และชั้นที่ไม่สูงกว่าเดิม
- ๒) (๕) แต่งตั้งข้าราชการซึ่งสังกัดกระทรวง ทบวง กรมหนึ่งไปดำรงตำแหน่งของอีกกระทรวง ทบวง กรมหนึ่ง โดยให้ได้รับเงินเดือนจากกระทรวง ทบวง กรมเดิม ในกรณีเช่นว่านี้ให้ข้าราชการซึ่งได้รับแต่งตั้งมีฐานะเสมือนเป็นข้าราชการสังกัดกระทรวง ทบวง กรม ซึ่งตนมาดำรงตำแหน่งนั้นทุกประการ แต่ถ้าเป็นการแต่งตั้งข้าราชการตั้งแต่ตำแหน่งอธิบดีหรือเทียบเท่าขึ้นไป ต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี
- ๓) (๖) แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิเป็นประธานที่ปรึกษา ที่ปรึกษา หรือคณะที่ปรึกษาของนายกรัฐมนตรี หรือเป็นคณะกรรมการเพื่อปฏิบัติราชการใด ๆ และกำหนดอัตราเบี้ยประชุมหรือค่าตอบแทนให้แก่ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้ง
- ๔) (๗) แต่งตั้งข้าราชการการเมืองให้ปฏิบัติราชการในสำนักนายกรัฐมนตรี
- ๕) (๘) วางระเบียบปฏิบัติราชการ เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดินเป็นไปโดยรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติหรือกฎหมายอื่น
- ๖) (๙) ดำเนินการอื่น ๆ ในการปฏิบัติตามนโยบาย

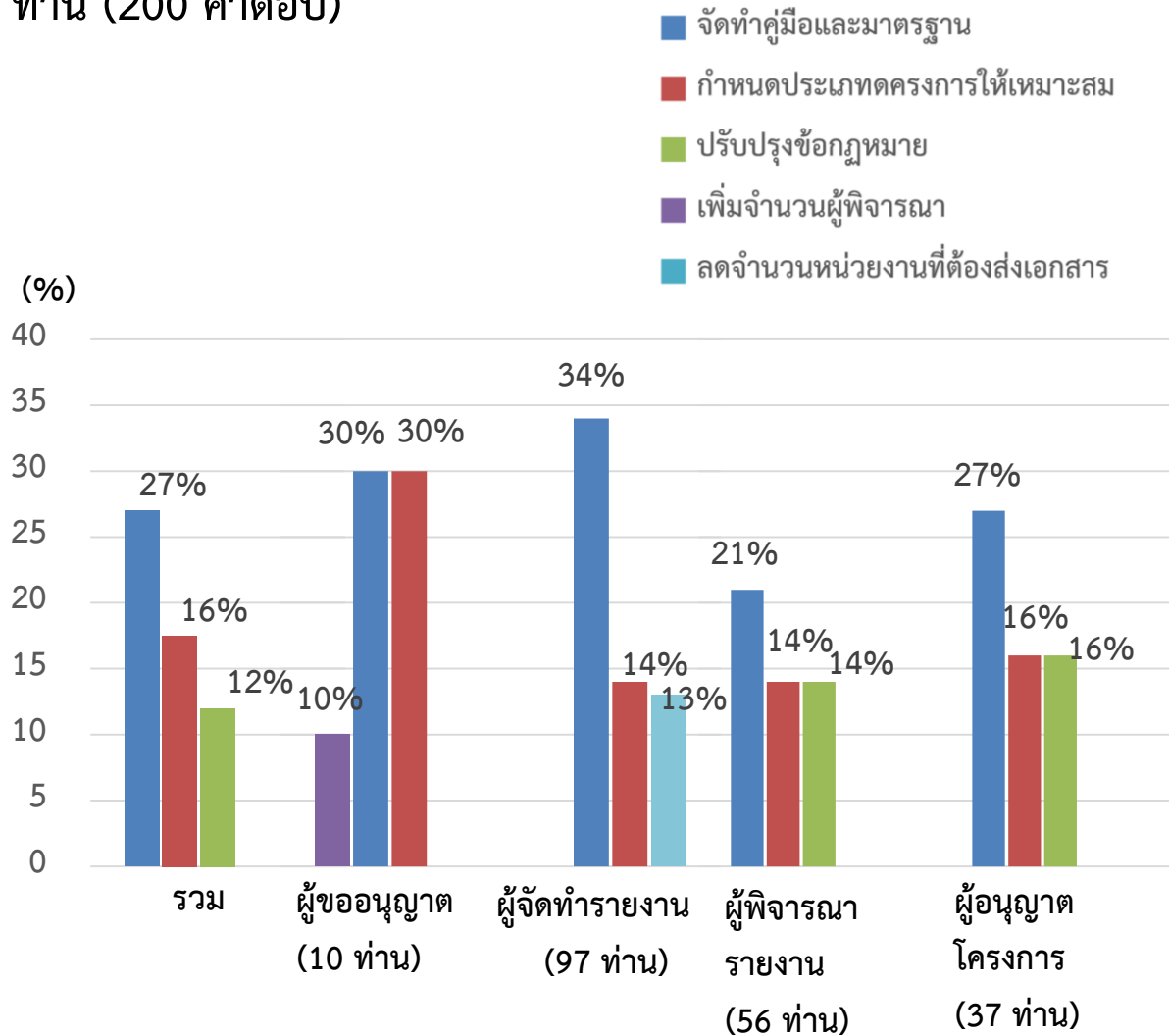
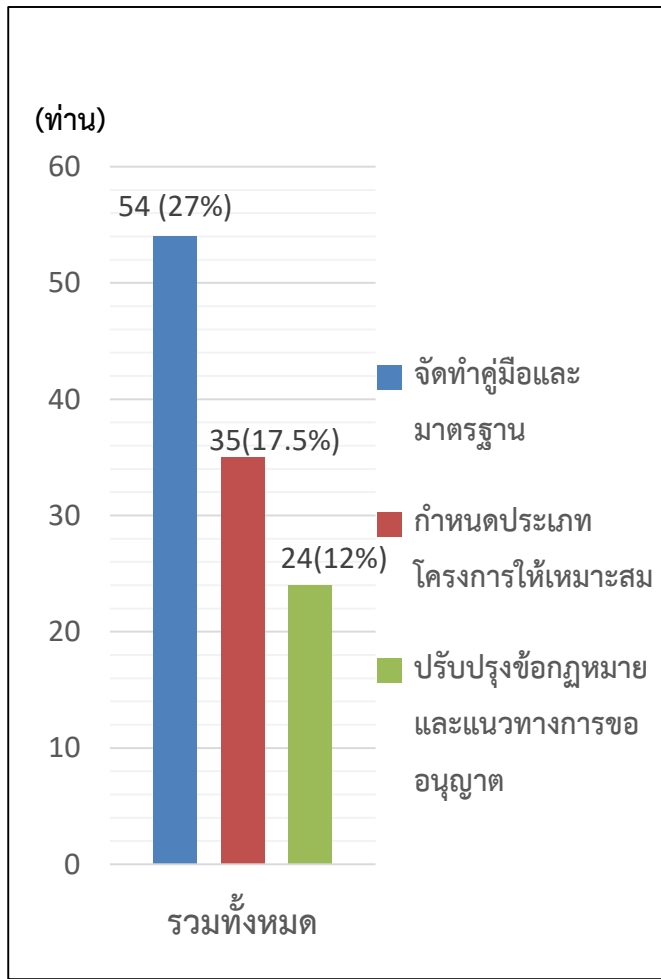
- วันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2561
- เวลา 08.30 – 13.00 น.
- โรงแรมเดอะสุโกศล กทม.
- ผู้เข้าร่วมสัมมนา 114 ท่าน



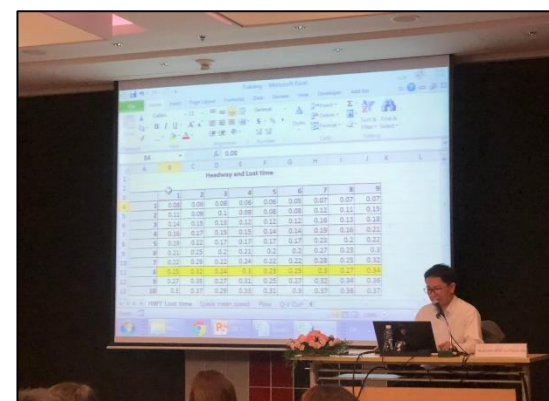


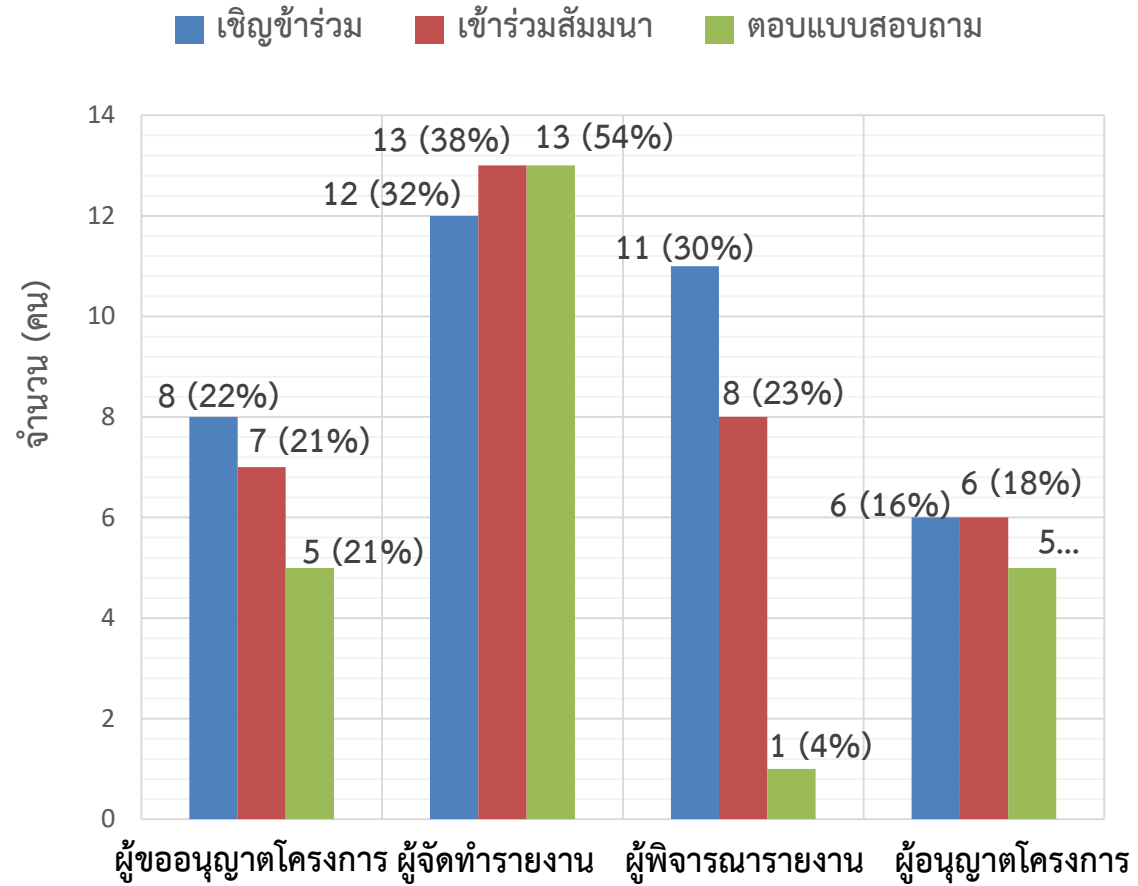
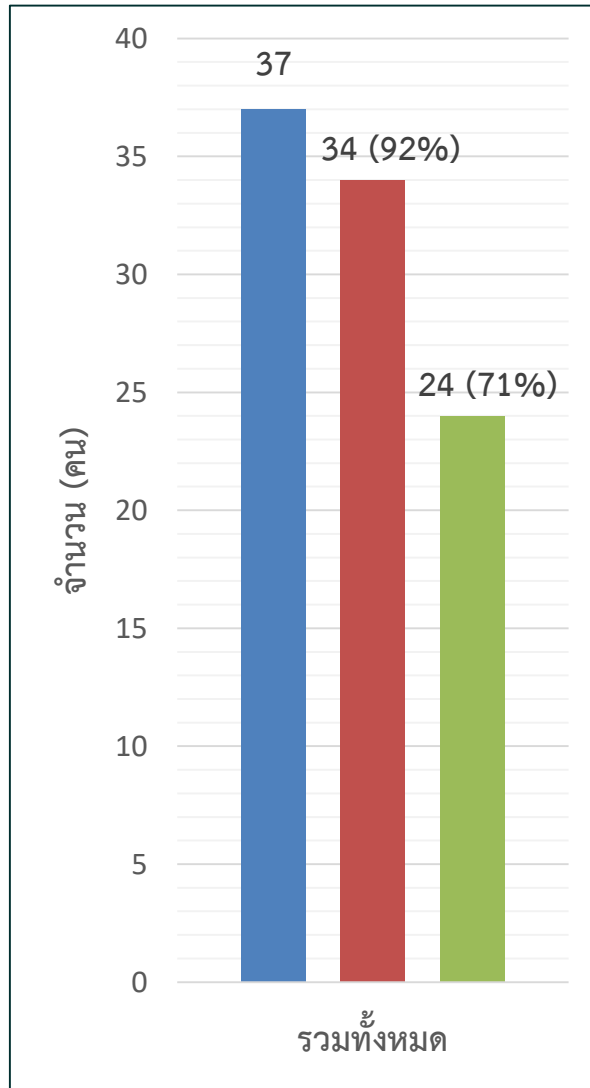


สรุปเฉพาะ 3 ลำดับแรกจากผู้ตอบ 83 ท่าน (200 คำตอบ)



- วันจันทร์ที่ 28 มกราคม พ.ศ.2562
- เวลา 08.30 – 15.00 น.
- โรงแรมปทุมวัน ปริ้นเซส กทม.
- จำนวนผู้เข้าร่วมอบรม : 34 ท่าน



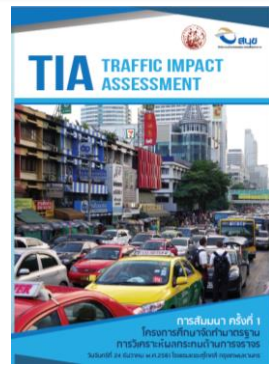


- วันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2562 และ วันที่ 21 มีนาคม 2562
- สมาคมผู้ค้าปลีกไทย ณ ที่ทำการสมาคมฯ
ชั้น 12 อาคารว่องวานิช ถ.พระราม 9 กรุงเทพมหานคร
- มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังนี้
 - รับรู้ เตรียมตัว รับมือ TIA ที่จะเกิดขึ้น โดยคาดว่าจะได้รับผลกระทบทั้ง
แผนพัฒนาและค่าใช้จ่าย
 - เห็นความสำคัญ และมีความยินดีที่จะช่วยภาครัฐ แต่ขอให้มีแนวทางการ
ปฏิบัติที่ชัดเจน และมีข้อเสนอแนะการแก้ไขให้กับโครงการที่พัฒนาไป
แล้ว
 - ให้มีผลกระทบต่อเวลาในการพัฒนาโครงการให้น้อยที่สุด ไม่มากกว่า EIA
 - ขอให้ สนข.เผยแพร่เอกสารโครงการและร่างมาตรฐานฯเพื่อทางสมาคมฯ
จะได้ใช้ศึกษาและเป็นแนวทางการปฏิบัติในอนาคตได้
 - จะส่งคนเข้าสัมมนา ครั้งที่ 2 พร้อมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
 - ขอให้ไปนำเสนอกับสมาคมศูนย์การค้าไทย
 - หน่วยงานพิจารณา ไม่มีความเห็น /ใครจะมาพิจารณาก็ได้



การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์

บอร์ดนิทรรศการ : สื่อที่ให้ข้อมูลโครงการ รายละเอียดชัดเจน



แผ่นพับ : เพื่อแจกจ่ายและกระจายข้อมูลได้เป็นวงกว้าง

วีดิทัศน์: สื่อสารข้อมูลโครงการในลักษณะของภาพเคลื่อนไหว

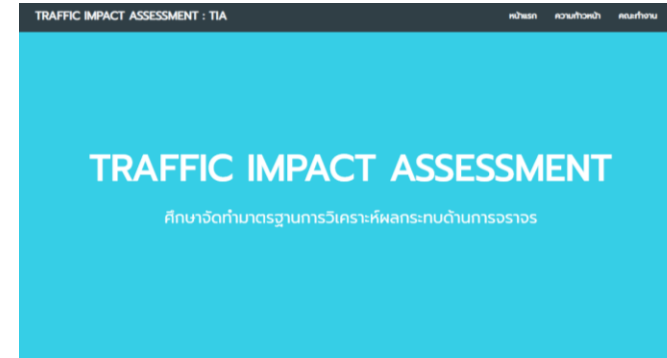


Web Site : เพื่อเผยแพร่โครงการศึกษา และข้อมูลการดำเนินงาน กิจกรรม และประกาศประชาสัมพันธ์

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
- Website : <http://tiaotp.com>
- Facebook Page : TIAOTP



บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด



มหาวิทยาลัยรัตนนคร



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด

ขอบคุณครับ