

คมนาคมเร่งดันก.ม.ปิ่น'พื้นที่รอบขนส่ง'

ชี้ได้ใช้ประโยชน์คุ้มค่า
คาดได้ใช้ภายใน 2 ปี

กรุงเทพธุรกิจ ● “คมนาคม” เผย พ.ร.บ. พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน ใช้เป็นกฎหมายพัฒนาพื้นที่รอบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมแทน ก.ม.เวนคืนที่ดิน “คดี” หนุน ร.ฟ.ท.-รฟม.แก้ก.ม.ทำภารกิจ พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ได้ในอนาคต

นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวภายในงาน “TOD คมนาคมสร้างเมือง เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้” จัดโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ว่าไทยมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจำนวนมากแต่ยังไม่มีกฎหมายที่เอื้อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่รอบโครงการคมนาคมขนส่งได้แบบในหลายประเทศที่พัฒนา มีเพียง พ.ร.บ.เวนคืนที่ดิน พ.ศ.2521 ที่มีข้อจำกัดมากและทำให้เกิดปัญหาระหว่างหน่วยงานภาครัฐและประชาชน ขณะที่การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟหรือรถไฟฟ้าไม่เกิดประโยชน์ในทางสาธารณะ

ดังนั้นจึงมีแนวคิดว่าจะต้องผลักดันให้มีการออก พ.ร.บ.การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development) หรือ “TOD” ซึ่งคาดว่าจะสามารถออกเป็นกฎหมายได้ภายใน 1-2 ปี โดยจะเริ่มใช้กับแผนแม่บทขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-Map2) ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องจากรถไฟฟ้า 10 โครงการที่ก่อสร้างอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งมอบหมายให้ สนข.ศึกษาความเป็นไปได้

ในการทำโครงการ TOD ในพื้นที่นำร่อง เพื่อให้เห็นตัวอย่างการพัฒนา เช่น พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟมวกะสัน พื้นที่ของสถานีรถไฟความเร็วสูงในโครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เช่น จ.ฉะเชิงเทรา และใน จ.ชลบุรี เป็นต้น

สำหรับรูปแบบของกฎหมาย TOD จะคล้ายกับกฎหมายของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ที่มีลักษณะ พ.ร.บ.ที่เขียนถึงการยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นอุปสรรค เพื่อให้ไปสู่การจัดรูปที่ดินให้มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เน้นการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น โดยอาจกำหนดว่ามีลักษณะบังคับบางประการ เช่น หากซื้อที่ดินได้ 80% แล้วให้ภาครัฐสามารถเข้าไปจัดรูปที่ดินได้ 100% รวมทั้งให้สิทธิกับเจ้าของที่ดินเดิมที่มีการขายที่ดินแล้วอาศัยอยู่ในที่อยู่อาศัยซึ่งมีการจัดรูปที่ดินใหม่แล้ว ขณะเดียวกันก็จัดพื้นที่เชิงพาณิชย์ พื้นที่ในการอำนวยความสะดวกให้ระบบขนส่งมวลชนเข้าถึง ซึ่งทำให้ประโยชน์ตกอยู่กับประชาชนในพื้นที่มากกว่านักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือคนที่เข้ามาซื้อที่เก็งกำไรในพื้นที่ใกล้เคียงเหมือนในอดีต

นายคณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) กล่าวว่าหากมีกฎหมาย TOD จะทำให้การลงทุนโครงการขนาดใหญ่ เช่น รถไฟความเร็วสูง โครงการพัฒนาสนามบินเชิงพาณิชย์ สามารถออกแบบให้โครงการมีความคุ้มค่ามากขึ้น สามารถสร้างการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ของคนในพื้นที่ที่จะได้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ เนื่องจาก TOD จะทำให้

เกิดความเป็นเมืองมากขึ้นตามการลงทุน และแนวคิดนี้จะถูกนำไปใช้ในการพัฒนาเมืองในพื้นที่อีอีซีด้วย

ทั้งนี้ในต่างประเทศมีการใช้วิธีนี้จำนวนมากทั้ง ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน และจีน ซึ่งจะช่วยให้ดึงดูดการลงทุนเข้ามาพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์มากขึ้น และถือว่าเป็นกฎหมายที่มีความเป็นสากลมากกว่า พ.ร.บ.เวนคืนที่ดิน ซึ่งหากจะให้ได้ผลในทางปฏิบัติหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องนี้โดยตรงเช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จำกัด (รฟม.) ควรจะมีการแก้ไขกฎหมายของหน่วยงานขยายความรับผิดชอบให้สามารถทำในเรื่อง TOD ได้ด้วยเพื่อรองรับภารกิจในอนาคต

ด้านนายยงธรินทร์ พิมลเสถียร ผู้จัดการโครงการ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาโครงการ TOD กล่าวว่า ต้องผลักดันให้เกิดกฎหมายพัฒนาเมืองใหม่ควบคู่กับกฎหมายพื้นที่ฟูเมือง พร้อมทั้งให้การสนับสนุนทางการเงินกับท้องถิ่นที่จะเข้ามาจับมือจากการศึกษา คาดว่าไทยจะมีพื้นที่ที่ซึ่งสามารถพัฒนา TOD ได้ถึงประมาณ 235 พื้นที่ จากจำนวนสถานีรถไฟในสถานีทั้งหมดในประเทศ 883 สถานี

นายสมประสงค์ สัตย์มัลลี ผู้อำนวยการสำนักธุรกิจบัตร รฟม.กล่าวว่า ที่ผ่านมารฟม.ได้คิดโครงการที่จะพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเช่น สร้างอาคารพาณิชย์บนพื้นที่ศูนย์ซ่อมรถไฟฟ้า แต่เนื่องจากมีข้อจำกัดในเรื่องของกฎหมายจึงไม่สามารถทำได้ หากมีความชัดเจนจะทำให้ภาคเอกชนสามารถวางแผนและเตรียมการลงทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องได้