

บทนำ

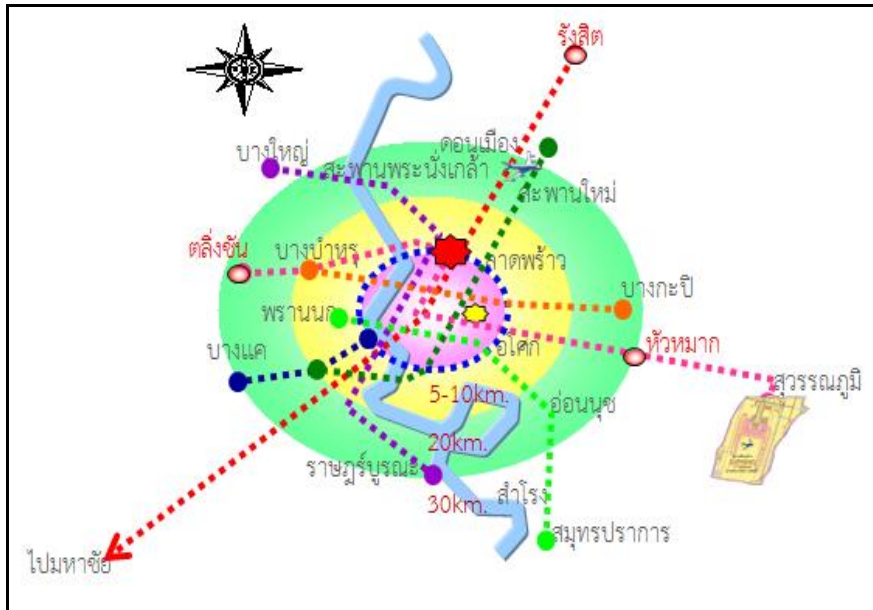
การพัฒนาศูนย์คมนาคมพหลโยธิน เป็นการดำเนินโครงการเพื่อพัฒนาและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยสถานีบางซื่อในปัจจุบันจะก่อสร้างเป็นสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓ เพื่อรองรับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทางรางในอนาคต ทั้งนี้ สถานีกลางบางซื่อจะเป็นศูนย์กลางของจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบราง ประกอบด้วย รถไฟและรถไฟฟ้าในปัจจุบัน และโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ในอนาคต รวมทั้งรถไฟความเร็วสูงในอนาคตด้วย ทั้งนี้ระบบขนส่งมวลชนทางรางที่กล่าวข้างต้นทั้งหมดจะเข้ามารับ-ส่งผู้โดยสารที่สถานีกลางบางซื่อ

บทบาทของพื้นที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธินในอนาคต

๑) บทบาทด้านคมนาคมขนส่ง

จากนโยบายการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล และแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบราง กำหนดให้บริเวณที่เป็นจุดตัดระบบขนส่งมวลชน เป็นบริเวณที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญ โดยกำหนดไว้ ๓ แห่ง ใน ๓ มุมเมือง เพื่อการเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครกับจังหวัดในภูมิภาคต่างๆ คือ ๑) ศูนย์คมนาคมมักกะสัน เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ภาคตะวันออกและนานาชาติที่เดินทางมาจากสนามบินสุวรรณภูมิ ๒) ศูนย์คมนาคมตากสิน เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ภาคใต้ และ ๓) ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภูมิภาคอาเซียน และจีน ผ่านรถไฟทางไกล รถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ รถไฟฟ้าชานเมือง และระบบขนส่งมวลชนระบบราง

ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน จะมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพสูง ทั้งระบบถนน บนถนนสายหลักของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งทางหลวงอาเซียน AH-๑ (ถนนพหลโยธิน) ถนนวิภาวดีรังสิต จุดเชื่อมโยงทางด่วนชั้นที่สอง และดอนเมืองโทลเวย์ ส่วนระบบราง สถานีกลางบางซื่อได้รับการกำหนดให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของประเทศ เป็นสถานีต้นทางของรถไฟทางไกลและรถไฟความเร็วสูง เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายไปสู่รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง รถไฟฟ้าใต้ดินและรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงการเชื่อมโยงกับ Airport Rail Link ระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองและสุวรรณภูมิ ดังผังแสดงศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง ตามโครงสร้างการพัฒนากรุงเทพมหานคร



รูปที่ ๑ : ผังแสดงศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง ตามโครงสร้างการพัฒนากรุงเทพมหานคร

๒) บทบาทด้านการพัฒนาเมือง

จากบทบาทในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานคร (Bangkok Metropolitan Transportation Hub) ดังกล่าว ซึ่งสามารถเชื่อมโยงระบบการคมนาคมขนส่งทุกระบบและทุกระดับ (Intermodal Network) ย่อมมีส่วนสำคัญในการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์กรรม ประกอบกับพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพลโยธิน จัดอยู่ในพื้นที่เมืองชั้นกลาง สามารถเชื่อมโยงกับศูนย์กลางเมืองหลักได้สะดวก จึงมีศักยภาพในการรองรับการพัฒนาเมืองหนาแน่นสูง เพื่อลดภาระและกระจายการพัฒนาเมืองออกจากบริเวณศูนย์กลางหลัก พร้อมๆกับแก้ปัญหาการพัฒนาเมืองแบบไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) ไปยังพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณชานเมือง นโยบายการพัฒนาเมืองของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงใช้ศักยภาพดังกล่าวในการสร้างศูนย์กลางพาณิชยกรรมรองทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร โดยกำหนดให้เป็น **ศูนย์กลางลำดับสองของภาคมหานครไปจนถึงระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้** ผ่านการส่งเสริมโดยกฎหมายผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (พ.ศ.๒๕๕๖) ที่กำหนดให้พื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพลโยธินและบริเวณโดยรอบเป็นพื้นที่ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมหนาแน่นสูง

ศักยภาพของพื้นที่สถานีกลางบางซื่อ

จากแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M - MAP) ซึ่งจัดทำโดย สนข. ได้ให้ความสำคัญกับพื้นที่บางซื่อ และมักกะสัน โดยกำหนดให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกรุงเทพมหานคร นอกจากนั้น จากผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๕๖ ระบุให้พื้นที่บางซื่อเป็นเขตพาณิชยกรรมที่มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio : FAR) กำหนดไว้สูงเป็นลำดับสองรองจากพื้นที่สีลมจากพื้นที่ทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร ดังนั้น พื้นที่บางซื่อ จึงมีศักยภาพในพัฒนาเป็นใจกลางของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development : TOD) ซึ่งจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญในอนาคต

แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่บางซื่อ

๑) แผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีกลางบางซื่อ ของ รฟท. และ สนข.

รฟท. ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้เพื่อการลงทุนพัฒนาพื้นที่บางซื่อ ในปี พ.ศ.๒๕๕๘ – ๒๕๕๙ เพื่อบริหารจัดการทรัพย์สิน ของ รฟท. โดยสร้างมูลค่าเพิ่มของที่ดิน โดยมีพื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วย แปลง A ขนาด ๓๕ ไร่ แปลง B ขนาด ๗๘ ไร่ และแปลง C ขนาด ๑๐๕ ไร่ ส่วน สนข. ได้ทำการศึกษาการพัฒนาพื้นที่ แปลง D ขนาด ๘๐ ไร่ และพื้นที่ส่วนเชื่อมต่อ

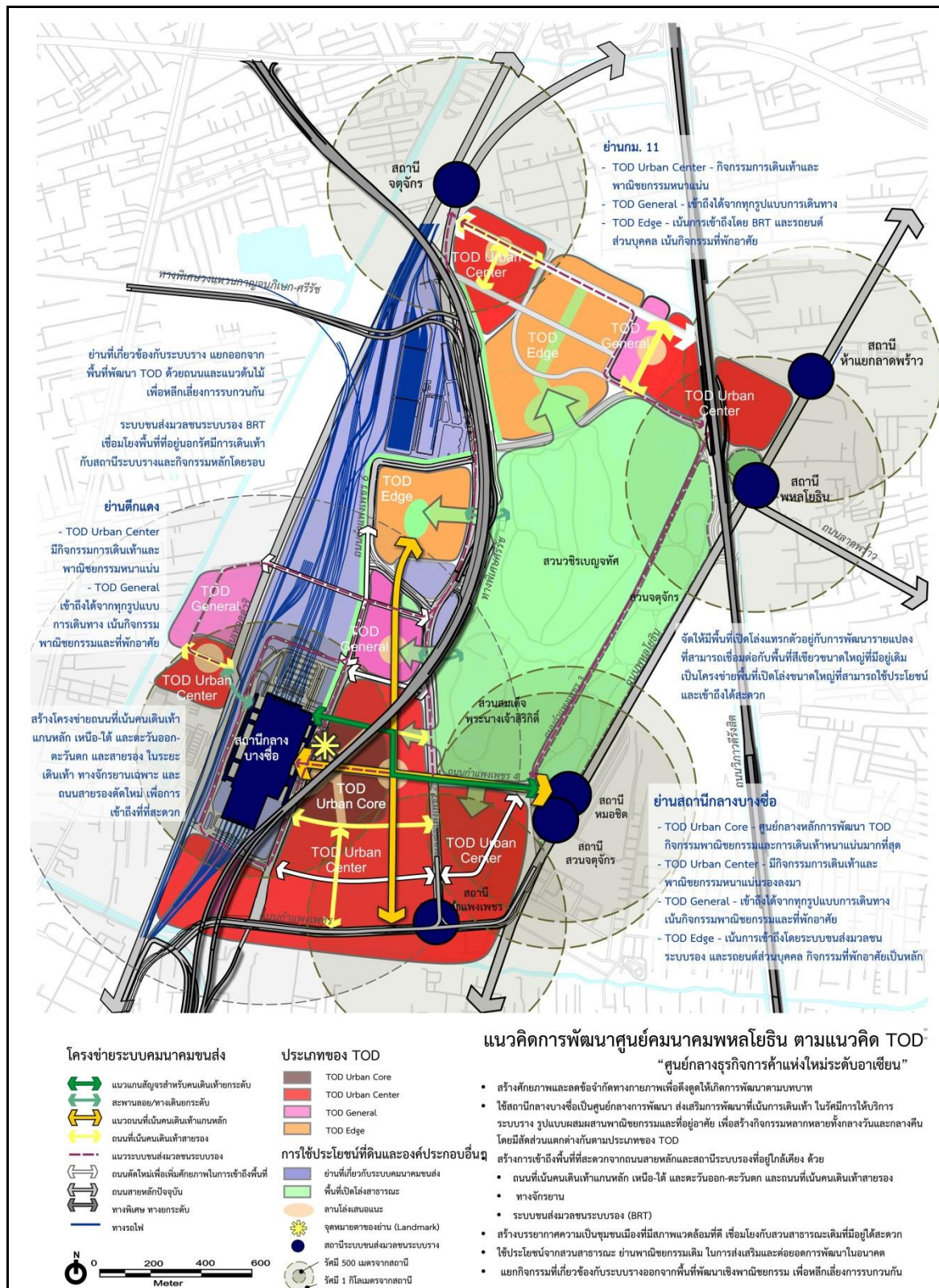
๒) แผนพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพลโยธิน ของ สนข.

แผนพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพลโยธิน มีวัตถุประสงค์ในการเชื่อมต่อ การเดินทางระหว่างโครงข่ายการขนส่งโดยรอบพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพลโยธิน และอำนวยความสะดวก สำหรับการเดินทางโดยรอบพื้นที่ โดยผลการศึกษาได้เสนอรูปแบบการเชื่อมต่อเป็นระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (บีอาร์ที) โดยคาดการณ์ว่าจะมีผู้โดยสารเข้ามาในพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพลโยธิน จำนวนประมาณวันละ ๑.๔๒ ล้านคน

ศักยภาพของพื้นที่แต่ละบริเวณเชิงกายภาพในการรองรับการพัฒนา TOD

- **พื้นที่โซน A** พื้นที่รวม ๓๕ ไร่ มีศักยภาพสูงในเชิงที่ตั้งซึ่งอยู่ติดกับสถานีกลางบางซื่อ และสามารถเข้าถึงได้จากถนนกำแพงเพชรซึ่งเป็นถนนสายหลัก จึงมีศักยภาพในการพัฒนากิจการเชิงพาณิชย์กรรม ที่มีความเกี่ยวเนื่องกับระบบขนส่ง ที่มีรอบอาคารขนาดใหญ่ เนื่องจากมีรางรถไฟยกระดับพาดผ่านกลางพื้นที่
- **พื้นที่โซน B ต่อเนื่องถึงขอบโซน D** ในเขตรถไฟฟ้าสายสีแดง มีศักยภาพสูงในเชิงที่ตั้ง เนื่องจาก อยู่ติดกับสถานีกลางบางซื่อ เข้าถึงได้จากถนนสายหลักคือ ถนนกำแพงเพชร และถนนด้านหน้าสถานีกลางบางซื่อ จึงได้ประโยชน์เต็มที่จากการพัฒนาสถานี และเป็นพื้นที่แปลงใหญ่ จึงมีศักยภาพในการพัฒนาผสมผสาน หลากหลายรูปแบบ ดังนั้นพื้นที่บริเวณนี้จึงมีความเหมาะสมในการนำมาพัฒนาเป็นศูนย์กลางของย่าน ตามแนวคิด TOD แต่ด้วยข้อจำกัดทางกายภาพและการใช้พื้นที่ซึ่งวางแผนใช้เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงของรถไฟ ระยะไกล (ซึ่งมีองค์ประกอบของสิ่งก่อสร้าง ได้แก่ โรงซ่อมบำรุง อาคารซ่อมรถสินค้า และพวงวางอยู่กลางพื้นที่) จึงอาจต้องพิจารณาพัฒนาพื้นที่โซน B และพื้นที่ต่อเนื่องดังกล่าวนี้ในระยะยาว เมื่อพื้นที่โดยรอบสถานีกลางบางซื่อ ได้รับการพัฒนาพอสมควรแล้ว และมีความต้องการพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาเพิ่มขึ้น ควรพิจารณาย้าย ศูนย์ซ่อมบำรุงและพวงวางออกไป เพื่อนำพื้นที่มาใช้ประโยชน์และพัฒนาเมืองได้อย่างคุ้มค่าเต็มศักยภาพ
- **พื้นที่โซน D** พื้นที่รวม ๘๓ ไร่ มีศักยภาพสูงในการพัฒนา TOD โดยอาศัยข้อได้เปรียบจากที่ตั้ง ที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีเขียว ซึ่งเปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน และอยู่ในรัศมีการให้บริการ ของสถานีกลางบางซื่อในอนาคต ประกอบกับอยู่ใกล้กับย่านพาณิชย์กรรมเดิมริมถนนพลโยธิน โดยเฉพาะ บริเวณตลาดนัดจตุจักรซึ่งเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่มีชื่อเสียง สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจำนวนมาก จึงมีโอกาสดียอดการพัฒนาผสมผสานที่เกี่ยวข้องมายังพื้นที่แปลง D ได้ง่าย ประกอบกับเป็นบริเวณ ที่มีความพร้อมในการนำมาพัฒนาเนื่องจากสัญญาเช่าหมดอายุหรือใกล้หมดอายุ

รายละเอียดผังแนวคิดเบื้องต้นการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีกลางบางซื่อ ของ รฟท. และ สนข. ดังรูป



- **พื้นที่ต่อเนื่องทางด้านเหนือโซน D** มีศักยภาพในการพัฒนาปานกลาง เนื่องจากอยู่ติดออกมาจากรัศมีการเดินเท้า ๕๐๐ เมตรจากสถานีกลางบางซื่อ สามารถเข้าถึงได้สะดวกจากถนนกำแพงเพชร ๒ และทางด่วนศรีรัช มีความต่อเนื่องกับแปลง D จึงสามารถพัฒนากิจกรรมที่มีความต่อเนื่องได้ง่าย และอยู่ใกล้สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ จึงมีศักยภาพในการพัฒนากิจกรรมผสมผสานที่อยู่อาศัย
- **พื้นที่พัฒนาต่อเนื่องด้านใต้ของโซน D** ได้แก่ บริเวณที่เป็นตลาดนัดจตุจักร ตลาด อดก. และบริเวณโดยรอบ เป็นย่านพาณิชยกรรมเดิมที่มีเอกลักษณ์ มีศักยภาพสูงในการพัฒนา อยู่ในระยะเดินเท้าจาก BTS สถานี หมอชิต และ MRT สถานีกำแพงเพชร และสถานีสวนจตุจักร มีศักยภาพในการพัฒนาหนาแน่นสูงขึ้น แต่คงเอกลักษณ์และรูปแบบย่านพาณิชยกรรมเดิมไว้
- **พื้นที่โซน C** พื้นที่รวม ๑๐๕ ไร่ มีศักยภาพระดับปานกลางในการพัฒนา TOD เนื่องจากอยู่ถัดจากระยะเดินเท้า ๑๐๐๐ เมตรจากสถานีกลางบางซื่อ โดยเฉพาะในระยะแรกการพัฒนาโดยรอบที่อยู่ใกล้สถานียังไม่มากนัก และรถไฟฟ้าความเร็วสูงยังไม่เปิดให้บริการ แต่จะมีศักยภาพมากขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะการพัฒนาที่พักอาศัยหนาแน่นสูง จากข้อได้เปรียบที่อยู่ใกล้สวนสาธารณะขนาดใหญ่ที่มีอยู่เดิมและเข้าถึงได้สะดวกมากขึ้นจากทางพิเศษศรีรัช แต่จำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบขนส่งระบบรอง เพื่อการเชื่อมต่อกับสถานีกลางบางซื่อ สถานีระบบรางอื่นๆ และกิจกรรมหลักอื่นๆ ที่อยู่โดยรอบเพื่ออำนวยความสะดวก
- **พื้นที่ย่านตึกแดง** พื้นที่รวม ๑๑๙ ไร่ มีศักยภาพสูงในเชิงที่ตั้ง เนื่องจากอยู่ในระยะเดินเท้า ๕๐๐ เมตรจากสถานีกลางบางซื่อ จึงได้รับประโยชน์จากการพัฒนาสถานีกลางบางซื่อโดยตรง แต่เนื่องจากเข้าถึงยาก มีถนนทอดดำริและรางรถไฟคั่นกลาง ไม่ต่อเนื่องกับพื้นที่แปลงใหญ่ จึงมีศักยภาพในการพัฒนาระดับปานกลาง จำเป็นต้องมีการลงทุนเพิ่มเติมเพื่อสร้างการเข้าถึงที่สะดวกมากขึ้นและสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่แปลงใหญ่ และสถานีกลางบางซื่อได้โดยตรง จึงจะมีศักยภาพและดึงดูดให้เกิดการพัฒนาในรูปแบบผสมผสานพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย
- **พื้นที่ย่าน กม. ๑๑** พื้นที่รวม ๓๖๐ ไร่ เนื่องจากเป็นพื้นที่แปลงใหญ่ จึงมีศักยภาพในการพัฒนา TOD ในระดับที่แตกต่างกันในแต่ละบริเวณ สำหรับพื้นที่ด้านตะวันตกและตะวันออก ซึ่งอยู่ในระยะเดินเท้า ๕๐๐ เมตรจากสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง สีน้ำเงินและ สีเขียวส่วนต่อขยาย มีศักยภาพในการพัฒนาสูงเมื่อรถไฟฟ้าสายสีแดงและสายสีเขียวส่วนต่อขยายเปิดให้บริการในอนาคต ส่วนพื้นที่ตอนกลางมีศักยภาพปานกลางในการพัฒนา TOD เนื่องจากไม่อยู่ในระยะเดินเท้าจากสถานีระบบราง จำเป็นต้องพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรองก่อนเพื่อสร้างการเชื่อมต่อกับสถานีและกิจกรรมหลักโดยรอบ จึงจะมีศักยภาพและดึงดูดให้เกิดการพัฒนา นอกจากนี้ ปัจจัยสำคัญอีกประการของการพัฒนาพื้นที่แปลงนี้ อยู่ที่การรื้อย้ายอาคาร การใช้ประโยชน์ที่ดินเดิมที่จะมีผู้ได้รับผลกระทบ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อแผนการพัฒนาโครงการ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ในระยะสั้น

๓) **ผังแนวความคิดเมืองอัจฉริยะ ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.)**

พื้นที่บางซื่อเป็น ๑ ใน ๑๐ พื้นที่เป้าหมายในการผลักดันให้เป็นเมืองอัจฉริยะ โดยมีแนวความคิดเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงาน ทั้งในส่วนของการประปา ก๊าซ ไฟฟ้า พลังงานความร้อน ระบบการผลิตพลังงานร่วม (Co-generation) และระบบทำความเย็น โดย ปตท. ได้ร่วมมือกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเพื่อออกแบบผังแนวความคิดการพัฒนาเมืองอัจฉริยะสำหรับพื้นที่บางซื่อ โดยให้มีระบบเทคโนโลยีสำคัญ ประกอบด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRT) จุดให้บริการอินเทอร์เน็ตไร้สาย (Wi-Fi) สาธารณะและระบบทำความเย็น

การคาดการณ์ความต้องการในอนาคต

๑) ผู้โดยสารรถไฟภายในและรอบบริเวณพื้นที่บางซื่อ

การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารรถไฟภายในและรอบบริเวณพื้นที่บางซื่อ ประเมินการจากจำนวนผู้โดยสารที่มาเปลี่ยนหรือต่อรถที่สถานีกลางบางซื่อ คนในพื้นที่บางซื่อและนอกพื้นที่ที่เข้ามาทำกิจกรรมต่างๆ โดยประมาณการว่าเมื่อมีการพัฒนาพื้นที่เต็มรูปแบบ จะมีผู้เดินทางมาทำกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่บางซื่อวันละประมาณ ๒.๐ - ๒.๒ เทียว โดยมีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรางในพื้นที่บางซื่อสูงถึงร้อยละ ๔๐ ทั้งนี้ หากมีการพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แผนแม่บทฯ ประมาณการว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จะเกิดการเดินทางในพื้นที่บางซื่อ ทั้งสิ้นวันละ ๑๓๖,๐๐๐ เทียว โดยเพิ่มเป็นวันละ ๓๕๙,๖๐๐ เทียว ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ และเพิ่มเป็นวันละ ๖๒๔,๐๐๐ เทียว ในปี พ.ศ. ๒๕๗๕

๒) ความต้องการของตลาดอสังหาริมทรัพย์ในกรุงเทพมหานคร

การประมาณการความต้องการด้านอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่บางซื่อในอนาคตประมาณการจากข้อมูลของตลาดอสังหาริมทรัพย์ในปัจจุบัน ประกอบด้วย ข้อมูลจำนวนอสังหาริมทรัพย์ที่มีอยู่ในตลาดในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๙ - ๒๕๕๙ และปริมาณพื้นที่อาคารรวม ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ภายใต้สมมติฐานว่า อุปทานของตลาดจะสามารถรองรับความต้องการของตลาดได้ จึงประมาณการบนพื้นฐานว่าอุปทานของตลาดในอนาคต คือ ขนาดความต้องการของอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต ทั้งนี้ ประมาณการอุปทานของอสังหาริมทรัพย์ในปี พ.ศ. ๒๕๗๕ คิดเป็นพื้นที่สำนักงาน จำนวน ๕๕,๗๐๔ ตารางเมตร (พื้นที่อาคารรวมสุทธิ) พื้นที่เพื่อการค้าปลีก จำนวน ๙๑,๗๔๘ ตารางเมตร (พื้นที่อาคารรวม) คอนโดมิเนียม ๒๗,๓๖๗ หน่วย และโรงแรม ๖๕๖ ห้อง

แผนบูรณาการการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีกลางบางซื่อ (Urban Redevelopment in Bang Sue Station Area)

กระทรวงคมนาคม (คค.) ประสานความร่วมมือกับกระทรวงที่ดิน ระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม และการท่องเที่ยวญี่ปุ่น (MLIT) ในการสนับสนุนการพัฒนาแผนแม่บท ให้เกิดการบูรณาการในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีกลางบางซื่อ และมอบหมายองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) เพื่อดำเนินการศึกษาและนำไปสู่การจัดร่างแผนแม่บทฉบับบูรณาการ

๑) วิสัยทัศน์และแนวคิดของการพัฒนาพื้นที่

๑.๑) วิสัยทัศน์

สถานีกลางบางซื่อ : ประตูสู่เทพนคร (กรุงเทพฯ) “Bang Sue – Gateway to City of Angels” โดยพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ (Business Area) ศูนย์กลางการค้า (Shopping Area) ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้า (Meetings, Incentive Travel, Conventions, Exhibitions : MICE) และศูนย์กีฬา (Super Arena) สำหรับคนทุกเชื้อชาติอาศัยอยู่ร่วมกันได้อย่างมีความสุข

๑.๒) แนวคิดการพัฒนา

- การพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางชุมชนของชาวต่างชาติ ที่เข้ามาทำงานในประเทศไทย (International Community) ด้วยการบูรณาการแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ในภาพรวม ที่พร้อมด้วยสาธารณูปโภคครบถ้วน รวมทั้งสร้างอาคารสูงที่เป็นสัญลักษณ์ (Landmark) ของพื้นที่
- การสร้างศูนย์กลางเมืองแห่งใหม่พร้อมด้วยสิ่งจูงใจที่หลากหลาย (New Central District Full of Various Attractiveness) ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งการส่งเสริมให้เป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาอย่างสมดุล (Well – Balanced Area Development)
- การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อความสะดวกแก่ผู้มาเยือน (Visitor - Friendly) ด้วยการสร้างความสะดวกสบายในการเข้าถึงพื้นที่ เช่น การพัฒนาสถานีกลางบางซื่อ ให้เป็นศูนย์กลางคมนาคม การทำทางเดินเชื่อมต่อ การจัดระบบรถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) ให้บริการภายในพื้นที่ และการนำระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) มาช่วยบริหารจัดการระบบการขนส่ง
- การดำเนินการของแผนอย่างชาญฉลาดร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน (step wisely by both public and private sector) ด้วยการบริหารจัดการที่โปร่งใส ตรวจสอบได้ และการร่วมมือกันพัฒนาพื้นที่ระหว่างภาครัฐและเอกชนในลักษณะของการได้รับผลตอบแทนที่ดีไปด้วยกัน (Win – Win Partnership) โดยภาครัฐเป็นผู้ริเริ่มเพื่อขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ

๒) แผนพัฒนาพื้นที่ (Development Plan)

๒.๑) แผนการใช้พื้นที่ (Land Use Plan)

จากวิสัยทัศน์และแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีกลางบางซื่อซึ่งมีมูลค่าของที่ดินสูง จึงได้นำมาวางแผนและออกแบบเป็นย่านอาคารสำนักงาน ย่านธุรกิจ และโรงแรม สำหรับย่านที่อยู่อาศัยจะอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ ได้แก่

- **พื้นที่โซน C** สำหรับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการจัดประชุมบริษัทข้ามชาติ การท่องเที่ยว เพื่อเป็นรางวัล การประชุมนานาชาติ และการจัดนิทรรศการ (Meetings, Incentive Travel, Conventions, Exhibitions : MICE) ด้วยการออกแบบให้มีศูนย์กีฬาขนาดใหญ่ (Super Arena) ใช้พื้นที่ร่วมกับศูนย์แสดงนิทรรศการ (Exhibition Center) เนื่องจากพื้นที่สามารถเชื่อมต่อกับสนามบิน และพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวก
- **พื้นที่โซน E** เป็นพื้นที่สำนักงานของหน่วยราชการ (Government Office) โดยออกแบบให้มีตึกระฟ้า (Skyscrapers) เพื่อเป็นสัญลักษณ์ของพื้นที่
- **พื้นที่โซน F** เป็นย่านศูนย์การค้า (Shopping Mall) ซึ่งมีความหลากหลาย ทั้งร้านค้า ร้านอาหาร และแหล่งบันเทิงต่างๆ

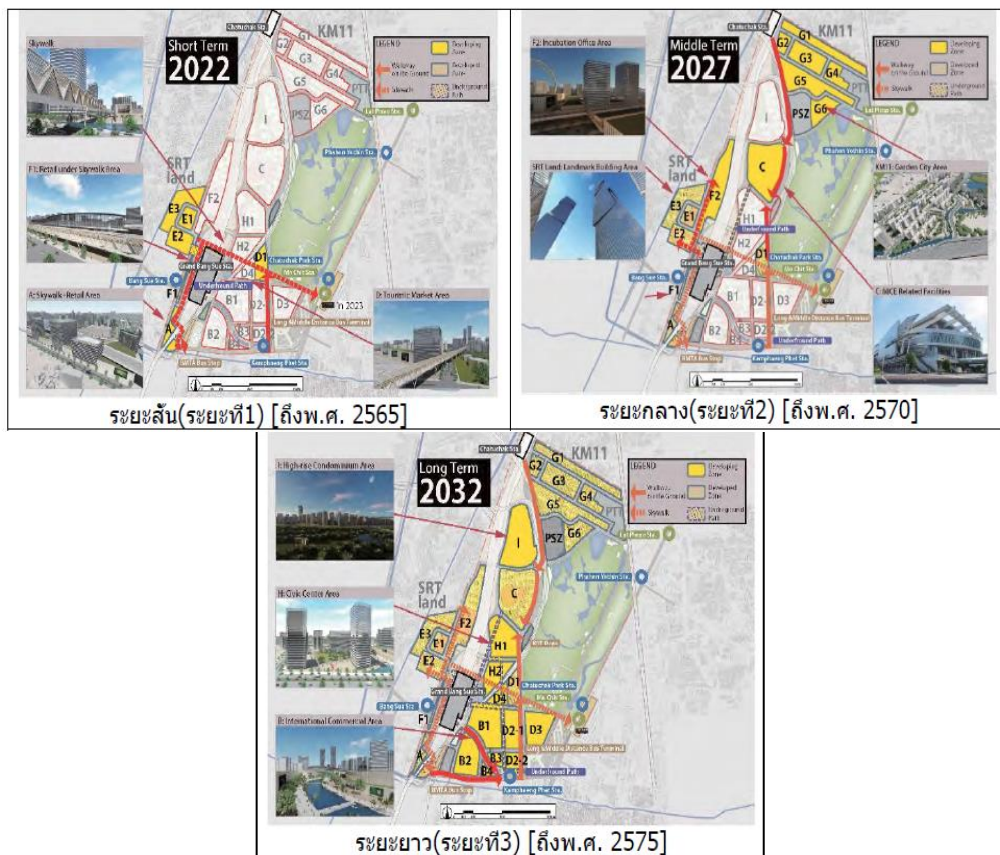
ทั้งนี้ สำหรับแปลง A แปลง B และแปลง D1 ยังคงเป็นไปตามแผนพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพหุโยธินตามที่ สนข. ศึกษาไว้ โดยแผนการใช้พื้นที่ในภาพรวม ดังรูป



รูปแสดงแผนการใช้พื้นที่ (Land Use Plan)

๓) กรอบเวลาของการพัฒนาพื้นที่

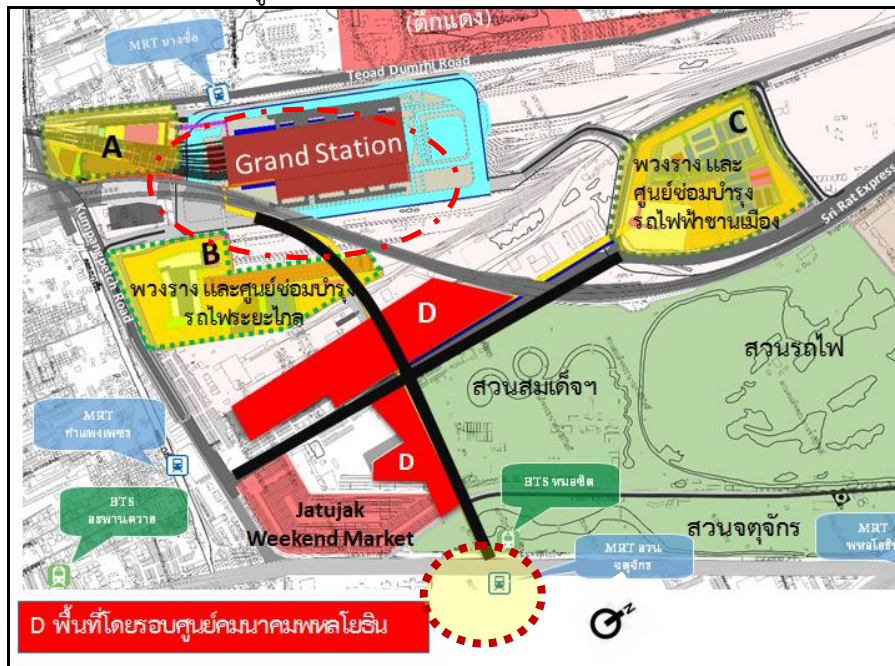
จากแผนการใช้พื้นที่ตามรูปได้พิจารณาในปัจจัยของความพร้อมของพื้นที่ และความคุ้มค่าของการลงทุน เพื่อนำมาจัดทำกรอบเวลาของการพัฒนาพื้นที่ โดยแบ่งช่วงของการพัฒนาพื้นที่ออกเป็น ๓ ระยะ ดังรูป



รูปแสดงกรอบเวลาของการพัฒนาพื้นที่

ระบบการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน

การพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธินโดยให้สอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ด้วยการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบสัญจรทางเท้าในรูปแบบทางเดินเชื่อมยกระดับ (Skywalk) และทางเดินเชื่อมระดับดินเพื่อเชื่อมพื้นที่สำคัญ ๓ จุดด้วยกัน ได้แก่ สถานีกลางบางซื่อ สถานีรถไฟใต้ดิน กำแพงเพชร สถานีรถไฟใต้ดินจตุจักร สถานีหมอชิตของรถไฟฟ้า BTS และสถานีขนส่งหมอชิต โดยปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพของเส้นทางและรูปแบบทางเดินเชื่อมต่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนา TOD ดังรูป



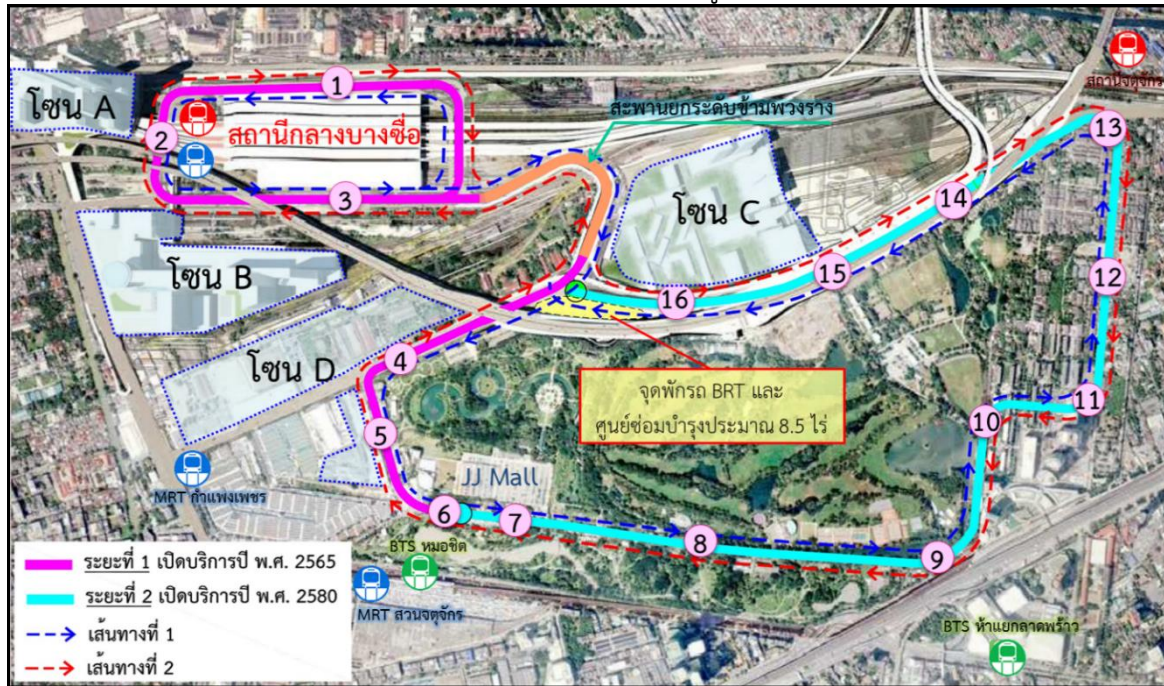
รูปแสดงผังแสดงระบบการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน
ด้วยระบบสัญจรทางเท้า

แนวคิดการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรอง

แนวคิดในการเดินรถระบบขนส่งมวลชนรอง ซึ่งต้องการให้สามารถให้บริการกับผู้โดยสารได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยระบบขนส่งมวลชนรองจะวิ่งอยู่บนทางวิ่งซึ่งแยกต่างหากออกจากผิวจราจรปกติ ซึ่งยวดยานชนิดอื่นๆ เช่น รถยนต์ รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ และอื่นๆ ใช้ร่วมกัน ดังนั้น เพื่อตอบสนองแนวคิดในการเดินรถดังกล่าว จึงจัดช่องจราจรพิเศษขึ้นเฉพาะสำหรับระบบขนส่งมวลชนรอง (Exclusive Lane) ขึ้นบนผิวจราจรของถนนแต่ละสายที่อยู่ในแนวเส้นทางให้บริการของระบบขนส่งมวลชนรองนี้ โดยจัดช่องทางพิเศษไว้ในช่องจราจรซ้ายสุดของแนวเส้นทาง เพื่อสะดวกต่อการขึ้น-ลงของผู้โดยสาร และการเชื่อมต่อกับพื้นที่ต่างๆ โดยในบางกรณีจะต้องมีการตัดกระแสจราจรบ้าง เช่น บริเวณทางแยกต่างๆ จึงจำเป็นต้องมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสำหรับระบบขนส่งมวลชนรอง โดยให้ความสำคัญกับสัญญาณไฟของระบบขนส่งมวลชนรองเป็นหลัก เพื่อให้สามารถเดินรถขนส่งมวลชนรองได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย และบรรเทาผลกระทบทางด้านจราจรที่อาจเกิดขึ้น การอำนวยความสะดวกต่อผู้ให้บริการจะมีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้แก่ สะพานลอย ลิฟท์ และบันไดเลื่อน เป็นต้น เพื่อให้ตอบสนองกับความต้องการของผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม รวมถึงผู้สูงอายุ และบุคคลทุพพลภาพ

รูปแบบระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง

รถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) เป็นระบบขนส่งมวลชนทางถนนที่มีเขตทางในการเดินรถแยกอิสระ (Separate Right of Way; SROW) บนถนน ทำให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งผู้โดยสารมากกว่ารถประจำทางทั่วไป มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ประมาณ ๓,๐๐๐ - ๘,๐๐๐ คน/ชั่วโมง/ทิศทาง ในบางโครงการสามารถรองรับได้ถึง ๒๕,๐๐๐ คน/ชั่วโมง/ทิศทาง มีป้ายจอดรับส่งผู้โดยสารบริเวณเกาะกลางถนนหรือริมถนนก็ได้ ระบบ BRT ได้รับการพิสูจน์ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาจราจรหลายประเทศในทวีปอเมริกาเหนือ อเมริกาใต้ เอเชีย และยุโรป โดยมีการนำมาใช้ในเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารไม่มากนัก โดยมีเส้นทางการให้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง BRT ดังรูป



รูปแสดงเส้นทางการให้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง BRT

ความก้าวหน้าการดำเนินการ ณ มีนาคม ๒๕๖๑

๑) นายกรัฐมนตรี ได้มีคำสั่งที่ ๒๖๗/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๐ แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเมืองอัจฉริยะให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศตามแนวทางการขับเคลื่อนประเทศไทย ๔.๐ และยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง) เป็นประธานกรรมการ

๒) คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๑) เห็นชอบกรอบแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ ดังนี้

- การแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารโครงการ (Project Management Committee: PMC)
- เสาหลักการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ ๕ เสาหลัก
 - เสาหลักที่ ๑ การพัฒนาเมืองอัจฉริยะต้นแบบ
 - เสาหลักที่ ๒ การปฏิรูปกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
 - เสาหลักที่ ๓ สร้างกลไกการบริหารจัดการ
 - เสาหลักที่ ๔ ผลักดันเมืองอัจฉริยะด้วยการวิจัย พัฒนาและนวัตกรรม

เสาหลักที่ ๕ ส่งเสริมการจัดเก็บข้อมูลรวมถึงการเข้าถึง การเชื่อมโยงและการใช้งานข้อมูล
๒.๒) แนวคิดการพัฒนาเมืองอัจฉริยะด้วย ๖ Smart



เป้าหมาย	Smart Governance	Smart Living	Smart Mobility	Smart Environment	Smart People	Smart Economy
	- สร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารเมือง - ประสิทธิภาพบริการภาครัฐที่ดีขึ้น - ระบบเสริมธรรมาภิบาล	- เกิดความมั่นคงปลอดภัยในเมือง - ส่งเสริมคุณภาพชีวิต การอยู่อาศัย สุขภาพ วัฒนธรรม	- การเข้าถึงบริการการเดินทางขนส่ง - ประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะที่ดีขึ้น - ความปลอดภัยและปลอดภัยในการเดินทาง	- สิ่งแวดล้อมที่สะอาดปลอดภัย - ลดการใช้พลังงาน - การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม - สังคมสีเขียว	- ความเท่าเทียมกันในสังคม ทั้งผู้พิการและผู้สูงอายุ - ประชาชนที่มีภูมิปัญญาความรู้ ไม่ถูกทอดทิ้ง - ประชาชนที่มีทักษะการใช้ดิจิทัลเทคโนโลยี สามารถสร้างประโยชน์ได้	- เมืองที่คดลองตัวในการทำธุรกิจ - สภาพแวดล้อมที่เหมาะสมแก่การสร้างนวัตกรรม - มีการกระจายรายได้อย่างทั่วถึง
	- ระบบช่วยบริหารจัดการเมือง (war room) - บริการภาครัฐผ่านระบบ online ที่ Kiosk Mobile app - การมีส่วนร่วมของประชาชนผ่าน Citizen engagement platform - สร้าง Data Center ของเมือง	- ระบบตรวจนับเพื่อป้องกันอาชญากรรม - Traffic Law Enforcement - เพิ่ม digital infra ได้แก่ WiFi CCTV IoT - ระบบรักษาผู้ป่วยทางไกล Telehealth	- ระบบ Smart Bus - ระบบรายงานข้อมูลจราจร - ระบบ Smart Parking - ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัตโนมัติ - ระบบคิวร่วม	- ระบบบริหารจัดการรถยนต์และจักรยานร่วมกัน - การสนับสนุนการใช้ EV และพลังงานแสงอาทิตย์ - ระบบวัดสภาพอากาศ มลภาวะ และเตือนภัยพิบัติ - Smart Meter (grid) Smart Lighting	- สื่อ digital เพื่อการเรียนรู้ของประชาชน ผู้สูงอายุ และผู้พิการ - หลักสูตรพัฒนาเมืองสำหรับคนทุกระดับ - Innovation space หรือ Creative zone ของเมือง	- Smart Farm ติดตั้ง sensor สภาพอากาศ สภาพดิน สภาพพืชและสัตว์ - Drone เพื่อเกษตร - GIS เพื่อเกษตร เพื่อการท่องเที่ยว 3D city เพื่อการท่องเที่ยว - Open data ของเมือง
ผลลัพธ์	- เกิดการบริหารที่โปร่งใส ตรวจสอบได้ ใช้งบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ - การติดต่อใช้บริการภาครัฐสะดวกขึ้น - เมืองมีข้อมูลที่สมบูรณ์ต่อการตัดสินใจ	- เมืองปลอดภัย ลดจำนวนอาชญากรรมและการสูญเสียชีวิต - เพิ่มความปลอดภัย - เพิ่มความสะดวกและลดการเสียชีวิตของผู้ป่วย	- ลดเวลาในการเดินทาง - ลดมลภาวะและพลังงานในการเดินทาง - ความเท่าเทียมของการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ - ความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง	- ลดปริมาณการปล่อยคาร์บอนในอากาศ - ประหยัดพลังงานของเมือง - ระบบเตือนภัยพิบัติช่วยลดความสูญเสีย - การจัดการขยะมีประสิทธิภาพ	- เกิดความเท่าเทียมกันในการใช้ชีวิต ทั้งผู้สูงอายุ ผู้พิการ - ประชาชนพัฒนาเมืองได้ถูกจุด และยังยั่งยืน - ภัยจาก Cyber ลดลง - เกิดการสร้างสรรค์นวัตกรรมท้องถิ่น	- GPP เพิ่มขึ้น - ผลผลิตการเกษตรดีขึ้น ลดต้นทุน - จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น - เปิดข้อมูลให้ธุรกิจ ทำให้เกิดบริการใหม่ๆ - ส่งเสริมอุตสาหกรรม Smart City (เช่น IoT)

การดำเนินการขั้นต่อไป

ผลการศึกษได้เสนอแนะแนวทางการดำเนินการสำคัญ ซึ่งจะต้องดำเนินการในระยะแรก (ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๒) ดังนี้

๑) การดำเนินการโดยรัฐบาลกลาง

- (๑) การจัดทำแผนแม่บทฉบับสมบูรณ์
- (๒) จัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการพัฒนา
- (๓) กำกับและส่งเสริมมาตรการการสนับสนุนของรัฐบาลอย่างเป็นขั้นตอน

๒) การดำเนินการโดย รฟท.

- (๑) ก่อตั้งและเริ่มดำเนินงานบริษัทบริหารสินทรัพย์ของ รฟท. และบริษัทเพื่อพัฒนาพื้นที่ศูนย์พหุโยธินภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๑
- (๒) จัดเตรียมเพื่อรองรับการดำเนินงานตามแผนระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕)
- (๓) จัดเตรียมเพื่อรองรับการดำเนินงานตามแผนการพัฒนาระยะกลาง (ถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๐)
- (๔) วางแผนและจัดเตรียมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ
- (๕) วางแผนและจัดเตรียมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) และระบบโครงข่าย
- (๖) วางแผนและจัดเตรียมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- (๗) วางแผนและจัดเตรียมการพัฒนาอุตสาหกรรมการจัดงานกิจกรรมทางธุรกิจ (MICE)

กลุ่มโครงข่ายและการเชื่อมต่อระบบการขนส่ง
กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
มีนาคม ๒๕๖๑