

บทความ

เรื่อง “ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน : การพัฒนาต้นแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคม ”

บทความโดย พุทธรณ์ รตจัน

หัวหน้ากลุ่มโครงข่ายและการเชื่อมต่อการขนส่ง

กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

มีนาคม ๒๕๕๙

บทนำ

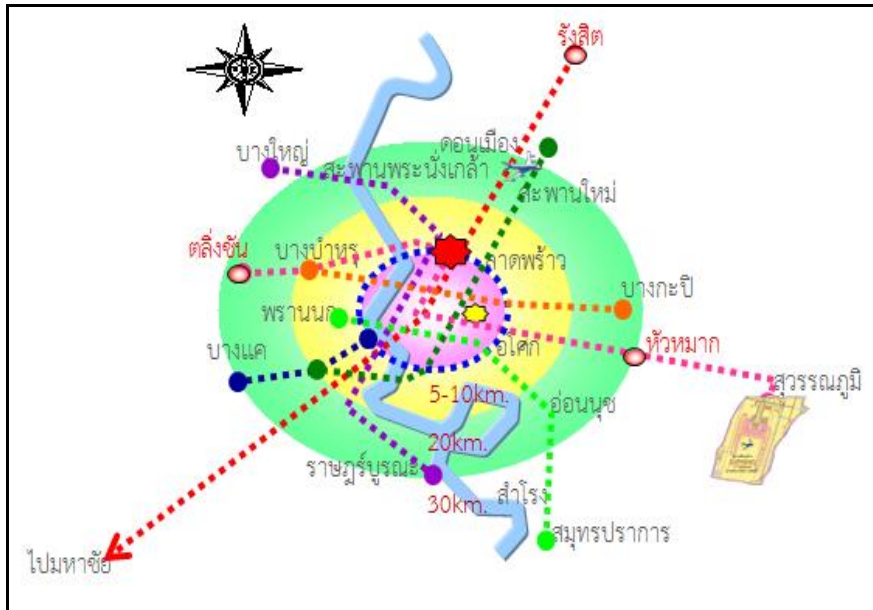
การพัฒนาศูนย์คมนาคมพหลโยธิน เป็นการดำเนินโครงการเพื่อพัฒนาและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยสถานีบางซื่อในปัจจุบันจะก่อสร้างเป็นสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒ เพื่อรองรับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทางรางในอนาคต ทั้งนี้ สถานีกลางบางซื่อจะเป็นศูนย์กลางของจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบราง ประกอบด้วย รถไฟและรถไฟฟ้าในปัจจุบัน และโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ในอนาคต รวมทั้งรถไฟความเร็วสูงในอนาคตด้วย ทั้งนี้ระบบขนส่งมวลชนทางรางที่กล่าวข้างต้นทั้งหมด จะเข้ามารับ-ส่ง ผู้โดยสาร ที่สถานีกลางบางซื่อ

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 ดังนี้แสดงศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง ตามโครงสร้างการพัฒนากรุงเทพมหานคร



รูปที่ ๑ : ผังแสดงศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง ตามโครงสร้างการพัฒนากรุงเทพมหานคร

๒) บทบาทด้านการพัฒนาเมือง

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

การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพลโยธินและบริเวณโดยรอบ

พื้นที่ย่านศูนย์กลางคมนาคมพลโยธิน ตั้งอยู่ในเขตวงแหวนชั้นใน (วงแหวนรัชดา) ซึ่งกำหนดให้เป็นเขตศูนย์กลางธุรกิจพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยในเขตเมืองชั้นกลาง ตามการวิเคราะห์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันมีระบบขนส่งมวลชนระบบรางให้บริการในพื้นที่ ๒ เส้นทาง คือ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (สายสีเขียว) ๒ สถานี คือ สถานีหมอชิตและสถานีสะพานควาย และรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ๔ สถานี คือ สถานีบางซื่อ สถานีกำแพงเพชร สถานีสวนจตุจักร และสถานีพลโยธิน ซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีโดยตรง จากการวิเคราะห์ข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ พบว่าพื้นที่ศึกษา ครอบคลุมพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพลโยธินและบริเวณโดยรอบ พื้นที่รวม

๑๑,๕๓๗ ไร่ ตั้งอยู่ใน ๓ เขต ได้แก่ เขตบางซื่อ เขตจตุจักร และเขตพญาไท โดยอยู่ในเขตจตุจักรเป็นส่วนใหญ่ มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประเภทที่อยู่อาศัยมากที่สุด เนื่องจากเป็นพื้นที่เมือง จึงมีการกระจุกตัวของที่พักอาศัยจำนวนมาก รองลงมาได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทถนนและพาณิชยกรรม

การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน ๒,๓๒๕ ไร่

พื้นที่ ๒,๓๒๕ ไร่ ถึงแม้จะมีการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของ แต่เนื่องจากเป็นที่ของรัฐขนาดใหญ่ ในอดีตที่ผ่านมาจึงมีการแบ่งแปลงย่อยเพื่อให้หน่วยงานใช้พื้นที่ หรือให้เอกชนเช่าเพื่อหารายได้ การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่จึงมีหลายประเภท สามารถสรุปกลุ่มกิจกรรมที่กระจุกตัวกัน ได้เป็น ๕ กลุ่มหลัก ดังนี้

(๑) กลุ่มกิจกรรมศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชน กระจุกตัวทางด้านตะวันตกของพื้นที่ ล้อมรอบบริเวณที่เป็นรางรถไฟ และบริเวณที่จะเป็นอาคารสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งเป็นพื้นที่หลักที่ใช้สำหรับรองรับการพัฒนาสถานีรถไฟ ให้เป็นศูนย์กลางระบบรถไฟทางไกลและรถไฟชานเมืองแทนสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) และเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่สำคัญอื่นๆ เช่น รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สถานีบางซื่อ สถานีกำแพงเพชร สถานีสวนจตุจักร และสถานีพหลโยธิน) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (สถานีบางซื่อ และสถานีเตาปูน) และระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS-สถานีหมอชิต) สถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ สถานีจอดรถและป้ายรถโดยสารประจำทาง ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(๒) กลุ่มกิจกรรมพาณิชยกรรม กระจุกตัว ๒ บริเวณ คือ ด้านเหนือ โดย ศูนย์พลังงานแห่งชาติ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล อาคารสำนักงาน โรงแรม บนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน และ ด้านใต้ โดยมีร้านค้า ตลาดขององค์การตลาดเพื่อเกษตรกร (อ.ต.ก.) และตลาดนัดสวนจตุจักร เป็นศูนย์กลาง

(๓) กลุ่มกิจกรรมที่พักอาศัย กระจุกตัวบริเวณด้านเหนือ รูปแบบที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย บริเวณบ้านพักพนักงานรถไฟ กม. ๑๑

(๔) กลุ่มกิจกรรมนันทนาการ กระจุกตัวบริเวณด้านตะวันออกของพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่สวนสาธารณะขนาดใหญ่ ๓ แห่ง ได้แก่ สวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟ) สวนจตุจักร และสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ซึ่งมีพื้นที่ต่อเนื่องเชื่อมโยงกัน และสวนสมเด็จพระย่า สวนขนาดเล็กซึ่งอยู่ถัดออกไป โดยมีถนนวิภาวดีรังสิตคั่นกลาง นอกจากนี้ยังมีคลับเฮาส์และสนามโดร์ฟกอล์ฟ รพท. ซึ่งอยู่ในบริเวณต่อเนื่องกัน

(๕) กลุ่มกิจกรรมสถาบันราชการ ได้แก่ ศาลเยาวชนและครอบครัวกลาง สำนักงานการประปา องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นต้น

แนวคิดการพัฒนาศูนย์คมนาคมพหลโยธินเบื้องต้น

เพื่อให้พื้นที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน มีความพร้อมในการรองรับการพัฒนา (Transit Oriented Development – TOD) อย่างเต็มศักยภาพ ผังแนวคิดเบื้องต้นจึงเป็นการวางแผนการพัฒนาระยะยาว ที่นำพื้นที่ที่มีศักยภาพมาพัฒนาเมืองอย่างเต็มที่ เพื่อเปิดโอกาสให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่ามากที่สุด อันจะส่งผลให้เกิดศูนย์กลางพาณิชยกรรมใหม่ ที่ใช้ประโยชน์จากการพัฒนาระบบรางเพื่อการพัฒนาเมืองให้มีความกระชับและน่าอยู่ อย่างแท้จริง นอกจากนี้ ยังคำนึงถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งระยะสั้น เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อย่างต่อเนื่องแบบค่อยเป็นค่อยไป ที่มีความ

สอดคล้องและเป็นไปตามกรอบการพัฒนาภาพรวมในระยะยาว ดังนั้น เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว นอกจากการประยุกต์ใช้หลักการพัฒนา TOD และความสอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ในการเป็นศูนย์กลางเมืองรองของกรุงเทพมหานครแล้ว แนวคิดหลักในการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดินยังจะเน้นการสร้างความยั่งยืนในพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพลโยธินตลอดจนการลดข้อจำกัดทางกายภาพในการพัฒนา เพื่อให้สามารถรองรับและดึงดูดให้เกิดการพัฒนาตามวิสัยทัศน์ ในการเป็น “ศูนย์กลางธุรกิจการค้าแห่งใหม่ระดับอาเซียน” ได้สูงสุด รายละเอียด มีดังนี้

๑) ใช้สถานีกกลางบางซื่อเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา โดยมีทิศทางขยายไปทางตะวันออกเป็นแนวเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียวและสายสีน้ำเงิน สถานีหมอชิต สถานีสวนจตุจักร และสถานีกำแพงเพชร

๒) ส่งเสริมการพัฒนาผสมผสานพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย หลากหลายรูปแบบและขนาด เพื่อสร้างกิจกรรมที่หลากหลายตลอด ๒๔ ชม. โดยแบ่งพื้นที่พัฒนา TOD ออกเป็น ๔ โซน ตามระยะจากสถานีระบบขนส่งมวลชน ซึ่งสะท้อนความหนาแน่นของกิจกรรมการเดินเท้าและสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสาน

๓) สร้างการเข้าถึงสถานีกกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบสถานีที่สะดวก ทั้งจากถนนสายหลักและจากสถานีรถไฟฟ้าที่อยู่ใกล้เคียง ด้วย

(๑) ถนนที่เน้นคนเดินเท้าแกนหลักแนวเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ถนนที่เน้นคนเดินเท้าในย่านกม.๑๑และย่านตึกแดง และถนนที่เน้นคนเดินเท้าสายรอง เพื่อส่งเสริมการเดินเท้าและขี่จักรยานในบริเวณที่อยู่ในรัศมีการเดินเท้าจากสถานีระบบราง มีทางเดินเท้า ทางจักรยานกว้าง แยกชัดเจนจากถนนสำหรับรถยนต์

(๒) ถนนสายรองตัดใหม่เพิ่มเติมเพื่อการเข้าถึงพื้นที่ที่สะดวก

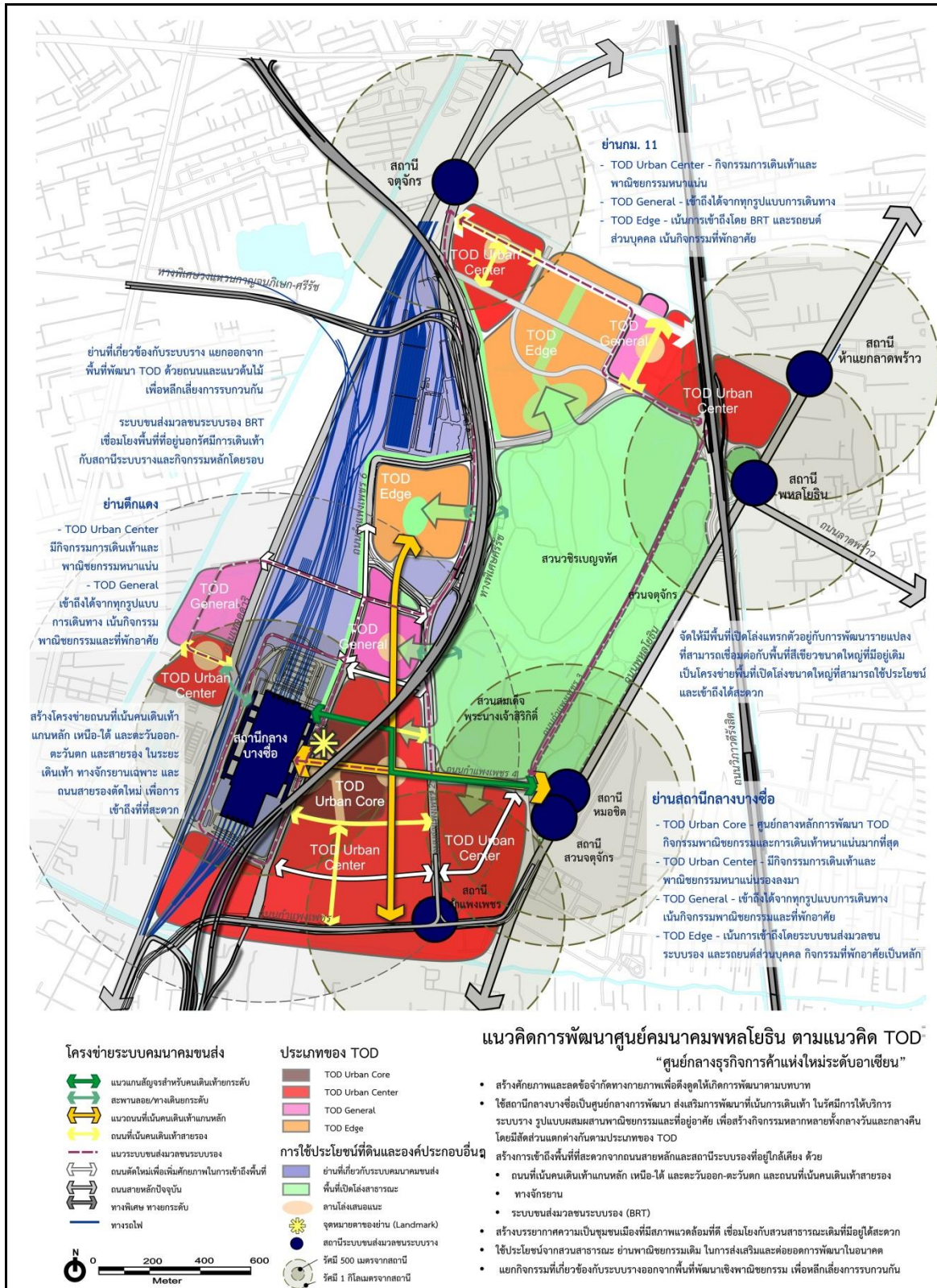
(๓) สร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรองBRT เพื่ออำนวยความสะดวกและเชื่อมโยงพื้นที่ที่อยู่ไกลกว่ารัศมีการเดินเท้ากับระบบขนส่งมวลชนหลัก และกิจกรรมหลักอื่นๆ ที่อยู่โดยรอบ ได้แก่ เส้นทางเชื่อมระหว่างสถานีกกลางบางซื่อ กับ BTS สถานีหมอชิตและ MRT สถานีสวนจตุจักร BTS ส่วนต่อขยายสถานีห้าแยกลาดพร้าวและ MRT สถานีพลโยธิน และย่านกม. ๑๑ รถไฟฟ้าสายสีแดงสถานีจตุจักร และย่านตึกแดง

๔) เน้นการสร้างบรรยากาศของความเป็นชุมชนเมืองที่มีสภาพแวดล้อมที่ดี มีคุณภาพ จัดให้มีพื้นที่เปิดโล่งแทรกตัวอยู่กับการพัฒนารายแปลง ที่สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ที่มีอยู่เดิม เป็นโครงข่ายพื้นที่เปิดโล่งขนาดใหญ่ที่สามารถใช้ประโยชน์และเข้าถึงได้สะดวก

๕) ใช้ประโยชน์จากสวนสาธารณะ ย่านพาณิชยกรรมเดิม ในการส่งเสริมและต่อยอดการพัฒนาในอนาคต เช่น พื้นที่พาณิชยกรรมริมถนนคนเดิน สามารถต่อยอดจากพื้นที่พาณิชยกรรมของตลาดนัดจตุจักรและตลาด อตก. ส่วนพื้นที่อยู่อาศัยซึ่งอยู่ด้านในสามารถใช้ประโยชน์จากสวนสาธารณะ ๓ สวน เพื่อต่อยอดเป็นองค์ประกอบและจุดขายสำคัญ

๖) แยกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการพัฒนาระบบรางออกจากการพัฒนาเชิงพาณิชยกรรม เพื่อความเป็นสัดส่วน และลดการรบกวนกัน โดยใช้ถนนหรือพื้นที่สีเขียวเป็นกันชน

รายละเอียดผังแนวคิดเบื้องต้น แสดงในรูปที่ ๒



รูปที่ ๒ ผังแนวคิดการพัฒนาเบื้องต้น

ศักยภาพของพื้นที่แต่ละบริเวณเชิงกายภาพในการรองรับการพัฒนา TOD

- **พื้นที่โซน A** พื้นที่รวม ๓๕ ไร่ มีศักยภาพสูงในเชิงที่ตั้งซึ่งอยู่ติดกับสถานีกลางบางซื่อ และสามารถเข้าถึงได้จากถนนกำแพงเพชรซึ่งเป็นถนนสายหลัก จึงมีศักยภาพในการพัฒนากิจการเชิงพาณิชย์ที่มีความเกี่ยวเนื่องกับระบบขนส่ง ที่มีกรอบอาคารขนาดใหญ่ เนื่องจากมีรางรถไฟยกระดับพาดผ่านกลางพื้นที่

- **พื้นที่โซน B** ต่อเนื่องถึงขอบโซน D ในเขตรถไฟสายสีแดง มีศักยภาพสูงในเชิงที่ตั้ง เนื่องจากอยู่ติดกับสถานีกลางบางซื่อ เข้าถึงได้จากถนนสายหลักคือถนนกำแพงเพชร และถนนด้านหน้าสถานีกลางบางซื่อ จึงได้ประโยชน์เต็มที่จากการพัฒนาสถานี และเป็นพื้นที่แปลงใหญ่ จึงมีศักยภาพในการพัฒนาผสมผสานหลากหลายรูปแบบ ดังนั้นพื้นที่บริเวณนี้จึงมีความเหมาะสมในการนำมาพัฒนาเป็นศูนย์กลางของย่านตามแนวคิด TOD แต่ด้วยข้อจำกัดทางกายภาพและการใช้พื้นที่ซึ่งวางแผนใช้เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงของรถไฟระยะไกล (ซึ่งมีองค์ประกอบของสิ่งก่อสร้าง ได้แก่ โรงซ่อมบำรุง อาคารซ่อมรถสินค้า และพวงวางอยู่กลางพื้นที่) จึงอาจต้องพิจารณาพัฒนาพื้นที่โซน B และพื้นที่ต่อเนื่องดังกล่าวนี้ในระยะยาว เมื่อพื้นที่โดยรอบสถานีกลางบางซื่อได้รับการพัฒนาพอสมควรแล้ว และมีความต้องการพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาเพิ่มขึ้น ควรพิจารณาย้ายศูนย์ซ่อมบำรุงและพวงวางออกไป เพื่อนำพื้นที่มาใช้ประโยชน์และพัฒนาเมืองได้อย่างคุ้มค่าเต็มศักยภาพ

- **พื้นที่โซน D** พื้นที่รวม ๘๓ ไร่ มีศักยภาพสูงในการพัฒนา TOD โดยอาศัยข้อได้เปรียบจากที่ตั้งที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟสายสีน้ำเงินและสายสีเขียว ซึ่งเปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน และอยู่ในรัศมีการให้บริการของสถานีกลางบางซื่อในอนาคต ประกอบกับอยู่ใกล้กับย่านพาณิชย์กรรมเดิมริมถนนพหลโยธินโดยเฉพาะบริเวณตลาดนัดจตุจักรซึ่งเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่มีชื่อเสียง สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจำนวนมาก จึงมีโอกาสดำเนินการพัฒนาผสมผสานที่เกี่ยวข้องมายังพื้นที่แปลง D ได้ง่าย ประกอบกับเป็นบริเวณที่มีความพร้อมในการนำมาพัฒนาเนื่องจากสัญญาเช่าหมดอายุหรือใกล้หมดอายุ

- **พื้นที่ต่อเนื่องทางด้านเหนือโซน D** มีศักยภาพในการพัฒนาปานกลาง เนื่องจากอยู่ถัดออกมาจากรัศมีการเดินเท้า ๕๐๐ เมตรจากสถานีกลางบางซื่อ สามารถเข้าถึงได้สะดวกจากถนนกำแพงเพชร ๒ และทางด่วนศรีรัช มีความต่อเนื่องกับแปลง D จึงสามารถพัฒนากิจการที่มีความต่อเนื่องได้ง่าย และอยู่ใกล้สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ จึงมีศักยภาพในการพัฒนากิจการผสมผสานที่อยู่อาศัย

- **พื้นที่พัฒนาต่อเนื่องด้านใต้ของโซน D** ได้แก่ บริเวณที่เป็นตลาดนัดจตุจักร ตลาด อตก. และบริเวณโดยรอบ เป็นย่านพาณิชย์กรรมเดิมที่มีเอกลักษณ์ มีศักยภาพสูงในการพัฒนา อยู่ในระยะเดินเท้าจาก BTS สถานี หมอชิต และ MRT สถานีกำแพงเพชร และสถานีสวนจตุจักร มีศักยภาพในการพัฒนาหนาแน่นสูงขึ้น แต่คงเอกลักษณ์และรูปแบบย่านพาณิชย์กรรมเดิมไว้

- **พื้นที่โซน C** พื้นที่รวม ๑๐๕ ไร่ มีศักยภาพระดับปานกลางในการพัฒนา TOD เนื่องจากอยู่ถัดจากระยะเดินเท้า ๑๐๐๐ เมตรจากสถานีกลางบางซื่อ โดยเฉพาะในระยะแรกการพัฒนาโดยรอบที่อยู่ใกล้สถานียังไม่มากนัก และรถไฟความเร็วสูงยังไม่เปิดให้บริการ แต่จะมีศักยภาพมากขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะการพัฒนาที่พักอาศัยหนาแน่นสูง จากข้อได้เปรียบที่อยู่ใกล้สวนสาธารณะขนาดใหญ่ที่มีอยู่เดิมและเข้าถึงได้สะดวกมากขึ้นจากทางพิเศษศรีรัช แต่จำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบขนส่งระบบรอง เพื่อการเชื่อมต่อกับสถานีกลางบางซื่อ สถานีระบบรางอื่นๆ และกิจกรรมหลักอื่นๆ ที่อยู่โดยรอบเพื่ออำนวยความสะดวก

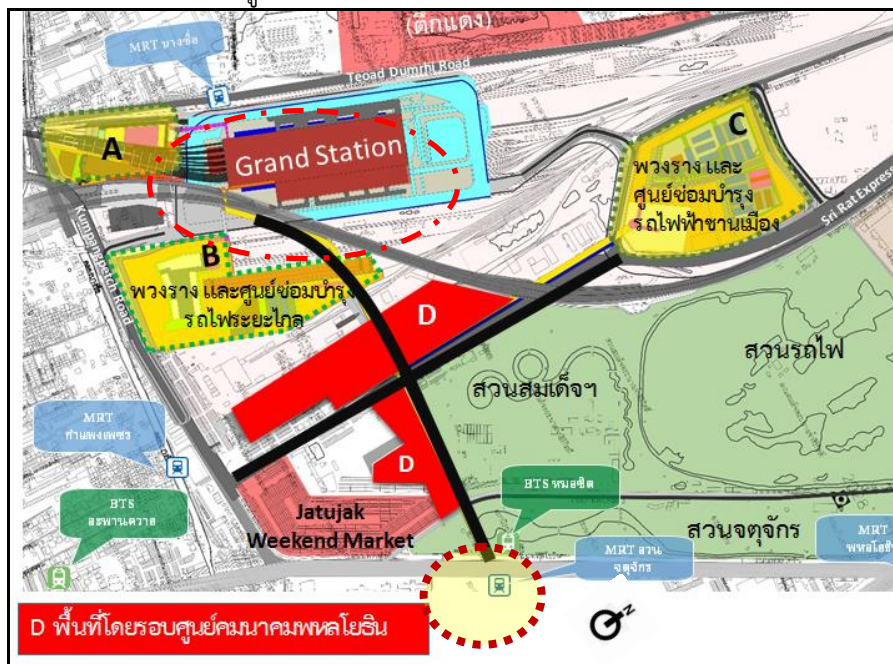
- **พื้นที่เหนือโซน C** อยู่ในระยะเดินเท้าจากสถานีรถไฟสายสีแดงสถานีจตุจักรแต่มีข้อจำกัดทางกายภาพ ล้อมรอบด้วยรางรถไฟ ทางพิเศษศรีรัช ซึ่งเป็นทางยกระดับ และในอนาคตจะมีทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนกาญจนาภิเษก พาดผ่านกลางพื้นที่ จึงไม่เหมาะสมในการนำมาพัฒนาทั้งพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย เหมาะที่จะใช้พัฒนาที่เกี่ยวข้องกับระบบคมนาคมขนส่งตามแผนที่วางไว้

- **พื้นที่ย่านตึกแดง** พื้นที่รวม ๑๑๙ ไร่ มีศักยภาพสูงในเชิงที่ตั้ง เนื่องจากอยู่ในระยะเดินเท้า ๕๐๐ เมตรจากสถานีกลางบางซื่อ จึงได้รับประโยชน์จากการพัฒนาสถานีกลางบางซื่อโดยตรง แต่เนื่องจากเข้าถึงยาก มีถนนทอดดำริและรางรถไฟคั่นกลาง ไม่ต่อเนื่องกับพื้นที่แปลงใหญ่ จึงมีศักยภาพในการพัฒนาระดับปานกลาง จำเป็นต้องมีการลงทุนเพิ่มเติมเพื่อสร้างการเข้าถึงที่สะดวกมากขึ้นและสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่แปลงใหญ่และสถานีกลางบางซื่อได้โดยตรง จึงจะมีศักยภาพและดึงดูดให้เกิดการพัฒนาในรูปแบบผสมผสานพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย

- **พื้นที่ย่าน กม. ๑๑** พื้นที่รวม ๓๖๐ ไร่ เนื่องจากเป็นพื้นที่แปลงใหญ่ จึงมีศักยภาพในการพัฒนา TOD ในระดับที่แตกต่างกันในแต่ละบริเวณ สำหรับพื้นที่ด้านตะวันตกและตะวันออก ซึ่งอยู่ในระยะเดินเท้า ๕๐๐ เมตรจากสถานีรถไฟสายสีแดง สีน้ำเงินและ สีเขียวส่วนต่อขยาย มีศักยภาพในการพัฒนาสูง เมื่อรถไฟสายสีแดงและสายสีเขียวส่วนต่อขยายเปิดให้บริการในอนาคต ส่วนพื้นที่ตอนกลางมีศักยภาพปานกลาง ในการพัฒนา TOD เนื่องจากไม่อยู่ในระยะเดินเท้าจากสถานีระบบราง จำเป็นต้องพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรองก่อนเพื่อสร้างการเชื่อมต่อกับสถานีและกิจกรรมหลักโดยรอบ จึงจะมีศักยภาพและดึงดูดให้เกิดการพัฒนา นอกจากนี้ ปัจจัยสำคัญอีกประการของการพัฒนาพื้นที่แปลงนี้ อยู่ที่การรื้อย้ายอาคาร การใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม ที่จะมีผู้ได้รับผลกระทบ ซึ่งอาจจะส่งผลต่อแผนการพัฒนาโครงการ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ในระยะสั้น

ระบบการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน

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



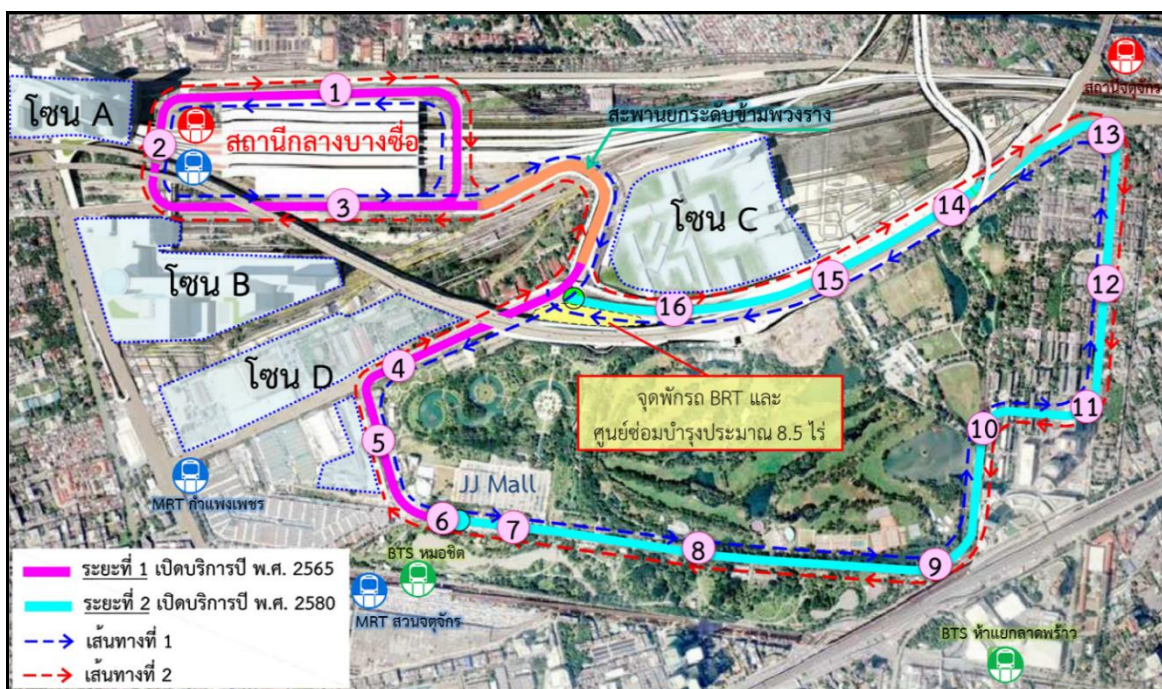
รูปที่ ๓ : ผังแสดงระบบการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน ด้วยระบบสัญจรทางเท้า

แนวคิดการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรอง

แนวคิดในการเดินรถระบบขนส่งมวลชนรอง ซึ่งต้องการให้สามารถให้บริการกับผู้โดยสารได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยระบบขนส่งมวลชนรองจะวิ่งอยู่บนทางวิ่งซึ่งแยกต่างหากออกจากผิวจราจรปกติซึ่งขยับยานชนิดอื่นๆ เช่น รถยนต์ รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ และอื่นๆ ใช้ร่วมกัน ดังนั้น เพื่อตอบสนองแนวคิดในการเดินรถดังกล่าว จึงจัดช่องจราจรพิเศษขึ้นเฉพาะสำหรับระบบขนส่งมวลชนรอง (Exclusive Lane) ขึ้นบนผิวจราจรของถนนแต่ละสายที่อยู่ในแนวเส้นทางให้บริการของระบบขนส่งมวลชนรองนี้ โดยจัดช่องทางพิเศษไว้ในช่องจราจรซ้ายสุดของแนวเส้นทาง เพื่อสะดวกต่อการขึ้น-ลงของผู้โดยสารและการเชื่อมต่อกับพื้นที่ต่างๆ โดยในบางกรณีจะต้องมีการตัดกระแสดจราจรบ้าง เช่น บริเวณทางแยกต่างๆ จึงจำเป็นต้องมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสำหรับระบบขนส่งมวลชนรอง โดยให้ความสำคัญกับสัญญาณไฟของระบบขนส่งมวลชนรองเป็นหลัก เพื่อให้สามารถเดินรถขนส่งมวลชนรองได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย และบรรเทาผลกระทบทางด้านจราจรที่อาจเกิดขึ้น การอำนวยความสะดวกต่อผู้ให้บริการ จะมีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ 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 มีป้ายจอดรับส่งผู้โดยสารบริเวณเกาะกลางถนน หรือริมถนนก็ได้ ระบบ BRT ได้รับการพิสูจน์ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาจราจรหลายประเทศ ในทวีปอเมริกาเหนือ อเมริกาใต้ เอเชีย และยุโรป โดยมีการนำมาใช้ในเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารไม่มากนัก โดยมีแนวทางการให้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง BRT ดังรูปที่ ๔



รูปที่ ๔ แนวทางการให้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง BRT