



คมนาคมเท3.9หมื่นล้าน  
วางทีโอดี เมืองพัทยา

> 8

## 'คมนาคม' เท 3.9 หมื่นล้าน วาง 'ทีโอดี' เมืองพัทยา

> 8



นักลงทุนให้การตอบรับดีเนื่องจากชลบุรีมีศักยภาพ  
เป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของอีอีซี  
เรึงศักดิ์ ทองสม

# 'คมนาคม' เท 3.9 หมื่นล้าน วาง 'ทีโอดี' เมืองพัทยา

### ● วรรณิกา จิตตินรากร

กรุงเทพธุรกิจ

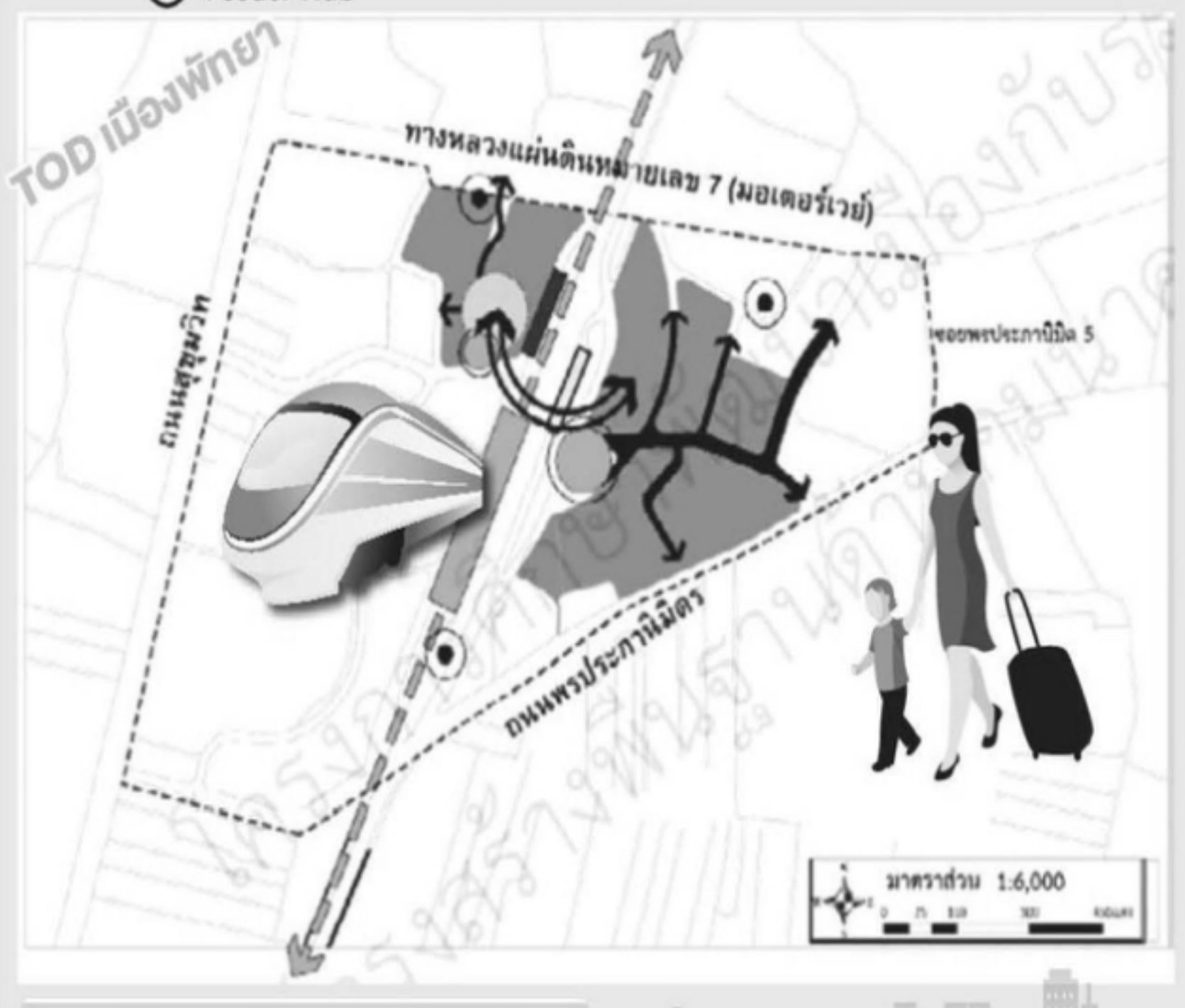
“เมืองพัทยา” เป็นศูนย์กลางความเจริญ  
มานานและเพื่อให้ศักยภาพที่ยั่งยืนต่อไป  
การเพิ่มความน่าสนใจผ่านโครงสร้างพื้นฐาน  
ต่างๆ จึงเป็นสิ่งจำเป็นจากการลงพื้นที่สัมมนา  
ผู้ลงทุน (Market Sounding) โครงการศึกษา  
พัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐาน  
ด้านคมนาคมขนส่ง “TOD คมนาคม สร้างเมือง  
เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้” จ.ชลบุรี เมื่อ  
วันที่ 14 ส.ค.ที่ผ่านมา

เรึงศักดิ์ ทองสม ผู้อำนวยการกองพัฒนา  
ระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบาย  
และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวว่า  
นักลงทุนให้การตอบรับดีเนื่องจาก จ.ชลบุรี  
มีศักยภาพและความพร้อมในการเป็น  
เมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว  
ของภูมิภาค และที่ตั้งอยู่บริเวณเขตพัฒนา  
พิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี)

อย่างไรก็ดี ผลการศึกษาแนวทาง  
การพัฒนาเมือง TOD จะพัฒนาโดยรอบ

### โครงการศึกษาพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

- สถานีรถไฟความเร็วสูง (HSR)    ■■■ HSR    ■■■■■ ทางคนเดิน    — ทางสัญจร
- ▬ Culture Bride    ● Park & Ride    ■ Commercials    ● Station Plaza
- Feeder Hub



สถานีรถไฟพัทยา จ.ชลบุรี เมืองต้นกำเนิดวิสัยทัศน์ให้เป็น "เมืองท่องเที่ยวระดับโลก ศูนย์กลางอีอีซี เมืองสภาพแวดล้อมดีสำหรับทุกคน" รวมทั้งมุ่งส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟความเร็วสูงเพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่ของพัทยา ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานและสร้างสรรค์กิจกรรมภายในเมืองที่เป็นเอกลักษณ์ ผสานความเป็นเมืองระดับโลกกับวัฒนธรรมท้องถิ่น

สำหรับแนวคิดการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์บริเวณพื้นที่รอบสถานีรถไฟพัทยา เน้นเปิดศักยภาพของพื้นที่ที่มีสถานีรถไฟทางคู่และสถานีรถไฟความเร็วสูงเป็นศูนย์กลางการพัฒนา แบ่งการพัฒนาเป็น 4 ระยะ คือ ระยะเร่งด่วน (ปี 2564-2565) เป็นการเตรียมความพร้อมทางด้านพื้นที่ระยะสั้น (ปี 2566-2570) พัฒนาพื้นที่รวม 686,000 ตารางเมตร ระยะกลาง (ปี 2571-2575) พื้นที่รวม 595,000 ตารางเมตร และระยะยาว (ปี 2576-2580) พื้นที่รวม 322,000 ตารางเมตร

โดยแบ่งพื้นที่พัฒนาตามแนวทางของ TOD เป็น 6 โซน ได้แก่ โซนที่ 1 MICE City รองรับศูนย์กลางการค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ใกล้สถานี เช่น ศูนย์การค้า โรงแรม และศูนย์การประชุมสัมมนา

โซนที่ 2 Creativity Economy อาคารสำนักงานเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนและบริการแบบครบวงจร ซึ่งในพื้นที่จะประกอบไปด้วยสำนักงานออฟฟิศ ร้านค้ารีเทล รวมไปถึงฟิตเนสรับส่งผู้โดยสาร

โซนที่ 3 Park Society เพิ่มพื้นที่สีเขียวและพื้นที่นันทนาการ รองรับนักท่องเที่ยวที่มาร่วมชมเชิงปฏิบัติการ (workshop) จะมีการพัฒนาสวนสาธารณะเพื่อการพักผ่อนด้วย

โซนที่ 4 Active District พื้นที่พัฒนาย่านพาณิชย์กรรมแบบผสมผสาน มีทั้งศูนย์การค้า ศูนย์ค้าปลีก รวมถึงธุรกิจบริการรูปแบบใหม่ เช่น Start up ธุรกิจดิจิทัล รวมไปถึงศูนย์จัดประชุมสัมมนา

โซนที่ 5 Livable City พื้นที่การพัฒนาที่อยู่อาศัยเช่น อพาร์ทเมนต์ใช้เช่า คอนโดมิเนียมหรือบ้านจัดสรร ยังมีการพัฒนาตลาดและพื้นที่สีเขียวเพื่อรองรับการใช้ชีวิตด้วย

โซนที่ 6 Society District พื้นที่สนับสนุนกิจกรรมรวมถึงธุรกิจบริการรูปแบบใหม่ เช่น ศูนย์การแพทย์และ

## ลักษณะการลงทุน TOD ที่เหมาะสม



บริการด้านสาธารณสุข และศูนย์การเรียนรู้และการศึกษา เพื่อเป็นต้นแบบของนวัตกรรมใหม่ที่จะส่งเสริมให้เมืองพัฒนาน่าสนใจมากขึ้น

รายงานข่าวจาก สนข.เผยว่า ผลการศึกษาเบื้องต้นประเมินว่าความต้องการเดินทางและปริมาณผู้โดยสาร เมื่อมีการพัฒนา TOD คาดว่าในปี 2580 จะมีประชากรที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ TOD ประมาณ 2.4 หมื่นคน และมีการจ้างงานเพิ่มขึ้น 1 หมื่นตำแหน่ง ส่วนจำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟพัทยา ในปี 2580 จะมีประมาณ 1.23 หมื่นคนต่อวัน ขณะที่ TOD มีเส้นทางให้บริการระบบฟีดเดอร์ 6 เส้นทาง ครอบคลุมให้บริการประชาชนจำนวน 5.7 หมื่นคน คิดเป็น 60% ของประชากรในเมืองพัทยา

สำหรับโครงการจัดระบบเดินรถเพื่อให้บริการ TOD กับพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งจะพัฒนาระบบฟีดเดอร์ หรือขนส่งมวลชนรอง มีระยะเวลาดำเนินการ 24 เดือน และใช้งบประมาณลงทุนราว 1.35 พันล้านบาท อีกทั้งจะมีการก่อสร้างศูนย์กระจายระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ผังตะวันออกเพื่อรองรับระบบขนส่งมวลชนขนาดรองเชื่อมต่อกับ TOD และพื้นที่โดยรอบด้วย

ทั้งนี้ ภาพรวมข้อเสนอแนะเบื้องต้นด้านการลงทุนในโครงการ TOD ประเมินว่า จะต้องจัดใช้งบประมาณในเมืองต้นกว่า 3.9 หมื่นล้านบาท แบ่งรูปแบบการลงทุนออกเป็น ที่ดินและการจัดรูปที่ดิน จ่ายค่าชดเชย สำหรับผู้ได้รับผลกระทบ รวมไปถึง

ค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดิน ภาครัฐจะเป็นฝ่ายลงทุน

ขณะที่โครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภค ถนนและทางเท้า รวมไปถึงพื้นที่สาธารณะและอื่นๆ ภาครัฐหรือเอกชนที่มีส่วนร่วมจากการได้สิทธิการพัฒนาพื้นที่ จะเป็นผู้ร่วมลงทุน โดยเบื้องต้นประเมินว่าจะมีมูลค่าเงินลงทุนทั้งหมด 4,549 ล้านบาท อาทิ การก่อสร้างถนน ทางเท้า และงานระบบ งบลงทุนราว 2,199 ล้านบาท เป็นต้น

ส่วนโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งรองรับเป็นระบบขนส่งภายในเมือง เช่น รถไฟรางเบา หรือรถบัส เป็นต้น จะใช้รูปแบบการลงทุน โดยการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน (พีพีพี) ผู้ลงทุนคือภาครัฐและคนท้องถิ่นในพื้นที่ ประเมินวงเงินลงทุนราว 762 ล้านบาท อาทิ ค่าก่อสร้างงานโยธา 65 ล้านบาท ค่าลงทุนจัดหารถ 481 ล้านบาท เป็นต้น

ด้านการลงทุนโครงการอสังหาริมทรัพย์ โครงการประเภทที่อยู่อาศัย และโครงการเชิงพาณิชย์ เอกชนจะเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด โดยจะได้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีสำหรับโครงการที่สอดคล้องกับหลักการพัฒนาเมือง TOD และการลดค่าใช้จ่ายค่าธรรมเนียม โดยแบ่งงบประมาณการลงทุนออกเป็น การลงทุนโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการพาณิชย์ 13,634 ล้านบาท และการลงทุนโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่ออยู่อาศัย 20,105 ล้านบาท