

โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

๑. หลักการและเหตุผล

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งย่อมส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเมือง ชุมชนและสภาพแวดล้อมในบริเวณนั้นๆ การวางแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองให้มีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องกำหนดกรอบนโยบายที่ชัดเจนเพื่อให้การเจริญเติบโตของเมืองเป็นไปตามแผน โดยต้องบูรณาการกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งและการจัดการสิ่งแวดล้อม หากขาดการบูรณาการเมืองจะเติบโตอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) และส่งผลให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องตามแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด การพัฒนาเมืองในหลายประเทศทั่วโลกได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาที่บูรณาการการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เมืองเติบโตอย่างฉลาด (Smart Growth) ประหยัด พลังงาน ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน ลดการก่อมลพิษ ด้วยการส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การนำใช้หลักการพัฒนาเมืองรอบศูนย์กลางคมนาคม รูปแบบ Transit-Oriented Development (TOD) อย่างเป็นระบบตลอดแนวสายทาง การพัฒนา

นายกรัฐมนตรี (พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา) ได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ ในนโยบายด้านการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจประเด็นหนึ่ง คือ การกระตุ้นการลงทุนด้วยการเร่งพิจารณาโครงการลงทุนที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินงานของรัฐบาลได้ดำเนินการตามแนวนโยบายดังกล่าว คือเร่งให้การลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ และทางรางอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม อย่างมั่นคง และยั่งยืน สอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) และแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ โดยในด้านการขนส่งให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งทางรางที่มีต้นทุนต่ำ โดยสนับสนุน การพัฒนาระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศ รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง และอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน และการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานเพื่อสร้างฐานอุตสาหกรรมใหม่ของประเทศ

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๐ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการพิจารณากำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งต่าง ๆ เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง รวมทั้งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเร่งรัดการพิจารณาร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๕๙ (เรื่อง แนวทางการนำที่ดินที่ได้จากการเวนคืนไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อให้การนำพื้นที่ตามแนวเส้นทางดังกล่าวไปใช้ประโยชน์เป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จึงเห็นควรให้มีการศึกษาพัฒนาเมืองระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่/เมือง/ชุมชน โดยรอบตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงผ่านหรืออยู่ในรัศมีบริการ ที่สามารถพัฒนาให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะการวางผังเฉพาะ (Specific Plan) เพื่อการพัฒนาบริเวณพื้นที่ที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร (Transit-Oriented Development : TOD) รวมทั้งเป็นกรอบชั้นนำและขับเคลื่อนการพัฒนาในมิติที่เกี่ยวข้องทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งหลักและระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ด้านเศรษฐกิจ การลงทุน

ชุมชนเมืองและสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปอย่างบูรณาการสอดคล้องกัน ช่วยขจัดปัญหาการเติบโตของเมืองอย่างไร้ทิศทาง(Urban Sprawl) ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในด้านการพัฒนาพื้นที่เมืองโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (รถไฟความเร็วสูง/รถไฟทางคู่/จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่มีศักยภาพ) สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ของประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศสอดคล้องตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

๒. วัตถุประสงค์

๑) จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองโดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพของประเทศ ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ ๒๐ ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒) กำหนดพื้นที่และเสนอแนะแนวทางการจัดทำผังเฉพาะ (Specific Plan) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพเพื่อเป็นกรอบชี้้นำการพัฒนาเมืองที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามแนวคิด (Transit-Oriented Development : TOD) ในการกระจายความเจริญไปยังภูมิภาค และสนับสนุนการพัฒนาเมืองใหม่ในภูมิภาค

๓) จัดทำพื้นที่ต้นแบบการพัฒนาเมืองในรูปแบบ Urban Design ภายในพื้นที่ศึกษาตามข้อ ๒) โดยคัดเลือกและออกแบบต้นแบบให้มีรายละเอียดการพัฒนาครอบคลุมทุกมิติที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาเมืองอย่างน้อย ๓ แห่ง

๔) จัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมเพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่ง ในพื้นที่ที่มีศักยภาพให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมือง

๕) จัดทำแผนการลงทุนและการบริหารจัดการรองรับการพัฒนาเมืองหรือเมืองใหม่

๖) จัดทำ รายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) สำหรับการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งตามขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ

๓. ขอบเขตการดำเนินงาน

พื้นที่ศึกษาและดำเนินการสำรวจ ครอบคลุมพื้นที่เมืองทั่วประเทศซึ่งได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ๔ เส้นทาง (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หนองคาย กรุงเทพฯ-ระยอง และกรุงเทพฯ-หัวหิน) แนวเส้นทางรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ รวมทั้งศูนย์คมนาคมหรือจุดเปลี่ยนถ่ายขนส่งสินค้าและการเดินทางที่สำคัญในอนาคต เช่น ท่าเรือแหลมฉบังฯ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ โดยมีขอบเขตของงานที่ปรึกษาต้องดำเนินการ ประกอบด้วยงานต่าง ๆ อย่างน้อย ๔ ส่วน ดังนี้

๑) งานส่วนที่ ๑ : งานทบทวนการศึกษา ข้อมูลผลการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิ

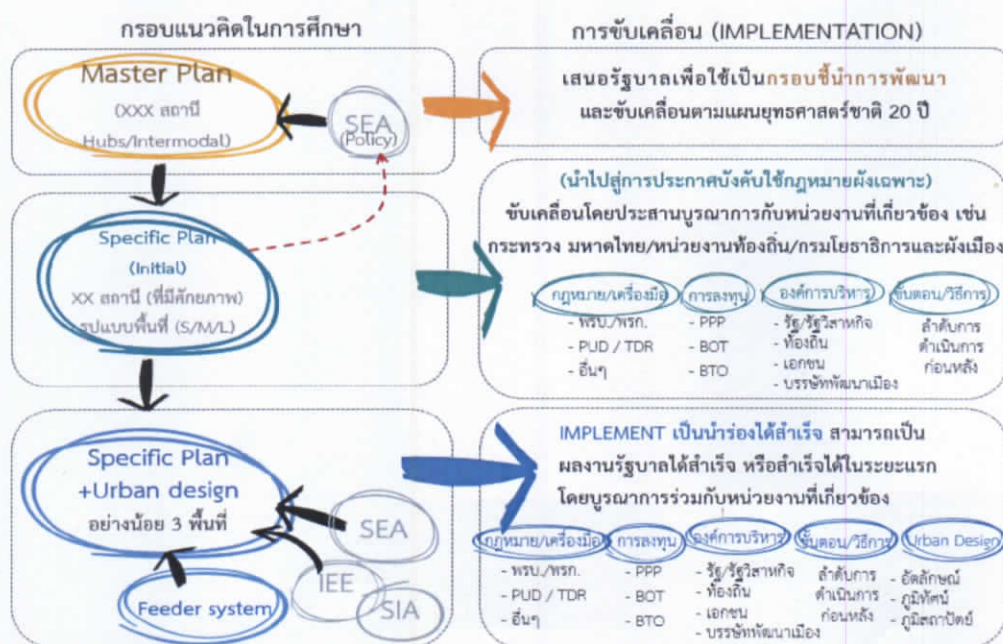
๒) งานส่วนที่ ๒ : ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองโดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพทั่วประเทศ

๓) งานส่วนที่ ๓ : ศึกษาและเสนอแนะแนวทางการจัดทำผังเฉพาะ (Specific Plan) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เพื่อเป็นกรอบชี้้นำการพัฒนาเมืองที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD)

๕) งานส่วนที่ ๕ : ศึกษา ทบทวน และเสนอแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรองและวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร เพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่ง ในพื้นที่เป้าหมาย ๓ แห่ง

๗) งานส่วนที่ ๗ : ศึกษาจัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) สำหรับการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งตามขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ

๙) งานส่วนที่ ๙ : สนับสนุนการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
ตามการศึกษาให้สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

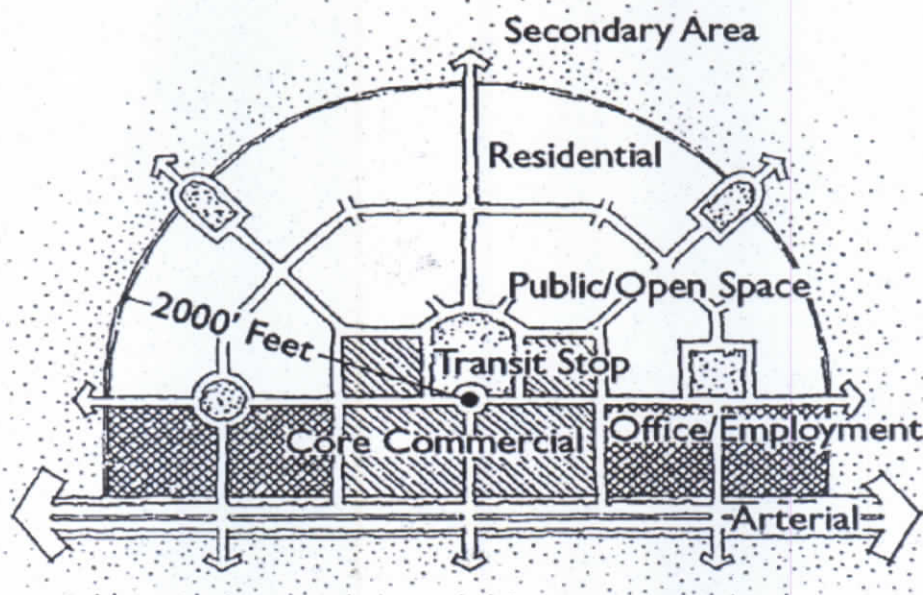


รูปที่ : กรอบแนวคิด (Conceptual Framework)

๔. แนวคิดและหลักการ TOD

การพัฒนา TOD เป็นแนวทางการพัฒนาเมืองรูปแบบใหม่บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งมวลชนที่อาศัยศักยภาพและข้อได้เปรียบของการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกในการดึงดูดให้เกิด

การพัฒนาเมือง ซึ่งจำกัดความของ TOD (Peter Calthorpe, ๑๙๙๓) คือ “เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมแบบผสมผสาน ที่ตั้งอยู่ในระยะเดินเท้าสะดวกจากสถานีขนส่งมวลชนและศูนย์กลางพาณิชยกรรม เมืองประกอบด้วยหลากหลายทั้งที่อยู่อาศัยแบบผสมผสานหลายประเภท ร้านค้า สำนักงาน พื้นที่โล่งว่างสาธารณะ บริการพื้นฐานต่างๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการเดินเท้า และช่วยส่งเสริมให้ทำงานและผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ดังกล่าวสามารถเดินทางด้วยยานพาหนะหลากหลายประเภท ไม่ว่าจะเป็นระบบขนส่งมวลชน จักรยาน เดินเท้า และรถยนต์ส่วนตัว” ดังนั้น การพัฒนา TOD จึงมีสถานีขนส่งมวลชนเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งสาธารณะ ที่อาศัยศักยภาพในการเข้าถึงของสถานีขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพสูงมาเป็นปัจจัยสนับสนุนในการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของย่านหรือเมือง โดยจะพัฒนาในพื้นที่ที่สามารถเดินถึงในระยะเดินเท้า (Walking Distance) เป็นหลัก คือ ประมาณ ๔๐๐-๕๐๐ เมตร จากสถานีขนส่งมวลชน เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินรูปแบบผสมผสาน รองรับกิจกรรมการเชื่อมโยงพื้นที่ของชุมชนเมือง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการอย่างเต็มประสิทธิภาพ คำนึงค่าต่อการลงทุนทั้งในแง่การพัฒนาเมืองและการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เช่น รถประจำทาง รถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง เป็นต้น



ที่มา : The Next American Metropolis, Peter Calthorpe, ๑๙๙๓

รูปที่ : แนวคิดในการออกแบบพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD)

Pedestrian Experience Walk & Cycle

ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว
เพิ่มการเดิน และปั่นจักรยาน

Green Public Area

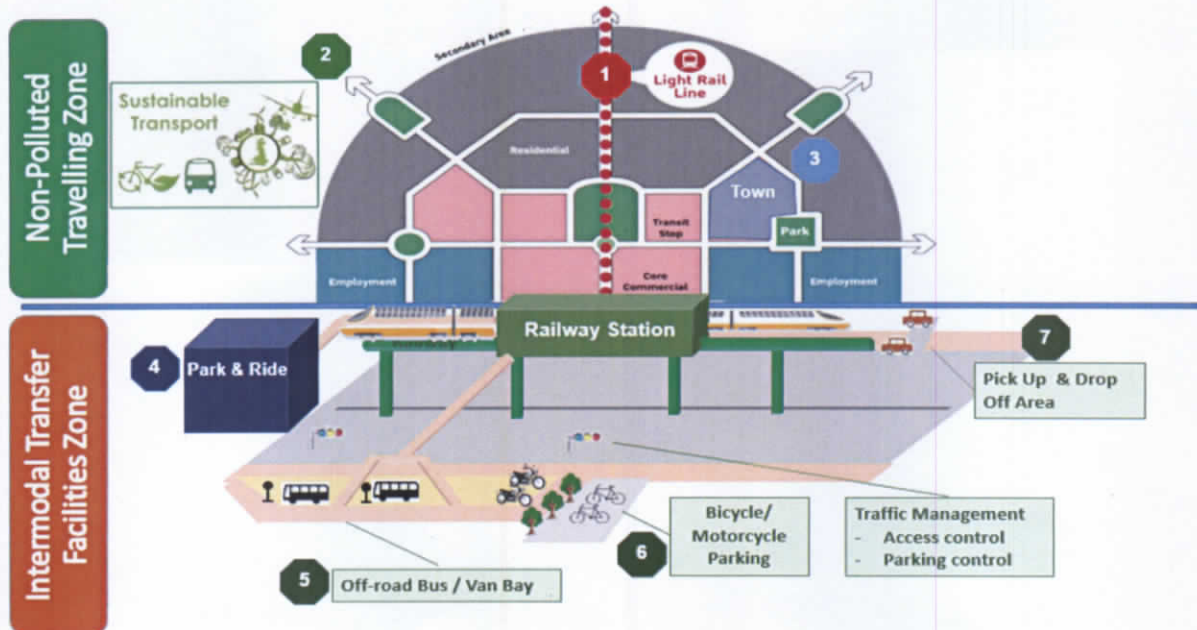
มีพื้นที่โล่งว่างและพื้นที่สีเขียวเพื่อสิ่งแวดล้อมที่ดี

Compact Densify Mix-Use

เมืองกระชับ ใช้พื้นที่อย่าง
คุ้มค่า เพิ่มประสิทธิภาพ
และผสมผสานกิจกรรม
ที่หลากหลายเพื่อ
การใช้ชีวิต

Public Transport Connect & Shift

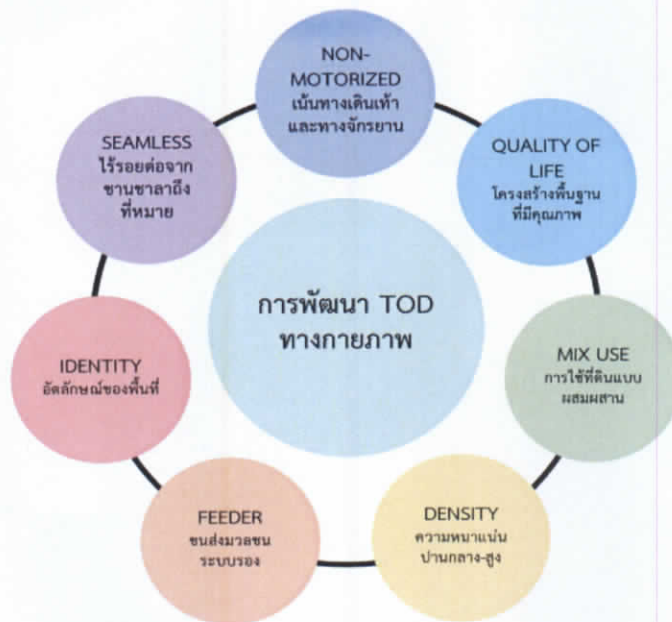
ใช้ระบบขนส่งมวลชนและ
ขนส่งสาธารณะเป็นหลัก
และเชื่อมโยงการเดินทาง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบ



รูปที่ : การออกแบบพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD)

๕. การพัฒนาทางกายภาพ TOD

- ๑) Seamless Transit: จากสถานีถึงที่หมายสะดวก ปลอดภัย รวดเร็ว ไร้รอยต่อ
- ๒) Non-Motorized: เน้นทางเท้า ทางจักรยาน ลดการใช้รถยนต์
- ๓) Density: เมืองกระชับ ประหยัด ประสิทธิภาพสูง โดยเพิ่มความหนาแน่น
- ๔) Mix-Use: ผสมผสานกิจกรรมทั้งการค้าและอยู่อาศัยเพื่อคนทุกระดับเข้าถึงได้
- ๕) Quality of Life: สวนสาธารณะ บริการชุมชน ได้มาตรฐานและครบครัน
- ๖) Linkages: เชื่อมต่อจุดหมายด้วยระบบขนส่งมวลชนรองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- ๗) Identity: ออกแบบส่งเสริมอัตลักษณ์ของเมืองสู่ความภาคภูมิใจ



รูปที่ : การพัฒนาทางกายภาพ TOD

๖. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจาก TOD

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่เกิดประสิทธิผล ประกอบด้วย การจ้างงานและธุรกิจใหม่ ภาษีบำรุงท้องที่ มูลค่าเพิ่มของที่ดิน และการกระจายความเจริญและประชากรสู่ภูมิภาค มีรายละเอียด ดังนี้

๑) การจ้างงานและธุรกิจใหม่ พัฒนาพื้นที่ด้วยหลักการ TOD ต้องมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน มีทั้งชุมชนอยู่อาศัย ย่านการค้าการบริการ และธุรกิจอื่น ๆ ดึงดูดความสนใจของนักลงทุนเพื่อการค้าและการบริการ เช่น ห้างสรรพสินค้า ร้านอาหาร อาคารสำนักงาน และธุรกิจเพื่อบริการชุมชนต่าง ๆ ตลอดจนเกิดสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งมวลชนใหม่ ๆ ในชุมชนก่อให้เกิดการจ้างงานและธุรกิจใหม่เพิ่มขึ้นแก่ชุมชน

๒) ภาษีบำรุงท้องที่ เมื่อเมืองเกิดการพัฒนาที่มีความหนาแน่นประชากรและการสัญจรเพิ่มขึ้นย่อมดึงดูดนักลงทุนพัฒนาพื้นที่ ทำให้ผู้ประกอบการเข้ามาลงทุนรอบสถานีเพิ่มขึ้น ความยั่งยืนของการพึ่งพาอาศัยกันทั้งการมีอยู่ของสถานีและความจำเป็นในการเดินทางผ่านจุดเชื่อมต่อการเดินทางส่งผลให้ธุรกิจการค้า

การบริการดำเนินไปได้ดี ประชากรเดินทางสะดวกและดำรงชีวิตสุขสบายด้วยต้นทุนต่ำ เกิดความต้องการที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นช่วยให้ภาครัฐสามารถเก็บภาษีการค้าและการบำรุงท้องที่เพิ่มขึ้นได้ด้วย

๓) มูลค่าเพิ่มของที่ดิน ความหนาแน่นประชากรรอบบริเวณสถานีที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่สาธารณะ และสถาปัตยกรรมโดยรอบมีความเป็นไปได้ง่ายขึ้น ส่งผลให้ชุมชนมีอัตลักษณ์ที่ชัดเจนขึ้นและด้วยเมืองที่พัฒนามีความกระชับ ภาครัฐสามารถบริหารจัดการระบบสาธารณูปโภคได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๔) กระจายความเจริญและประชากรสู่ภูมิภาค ด้วยระบบโครงข่ายการเดินทางที่สะดวกปลอดภัย ทั้งจากสถานีหนึ่งไปสู่อีกสถานีหนึ่ง เช่น การเดินทางระหว่างสถานีที่ สะดวกรวดเร็วปลอดภัย ส่งผลให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคโดยรอบ

๕) การบูรณาการการพัฒนาเมืองโดยใช้ระบบคมนาคมขนส่งมวลชนให้เกิดประโยชน์สูงสุดการพัฒนาเมืองในรูปแบบ TOD เป็นการแก้ปัญหการกระจายตัวของเมืองแบบ Urban Sprawl ไม่อาจแยกขาดจากการใช้ระบบคมนาคมขนส่งมวลชนได้ เนื่องจากเมือง TOD ที่ดีต้องลดการพึ่งพารถยนต์และต้องพึ่งพา ระบบขนส่งสาธารณะ และการลดความคับคั่งของการจราจรในชั่วโมง ดังนั้นคุณลักษณะของการเปลี่ยนถ่าย การเดินทางที่สำคัญย่อมส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการเดินทาง เช่น ความถี่ในการเดินทางผ่านสถานี การเข้าถึงสถานี และความสะดวกสบายที่ได้รับ



รูปที่ : ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจาก TOD

๗. ตัวอย่าง TOD ที่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

ในประเทศไทยยังไม่มีตัวอย่างการพัฒนา TOD เชิงกายภาพที่แล้วเสร็จอย่างสมบูรณ์แบบ ดังนั้นจึงขอเสนอตัวอย่างการพัฒนา TOD ที่ประสบผลสำเร็จในต่างประเทศ

การพัฒนา TOD จำเป็นต้องบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันในหลายปัจจัย ดังกรณีศึกษาต่างประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น เขตปกครองพิเศษฮ่องกง ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศอังกฤษ เมื่อเปรียบเทียบสถานการณ์ของการดำเนินงาน TOD เทียบกับประเทศไทย พบว่าประเทศไทย ยังมีข้ออ่อนด้อยอยู่ ๕-๘ ประการ มีเพียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเท่านั้นที่อาจมีสถานะเอื้อให้การพัฒนา TOD เกิดขึ้นได้ง่ายกว่าภูมิภาคอื่นๆ



West Kowloon Station, Hong Kong



Clarendon Station, USA



Osaka Station, Japan



Kashiwanoha Station, Japan

รูปที่ : พื้นที่ TOD ที่ประสบความสำเร็จในต่างประเทศ

ตารางที่ : เปรียบเทียบการดำเนินงาน TOD ระหว่างกรณีศึกษาต่างประเทศกับประเทศไทย

ประเด็น	ญี่ปุ่น	ฮ่องกง	สหรัฐอเมริกา	อังกฤษ	ไทย	
					EEC	TOD
๑. การประกาศพื้นที่พิเศษ	● URA ● District Plan	● CDA	● แกะผังเมืองรวม	● S. ๑๐๖ ● Planning Obligation	● พรบ. ออชี่ ๒๕๖๑	● พรบ. ผังเมือง ๒๕๖๒
๒. การรวบรวมที่ดิน	● Land Readjustment ● Land Trust ● Land Swaps ● Land Banking ● อื่น ๆ	● เช่า	● Land Banking	● เช่า	● พรบ. ออชี่ ๒๕๖๑ (ม. ๓๔)	● พรบ. จัดรูปที่ดิน ๒๕๔๗
๓. มาตรการทางผังเมือง	● Up Zone (Increased FAR) ● FAR Transfer ● FAR Bonus	● Up Zone (Increased FAR)	● Up Zone (Increased FAR) ● FAR Transfer ● FAR Bonus	● Up Zone (Increased FAR) ● ข้อเสนอทางการเงินจากผู้ลงทุน	● พรบ. ผังเมือง ๒๕๖๒	● พรบ. ผังเมือง ๒๕๖๒
๔. การพัฒนาเชิงกายภาพ	● Skywalk ● Tunnel	● Skywalk ● Tunnel ● สร้างอาคารจัดประโยชน์บนพื้นที่โครงสร้างพื้นฐาน	● ลดพื้นที่จอดรถยนต์ ● Affordable Housing	● Affordable Housing ● บูรณะอาคารเก่า	-	-
๕. งบประมาณอุดหนุน	● รัฐบาลอุดหนุนเงิน	-	● รัฐบาลกลางอุดหนุนเงิน	-	-	-
๖. แรงจูงใจ	● ภาษีเงินกู้	-	● เงินกู้ Affordable Housing	-	-	-
๗. องค์การริเริ่ม	● รัฐบาลท้องถิ่น	● บริษัทเดินรถ (MTR) และรัฐบาล	● บริษัทเดินรถท้องถิ่น	● บริษัทเดินรถท้องถิ่น	-	-
๘. องค์การจัดการ	● บริษัทบริหารสินทรัพย์	● บริษัทบริหารสินทรัพย์	● บริษัทบริหารสินทรัพย์	● บริษัทบริหารสินทรัพย์	-	-

๘. หลักการและแนวคิดในการคัดเลือกพื้นที่ต้นแบบ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้รับงบประมาณในการศึกษาโครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ทั้งนี้อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา ในเบื้องต้นได้ทำการคัดเลือกเมืองต้นแบบจากสถานีที่มีความเหมาะสมในการพัฒนา TOD ประมาณ ๑๗๐ สถานี โดยมีการแบ่งเกณฑ์การพิจารณาเป็น ๒ รอบ โดยในรอบแรกเป็นการคัดเลือกที่ใช้ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ สังคม และประชากร และปัจจัยด้านสภาพทางกายภาพของพื้นที่โดยรอบสถานี เป็น ๒ ปัจจัยหลักเพื่อให้ได้เมืองที่มีศักยภาพพร้อมจะเป็นตัวแทนของการพัฒนา TOD แต่ละประเภท เพื่อนำไปสู่การคัดเลือกรอบที่สอง เน้นการใช้ปัจจัยด้านความพร้อม เพื่อให้ได้เมืองที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเมืองต้นแบบ ๓ เมือง

๙. เกณฑ์การคัดเลือกเมืองรอบแรกเพื่อให้ได้เมืองที่มีศักยภาพ

เกณฑ์การคัดเลือกเมืองรอบแรก มีจุดประสงค์เพื่อคัดเลือกเมืองที่มีศักยภาพในการพัฒนาที่สามารถเป็นตัวแทนของ TOD แต่ละประเภท ดังนั้นเกณฑ์ในการคัดเลือกรอบดังกล่าว จึงเน้นเกณฑ์ที่ส่งผลต่อศักยภาพด้านเศรษฐกิจ สังคม ประชากร และด้านกายภาพของพื้นที่โดยรอบสถานี โดยพิจารณาเปรียบเทียบสถานีที่เป็น TOD เพียง ๕ ประเภท จาก ๖ ประเภท คือ Regional Center (RC) Urban Center (UC) Suburban Center (SC) Urban Neighborhood (UN) และ Transit Town (TT) เนื่องจาก TOD ประเภท Special Use (SU) มีลักษณะเฉพาะและรูปแบบการพัฒนาที่แตกต่างกันมากในแต่ละสถานี จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกันได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ๑) ศักยภาพด้านเศรษฐกิจและสังคมของเมือง ที่สถานีรถไฟตั้งอยู่ ประกอบด้วย
 - (๑) ประชากรเมืองและประชากรแฝง และอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยในช่วง ๑๐ ปี โดยสถานีประเภท RC UC SC และ TT ใช้ประชากรระดับจังหวัด ส่วนสถานีประเภท UN ใช้ประชากรระดับเทศบาล/ตำบล
 - (๒) มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด สาขานอกภาคเกษตร และอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยในช่วง ๑๐ ปี โดยคิดแค่สถานีประเภท RC UC SC และ TT
 - (๓) จำนวนการจ้างงานนอกภาคเกษตร และอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยในช่วง ๑๐ ปี โดยสถานีประเภท RC UC SC และ TT ใช้ข้อมูลการจ้างงานระดับจังหวัด ส่วนสถานีประเภท UN ใช้ข้อมูลระดับอำเภอ
 - (๔) จำนวนนักท่องเที่ยวรายจังหวัด และอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยในช่วง ๑๐ ปี โดยคิดแค่สถานีประเภท RC UC SC และ TT
 - (๕) รายได้จากการท่องเที่ยว และอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยในช่วง ๑๐ ปี โดยคิดแค่สถานีประเภท RC UC SC และ TT
 - (๖) จำนวนผู้โดยสาร (Ridership) ในอนาคต
- ๒) ศักยภาพด้านกายภาพของพื้นที่ ซึ่งแสดงถึงความยาก-ง่ายในการนำพื้นที่มาพัฒนา
 - (๑) สัดส่วนพื้นที่พัฒนาไปแล้วต่อพื้นที่ทั้งหมด (Built Up Area) คำนวณจากพื้นที่อาคารคลุมดินรวมกับพื้นที่ถนน หาดด้วยพื้นที่ในรัศมี ๕๐๐ เมตร จากสถานี

- (๒) สัดส่วนพื้นที่ถนนต่อพื้นที่พัฒนาแล้ว ใช้พิจารณาประกอบร่วมกับการพิจารณา สัดส่วนพื้นที่พัฒนาแล้ว โดยพิจารณาศักยภาพการรองรับการพัฒนาของโครงข่ายถนน เดิมที่มีอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานี
- (๓) จำนวนแปลงที่ดิน บ่งบอกถึงความยาก-ง่าย และโอกาสในการนำพื้นที่มาพัฒนา โดยพิจารณาจากจำนวนแปลงที่ดิน ที่อยู่ในรัศมี ๕๐๐ เมตรโดยรอบสถานี ที่ได้จาก กรมที่ดิน

๑๐. เกณฑ์การคัดเลือกเมืองรอบที่สอง เพื่อให้ได้เมืองต้นแบบ

เกณฑ์การคัดเลือกเมืองรอบที่สอง มีจุดประสงค์เพื่อคัดเลือกเมืองต้นแบบการพัฒนา TOD เพื่อ นำไปสู่การวางผังแม่บทการพัฒนา และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถนำไปสู่การดำเนินการตามขั้นตอน ต่าง ๆ ให้เป็นรูปธรรม โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ๑) ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน (W๑) โดยเฉพาะระบบคมนาคมขนส่งมวลชนระบบ ราง ที่เป็นระบบรถไฟฟ้าทั้งรางความเร็วสูง รถไฟฟ้าทางคู่ และรถไฟฟ้าสายใหม่
- ๒) ความสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาเมือง ด้านเมืองอัจฉริยะน่าอยู่ (Smart City) (W๒) ซึ่งถือเป็นนโยบายระดับชาติของรัฐบาล ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี และแผนแม่บทการพัฒนา พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ
- ๓) ความพร้อมด้านมาตรการทางผังเมือง (P) เป็นเกณฑ์ที่สะท้อนถึงความพร้อมในการนำไปสู่ การปฏิบัติตามกฎหมายผังเมือง

๑๑. พื้นที่เมืองต้นแบบทั้ง ๓ แห่ง

- ๑) พื้นที่ต้นแบบ TOD อยุรยา
ผ่านเกณฑ์การคัดเลือกทั้งรอบแรก และรอบที่สอง นอกจากนั้นยังมีจุดเด่นเพิ่มเติมคือเป็น จุดตัดของรถไฟฟ้าความเร็วสูง ๒ สายทางคือสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ และยังเป็นสถานีที่เชื่อมต่อ กับกรุงเทพมหานครด้วยขบวนรถไฟฟ้าสายชานเมืองอีกด้วย
- ๒) พื้นที่ต้นแบบ TOD ขอนแก่น
ผ่านเกณฑ์การคัดเลือกทั้งรอบแรก และรอบที่สอง นอกจากนั้นยังมีจุดเด่นเพิ่มเติมคือการมี ความร่วมมือภาครัฐร่วมเอกชนที่แข็งแกร่ง เนื่องจากมีบริษัทพัฒนาเมืองขอนแก่นที่เป็นต้นแบบขอนแก่น โมเดลการก่อตั้งบริษัทพัฒนาเมืองทั่วประเทศ
- ๓) พื้นที่ต้นแบบ TOD พัทยา
ผ่านเกณฑ์การคัดเลือกทั้งรอบแรก และรอบที่สอง นอกจากนั้นยังมีจุดเด่นเพิ่มเติมคืออยู่ใน พื้นที่ที่มีศักยภาพสูงของเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและสถานี่ตั้งอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของเมืองพัทยา ซึ่งเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีสถานะพิเศษ

๑๒. เครื่องมือที่ใช้ในการจัดทำ TOD กฎหมายและมาตรการต่าง

ในการพัฒนา TOD จำเป็นต้องมีเครื่องมือหรือมาตรการต่าง ๆ สนับสนุน เพื่อให้โครงการ ประสบความสำเร็จและเกิดเป็นรูปธรรม โดยในแต่ละขั้นตอนของการพัฒนา TOD จะมีเครื่องมือ หรือ มาตรการ

นอกจากนี้ที่ปรึกษายังพบว่าการจะพัฒนา TOD ให้เกิดผลสำเร็จเป็นรูปธรรมจำเป็นต้องมีระเบียบกฎหมายที่เอื้อต่อการพัฒนา ซึ่งกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้จัดทำร่างกฎหมายโดยย่อไว้แล้ว สามารถนำเสนอหลักการแนวคิด



รูปที่ : เครื่องมือและมาตรการในการจัดทำโครงการ TOD ในแต่ละขั้นตอน



รูปที่ : ร่างกฎหมาย TOD

Policy

TOD

Policy
Planning
support

Area Based

การรวบรวมที่ดิน ↔ ผังแม่บท



รูปที่ : โครงสร้าง TOD

๑๓. สถานะดำเนินงานโครงการฯ ณ ปัจจุบัน

อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานฉบับกลาง (Interim Report) ตามมติคณะกรรมการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะฯ คาดว่าจะแล้วเสร็จและตรวจรับรายงานฯ ในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๓