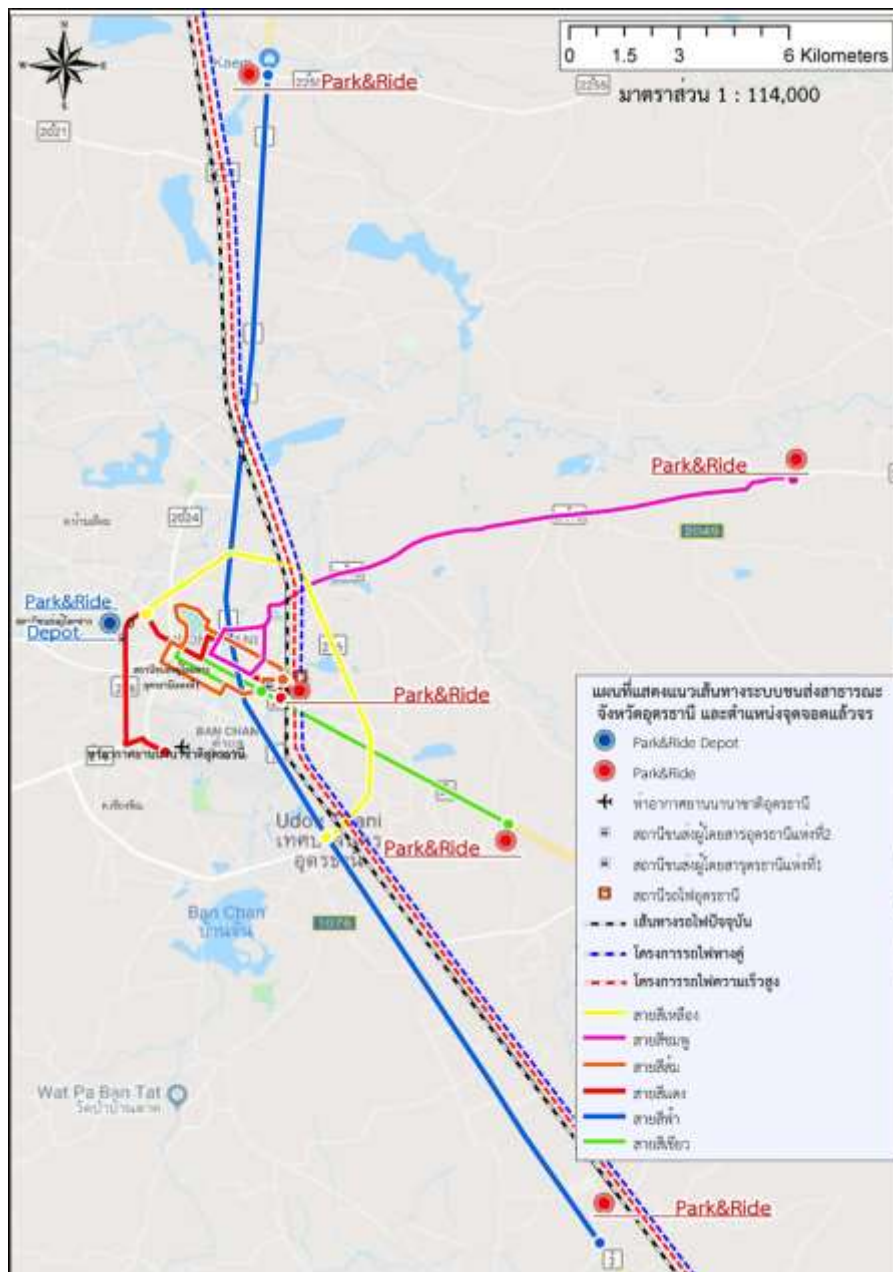


บทที่

10 แผนการพัฒนาพื้นที่จุดจอดแล้วจร

10.1 แผนพัฒนาจุดจอดแล้วจร

จุดจอดแล้วจรได้มีการจัดเตรียมไว้อำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะตามแนวเส้นทางที่ได้จัดเตรียมไว้ สำหรับแนวเส้นทางได้มีการจัดตำแหน่งจุดจอดแล้วจรไว้จำนวน 6 แห่ง คือ 1. บริเวณพื้นที่พัฒนาโดยรอบสถานีขนส่ง (พื้นที่สถานีรถไฟอุดรธานี) สามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งสาธารณะผ่านสถานีรถไฟอุดรธานี 2. บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 3.สายสีเขียว บริเวณสถานีศาลแรงงาน ภาค 4 4.สายสีชมพู บริเวณสถานีมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี (ศูนย์สามพร้าว) 5.สายสีน้ำเงิน (ทิศเหนือ) บริเวณสถานีตลาดผ่านข้า และ 6.สายสีน้ำเงิน (ทิศใต้) บริเวณสถานีค่ายยุทธศิลป์ประสิทธิ์



การคาดการณ์ปริมาณความต้องการพื้นที่จุดจอดแล้วจร คำนวณจากปริมาณผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะในรัศมีพื้นที่บริการ โดยจำนวนที่จอดรถสำหรับจุดจอดและจรมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. พื้นที่จุดจอดแล้วจรบริเวณพื้นที่พัฒนาโดยรอบสถานีขนส่ง (พื้นที่สถานีรถไฟอุดรธานี)

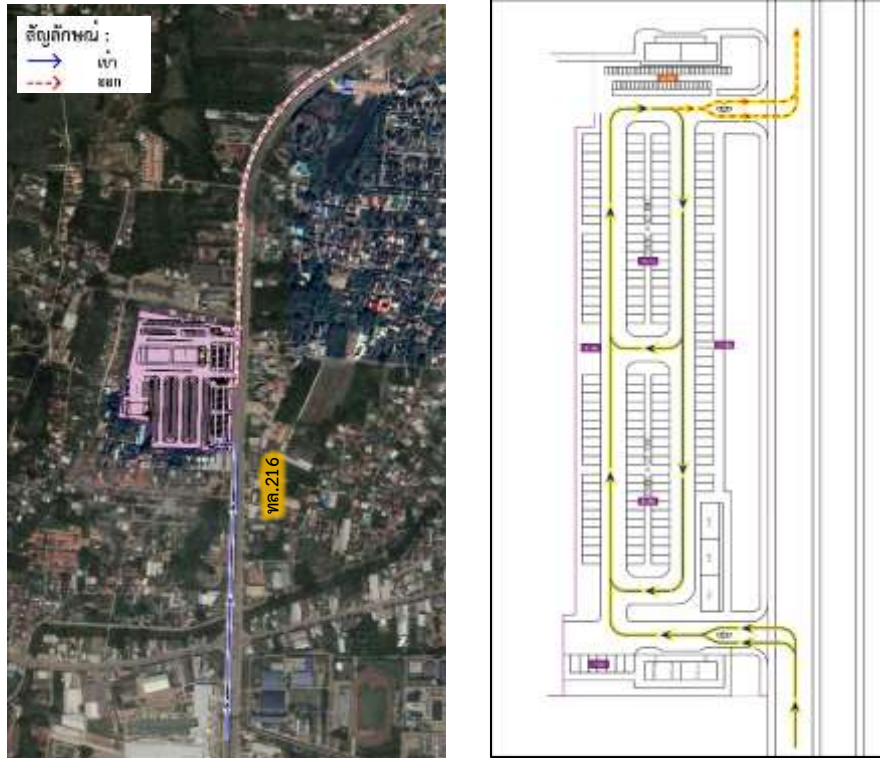
- จำนวนที่จอดรถยนต์ 355 คัน รถจักรยานยนต์ 60 คัน
- พื้นที่ราบ 4,320 ตารางเมตร
(เป็นพื้นที่ลานจอดรถจักรยานยนต์ 720 ตารางเมตร พื้นที่อาคารจอดรถ 3,600 ตารางเมตร)
- พื้นที่ก่อสร้าง 15,120 ตารางเมตร



รูปที่ 10.1- 1 เส้นทางเข้า – ออก จุดจอดแล้วจรสายสีแดงและสายสีส้ม บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี และภาพถ่ายพื้นที่ภายในจุดจอดแล้วจรและเส้นทางเดินรถภายในพื้นที่

2. พื้นที่จุดจอดแล้วจรบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2

- จำนวนที่จอดรถยนต์ 164 คัน รถจักรยานยนต์ 62 คัน
- พื้นที่ราบ 9,975 ตารางเมตร
- พื้นที่ก่อสร้าง 9,975 ตารางเมตร



รูปที่ 10.1- 2 เส้นทางเข้า - ออก จุดจอดแล้วจรสายสีแดง บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 และภาพขยายพื้นที่ภายในจุดจอดแล้วจรและเส้นทางเดินรถภายในพื้นที่

3. พื้นที่จุดจอดแล้วจรสายสีเขียว บริเวณสถานีศาลแรงงาน

- จำนวนที่จอดรถยนต์ 268 คัน รถจักรยานยนต์ 147 คัน
- พื้นที่ราบ 7,700 ตารางเมตร
- พื้นที่ก่อสร้าง 7,700 ตารางเมตร



รูปที่ 10.1- 3 เส้นทางเข้า - ออก จุดจอดแล้วจรสายสีเขียว



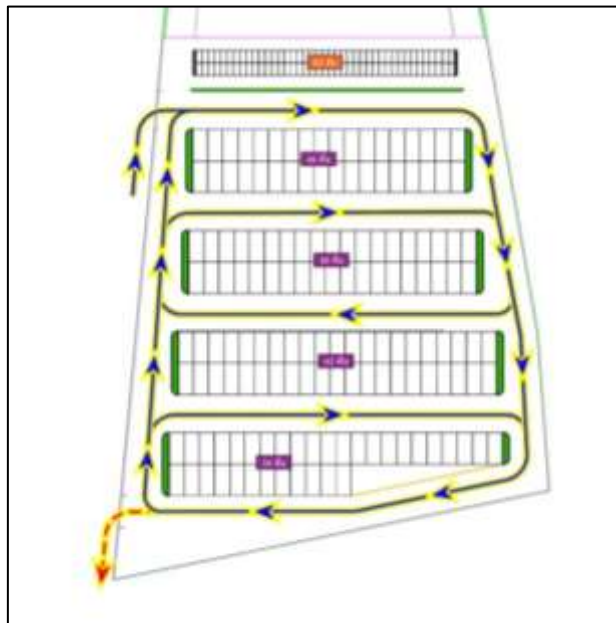
รูปที่ 10.1- 4 ภาพขยายพื้นที่ภายในจุดจอดแล้วจรและเส้นทางเดินรถภายในพื้นที่

4. พื้นที่จุดจอดแล้วจรสายสีชมพู บริเวณสถานีมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี (ศูนย์สามพร้าว)

- จำนวนที่จอดรถยนต์ 150 คัน รถจักรยานยนต์ 82 คัน
- พื้นที่ราบ 4,800 ตารางเมตร
- พื้นที่ก่อสร้าง 4,800 ตารางเมตร



รูปที่ 10.1- 5 เส้นทางเข้า - ออก จุดจอดแล้วจรสายสีชมพู



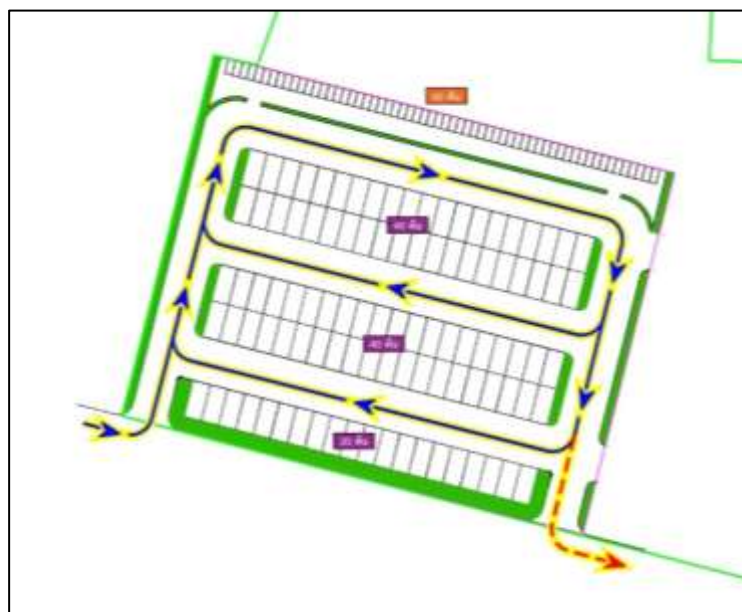
รูปที่ 10.1- 6 ภาพขยายพื้นที่ภายในจุดจอดแล้วจรและเส้นทางเดินรถภายในพื้นที่

5. พื้นที่จุดจอดแล้วจรสายสีน้ำเงิน (ทิศเหนือ) บริเวณสถานีตลาดผ่านข้า

- จำนวนที่จอดรถยนต์ 100 คัน รถจักรยานยนต์ 60 คัน
- พื้นที่ราบ 3,250 ตารางเมตร
- พื้นที่ก่อสร้าง 3,250 ตารางเมตร



รูปที่ 10.1- 7 เส้นทางเข้า – ออก จุดจอดแล้วจรสายสีน้ำเงิน (ทิศเหนือ)



รูปที่ 10.1- 8 ภาพขยายพื้นที่ภายในจุดจอดแล้วจรและเส้นทางเดินรถภายในพื้นที่

6. พื้นที่จุดจอดแล้วจรสายสีน้ำเงิน (ทิศใต้) บริเวณสถานีค้ายุทธศิลป์ประสิทธิ์

- จำนวนที่จอดรถยนต์ 103 คัน รถจักรยานยนต์ 50 คัน
- พื้นที่ราบ 3,500 ตารางเมตร
- พื้นที่ก่อสร้าง 3,500 ตารางเมตร



รูปที่ 10.1- 9 เส้นทางเข้า – ออก จุดจอดแล้วจรสายสีน้ำเงิน (ทิศใต้)



รูปที่ 10.1- 10 ภาพขยายพื้นที่ภายในจุดจอดแล้วจรและเส้นทางเดินรถภายในพื้นที่

10.2 รูปแบบการลงทุน

แนวทางในการเลือกรูปแบบการลงทุนประกอบไปด้วย

1. หน่วยงานที่รับผิดชอบลงทุนและดำเนินการเองทั้งหมด

ในกรณีที่หน่วยงานที่รับผิดชอบมีความพร้อมสำหรับการดำเนินการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะและจุดจอดแล้วจร ไม่ว่าจะเป็นด้านความพร้อมของที่ดินที่เหมาะสมหรือสามารถจัดหาที่ดินที่เหมาะสมได้ ความพร้อมในการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก กิจกรรมที่จะพัฒนา และ ความพร้อมด้านเงินลงทุน หน่วยงานก็สามารถที่จะดำเนินการลงทุนและบริหารจัดการจุดจอดแล้วจรดังกล่าวได้เอง ในส่วนของภาครัฐอาจจะต้องได้รับการสนับสนุนจากส่วนกลาง เนื่องจากงบประมาณในท้องถิ่นอาจไม่สามารถพัฒนาได้ ในด้านของเอกชนมีความเป็นไปได้ที่จะมีการร่วมทุนและดำเนินการ

2. หน่วยงานที่รับผิดชอบร่วมลงทุนและดำเนินการกับหน่วยงานรัฐอื่น

ในกรณีที่พิจารณาแล้วพบว่าดำเนินการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะและจุดจอดแล้วจรมีข้อจำกัดบางอย่าง หรือจำเป็นที่จะต้องมีการมีกิจกรรมอื่นประกอบเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม หรือเพื่อทำให้การพัฒนาเกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งเมื่อพิจารณาในรายละเอียดแล้วพบว่าหน่วยงานรัฐอื่นที่สามารถสนับสนุนการดำเนินการได้ หน่วยงานที่รับผิดชอบและหน่วยงานรัฐดังกล่าวสามารถดำเนินการในรูปแบบของการร่วมลงทุนได้ โดยอาจแบ่งรูปแบบของหน่วยงานรัฐอื่นได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

- หน่วยงานรัฐที่มีที่ดินในครอบครอง และสามารถดำเนินการได้ เช่น บริเวณพื้นที่เรือนจำ และพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี โดยอาจใช้รูปแบบการเช่าที่ดินจากหน่วยงาน หรือการแบ่งผลประโยชน์ให้แก่หน่วยงาน เช่น รายได้ หรือการจัดสรรพื้นที่เช่าบางส่วนให้หน่วยงานนำไปใช้ประโยชน์
- รัฐวิสาหกิจที่มีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจต่างๆ ที่สนใจลงทุนพัฒนาพื้นที่ ที่มีศักยภาพด้านเงินทุน เช่น เช่น บมจ. ปตท. ซึ่งอาจเป็นรูปแบบการจัดตั้งบริษัทร่วมลงทุน หรือการให้เช่าพื้นที่ในระยะยาวเพื่อลงทุนจุดจอดแล้วจรพร้อมทั้งการพัฒนาพื้นที่รูปแบบต่างๆ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบร่วมลงทุนกับเอกชนในรูปแบบต่างๆ

ในกรณีที่หน่วยงานมีที่ดินที่เหมาะสมอยู่แล้ว หรือสามารถจัดหาที่ดินได้ การเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่สามารถสร้างผลตอบแทนเพิ่มเติมให้แก่โครงการหน่วยงานได้ด้วย เนื่องจากการให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบต่างๆ นั้น ผลตอบแทนทางการเงินเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เอกชนตัดสินใจร่วมลงทุน ดังนั้นโครงการจำเป็นที่จะต้องมีความสามารถในการสร้างรายได้ที่เพียงพอกับการลงทุน ซึ่งการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในรูปแบบที่เหมาะสมจะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับโครงการได้ จากความสามารถความเชี่ยวชาญของเอกชน อย่างไรก็ตามการพิจารณาเลือกรูปแบบการใช้เอกชนร่วมลงทุนจำเป็นที่จะต้องพิจารณาเปรียบเทียบกับรูปแบบอื่นประกอบด้วย โดยรูปแบบการร่วมลงทุน อาจเป็นได้หลายรูปแบบ เช่น การให้เช่าพื้นที่ในระยะยาวเพื่อการพัฒนาพื้นที่รูปแบบต่างๆ การจัดตั้งบริษัทร่วมลงทุน เป็นต้น

4. เปิดโอกาสให้เอกชนลงทุนโดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ

ในกรณีที่รัฐไม่มีที่ดินหรือไม่สามารถดำเนินการพัฒนาได้อาจเปิดให้เอกชนลงทุนโดยได้รับมาตรการสนับสนุน ทั้งระยะสั้นและระยะยาว ยกตัวอย่างเช่น การให้ FAR Bonus การปรับลดภาษีที่เกี่ยวข้อง การลดค่าใช้จ่ายในการเชื่อมต่อสถานีหรือการให้เงินอุดหนุน เป็นแนวทางที่สามารถดำเนินการได้ โดยเอกชนจะสามารถลงทุนร่วมกับโครงการพัฒนาต่างๆ ที่เอกชนมีความต้องการที่จะดำเนินการอยู่แล้ว และสามารถใช้อิทธิประโยชน์จากมาตรการส่งเสริมเพื่อสร้างผลตอบแทนที่เพิ่มขึ้นในระดับที่เหมาะสม โดยที่ภาครัฐก็สามารถจัดให้มีจุดจอดแล้วจรที่ต้องการได้

ตารางที่ 10.2-1 แสดงแนวทางในการเลือกรูปแบบการลงทุนโครงการ

รูปแบบการลงทุน	เกณฑ์ในการเลือกรูปแบบการลงทุน
1. หน่วยงานที่รับผิดชอบลงทุนและดำเนินการเองทั้งหมด	หน่วยงานหลักมีที่ดินที่เหมาะสม หรือสามารถจัดหาที่ดินที่เหมาะสมได้ และความพร้อมในการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงมีความพร้อมในการบริหารกิจการที่จะพัฒนา พร้อมทั้งมีศักยภาพทางด้านเงินลงทุน
2. หน่วยงานที่รับผิดชอบร่วมลงทุนและดำเนินการกับหน่วยงานรัฐอื่น	หน่วยงานหลักร่วมกับหน่วยงานรัฐอื่นมีที่ดินที่เหมาะสม สามารถที่จะจัดหาที่ดินที่เหมาะสมได้ และความพร้อมในการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงมีความพร้อมในการบริหารกิจการที่จะพัฒนา พร้อมทั้งมีศักยภาพทางด้านเงินลงทุน
3. หน่วยงานที่รับผิดชอบร่วมลงทุนกับเอกชนในรูปแบบต่างๆ	เมื่อหน่วยงานหลักมีข้อจำกัดด้านที่ดิน ไม่สามารถจัดหาที่ดินหรือจัดหาผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในธุรกิจ และเงินลงทุนได้ ก็จะมีการร่วมลงทุนกับเอกชนเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดิน บุคคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในธุรกิจ รวมถึงเงินลงทุนในการดำเนินกิจการ
4. เปิดโอกาสให้เอกชนลงทุนโดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานของรัฐหลักมีข้อจำกัดไม่สามารถดำเนินโครงการได้ และเอกชนมีศักยภาพในการดำเนินกิจการ รวมถึงเอกชนได้ประโยชน์และมีความคุ้มค่าในการลงทุน หรือสามารถคุ้มทุนได้โดยการสนับสนุนบางส่วนจากรัฐบาล

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์ดังตารางสามารถสรุปได้ว่า ควรมีการร่วมลงทุนกับเอกชน โดยรัฐเป็นผู้จัดหาที่ดินหรือจัดกรรมสิทธิ์ในการพัฒนา และให้เอกชนที่มีศักยภาพพัฒนาพื้นที่ TOD รวมทั้งจุดจอดแล้วจร เพื่อให้เกิดการพัฒนาซึ่งจะทำให้สามารถตอบสนองความต้องการในพื้นที่ และเกิดการแข่งขันของภาคเอกชนในการดำเนินธุรกิจและดำเนินกิจกรรมต่างๆ ต่อไป