

บทที่

2 การศึกษาวิเคราะห์พื้นที่ศักยภาพที่มีความเหมาะสม และปัญหาอุปสรรค

2.1 การศึกษาวิเคราะห์พื้นที่ศักยภาพที่มีความเหมาะสมและปัญหาอุปสรรค

1) ศักยภาพด้านที่ตั้งที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เมืองอุดรธานีมีศักยภาพด้านความมั่นคงในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงและคาบสมุทรอินโดจีน รวมทั้งเป็นที่ตั้งที่อยู่ในแนวเส้นทางตามยุทธศาสตร์ One Belt One Road ของจีนและอยู่ในแนวตามแผนพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ของรัฐบาลไทย ซึ่งจะเริ่มสร้างต่อจากสถานีชุมทางจิระ รวมทั้งเป็นระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC: East-West Economic Corridor) (โดยถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่พัฒนาสี่แยกอินโดจีนตามมติคณะรัฐมนตรีใน พ.ศ.2540) ที่เชื่อมโยงไปยังประเทศพม่า ลาว เวียดนาม รวมทั้งจีน ข้อตกลงการประชุมระดับรัฐมนตรี 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง เห็นชอบให้จังหวัดอุดรธานีเป็นพื้นที่แนวเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงระหว่าง East-West Economic Corridor แผนยุทธศาสตร์ทั้งในระดับประเทศ ระดับกลุ่มจังหวัด รวมทั้งยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ล้วนแต่มุ่งเน้นพัฒนาและขับเคลื่อนจังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางที่มีโครงสร้างพื้นฐานที่ครบวงจร สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งไปถึงประเทศลาวตอนเหนือ โดยเฉพาะรถไฟความเร็วสูงคุณหมิง – หลวงพระบาง – เวียงจันทน์จะส่งเสริมให้จังหวัดอุดรธานีมีบทบาทการเป็นศูนย์กลางสำคัญในประเทศ และในภูมิภาคอาเซียน ด้านเศรษฐกิจ การค้า การบริการ และการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวและวัฒนธรรม นอกจากนี้การคมนาคมขนส่งที่มีทั้งทางรถไฟและสนามบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ ซึ่งมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ที่มีผู้โดยสารมากที่สุดเป็นอันดับ 1 ของภาคอีสานและเป็นอันดับ 2 มีผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 4,052 คนหรือปีละ 2,573,977 คน (ข้อมูล 31 ธันวาคม 2560) จำนวนเที่ยวบิน 27-30 เที่ยวบิน มีเที่ยวบินเชื่อมโยงภูมิภาค ได้แก่ กรุงเทพฯ (ดอนเมือง, สุวรรณภูมิ) เชียงใหม่ กระบี่ ภูเก็ต อุตะกาน และอุบลราชธานี

โครงสร้างของเมืองอุดรธานีจึงขยายตัวตามโครงสร้างถนน และตามแนวเส้นทางรถไฟ เกิดเป็นย่านธุรกิจการค้าขาย ศูนย์การค้าหนาแน่นตลอดแนวเส้นทางทางจราจร โดยเฉพาะถนนทองใหญ่และถนนประจักษ์ศิลปาคมเป็นจุดบรรจบของถนนสำคัญสองสาย และยังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมสำคัญของจังหวัดอุดรธานี เนื่องจากเป็นที่ตั้งของสถานีขนส่งผู้โดยสารอุดรธานีแห่งที่ 1 และสถานีรถไฟอุดรธานี ซึ่งเป็นย่านการค้าที่สำคัญ มีห้างสรรพสินค้า ร้านค้า ร้านอาหาร หลายประเภทอยู่ด้วยกัน และยังเป็นจุดนัดพบปะสังสรรค์ของชาวอุดรธานี ถัดเข้ามาจะเป็นถนนเรียบทางรถไฟฝั่งข้างหลังสถานี คือ ถนน 39 ศาลเจ้าเนรมิตร บางส่วนเป็นที่ดินการรถไฟซึ่งถูกใช้เป็นพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้าและลานจอดสำหรับลูกค้าร้านค้า ร้านอาหารในช่วงเวลาว่างและเป็น บางส่วนเป็นบ้านเรือน และที่ตั้งของศาลเจ้าปู่เจ้าย่า อย่างไรก็ตามการใช้ประโยชน์ที่ดินฝั่งถนน 39 ศาลเจ้าเนรมิตร มีความหนาแน่นค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับฝั่งถนนทองใหญ่และถนนประจักษ์ศิลปาคม ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการค้าผสมผสานกับการอยู่อาศัยและมีความหนาแน่นค่อนข้างสูง เพราะเป็นย่านการค้าและแหล่งท่องเที่ยวหลักของเมืองอุดรธานี

สภาพการใช้ประโยชน์พื้นที่และสิ่งปลูกสร้างในปัจจุบันของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฝั่งทิศตะวันตก ซึ่งเป็นด้านหน้าสถานี ตามแนวเส้นทางถนนทองใหญ่ และบริเวณข้างเคียงจะเห็นได้ว่า มีการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสาน ด้วยกิจกรรมที่หลากหลาย การเข้าถึงพื้นที่ได้หลายเส้นทางทั้งทางรถยนต์ โดยมีรถขนส่งสาธารณะให้บริการในรูปแบบต่างๆ ได้แก่ รถโดยสาร รถสามล้อสกายแล็ป รถสองแถว รถแท็กซี่ รถขนส่งสาธารณะภายในเมือง และระหว่างอำเภอ โดยจะจอดรอบบริเวณถนนเรียบข้างทางฝั่งหน้าสถานี ปริมาณการจราจรหนาแน่นมากโดยเฉพาะ

ช่วงเวลาเร่งด่วน นอกจากนี้ยังเข้าถึงสถานีรถไฟได้ด้วยทางเดินเท้า แม้ว่าโครงข่ายทางเดินเท้าค่อนข้างสมบูรณ์ต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามปัญหาที่พบ คือ มีทางม้าลาย หรือจุดข้ามถนนที่มีสภาพไม่เอื้อต่อคนเดินเท้า

2) ศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการค้าขาย/ย่านตลาด

พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟมีการใช้ประโยชน์ผสมผสาน ส่วนใหญ่ใช้สอยเชิงพาณิชย์ เป็นย่านการค้าเชิงพาณิชย์ อาคารบ้านเรือนส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ตึกแถว เรียงรายหนาแน่นไปตามโครงข่ายถนนหลักโดยเฉพาะถนนโพศรี ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมผ่านทางเข้าหลักของตัวเมือง การใช้สอยพื้นที่ชั้นล่างสำหรับทำธุรกิจการค้า และชั้นบนสำหรับอยู่อาศัย และมีตลาดรายล้อมรอบๆ สถานี ตลาดไนท์มาร์เก็ต ตลาดไนซ์บาซาร์ ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกอาคารเป็นส่วนมาก และยังมีศูนย์การค้าในพื้นที่ ศูนย์การค้ายูดีทาวน์ ศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่าอุดรธานี ศูนย์การค้าเซ็นเตอร์พ้อยท์ 2003 นอกจากนี้ยังมีตลาดในย่านข้างเคียง เช่น ตลาดหนองบัว ตลาดไทยอีสาน ตลาดเมืองทองเจริญศรี รวมทั้งร้านค้าปลีกย่อย และร้านค้าขายส่งที่อาศัยการขนส่งสินค้าทางรถ และรถไฟเป็นหลัก เพื่อที่จะกระจายต่อไปยังพื้นที่อื่นในเมืองอุดรธานีและประเทศเพื่อนบ้าน เมืองอุดรธานีจึงเป็นศูนย์กลางการค้าสินค้าเกษตรที่มาจากอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง โดยมีโรงงานแปรรูปสินค้าการเกษตรเป็นกำลังหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจ และเป็นเครือข่ายธุรกิจการค้ากับต่างประเทศ จากการสังเกตการณ์เศรษฐกิจการค้ารอบๆ สถานีรถไฟจึงมีความคึกคักมากในช่วงเวลากลางคืนโดยเฉพาะบนถนนทองใหญ่ และถนนประจักษ์ศิลปาคม กิจกรรมการค้าขายมีเรียงรายเต็มพื้นที่ อย่างไรก็ตามปัญหาที่พบในยามค่ำคืน คือ แสงสว่างที่ไม่เพียงพอโดยเฉพาะบริเวณถนนเรียบทางรถไฟ ทำให้เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัย โดยเฉพาะการสัญจรทางเท้า เพราะไฟส่องสว่างริมถนนส่วนใหญ่ออกแบบมาสำหรับการสัญจรโดยรถยนต์ ไม่ได้ติดตั้งสำหรับคนเดินเท้า จึงเป็นจุดเสี่ยงสำหรับผู้ที่มาซื้อสินค้า

3) ศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว

จังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดที่มีความเจริญรุ่งเรืองก้าวหน้าทั้งด้านเศรษฐกิจ การค้า การขนส่ง รวมไปถึงการเป็นศูนย์รวมแหล่งท่องเที่ยวทั้งดงามอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายในเขตภูมิภาคอีสานตอนบน ด้วยวัฒนธรรมเก่าแก่ที่สะสมมาตั้งแต่อดีตหล่อหลอมจนเป็นแหล่งภูมิปัญญาและศูนย์กลางการเรียนรู้ เป็นจังหวัดใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและการท่องเที่ยวของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยในปัจจุบัน มีความสำคัญอย่างยิ่งในทางประวัติศาสตร์ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของแหล่งอารยธรรมบ้านเชียง ซึ่งเป็นร่องรอยของอารยธรรมมนุษย์ที่เก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก จากข้อมูลสถิติการท่องเที่ยวในจังหวัดของหน่วยงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2558-2559 ในจังหวัดอุดรธานี มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงรายได้จากการท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน โดยในปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศรวมทั้งสิ้น 2,192,374 และ 77,948 คน ตามลำดับโดยมีรายละเอียดจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวแสดงไว้ดังตารางที่ 2.1-1

ตารางที่ 2.1- 1 จำนวนนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2558 และปี พ.ศ.2559

รายการ	จังหวัดอุดรธานี		อัตราการเปลี่ยนแปลง Percentage change
	พ.ศ.2558	พ.ศ.2559	พ.ศ.2559
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน	3,245,508	3,304,401	1.81
ชาวไทย	3,104,984	3,161,658	1.83
ชาวต่างประเทศ	140,524	142,743	1.58
จำนวนนักท่องเที่ยว ^{1/}	2,240,664	2,270,322	1.32
ชาวไทย	2,163,506	2,192,374	1.33
ชาวต่างประเทศ	77,158	77,948	1.02
รายการ	จังหวัดอุดรธานี		อัตราการเปลี่ยนแปลง Percentage change
	พ.ศ.2558	พ.ศ.2559	พ.ศ.2559
จำนวนนักท่องเที่ยว ^{2/}	1,004,844	1,034,079	2.91
ชาวไทย	941,478	969,284	2.95
ชาวต่างประเทศ	63,366	64,795	2.26
ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว (วัน)	2.00	2.38	19.00
ชาวไทย	2.00	2.36	18.00
ชาวต่างประเทศ	3.00	3.13	4.33
รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)	8,085	8,558	5.85
ชาวไทย	7,595	8,048	5.97
ชาวต่างประเทศ	490	511	4.30

1 นักท่องเที่ยว หมายถึง ผู้ที่เดินทางไปเยือนจังหวัดนั้น โดยวัตถุประสงค์ต่างๆ ที่ไม่ใช่การไปทำงานประจำ การศึกษา และไม่ใช่คนท้องถิ่นที่มีภูมิลำเนา หรือ
ศึกษาอยู่ที่จังหวัดนั้น ทั้งนี้ต้องพักค้างคืนอย่างน้อย 1 คืน

2 นักทัศนาจร หมายถึง ผู้เยี่ยมเยือนที่ไม่พักค้างคืน

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว

จังหวัดอุดรธานียังเป็นจังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีศักยภาพในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว เพราะมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ศิลปวัฒนธรรม วิถีชีวิตและกิจการงานประเพณี โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะบริการให้นักท่องเที่ยวจากนอกรัฐอุดรธานียังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติหลายแห่ง มีการทำหัตถกรรมที่น่าสนใจต่างๆ เช่นผ้าขิด ชุมชนพื้นบ้านมีวิถีชีวิตที่เรียบง่ายมีเสน่ห์ตามแบบฉบับชุมชนไทยอีสาน ในเมืองและตามสถานที่ต่างๆ มีโรงแรมที่พักมากมาย และการคมนาคมสะดวกสบาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีสนามบินอุดรธานีจึงเป็นอีกเมืองหนึ่งที่นักท่องเที่ยวไม่ควรพลาดมาเยี่ยมเยือน โดยสถานที่ท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรธานี มีหลายหลายรูปแบบ

ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดพิษณุโลกมีหลากหลายรูปแบบ ดังนี้

- การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ศิลปและวัฒนธรรม ส่วนใหญ่อยู่ในตัวเมือง ได้แก่ อุทยาน พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติที่สำคัญต่างๆ อนุสาวรีย์กรมหลวงประจักษ์ศิลปาคม เป็นบุคคลที่ชาวอุดรธานีต่างนับถือและกราบไหว้ รวมทั้งนักท่องเที่ยวที่เป็นพุทธศาสนิกชน ที่เลื่อมใสศรัทธาในพระพุทธศาสนา และพญานาค และเดินทางมากกราบไหว้

และสักการบูชาเจ้าปู่ศรีสุทโธและพระพุทธรูปในวัดสำคัญๆ อุดรธานียังมีสถานที่ที่ได้ขึ้นเป็นแหล่งทรัพยากรเส้นทางวัฒนธรรมที่สำคัญของประเทศไทยและได้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก ได้แก่ พิพิธภัณฑ์บ้านเชียง ที่ตั้งอยู่ในอำเภอนองหาน

■ การท่องเที่ยวทางธรรมชาติและเชิงผจญภัย ส่วนใหญ่อยู่ทั้งในตัวเมืองและต่างอำเภอ ได้แก่ อำเภอหนองแสง อำเภอกุดจับ อำเภอนายูง อำเภอกุมภวาปี ซึ่งปัจจุบันกำลังได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและได้รับความนิยมสำหรับการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงวัฒนธรรม อาทิเช่น อ่างเก็บน้ำห้วยหลวง น้ำตกคอยนาง น้ำตกยงทอง นอกจากนี้ยังมีสถานที่ท่องเที่ยวประเภทถ้ำและภู เช่น ถ้ำสิงห์ ภูหินจอมธาตุ ภูเขาสวนหลวง ภูผอยลุม ทั้งนี้ในตัวเมืองยังมีสวนสาธารณะหนองประจักษ์ ที่เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของชาวจังหวัดอุดรธานีและยังเปรียบเสมือนแลนด์มาร์คของตัวอำเภอเมืองอุดรธานี

■ แหล่งท่องเที่ยวศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและกิจกรรมที่สำคัญ เนื่องจากอุดรธานีมีวัฒนธรรมที่สืบทอดกันมานาน ได้แก่ โฮมพาแลง ที่จะจัดขึ้นระหว่างวันที่ 1-15 ธันวาคมของทุกปีซึ่งเป็นกิจกรรมที่ครอบครัวจะได้มารับประทานอาหารร่วมกัน เพื่อจะได้แสดงความอบอุ่น ความสมัครสมานสามัคคีของครอบครัว นอกจากกิจกรรมโฮมพาแลงแล้ว อุดรธานียังมีกิจกรรมอีกมากมาย อาทิเช่น

- งานนมัสการพระพุทธบาทบัวบก อำเภอบ้านผือ จัดบริเวณวัดพระพุทธบาทบัวบกในวันขึ้น 15-13 ของทุกปี 3 คำ เดือน
- งานฉลองเจ้าปู่ เจ้าย่า อำเภอเมืองอุดรธานี จัดทุกวันขึ้น 5 ธันวาคม ของทุกปี
- งานเทศกาลโคลม อำเภอพิบูลย์รักษ์ จัดในช่วงเดือนพฤศจิกายนของทุกปี
- งานถนนอาหารสงกรานต์เมืองอุดรธานี อำเภอเมืองอุดรธานี จัดขึ้นช่วงเทศกาลสงกรานต์ของทุกปี
- งานประเพณีบุญบั้งไฟล้าน บ้านธาตุ อำเภอเพ็ญ
- งานไทพวน ตำบลบ้านเชียงบ อำเภอหนองหาน

4) ศักยภาพความพร้อมในการจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ

ความพร้อมของแผนงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นแนวทางในการได้มาซึ่งพื้นที่สำหรับการพัฒนา TOD ได้อย่างน่าสนใจ โดยมีแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

■ โครงการพัฒนาทางหลวงในจังหวัดอุดรธานี กรมทางหลวงมีโครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท 2 โครงการ ได้แก่ ทางหลวงชนบทสาย จ. (เริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ฝักตะวันออก) และทางหลวงชนบทสาย ง.8 (เริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22) เพื่อกระจายความเจริญจากศูนย์กลางเมืองไปยังพื้นที่รอบนอก

■ โครงการก่อสร้างถนนเลียบเมืองอุดรธานี (วงแหวนรอบที่ 2) มีจุดเชื่อมกับถนนเดิม 8 จุด ในเขตอำเภอเมือง ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (สายอุดรธานี-ขอนแก่น และสายบ้านดงไร่ ตำบลนาข่า), 2313, 210, 2263, 2021, 2410, และ 22 เพื่อแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่เมือง

■ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จังหวัดอุดรธานี 4 แห่ง ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ทางเลียบเมืองอุดรธานี กม.556+727, ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ทางเลียบเมืองอุดรธานี กม.564+960, ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ต่อเขตเทศบาลนครอุดรธานี-ทางแยกไปเพ็ญ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2023 แยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (น้ำอ้อย-ศรีธาตุ)

■ โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 กับถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี (ด้านเหนือ) เป็นกิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดตัดดังกล่าวให้เกิดความคล่องตัวของการสัญจร รองรับปริมาณจราจรในอนาคต ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางระหว่างจังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย เพิ่มประสิทธิภาพให้ถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี (ด้านเหนือ) ให้สามารถเคลื่อนตัวผ่านจุดตัดทางแยกได้โดยไม่ต้องหยุดรอสัญญาณไฟจราจรแต่อย่างใด สนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวของประชาชน เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดอุดรธานีจังหวัดหนองคาย และจังหวัดสกลนคร โดยตำแหน่งที่ก่อสร้างทางแยกจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 กับทางหลวงหมายเลข 216 (ถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี ด้านเหนือ) จ.อุดรธานี ที่ กม. 15+330.000 ถึง กม.17+393.000 ทางหลวงหมายเลข 216 (ถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี) ที่ กม.119+630.000 ถึง กม.121+400.000 ทางหลวงหมายเลข 2 ปัจจุบัน

เมื่อพิจารณาสภาพพื้นที่โดยรอบสถานีซึ่งเป็นย่านพาณิชยกรรมผสมผสานกับที่พักอาศัยหนาแน่นสูง มีแหล่งงาน และแหล่งจับจ่ายใช้สอยตลอดแนวอาคาร มีความสอดคล้องกับแนวคิด TOD และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเมืองอุดรธานี ซึ่งให้ความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมใจกลางเมืองอุดรธานี เพื่อความเป็นอยู่อาศัยที่มีคุณภาพ และมีเอกลักษณ์โดดเด่น เน้นการสัญจรทางเท้าและการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีของเมือง คำนึงถึงการพัฒนาศักยภาพพื้นที่ให้สอดคล้องกับบริบทของแต่ละย่าน อย่างไรก็ตามจากศักยภาพที่มีอยู่ด้านศูนย์การค้าปลีกค้าส่ง และที่อยู่อาศัยที่หนาแน่น ทำให้การพัฒนาปรับปรุงพื้นที่รอบสถานีรถไฟมีข้อจำกัดหลายประการ ได้แก่ การขาดแคลนพื้นที่โล่งว่าง ทำให้การได้มาซึ่งพื้นที่สีเขียว และพื้นที่สาธารณะตามหลักการ TOD ไม่ใช่เรื่องง่าย อีกทั้งการจราจรที่คับคั่ง การปรับเปลี่ยนเส้นทางการจราจรและการจัดการพื้นที่จอดรถต่างเป็นข้อจำกัดที่ส่งผลกระทบต่อคนจำนวนมาก บทบาทของตลาดเป็นทั้งแหล่งงานและสะท้อนบริบทของรูปแบบการค้าดั้งเดิมในเมือง ศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรธานี จึงเป็นโอกาสที่ธุรกิจการท่องเที่ยวจะเป็นแรงจูงใจสำหรับภาคเอกชนในการร่วมลงทุน และมีส่วนร่วมขับเคลื่อนให้เกิด TOD เพราะการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟย่อมนำมาซึ่งการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย นำไปสู่คุณภาพการบริการที่มีศักยภาพการแข่งขันที่สูงขึ้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่าพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจและอนาคตของเมืองอุดรธานี เป็นทั้งชุมทางสัญจรของผู้คน นักท่องเที่ยว แม้ว่าดำเนินโครงการ TOD สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง จะให้ความสำคัญแก่คนเป็นหลัก อย่างไรก็ตามหากการขนส่งสินค้าและพื้นที่กระจายสินค้า เป็นปัจจัยสำคัญยังคงเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบสถานีรอบสถานีอยู่ การเปลี่ยนแปลงปรับปรุงพื้นที่ย่อมต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ เพราะการได้มาซึ่งผลประโยชน์จาก TOD ต้องคำนึงถึงคุณภาพชีวิตของคนทุกคน ในทุกระดับชั้น โดยสามารถเข้าถึงและผสานผลประโยชน์ร่วมกันได้อย่างเท่าเทียม

5) ศักยภาพของโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

นับว่าเป็นศักยภาพที่เป็นอยู่ โดยเฉพาะการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย และโครงการพัฒนาพื้นที่ต่างๆ ทั้งที่ดำเนินการแล้วเสร็จ และที่กำลังดำเนินการอยู่ ซึ่งล้วนแล้วแต่มีความสำคัญและสัมพันธ์ต่อทิศทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี TOD และสามารถสร้างความเชื่อมโยงการเข้าถึงได้จากสถานี ถือเป็นศักยภาพการบูรณาการที่สามารถแบ่งปันความสำเร็จในการพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตผู้คนในสังคมเมืองได้ร่วมกัน โดยมีโครงการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี รายละเอียด ดังนี้

■ โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ ขนาดทางมาตรฐานเพื่อรองรับรถไฟความเร็วสูงในอนาคตและช่วยลดอุบัติเหตุทั้งรถยนต์และรถไฟ ซึ่งมีการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หนองคาย ระยะที่ 1 กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา เสร็จเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันกำลังดำเนินการศึกษาและออกแบบ ระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย ตัดผ่านจังหวัดอุดรธานีในพื้นที่อำเภอโนนสะอาด กุมภวาปี ประจักษ์ศิลปาคม เมืองอุดรธานี และอำเภอเพ็ญ

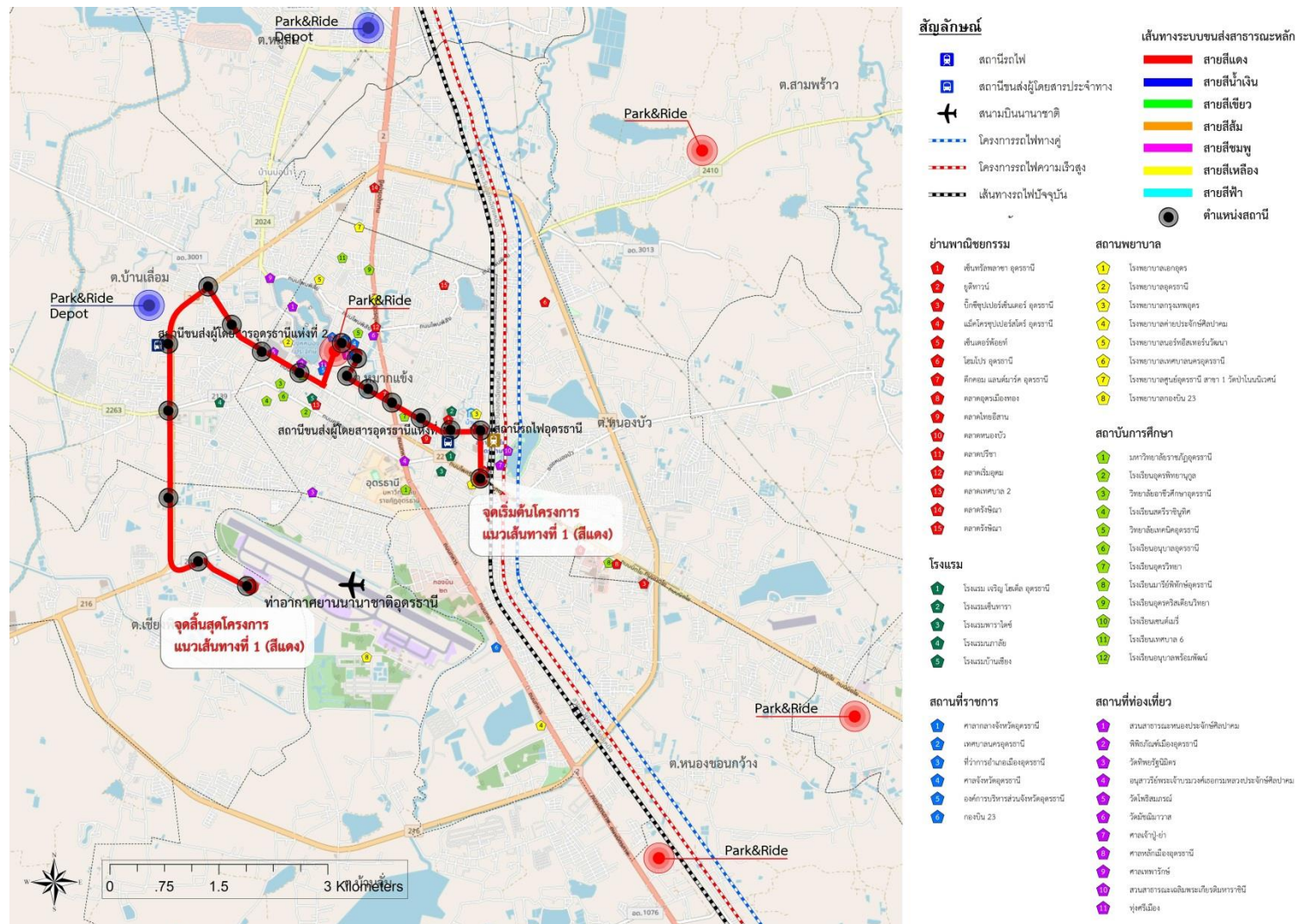
- โครงการทางหลวงพิเศษ (สายทางชลบุรี-หนองคาย) เป็นเส้นทางตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ มีจุดเริ่มต้นจากท่าเรือแหลมฉบัง ผ่านเมืองหลักฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี นครราชสีมา ขอนแก่นอุดรธานี และสิ้นสุดที่จังหวัดพรมแดนไทย-ลาว จังหวัดหนองคาย

- โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงเส้นทางหนองคาย-นครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบัง ตามนโยบายของรัฐบาลซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูง จากตอนใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อเป็นทางเลือกใหม่ในการเดินทาง และการขนส่งสินค้าที่สะดวกรวดเร็ว ปลอดภัยและตรงต่อเวลา ส่งเสริมการพัฒนาเมืองหลัก กระจายความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมสู่ภูมิภาค เป็นการเพิ่มโอกาสการค้าการลงทุน สร้างงาน สร้างรายได้ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศ แนวสายทางของรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย มีแนวสายทางผ่านพื้นที่ศึกษาโครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี รวมทั้งมีสถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีอุดรธานี

2.2 การวิเคราะห์ทางกายภาพรอบสถานี

ในการวิเคราะห์ทางกายภาพรอบสถานี ที่ปรึกษาได้ลงสำรวจพื้นที่โดยรอบของสถานีทางเลือกตามแนวเส้นทางรถสาธารณะโดยพิจารณาถึงปัจจัยที่จะทำให้เกิดการพัฒนาโดยรอบสถานีตามแนวคิด TOD โดยมีพื้นที่และแนวคิดในการสำรวจเพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการประเมินพื้นที่ศักยภาพต่อไป ดังนี้

พื้นที่ตั้งสถานีทางเลือกตามแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ แสดงดังรูปที่ 2.2-1



รูปที่ 2.2- 1 รายละเอียดแนวเส้นทางและตำแหน่งสถานี

จากการทบทวนแนวคิด TOD และตัวอย่างการศึกษาต่างๆ ทำให้ที่ปรึกษาสามารถสรุปแนวทางในการสำรวจและองค์ประกอบทางความคิดที่ใช้ในการสำรวจพื้นที่ในการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา โดยการเข้าสำรวจพื้นที่จริงพื้นที่ให้เห็นลักษณะทางกายภาพและบริบทของชุมชนในแต่ละพื้นที่ นำมาประกอบการตัดสินใจร่วมกับข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทุติยภูมิต่างๆ ข้อมูลทางภูมิศาสตร์สารสนเทศ GIS เป็นต้น โดยแนวทางที่ใช้ในสำรวจได้แก่

1. Walk (การส่งเสริมการเดินเท้า)



Improvements of the pedestrian infrastructure enabled safe and convenient walking in Chennai, India.

ที่มา: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

พิจารณาระยะทางเดินที่ปลอดภัย รวมถึงการเข้าถึงทางเดินเท้าและความปลอดภัยของทางเดินเท้า พิจารณาความหนาแน่นของแหล่งดึงดูดหรือจำนวนของร้านค้าและพิจารณาในการเดินเท้าสามารถมองเห็นกิจกรรมหรือการมีกิจกรรมที่ดึงดูดความสนใจระหว่างทางหรือไม่ มีสิ่งอำนวยความสะดวกการเดินเท้าหรือไม่ เช่น หลังคา ร่มเงากันแดด กันฝน รวมถึงทางข้าม โดยพิจารณาจากจำนวนทางข้ามและความปลอดภัยของทางข้าม

2. Cycle (การส่งเสริมการใช้จักรยาน)



ที่มา: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

การสำรวจการมีเส้นทางจักรยาน มีการจัดเตรียมจุดจอดจักรยานใกล้สถานีขนส่งสาธารณะหรือไม่ ซึ่งส่งผลถึงการเตรียมจักรยานสำหรับอำนวยความสะดวก เช่น การให้เช่าจักรยาน และสัดส่วนการจัดเตรียมที่จอดจักรยานต่อจำนวนอาคาร

3. Connect (สนับสนุนการเชื่อมต่อการเดินทางโดยการเดินเท้าและจักรยาน)



ที่มา: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

พิจารณาเส้นทางเดินเท้าและทางจักรยานมีระยะทางเหมาะสม รวมถึงระยะทางเดินและจักรยานสู่สถานีขนส่งสาธารณะสั้นกว่ารูปแบบการเดินทางประเภทอื่นๆ หรือไม่

4. Transit (ให้ความสำคัญของคุณภาพระบบขนส่งสาธารณะ)



San Juan de Dios Macrobus BRT and LRT Station connected with the Bike Shared System, MiBici in Guadalajara, Mexico.

ที่มา: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

พิจารณาระบบขนส่งทางเท้าในพื้นที่ และความสามารถในการเชื่อมต่อการเดินทางโดยการเดินเท้าหรือจักรยาน

5. Mix (การใช้ที่ดินแบบผสมผสาน มีกิจกรรมที่หลากหลาย และมีประสิทธิภาพ)



Pedestrian Street in Monterrey, Mexico is active even after sunset due to vibrant commercial uses.

ที่มา: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

พิจารณาจากความหนาแน่นของที่พักอาศัยและพื้นที่อื่นๆ จำนวนโรงเรียนอนุบาล/ประถม โรงพยาบาล ร้านขายยา ตลาดสด จำนวนสวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น ที่อยู่ในพื้นที่รัศมีทางเดินเท้า 500 เมตร และจำนวนที่พักอาศัยที่ผู้มีรายได้น้อย-ปานกลาง สามารถครอบครองได้ จำนวนครัวเรือน จำนวนย่านธุรกิจ/แหล่งบริการในรัศมีทางเดินเท้า

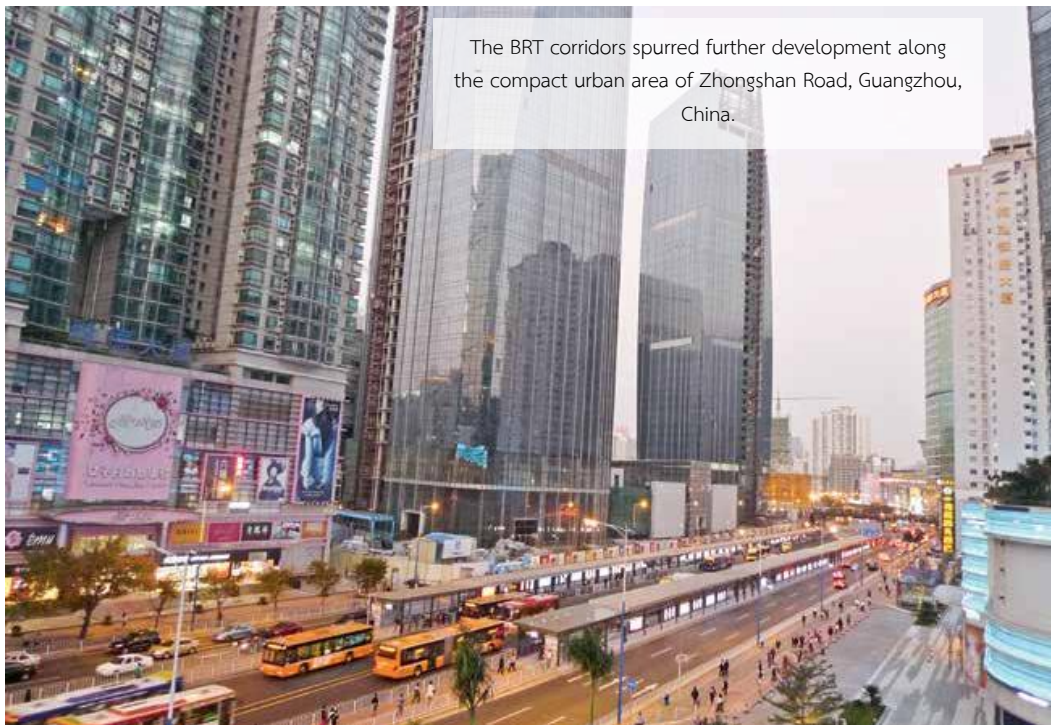
6. Densify



ที่มา: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

พิจารณาระยะห่างระหว่างพื้นที่เชิงพาณิชย์สู่สถานีขนส่งสาธารณะ และระยะห่างระหว่างพื้นที่พักอาศัยสู่สถานีขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

7. Compact



ที่มา: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

พิจารณาจากสัดส่วน/จำนวนการพัฒนาพื้นที่ที่มีความหลากหลาย เข้าถึงได้อย่างสะดวก และมีรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ภายในรัศมีการเดินเท้า

8. Shift



ที่มา: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

พิจารณาจากสัดส่วนการใช้พื้นที่/ถนน สำหรับรถสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล และการลดจำนวนการใช้รถยนต์/จำนวนที่จอดรถภายในพื้นที่ และพิจารณาจำนวนจุดตัดบนช่วงถนนภายในพื้นที่

จากการสำรวจพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะตามแนวเส้นทาง ทำให้ทราบถึงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ รูปแบบอาคาร กิจกรรมของชุมชน ความหนาแน่นของพื้นที่พักอาศัย/พื้นที่พาณิชยกรรม โดยข้อมูลที่ได้ถูกนำไปใช้ในประกอบการประเมินพื้นที่ศักยภาพต่อไป ผลจากการสำรวจสามารถแบ่งรูปแบบและประเภทของกิจกรรมได้ 5 ประเภท ได้แก่ 1.ประเภทพาณิชยกรรม 2.ประเภทสถานที่ราชการ 3. ประเภทที่พักอาศัย 4. ประเภทการคมนาคมขนส่ง และ 5.ประเภทกิจกรรมสันทนาการ

1. ประเภทพาณิชยกรรม พื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะตามแนวเส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากแนวเส้นทางอยู่ในพื้นที่ใจกลางเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของเมืองอุดรธานี รูปแบบกิจกรรมจึงเป็นธุรกิจค้าขาย ศูนย์การค้า ตลาดนัด และการบริการต่างๆ



รูปที่ 2.2- 2 พื้นที่บริเวณหน้าศูนย์การค้า/ย่านพาณิชยกรรม

2. ประเภทสถานที่ราชการ แนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะนอกจากจะผ่านพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์แล้ว อีกพื้นที่ที่สำคัญที่แนวเส้นทางได้ผ่านคือ สถานที่ราชการ ไม่ว่าจะเป็น สำนักงานราชการ โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น ซึ่งพื้นที่เหล่านี้เป็นพื้นที่ที่จะต้องมีการติดต่อราชการ การเดินทางเข้าออกพื้นที่จำนวนมาก ความต้องการเดินทางสูง จึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมทางด้านกายภาพและการบริการให้เหมาะสม ซึ่งแนวทางที่สามารถนำมาพัฒนาพื้นที่ได้คือแนวคิดตามหลัก TOD



รูปที่ 2.2- 3 พื้นที่บริเวณหน้าศูนย์ราชการ

3. ประเภทที่พักอาศัย พื้นที่ประเภทที่พักอาศัย เป็นสถานที่ที่มีความสำคัญในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ การพัฒนาพื้นที่ชุมชน และการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นทั้งจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดการเดินทาง การเชื่อมโยงการเดินทางต่างๆจะต้องความสะดวก โดยเฉพาะการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ เช่น ระยะการเดินทางเท้าจากบ้านสู่สถานีควรมีประสิทธิภาพ สามารถใช้ได้อย่างเหมาะสม ปลอดภัย

จากการสำรวจทำให้ทราบถึงลักษณะและประเภทของที่พักอาศัยที่แตกต่างกันตามพื้นที่ ทั้งการพัฒนาในแนวราบและแนวตั้ง และความหนาแน่นของที่พักอาศัยจะแตกต่างกันออกไป โดยจะมีการขยายตัวของพื้นที่ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมืองเป็นจำนวนมาก



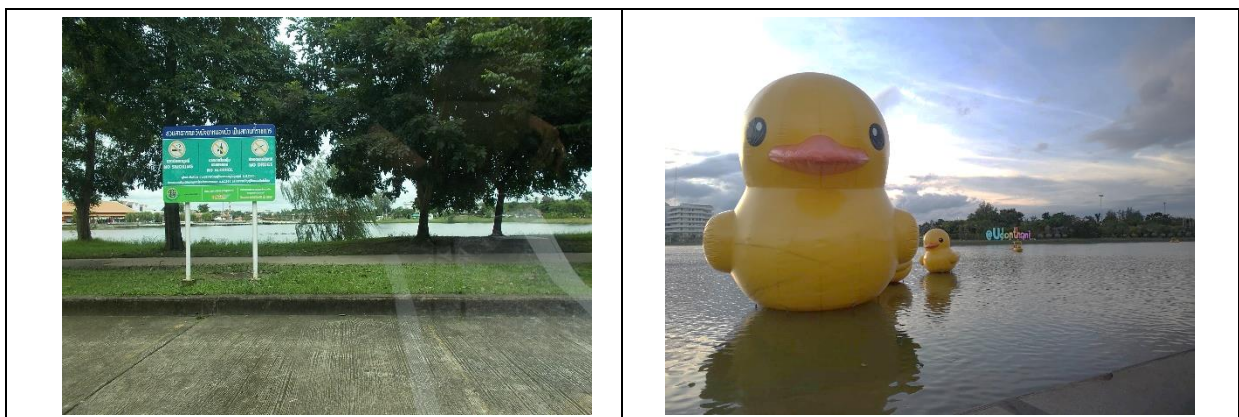
รูปที่ 2.2- 4 พื้นที่บริเวณที่พักอาศัย

4. **ประเภทการคมนาคมขนส่ง** พื้นที่ตัวเมืองอุดรธานีเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางด้านการคมนาคมขนส่งสูง เนื่องจากมีรูปแบบการเดินทางเชื่อมต่อในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานีเอง การเชื่อมต่อระหว่างอำเภอ ระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการคมนาคมทางบก ทางราง และอากาศยาน ที่สร้างความสะดวกรวดเร็ว ส่งเสริมการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ และความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ จากการจ้างงานและการมีแหล่งงานภายในพื้นที่ การคมนาคมขนส่งที่สะดวกนั้นจะต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับ การนำแนวคิด TOD มาปรับใช้ในพื้นที่จะช่วยเสริมสร้างศักยภาพด้านการคมนาคมของพื้นที่ให้สูงขึ้น เนื่องจากเป็นการเพิ่มกิจกรรมที่หลากหลาย ดึงดูดการเดินทาง สร้างศูนย์การทางด้านการค้าและกิจกรรมทางธุรกิจ



รูปที่ 2.2- 5 ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุดรธานี

5. **ประเภทกิจกรรมสันทนาการ** พื้นที่กิจกรรมสันทนาการ แหล่งพักผ่อนหย่อนใจในพื้นที่เมืองอุดรธานีมีการกระจายอยู่ในหลายพื้นที่ ซึ่งแต่ละพื้นที่เป็นพื้นที่ที่สามารถรวมกลุ่มให้เกิดกิจกรรมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการออกกำลังกาย การท่องเที่ยว การพบปะนัดหมายต่างๆ



รูปที่ 2.2- 6 แหล่งกิจกรรมนันทนาการในพื้นที่เมืองอุดรธานี

2.3 ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาเบื้องต้น

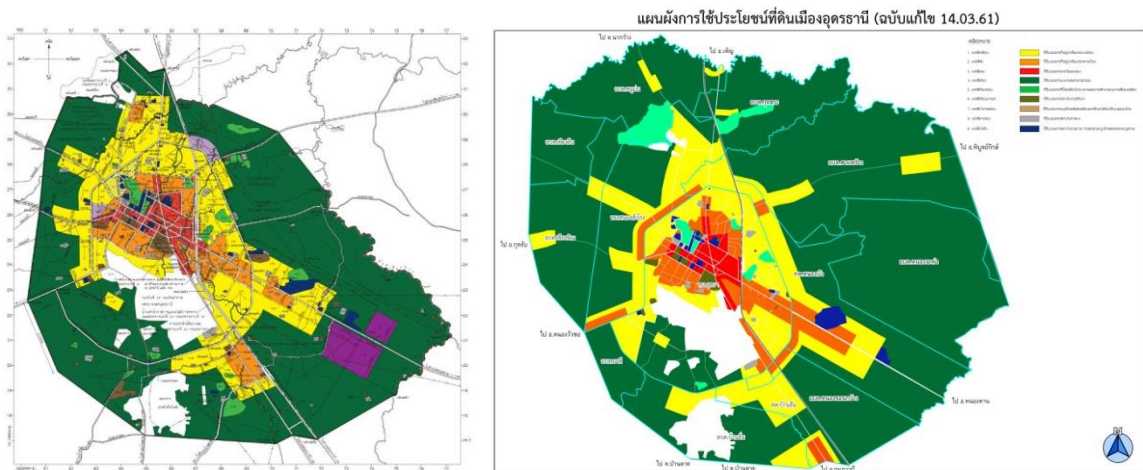
ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะในเมืองอุดรธานีนั้น จากการสำรวจพบว่า ปัญหาทางด้านกายภาพอาจมีผลต่อการพัฒนาไม่ว่าจะเป็นข้อจำกัดในการใช้สอยพื้นที่รอบสถานี การใช้ประโยชน์รอบสถานีขนส่งสาธารณะบางพื้นที่มีความหนาแน่นของอาคารสูง บางพื้นที่เป็นย่านการค้าเก่าแก่ การผสมผสานระหว่างที่อยู่อาศัยและกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่มีมาหลายช่วงอายุคน การปรับปรุงพัฒนาตามแนวทาง TOD อาจจะไม่ใช่ง่าย เนื่องจากจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงเชิงกายภาพ และมีผลต่อรูปแบบพฤติกรรมการใช้ชีวิตของคน

พื้นที่เดิม ซึ่งจะต้องพิจารณาในรายละเอียดอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ยังพบว่าลักษณะทางกายภาพเดิมของโครงสร้างพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง ทั้งทางเท้า ทางรถยนต์ และระบบขนส่งสาธารณะยังไม่สมบูรณ์ ไม่สามารถใช้งานได้ อย่างสะดวก เช่น การขาดเส้นทางเดินเท้า/ทางจักรยาน หรือมีสภาพชำรุดไม่สามารถใช้งานได้ ทางข้ามต่างๆ ขาดป้ายเตือน ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเหมาะสม ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าและผู้ใช้รถเข็น ไม่ว่าจะ เป็นหลังคาร่มเงา ทางลาด ป้ายเตือนต่างๆ สถานีขนส่งมีความแออัดและสภาพทรุดโทรมขาดการบำรุงรักษา ขาด ความชัดเจนของจุดเชื่อมต่อการเดินทางในบางพื้นที่ เช่น ไม่มีป้ายและสถานีหยุดรถโดยสารประจำทาง การขาดที่ พักจอดรถต่างๆ

ดังนั้นในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะจึงต้องพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาที่สอดคล้อง กับพฤติกรรม รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ และมาตรฐานแนวทางในการออกแบบในครอบคลุมและเกิดประโยชน์จาก การพัฒนาสูงสุด

2.4 การวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงผังเมืองเก่าและผังเมืองใหม่

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพื้นที่ร่างผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี ปรับปรุงครั้งที่ 3 เมื่อเทียบกับ ฉบับ พ.ศ.2553 คือ อาจมีการปรับผังสีรองรับการเติบโตและการขยายเมืองตามแนวโครงข่ายถนน เชื่อมโยงไปยัง ย่านศูนย์เศรษฐกิจต่างๆ โดยกระจายตัวออกจากศูนย์กลางเมืองขึ้นใน



รูปที่ 2.4- 1 การเปลี่ยนแปลงผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี (ปี พ.ศ.2553 และร่างฯ ปรับปรุงครั้งที่ 3)

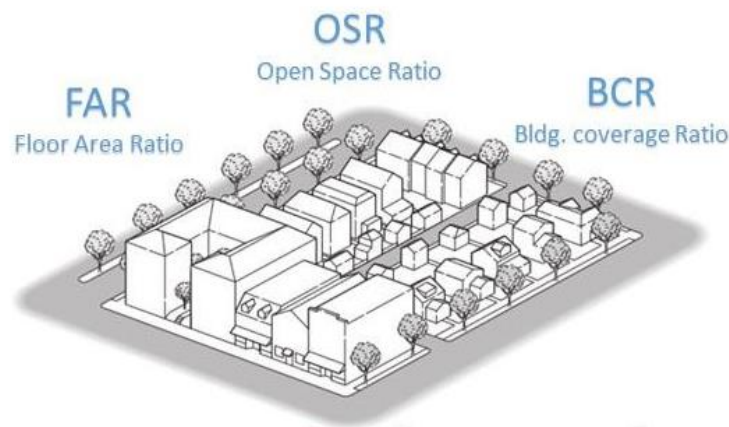
เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินระหว่างผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี พ.ศ.2553 และร่างผัง เมืองรวมเมืองอุดรธานี ปรับปรุงครั้งที่ 3 สะท้อนให้เห็นบริบทการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายประการ การเปลี่ยนแปลง ดังนี้

- 1) การขยายขอบเขตของร่างผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี ปรับปรุงครั้งที่ 3 ให้มีขอบเขตกว้างขึ้นโดย ครอบคลุมพื้นที่ใหม่ ได้แก่ ตำบลเชียงพิณ ตำบลเชียงยืน ตำบลหมู่น ตำบลกุดสระ ตำบลสามพร้าว และตำบลหนองนาคำ ซึ่งเป็นการวางแผนเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองอุดรธานีในทิศตะวันออก ทิศ เหนือ และทิศตะวันตก
- 2) การเพิ่มขึ้นของพื้นที่สีเหลืองใหม่ซึ่งไม่เคยกำหนดในผังเมืองรวมเมืองอุดรธานีมาก่อน การกำหนดพื้นที่ สีเหลืองสำหรับเป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อยหรือการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับอยู่อาศัยสำหรับเขต ชานเมือง ระบุในบริเวณชุมชนโดยรอบพื้นที่ชั้นนอกของเมืองอุดรธานีซึ่งจากเดิมอยู่นอกเขตผังเมืองรวม เมืองอุดรธานี พ.ศ.2553

- 3) การเพิ่มขึ้นของพื้นที่สีส้ม การใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับอยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางหรือการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับอยู่อาศัยสำหรับเขตกลางเมือง เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับผังการใช้ประโยชน์พื้นที่สีส้มเดิมของผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี พ.ศ.2553 สะท้อนให้เห็นการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของประชากรและแหล่งที่อยู่อาศัยที่จะกระจุกตัวตามศูนย์เศรษฐกิจการค้า และกระจายตัวขนานตามแนวเส้นทางคมนาคม

การเปลี่ยนแปลงผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อการเตรียมพื้นที่เมืองเพื่อรองรับการเติบโตของเมือง ตามแนวคิดการพัฒนาเมืองกระชับ (Compact City) หรือตามแนวคิดการพัฒนาเมืองอย่างฉลาด (Smart Growth) จะเห็นได้ว่าการกำหนดพื้นที่อยู่อาศัยแนวตั้งที่ย่านใจกลางเมือง รองรับสิ่งปลูกสร้างที่จะหนาแน่นขึ้นและตามทิศทางความเจริญของศูนย์เศรษฐกิจและการค้าโดยรองรับการใช้ประโยชน์พื้นที่ ด้วยกิจกรรมผสมผสานระหว่างการค้าและที่อยู่อาศัย ตามโครงข่ายการคมนาคมและระบบขนส่งสาธารณะ

โดยสาระสำคัญในร่างฯ ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานีฉบับใหม่ คือ การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเข้มข้นโดยพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องเหมาะสมกับเกณฑ์มาตรฐาน FAR (Floor Area Ratio) คือ อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน BCR (Building Coverage Ratio) คือ สัดส่วนพื้นที่อาคารคลุมดินต่อแปลงที่ดิน และ OSR (Open Space Ratio) คือ อัตราส่วนที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมซึ่งต้องระบุชัดเจนในการบังคับใช้ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานีฉบับใหม่ กล่าวคือ ในพื้นที่ใจกลางเมืองหรือศูนย์กลางเมืองจะกำหนดค่า FAR ค่อนข้างสูง โดยกำหนดค่า OSR ต่ำ เพื่อให้เกิดการใช้พื้นที่ในแนวตั้ง เนื่องจากข้อจำกัดของพื้นที่ใจกลางเมือง และเป็นการใช้พื้นที่ให้เต็มศักยภาพเพื่อรองรับการเติบโตของเมือง



รูปที่ 2.4- 2 ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ใช้การควบคุมประเภท ขนาด และความหนาแน่นของอาคารเป็นตัวกำหนด