

บทที่

4 การศึกษามาตรการและมาตรฐานทางผังเมือง เพื่อพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง

การศึกษามาตรฐานและมาตรการทางผังเมืองเพื่อพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งในเขตเมืองอุดรธานี เป็นการศึกษานโยบายการวางแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและการศึกษามาตรฐานและมาตรการทางด้านผังเมือง เศรษฐกิจและเปรียบเทียบกับสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน แนวโน้มและทิศทางการพัฒนาของเมืองโดยวิสัยทัศน์ในอนาคต และกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี พ.ศ.2553 เพื่อให้เกิดการบูรณาการทางแนวคิด ซึ่งจะส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เมืองอุดรธานีอย่างเต็มประสิทธิภาพ เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนและสงวนรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เมืองอุดรธานี รวมถึงใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือพื้นที่ชนบทในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุข ปลอดภัย บริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อม

4.1 แนวคิดการวางแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ในอดีตจังหวัดอุดรธานีมีความเจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างมาก เนื่องมาจากในอดีตสมัยยุคสงครามเวียดนาม สหรัฐอเมริกาได้เลือกเข้ามาตั้งกองกำลังทหารและฐานทัพอากาศในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี เพราะมีตำแหน่งที่ตั้งใกล้กับ สปป.ลาว และเวียดนามเหนือ โดยทำการก่อสร้างสนามบินและสถานีเรดาร์ ทำให้ระบบเศรษฐกิจของเมืองอุดรธานีมีความรุ่งเรือง มีการลงทุนธุรกิจ การค้า การบริการ เช่น ร้านค้า โรงหนัง บาร์ ร้านอาหาร และสถานบันเทิง เป็นต้น เพื่อรองรับความต้องการของกำลังพลทหารสหรัฐอเมริกา นอกจากนั้นมีการจัดการระบบผังเมือง มีการจัดโซนนิ่ง (Zoning) มีการออกแบบและวางโครงข่ายถนนในพื้นที่ ทำให้จังหวัดอุดรธานีในอดีตมีการวางผังเมืองและโครงข่ายถนนที่เป็นระบบ มีความสวยงามและเป็นระเบียบ ส่งผลให้ในปัจจุบันจังหวัดอุดรธานีมีความเป็นเมือง (Urbanization) และมีการเติบโตและการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว นอกจากนั้นจากแผนนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับประเทศ เช่น นโยบายการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และนโยบายการเปิดประเทศของ สปป.ลาว ส่งผลให้จังหวัดอุดรธานีกลายเป็นเมืองหน้าด่าน และเป็นศูนย์กลางการค้าและแลกเปลี่ยนสินค้า ทำให้มีการลงทุนและดำเนินธุรกิจค้าขายกับ สปป. ลาวอย่างเข้มข้น ซึ่งเป็นการกระตุ้นระบบเศรษฐกิจในระดับประเทศและเป็นการเพิ่มผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว (GPP per Capita) ของจังหวัดอุดรธานีให้สูงขึ้น นอกจากนี้จากแผนนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาของจังหวัดอุดรธานีที่ต้องการส่งเสริมให้เมืองอุดรธานีเป็นศูนย์กลางหลักของจังหวัดและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการเตรียมความพร้อมเรื่องการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างจังหวัดอุดรธานีกับจังหวัดรอบข้างและประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง โดยเริ่มต้นจากนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ซึ่งในปัจจุบันได้มีการดำเนินงานโครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี และในอนาคตอันใกล้จะมีโครงการรถไฟฟ้าทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ที่จะมียุทธศาสตร์ที่ตั้งของสถานีรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงที่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี ซึ่งทั้งหมดเป็นการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงการเดินทางกับจุดการเดินทางที่สำคัญต่างๆ ในพื้นที่ เช่น ย่านธุรกิจ การค้า สถานที่ราชการ สถานศึกษา รวมทั้งจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้านคมนาคมขนส่ง เช่น สนามบิน สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ เป็นต้น โดยเป็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีความยั่งยืนสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น เป็นการช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานีอย่างยั่งยืน เพื่อส่งเสริมให้เมืองอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการค้าและพาณิชยกรรม และศูนย์กลางการ

คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งแผนงานโครงการขนาดใหญ่รวมถึงแผนงานโครงการพัฒนาต่างๆ ดังกล่าวเป็นตัวส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและการเชื่อมต่อพื้นที่ชุมชนต่าง ๆ และส่งผลต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐาน ด้านเศรษฐกิจ (อุตสาหกรรม เกษตรกรรม การค้า การลงทุน การบริการและการท่องเที่ยว) และมีความจำเป็นที่จะต้องมีการเตรียมความพร้อมของพื้นที่เพื่อการรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้

ดังนั้นจึงต้องกำหนดกรอบแนวคิด (Conceptual Design) ในการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณเขตเมืองอุดรธานี ดังแสดงในรูปที่ 4.1-1 โดยกรอบแนวคิดในการวางผังครั้งนี้จะทำการต่อยอดมาจากการกำหนดวิสัยทัศน์ในแผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี พ.ศ.2561-2564 ที่ได้กำหนดให้เมืองอุดรธานีเป็น “เมืองนำอยู่ ศูนย์กลางการค้าการลงทุนอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง” และต่อยอดจากวิสัยทัศน์ในการวางและจัดทำผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี พ.ศ. 2553 ที่ได้กำหนดให้เมืองอุดรธานีเป็น “ศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การศึกษา การประกอบพาณิชยกรรม การคมนาคมและการขนส่งของจังหวัดอุดรธานี และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน” ซึ่งวิสัยทัศน์ดังกล่าวได้กำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ในการส่งเสริมความเป็น “ศูนย์กลางหลักของจังหวัดและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน” โดยเริ่มต้นจากการส่งเสริมให้เมืองอุดรธานีกลายเป็นศูนย์กลางด้านการค้า การลงทุน พาณิชยกรรม เน้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินหลากหลายประเภท เช่น ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา และอุตสาหกรรมเบา และเน้นให้เกิดการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน (Mixed-use) เช่น ที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ และสำนักงาน เพื่อให้เกิดความกระชับของพื้นที่เมือง (Compact City) และเกิดความหลากหลายของกิจกรรม

เพื่อสร้างแรงดึงดูดในการลงทุนและสร้างแรงกระตุ้นในการจับจ่ายใช้สอย รวมถึงส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เน้นการเชื่อมต่อการเดินทางภายในพื้นที่เมืองอุดรธานีด้วยระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เพื่อการสัญจรติดต่ออย่างสะดวกรวดเร็วและประหยัดพลังงาน (Smart Mobility) รวมถึงส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมต่อ (Connect) กับจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ จังหวัดหนองคาย ขอนแก่น และสกลนคร เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ สปป.ลาว ด้วยการขยายโครงข่ายเส้นทางถนนเดิมและเพิ่มจุดเชื่อมต่อการเดินทาง เช่น สถานีรถไฟและสนามบิน นอกจากนี้การกำหนดกรอบแนวคิดจำเป็นต้องมีความสอดคล้องกับศักยภาพและบริบทโดยรอบของพื้นที่ ไม่ขัดแย้งกับเจตนารมณ์หรือวัตถุประสงค์ของข้อกำหนดผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี พ.ศ.2553 เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ามากที่สุด จากทั้งหมดที่กล่าวมาสามารถสรุปแนวความคิดหลัก ได้ดังนี้

1) Transit Oriented Development (TOD)

เป็นการพัฒนาบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหรือบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ เน้นการพัฒนาเมืองร่วมกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะ โดยให้ความสำคัญกับทางเท้า ทางจักรยาน และการใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นหลักในการเดินทาง เพื่อการลดใช้พลังงานจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและเป็นการรวบรวมการเดินทางในชุมชนจนถึงระดับเมือง โดยมีศูนย์กลางการพัฒนาอยู่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Mass transit) แนวคิดนี้ยังส่งผลต่อรูปแบบของพื้นที่เมือง คือ เน้นให้เกิดความหลากหลายของกิจกรรม เช่น ย่านพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย การค้าขายย่อย สำนักงาน บริเวณพื้นที่เปิดโล่ง และสถานที่สาธารณะ เพื่อเพิ่มความหนาแน่นของการทำกิจกรรม เกิดความหลากหลาย และเกิดความกระชับ เน้นให้เกิดการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน (Mixed-use) โดยการพัฒนายู่อยู่ในระยะรัศมีประมาณ 500 เมตร จากสถานีระบบขนส่งมวลชน เพื่อให้สามารถเดินเท้า ทางจักรยาน หรือระบบขนส่งมวลชนได้ทั่วทั้งพื้นที่

2) Creative Living

ส่งเสริมแนวทางการพัฒนาด้านการค้า การบริการ เศรษฐกิจ และอุตสาหกรรม โดยมีความสามารถในการแข่งขันกับพื้นที่อื่นๆ ได้อย่างมีศักยภาพ ทั้งพื้นที่การค้าเดิม พื้นที่พัฒนาการค้าใหม่ พื้นที่อุตสาหกรรมใหม่ และ

วิสาหกิจชุมชนเดิม โดยเน้นให้เกิดการรวมตัวหรือกระจุกตัวเป็นศูนย์รวมที่ชัดเจน เช่น ย่านศูนย์กลางเมือง หรือพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ในพื้นที่ย่านอุตสาหกรรม และส่งเสริมให้เกิดพื้นที่สร้างสรรค์และพื้นที่พัฒนาในอนาคต

โดยจากการวิเคราะห์พื้นที่เมืองอุดรธานี ได้กำหนดบทบาทและแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่มีบทบาทแตกต่างกันทั้งหมด 4 บริเวณ ได้ดังนี้

1) Node A พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจหลักของเมืองอุดรธานี

บริเวณตำบลหมากแข้ง (เทศบาลนครอุดรธานี) เป็นพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจหลักของเมืองอุดรธานีที่มีบทบาทหลากหลาย นอกจากจะเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและบริการ และยังรวมถึงการเป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง บริการการศึกษาและสาธารณสุข การรวบรวมและกระจายสินค้า และศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งพื้นที่เมืองอุดรธานีในปัจจุบันมีการเติบโตค่อนข้างรวดเร็วจากโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ และในอนาคตจะมีโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่สนับสนุนการเดินทาง ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ซึ่งมีสถานีอุดรธานีเป็นจุดจอด โดยกำหนดบริเวณสถานีรถไฟอุดรธานีเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่งหลายรูปแบบที่มีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง (Modal Shift) กับระบบราง รถยนต์ รถขนส่งสาธารณะ พร้อมด้วยแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในแนวคิด Transit Oriented Development (TOD) ในระยะ 500 เมตร รอบสถานีรถไฟ ที่เน้นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ผสมผสาน ทั้งที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สำนักงาน สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ที่เชื่อมโยงกันด้วยโครงข่ายการสัญจรด้วยทางเท้าเป็นหลัก ดังนั้นแนวโน้มของการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟอุดรธานี จึงควรมีการวางแผนเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดโดยการดำเนินการ ดังนี้

(1.1) การปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟอุดรธานี เพื่อให้เป็นประตูสู่เมืองอุดรธานี เพื่อเป็นการสร้างความประทับใจและภาพจำแก่นักท่องเที่ยวและผู้มาเยี่ยมเยือนจากเส้นทางรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง โดยใช้อัตลักษณ์และเอกลักษณ์ของพื้นที่เมืองอุดรธานีในการนำมาใช้ออกแบบและปรับปรุงภูมิทัศน์รอบสถานีรถไฟ

(1.2) การปรับปรุงพื้นที่ฟู และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟอุดรธานีในระยะ 500 เมตร ให้เป็นย่านการใช้ที่ดินที่มีลักษณะผสมผสาน ได้แก่ ย่านพาณิชยกรรม ชุมชนอยู่อาศัยรวมในแนวตั้ง เช่น คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ สำนักงาน ศูนย์การประชุมนานาชาติ รวมไปถึงการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่สีเขียว (Green Network) ภายในพื้นที่

(1.3) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง (Intermodal Transfer Facilities : ITF) ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟอุดรธานี เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว เช่น สถานีขนส่งสาธารณะขนาดเล็ก จุดจอดรถยนต์สาธารณะ ที่จอดรถและจักรยาน การปรับปรุงโครงข่ายการสัญจรทางเท้า ทางจักรยาน ป้ายบอกทางและป้ายบอกข้อมูล และอื่นๆ ตามแนวทางการออกแบบ Universal Design

(1.4) พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะด้วยการเชื่อมโยงการเดินทางกับจุดการเดินทางที่สำคัญต่างๆ ในพื้นที่ เช่น สถานีรถไฟอุดรธานี, เซ็นทรัล พลาซ่า อุดรธานี, ศูนย์การค้า UD Town และสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1 รวมทั้งพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้านคมนาคมขนส่ง ได้แก่ สถานีรถไฟอุดรธานี ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1 และ 2 โดยเลือกรูปแบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมในการนำมาใช้รองรับการให้บริการ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถสองแถว หรือรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (MRT)

2) Node B พื้นที่ชุมชนรองรับการพัฒนาที่อยู่อาศัยและการขยายตัวของพื้นที่เมืองอุดรธานี

พื้นที่ตำบลหมากมุ่น ตั้งอยู่บริเวณทางด้านทิศเหนือของเมืองอุดรธานี ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ไปอำเภอเพ็ญ) ปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัย ทั้งบ้านเดี่ยว หมู่บ้านจัดสรร ทาวน์โฮม และพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งสอดคล้องตามข้อกำหนดผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี พ.ศ.2553 ที่กำหนดให้เป็นที่ดินประเภท

ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) เพื่อเป็นพื้นที่รองรับการเติบโตและขยายตัวของพื้นที่เมืองอุดรธานีและประชากรในอนาคต อีกทั้งในพื้นที่มีเส้นทางรถไฟฟ้าผ่าน ซึ่งหากในอนาคตมีโครงการรถไฟฟ้าทางคู่และรถไฟฟ้าความเร็วสูงเกิดขึ้น พื้นที่ดังกล่าวจะมีศักยภาพในการเติบโตมากขึ้นจากการเป็นพื้นที่ชุมชนและพื้นที่พัฒนาที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับความต้องการที่อยู่อาศัยของประชากรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งควรวางแผนเตรียมการ ดังต่อไปนี้

(2.1) การวางแผนพัฒนาพื้นที่ย่านชุมชนอยู่อาศัยรองรับประชากรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยการวางแผนจัดกลุ่มพื้นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูงและหลายระดับราคา เช่น หมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ และย่านพาณิชย์กรรมชุมชนระดับละแวกบ้าน พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการอยู่อาศัย โดยการจัดให้มีพื้นที่สันทนาการและการพักผ่อนหย่อนใจ พื้นที่เปิดโล่ง พื้นที่สีเขียว เป็นต้น

(2.2) การพัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park & Ride) บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะและรถไฟ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวจะเป็นจุดเชื่อมโยงการเดินทางจากพื้นที่ชุมชนรอบนอกเข้ามายังพื้นที่เขตเมืองอุดรธานีชั้นใน จึงควรจัดให้มีที่จอดแล้วจร เพื่อรองรับยานพาหนะขนส่ง พร้อมด้วยที่จอดรถยนต์สาธารณะ

(2.3) การเตรียมการจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน และแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค เพื่อรองรับจำนวนประชากรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตจากการขยายตัวของพื้นที่เมืองอุดรธานี

3) Node C พื้นที่ชุมชนมหาวิทยาลัยและศูนย์กีฬา

พื้นที่ตำบลสามพร้าว ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออกของเมืองอุดรธานี ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2410 กำหนดบทบาทให้เป็นพื้นที่ชุมชนรองรับการขยายตัวของพื้นที่เมืองอุดรธานี ซึ่งมีแรงดึงดูดการขยายตัวและพัฒนาจากตำแหน่งที่ตั้งของมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี (ศูนย์สามพร้าว) และมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา (ศูนย์การศึกษาจังหวัดอุดรธานี) เป็นการขยายโอกาสทางการศึกษาและเป็นการลดความหนาแน่นและความแออัดของนักศึกษาที่กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน รวมถึงโครงการพัฒนาจังหวัดอุดรธานีให้เป็นเมืองกีฬา (Sport City) ตามแผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี พ.ศ.2561-2564 ที่ผลักดันและส่งเสริมอุตสาหกรรมกีฬา และการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยว โดยมีการเตรียมดำเนินการก่อสร้างสนามกีฬาคบวงจร (Sport Complex) และหอประชุมชนอนกประสงค์ขนาดใหญ่ ในพื้นที่มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี (ศูนย์สามพร้าว) เพื่อให้บริการแก่ประชาชนและหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่ อีกทั้งเป็นการเพิ่มโอกาสในการพัฒนาเป็นพื้นที่จัดประชุมหรือจัดนิทรรศการร่วมกับการท่องเที่ยว หรือที่เรียกว่า ธุรกิจไมซ์ (Mice) ดังนั้นควรมีการวางแผน ดังนี้

(3.1) วางแผนพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยสำหรับกลุ่มนักศึกษา บุคลากร และนักท่องเที่ยว ให้มีตัวเลือกของที่อยู่อาศัยหลายรูปแบบและหลายระดับราคา เพื่อตอบสนองกับความต้องการของทุกกลุ่มผู้อยู่อาศัย เช่น หอพักนักศึกษา คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ โรงแรม เป็นต้น และวางแผนเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการอยู่อาศัย โดยการจัดให้มีพื้นที่สันทนาการและการพักผ่อนหย่อนใจ พื้นที่เปิดโล่ง พื้นที่สีเขียว เป็นต้น

(3.2) เตรียมการจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ สำหรับรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นจากพัฒนา ทั้งกลุ่มนักศึกษา กลุ่มบุคลากร กลุ่มนักท่องเที่ยว เพื่อไม่ให้รบกวนประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชุมชนเดิม

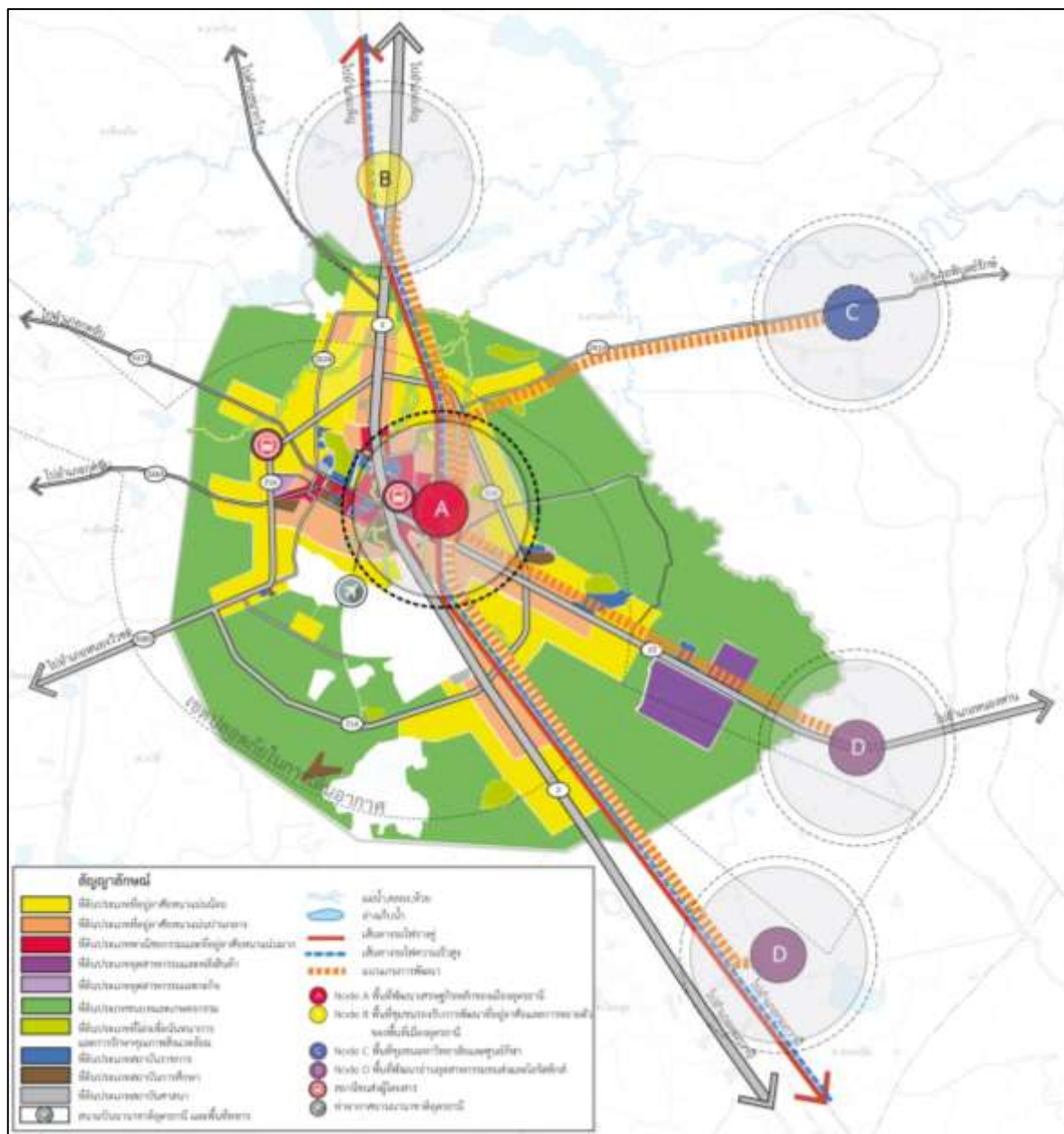
(3.3) พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะด้วยการเชื่อมโยงการเดินทางกับจุดการเดินทางที่สำคัญต่าง ๆ เช่น สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ ศูนย์การค้าเซ็นทรัล พลาซ่า อุดรธานี เป็นต้น รวมถึงปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่โดยรอบมหาวิทยาลัย ให้มีความสวย มีความร่มรื่น มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการเดินเท้าหรือปั่นจักรยาน เช่น ทางเดินเท้า ทางจักรยาน สถานีที่จอดจักรยาน เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเดินเท้าและปั่นจักรยาน และเป็นการสร้างบรรยากาศให้เอื้อต่อการเรียนและการจัดประชุม

4) Node D พื้นที่พัฒนาย่านอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์

พื้นที่ตำบลหนองขอนกว้าง ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ไปอำเภอกุมภวาปี) และตำบลหนองนาคำ ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 ซึ่งตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองอุดรธานี กำหนดบทบาทให้เป็นพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมและพื้นที่อยู่อาศัยเพื่อรองรับแรงงาน โดยปัจจุบันพื้นที่ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 มีการใช้ประโยชน์เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า เช่น คลังสินค้าผลผลิตทางการเกษตร โรงงานแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร โรงงานแปรรูปไม้และยางพารา ซึ่งสอดคล้องกับผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี พ.ศ.2553 ที่กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ดังกล่าวเป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ส่วนพื้นที่ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ไปอำเภอกุมภวาปี) เป็นพื้นที่โครงการนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างและมีกำหนดการเปิดใน พ.ศ.2562 ซึ่งหากในอนาคตโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงเกิดขึ้น จะทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก เนื่องจากมีความสะดวกในการเชื่อมโยงกับภูมิภาคต่างๆ ได้ดียิ่งขึ้น เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 เชื่อมต่อไปยังจังหวัดสกลนคร ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เชื่อมต่อไปยังจังหวัดขอนแก่น และรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อไปยังจังหวัดหนองคายและอาจจะเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง จึงสามารถขนส่งและกระจายสินค้าต่างๆ ได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น จึงควรวางแผนเตรียมการ ดังต่อไปนี้

(4.1) การวางแผนพัฒนาพื้นที่ย่านชุมชนอยู่อาศัยรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรม โดยการวางผังจัดกลุ่มพื้นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูงและหลายระดับราคา เช่น คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ และย่านพาณิชย์กรรมชุมชนระดับละแวกบ้าน พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการอยู่อาศัย โดยการจัดให้มีพื้นที่สันทนาการและการพักผ่อนหย่อนใจ พื้นที่เปิดโล่ง พื้นที่สีเขียว เป็นต้น

(4.2) เมื่อในอนาคตพื้นที่เมืองมีการขยายตัวตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และ เพิ่ม 22 และมีการเชื่อมต่อการมากขึ้น ควรทำการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่เดินทางไปยังพื้นที่สำคัญต่าง ๆ เช่น ย่านการค้าและพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง



ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา

รูปที่ 4.1- 1 ผังแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เมืองอุดรธานี

4.2 มาตรการและมาตรฐานทางด้านผังเมือง

1. มาตรการทางผังเมือง

การวางมาตรการในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เมืองอุดรธานี มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท ในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุข ปลอดภัย บริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อมในพื้นที่เมืองอุดรธานี ให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่เมืองอุดรธานี โดยมีนโยบายเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของพื้นที่ชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่

การศึกษาในครั้งนี้ได้เสนอการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองอุดรธานี โดยพัฒนาและปรับปรุงจากผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี พ.ศ.2553 ซึ่งเป็นข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน มีการบูรณาการข้อมูลและผลการศึกษากการเติบโตการกระจายตัวของประชากรและพื้นที่เมืองอุดรธานีในอนาคต (พ.ศ.2580) ซึ่งพบว่าในอนาคตเมืองอุดรธานีมีแนวโน้มและทิศทางการเติบโตขยายตัวไปทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองอุดรธานี ตามแนวทางหลวงแผ่นดิน 2 (ไปอำเภอเพ็ญและอำเภอกุมภวาปี) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 และทางด้านทิศตะวันออกของเมืองอุดรธานี ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2410 รวมถึงการศึกษาโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินและเศรษฐกิจ ได้แก่ โครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย โดยการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดินครั้งนี้เสนอให้มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมืองอุดรธานี ส่งเสริมระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะ เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความหนาแน่นและเข้มข้นมากขึ้น (Up-Zoning) เพื่อประโยชน์สูงสุดและความคุ้มค่าของการใช้ประโยชน์ที่ดิน นำมาสู่การจัดทำ (ร่าง) ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองอุดรธานีดังแสดงในรูปที่ 4.2-1

จากการพิจารณาและเปรียบเทียบระหว่างผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี พ.ศ.2553 กับ (ร่าง) ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองอุดรธานี สามารถสรุปประเด็นและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้ดังนี้

1) เพิ่มความหนาแน่นและความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Up-Zoning) ด้วยการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

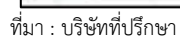
(1.1) เปลี่ยนจากที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) บริเวณพื้นที่ตำบลหมื่น ตำบลสามพร้าว ตำบลหนองขอนกว้าง และตำบลหนองนาคำ ตามแนวเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สำคัญ ได้แก่ ถนนเลียบเมืองอุดรธานี (วงแหวนรอบที่ 1), ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2, 22 และ 2410 เพื่อรองรับการเติบโตและขยายตัวของพื้นที่เมือง และความต้องการด้านที่อยู่อาศัยของประชากรในอนาคตที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

(1.2) เปลี่ยนจากที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) และเปลี่ยนจากที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (สีแดง) บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟอุดรธานี เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน (Mixed-use) เป็นการสร้างความหลากหลายของกิจกรรมและความกระชับของพื้นที่เขตเมืองชั้นใน เพื่อส่งเสริมให้เมืองอุดรธานีกลายเป็นศูนย์กลางหลักของจังหวัดและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

2) ส่งเสริมที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย โดยเปลี่ยนจากที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ (สีม่วงอ่อน) เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) ในพื้นที่ตำบลสามพร้าว บริเวณจุดตัดระหว่างถนนเลียบเมืองอุดรธานี (วงแหวนรอบที่ 1) กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2410 เนื่องจากกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันไม่สอดคล้องกับผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี พ.ศ.2553 อีกทั้งจากการคาดการณ์แนวโน้มการเติบโตของพื้นที่เมืองและการกระจายตัวของประชากร พบว่า ในอนาคตพื้นที่ตำบลสามพร้าว ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2410 มีแนวโน้มการเติบโตและขยายตัวของพื้นที่เมือง มีบทบาทเป็นพื้นที่ชุมชนรองรับการพัฒนาที่อยู่อาศัยและการขยายตัวของพื้นที่เมืองอุดรธานี ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตและบทบาทของพื้นที่ จึงต้องเปลี่ยนเป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย

เมื่อพิจารณา (ร่าง) ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองอุดรธานี ร่วมกับแนวคิดการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปวัตถุประสงค์และมาตรการทางด้านผังเมือง ได้ดังนี้

วัตถุประสงค์	มาตรการทางด้านผังเมือง
1. ส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีศักยภาพ เพื่อสร้างความเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจและพาณิชยกรรม	- พัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่ศูนย์กลางการค้า และพื้นที่ธุรกิจเดิมของเมืองอุดรธานี (บริเวณถนนโพศรี) เพื่อสร้างความเชื่อมต่อกับพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจใหม่ (ย่านยูดีทาวน์) - ใช้มาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้วยการวางแผนให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายและเกิดการใช้ประโยชน์อาคารในรูปแบบผสมผสาน (Mixed-use) เน้นการพัฒนาความหลากหลายของกิจกรรม เพื่อสร้างความความกระชับของพื้นที่เมือง (Compact) - พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ ส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างชุมชนกับศูนย์กลางด้วยการเดินเท้า (Walk) หรือการใช้จักรยาน (Bike) - จัดระบบพื้นที่จอดรถ และจัดระบบจราจรในเขตเมือง
2. ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ถูกต้องและเต็มศักยภาพ เพื่อการพัฒนาที่สอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่เมืองในอนาคต	- ใช้มาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความเหมาะสมและเต็มประสิทธิภาพ - กระตุ้นการขยายตัวของพื้นที่ที่มีศักยภาพในแต่ละจุด ให้เกิดความเข้มข้นและขนาดพื้นที่ที่เพียงพอต่อการสร้างแรงกระตุ้นหรือแรงดึงดูดในการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ ตามบทบาทและบริบทสิ่งแวดล้อมของแต่ละพื้นที่ โดยการใช้มาตรการเพิ่มความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน
3. ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- ปรับปรุงและเตรียมความพร้อมของระบบขนส่งในการรองรับพื้นที่ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและพื้นที่ศูนย์กลางการขนส่งและเปลี่ยนถ่ายสินค้า - เสนอแนะโครงข่ายคมนาคมและระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่ ทั้งทางราง ทางถนน และทางอากาศ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง และส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและระบบโลจิสติกส์



รูปที่ 4.2- 1 (ร่าง) แผนผังใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองอุดรธานี

2. มาตรฐานทางผังเมือง

กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้จัดทำเกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ.2549 เพื่อกำหนดมาตรฐานการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยจำแนกตามขนาดของเมือง ซึ่งสามารถนำไปปรับใช้ตามความเหมาะสมแต่ละท้องถิ่น ดังนี้

- 1) เกณฑ์กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองขนาดใหญ่ที่สุด ประชากรมากกว่า 1,500,000 คนขึ้นไป
- 2) เกณฑ์กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองขนาดใหญ่ ประชากร 200,001-1,500,000 คน
- 3) เกณฑ์กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองขนาดกลาง ประชากร 60,001-200,000 คน
- 4) เกณฑ์กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองขนาดเล็ก ประชากรน้อยกว่า 60,000 คน

จากการศึกษาการคาดประมาณจำนวนประชากรเมืองอุดรธานี พบว่า ในอนาคต (พ.ศ.2580) เมืองอุดรธานีมีประชากรประมาณ 240,923 คน ดังนั้นเมืองอุดรธานีจึงเป็นเมืองขนาดใหญ่ โดยมีเกณฑ์การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองขนาดใหญ่ จำแนกตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังแสดงในตารางที่ 4.2-1 และตารางที่ 4.2-2

ตารางที่ 4.2- 1 ขนาดพื้นที่ตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประเภทอาคารของเมืองขนาดใหญ่

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ประเภทอาคาร	ขนาดพื้นที่/ตารางวา
ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย	บ้านเดี่ยว	50-100
	บ้านแฝด	35-50
ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	บ้านแถว ตึกแถว	18-24
	อพาร์ทเมนต์ อาคารชุด	100-250
ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก	บ้านแถว ตึกแถว	18-24
	อพาร์ทเมนต์ อาคารชุด	200-800
	อาคารพาณิชย์	20-24
	ศูนย์การค้า	2400-3600
	อาคารสำนักงาน	120-1200

ที่มา : เกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ.2549

หมายเหตุ : - ขนาดพื้นที่บางส่วนเป็นค่าจากข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดิน พ.ศ.2535

- ค่าเฉลี่ยจากการสำรวจตัวอย่างขนาดพื้นที่ของเมืองขนาดต่างๆ ทั่วทุกภาคของประเทศ

ตารางที่ 4.2- 2 เกณฑ์การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน สำหรับเมืองขนาดใหญ่ ประชากร 200,000-1,500,000 คน

ประมาณการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ความหนาแน่น (คน/ไร่)	Max F.A.R.	Max B.C.R.	พื้นที่/รัศมีการให้บริการ	ขนาดพื้นที่	หมายเหตุ
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย	1-20	1.5	70%	-	ดูรายละเอียด ตารางที่ 9.5-1	ความหนาแน่นที่ใช้เป็น ความหนาแน่นรวม (Gross Density)
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	21-48	3	70%	-		
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก	49-80	6	70%	-		
พาณิชยกรรม	80-100	8	80%	-	-	ศูนย์พาณิชยกรรมกลางเมือง (CBD)
	60-80	6	80%	-	-	ศูนย์พาณิชยกรรมรอง (Sub Centers)
อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	12	1	50%	-	-	
อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ	20-30	1.5	60%	-	-	
คลังสินค้า	12	1	50%	-	-	
ชนบทและเกษตรกรรม	1-8	0.8	40%	-	-	
ที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม	-	-	-	-	1.3-1.8 ไร่/1,000 คน	
สถาบันการศึกษา	-	-	-	อนุบาล 500 ม.	น้อยสุด 90 ตร.วา/แห่ง	ระเบียบ ส.ช.
				ประถมศึกษา 1,000 ม.	น้อยสุด 2-6 ไร่/แห่ง	ระเบียบ ส.ช. และ สปช.
				มัธยมศึกษา 1,500 ม.	น้อยสุด 2-25 ไร่/แห่ง	ระเบียบ ส.ช. และ กรมสามัญศึกษา
				อาชีวศึกษา 1,500 ม.	น้อยสุด 1.5-6.5 ไร่/แห่ง	อาชีวศึกษา-เกษตร 100 ไร่/แห่ง
สถาบันศาสนา	-	-	-	-	1 แห่ง/15,000 คน	กำหนดตามการใช้ที่ดินปัจจุบัน
สถาบันราชการ การสาธารณสุข และสาธารณูปการ	-	6	70%	-	ไม่ต่ำกว่า 20-40 ไร่	ศูนย์ราชการหลักของเมือง
อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม	1-8	0.5	40%	-	-	
อนุรักษ์ป่าไม้	-	-	-	-	-	
ปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม	1-8	0.5	40%	-	-	

ที่มา : เกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ.2549