

บทที่

7 การออกแบบและพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ

การออกแบบพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ ได้มีการพิจารณาในเชิงศักยภาพของพื้นที่ ที่ได้พิจารณาพื้นที่ในระดับย่านโดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะตามแนวเส้นทาง แนวคิดในการออกแบบมีที่มาจากความสอดคล้องของวิสัยทัศน์ในแผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี พ.ศ.2561- 2564 ที่ได้กำหนดให้เมืองอุดรธานีเป็น “เมืองน่าอยู่ 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 อาคารพาณิชยกรรม และสำนักงาน เพื่อให้เกิดความกระชับของพื้นที่เมือง (Compact City) และเกิดความหลากหลายของกิจกรรม ในการคัดเลือกพื้นที่โครงการนำร่องที่มีศักยภาพสำหรับพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะของแนวเส้นทางนำร่องตามเส้นทางเดินรถสายสีแดง จำนวน 3 แห่ง (นอกจากนี้ยังครอบคลุมพื้นที่ให้บริการเชื่อมต่อกับแนวระบบขนส่งสาธารณะสาย สีส้มและสีเขียวอีกด้วย) ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ตามแนวทาง TOD ประกอบด้วย 1. พื้นที่ย่านยูดีทาวน์ สถานีรถไฟอุดรธานี และเซ็นทรัลพลาซ่าอุดรธานี 2. พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี และ 3. พื้นที่เรือนจำจังหวัดอุดรธานี ซึ่งในแต่ละพื้นที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินผนวกกับการคมนาคมขนส่งที่มีอยู่เดิมและที่จะขยายตัวในอนาคต เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะและพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี

ในการแบ่งสัดส่วนการใช้งานพื้นที่สำหรับพัฒนา TOD ที่ปรึกษาได้จัดส่วนการใช้งานพื้นที่เน้นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางภายในพื้นที่โดยเฉพาะการเดินทางเท้าและการใช้จักรยาน หรือสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้ง่าย โดยพื้นที่จะประกอบไปด้วยการจัดพื้นที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน ร้านค้า ร้านอาหาร การบริการต่างๆ ซึ่งจะเน้นการพัฒนาในแนวตั้งภายในอาคารเดียวหรือแบบเป็นกลุ่มอาคาร โดยที่ปรึกษาได้ทำการประยุกต์สัดส่วนการพัฒนาพื้นที่สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 7-1 สัดส่วนการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน

ประเภท	รูปแบบการผสมผสาน	สัดส่วนการใช้งานพื้นที่
➤ ศูนย์กลางกิจกรรม (Activity Centre)	- กลุ่มของร้านค้า พาณิชยกรรม และสถานที่ทำงาน ที่เรียงตัวกันสำหรับพื้นที่ขนาดใหญ่ - กลุ่มของงานบริการสังคมและสิ่งอำนวยความสะดวก - ที่พักอาศัยขนาดใหญ่ มีกิจกรรมชุมชนและพื้นที่สาธารณะแบบเปิด - รูปแบบการพัฒนาแนวตั้งที่ชั้นล่างติดกับทางเดินเท้า	พักอาศัย 50% พาณิชยกรรม 20% สำนักงาน 20% พื้นที่สาธารณะ / พื้นที่กิจกรรม 10%
➤ พื้นที่ย่านกลางเมือง (City Centre)	- สำนักงานและผู้ใช้งานประจำอย่างหนาแน่น - ร้านค้าหลัก และจุดหมายปลายทางของผู้มาติดต่อ - ย่านพักอาศัยหนาแน่น กิจกรรมชุมชนและพื้นที่สาธารณะแบบเปิด - ย่านวัฒนธรรมและความบันเทิง - รูปแบบการพัฒนาแนวตั้งที่ชั้นล่างติดกับทางเดินเท้า	พักอาศัย 40% พาณิชยกรรม 30% สำนักงาน 20% พื้นที่สาธารณะ / พื้นที่กิจกรรม 10%
➤ ศูนย์กลางกิจกรรมพิเศษ (Special Activity Centre)	- การใช้ประโยชน์ที่ดินในกิจกรรมเฉพาะ เช่น พื้นที่สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง การใช้พื้นที่เป็นจุดจอดแล้วจร - ย่านที่พักอาศัยที่มีนัยสำคัญของประชากร ที่มีกิจกรรมและชุมชนท้องถิ่น - กลุ่มร้านค้าและการบริการ	พักอาศัย 50% พาณิชยกรรม 30% สำนักงาน 10% พื้นที่สาธารณะ / พื้นที่กิจกรรม 10%

การพัฒนาการใช้ประโยชน์อาคารในรูปแบบผสมผสาน Mixed use สำหรับพื้นที่นาร่องที่มีความเป็นไปได้ในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงกับสถานี ซึ่งมีลักษณะเป็นย่านกลางเมือง (City Centre) ศูนย์กลางกิจกรรม (Activity Centre) ซึ่งควรมีรูปแบบการพัฒนาเป็นแนวตั้งหรืออาคารสูง โดยเป็นการรวมเอาพื้นที่พักอาศัย พาณิชยกรรม ร้านค้า และพื้นที่เปิดสำหรับการรวมตัวของชุมชนไว้ในพื้นที่เดียวกัน โดยที่ปรึกษาเสนอแนะพื้นที่โล่งในบริเวณใกล้กับสถานีเพื่อพัฒนาเป็นอาคารและพื้นที่รูปแบบผสมผสานในพื้นที่นาร่อง

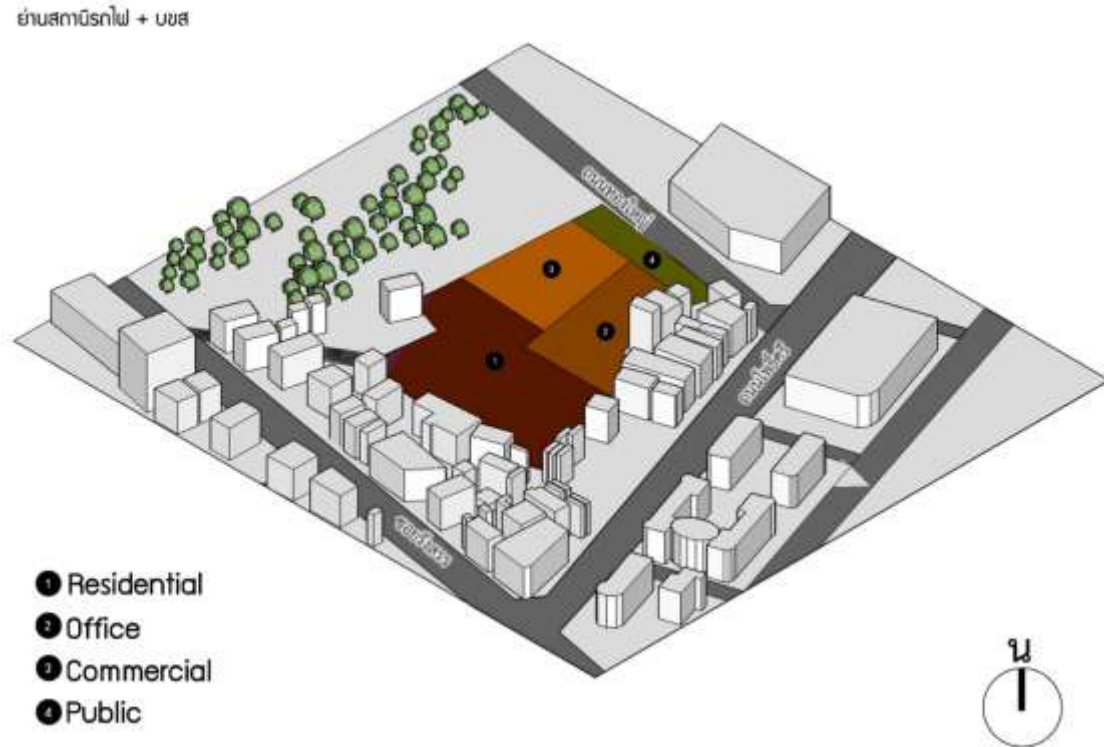
1) การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะบริเวณยูดีทาวน์ รถไฟอุดรธานี และเซ็นทรัลพลาซาอุดรธานี (Activity Centre)

พื้นที่บริเวณที่จะทำการพัฒนา มีแนวคิดในการแบ่งสัดส่วนใช้สอยพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่ผสมผสานด้วยพื้นที่พาณิชยกรรม ที่พักอาศัยและการเชื่อมต่อการเดินทางทั้งที่มีอยู่เดิมและพัฒนาใหม่ในอนาคต ภายในพื้นที่ให้สามารถรองรับรูปแบบการดำเนินชีวิต การอำนวยความสะดวกต่างๆ สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีสำหรับคนเมือง โดยแบ่งเป็นพื้นที่พักอาศัย ร้อยละ 50 พื้นที่พาณิชยกรรมการค้า ร้อยละ 20 พื้นที่สำนักงาน ร้อยละ 20 และพื้นที่สาธารณะ/กิจกรรม ร้อยละ 10 บนพื้นที่ 13 ไร่

- **วิสัยทัศน์การพัฒนาย่าน :** ศูนย์กลางกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเชื่อมต่อการเดินทาง
- **หลักการและเหตุผล :** เพื่อเป็นการพัฒนาบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหรือบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ เน้นการพัฒนาเมืองร่วมกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะ โดยให้ความสำคัญกับทางเท้า ทางจักรยาน และการใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นหลักในการเดินทาง เพื่อการลดใช้พลังงานจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และเป็นการรวบรวมการเดินทางในชุมชนจนถึงระดับเมือง โดยมีศูนย์กลางการพัฒนาอยู่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Mass transit) แนวคิดนี้ยังส่งผลต่อรูปแบบของพื้นที่เมือง คือ เน้นให้เกิดความหลากหลายของกิจกรรม เช่น ย่านพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย การค้าขายย่อย สำนักงาน บริเวณพื้นที่เปิดโล่ง และสถานที่สาธารณะ เพื่อเพิ่มความหนาแน่นของการทำกิจกรรม เกิดความหลากหลาย และเกิดความกระชับ เน้นให้เกิดการประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน (Mixed-use) โดยการพัฒนาจะอยู่ในระยะรัศมีประมาณ 500 เมตร จากสถานีระบบขนส่งมวลชน เพื่อให้สามารถเดินเท้า ทางจักรยาน หรือระบบขนส่งมวลชนได้ทั่วทั้งพื้นที่
- **ศักยภาพของพื้นที่ :** เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งสาธารณะและพาณิชยกรรม เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายประเภท ได้แก่ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (สีแดง) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) และที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีเขียวอ่อน) จึงทำให้พื้นที่บริเวณนี้มีการประกอบกิจกรรมหลายรูปแบบ เช่น บ้านที่อยู่อาศัย โรงแรม คอนโดมิเนียม อาคารพาณิชยกรรม สำนักงาน ตลาด ห้างสรรพสินค้า สวนสาธารณะ และสถานีขนส่งผู้โดยสาร เป็นต้น มีโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายคมนาคมขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและให้บริการได้อย่างทั่วถึง มีพื้นที่รองรับการเติบโตและขยายตัวของเมือง คือ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) บริเวณพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออกของสถานีรถไฟอุดรธานี โดยสามารถพัฒนาและเพิ่มความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อีกทั้งในอนาคตจะมีโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ซึ่งเป็นตัวดึงดูดโครงการพัฒนาและการลงทุนต่าง ๆ เข้ามาในพื้นที่เมืองอุดรธานี จากทั้งหมดจึงนี้ส่งผลให้พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟอุดรธานีเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งสาธารณะ
- **แนวคิดการพัฒนาย่าน :** ส่งเสริมการพัฒนาแบบผสมผสาน ประกอบด้วย พื้นที่พักอาศัย กิจกรรมหลัก บริการด้านคมนาคมทั้งระบบรางและการโดยสารรถยนต์ การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง การเปลี่ยนเส้นทาง และกิจกรรมสนับสนุนการค้า การบริการ และสถานที่ทำงาน โดยพัฒนาในรูปแบบแนวตั้ง เพื่อเป็นการส่งเสริมและคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่และอำนวยความสะดวกสำหรับผู้เดินทางที่เกี่ยวข้อง
- **การเชื่อมต่อการเดินทาง :** พื้นที่พัฒนานี้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้ผ่านสถานีขนส่งสาธารณะบริเวณยูดีทาวน์ บริเวณเซ็นทรัล พลาซ่าอุดรธานี และบริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี ทำให้สะดวกในการเดินทางในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานี นอกจากนี้ยังสามารถเดินทางระหว่างเมืองผ่านการเดินขบวนรถของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอนาคตจะมีการให้บริการรถไฟความเร็วสูง จะทำให้เกิดความสะดวกมากยิ่งขึ้น โดยพื้นที่พัฒนา TOD แห่งนี้ยังอยู่ในรัศมีให้บริการของรถสาธารณะสายสีแดง สายสีเขียว สายสีส้ม และสายสีชมพู

ผังบริเวณและสัดส่วนการจัดสรรพื้นที่ใช้สอย

“การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะบริเวณยูดีทาวน์ รถไฟอุดรฯ และเซ็นทรัลพลาซ่าอุดรธานี (Activity Centre)”

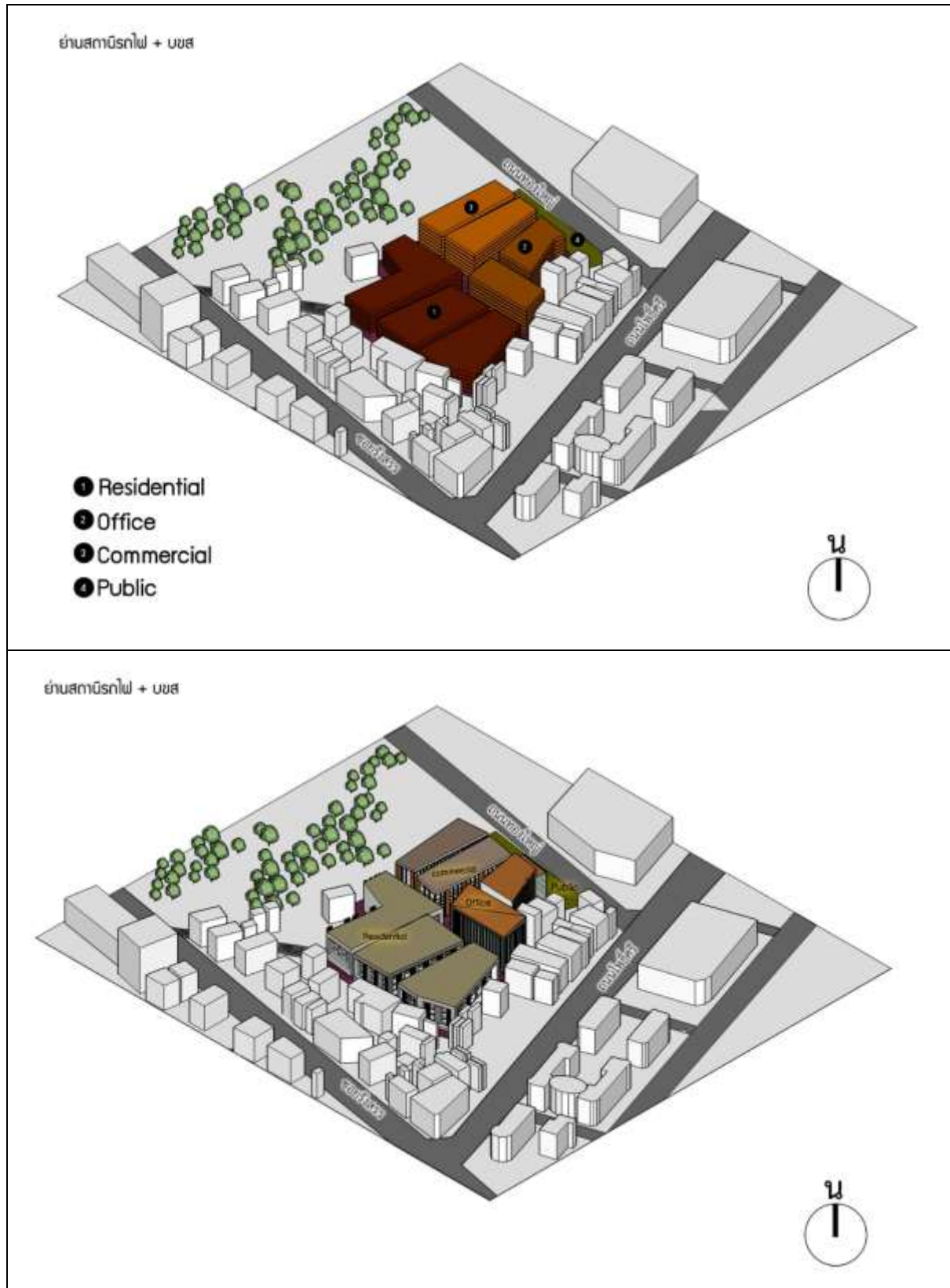


พื้นที่: 13 ไร่ (~21,000 ตารางเมตร)

- Residential ➔ 50% (10,500 ตรม.)
- Office ➔ 20% (4,200 ตรม.)
- Commercial ➔ 20% (4,200 ตรม.)
- Public ➔ 10% (2,100 ตรม.)

มาตรการทางผังเมือง: กำหนดค่า FAR 6 - 8 และค่า O.S.R ไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ส่งเสริมการพัฒนาแบบผสมผสาน มีความหลากหลายของกิจกรรมภายในพื้นที่ และการเชื่อมต่อพื้นที่โดยรอบ

รูปที่ 7-1 ผังบริเวณและสัดส่วนการจัดสรรพื้นที่ใช้สอย



รูปที่ 7-1 ผังบริเวณและสัดส่วนการจัดสรรพื้นที่ใช้สอย (ต่อ)

2) การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี (Special Activity Centre)

พื้นที่บริเวณที่จะทำการพัฒนา มีแนวคิดในการแบ่งสัดส่วนใช้สอยพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่ผสมผสานด้วยพื้นที่พาณิชยกรรม ที่พักอาศัยและการเชื่อมต่อการเดินทางทั้งที่มีอยู่เดิมและพัฒนาใหม่ในอนาคต ภายในพื้นที่ให้สามารถรองรับรูปแบบการดำเนินชีวิต การอำนวยความสะดวกต่างๆ สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีสำหรับคนเมือง นอกจากนี้ยังมีการจัดสรรพื้นที่สำหรับอาคารจอดรถแล้วเสร็จ เพื่อส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะอีกด้วย การแบ่งพื้นที่พัฒนาถูกแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มแรกใช้พื้นที่ ประมาณ 8 ไร่ ร้อยละ 80 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยแบ่งพื้นที่ย่อยเป็น ที่พักอาศัย ร้อยละ 50 พื้นที่พาณิชยกรรมการค้า ร้อยละ 30 พื้นที่สำนักงาน ร้อยละ 10 และพื้นที่สาธารณะ/กิจกรรม ร้อยละ 10 สำหรับกลุ่มที่ 2 พื้นที่ประมาณ 2 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับอาคารจอดรถแล้วเสร็จ

- **วิสัยทัศน์การพัฒนาย่าน:** ศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทาง

- **หลักการและเหตุผล:** ในอนาคตจะมีการเพิ่มขึ้นของการกระจายตัวของประชากร เนื่องจากมีโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง จะมีการกระจายตัวของประชากรในอนาคตไปยังพื้นที่เมืองรอบนอกและพื้นที่ชานเมือง พื้นที่พัฒนาเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและมีพื้นที่รองรับการขยายตัวของพื้นที่เมือง มีโครงสร้างพื้นฐานและมีโครงการพัฒนาขนาดใหญ่เกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงเป็นตัวดึงดูดกิจกรรมและการลงทุนด้านต่างๆ ทั้งจากกลุ่มนักลงทุนภาคเอกชนหรือภาคประชาชน เช่น การลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์ การลงทุนด้านพาณิชยกรรมการค้า การบริการ และกลุ่มนักลงทุนภาครัฐ เช่น การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ อีกทั้งในปัจจุบันมีโครงสร้างพื้นฐานและมีการลงทุนทางเศรษฐกิจไว้อยู่แล้ว เช่น ศูนย์การค้ายูดีทาวน์, ตลาดเซ็นเตอร์พ้อยท์ 2003, ตลาดปรีชา, โรงพยาบาลกรุงเทพ, โรงแรมเซ็นทาราและคอนเวนชันเซ็นเตอร์ อุดรธานีศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่าอุดรธานี, สถานีขนส่งผู้โดยสารอุดรธานี และสวนเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์พระบรมราชินีนาถ เป็นต้น จึงเป็นการเอื้ออำนวยให้เกิดการลงทุนและการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี

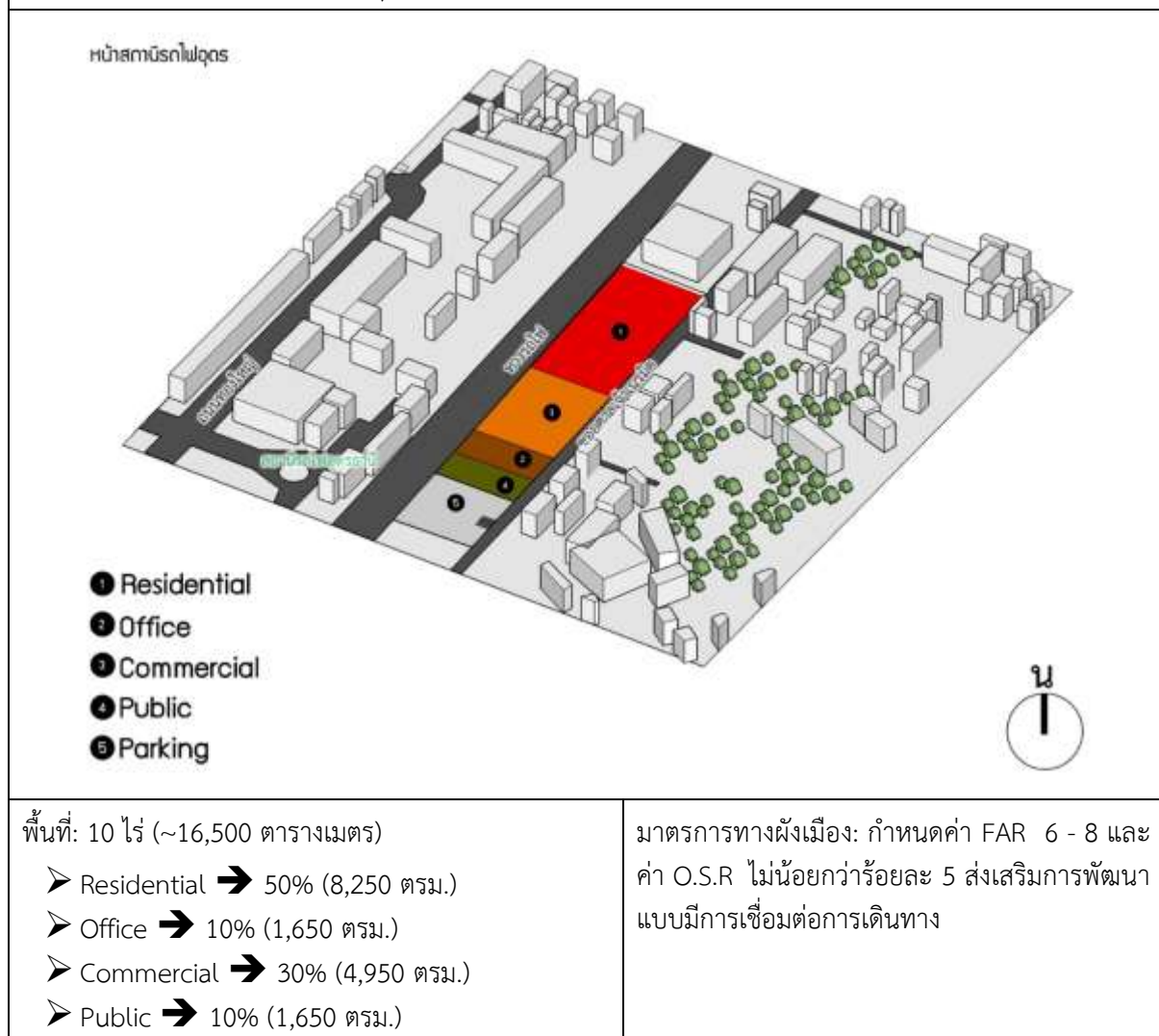
- **ศักยภาพของพื้นที่:** เนื่องจากโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง เป็นโครงการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพโครงข่ายคมนาคมและขนส่ง เป็นการขยายโอกาสในการเข้าถึงพื้นที่ของจังหวัดอุดรธานี ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีผลต่อการลงทุนทางเศรษฐกิจหรือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ กล่าวคือ โครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดโครงการพัฒนาด้านอื่น ๆ และการลงทุนทางเศรษฐกิจ ทั้งจากกลุ่มนักลงทุนภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และนักลงทุนต่างชาติ และเป็นปัจจัยส่งเสริมให้เกิดการเติบโตและขยายตัวของพื้นที่เมืองและกระตุ้นระบบเศรษฐกิจเมืองให้มีสถานะคล่องตัวมากขึ้น

- **แนวคิดการพัฒนาย่าน:** ส่งเสริมการพัฒนาแบบผสมผสาน ประกอบด้วย พื้นที่พักอาศัย การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง การเปลี่ยนเส้นทาง และกิจกรรมสนับสนุนการค้า การบริการ โดยพัฒนาในรูปแบบแนวตั้ง เพื่อเป็นการส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ และการอำนวยความสะดวกจากการจัดเตรียมพื้นที่จอดรถแล้วเสร็จ

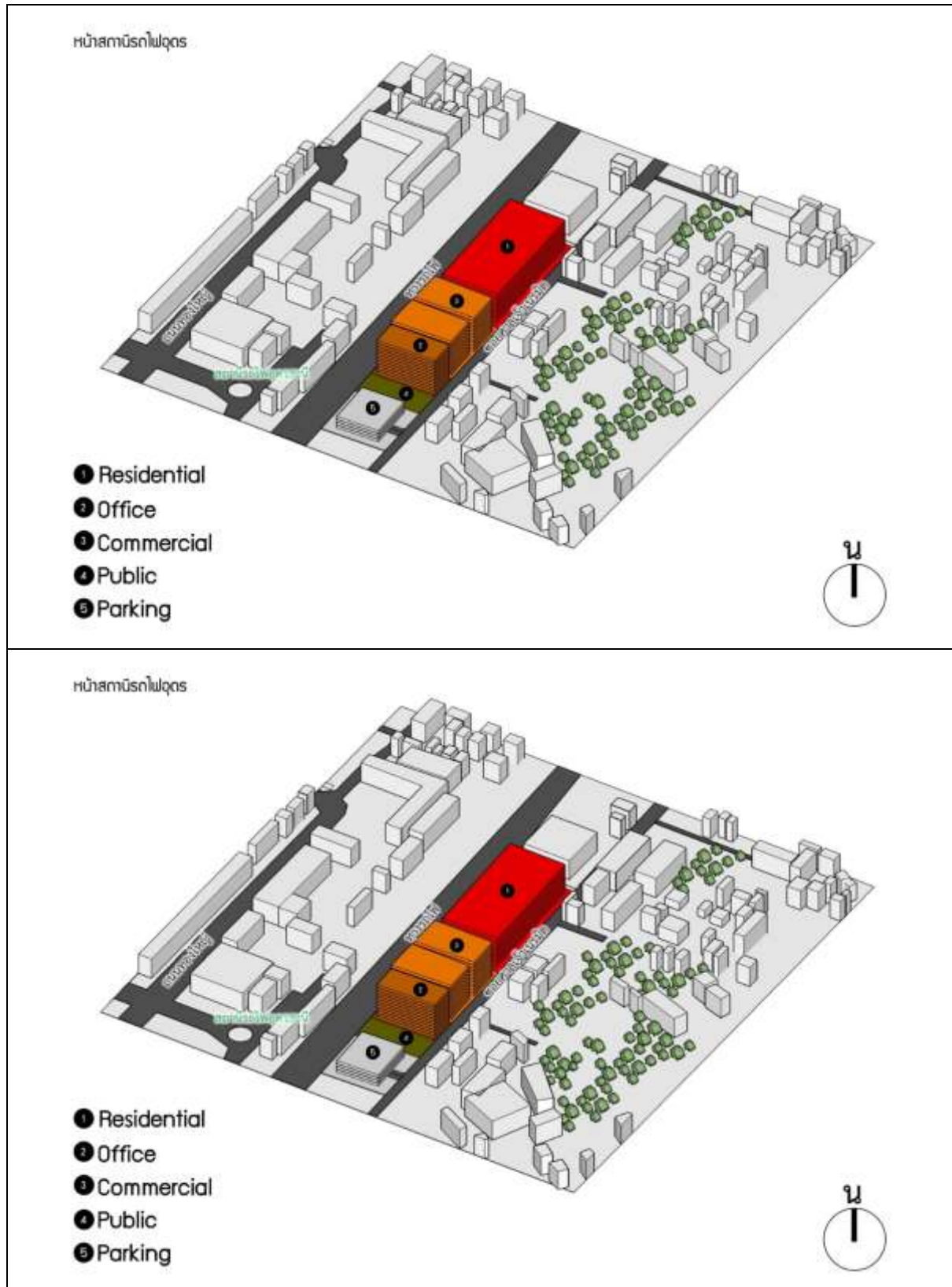
- **การเชื่อมต่อการเดินทาง :** พื้นที่พัฒนานี้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้ผ่านสถานีขนส่งสาธารณะบริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี ที่สามารถเดินทางในพื้นที่เมืองและระหว่างเมืองผ่านการเดินขบวนรถของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอนาคตจะมีการให้บริการรถไฟความเร็วสูง จะทำให้เกิดความสะดวกมากยิ่งขึ้น โดยพื้นที่พัฒนา TOD แห่งนี้ยังอยู่ในรัศมีให้บริการของรถสาธารณะสายสีแดง สายสีเขียว สายสีส้ม และสายสีชมพู

ผังบริเวณและสัดส่วนการจัดสรรพื้นที่ใช้สอย

“การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี (Special Activity Centre)”



รูปที่ 7-2 ผังบริเวณและสัดส่วนการจัดสรรพื้นที่ใช้สอย



รูปที่ 7-2 ผังบริเวณและสัดส่วนการจัดสรรพื้นที่ใช้สอย (ต่อ)

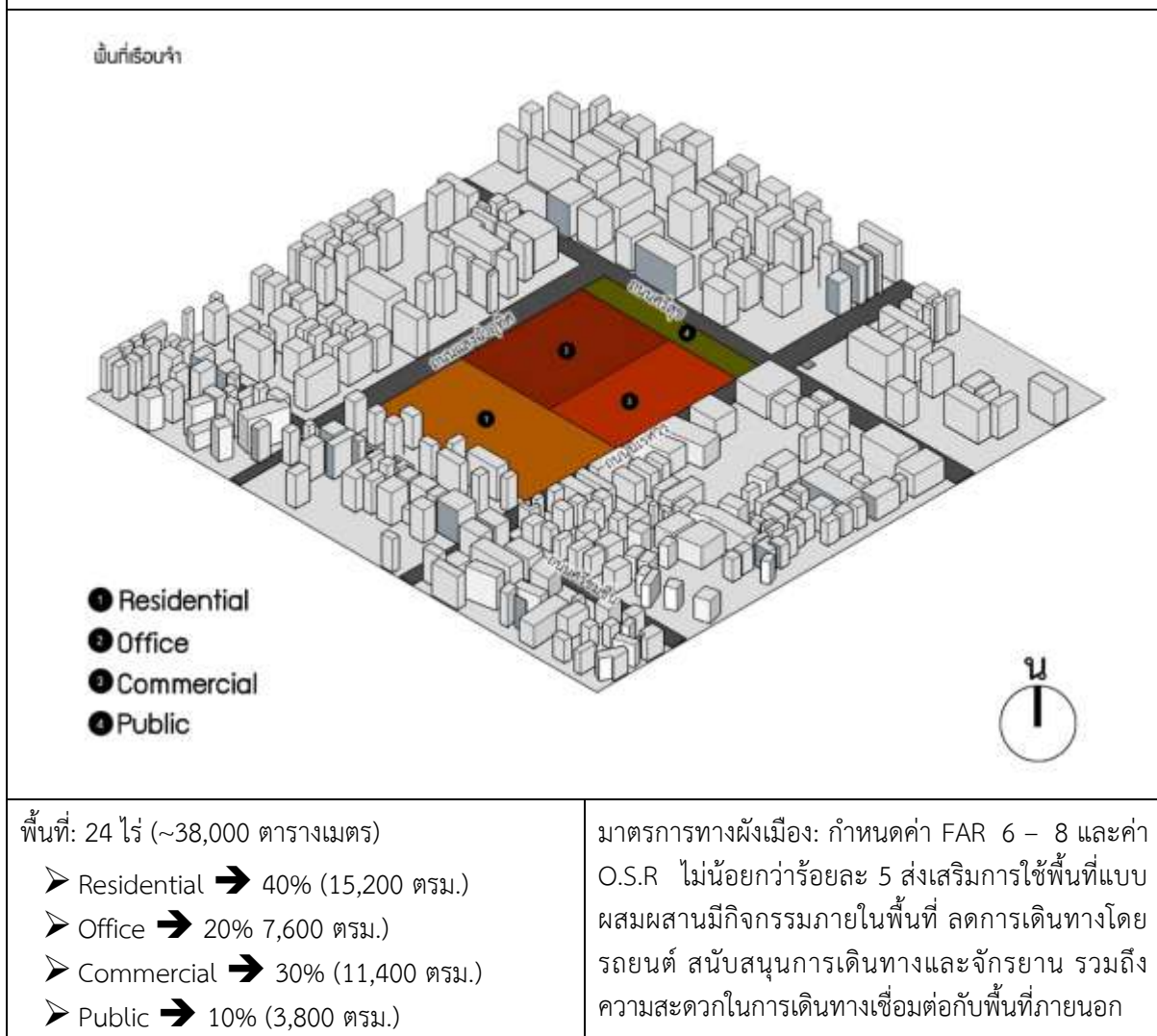
3) การพัฒนาพื้นที่ย่านกลางเมือง (City Centre) พื้นที่เรือนจำในปัจจุบัน

พื้นที่บริเวณที่จะทำการพัฒนา มีแนวคิดในการแบ่งสัดส่วนใช้สอยพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่ผสมผสานด้วยพื้นที่พาณิชยกรรม ที่พักอาศัย และอาคารสำนักงาน การแบ่งพื้นที่โดยแบ่งเป็นพื้นที่พักอาศัย ร้อยละ 40 พื้นที่พาณิชยกรรมการค้า ร้อยละ 30 พื้นที่สำนักงาน ร้อยละ 20 และพื้นที่สาธารณะ/กิจกรรม ร้อยละ 10 บนพื้นที่ 24 ไร่

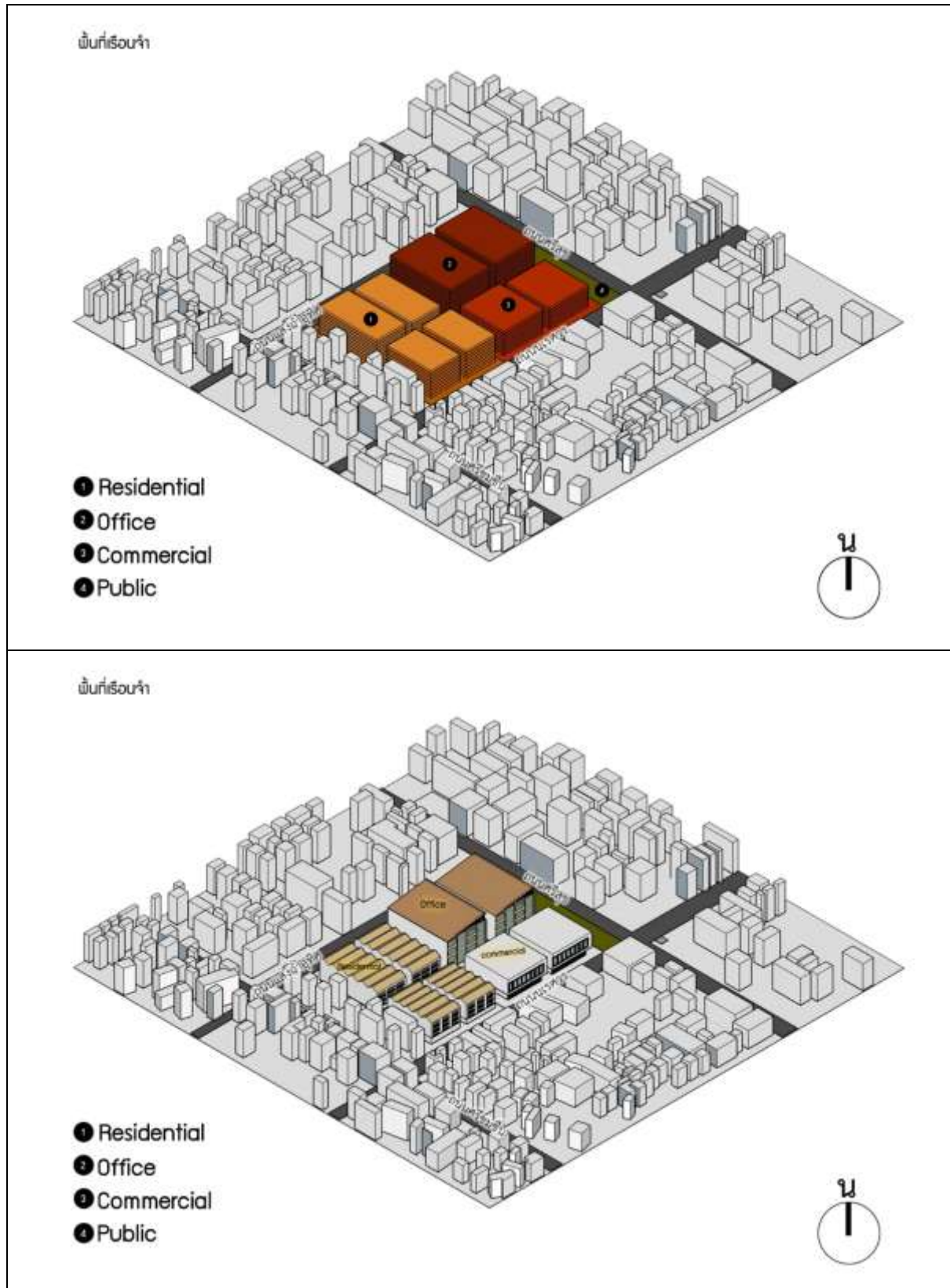
- **วิสัยทัศน์การพัฒนา** : ศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้า และการติดต่อธุรกิจ
- **หลักการและเหตุผล** : พื้นที่พัฒนาอยู่ใจกลางเมืองอุดรธานี ที่เป็นแหล่งธุรกิจการค้าที่สำคัญของจังหวัด มีสถานศึกษา สถานที่ราชการภายในพื้นที่ หากมีการเชื่อมโยงการเดินทาง หรือการพัฒนาพื้นที่ให้สามารถผสมผสานกลมกลืนรูปแบบการดำเนินชีวิต ภายในแนวคิดการลดการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น
- **ศักยภาพของพื้นที่** : เป็นพื้นที่ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของเมืองอุดรธานี มีบทบาทที่หลากหลายทั้งด้านศูนย์กลางการค้าและบริการ รวมไปถึงการเป็นศูนย์กลางการบริหารการปกครอง บริการการศึกษาและสาธารณสุข เป็นปัจจัยที่เหมาะสมที่จะเป็นพื้นที่ในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ ที่เน้นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ผสมผสาน ทั้งที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สำนักงาน สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ที่เชื่อมโยงกันด้วยโครงข่ายการสัญจรด้วยทางเท้าเป็นหลัก
- **แนวคิดการพัฒนา** : ส่งเสริมการพัฒนาแบบผสมผสาน ประกอบด้วย พื้นที่พักอาศัย และมีพื้นที่กิจกรรมโดยรอบ ไม่ว่าจะเป็นทางการทำงาน หน่วยงานราชการ สถาบันการศึกษา แหล่งพาณิชยกรรม ทำให้มีการประกอบกิจกรรมภายในพื้นที่ การเดินทางภายในเน้นการเดินทางหรือปั่นจักรยาน และสามารถเชื่อมระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก
- **การเชื่อมต่อการเดินทาง** : พื้นที่พัฒนานี้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้ผ่านสถานีขนส่งสาธารณะบริเวณสถานีเรือนจำอุดรธานี ทุ่งศรีเมือง และวงเวียนหอนาฬิกา เป็นต้น พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ในย่านกลางเมืองที่มีหลากหลายกิจกรรม

ผังบริเวณและสัดส่วนการจัดสรรพื้นที่ใช้สอย

“การพัฒนาพื้นที่ย่านกลางเมือง (City Centre)”



รูปที่ 7-3 ผังบริเวณและสัดส่วนการจัดสรรพื้นที่ใช้สอย



รูปที่ 7-3 ผังบริเวณและสัดส่วนการจัดสรรพื้นที่ใช้สอย(ต่อ)

นอกจากการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีทั้ง 3 จุด ตามแนวเส้นทางโครงการนำร่องแล้ว (ครอบคลุมแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะสายสีแดง สีส้ม สีเขียว) ที่ปรึกษาได้เสนอเพิ่มอีก 3 จุด (ครอบคลุมแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะสายสีเหลือง สีน้ำเงิน สีชมพู) เพื่อให้ครอบคลุมแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงกับแหล่งกิจกรรมและการเดินทางระหว่างพื้นที่ให้เกิดความสะดวกและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยจุดที่เพิ่มได้แก่

1) การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีบริเวณ เทสโก้ โลตัส เอ็กซ์ตรา

พื้นที่บริเวณที่จะทำการพัฒนา มีแนวคิดในการแบ่งสัดส่วนใช้สอยพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่ผสมผสานด้วยพื้นที่พาณิชยกรรม ที่พักอาศัยและการเชื่อมต่อการเดินทางที่จะพัฒนาใหม่ในอนาคต ภายในพื้นที่ให้สามารถรองรับรูปแบบการดำเนินชีวิต การอำนวยความสะดวกต่างๆ สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีสำหรับคนเมือง โดยแบ่งเป็นพื้นที่พักอาศัย ร้อยละ 60 พื้นที่พาณิชยกรรม ร้อยละ 20 พื้นที่สำนักงาน ร้อยละ 10 พื้นที่สาธารณะ/กิจกรรม ร้อยละ 10 บนพื้นที่ 16 ไร่ (~26,000 ตารางเมตร)

- Residential ➔ 60% (15,600 ตรม.)
- Office ➔ 10% (2,600 ตรม.)
- Commercial ➔ 20% (5,200 ตรม.)
- Public ➔ 10% (2,600 ตรม.)

การเชื่อมต่อการเดินทางของพื้นที่พัฒนา TOD สามารถเดินทางไปยังพื้นที่อื่นๆ ตามแนวเส้นทางเดินรถสาธารณะได้ผ่านสถานีรถสาธารณะบริเวณเทสโก้โลตัสเอ็กซ์ตรา ซึ่งเป็นเส้นทางให้บริการของเส้นทางสายสีเหลือง นอกจากนี้พื้นที่พัฒนายังตั้งอยู่ใกล้กับเส้นทางสายสีน้ำเงินที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปพื้นที่ใจกลางเมืองได้ผ่านสถานีบริเวณเทสโก้โลตัสเอ็กซ์ตราเช่นกัน

2) การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีบริเวณใกล้กับโกลบอลเฮาส์ สาขาอุดรธานี

พื้นที่บริเวณที่จะทำการพัฒนา มีแนวคิดในการแบ่งสัดส่วนใช้สอยพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่ผสมผสานด้วยพื้นที่พาณิชยกรรม ที่พักอาศัยและการเชื่อมต่อการเดินทางที่จะพัฒนาใหม่ในอนาคต ภายในพื้นที่ให้สามารถรองรับรูปแบบการดำเนินชีวิต การอำนวยความสะดวกต่างๆ สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีสำหรับคนเมือง โดยแบ่งเป็นพื้นที่พักอาศัย ร้อยละ 50 พื้นที่พาณิชยกรรม ร้อยละ 30 พื้นที่สำนักงาน ร้อยละ 10 พื้นที่สาธารณะ/กิจกรรม ร้อยละ 10 บนพื้นที่ 19 ไร่ (~30,000 ตารางเมตร)

- Residential ➔ 50% (15,000 ตรม.)
- Office ➔ 10% (3,000 ตรม.)
- Commercial ➔ 30% (9,000 ตรม.)
- Public ➔ 10% (3,000 ตรม.)

การเชื่อมต่อการเดินทางของพื้นที่พัฒนา TOD สามารถเดินทางไปยังพื้นที่อื่นๆ ตามแนวเส้นทางเดินรถสาธารณะได้ผ่านสถานีรถสาธารณะบริเวณโกลบอลเฮาส์ อุดรธานี ซึ่งเป็นเส้นทางให้บริการของเส้นทางสายสีเหลืองและสายสีชมพู

3) การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีบริเวณแยกบ้านจั่น

พื้นที่บริเวณที่จะทำการพัฒนา มีแนวคิดในการแบ่งสัดส่วนใช้สอยพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่ผสมผสานด้วยพื้นที่พาณิชยกรรม ที่พักอาศัย และอาคารสำนักงาน การแบ่งพื้นที่โดยแบ่งเป็นพื้นที่พักอาศัย ร้อยละ 50 พื้นที่พาณิชยกรรมการค้า ร้อยละ 30 พื้นที่สำนักงาน ร้อยละ 10 และพื้นที่สาธารณะ/กิจกรรม ร้อยละ 10 บนพื้นที่ 14 ไร่ (~22,000 ตารางเมตร)

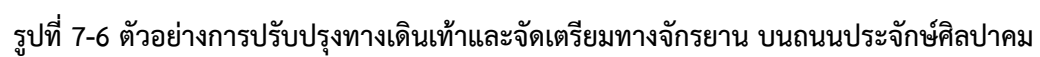
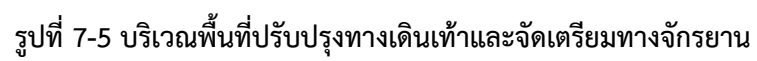
- Residential ➔ 50% (11,000 ตรม.)
- Office ➔ 30% (6,600 ตรม.)
- Commercial ➔ 10% (2,200 ตรม.)
- Public ➔ 10% (2,200 ตรม.)

การเชื่อมต่อการเดินทางของพื้นที่พัฒนา TOD สามารถเดินทางไปยังพื้นที่อื่นๆ ตามแนวเส้นทางเดินรถสาธารณะได้ผ่านสถานีรถสาธารณะบริเวณแยกบ้านจั่น ซึ่งเป็นเส้นทางให้บริการของเส้นทางสายสีน้ำเงินและสายสีเหลือง



รูปที่ 7-4 แสดงตำแหน่งการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ

ในการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณพื้นที่พัฒนารอบสถานีขนส่งสาธารณะ ที่ปรึกษาได้เสนอแนวคิดในการจัดเตรียม/ปรับปรุง ทางเดินเท้าและทางจักรยานสำหรับอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางในพื้นที่ และผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ดังนี้





รูปที่ 7-7 ตัวอย่างการปรับปรุงทางเดินเท้าและจัดเตรียมทางจักรยาน บนถนนทองใหญ่



รูปที่ 7-8 ตัวอย่างการปรับปรุงทางเดินเท้าและจัดเตรียมทางจักรยาน บนถนนรังสรรค์

แนวคิดการพัฒนาตามแนวทาง TOD บริเวณสถานีขนส่งอุดรธานี แห่งที่ 1

จากสภาพปัจจุบันบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารอุดรธานีแห่งที่ 1 ที่มีการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะภายในเมืองและระหว่างเมืองนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะและการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีขนส่งและสถานีรถไฟ ที่ปรึกษาจึงเสนอแนวทางในการปรับปรุงทางกายภาพ เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางเชื่อมต่อการเดินทางในรูปแบบอื่นๆ โดยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของทางเดินเท้าในสภาพปัจจุบัน ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานสามารถเดินได้อย่างปลอดภัย มีการเพิ่มเติมร่มเงาตามแนวทางเดิน การจัดอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ การควบคุมการใช้งานบทางเท้าไม่ให้มีการจอดรถ การวางสินค้ารูกำทางเดินเท้า ที่จะเป็นอุปสรรคสำหรับคนเดินเท้า เป็นต้น
2. การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีให้พร้อมให้บริการ ไม่ว่าจะเป็นที่นั่งรอของผู้โดยสาร ร้านอาหาร ห้องน้ำ สถานที่จอดรถ เป็นต้น
3. การจัดระเบียบร้านค้าภายในพื้นที่สถานีขนส่ง ให้สะดวกในการให้บริการ มีความสะอาด ปลอดภัย ถูกสุขลักษณะ
4. การเพิ่มเติมป้ายข้อมูลสำหรับผู้เดินทาง เช่น ตารางเดินรถ กฎระเบียบข้อปฏิบัติ รวมถึงข้อมูลแนะนำการท่องเที่ยวหรือการเดินทางสู่พื้นที่ใกล้เคียง
5. ปรับปรุงและเพิ่มเติมอุปกรณ์ ป้ายสถานที่ ป้ายจราจร ที่แสดงความชัดเจนและสังเกตง่ายบริเวณทางเข้า – ออกสถานี เพื่อให้รถหรือผู้เดินทางสังเกตได้ง่าย
6. พิจารณาพื้นที่จอดรถแต่ละประเภทให้เกิดความเหมาะสมแต่ละประเภท ไม่ว่าจะเป็นที่จอดรถจักรยานยนต์ รถยนต์ และจุดจอดรถขนส่งสาธารณะอื่นๆ ให้เกิดความเหมาะสม