

บทที่

4 แผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะรวมทั้งจุดจอดแล้วจร

4.1 การศึกษาพื้นที่ที่มีศักยภาพ

1) ศักยภาพด้านที่ตั้งที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เมืองอุดรธานีมีศักยภาพด้านความมั่นคงในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงและคาบสมุทรอินโดจีน รวมทั้งตั้งอยู่ในแนวเส้นทางตามยุทธศาสตร์ของจีนและอยู่ในแนวตามแผนพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ของรัฐบาลไทย นอกจากนี้การคมนาคมขนส่งที่มีทั้งทางรถไฟและสนามบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ ซึ่งมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ที่มีผู้โดยสารมากที่สุดเป็นอันดับ 1 ของภาคอีสานและเป็นอันดับ 2 มีผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 4,052 คนหรือปีละ 2,573,977 คน

2) ศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการค้าขาย/ย่านตลาด

พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟมีการใช้ประโยชน์ผสมผสาน ส่วนใหญ่ใช้สอยเชิงพาณิชย์ อาคารบ้านเรือน ตึกแถว และมีตลาดรายล้อมรอบๆ สถานี ตลาดไนท์มาร์เก็ต ตลาดไนซ์บาซาร์ และยังมีศูนย์การค้าในพื้นที่ ศูนย์การค้ายูดีทาวน์ ศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่าอุดรธานี ศูนย์การค้าเซ็นเตอร์พ้อยท์ 2003 นอกจากนี้ยังมีตลาดในย่านข้างเคียง เช่น ตลาดหนองบัว ตลาดไทยอีสาน ตลาดเมืองทองเจริญศรี รวมทั้งร้านค้าปลีกย่อย และร้านค้าขายส่งที่อาศัยการขนส่งสินค้าทางรถ และรถไฟเป็นหลัก

3) ศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว

จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์รวมแหล่งท่องเที่ยวทั้งดงามอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายในเขตภูมิภาคอีสานตอนบน ด้วยวัฒนธรรมเก่าแก่ที่สะสมมาตั้งแต่อดีตหล่อหลอมจนเป็นแหล่งภูมิปัญญาและศูนย์กลางการเรียนรู้ เป็นจังหวัดใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและการท่องเที่ยวของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ในปัจจุบัน มีความสำคัญ อย่างยิ่งในทางประวัติศาสตร์ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของแหล่งอารยธรรมบ้านเชียง ซึ่งเป็นร่องรอยของอารยธรรมมนุษย์ที่เก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก

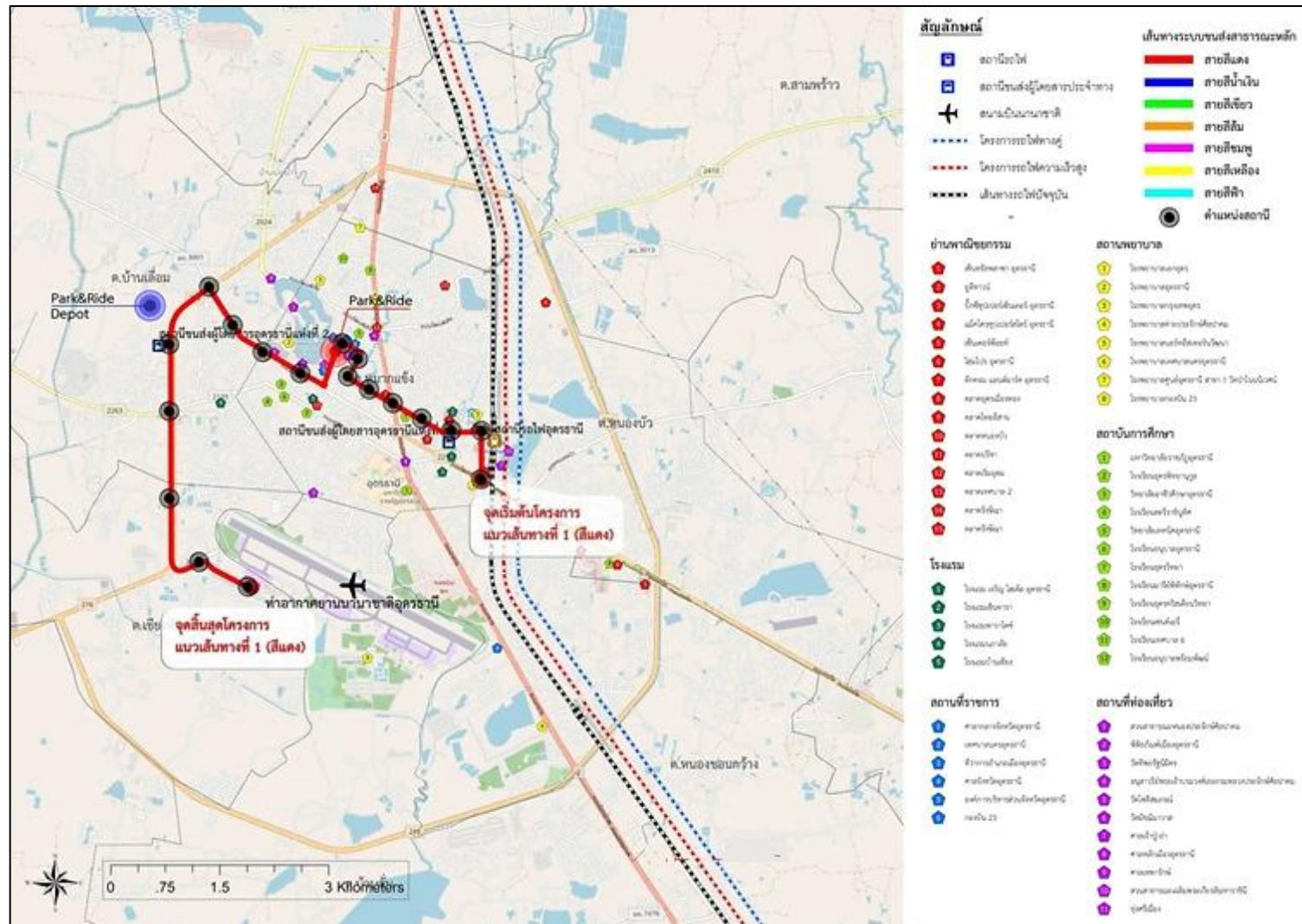
4) ศักยภาพความพร้อมในการจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ

สภาพพื้นที่โดยรอบสถานีซึ่งเป็นย่านพาณิชยกรรมผสมผสานกับที่พักอาศัยหนาแน่นสูง มีแหล่งงาน และแหล่งจับจ่ายใช้สอยตลอดแนวอาคาร มีความสอดคล้องกับแนวคิด TOD และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเมืองอุดรธานี ซึ่งให้ความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมใจกลางเมืองอุดรธานี เพื่อความเป็นอยู่อาศัยที่มีคุณภาพ และมีเอกลักษณ์โดดเด่น เน้นการสัญจรทางเท้าและการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีของเมือง คำนึงถึงการพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับบริบทของแต่ละย่าน

5) ศักยภาพของโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

- โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ขนาน ขนาดทางมาตรฐานเพื่อรองรับรถไฟความเร็วสูงในอนาคต
- โครงการทางหลวงพิเศษ (สายทางชลบุรี-หนองคาย) เป็นเส้นทางตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้
- โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2)

ในการวิเคราะห์ทางกายภาพรอบสถานี ที่ปรึกษาได้ลงสำรวจพื้นที่โดยรอบของสถานีทางเลือกตามแนวเส้นทางรถสาธารณะโดยพิจารณาถึงปัจจัยที่จะทำให้เกิดการพัฒนาโดยรอบสถานีตามแนวคิด TOD โดยมีพื้นที่และแนวคิดในการสำรวจเพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการประเมินพื้นที่ศักยภาพต่อไป แสดงดังรูปที่ 4.1-1



รูปที่ 4.1-1 รายละเอียดแนวเส้นทางและตำแหน่งสถานี

4.2 การศึกษาคัดเลือกพื้นที่พัฒนาโดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะรวมทั้งจุดจอดแล้วจร

การคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนา TOD โดยได้พิจารณาจากแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีว่ามีคุณสมบัติสอดคล้องตามแนวทาง TOD หรือไม่ ซึ่งวิธีการคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมได้พิจารณาตามแนวทางการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้มอบหมายให้มหาวิทยาลัยนเรศวรเป็นผู้ดำเนินการศึกษา ซึ่งที่ปรึกษาเห็นว่าเส้นทางที่ดีและเหมาะสมกับการศึกษาในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี รวมถึงการประยุกต์ใช้ร่วมกับเกณฑ์การพัฒนา TOD ของ Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) ประเทศสหรัฐอเมริกา วิธีการคัดเลือกแบ่งออกเป็น 4 ชั้น ดังนี้

ชั้นที่ 1: การคัดเลือกพื้นที่รอบสถานีขนส่งที่มีความพร้อมในการพัฒนา TOD (High Capacity)

ชั้นที่ 2: การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง (High Level Screening)

ชั้นที่ 3: การคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพในรายละเอียด (Detailed Screening)

ชั้นที่ 4: การคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพตามเกณฑ์การพัฒนา TOD ของ ITDP

1) การคัดเลือกพื้นที่รอบสถานีขนส่งที่มีความพร้อมในการพัฒนา TOD (High Capacity)

การคัดเลือกพื้นที่รอบสถานีขนส่งที่มีความพร้อมในการพัฒนา TOD (High Capacity) เป็นการวิเคราะห์และประเมินในระดับย่าน ในด้านของการความหนาแน่นประชากรในพื้นที่ การเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะ การสนับสนุนการใช้ทางเท้าและจักรยานในการเชื่อมต่อการเดินทางในพื้นที่ชุมชน การมีระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ และการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน โดยมีเกณฑ์ในการประเมิน 3 ระดับ ดังนี้

➤ **ความพร้อมในระดับต่ำ (Transit Adjacent: TA)** เป็นพื้นที่ที่ขาดคุณลักษณะสนับสนุนการพัฒนาตามหลักการ TOD ความหนาแน่นของประชากรอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ แม้ว่าจะอยู่ใกล้กับระบบขนส่งสาธารณะ แต่ขาดความเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจร โครงข่ายถนนไม่สมบูรณ์ ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนการเดินทางหรือการสัญจรทางจักรยาน และขาดสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานของเมือง

➤ **ความพร้อมปานกลาง (Transit Related: TR)** มีปัจจัยที่สอดคล้องตามแนวคิดการพัฒนา TOD บางส่วน เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรระดับปานกลาง มีระบบขนส่งสาธารณะที่ดีโครงข่ายการเชื่อมโยงทางเดินเท้าและทางจักรยานอยู่ในระดับปานกลางถึงดี และมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อชุมชนในละแวกนั้นๆ ความพร้อมโดยรวมสูงกว่าพื้นที่ในระดับ TA

➤ **ความพร้อมระดับดี (Transit Oriented: TO)** เป็นพื้นที่ที่สนับสนุนรูปแบบการพัฒนาตามหลักการ TOD มีความหนาแน่นของประชากรอยู่อาศัยสูง มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ มีโครงข่ายการเชื่อมโยงการสัญจรทางเท้า และทางจักรยานในระดับดีถึงดีมาก มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ มีความเป็นย่านชุมชนสูง

2) การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง (High Level Screening)

การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง (High Level Screening) โดยพิจารณาคุณสมบัติของพื้นที่ ที่มีความสอดคล้องตามหลักการ TOD (Transportation Cooperative Research Program, 2004) ประกอบด้วยเกณฑ์เบื้องต้น ดังนี้

➤ **พื้นที่ที่มีความหนาแน่นของแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงถึงปานกลางพร้อมแหล่งงาน (Medium to High Density Housing and Employment)** โดยมีแหล่งงานอยู่ในรัศมี 400-500 เมตรจากสถานีขนส่งมีกิจกรรมสนับสนุนหลากหลาย เช่น การค้าปลีก การบริการ บ้านเรือน และแหล่งงาน

➢ ความปลอดภัยและการสัญจรทางเท้า (The safety and walkability) เป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จโดยเฉพาะการมีสภาพแวดล้อมที่เอื้อประโยชน์และส่งเสริมการเดินเท้า การเชื่อมโยงการเดินเท้า ทางแยกต้องปลอดภัยสำหรับคนข้าม ทางแยกต้องเชื่อมโยงถึงกันทั้งโครงข่าย การมีทัศนวิสัยที่ดีสำหรับการจราจรที่ปลอดภัย มีทางเดินเท้าที่กว้างเพียงพอและปราศจากสิ่งกีดขวาง

➢ ระดับความเร็วยานพาหนะที่สัญจรผ่านไปมา ควรอยู่ในระดับไม่เกิน 40 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าและการสัญจรทางจักรยาน ย่านที่มีการจราจรคับคั่งไปด้วยยานพาหนะที่ขับขี่ยด้วยความเร็วสูงจึงไม่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาพื้นที่ TOD

3) การคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพในรายละเอียด (Detailed Screening)

การคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในรายละเอียด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์สำหรับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง ตามหลักการ TOD และเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการตัดสินใจสำหรับกระบวนการออกแบบ

4) การคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพตามเกณฑ์การพัฒนา TOD ของ ITDP

เพื่อเป็นการประเมินความพร้อมและศักยภาพตามแนวทางที่จะส่งเสริมการพัฒนา TOD ในรายละเอียดเพิ่มเติม ที่จะส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพในการพัฒนาสูงสุด ที่ปรึกษาจึงได้ประเมินตามแนวคิดการพัฒนา TOD ตามหลักเกณฑ์ ของ Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) ประเทศสหรัฐอเมริกา

ผลที่ได้จากการพิจารณาคัดเลือกพื้นที่พัฒนาโดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะรวมทั้งจุดจอดแล้วจร พบว่าพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนารอบพื้นที่สถานีขนส่งสาธารณะสามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 1 การรวมพื้นที่สถานีอุดรธานี พื้นที่สถานีรถไฟอุดรธานี พื้นที่สถานีเซ็นทรัลพลาซ่า อุดรธานี เข้าด้วยกัน โดยพื้นที่ทั้ง 3 นั้นมีค่าระดับความเหมาะสมในระดับเดียวกัน ซึ่งเมื่อพิจารณาภาพรวมทั้ง 3 พื้นที่นั้น เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาตามแนวคิด TOD ในบทบาทของการเป็นศูนย์การเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งทั้งทางบกและระบบรางที่มีอยู่ในปัจจุบันและการพัฒนาในอนาคต หากมีการพัฒนาพื้นที่ให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างกันภายในพื้นที่ เช่น การพัฒนาเส้นทางเท้า ทางจักรยานให้สามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างสะดวกปลอดภัย จะส่งเสริมให้เกิดการใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น เกิดประสิทธิภาพ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน การมีบาททางด้านเศรษฐกิจเนื่องจากบริเวณโดยรอบเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมมีแหล่งดึงดูดการเดินทางขนาดใหญ่ มีกิจกรรมที่หลากหลาย มีความหนาแน่นของประชากรค่อนข้างสูง กลุ่มที่ 2 พื้นที่แยกขุนวาย วงเวียนหอนาฬิกา สำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 4 และทุ่งศรีเมือง แม้ว่าพื้นที่ทั้งสองจะมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นรองพื้นที่กลุ่มที่ 1 แต่พื้นที่ดังกล่าวมีความหนาแน่นของกิจกรรมทางด้านที่อยู่อาศัยและกิจกรรมเชิงพาณิชย์หนาแน่น โดยเฉพาะการเป็นย่านพาณิชยกรรมเก่าแก่และยังดำเนินกิจการอยู่จนถึงปัจจุบัน พื้นที่โดยรอบรัศมีอยู่ใกล้กับศูนย์ราชการหลักของเมืองอุดรธานี รวมถึงสถานที่สาธารณะขนาดใหญ่ แหล่งพักผ่อนหย่อนใจ พื้นที่ด้านใต้มีความหนาแน่นของสถานที่ราชการ สถานศึกษาที่มีความพร้อมและความต้องการในการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดการพัฒนาเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนเช่นกัน

4.3 การศึกษารูปแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ

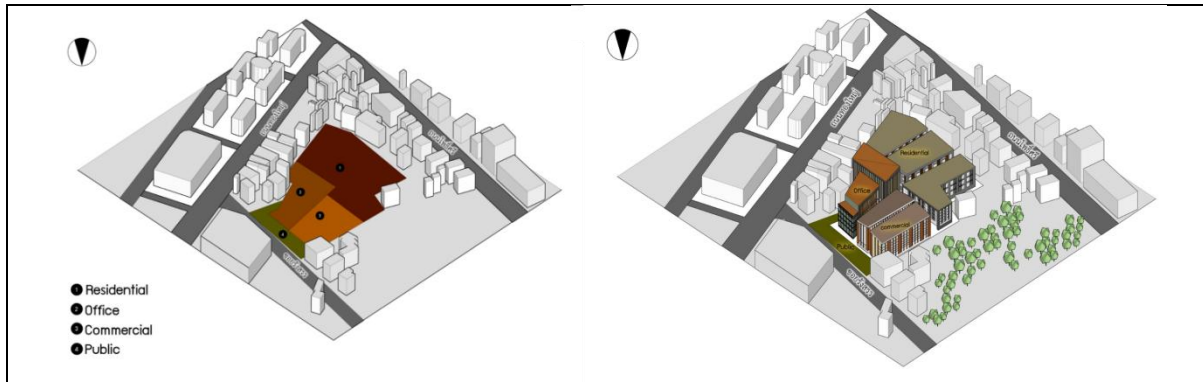
การออกแบบพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ ได้มีการพิจารณาในเชิงศักยภาพของพื้นที่ ที่ได้พิจารณาพื้นที่ในระดับย่านโดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะตามแนวเส้นทาง แนวคิดในการออกแบบมีที่มาจากความสอดคล้องของวิสัยทัศน์ในแผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี พ.ศ.2561- 2564 ที่ได้กำหนดให้เมืองอุดรธานีเป็น “เมืองนำอยู่ ศูนย์กลางการค้าการลงทุนอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง” 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 ในการแบ่งสัดส่วนการใช้งานพื้นที่สำหรับพัฒนา TOD ที่ปรึกษาได้จัดสัดส่วนการใช้งานพื้นที่เน้นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางภายในพื้นที่โดยเฉพาะการเดินเท้าและการใช้จักรยาน หรือสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้ง่าย โดยพื้นที่จะประกอบไปด้วยการจัดพื้นที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน ร้านค้า ร้านอาหาร การบริการต่างๆ ซึ่งจะเน้นการพัฒนาในแนวตั้งภายในอาคารเดี่ยวหรือแบบเป็นกลุ่มอาคาร โดยที่ปรึกษาได้ทำการประยุกต์สัดส่วนการพัฒนาพื้นที่

การพัฒนาการใช้ประโยชน์อาคารในรูปแบบผสมผสาน Mixed use สำหรับพื้นที่นำร่องที่มีความเป็นไปได้ในพื้นที่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานี ซึ่งมีลักษณะเป็นย่านกลางเมือง (City Centre) ศูนย์กลางกิจกรรม (Activity Centre) ซึ่งควรมีรูปแบบการพัฒนาเป็นแนวตั้งหรืออาคารสูง โดยเป็นการรวมเอาพื้นที่พักอาศัย พาณิชยกรรม ร้านค้า และพื้นที่เปิดสำหรับการรวมตัวของชุมชนไว้ในพื้นที่เดียวกัน โดยที่ปรึกษาเสนอแนะพื้นที่ลงในบริเวณใกล้กับสถานีเพื่อพัฒนาเป็นอาคารและพื้นที่รูปแบบผสมผสานในพื้นที่นำร่อง

พื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนารอบพื้นที่สถานีขนส่งสาธารณะสามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม โดยการออกแบบพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ (TOD) มี 3 พื้นที่ ซึ่งในพื้นที่ที่ 1 และ พื้นที่ที่ 2 อยู่ในพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนารอบพื้นที่สถานีขนส่งสาธารณะกลุ่ม 1 และพื้นที่ที่ 3 อยู่ในพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนารอบพื้นที่สถานีขนส่งสาธารณะกลุ่ม 2 โดยทั้ง 3 พื้นที่มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) พื้นที่ที่ 1 : การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะบริเวณยูทีทาวน์ รถไฟอุดรธานี และเซ็นทรัลพลาซาอุดรธานี (Activity Centre)

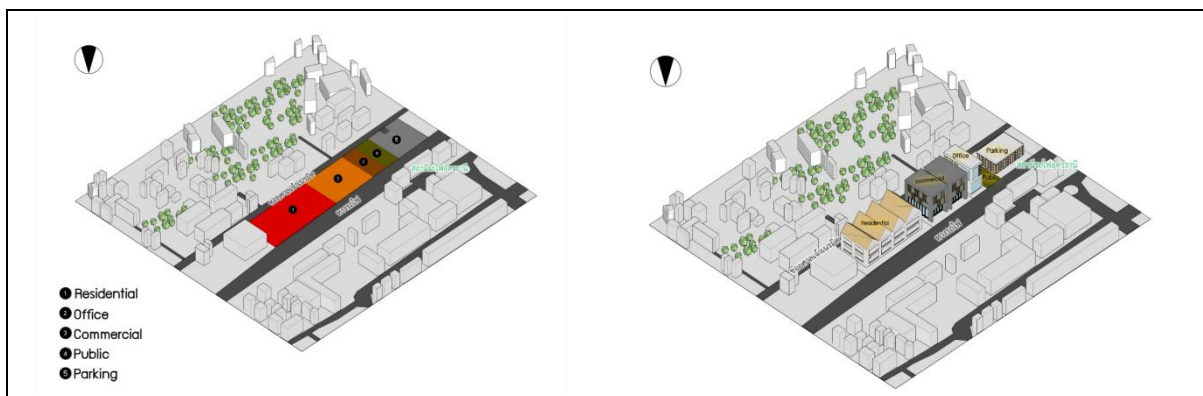
พื้นที่บริเวณที่จะทำการพัฒนา มีแนวคิดในการแบ่งสัดส่วนใช้สอยพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่ผสมผสานด้วยพื้นที่พาณิชยกรรม ที่พักอาศัยและการเชื่อมต่อการเดินทางทั้งที่มีอยู่เดิมและพัฒนาใหม่ในอนาคต ภายในพื้นที่ให้สามารถรองรับรูปแบบการดำเนินชีวิต การอำนวยความสะดวกต่างๆ สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีสำหรับคนเมือง โดยแบ่งเป็นพื้นที่พักอาศัย ร้อยละ 50 พื้นที่พาณิชยกรรมการค้า ร้อยละ 20 พื้นที่สำนักงาน ร้อยละ 20 และพื้นที่สาธารณะ/กิจกรรม ร้อยละ 10 บนพื้นที่ 13 ไร่ ดังแสดงตามรูปที่ 4.3-1



รูปที่ 4.3-1 ผังบริเวณและสัดส่วนการจัดสรรพื้นที่ใช้สอยพื้นที่ที่ 1

2) พื้นที่ที่ 2 : การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี (Special Activity Centre)

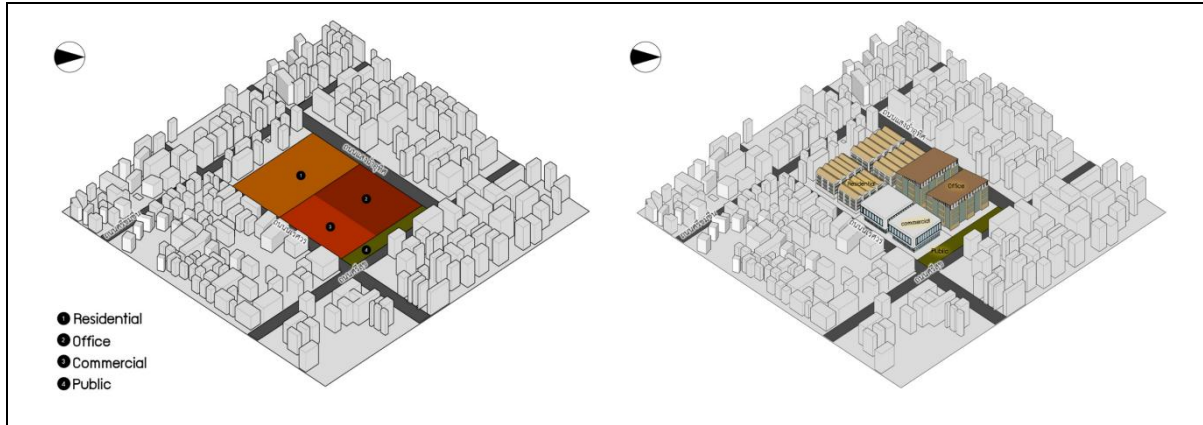
พื้นที่บริเวณที่จะทำการพัฒนา มีแนวคิดในการแบ่งสัดส่วนใช้สอยพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่ผสมผสานด้วยพื้นที่พาณิชยกรรม ที่พักอาศัยและการเชื่อมต่อการเดินทางทั้งที่มีอยู่เดิมและพัฒนาใหม่ในอนาคต ภายในพื้นที่ให้สามารถรองรับรูปแบบการดำเนินชีวิต การอำนวยความสะดวกต่างๆ สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีสำหรับคนเมือง นอกจากนี้ยังมีการจัดสรรพื้นที่สำหรับอาคารจอดรถจอดแล้วจร 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 เป็นพื้นที่สำหรับอาคารจอดรถแล้วจอดแสดงตามรูปที่ 4.3-2



รูปที่ 4.3-2 ผังบริเวณและสัดส่วนการจัดสรรพื้นที่ใช้สอยพื้นที่ที่ 2

3) พื้นที่ที่ 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 ดังแสดงตามรูปที่ 4.3-3



รูปที่ 4.3-3 ผังบริเวณและสัดส่วนการจัดสรรพื้นที่ใช้สอยพื้นที่ที่ 3

4.4 แผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะรวมทั้งจุดจอดแล้วจร

4.4.1 การศึกษารูปแบบการใช้พื้นที่และสัดส่วนการใช้พื้นที่ เพื่อพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ

สำหรับพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ จำนวน 3 แห่ง ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ตามแนวทาง TOD ประกอบด้วย 1. พื้นที่ย่านยูดีทาวน์ สถานีรถไฟอุดรธานี และเซ็นทรัลพลาซาอุดรธานี 2. พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี และ 3. พื้นที่เรือนจำจังหวัดอุดรธานี ซึ่งในแต่ละพื้นที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินผนวกกับการคมนาคมขนส่งที่มีอยู่เดิมและที่จะขยายตัวในอนาคต เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะและพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี โดยรูปแบบการพัฒนาพื้นที่และสัดส่วนการพัฒนาพื้นที่สรุปตามตารางที่ 4.4.1-1 ดังนี้

ตารางที่ 4.4.1-1 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 พื้นที่สนับสนุนการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง การใช้พื้นที่เป็นจุดจอดแล้วจร - ย่านที่พักอาศัยที่มีนัยสำคัญของประชากร ที่มีกิจกรรมและชุมชนท้องถิ่น - กลุ่มร้านค้าและการบริการ	พักอาศัย 50% พาณิชยกรรม 30% สำนักงาน 10% พื้นที่สาธารณะ/พื้นที่กิจกรรม 10%

4.4.2 การจัดแผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ

ตารางที่ 4.4.2-1 โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะและจุดจอดแล้วจร

ลำดับที่	ชื่อโครงการ	ปริมาณงาน	แผนระยะที่ 1 (7 ปี)		แผนระยะที่ 2 (13 ปี)	
			ระยะเร่งด่วน 3 ปีแรก	ระยะปีที่ 4-7	ระยะปีที่ 8-12	ระยะปีที่ 13-20
			(ปี พ.ศ.2563-2565)	(ปี พ.ศ.2566-2569)	(ปี พ.ศ.2570-2574)	(ปี พ.ศ.2575-2582)
1	โครงการพัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride)	6 แห่ง	_____			
2	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและใช้งานระบบบัตรโดยสารร่วม	1 โครงการ	_____			
3	โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD)	3 แห่ง				
	2.1 พื้นที่ย่านยูดีทาวน์ สถานีรถไฟอุดรธานี และเซ็นทรัลพลาซาอุดรธานี		_____			
	2.2 พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี			_____		
	2.3 พื้นที่เรือนจำจังหวัดอุดรธานี ¹⁾				-----	-----

หมายเหตุ : 1) ■■■■■ โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) กรณีในพื้นที่เรือนจำจังหวัดอุดรธานี เป็นเชิงนโยบายของหน่วยงานภาครัฐ ต้องศึกษารายละเอียดอีกครั้ง

จุดจอดแล้วจรได้มีการจัดเตรียมไว้อำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะตามแนวเส้นทางที่ได้จัดเตรียมไว้ สำหรับแนวเส้นทางทั้ง 6 สาย ได้มีการจัดตำแหน่งจุดจอดแล้วจรไว้จำนวน 6 แห่ง คือ

1. พื้นที่จุดจอดแล้วจรบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ (พื้นที่สถานีรถไฟอุดรธานี)

เส้นทางเดินรถเข้า-ออก พื้นที่ที่สามารถเดินทางผ่านถนนนิตโย-โพธิ์ศรี จากนั้นเข้าสู่ซอยศาลเจ้าเนรมิต เพื่อเข้าสู่พื้นที่จอดแล้วจร ซึ่งเป็นอาคารจอดรถ 4 ชั้น สามารถจอดรถยนต์ 355 คัน รถจักรยานยนต์ 60 คัน เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทาง

2. พื้นที่จุดจอดแล้วจรบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2

เส้นทางเดินรถเข้า-ออก พื้นที่ที่สามารถเดินทางผ่านทางหลวงหมายเลข 216 ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ติดกับสถานีขนส่งผู้โดยสารอุดรธานีแห่งที่ 2 ลักษณะพื้นที่จอดแล้วจรเป็นลานจอด สามารถจอดรถยนต์ 164 คัน รถจักรยานยนต์ 62 คัน เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทาง

3. พื้นที่จุดจอดแล้วจรบริเวณศาลแรงงาน

เส้นทางเดินรถเข้า-ออก พื้นที่ที่สามารถเดินทางผ่านถนนนิตโย ลักษณะพื้นที่จอดแล้วจรเป็นลานจอด สามารถจอดรถยนต์ 268 คัน รถจักรยานยนต์ 147 คัน เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทาง

4. พื้นที่จุดจอดแล้วจรบริเวณมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี (ศูนย์สามพร้าว)

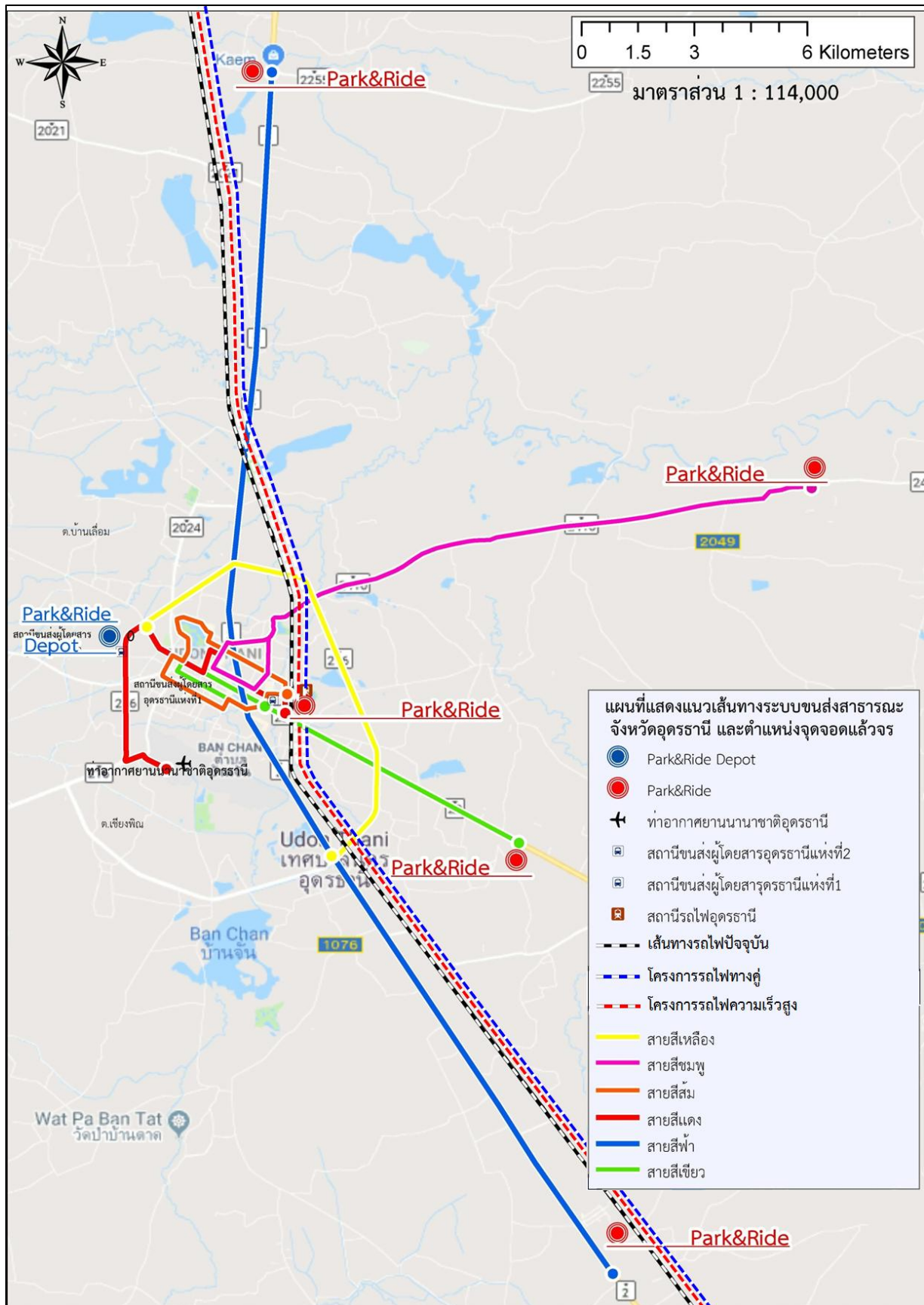
เส้นทางเดินรถเข้า-ออก พื้นที่ที่สามารถใช้ทางหลวงหมายเลข 2410 ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ตรงข้ามกับมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี ลักษณะพื้นที่จอดแล้วจรเป็นลานจอด สามารถจอดรถยนต์ 150 คัน รถจักรยานยนต์ 82 คัน เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทาง

5. พื้นที่จุดจอดแล้วจรบริเวณตลาดผ่านาข้า

เส้นทางเดินรถเข้า-ออก พื้นที่ที่สามารถเดินทางผ่านถนนมิตรภาพ ลักษณะพื้นที่จอดแล้วจรเป็นลานจอด สามารถจอดรถยนต์ 100 คัน รถจักรยานยนต์ 60 คัน เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทาง

6. พื้นที่จุดจอดแล้วจรบริเวณค่ายยุทธศิลป์ประสิทธิ์

เส้นทางเดินรถเข้า-ออก พื้นที่ที่สามารถเดินทางผ่านถนนมิตรภาพ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ติดกับค่ายยุทธศิลป์ประสิทธิ์ ลักษณะพื้นที่จอดแล้วจรเป็นลานจอด สามารถจอดรถยนต์ 103 คัน รถจักรยานยนต์ 50 คัน เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทาง



รูปที่ 4.4.2-1 ตำแหน่งพื้นที่จุดจอดแล้วจร (Park & Ride)