

นับหนึ่งยกร่างกฎหมาย‘ทีโอดี’ จัดรูปที่ดินสถานีขนส่งสายใต้

เมื่อเวลา 09.00 น. วันที่ 11 ก.พ. ที่ห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรมอเนกประสงค์ สยาม กรุงเทพฯ นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รมช.คมนาคม เป็นประธานเปิดการสัมมนาเพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 1 โครงการศึกษาพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Transit Oriented Development : TOD) “TOD คมนาคมสร้างเมือง เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้”

นายไพรินทร์ กล่าวว่า ปัจจุบันที่ดินที่รัฐเวนคืนมาพัฒนาเป็นรถไฟฟ้าพื้นที่ใกล้เคียงของประชาชนจะเปิดร้านค้าร้านอาหาร บ้างก็เป็นคอนโดฯ ไม่ได้พัฒนาไปในทิศทางเดียวกันและยังเกิดปัญหาข้อขัดแย้งและต่อต้านภายในชุมชนที่ต้องย้ายออกนอกพื้นที่ แต่การพัฒนาในรูปแบบทีโอดีประชาชนยังเข้ามาใช้พื้นที่ของตัวเองได้แต่รูปแบบที่อยู่อาศัยจะเปลี่ยนไปเป็นคอนโดฯ มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้เชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อ เช่น มีรถไฟฟ้ายานรับ มีโมโนเรล ไม่ใช่แค่วินรถจักรยานยนต์ (จยย.)

ทั้งนี้การทำทีโอดีให้เป็นรูปธรรมต้องยกร่าง พ.ร.บ.ทีโอดีให้รัฐสามารถจัดรูปและพัฒนาที่ดินรอบสถานีขนส่งสาธารณะไม่ใช่แค่เวนคืนที่ดิน ลักษณะคล้าย พ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 หรือ พ.ร.บ.อีอีซี ที่มีอำนาจในการพัฒนาที่ดินองค์รวม ใน 3 จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ที่มีมาตรการ 34 รองรับอยู่ ซึ่งในพื้นที่นั้นสามารถจัดสรรพื้นที่ทีโอดีได้อย่างเป็นรูปธรรม เช่น พัฒนาที่อยู่อาศัย ทำฟีดเดอร์ (ป้อน) ทำพื้นที่มารองรับการพัฒนาทีโอดี เช่น อู่ตะเภา, พัทยา ส่วนในกรุงเทพฯ ได้แก่ สถานีกลางบางซื่อและพื้นที่มักกะสัน พ.ร.บ.ทีโอดี อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลจะใช้เวลา 1 ปี แล้วเสร็จต้นปี 63

ดร.คณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กล่าวว่า การพัฒนาพื้นที่ทีโอดี เป็นการส่งเสริมให้เกิดพื้นที่ทางเศรษฐกิจแห่งใหม่ที่มีโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทางส่งเสริมการลงทุนและการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ควรใช้รูปแบบการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (พีพีพี) โดยคัดเลือกเอกชนรายเดียวเป็นผู้ออกแบบและควบคุมโครงการด้วยสัญญาสัมปทานและแบ่งรายได้ให้ภาครัฐซึ่งทุกวันนี้รัฐบาลไม่มีศักยภาพเพียงพอ หรืออาจใช้โมเดลการลงทุนแบบประเทศจีนคือการให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือผู้ถูกเวนคืนในพื้นที่ทีโอดีได้เข้ามาร่วมถือหุ้นโครงการทั้งหมด

การลงทุนระบบรางต้องมากำกับกับการพัฒนาทีโอดี ปัจจุบันรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) กำลังจะเปิดบริการแต่ตัวสถานีและพื้นที่โดยรอบไม่มีการเชื่อมต่อกันเป็นห่วงเพราะเส้นทางดังกล่าวผ่านมหาวิทยาลัย 3-4 แห่ง ซึ่งทางการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระบุว่าไม่ถนัดพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสอดคล้องกับข้อมูลคนกรุงเทพฯ 61% เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะไปทำงานและอีก 15% เดินทางไปโรงเรียนและสถานศึกษาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ.