



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร



TOD คมนาคม
สร้างเมือง
เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้

โครงการศึกษาพัฒนาเมือง
กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

คมนาคมสร้างเมือง เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้

เมืองอยู่สบาย กระจายความเจริญสู่พื้นที่
นำคุณภาพชีวิตที่ดีสู่ประชาชน



Transit Oriented Development (TOD) เป็นหนึ่งในแนวคิดในการพัฒนาเมืองและชุมชนเมืองควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ซึ่งปีเตอร์ คาลธอร์ป (Peter Calthorpe) สถาปนิกและนักผังเมืองชาวอเมริกันเป็นหนึ่งในผู้ริเริ่มแนวคิดการพัฒนาเมืองแบบกระชับและเป็นมิตรกับคนเดินเพื่อความยั่งยืน และได้ให้นิยาม TOD ว่าเป็น **“การพัฒนาชุมชนแบบผสมผสานการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สนับสนุนให้คนอาศัยอยู่ใกล้ศูนย์บริการคมนาคมเพื่อลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์ – a mixed-use community that encourages people to live near transit services and to decrease their dependence on driving.” (Calthorpe, 1993)**

เมือง TOD ที่ดีเป็นอย่างไร



มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

ทั้งระบบหลักและระบบรองที่ครอบคลุม ทั้งถึงสะดวก สบาย เข้าถึงง่าย เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเมือง มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก และมีราคาที่เหมาะสม



มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสานและมีประสิทธิภาพ

เป็นทั้งแหล่งงาน แหล่งที่อยู่อาศัย ในราคาที่เหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนทุกกลุ่ม ที่จับจ่ายใช้สอย ที่โล่งกว้างสำหรับประกอบกิจกรรมนันทนาการ และสิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปโภค สาธารณูปการครบครัน พร้อมด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุม ทั้งถึง เอื้อต่อการอยู่อาศัย และใช้ชีวิตอย่างมีคุณภาพ และลดการเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว



ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนและการรักษาอัตลักษณ์ของชุมชน

เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการนำเสนอแนวคิดและแนวทางการพัฒนาโครงการ ให้ความสำคัญกับการรักษาอัตลักษณ์ของท้องถิ่น เพื่อให้โครงการพัฒนาสอดคล้องกับวิถีชีวิต วิถีชุมชน สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง รวมทั้งสร้างความรู้สึกร่วมเป็นเจ้าของพื้นที่ร่วมกัน



ส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้รถยนต์

มีสภาพแวดล้อมที่จูงใจและเอื้อต่อการเดินทางโดยไม่ใช้รถยนต์ ทั้งโครงข่ายทางเท้า และทางจักรยานที่กว้างขวาง สะดวกสบาย ปลอดภัย ท่ามกลางบรรยากาศที่สดชื่นร่มรื่น ชวนเดิน ชวนปั่น และเหมาะสำหรับคนทุกกลุ่ม พร้อมด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมเข้าถึงทุกพื้นที่ พร้อมจุดรับ-ส่ง ที่สะดวกสบาย ใกล้บ้าน ใกล้ที่ทำงาน ใกล้จุดหมายปลายทาง มีความถี่ในการให้บริการอย่างสม่ำเสมอ รอไม่นาน ทำให้ในชีวิตประจำวันแทบไม่มีความจำเป็นต้องนำรถยนต์ส่วนตัวมาใช้



มีพื้นที่สาธารณะในโครงการอย่างเพียงพอและหลากหลาย

มีพื้นที่สีเขียวและพื้นที่โล่งกว้างสำหรับประกอบกิจกรรมนันทนาการ พักผ่อนหย่อนใจ เป็นทั้งปอดของคนในชุมชน ให้คนในชุมชนได้สูดอากาศบริสุทธิ์ อยู่ท่ามกลางสิ่งแวดล้อมที่สดชื่นร่มรื่น และเป็นพื้นที่สำหรับพบปะสังสรรค์ เชื่อมกระชับความสัมพันธ์ของคนในชุมชนให้แน่นแฟ้น หรือแม้แต่ผู้ที่เดินทางผ่านไป-มา ก็สามารถแวะเข้ามาพักผ่อนหย่อนใจได้ เพราะพื้นที่อยู่ใกล้สถานี่ในระยะที่สามารถเดินถึงได้ อย่างสะดวกสบาย

TOD มีกี่ประเภท

TOD มีหลายประเภท และแบ่งได้หลายแนวคิด แต่สำหรับประเทศไทยได้ยึดตามแนวคิดของศูนย์ศึกษา TOD (Center of Transit Oriented Development: CTOD) ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเหมาะสมและสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟของประเทศไทยมากที่สุด โดยจำแนก TOD ตามบทบาทของเมืองเป็น 7 ประเภท ดังนี้



ศูนย์ระดับภูมิภาค
(Regional Center: RC)



ศูนย์ระดับเมือง
(Urban Center: UC)



ศูนย์ชานเมือง
(Suburban Center: SC)



ศูนย์ชุมชนเมือง
(Urban Neighborhood: UN)



ศูนย์เปลี่ยนถ่ายคมนาคม
(Transit Town: TT)

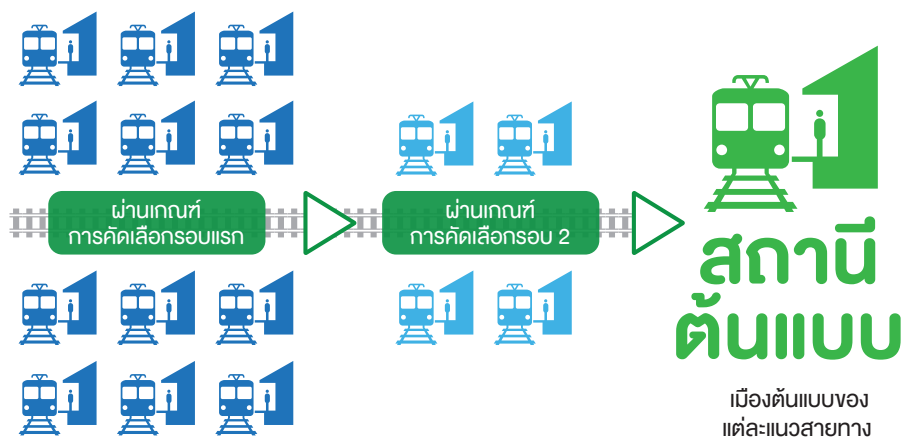


แบบพิเศษ
(Special Use: SU)



ย่านการค้าตามแนวสายทาง
(Mixed Use Corridor)

ขั้นตอนการคัดเลือก เมืองต้นแบบ



สถานีที่สามารถดำเนินการตามแนวคิด TOD ได้

สำรวจและศึกษาจากสถานีที่สามารถนำมาพัฒนา TOD ได้จากทุกแนวสายทางทั่วประเทศ

สถานีที่มีศักยภาพในการพัฒนา TOD ใน 4 แนวสายทาง

- กลุ่มสายเหนือ
- กลุ่มสายตะวันออกเฉียงเหนือ
- กลุ่มสายตะวันออก
- กลุ่มสายใต้ และสายตะวันตก-แม่กลอง

การคัดเลือกเมืองรอบแรก เกณฑ์ที่ใช้



ศักยภาพด้านเศรษฐกิจและสังคมของเมืองที่สถานีรถไฟตั้งอยู่



ศักยภาพด้านกายภาพของพื้นที่ซึ่งแสดงถึงความยาก-ง่ายในการนำพื้นที่มาพัฒนา

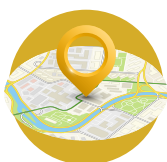
การคัดเลือกเมืองรอบที่ 2 สะท้อนถึงความพร้อมของเมืองในด้านต่างๆ เพื่อส่งเสริมให้การดำเนินการในขั้นต่อไปราบรื่นและประสบความสำเร็จเป็นรูปธรรม ดังนี้



ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม โดยเฉพาะระบบคมนาคมขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งมีต้นทุนค่าขนส่งต่ำ ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน กระตุ้นเศรษฐกิจ กระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค นำคุณภาพชีวิตที่ดีไปสู่ประชาชน ลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



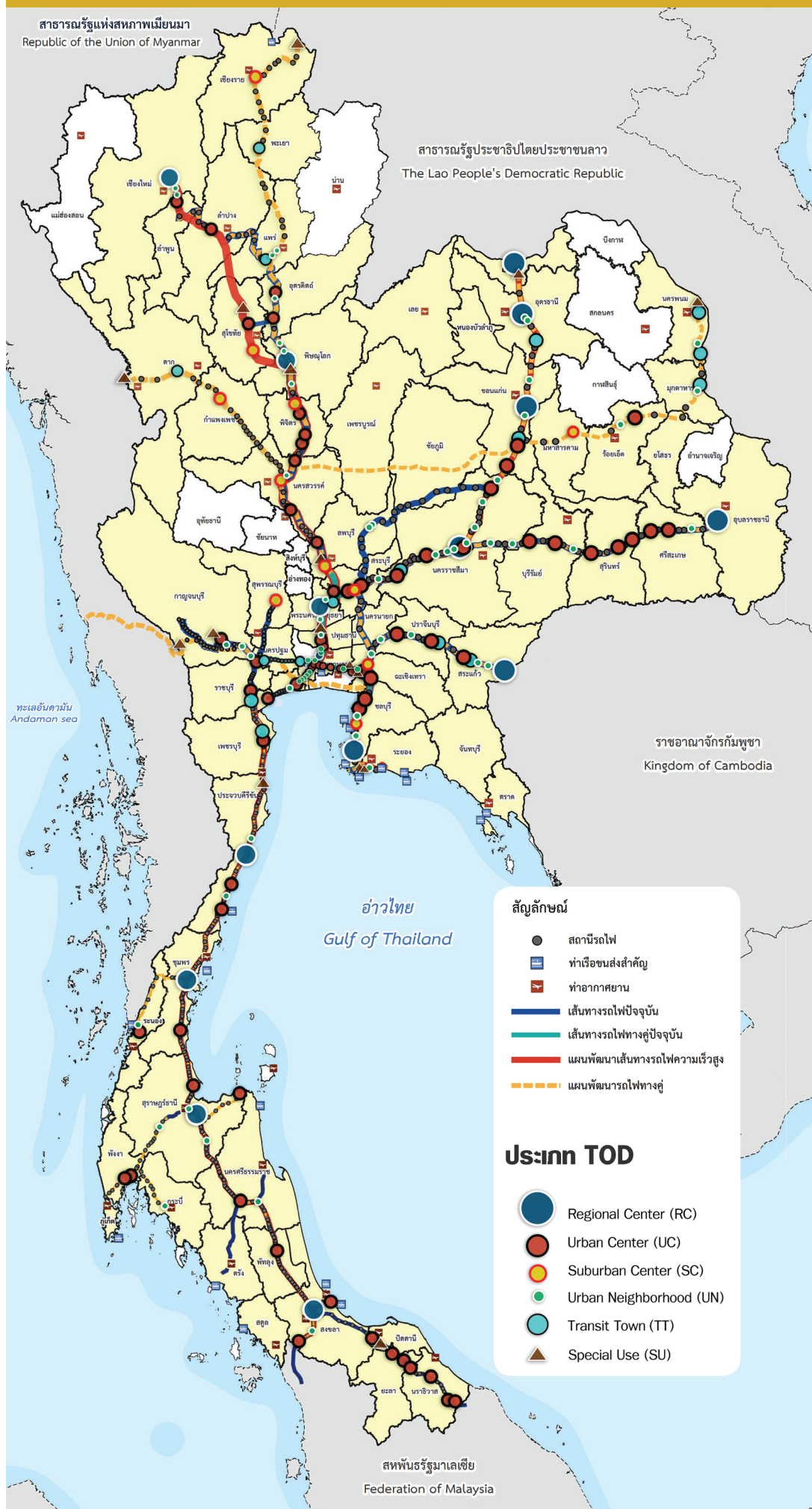
ความสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาเมือง ด้านเมืองอัจฉริยะ: น่ายู่ (Smart City) มุ่งเน้นพัฒนาศูนย์กลางความเจริญให้กระจายตัวอยู่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ พัฒนาเมืองให้เป็นเมืองอัจฉริยะ: น่ายู่อาศัย น่ายใช้ชีวิต น่ายลงทุน ทำธุรกิจ สร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ลดความเหลื่อมล้ำ และยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน



ความพร้อมด้านมาตรการทางผังเมือง

- สามารถดำเนินการพัฒนาได้ทันที ไม่ต้องปรับแก้ผังเมืองรวม
- มีกฎหมายพิเศษที่ทำให้สามารถดำเนินการปรับแก้ผังเมืองรวมได้อย่างรวดเร็ว หรือกำลังอยู่ระหว่างขั้นตอนการปรับปรุง
- อยู่ในช่วงปรับปรุงผังเมืองรวม

สถานี TOD ประเภทต่างๆ ที่กระจายอยู่ทั่วประเทศ





คัดเลือก เมืองต้นแบบ เพื่อนำไปสู่...



การวางผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่
จากการมีส่วนร่วมของทุกฝ่าย



การกำหนดแนวคิด รูปแบบ ขอบเขต
และข้อกำหนดการพัฒนาพื้นที่



การกำหนดรูปแบบองค์ประกอบ
สภาพแวดล้อม และสิ่งก่อสร้าง
สาธารณะ



การวางกรอบแนวทาง
การควบคุมทางกายภาพ



เสนอรูปแบบและออกแบบเบื้องต้น
ระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง



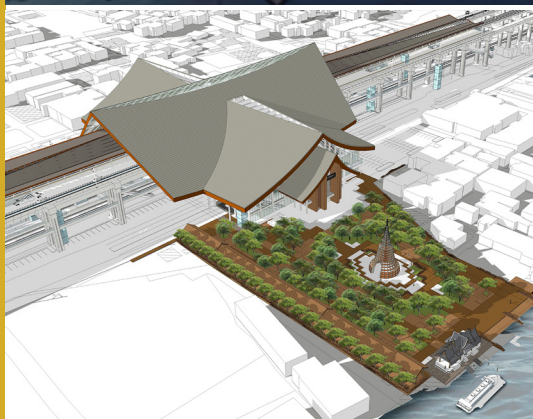
จัดทำรายงานการประเมิน
สิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA)
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)
และผลกระทบทางสังคม (SIA)



เสนอแผนปฏิบัติการมาตรการ
ทางผังเมือง และมาตรการอื่นๆ
ที่เกี่ยวข้อง



เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนา
การเสนอรูปแบบการลงทุน
การบริหารจัดการองค์กร
ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพื่อให้
เมืองต้นแบบสามารถนำไปสู่
การปฏิบัติที่เห็นผลเป็นรูปธรรม



ผลการคัดเลือกเมืองต้นแบบ
ซึ่งเป็นตัวแทน **TOD**
ในแต่ละแนวสายทาง



สถานีฮายรา (HSR)
ตัวแทน TOD ประเภท
Regional Center (RC)
จากกลุ่มสายเหนือ

สถานีอยุธยา (HSR) ตัวแทน TOD ประเภท Regional Center (RC) จากกลุ่มสายเหนือ

ข้อมูลทั่วไปของจังหวัด

- ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปี พ.ศ. 2560 มีมูลค่ารวม **403,603** ล้านบาท เป็นอันดับที่ **5** ของประเทศ
- รายได้เฉลี่ยของประชากร **465,972** บาท/คน/ปี สูงเป็นอันดับที่ **5** ของประเทศ
- สาขาการผลิตที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก* คือ 1) อุตสาหกรรมการผลิต 2) การขายส่ง การขายปลีก การซ่อมยานยนต์และจักรยานยนต์ 3) การขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า 4) กิจกรรมวิชาชีพ วิทยาศาสตร์และกิจกรรมทางวิชาการ 5) เกษตรกรรม

ภาคเกษตร 390,183 ล้านบาท



272,505
ล้านบาท

อุตสาหกรรม
การผลิต



44,781
ล้านบาท

การขายส่ง การขายปลีก
การซ่อมยานยนต์
และจักรยานยนต์



12,605
ล้านบาท

การขนส่ง
และสถานที่เก็บสินค้า



10,461
ล้านบาท

กิจกรรมวิชาชีพ
วิทยาศาสตร์
และกิจกรรมทางวิชาการ

97.
75%



8,047
ล้านบาท

การเงิน
และการประกันภัย

2.
25%

ภาค
เกษตร
8,993
ล้านบาท

* ข้อมูลปี พ.ศ. 2559 จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ศักยภาพและความพร้อมของจังหวัด

อยุธยา: เมืองมรดกโลกล้ำค่า

แหล่งอุตสาหกรรมชั้นนำ อู่ข้าว อู่น้ำของประเทศ

- เป็นเมืองมรดกโลก ที่มีเอกลักษณ์อันโดดเด่น มีโบราณสถาน แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมที่หลากหลาย สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติได้เป็นจำนวนมาก
- เป็นจังหวัดที่อยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ซึ่งอยู่ในกลุ่มคลัสเตอร์ยานยนต์ และชิ้นส่วน และกลุ่มคลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์โทรคมนาคม
- มีการเติบโตและขยายตัวในภาคอุตสาหกรรมสูง และเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัด ซึ่งจะช่วยสร้างงาน สร้างอาชีพ สร้างรายได้ให้กับคนในจังหวัดได้เป็นอย่างดี
- เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรม ธุรกิจการค้า ธุรกิจบริการ และการลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์ มีนิคมอุตสาหกรรม เขตอุตสาหกรรม โรงงานอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อาหารและเครื่องดื่ม คลังสินค้าขนาดใหญ่ ห้างเย็น และโรงสีข้าว เพื่อส่งไปยังกรุงเทพมหานคร จังหวัดต่างๆ และส่งออก ไปต่างประเทศ มีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ขนาดกลาง กระจายตัวอยู่หลายแห่ง
- เป็นแหล่งเกษตรกรรมที่สำคัญ พื้นที่มีศักยภาพรองรับการผลิตพืชผลทางการเกษตร ประมง ปศุสัตว์ มีสินค้าเกษตรที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน และได้มาตรฐานการส่งออก
- มีตลาดกลางเพื่อการเกษตร
- มีพื้นที่ชลประทาน และระบบชลประทานที่ครอบคลุมทั่วถึง
- เป็นที่ตั้งของสถานศึกษาระดับอุดมศึกษา และสถาบันทางวิชาการหลายแห่งซึ่งสามารถใช้ศักยภาพของสถาบันพัฒนานวัตกรรมเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัดได้
- เป็นศูนย์รวมองค์ความรู้และภูมิปัญญาท้องถิ่นมากมาย
- มีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง โดยตั้งอยู่ใจกลางของประเทศ ใกล้กรุงเทพมหานคร เดินทางสะดวก ทั้งทางถนน รถไฟ และเรือ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงไปภาคต่างๆ ของประเทศและเชื่อมไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ (ตั้งอยู่ในแนว North-South Economic Corridor: NSEC)

โครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงทั่วถึง พร้อมขับเคลื่อน การพัฒนา



มีทางหลวงแผ่นดิน รวมระยะทางทั้งสิ้น 568.544 กิโลเมตร



มีระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัด ได้แก่ รถจักรยานยนต์
รถสามล้อ รถสองแถว รถตู้โดยสารประจำทาง รถโดยสาร
ประจำทาง และเรือโดยสาร



มีเส้นทางรถโดยสารภายในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
และระหว่างจังหวัดต่างๆ รวมทั้งสิ้นจำนวน 70 เส้นทาง แบ่งเป็น

- เส้นทางรถโดยสารประจำทางภายในจังหวัด 45 เส้นทาง
- เส้นทางรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด 25 เส้นทาง



มีสถานีรถไฟจำนวน 10 สถานี



มีท่าเทียบเรือพาณิชย์ ขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ในเขตพื้นที่
รับผิดชอบของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาอยุธยา ทั้งสิ้น 83 แห่ง
(ในแม่น้ำป่าสัก 63 แห่ง ในแม่น้ำเจ้าพระยา 20 แห่ง) ทั้งนี้ การขนส่ง
ทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยายังเป็นเส้นทางเดินเรือหลัก
ที่สำคัญที่สามารถเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือ
ขนส่งสินค้าหลักของประเทศไทยอีกด้วย



นโยบายและแผนการพัฒนา ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ พร้อมขับเคลื่อนการพัฒนา



ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)

- ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่ อัจฉริยะ

- พัฒนาเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่อัจฉริยะที่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เป็นที่อยู่อาศัยลดความเหลื่อมล้ำ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ทุกกลุ่ม โดยผ่านความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชนในพื้นที่



ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600

- เมืองศักยภาพด้านการท่องเที่ยว (เมืองมรดกโลก)
- ศูนย์กลางการขนส่งหลายรูปแบบ เพื่อกระจายสินค้าสู่ภาคอื่น

ผังภาคกลาง

- ศูนย์กลางหลัก (Core Center) การท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ศาสนา และวัฒนธรรม
- ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง

ผังอนุภาคกลุ่มจังหวัด

- ศูนย์กลางท่องเที่ยวประวัติศาสตร์
- ศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางน้ำและการเชื่อมต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจ



แผนพัฒนาเศรษฐกิจ

และสังคมแห่งชาติ

ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)

ภาคกลาง

- เป็นฐานเศรษฐกิจชั้นนำของประเทศ
- พัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่ปลอดภัย สิ่งแวดล้อมดี เศรษฐกิจดี เดินทางสะดวก โครงสร้างพื้นฐานมีคุณภาพและเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง โดยเน้นความสอดคล้องกับศักยภาพและอัตลักษณ์ของเมืองบนพื้นฐานการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อกระจายความเจริญ และเสริมสร้างขีดความสามารถทางเศรษฐกิจ และสังคมของจังหวัดและของประเทศ ให้ขยายตัวอย่างเท่าเทียมและยั่งยืน

แผนพัฒนาภาคกลาง

และพื้นที่กรุงเทพมหานคร

- พัฒนาภาคกลางเป็นฐานการผลิตสินค้าและบริการที่มีมูลค่าสูง
- พัฒนาพื้นที่รอบสถาบันส่งเสริมระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพที่สำคัญ เช่น เมืองอยุธยา

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด

ภาคกลางตอนบน 1

วิสัยทัศน์

“เมืองแห่งคุณภาพชีวิต แหล่งของนวัตกรรม ศูนย์กลางการลงทุนด้านอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และการผลิตอาหารปลอดภัย”



แผนพัฒนาจังหวัด

วิสัยทัศน์จังหวัด พ.ศ. 2561-2564

“อยุธยาเมืองมรดกโลก เป็นแหล่งเรียนรู้ น่าเที่ยว น่าอยู่ น่าลงทุน”

วิสัยทัศน์ 20 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2578)

“เมืองท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมระดับสากลที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนและยังคงรักษาระบบนิเวศเมืองอย่างสมดุลและยั่งยืน”

ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด

“เป็นแหล่งท่องเที่ยวและเรียนรู้เมืองมรดกโลก บริหารจัดการเมืองให้น่าอยู่ ส่งเสริมการเกษตรแบบครบวงจร ภาคการผลิต การค้าและบริการที่ใช้นวัตกรรมสร้างสรรค์ และมีอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม”

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวและการบริการสู่มาตรฐานสากล

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาเมืองและชุมชนให้น่าอยู่

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนากิจกรรมการผลิต การค้าและบริการ โดยใช้นวัตกรรม และภูมิปัญญาที่สร้างสรรค์

เป้าหมายการพัฒนา

- พร้อมก้าวสู่การแข่งขันกับนานาประเทศโดยเป็นกลไกหนึ่งในการนำพาประเทศสู่การก้าวพ้นกับดักประเทศที่มีรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap) และก้าวสู่การเป็นยุค Thailand 4.0 ที่จะพัฒนานวัตกรรมด้านอุตสาหกรรม สินค้าและบริการใหม่ๆ เพื่อเป็นต้นแบบให้พื้นที่อื่นๆ ศึกษาเรียนรู้ต่อไปในอนาคต
- ขับเคลื่อนภาคอุตสาหกรรมให้มีมาตรฐานและขยายตัวเพิ่มมากขึ้น
- พัฒนาเศรษฐกิจการท่องเที่ยวให้ขยายตัวและเติบโตอย่างต่อเนื่อง
- พัฒนาความเป็นเมืองน่าอยู่คู่สิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน
- พัฒนาวิถีชีวิตของประชาชนให้สอดคล้องกับทิศทางการเจริญเติบโตของเมือง แก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำ ลดสัดส่วนคนจน เพิ่มความปลอดภัยในการใช้ชีวิต เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนควบคู่กับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน

ขั้นตอนการพัฒนา TOD ในพื้นที่



เสริมศักยภาพเมืองให้ยิ่งโดดเด่น ดึงดูดการค้าการลงทุน สนับสนุนการท่องเที่ยว เสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน



เพิ่มความคุ้มค่าในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐ



กระจายความเจริญและโอกาสทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง



เพิ่มทางเลือก เพิ่มโอกาสให้นักลงทุน ดึงดูดการค้า การลงทุนเข้าสู่พื้นที่



เกิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่จะมาช่วยสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาจังหวัดอย่างยั่งยืน



ประชาชนในพื้นที่มีโอกาส มีทางเลือกในการใช้ชีวิตมากขึ้น มีแหล่งงาน แหล่งรายได้เพิ่มขึ้น ไม่ต้องละทิ้งถิ่นฐานไปทำงานในเมืองใหญ่



เกิดเมืองใหม่ที่เป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม เมืองที่มีความปลอดภัย มีการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองที่มีมาตรฐาน มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพ และมีระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างทั่วถึง



การคมนาคมที่สะดวกสบายและการพัฒนาที่ครบวงจรจะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางเข้าสู่พื้นที่มากขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการขยายตัวเพิ่มขึ้น ทำให้คนในพื้นที่มีรายได้จากการขายสินค้า การบริการ และการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น



ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่สอดคล้องตามยุทธศาสตร์ชาติ



ส่งเสริมการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวและธุรกิจบริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้อย่างยั่งยืน

ไม่ใช่เรื่องเพ้อฝัน ไม่ใช่หลักการเลื่อนลอย

แต่คือแนวคิดที่ทำได้จริง ทำมาแล้ว

และประสบความสำเร็จมาแล้วหลายแห่งทั่วโลก

ตัวอย่างการพัฒนา TOD ที่ประสบความสำเร็จในต่างประเทศและสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในประเทศไทยได้ ได้แก่ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น, ฮ่องกง, กรุงวอชิงตันดีซี สหรัฐอเมริกา, และกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ

ปัจจัยในการพัฒนาโครงการ TOD	 ญี่ปุ่น	 ฮ่องกง	 สหรัฐอเมริกา	 อังกฤษ
นโยบายรัฐบาล 	● การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ● การดึงดูดธุรกิจต่างประเทศ ● ความมั่นคงปลอดภัยในเมือง	● นโยบายการให้เช่าที่ดินที่มีมาตรฐาน	● การลดการใช้พลังงานและนโยบายชุมชนยั่งยืน ● การพัฒนาเศรษฐกิจ ● การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	● การแปรรูปเป็นเอกชน (Privatization)
กฎหมายหลัก 	● กฎหมายฟื้นฟูเมือง (Urban Renaissance Law) เพื่อประกาศพื้นที่พิเศษ (Special District)	● Basic Law 1990 การกำหนดแนวทางการให้เช่าที่ดินของรัฐบาลจีน	● กฎหมาย Urban Mass Transportation Act ● กฎหมายผังเมืองท้องถิ่น	● กฎหมายผังเมืองโดยมาตรา 106 Planning Obligations
กฎหมายรอง 	● Deep Underground Utilization Law ● Barrier Free Law	● ข้อบัญญัติผังเมือง (Planning Ordinance)	● กฎหมายท้องถิ่นเกี่ยวกับแรงจูงใจทางการเงิน	-
เครื่องมือทางผังเมือง 	● การประกาศพื้นที่พิเศษยกเว้นมาตรการทางผังเมืองปกติ ● การจัดรูปที่ดินโดยกฎหมายจัดรูปที่ดิน ● FAR bonuses ● FAR Transfer ● Increased FAR ● เร่งรัดการขออนุญาตก่อสร้าง ผังเมือง EIA ใน 3 เดือน	● การประกาศพื้นที่พิเศษ (Comprehensive Development Area-CDA) การบูรณาการพื้นที่หลายเจ้าของ ● การใช้สอยหลากหลายพื้นที่สาธารณะ: โครงสร้างพื้นฐานและการออกแบบชุมชนเมืองให้เป็นหนึ่งเดียว	● Re-zoning ● Special Permits/Planned Unit Development ● Incentive Zoning (FAR Bonuses) ● Transfer of Development Rights-TDR	● Section 106 Planning Obligations ในกฎหมายผังเมือง
แรงจูงใจทางเศรษฐศาสตร์ 	● เงินอุดหนุนเพื่อการจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน ● ยกเว้นภาษี 4 ประเภท ● จัดหา Mezzanine Financing	-	● Grants ● Tax Credit ● Tax Exemption ● Special Loans ● Tax Increment Financing (TIF)	● ไม่มี แต่ใช้มาตรการ Private Finance Initiative (PFI)
ปัจจัยความสำเร็จ/ปัจจัยในการดำเนินงาน 	● แปรรูปกิจการรถไฟ (ทำให้มีรายได้จากที่ดิน) ● การใช้กฎหมายประกาศพื้นที่พิเศษ ● การจัดตั้งองค์กรดำเนินการที่สนับสนุน TOD ● ความเข้มแข็งขององค์กรท้องถิ่น	● แปรรูปกิจการรถไฟโดยรัฐยังคงกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างผลกำไรทางการเงินกับผลประโยชน์สาธารณะ ● การใช้มาตรการ Rail Plus Property ● การใช้ CDA เป็นเครื่องมือทางผังเมือง	● โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลกลางกับท้องถิ่น ● การริเริ่มโดยท้องถิ่นโดยใช้กฎหมายท้องถิ่น ● ความหลากหลายของมาตรการแรงจูงใจ	● แปรรูปกิจการรถไฟ (ทำให้มีรายได้จากที่ดิน) ● การประกาศพื้นที่พิเศษในกฎหมายผังเมือง (Section 106) ● การร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัทบริหารสินทรัพย์



ปัจจัยที่ส่งเสริมให้ TOD ประสบความสำเร็จ



นโยบายภาครัฐ ที่สนองตอบสภาพการณ์ของประชากร เศรษฐกิจ และสังคมที่เปลี่ยนแปลงของแต่ละประเทศ



มาตรการและกฎหมายพื้นฐาน ในการดำเนินโครงการพัฒนาเมืองซึ่งปรับปรุงตามสภาพการณ์ของแต่ละประเทศ

- แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนที่ชัดเจน
- การประกาศพื้นที่พัฒนาพิเศษโดยกฎหมาย
- การใช้เครื่องมือทางผังเมืองที่เหมาะสม



มีองค์กรบริหารที่มีประสิทธิภาพ

- องค์กรประสานงาน
- องค์กรบริหารโครงการ/องค์กรบริหารสินทรัพย์



การริเริ่มโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เข้มแข็ง

มาตรการทางการเงิน

- งบประมาณอุดหนุนจากรัฐบาลกลาง โดยมากใช้ในการจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน
- เงินกู้ รัฐจัดหาให้เอกชน
- มาตรการทางภาษี โดยรัฐผ่อนผันให้เอกชน หรือรัฐบาลกลาง ให้รัฐบาลท้องถิ่นนำมาใช้ล่วงหน้าในการจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน

3 พลังผสาน ขับเคลื่อนการพัฒนา



ความร่วมมือระหว่างรัฐกับเอกชน เป็นเรื่องที่สำคัญมาก เนื่องจากส่วนใหญ่ที่ดินในโครงการมักมีกรรมสิทธิ์ที่หลากหลาย รวมถึงลักษณะการพัฒนาที่ผสมผสาน การดำเนินงานที่ให้ผลในทางปฏิบัติจึงต้องมีมาตรการให้ภาคเอกชนสามารถดำเนินการร่วมกับภาครัฐได้อย่างราบรื่น

การมีส่วนร่วมของประชาชน การพัฒนา TOD ต้องเปิดโอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอน และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อให้การพัฒนาสอดคล้องกับความต้องการและเกิดประโยชน์ต่อประชาชนมากที่สุด



รัฐ ส่งเสริมผลักดัน **เอกชน** ร่วมขับเคลื่อนการพัฒนา
ประชาชน ร่วมมือ ร่วมใจ
อนาคตกำหนดได้ ถ้าทุกฝ่ายพร้อมก้าวไปด้วยกัน

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง
คอนซัลแต้นส์ จำกัด



บริษัท เอ็ม เอ เอ
คอนซัลแต้นท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์
คอนซัลแต้นส์ จำกัด

NIPPON KOEI
บริษัท นิปปอน โคอิ จำกัด

PrimeStreet
ADVISORY

บริษัท ไพรม์สตรีท แอดไวซอรี
(ประเทศไทย) จำกัด

NIKKEN
EXPERIENCE INTEGRATED

NIKKEN
SEKKEI Ltd.