



โครงการศึกษาพัฒนาเมือง

กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

แผนแม่บท TOD

(แผนปฏิบัติการเพื่อการพัฒนา TOD)

ร่างแผน ณ 7 ก.ค. 63

วันพุธที่ 8 ก.ค. 2563 เวลา 08.30-16.00 น.

ณ ห้องบอลรูม 1 โรงแรมอีสติน มัคกะสัน

นำเสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง
คอนซัลแต้นส์ จำกัด



บริษัท เอ็ม เอ เอ
คอนซัลแต้นท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์
คอนซูเมอร์ จำกัด

NIPPON KOEI
บริษัท นิปปอน โคอิ จำกัด

PrimeStreet
ADVISORY

บริษัท ไพรม์สตรีท แอดไวเซอร์
(ประเทศไทย) จำกัด

NIKKEN
EXPERIENCE. INTEGRATED

NIKKEN SEKKEI Ltd.

เป็นข้อมูลเบื้องต้น ยังไม่สามารถใช้อ้างอิงได้

(ร่าง) แผนแม่บท TOD : สารบัญ

๑. หลักการ เหตุผล	TOD กับแผนคมนาคมตามยุทธศาสตร์ชาติ
๒. แนวคิด TOD	ลักษณะ องค์ประกอบ และประเภท TOD
๓. ความท้าทาย	สถานการณ์และสภาพปัญหาในการพัฒนา TOD
๔. วิเคราะห์ช่องว่าง	สภาพปัญหาตามปัจจัยแห่งความสำเร็จ 6 ประการ
๕. วิสัยทัศน์การพัฒนา	การกำหนดวิสัยทัศน์ TOD ไทย
๖. ประเด็นยุทธศาสตร์	กลยุทธ์แห่งความสำเร็จ
๗. แผนงาน โครงการ	แผนงานและโครงการ
๘. ปัจจัยเสี่ยง/เสนอแนะ	ความเสี่ยงและข้อเสนอแนะ

๑. หลักการ เหตุผล

TOD กับแผนคมนาคมตามยุทธศาสตร์ชาติ

1. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันโดยการคมนาคม
2. ความคุ้มค่าจากการลงทุนภาครัฐด้านระบบคมนาคม
3. TOD กับการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร

การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านคมนาคม



ลดต้นทุน โลจิสติกส์

ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม
ภายในประเทศ (GDP)
ปัจจุบัน

ร้อยละ 14.2 (พ.ศ. 2556)

เป็น

ร้อยละ 11.9
(พ.ศ. 2580)



ลดต้นทุน ค่าขนส่ง

ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม
ในประเทศ (GDP)
ปัจจุบัน

ร้อยละ 7.4 (พ.ศ. 2556)

เป็น

ร้อยละ 6.7
(พ.ศ. 2580)



เพิ่มสัดส่วน ปริมาณการขนส่ง ทางราง

ปัจจุบัน

ร้อยละ 1.4 (พ.ศ. 2558)

เป็น

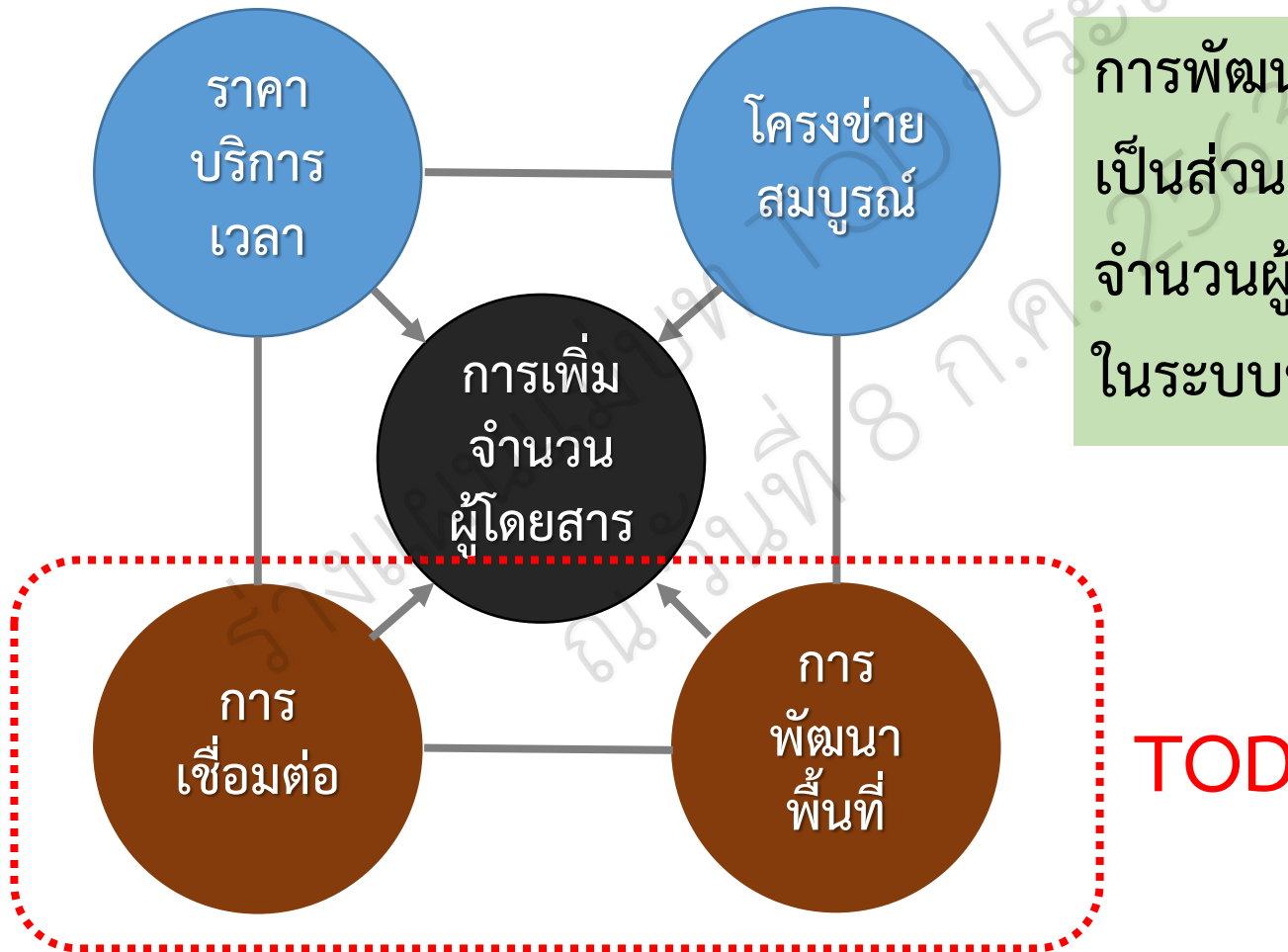
ร้อยละ 10
(พ.ศ. 2580)

ความคุ้มค่าจำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)

ประเภท	2560	2580
รถไฟความเร็วสูง (HSR)	-	41
รถไฟทางเดี่ยว/ทางคู่	36	75
Metro (BMR)	386	1,500

- ที่มา : - การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทางและปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ
- โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
 - การรถไฟแห่งประเทศไทย
 - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

การเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร



การพัฒนาพื้นที่แบบ TOD
เป็นส่วนหนึ่งของการเพิ่ม
จำนวนผู้โดยสาร
ในระบบขนส่งมวลชน

TOD

๒. แนวคิด TOD

ลักษณะ องค์ประกอบ และประเภท TOD

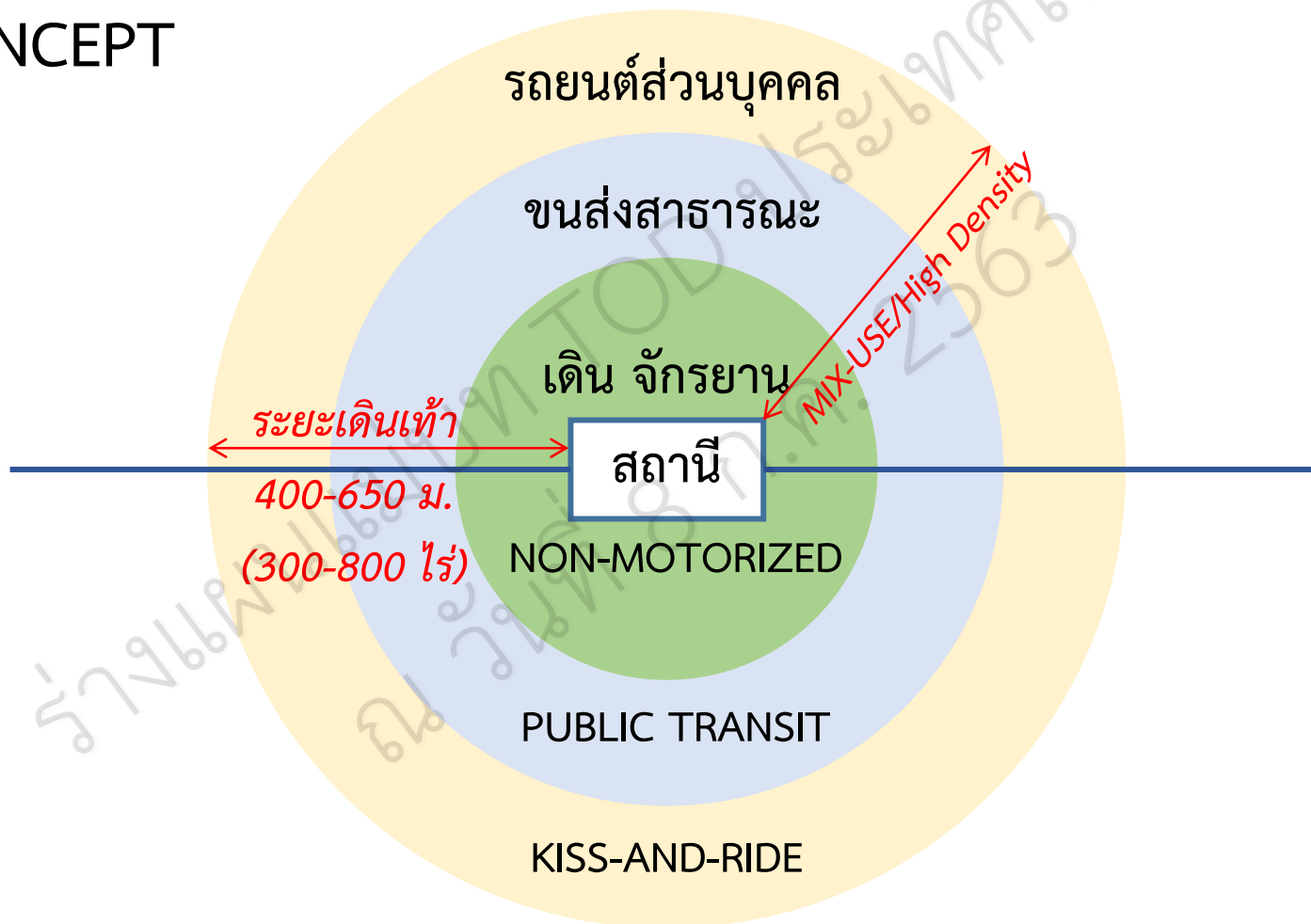
1. ลักษณะของ TOD

2. ความแตกต่างของ TOD กับศูนย์ขนส่งในอดีต

3. สถานี TOD ตามแผนแม่บทรถไฟ

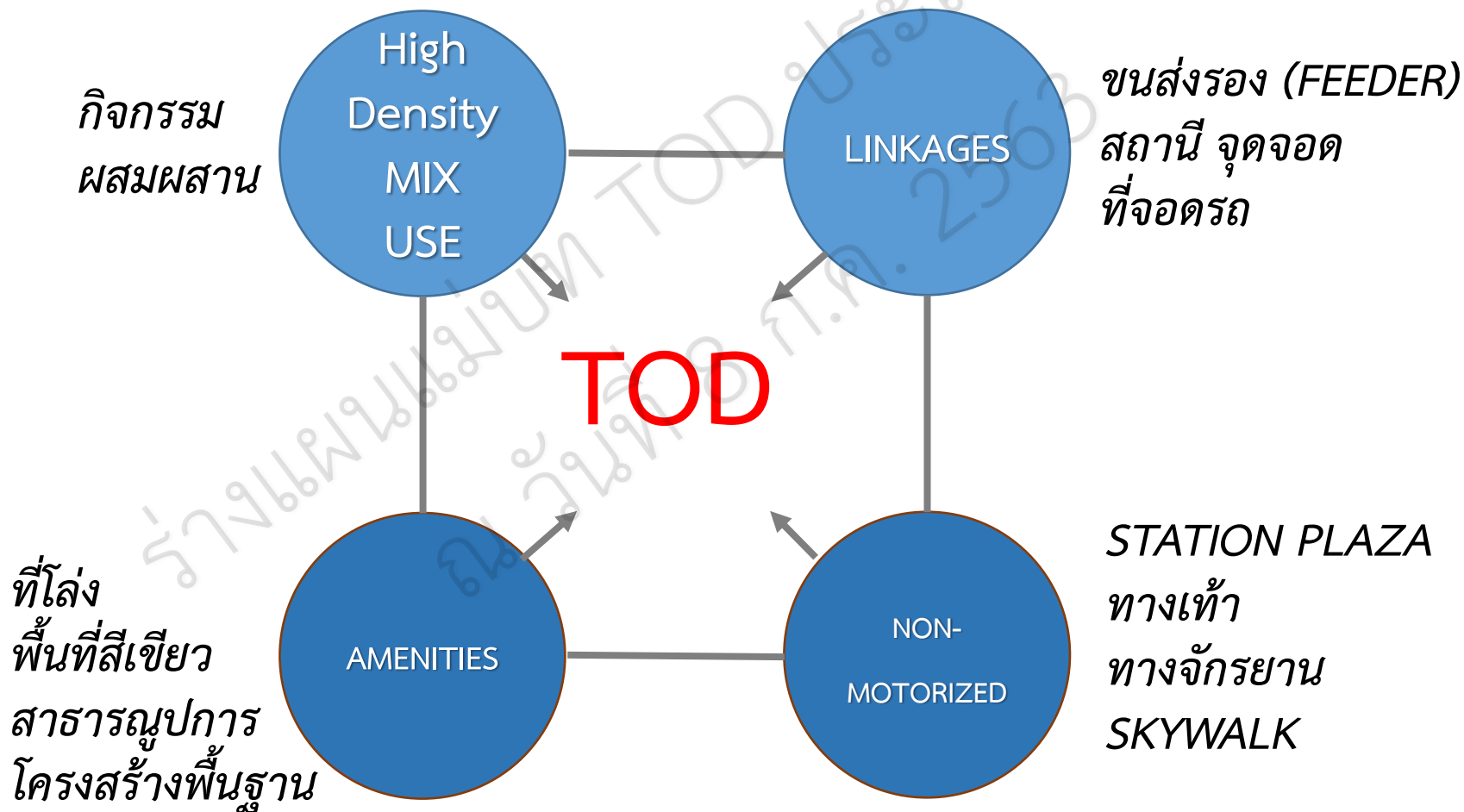
4. ประเภทของ TOD

ลักษณะของ TOD CONCEPT



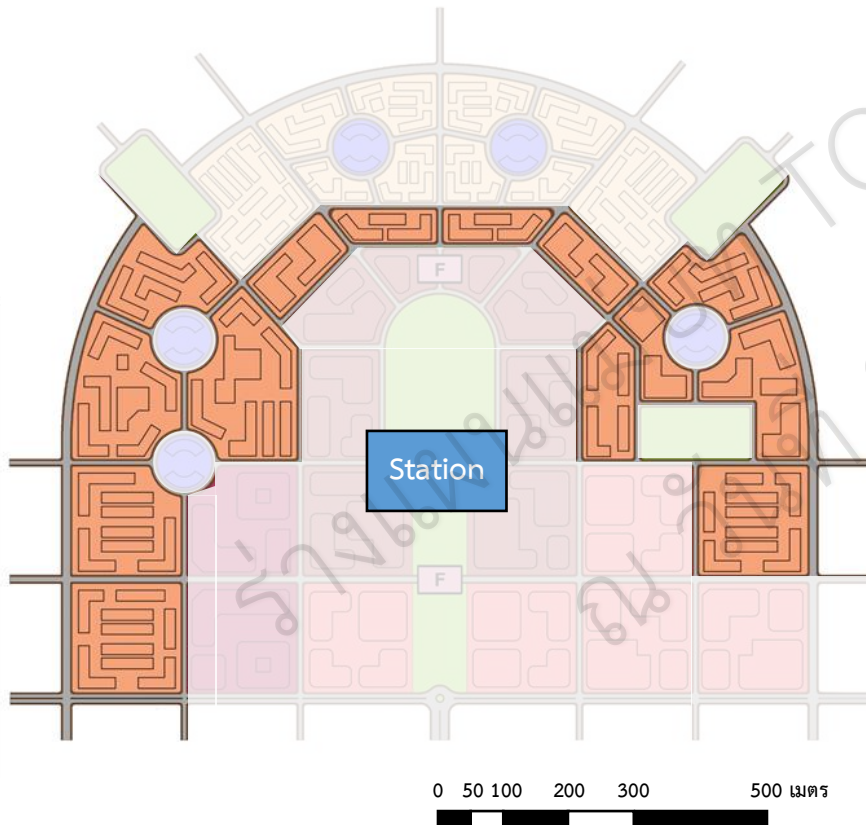
ลักษณะของ TOD

องค์ประกอบ



REGIONAL CENTER (RC)

- OPEN SPACE (PUBLIC)
- COMMERCIAL
- OFFICE
- HOTEL
- COMMERCIAL HOUSING
- AFFORDABLE HOUSING

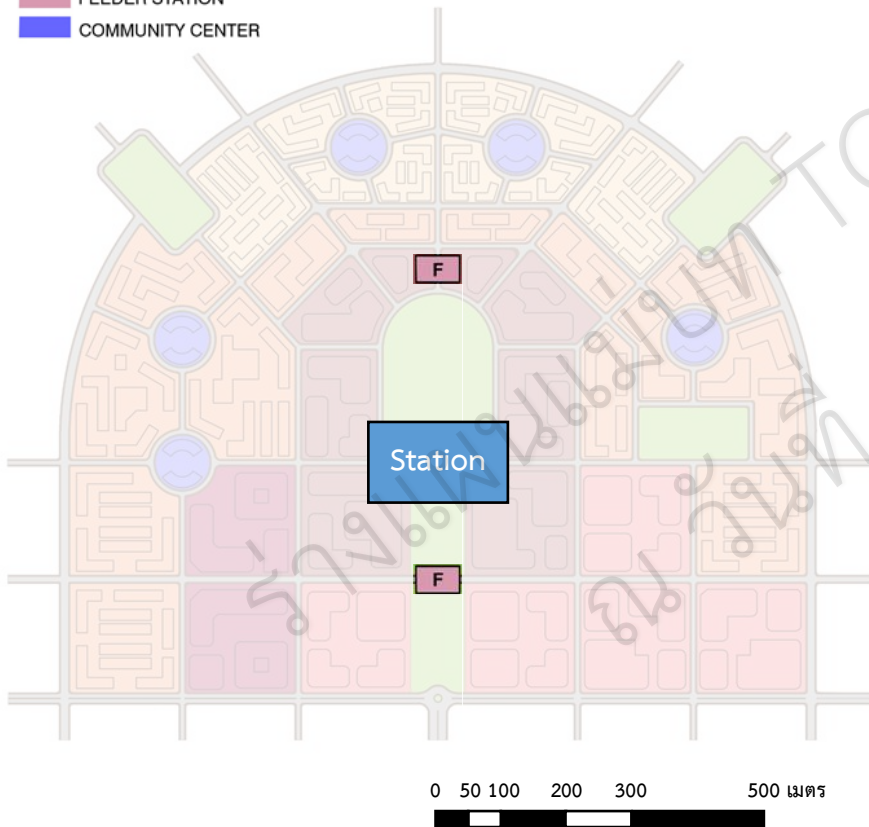


MIX USE



REGIONAL CENTER (RC)

- OPEN SPACE (PUBLIC)
- COMMERCIAL
- OFFICE
- HOTEL
- COMMERCIAL HOUSING
- AFFORDABLE HOUSING
- FEEDER STATION
- COMMUNITY CENTER

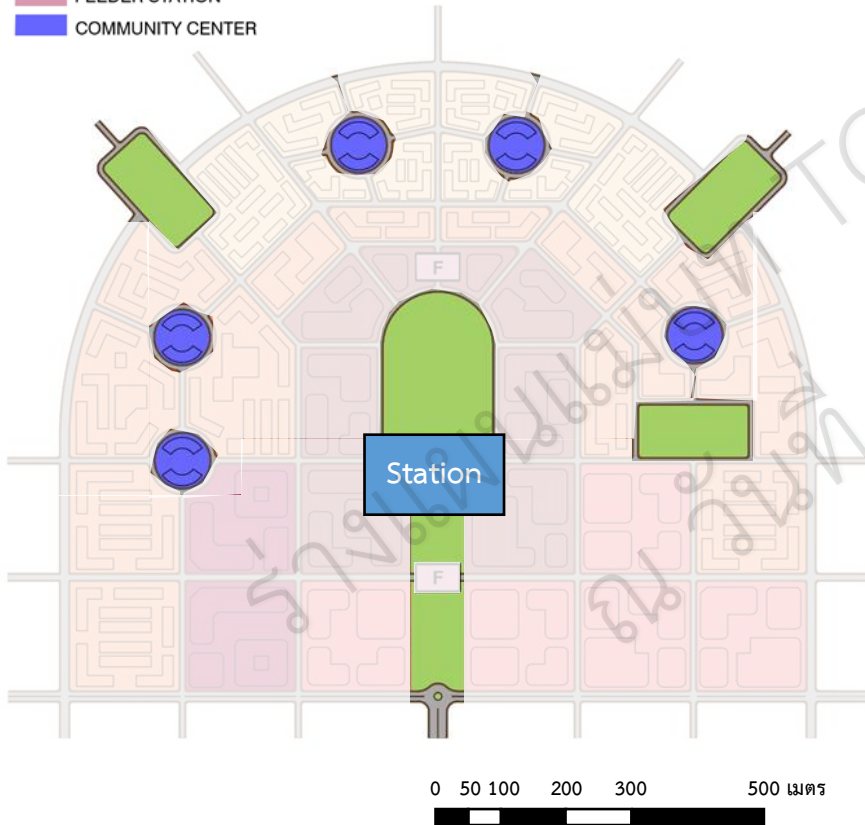


LINKAGES

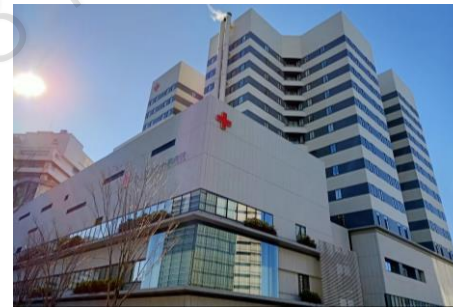


REGIONAL CENTER (RC)

- OPEN SPACE (PUBLIC)
- COMMERCIAL
- OFFICE
- HOTEL
- COMMERCIAL HOUSING
- AFFORDABLE HOUSING
- FEEDER STATION
- COMMUNITY CENTER

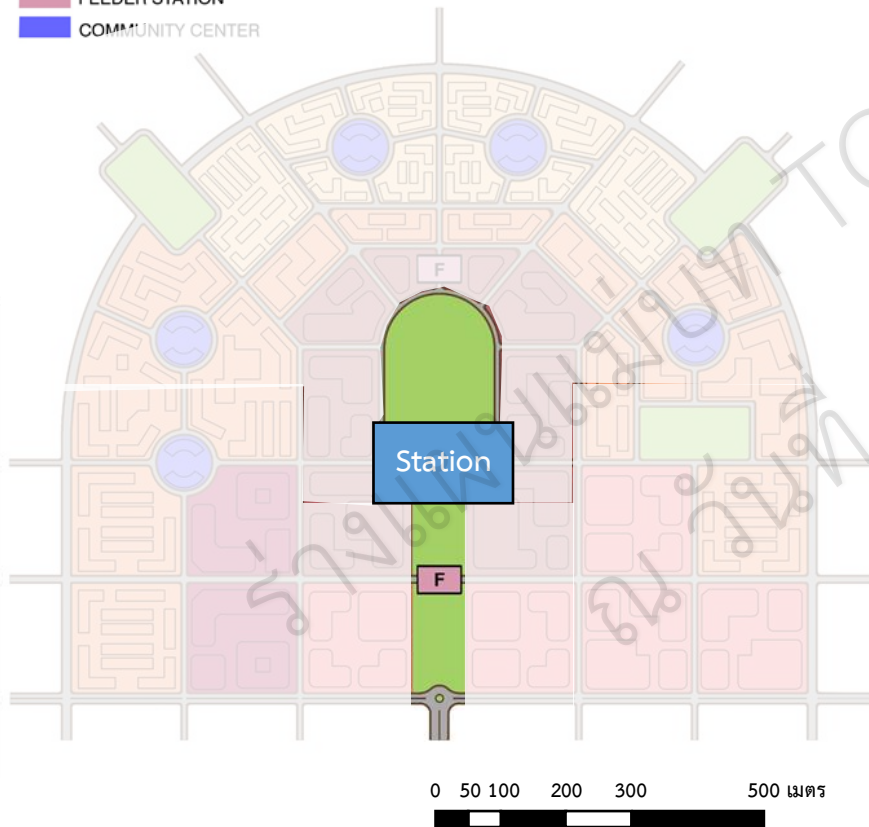


AMENITIES



REGIONAL CENTER (RC)

- OPEN SPACE (PUBLIC)
- COMMERCIAL
- OFFICE
- HOTEL
- COMMERCIAL HOUSING
- AFFORDABLE HOUSING
- FEEDER STATION
- COMMUNITY CENTER



NON-MOTORIZED



2. ความแตกต่างของ TOD กับศูนย์ขนส่งในอดีต

กายภาพ ลดใช้รถยนต์ / ส่งเสริมเดิน จักรยาน / Feeder

สังคม ผู้อยู่อาศัยเดิม / พื้นที่เชิงสังคม / ที่อยู่อาศัย

เศรษฐกิจ แบ่งปันผลประโยชน์ / ร่วมลงทุน / โอกาส

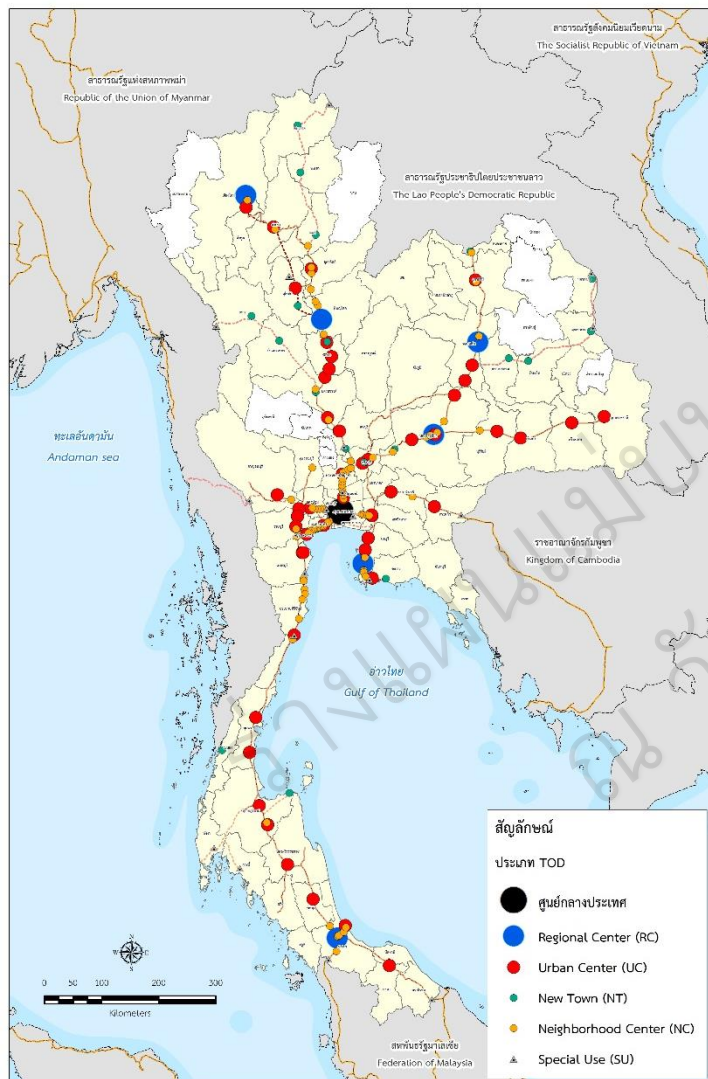
การลงทุน รัฐ + เอกชน / โครงสร้างพื้นฐาน + อสังหาฯ

ที่มา : ITDP 2017; World Bank Group 2015; APA 2006

ไม่เคยมีในประเทศไทย

ต้องการข้อตกลงในการพัฒนาร่วมกันในระยะยาว

3. สถานี TOD ตามแผนแม่บทรถไฟ



จำนวน TOD แยกตามประเภทและระยะการพัฒนา

ประเภท	ระยะ 1	ระยะ 2	ระยะ 3	รวม
RC	6	0	0	6
UC	43	3	3	49
NT	17	3	0	20
NC	66	1	17	84
SU	13	5	0	18
รวม	145	12	20	177

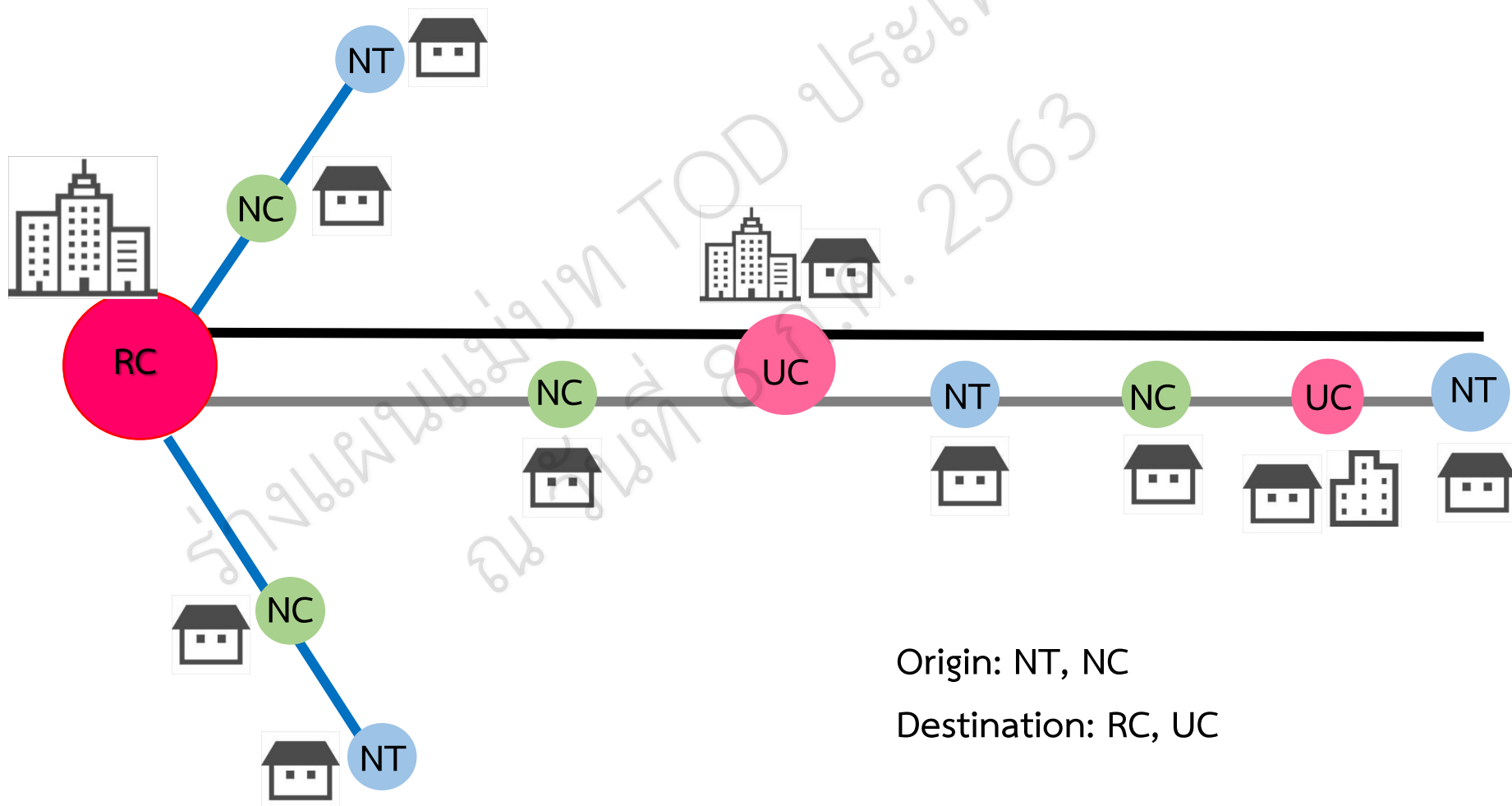
หมายเหตุ : อ้างอิงปีเปิดให้บริการ

ระยะที่ 1 : ไม่เกิน พ.ศ. 2570

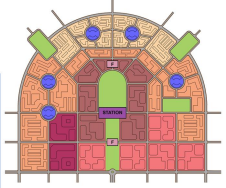
ระยะที่ 2 : พ.ศ. 2571 – 2575

ระยะที่ 3 : พ.ศ. 2576 – 2580

4. ประเภทของ TOD



4. ประเภทของ TOD

ประเภท	Concept	ขนาด	ลักษณะ
RC ศูนย์ภูมิภาค		XL	สถานีศูนย์กลางเมืองหลัก ระดับภูมิภาค
UC ศูนย์กลางเมือง		L M S	สถานีประจำจังหวัดขนาดใหญ่ กลาง เล็ก
NT ศูนย์เมืองใหม่		M S	สถานีตามสายทางใหม่ในพื้นที่ ชนบท
NC ศูนย์ชุมชน		S SS	สถานีประจำอำเภอหรือศูนย์ชุมชน ขนาดเล็ก
SU พิเศษ	-	-	ศูนย์พิเศษ – เมืองท่องเที่ยว เมือง ชายแดน เมืองการศึกษา

ประเภท TOD	SIZE	TOD radius (m.)	TOD Core (m.)	In TOD Core				Outside of TOD Core						
				Land Use	Transportation Facilities			Land Use	Feeder Transport	Urban Facility				
					Station Plaza	Pedestrian Facilities	Park& Ride			สวนสาธารณะ The park	สถานบันการศึกษา Educational institution	บริการสุขภาพ Public health service	สาธารณูปการสำหรับผู้สูงอายุ Facility for Elderly	สาธารณูปการอื่นๆ Other facilities
ศูนย์ระดับภาค Regional Center (RC)	LL	1,000-1,500	400-500	Commercial, Office, Hotel,	●	●	●	Commercial Housing, Affordable Housing, Open Space	LRT/BRT/Bus/สองแถว	●	●	●	●	●
ศูนย์ระดับเมือง Urban Center (UC)	L	800-1,000	300-400	Commercial Housing, Open Space	●	●	●		BRT/Bus/สองแถว	●	●	●	●	●
	M	500-800	300-400		●	●	●			●	●	●	●	●
	S	300-500	200-300	Commercial (community mall) Office, Commercial Housing, Open Space	●	●	●			●	●	●		●
เมืองใหม่ New Town (NT)	M	500-800	300-400		●	●	●			●	●	●	●	●
	S	300-500	200-300	Commercial (community mall)	●	●	●			●	●	●		●
ศูนย์ชุมชน Neighborhood Center (NC)	ss	300-500	50-100	Commercial Housing, Open Space	●	●	●		สองแถว	●	●	●		●

4. ประเภทของ TOD

TOD แบบพิเศษ

ประเภท	ลักษณะเฉพาะ
Border Town เมืองชายแดน	- ชุมชนในพื้นที่พัฒนาพิเศษ - โครงข่ายคมนาคมเน้นโลจิสติกส์ - ที่พักราคาถูกสำหรับผู้ขับขีขนส่ง - สถานีตรวจคนเข้าเมือง LOGISTICS
Airport Town เมืองการบิน	- การเชื่อมการสัญจรแบบไร้รอยต่อจากสนามบิน - โรงแรม ที่พัก เข้าถึงง่าย - สิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักเดินทาง - การออกแบบเพื่อคนทุกกลุ่ม UNIVERSAL DESIGN
Tourist Town เมืองท่องเที่ยว	- Station Plaza ขนาดใหญ่ รองรับขนส่งสาธารณะ - โรงแรม ที่พัก - เน้นป้ายบอกทาง การออกแบบที่ง่ายต่อการเข้าใจ - ส่งเสริมการอนุรักษ์ วัฒนธรรม พื้นที่ธรรมชาติ CONNECTIVITY
Education Town เมืองการศึกษา	- ที่พัก หอพัก - สันทนาการ กีฬา - Co-Working Space ACTIVE & LEARNING

๓. ความท้าทาย

สถานการณ์และสภาพปัญหาในการพัฒนา TOD



ผังเมือง



โครงสร้างพื้นฐาน



การลงทุน



กฎหมาย

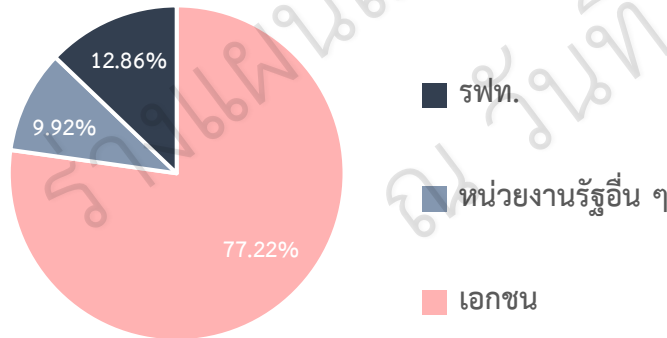




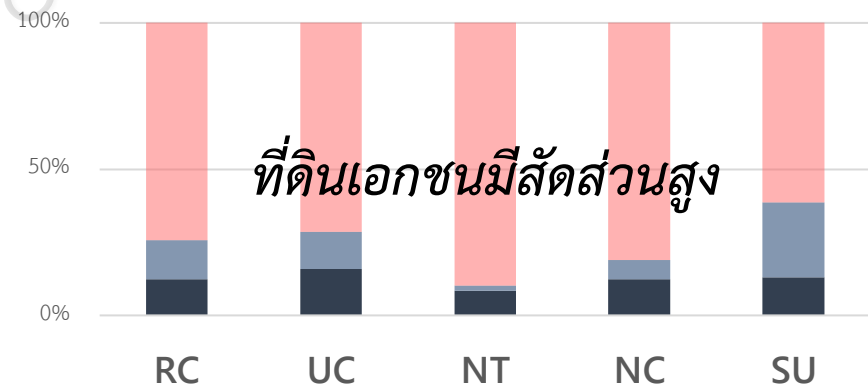
KEYWORD:

ขาดวิธีการรวบรวมที่ดินที่เป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย

- ที่ตั้ง TOD มีทั้งที่พัฒนาเป็นเมืองแล้วกับพื้นที่ชนบท
- กรรมสิทธิ์และจำนวนแปลงมีความหลากหลาย รวบรวมยาก
- ที่ดินรัฐไม่เป็นเอกภาพ
- ชุมชนดั้งเดิม ได้รับผลกระทบจากการพัฒนา



สัดส่วนที่ดินตามกรรมสิทธิ์
ในพื้นที่รอบสถานี TOD 177 แห่ง



ที่ดินเอกชนมีสัดส่วนสูง
จำนวนแปลงที่ดินเฉลี่ยในรัศมี TOD 177 แห่ง
แบ่งตามประเภท

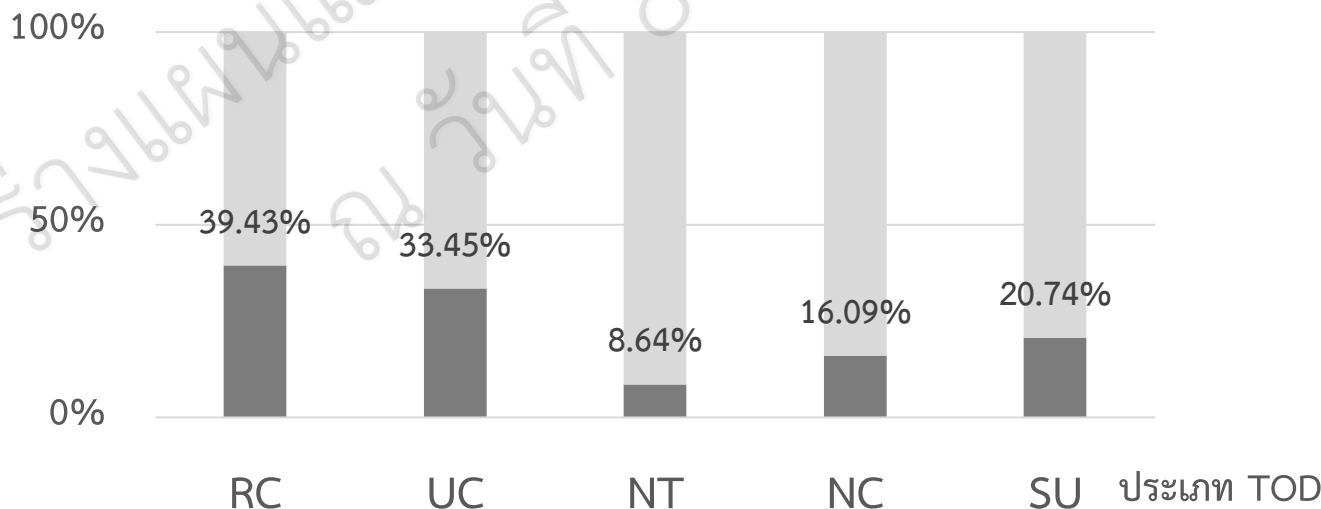


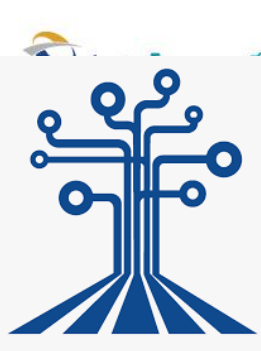
ผังเมือง

KEYWORD:

ขาดมาตรการเชิงบวกที่ชี้นำการพัฒนาระยะยาว

- ข้อกำหนดผังเมือง มีลักษณะเชิงควบคุม
- ผังเมืองไม่สามารถชี้นำการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐได้
- กระบวนการรับฟังความคิดเห็นไม่ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม
- ไม่มีเครื่องมือเพื่อพัฒนาเมืองใหม่และฟื้นฟูเมืองโดยเฉพาะ

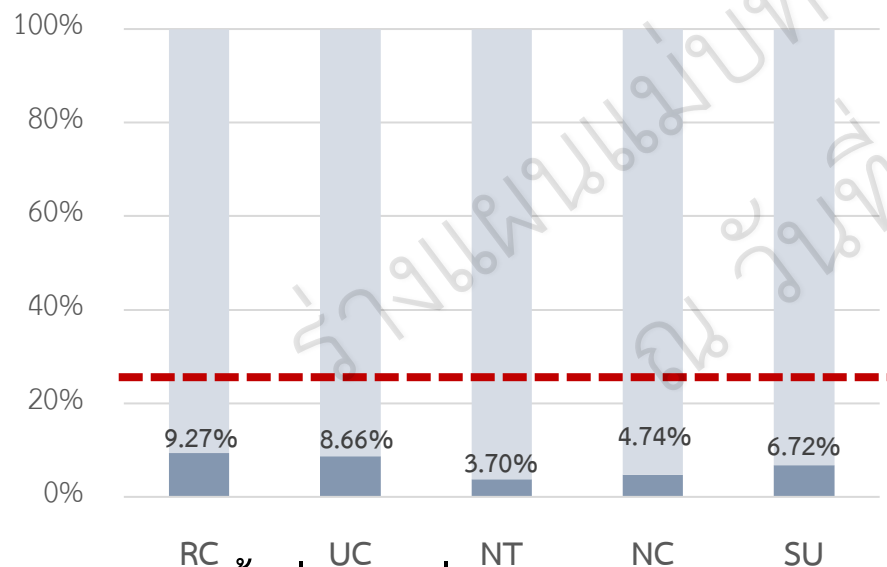




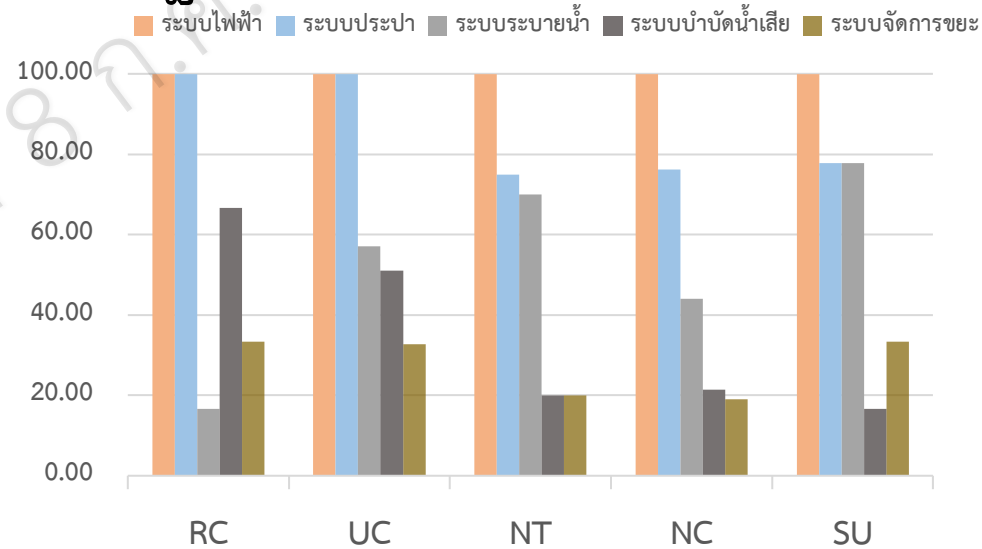
โครงสร้างพื้นฐาน

KEYWORD: โครงสร้างพื้นฐานปัจจุบัน
ไม่สามารถรองรับความหนาแน่นสูงของ TOD ได้

- พื้นที่เมืองใหม่ TOD ขาดโครงสร้างพื้นฐานรองรับ
- สาธารณูปโภค-บริการส่วนใหญ่ไม่สามารถรองรับความหนาแน่นสูงได้
- โครงข่ายถนนโดยรอบสถานีไม่ได้มาตรฐานและเพียงพอ



สัดส่วนพื้นที่ถนนเฉลี่ยรอบสถานี TOD 177 แห่ง
เฉลี่ยเพียง 6.06% จากมาตรฐาน 25%



ความสมบูรณ์ของโครงสร้างพื้นฐานเฉลี่ย
ในพื้นที่ TOD 177 แห่ง ตามสภาพการพัฒนา



การลงทุน

๓. ความท้าทาย

KEYWORD: พื้นที่รอบสถานี TOD ขาดแรงจูงใจ
ในการลงทุนพัฒนา ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

- พื้นที่ TOD ส่วนใหญ่ยังมีโครงสร้างพื้นฐานไม่ได้มาตรฐาน
 - อปท. ไม่มีงบประมาณเพียงพอในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน
- ไม่สามารถทำได้ถ้าไม่มีงบประมาณจากส่วนกลาง

- มาตรฐาน TOD (เช่น ลัดส่วนพื้นที่โล่ง การเชื่อมต่อคมนาคม การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ฯลฯ) เป็นข้อจำกัดทำให้เอกชนไม่ลงทุนใน TOD แต่ไปลงทุนในพื้นที่ใกล้เคียง
- TOD เกิดขึ้นไม่ได้หากไม่มีการลงทุนจากภาคเอกชน



พัฒนาเมือง
บนฐานคมนาคมขนส่ง

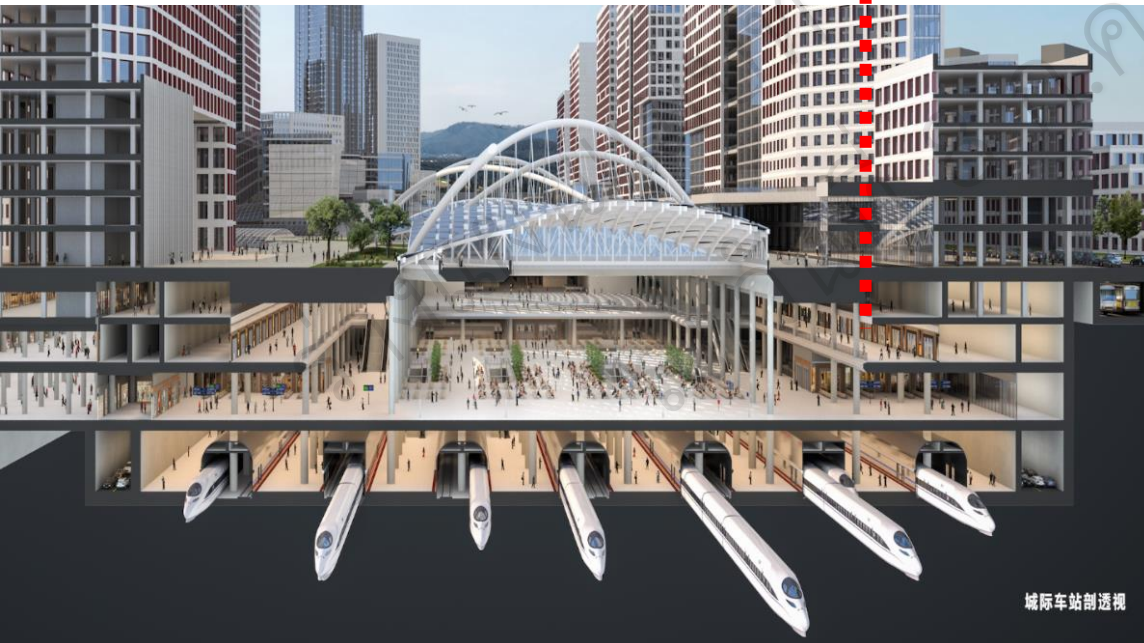


องค์กร

๓. ความท้าทาย

KEYWORD: การพัฒนา TOD
ขาดองค์กรดำเนินการในทุกระดับ

พื้นที่ส่วนนี้ในไทยทำพาณิชย์กรรมไม่ได้
เนื่องจากกฎหมายเวนคืน



- เน้นให้ อปท. เป็นหลักในการริเริ่มโครงการ แต่มีข้อจำกัดมาก
- ความรู้ความเข้าใจในหลักการพัฒนา TOD ยังมีน้อย
- องค์กรเดินรถ มีข้อจำกัดในการพัฒนาที่ดินตามสายทาง

<https://news.cgtn.com/news/2020-05-26/One-of-world-s-biggest-underground-transportation-hubs-OMYz1qNjC8/index.html>



องค์กร

KEYWORD: การพัฒนา TOD
ขาดองค์กรดำเนินการในทุกระดับ

ประเภท TOD	จำนวน รวม	ขอบเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น				
		รูปแบบพิเศษ	เทศบาลนคร	เทศบาลเมือง	เทศบาลตำบล	อบต.
RC	6	1	5	0	0	0
UC	49	0	11	35	1	2
NT	20	0	2	3	5	10
NC	84	0	8	8	11	27
SU	18	0	1	7	4	6
รวม	177	1	27	63	41	45
สัดส่วน	100.00	0.56	15.25	35.59	23.16	25.42
ระดับการบริหารจัดการ		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด

มีข้อจำกัดการพัฒนา

ประเภท TOD	รวม	จำนวน อปท. ในรัศมี TOD*					สัดส่วน				
		1 อปท.	2 อปท.	3 อปท.	4 อปท.	5 อปท.	1 อปท.	2 อปท.	3 อปท.	4 อปท.	5 อปท.
RC	6	3	3	-	-	-	50.00	50.00	0.00	0.00	0.00
UC	49	22	20	6	1	-	44.90	40.82	12.24	2.04	0.00
NT	20	9	10	-	1	-	45.00	50.00	0.00	5.00	0.00
NC	84	36	33	10	4	1	42.86	39.29	11.90	4.76	1.19
SU	18	12	4	2	-	-	66.67	22.22	11.11	0.00	0.00
รวม	177	82	70	18	6	1	46.33	39.55	10.17	3.39	0.56

พื้นที่ TOD มี อปท. มากกว่า 1 แห่ง บริหารอย่างไร

เป็นข้อมูลเบื้องต้น ยังไม่สามารถใช้อ้างอิงได้



KEYWORD: กฎหมายที่ใช้เพื่อการพัฒนา TOD ยังไม่สมบูรณ์และขาดเอกภาพ

การพัฒนา TOD ต้องใช้กฎหมายหลายฉบับ

ผังเมืองและควบคุมอาคาร

การบริหารภาครัฐ

การคมนาคมขนส่ง

ที่ดิน

การเงินลงทุน

PPP

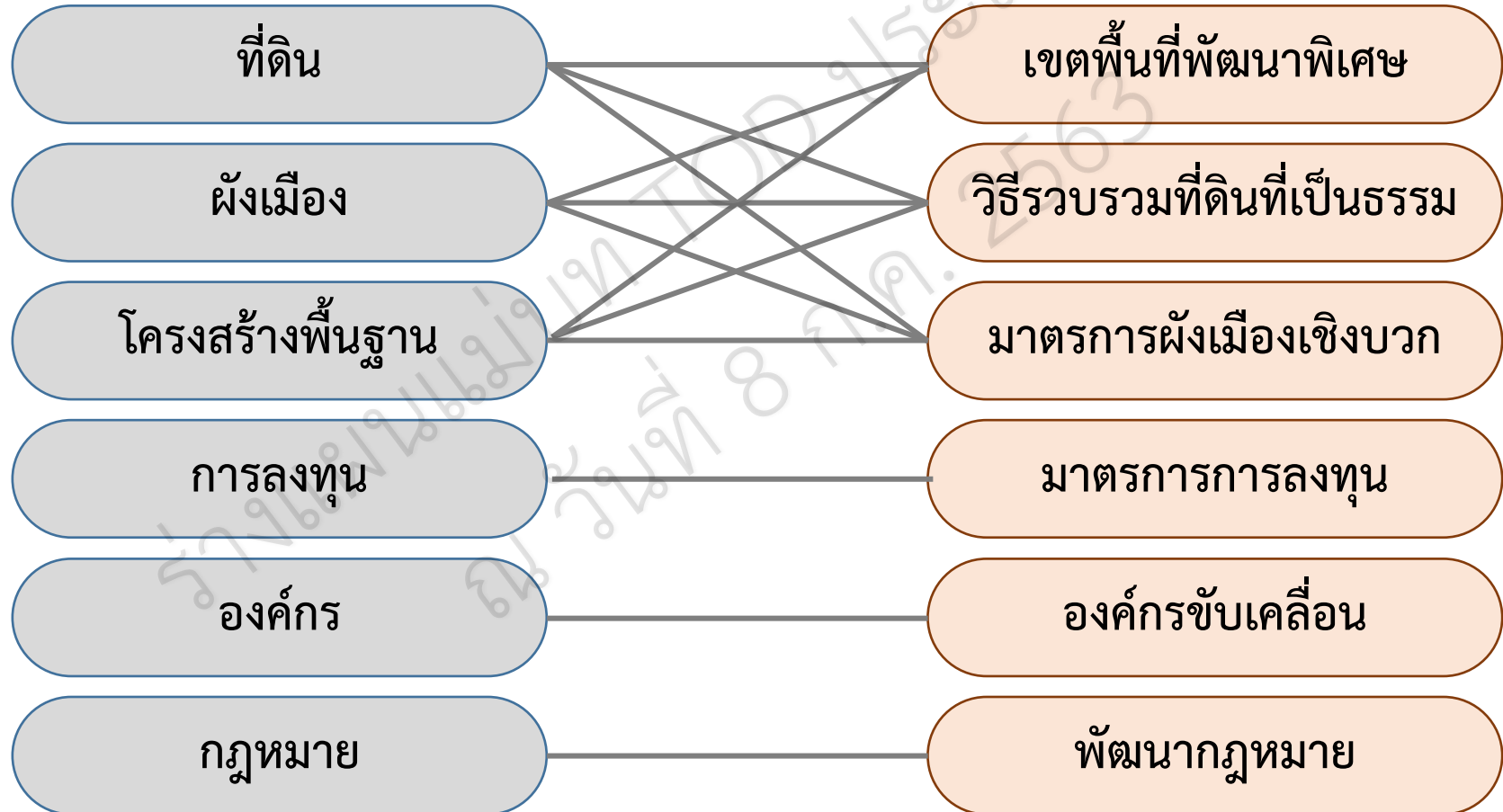
พื้นที่ TOD
300-800 ไร่

๔. วิเคราะห์ช่องว่าง

สภาพปัญหาตามปัจจัยแห่งความสำเร็จ 6 ประการ

ความท้าทายของไทย

ความสำเร็จในต่างประเทศ



เขตพื้นที่พัฒนาพิเศษ

= ข้อตกลงจะพัฒนาร่วมกันในระยะยาวเช่น 20 ปี

Function

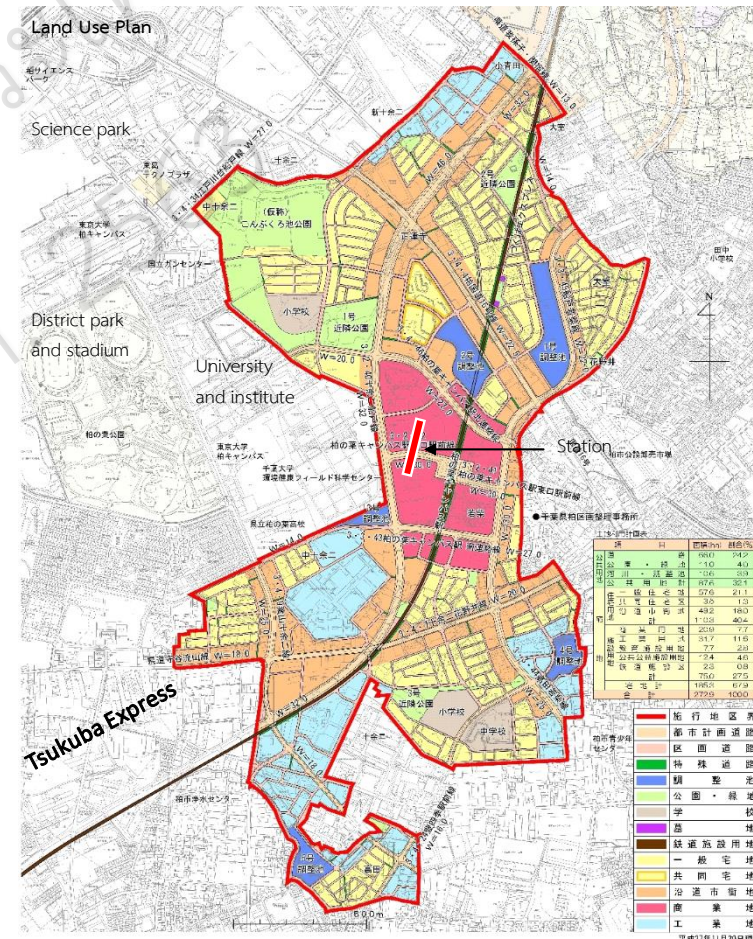
- รัฐออกมาตรการส่งเสริมพิเศษได้
- เปิดโอกาสให้รัฐกับเอกชนได้พัฒนาร่วมกัน
- ออกมาตรการที่ขัดหรือแย้งของเดิมได้

กรณีศึกษา

- ประกาศระดับท้องถิ่น มีกระบวนการหารือ

ประเทศไทย (ยังไม่เคยประกาศใช้)

- ผังเมืองเฉพาะ
- การพัฒนาพื้นที่เฉพาะแห่ง (PUD)



ผังพัฒนาพื้นที่ (District Plan) ในญี่ปุ่น

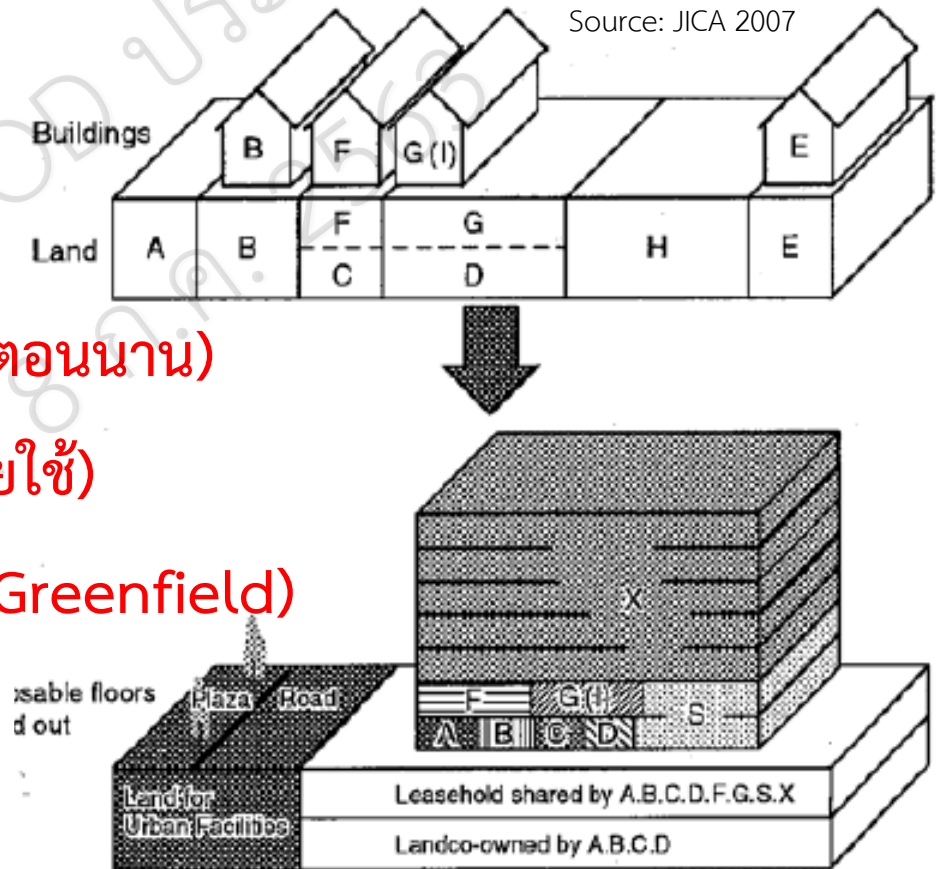
เป็นข้อมูลเบื้องต้น ยังไม่สามารถใช้อ้างอิงได้

วิธีรวบรวมที่ดินที่เป็นธรรม

= มีวิธีการที่หลากหลาย ประสานประโยชน์ได้ทุกฝ่าย

- เวนคืน
- สะสมที่ดิน (งบไม่พอ)
- แลกเปลี่ยนที่ดิน (ขั้นตอนนาน)
- ปรับกรรมสิทธิ์ (ไม่เคยใช้)
- จัดรูปที่ดิน (ทำได้ใน Greenfield)

การคงไว้ซึ่ง
ที่ดินเดิม



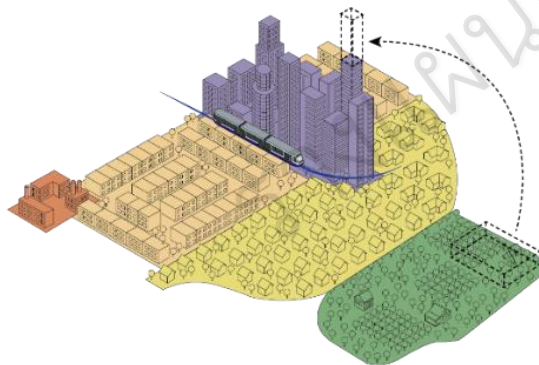
การปรับกรรมสิทธิ์ในญี่ปุ่น

เป็นข้อมูลเบื้องต้น ยังไม่สามารถใช้อ้างอิงได้

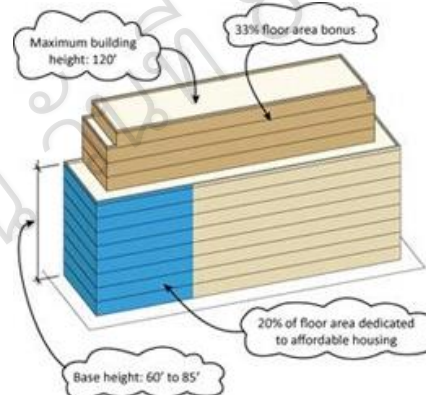
มาตรการผังเมืองเชิงบวก

= ส่งเสริม ชี้นำการพัฒนาแทนการควบคุม

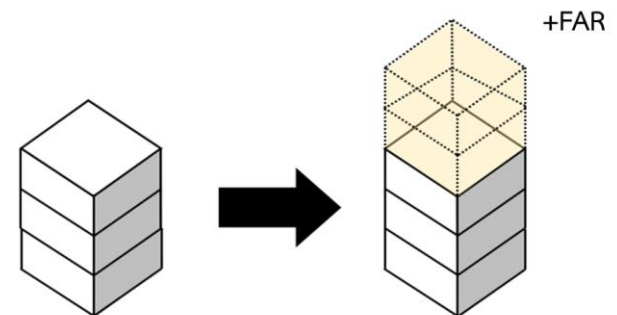
- TOD ต่างประเทศใช้มาตรการทางผังเมืองเชิงบวกมากกว่าควบคุม
- กฎหมายผังเมือง 2562 ให้มีมาตรการเชิงบวกได้ (ม.22(6))
- ประเด็น : ของไทยทำได้แล้วแต่ยังไม่นำมาใช้จริงในสวนภูมิภาค



FAR Transfer



FAR Bonus



Increased FAR

มาตรการการลงทุน

= อุดหนุนท้องถิ่น จูงใจเอกชน

การส่งเสริมในต่างประเทศ ในเขตพื้นที่พัฒนาพิเศษ TOD

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- ส่วนกลางอุดหนุนท้องถิ่น
- ท้องถิ่นมีข้อตกลงกับนักลงทุน
- ท้องถิ่นใช้มาตรการทางภาษี

การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

- สิทธิทางภาษี เช่น บ้านราคาถูก
- ลด/ยกเว้นค่าธรรมเนียมธุรกิจ
- Mezzanine Financing

ไทยยังไม่มีเนื่องจาก
ยังไม่มีการประกาศพื้นที่พิเศษ
สำหรับ TOD

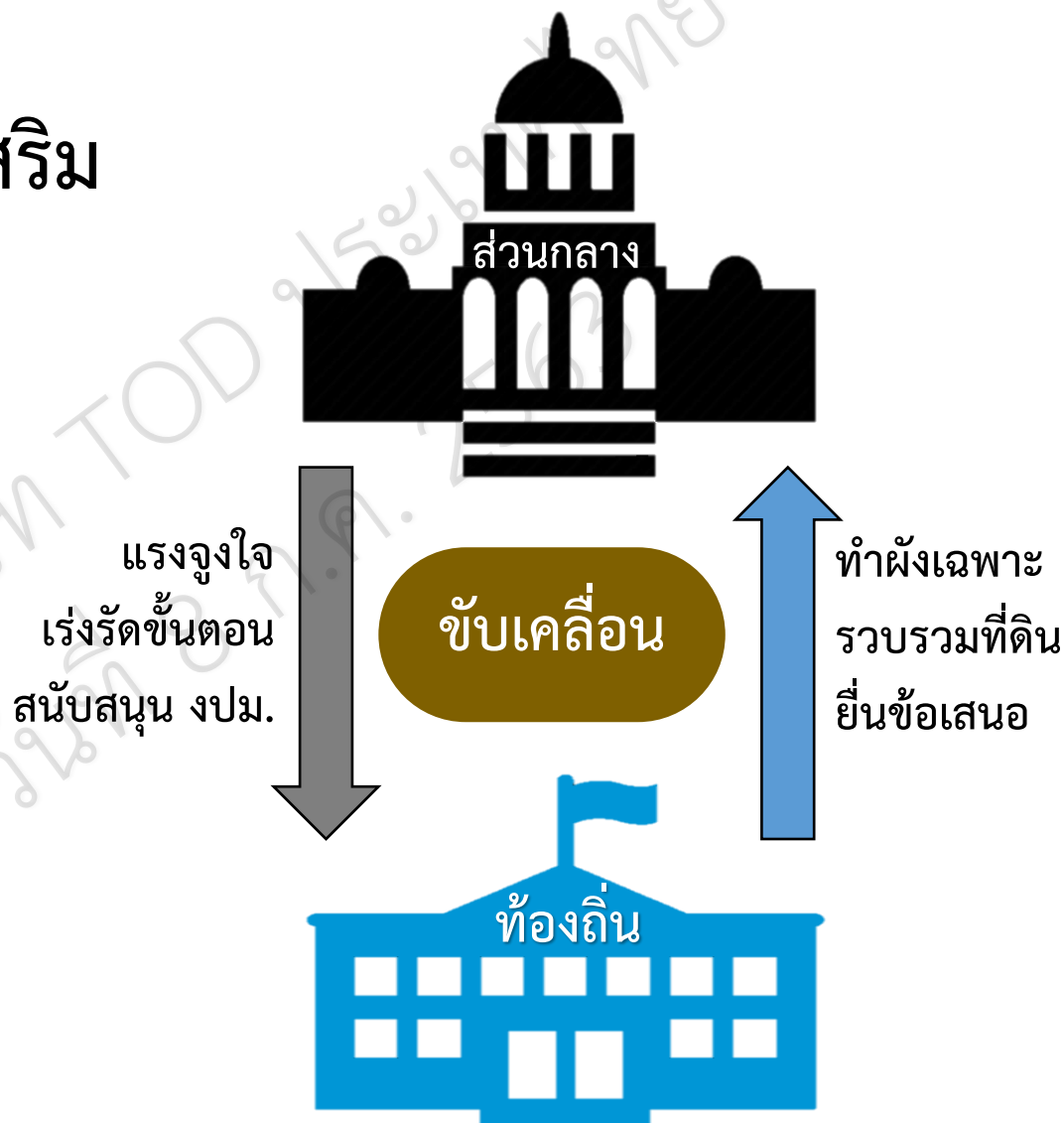
ไทยมีช่องทาง BOI แต่มีข้อจำกัดเพราะ
BOI เน้นกิจการอุตสาหกรรม ไม่ใช่การ
พัฒนาเมือง

องค์กรขับเคลื่อน

= ประสานและส่งเสริม

กรณีญี่ปุ่น

- ท้องถิ่นเป็นผู้ริเริ่ม มีอำนาจวางแผนเมืองเอง
- องค์กรรถไฟแปรรูปเป็นเอกชน เจริญจากท้องถิ่น
- ส่วนกลางจัดตั้งองค์กรขับเคลื่อน (UR Agency)
- ส่วนกลางมีการให้แรงจูงใจ



พัฒนากฎหมาย

= กรณีกิจศึกษา TIMELINE กฎหมายญี่ปุ่น

กฎหมายที่เอื้อต่อการพัฒนา TOD	ญี่ปุ่น	ไทย
การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง	2479	2547
กม. พัฒนาเมืองใหม่ / กม. พื้นฟูเมือง	2506 / 2512	ไม่มี / ไม่มี
แปรรูปหน่วยงานรถไฟ	2530	ไม่มี
บูรณาการผังเมือง+รถไฟ / การแยกระดับจุดตัด	2532 / 2535	ไม่มี
ผังเฉพาะและมาตรการผังเมืองเชิงบวก	2535	2562
การใช้พื้นที่ใต้ดินเอกชนเพื่อโครงสร้างพื้นฐาน	2544	ไม่มี
URBAN RENAISSANCE AGENCY	2547	ไม่มี
Universal Design สำหรับกิจการรถไฟ	2549	ไม่มี

สรุป ช่องว่าง

= เครื่องมือส่งเสริม TOD บางอย่างมี บางอย่างไม่มี

ปัจจัยสำเร็จ	กรณีศึกษา	ไทย
พื้นที่พัฒนาพิเศษ	ประกาศระดับท้องถิ่น	ประกาศ พ.ร.บ./พ.ร.ฎ.
การได้มาซึ่งที่ดิน	LR / LB / PRE / EXP	LR / __ / __ / EXP
มาตรการทางผังเมือง	Bonus / TDR / Zoning	มีครบ แต่ไม่นำมาใช้
องค์กร	LG / UR (JP) / MTR (HK)	ไม่มีเจ้าภาพ / ขับเคลื่อน
การส่งเสริมการลงทุน	Grants / Tax / Loan	ไม่มี
การพัฒนากฎหมาย	ใช้ญี่ปุ่นเปรียบเทียบ	ขาดหลายฉบับ

๕. วิสัยทัศน์การพัฒนา

การกำหนดวิสัยทัศน์ TOD ไทย

ข้อพิจารณา

ยุทธศาสตร์ชาติ → เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

คมนาคม → ลดการใช้รถยนต์ เพิ่มขนส่งทางราง
จำนวนผู้โดยสารเป็นตัวชี้วัดความ

คุ้มค่า

พื้นที่ → หนาแน่นสูง สมประโยชน์ ผลตอบแทน
ดี

คุณภาพชีวิต สุขอนามัย สิ่งแวดล้อม

๕. วิสัยทัศน์การพัฒนา

การกำหนดวิสัยทัศน์ TOD ไทย

ช่องว่าง ความท้าทาย

พื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

- แปลงที่ดินไม่มีเอกภาพ
- จัดทำผังขนาดใหญ่ไม่ได้
- ผังเมืองไม่ส่งเสริม
- ขาดผู้ริเริ่ม ประสานงาน
- นักลงทุนพัฒนาชายขอบ
- เชื่อมต่อระบบรองไม่ดี
- ไม่มีพื้นที่คุณภาพ

พัฒนาแบบต่างคนต่างทำ



๕. วิสัยทัศน์การพัฒนา

การกำหนดวิสัยทัศน์ TOD ไทย

สู่วิสัยทัศน์การพัฒนา TOD

ประเทศไทยมีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน
ที่เกิดประโยชน์สูงสุดต่อระบบขนส่งทางราง

ประโยชน์สูงสุดต่อระบบขนส่งทางราง

- เพิ่มจำนวนผู้โดยสาร
- ใช้ที่ดินสมประโยชน์
- เพิ่มคุณภาพชีวิต

๖. ประเด็นยุทธศาสตร์

กุญแจแห่งความสำเร็จ 6 ประเด็น

การนำพื้นที่เป้าหมาย TOD ไปสู่การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การเสริมประสิทธิภาพการใช้มาตรการผังเมือง

การจัดให้มีองค์กรพัฒนา TOD

การส่งเสริมการลงทุนพัฒนา TOD

การพัฒนาตามกฎหมาย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง



ประเทศไทยมีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน
ที่เกิดประโยชน์สูงสุดต่อระบบขนส่งทางราง

๖. ประเด็นยุทธศาสตร์

กฎแห่งความสำเร็จ 6 ประเด็น

การนำพื้นที่เป้าหมาย TOD ไปสู่การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การเสริมประสิทธิภาพการใช้มาตรการผังเมือง

การจัดให้มีองค์กรพัฒนา TOD

การส่งเสริมการลงทุนพัฒนา TOD

การพัฒนาด้านกฎหมาย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง

ตัวชี้วัดหลัก

จำนวนโครงการ TOD

จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

ความพึงพอใจผู้ใช้

๖. ประเด็นยุทธศาสตร์

กุญแจแห่งความสำเร็จ 6 ประเด็น

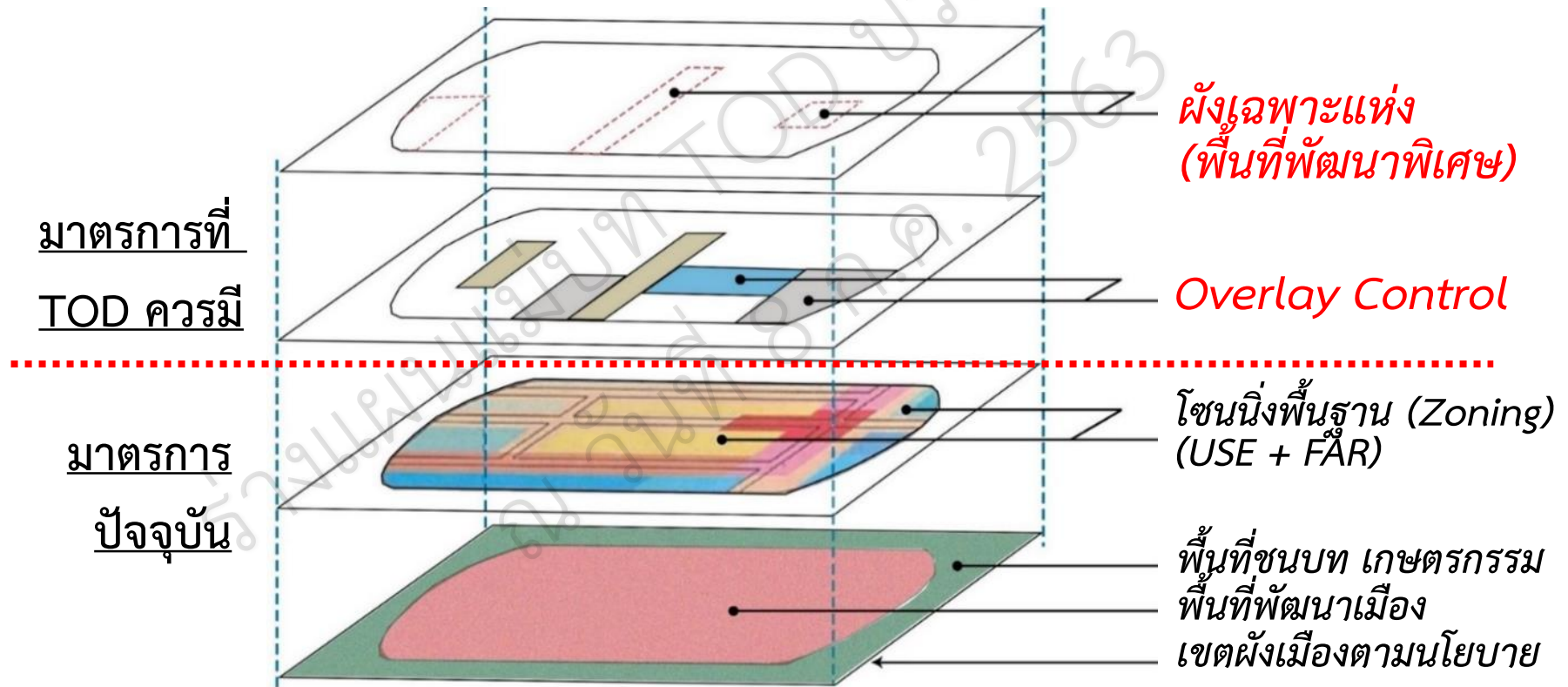
องค์ประกอบของประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ... (1 – 6)
- สาระสำคัญ : (หลักการ เหตุผล สถานการณ์)
- เป้าประสงค์ (Goal) : (ผลที่ได้ที่เป็นรูปธรรม)
- ตัวชี้วัด (Key Performance Indicators: KPI)
 - ผลผลิต (ปริมาณ)
 - ผลลัพธ์ (ปริมาณ/คุณภาพ)
- ค่าเป้าหมาย (Target) : (ตามระยะการพัฒนา)
- กลยุทธ์
 - กลยุทธ์ที่...
 - แผนงาน / โครงการ
 - แผนงาน / โครงการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1: การนำพื้นที่เป้าหมายการพัฒนา TOD ไปสู่การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

สาระสำคัญ	ให้ TOD มีฐานทางกฎหมายรองรับ เพื่อให้รัฐสามารถกำหนด มาตรการ วิธีการ แนวปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ชาติ
เป้าประสงค์	- TOD เป็นพื้นที่เป้าหมายของการพัฒนาเมือง - มีมาตรการในการรวบรวมที่ดินที่เป็นธรรม
ตัวชี้วัด	ผลผลิต : ร้อยละ 90 ของพื้นที่ 150 สถานี บรรจุในผังนโยบาย / ร้อยละ 100 ของ 7 สถานี ถูกบรรจุในผัง EEC
	ผลลัพธ์ : ร้อยละ 100 ของพื้นที่เป้าหมายดำเนินการสำเร็จ ร้อยละ 100 ของพื้นที่เป้าหมาย ผู้ใช้ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจ
ค่าเป้าหมาย	เร่งด่วน 16 สถานี / ระยะสั้น 28 สถานี ระยะปานกลาง 43 สถานี / ระยะยาว 63 สถานี
กลยุทธ์ / แผนงาน	กลยุทธ์ 3 ข้อ แผนงาน โครงการ 7 แผน

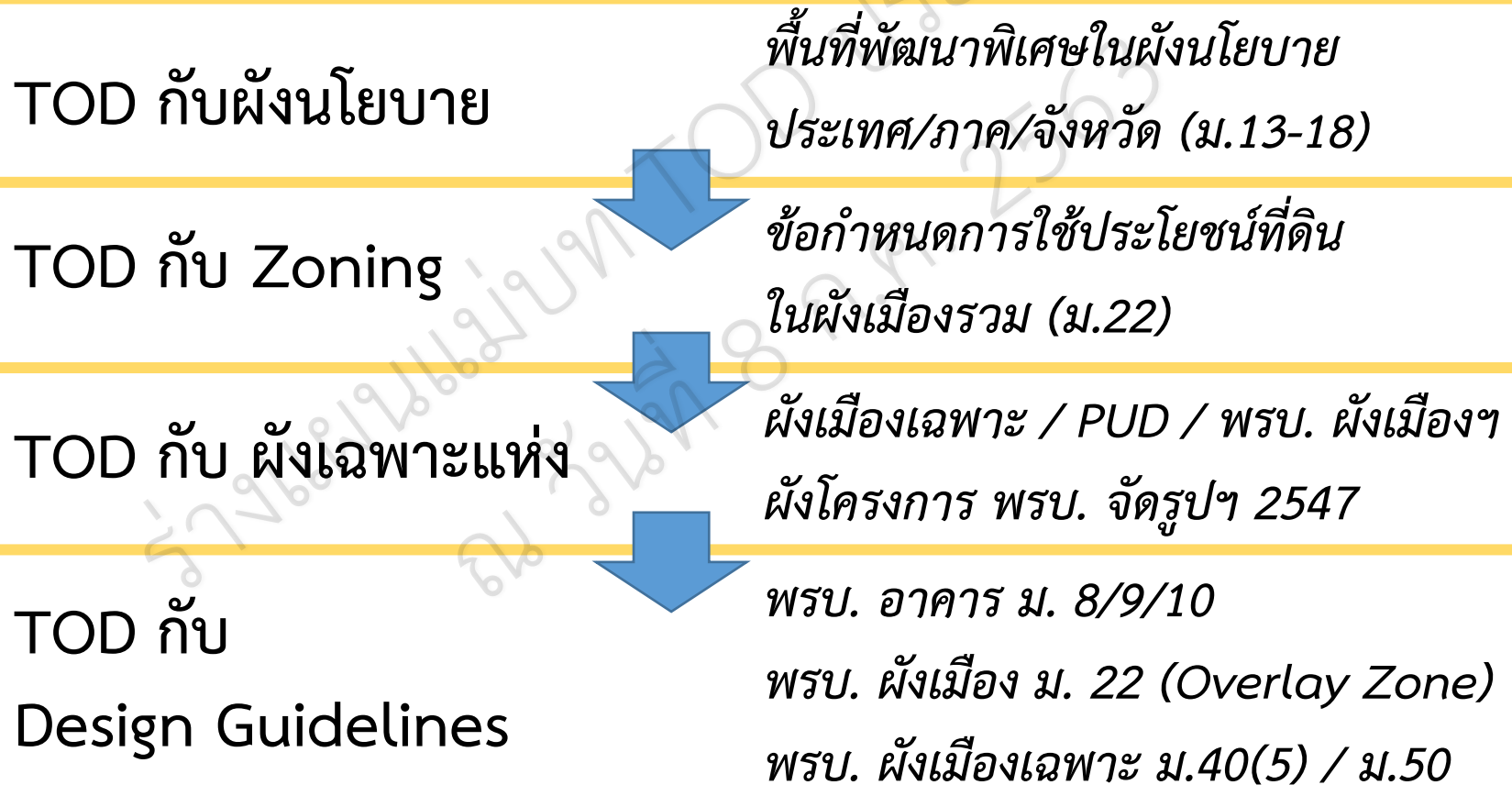
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1: การนำพื้นที่เป้าหมายการพัฒนา TOD ไปสู่การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง



ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2: การเสริมประสิทธิภาพ ในการใช้มาตรการทางผังเมือง

สาระสำคัญ	การกำหนดมาตรการทางผังเมืองและควบคุมอาคารที่ส่งเสริมให้มีลักษณะการพัฒนา TOD ซึ่งแตกต่างจากพื้นที่พัฒนาทั่วไป
เป้าประสงค์	กำหนดมาตรการทางผังเมืองและข้อกำหนดควบคุมอาคารเพื่อสนับสนุนการพัฒนา TOD ให้เหมาะสมแก่สภาพแวดล้อมในพื้นที่
ตัวชี้วัด	ผลผลิต : ร้อยละ 90 มีการกำหนดมาตรการในผังเมืองรวม / ร้อยละ 90 มีการกำหนดมาตรการควบคุมอาคารโดยเฉพาะ
	ผลลัพธ์ : ร้อยละ 90 ของมาตรการทางผังเมืองและควบคุมอาคารส่งเสริมให้มีการพัฒนา TOD
ค่าเป้าหมาย	เร่งด่วน 3 สถานีต้นแบบ ระยะสั้นและระยะปานกลาง ส่วนที่เหลือ
กลยุทธ์ / แผนงาน	กลยุทธ์ 2 ข้อ แผนงาน โครงการ 4 แผน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2: การเสริมประสิทธิภาพ ในการใช้มาตรการทางผังเมือง





ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3: การจัดให้มีองค์กรบริหาร การพัฒนา TOD

สาระสำคัญ	การไม่มีกฎหมาย TOD ทำให้ไม่มีหน่วยงานหลักในการทำหน้าที่บริหารการพัฒนา TOD โดยตรง
เป้าประสงค์	ให้มีคณะกรรมการนโยบาย TOD ให้กรมการขนส่งทางรางทำหน้าที่เป็นหน่วยงานหลัก
ตัวชี้วัด	ผลผลิต : มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบาย TOD / กรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานหลัก / มีบริษัทวิสาหกิจ ...
	ผลลัพธ์ : ร้อยละ 70 ของการพัฒนา TOD ประสบความสำเร็จ และมีการเรียนรู้ในองค์กร ร้อยละ 90 ได้รับการยอมรับ
คำเป้าหมาย	เร่งด่วน ครม. เห็นชอบ กองยุทธศาสตร์และแผนงาน ประสาน ระยะสั้น จัดตั้งกองพัฒนา TOD ในกรมการขนส่งทางราง ...
กลยุทธ์ / แผนงาน	กลยุทธ์ 3 ข้อ แผนงาน โครงการ 8 แผน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3: การจัดให้มีองค์กรบริหาร การพัฒนา TOD

ระดับชาติ	นโยบาย	กำหนดนโยบาย บริหารตามผังนโยบาย
	ขับเคลื่อน	ให้ความรู้ ประสานงาน ให้คำปรึกษา
ระดับพื้นที่	ดำเนินการ	ยื่นข้อเสนอ ประสานชุมชนและท้องถิ่น
	บริหาร พท.	บริหารสินทรัพย์ จัดกิจกรรม บำรุงรักษา

องค์กรยุคใหม่ → Speed / Flexibility / Adaptability / Resilience / Agile



ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4: การส่งเสริมการลงทุนพัฒนา TOD

สาระสำคัญ	การส่งเสริมการลงทุนมีจำกัดเฉพาะพื้นที่ EEC / SEZ แต่ในพื้นที่พัฒนา TOD อื่นๆ ไม่มีมาตรการในการส่งเสริมการลงทุน
เป้าประสงค์	พื้นที่เป้าหมายการพัฒนา TOD ได้รับการส่งเสริมการลงทุนหรือการสนับสนุนจากรัฐ
ตัวชี้วัด	ผลผลิต : ร้อยละ 100 ของพื้นที่เป้าหมายได้รับการส่งเสริมการลงทุน
	ผลลัพธ์ : ร้อยละ 90 ของนักลงทุนพึงพอใจในมาตรการส่งเสริมการลงทุน
ค่าเป้าหมาย	เร่งด่วน 3 สถานีต้นแบบ ระยะสั้น สถานีในพื้นที่ EEC และ SEZ ระยะปานกลางและระยะยาว สถานีที่เหลือ
กลยุทธ์ / แผนงาน	กลยุทธ์ 2 ข้อ แผนงาน โครงการ 5 แผน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 : การพัฒนาด้านกฎหมาย

สาระสำคัญ	มีกฎหมายสนับสนุนบางส่วนแต่ไม่สมบูรณ์ ถ้ามีกฎหมายเฉพาะจะทำให้มีเอกภาพ ยุทธศาสตร์ชาติเน้นประสิทธิภาพการใช้ กม.
เป้าประสงค์	บูรณาการกฎหมายในปัจจุบัน / จัดทำและเสนอร่างกฎหมาย TOD
ตัวชี้วัด	ผลผลิต : กฎหมายปัจจุบันได้ถูกนำไปใช้ในการพัฒนา TOD ร่างกฎหมาย TOD ได้ตราเป็นพระราชบัญญัติใช้บังคับ
	ผลลัพธ์ : ร้อยละ 50 ของการพัฒนา TOD ดำเนินการได้ตาม กฎหมายปัจจุบัน / ร้อยละ 90 ของ TOD ใช้กฎหมาย TOD ...
คำเป้าหมาย	เร่งด่วน (องค์กรขับเคลื่อน) จัดทำร่างพระราชบัญญัติฯ ระยะสั้น (กรณีไม่ทัน 2565) เสนอร่างต่อรัฐบาลชุดถัดไป
กลยุทธ์ / แผนงาน	กลยุทธ์ 2 ข้อ (ปรับปรุงกฎหมายเดิม (7) / ร่างกฎหมาย TOD) แผนงาน โครงการ 10 แผน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 : การพัฒนาด้านกฎหมาย

ระยะแรก

ยังไม่มีกฎหมาย

- เมืองต้นแบบ
- บรรจุในผัง
- นโยบายผังเมือง
- จัดทำผังเมือง
- เฉพาะ
- มติ ครม.
- ดำเนินการพื้นที่
- พิเศษ

ระยะกลาง

ปรับปรุง กม. เดิม

- การเวนคืน
- จัดรูปที่ดิน
- ผังเมือง
- ควบคุมอาคาร
- ส่งเสริมการลงทุน
- ภาษี
- บริหารราชการ

ระยะสมบูรณ์

กฎหมาย TOD

- องค์กรับผิดชอบ
- เสริมองค์ความรู้
- มาตรการส่งเสริม
- รวบรวมที่ดิน
- บูรณาการผังเมือง
- กองทุน
- การร่วมทุน
- การบริหารพื้นที่

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา TOD

สาระสำคัญ	สภาพพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนา TOD ยังขาดความพร้อมในด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และโครงข่ายคมนาคม
เป้าประสงค์	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการเชื่อมต่อการให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะ การเข้าถึง การบริการสังคม
ตัวชี้วัด	ผลผลิต : ร้อยละ 90 มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
	ผลลัพธ์ : ร้อยละ 90 ของผู้ใช้และผู้อยู่อาศัยในโครงการ TOD มีความพึงพอใจต่อการจัดทำโครงสร้างพื้นฐาน
ค่าเป้าหมาย	เร่งด่วน 3 สถานีต้นแบบ ระยะสั้น สถานีในพื้นที่ EEC และ SEZ ระยะปานกลางและระยะยาว สถานีที่เหลือ
กลยุทธ์ / แผนงาน	กลยุทธ์ 2 ข้อ แผนงาน โครงการ 3 แผน

๖. ประเด็นยุทธศาสตร์

สรุป

ประเด็นยุทธศาสตร์	กลยุทธ์ (19)	แผนงาน (37)
1 การนำพื้นที่เป้าหมายการพัฒนา TOD ไปสู่การปฏิบัติตามกฎหมาย	1. บรรจุ TOD ในกฎหมายผังเมือง	📁📁📁
	2. บรรจุ TOD ใน EEC และ SEZ	📁📁
	3. กำหนดมาตรการรวบรวมที่ดิน	📁📁
2 การเสริมประสิทธิภาพในการใช้มาตรการทางผังเมือง	1. ให้มีมาตรการทางผังเมืองเพื่อ TOD	📁📁
	2. ให้มีมาตรการควบคุมอาคารเพื่อ TOD	📁📁
3 การจัดให้มีองค์กรบริหารการพัฒนา TOD	1. คณะกรรมการพัฒนา TOD	📁📁📁
	2. กรมการขนส่งทางราง ประสาน TOD	📁📁📁
	3. จัดตั้งบริษัทวิสาหกิจเพื่อพัฒนา TOD	📁📁
4 การส่งเสริมการลงทุนพัฒนา TOD	1. การส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่เป้าหมาย	📁📁📁
	2. การให้มีแหล่งเงินทุนสนับสนุน TOD	📁📁
5 การพัฒนาด้านกฎหมาย	1. การปรับปรุงกฎหมายปัจจุบัน	📁📁📁📁📁📁
	2. การให้มีกฎหมายว่าด้วยการพัฒนา TOD	📁📁📁
6 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา TOD	1. ปรับปรุงถนน ทางเท้า ทางเชื่อม	📁
	2. ปรับปรุง Feeder	📁📁