

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยในเมืองต้นแบบ (จังหวัดพระนครศรีอยุธยา) ครั้งที่ 1
วันศุกร์ที่ 21 มิถุนายน 2562 เวลา 13.00-16.30 น.
ณ ห้องเอสเพรสโซ่ โรงแรมเดอะควาลิ คาซ่า รีสอร์ท อำเภอพระนครศรีอยุธยา
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

กำหนดการประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่เมืองต้นแบบ
(พื้นที่เมืองต้นแบบ : จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ครั้งที่ 1)
โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
“TOD คมนาคมสร้างเมือง เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้”

1. วัน/เวลา : วันศุกร์ที่ 21 มิถุนายน 2562 เวลา 13.00-16.30 น.
2. สถานที่ : ณ ห้องเอสเพรสโซ่ โรงแรมเดอะควาลิ คาซ่า รีสอร์ท อำเภอพระนครศรีอยุธยา
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
3. จำนวนผู้ร่วมประชุม : รวมทั้งสิ้น 72 คน
4. กำหนดการประชุม

13.00 – 13.30 น.	ลงทะเบียน
13.30 – 14.45 น.	นำเสนอกรอบประเด็นศึกษา และแนวทางการดำเนินการ โดย - ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม - ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางผังเมือง/พัฒนาเมือง
14.45 – 15.00 น.	พักและรับประทานอาหารว่าง
15.00 – 16.00 น.	ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมแสดงความคิดเห็นและเสนอแนวทางการจัดทำกรอบ กำหนดผังเฉพาะของเมือง
16.00 – 16.30 น.	คัดเลือกผู้แทนเป็นคณะทำงานของเมือง
16.30 น.	สรุปผลการประชุม และปิดการประชุม

การประชุมกลุ่มย่อยพื้นที่เมืองต้นแบบ : จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ครั้งที่ 1

(การประชุมระดมสมองผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ประชาชนในพื้นที่)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมระดมสมองผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ครั้งที่ 1 (พื้นที่เมืองต้นแบบ : จังหวัดพระนครศรีอยุธยา) การดำเนินการในขั้นตอนนี้ เป็นการประชุมกลุ่มย่อย โดยแต่ละกลุ่มจะมีองค์ประกอบสมาชิกที่มาจากภาคส่วนที่มีพื้นฐานเดียวกัน จำนวน 5 กลุ่ม เพื่อให้ทุกคนสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่ ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐ ภาคประชาชนและภาคเอกชน

วัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน

เพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ แนวความคิดและหลักการของการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งโดยเฉพาะระบบราง การจัดทำผังเมืองในพื้นที่เฉพาะสำหรับการพัฒนาเมืองต้นแบบกับระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งรอบสถานีรถไฟ แนวทางการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA) พร้อมขอปรึกษาหารือและรับฟังความคิดเห็นในประเด็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาโครงการ และทำการคัดเลือกตัวแทนจากภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง แต่งตั้งเป็นคณะทำงานของเมืองในการจัดทำผังเฉพาะของเมืองร่วมกับคณะที่ปรึกษา เพื่อร่วมกันกำหนดขอบเขตและประเด็นสำคัญของท้องถิ่นประกอบการศึกษา SEA

ระยะเวลาดำเนินการ

วันศุกร์ที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2562 เวลา 13.00-16.30 น. ณ ห้องเอสเพรสโซ่ โรงแรมเดอะควาวลี คาซ่า รีสอร์ท อำเภोधพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

กลุ่มเป้าหมายของการดำเนินงาน

ผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยฯ ครั้งที่ 1 มีจำนวน 5 กลุ่ม ประกอบด้วย

กลุ่มที่ 1 ประกอบด้วย ประชาชนและเจ้าของที่ดินในพื้นที่ศึกษาภายในระยะ 500 เมตร ถึง 3 กิโลเมตร มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 23 คน

กลุ่มที่ 2 ประกอบด้วย ผู้ประกอบการพัฒนาพื้นที่ บริษัทพัฒนาเมือง หอการค้าจังหวัด และโรงแรม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 14 คน

กลุ่มที่ 3 ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่ง บริษัทขนส่ง กลุ่มบริการรถสองแถว และกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้าง มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 11 คน

กลุ่มที่ 4 ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง/ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 13 คน

กลุ่มที่ 5 ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม ประมง ป่าไม้ วัฒนธรรม โบราณคดี และกลุ่มอนุรักษ์มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 11 คน

ผลการดำเนินงาน

ในการประชุมกลุ่มย่อยฯ มีผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น 72 คน โดยมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อไปนี้


5. สรุปประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ และคำชี้แจงจากโครงการฯ ในที่ประชุม

ตารางสรุปประเด็นข้อซักถามและข้อเสนอแนะจากการประชุม

วัตถุประสงค์/ประเด็นหารือ	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล
กลุ่มที่ 1 : ประชาชนและเจ้าของที่ดินในพื้นที่ศึกษาภายในระยะ 500 เมตร ถึง 3 กิโลเมตร	
1. การกำหนดขอบเขตพื้นที่วางผังเฉพาะ	<p><u>พื้นที่ควรคงไว้หรือกันออกจากขอบเขตวางผังเฉพาะเบื้องต้น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ควรให้ความสำคัญกับชุมชนที่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี ได้แก่ ชุมชนวัดแจ้งพัฒนา ชุมชนหลวงพ่อสุนทรีย มณี ชุมชนหมู่บ้านศรีกรุง ชุมชนตลาดสมจิตต์ และชุมชนวัดธรรมนิยาม เป็นต้น - ปรับปรุงถนนบริเวณด้านหลังสถานีให้เป็นถนนที่มีช่องทางจราจรขนาดใหญ่และมีมาตรฐานขึ้น - ควรหลีกเลี่ยงการพัฒนาในพื้นที่โบราณสถาน ได้แก่ วัดธรรมนิยาม วัดร้าง วัดพิชัย หลวงพ่อกอหัก - ปรับปรุงทางออกบริเวณตลาดสมจิตต์ที่จะผ่านทางสะพานปรีดี และบริเวณหน้าวัดยมเป็นอุโมงค์เพื่อรถเข้า-ออกสะดวก <p><u>พื้นที่วางผังเฉพาะเบื้องต้น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่เอกชนที่อยู่ห่างจากสถานีประมาณ 100 เมตร สามารถพัฒนาเป็นที่อยู่ได้หรือไม่ - บ้านพักรถไฟเก่าควรพัฒนาเป็นศูนย์การค้าหรือตลาดกลางคืน - ควรย้ายแขวงทางบริเวณสถานีออกและพัฒนาเป็นพื้นที่จอดรถมีเนื้อที่ 5-10 ไร่
2. ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคมที่สำคัญจากการพัฒนา TOD	
2.1 มิติเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> - ประชาชนมีความกังวลเกี่ยวกับเรื่องการทำมาหากินในระหว่างและภายหลังจากที่มีการพัฒนา TOD - การใช้เวลาก่อสร้างนานจะทำให้เศรษฐกิจไม่ดีเกิดปัญหาคนตกงานและกระทบต่อการค้าขาย - ขอให้ภาครัฐสนับสนุนเงินลงทุนในการค้าขาย - เศรษฐกิจในอนาคตอาจจะดีขึ้นเพราะเกิดมิติใหม่ในการประกอบอาชีพ เช่น ให้มีสินค้า OTOP ขายบนรถไฟ
2.2 มิติสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาบริเวณชุมชนโดยรอบสถานีให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว - พัฒนาสถานีรถไฟให้เป็นศูนย์กลางของการให้ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว - พื้นที่รอบนอกรัศมีเกิน 500 เมตร รอบสถานีรถไฟส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราชการอาจขอพื้นที่บางส่วนมาทำพื้นที่จอดรถเพื่อสนับสนุนให้เกิด TOD

วัตถุประสงค์/ประเด็นหารือ	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล
2.2 มิติสังคม (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> - ประชาชนมีความกังวลเรื่องการสัญจรหลังมีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี เช่น การสร้างสะพานลอยคนข้าม ซึ่งไม่สะดวกต่อเด็กและผู้สูงอายุ เป็นต้น ดังนั้น การพิจารณาก่อสร้างใดๆ ในพื้นที่ต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุดด้วย - ประชาชนมีความกังวลว่าต้องย้ายที่อยู่อาศัยใหม่หากมีการพัฒนาพื้นที่ TOD - มีการลงทุนจากนักธุรกิจท้องถิ่นต่างถิ่นมากขึ้น ซึ่งนักธุรกิจดังกล่าวอาจไม่เข้าใจกับวัฒนธรรมท้องถิ่นของพื้นที่ - การเปลี่ยนแปลงชุมชนจากชุมชนชนบทเป็นชุมชนเมือง ต่างคนต่างอยู่ ปัญหาทางสังคมเพิ่ม เช่น ลักขโมย ยาเสพติด ปัญหาสุขภาพจิต การย้ายท้องถิ่นและปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน - คุณภาพชีวิตดีขึ้นการเดินทางสะดวก
2.3 มิติสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> - ควรเพิ่มมาตรการในการควบคุมมาตรฐานสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนา เช่น มลพิษทางอากาศ เสียง ปัญหาขยะมูลฝอย น้ำเสีย - ขอให้เพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือสวนเกษตร
3. แนวทางในการพัฒนาผังเฉพาะ	<ul style="list-style-type: none"> - สถานีรถไฟอยุธยาเป็นศูนย์กลางการเดินทาง การคมนาคม และศูนย์กลางข้อมูลด้านการท่องเที่ยว (Tourist information Center) เพื่อเป็นหน้าเป็นตาของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา - การบริหารจัดการพื้นที่พาณิชย์เช่น ร้านค้าต่าง ๆ โดยรอบสถานีควรเน้นให้ความสำคัญกับประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับสิทธิ์เป็นผู้ประกอบการก่อนนายทุน - หาพื้นที่ที่เหมาะสมเพื่อจำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา - จัดระเบียบระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ที่สำคัญ ได้แก่ รถโดยสาร และรถตุ๊กตุ๊ก ให้สะดวกปลอดภัย และครอบคลุมทั่วพื้นที่ - เพิ่มแสงส่องสว่างให้ทั่วถึงเพื่อลดปัญหาอาชญากรรม - เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ให้ครอบคลุม - พื้นที่และเพียงพอต่อความต้องการ
กลุ่มที่ 2 : ผู้ประกอบการโรงแรม/ท่องเที่ยว หอการค้าจังหวัด ผู้ประกอบการขนส่ง/บริษัทขนส่ง/กลุ่มบริการรถสองแถวและมอเตอร์ไซค์รับจ้าง	
1. การกำหนดขอบเขตพื้นที่วางผังเฉพาะ	<ul style="list-style-type: none"> - การพิจารณาขอบเขตผังเฉพาะประเด็นสำคัญที่ต้องคำนึงถึง คือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยาบริเวณอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาได้รับการประกาศขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกจาก UNESCO การพัฒนาใดๆในพื้นที่ต้องสอดคล้องกับการเป็นเมืองมรดกโลกด้วย

วัตถุประสงค์/ประเด็นหารือ	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล
2. ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคมที่สำคัญ จากการพัฒนา TOD	
2.1 มิติเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> - การขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวจะดีขึ้นมากเป็นผลเนื่องมาจากโครงการ One Belt, One Road (OBOR) และนักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศ กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม (CLMV) - ค่าครองชีพสูงขึ้น - การเดินทางจากท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น เศรษฐกิจดีขึ้น - กระทบต่อรายได้หอพัก/บ้านเช่าที่มีคนพักน้อยลงเนื่องจากเดินทางสะดวก - รายได้ของรถขนส่งท้องถิ่นลดลง - กระทบผู้ประกอบการรายย่อยและร้านค้าชุมชน
2.2 มิติสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - ปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะวันหยุดที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เนื่องจากไม่สามารถขยายขนาดของถนนให้ใหญ่มากกว่า 4 ช่องทางจราจรได้ - การเดินทางเข้า-ออก สถานีรถไฟจะใช้เวลานานมากขึ้น - ยกระดับผู้ประกอบการรายย่อยในพื้นที่ - เตรียมความพร้อมด้านสาธารณสุขไปโรค และสาธารณสุขการให้สามารถรองรับความต้องการของประชาชน นักท่องเที่ยว และผู้เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ซึ่งคาดว่าจะมีประมาณ 1 แสนคนต่อวัน - ท่าเรือ ประกอบด้วย ท่าเรือขนคน และท่าเรือขนสินค้า โดยเส้นทางแม่น้ำป่าสักเป็นยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ทางน้ำที่สำคัญของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งท่าเรือขนคนจะเป็น feeder ที่สำคัญอีกระบบหนึ่ง และธุรกิจการเดินเรือเพื่อการท่องเที่ยวเป็นที่นิยมในหมู่นักท่องเที่ยวต่างชาติอีกด้วย - การเพิ่มขึ้นของประชากรแฝง - อาชีพเกษตรกรลดลง ความเป็นชุมชนโบราณ และวัฒนธรรมชุมชน อาจจะหายไป - การย้ายที่อยู่ของคนในพื้นที่จากการเดินทางสะดวกขึ้น
2.3 มิติสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ขยะ น้ำเสีย เสียงดังจากรถไฟและมลภาวะทางอากาศจากไอเสียรถติด เป็นต้น - การออกแบบสถานี/ที่จอดรถไม่เพียงพอ - การจราจรติดขัดถนนแคบ - การเข้าถึงสถานีไม่สะดวกเนื่องจากรถเยอะ

วัตถุประสงค์/ประเด็นหารือ	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล
3. แนวทางการพัฒนาผังเฉพาะ	<ul style="list-style-type: none"> - สถานีบ้านม้า มีความเหมาะสมในการพัฒนา TOD มากกว่าสถานีอยุธยา เนื่องจากมีศักยภาพในการเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่นๆ ได้สะดวกและมีพื้นที่สำหรับการพัฒนาในอนาคต - เสนอให้เพิ่มรัศมีการพัฒนา TOD ให้มากขึ้น เพื่อให้ครอบคลุมถึงพื้นที่ศาลากลางจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นศูนย์กลางของจังหวัด - พัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง (Feeder) ให้ครอบคลุมบริเวณย่านพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เช่น ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ - เพิ่มพื้นที่สีเขียว สร้างปอดให้กับชุมชนและเมือง - สร้าง Sky Walk เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเดิน หรือขี่จักรยานข้ามแม่น้ำ ลดเวลาในการเดินทางและส่งเสริมสุขภาพ - จัดระเบียบพื้นที่ให้มีความเรียบร้อยสวยงาม เช่น การนำสายไฟฟ้าลงใต้ดิน - เน้นการพัฒนาชุมชนแบบผสมผสานการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Mixed Use)
กลุ่มที่ 3 : ประธานชุมชน/สถาบันการศึกษา/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ภาคประชาสังคม/นักวิจัยท้องถิ่น	
1. การกำหนดขอบเขตพื้นที่วางผังเฉพาะ	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาไม่ควรส่งผลกระทบต่อสถานที่สำคัญและพื้นที่ประวัติศาสตร์ที่อยู่บริเวณโดยรอบสถานี เนื่องจากเป็นเกาะเมืองเก่า - ให้ความสำคัญกับชุมชนดั้งเดิมในพื้นที่และกรรมสิทธิ์ที่ดิน - พิจารณาข้อกำหนด 3 ห คือ หวง ห้าม และให้ ไม่ให้มีการพัฒนาในพื้นที่ หวงและห้ามที่อยู่ภายในพื้นที่พัฒนา TOD - เสนอให้เปลี่ยนพื้นที่การพัฒนา TOD ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จากสถานีอยุธยาเป็นสถานีบ้านม้า <div style="text-align: center;">  </div>
2. ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคมที่สำคัญจากการพัฒนา TOD	
2.1 มิติเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> - สร้างโอกาสให้กับคนในพื้นที่ให้มีรายได้มากขึ้น - หาพื้นที่ที่เหมาะสมเพื่อจำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ของชุมชนและจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยหากสามารถกำหนดชนิดของสินค้าให้สามารถจำหน่ายได้เฉพาะสถานีใดสถานี

วัตถุประสงค์/ประเด็นหารือ	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล
	<p>หนึ่งเท่านั้น เพื่อสร้างความเป็นเอกลักษณ์ให้กับสถานี เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว เช่นกรณีศึกษาในประเทศญี่ปุ่น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ควรได้รับผลประโยชน์ในการพัฒนา TOD ก่อน - ราคาที่ดินสูงขึ้น - เน้นเศรษฐกิจที่ส่งเสริมวิถีชุมชนเพื่อสร้างรายได้ เช่น การจำหน่ายของที่ระลึก
2.2 มิติสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนา TOD อาจส่งผลให้วิถีชีวิตของชุมชนดั้งเดิมเปลี่ยนแปลง - มีปัญหาสังคม - ควรมีมาตรการรองรับผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินที่ชัดเจน เช่น การหาที่อยู่อาศัยใหม่ - ขาดความมั่นคงในการอยู่อาศัย - การพัฒนา TOD ต้องเน้นอัตลักษณ์ของความเป็นเมืองมรดกโลก - ปลุกฝังจิตสำนึกให้กับเยาวชนให้รักท้องถิ่น
2.3 มิติสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ปัจจุบันมีปัญหาหน้าท่วม - ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในพื้นที่ ได้แก่ ความสั่นสะเทือน มลพิษทางเสียง ฝุ่น ละออง น้ำเสีย ขยะมูลฝอย - เพิ่มพื้นที่สีเขียว พื้นที่นันทนาการให้มากขึ้น - ปรับปรุงและดูแลทางเท้าให้ได้มาตรฐาน - ปัญหาการจราจรติดขัด - ปรับปรุงทางเท้า และเส้นทางจักรยาน (Bike route) ให้ได้มาตรฐาน
3. แนวทางในการพัฒนาผังเฉพาะ	<ul style="list-style-type: none"> - ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทาง - ไม่มีแหล่งอบายมุข - กำหนดย่านการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Zoning) ให้สอดคล้องกับผังเมือง - พื้นที่ภายในรัศมี 500 เมตรโดยรอบสถานี ให้ความสำคัญกับการเดินเพื่อลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์ - การพัฒนา TOD เน้นความเป็นเมืองมรดกโลกเพื่อเป็นอัตลักษณ์สำคัญของสถานี - สนับสนุนการเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ อนุรักษ์วัฒนธรรมและวิถีชีวิต - ส่งเสริมให้สถานีอยุธยาเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านต่างๆ โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ใช้เทคโนโลยีในการถ่ายทอดข้อมูล เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว เช่น ข้อมูลความเป็นมาของจังหวัด และแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ - การออกแบบสถาปัตยกรรมในพื้นที่ TOD ต้องสอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ

วัตถุประสงค์/ประเด็นหารือ	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล
	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่พัฒนา TOD ต้องเป็นเมืองน่าอยู่ มีสภาพภูมิทัศน์สวยงาม มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ส่งผลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืน
กลุ่มที่ 4 : หน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง/ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	
<p>1. การกำหนดขอบเขตพื้นที่วางผังเฉพาะ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - รัศมี 500 เมตรและ 1 กิโลเมตร พบว่า พื้นที่โดยรอบสถานีมีความหนาแน่นและมีพื้นที่โบราณสถาน - ระยะ 500 เมตร เสนอให้ทำ SKY WALK ข้ามแม่น้ำและพัฒนาทางวิ่งจักรยาน - รัศมี 3 กิโลเมตร พบว่า มีศักยภาพในการพัฒนา TOD หลายบริเวณ ได้แก่ บริเวณสถานีบ้านม้า บริเวณทุ่งหันตรา และตำบลกะมัง บริเวณวัดพันธุเชิง (ถนนเลียยเมือง) - การวางแผนพัฒนา TOD ควรวางแผนในรูปแบบของ grid เพื่อจะให้เห็นขอบเขตพื้นที่ที่ชัดเจน - เน้นให้ประชาชนในพื้นที่เดินทางได้สะดวกทั้งภายในพื้นที่และนอกพื้นที่
<p>2. ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคมที่สำคัญ จากการพัฒนา TOD</p>	
<p>2.1 มิติเศรษฐกิจ</p> <p>2.1 มิติเศรษฐกิจ (ต่อ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนา TOD สามารถดึงดูดให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่ได้มากขึ้น เพิ่มโอกาสในการประกอบอาชีพจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องจากการท่องเที่ยวต่างๆ ได้แก่ การค้าขายสินค้าต่างๆ ตลาดน้ำและร้านอาหาร เป็นต้น - ไม่ควรให้การพัฒนาเป็นภัยคุกคามในการดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชนในชุมชน - ควรสงวนอาชีพให้คนในท้องถิ่น - การเป็นเมืองผ่านทำให้การค้าขายการโรงแรมซบเซา
<p>2.2 มิติสังคม</p>	<ul style="list-style-type: none"> - การหลบหนีเข้าเมือง - ความแออัดจากการจราจรที่เข้ามาในชุมชน
<p>2.3 มิติสิ่งแวดล้อม</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ได้แก่ การจัดการขยะมูลฝอยและการจัดการน้ำเสียที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนา TOD - ปัญหาคอนกรีตอากาศ เสียงดังจากรถไฟ รถยนต์ และการขนส่ง - ปัญหาคอนกรีตอากาศจากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น - พิจารณาศักยภาพในการรองรับและการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ ให้เพียงพอและสามารถรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ได้
<p>3. แนวทางในการพัฒนาผังเฉพาะ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นเมืองน่าอยู่ของทุกภาคส่วน ได้แก่ ภาคประชาชน นักท่องเที่ยว และภาคธุรกิจ

วัตถุประสงค์/ประเด็นหารือ	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล
	<ul style="list-style-type: none"> - มีการบูรณาการการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน ทั้งอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และพื้นที่อนุรักษ์วัฒนธรรม - เตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้สามารถรองรับการพัฒนา TOD ที่จะเกิดขึ้นได้
กลุ่มที่ 5 : หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม/วัฒนธรรม/โบราณคดี/กลุ่มอนุรักษ์	
1. การกำหนดขอบเขตพื้นที่วางผังเฉพาะ	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ด้านตะวันออก เป็นพื้นที่ที่สามารถพัฒนา TOD ได้ แต่การพัฒนาดังกล่าวต้องไม่ส่งผลกระทบต่อ วิหารหลวงพ่อกอหัก (หลวงพ่สุริยมุณี) และคลองโบราณ - พื้นที่พัฒนา ได้แก่ บริเวณลานจอดรถ ประกอบด้วย ถนนคนเดิน และจุดเชื่อมต่อรถบริเวณท่าเรือข้ามฟาก (เป็นจุดเชื่อมต่อการท่องเที่ยว) - พื้นที่ด้านตะวันตก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โบราณสถานเกาะเมือง สามารถพัฒนาได้ในรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
2. ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคมที่สำคัญจากการพัฒนา TOD	
2.1 มิติเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจดีขึ้น - การค้าขายดีขึ้น - เพิ่มโอกาสในการลงทุน - เกษตรกรสามารถนำสินค้าทางการเกษตรมาจำหน่ายในพื้นที่สถานีได้ เช่น สินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ต่างๆ สินค้าขึ้นชื่อของแต่ละท้องถิ่น ได้แก่ กระจยาสารท เห็ดตับเต่า โรตีสายไหม และ กุ้งแม่น้ำ เป็นต้น
2.2 มิติสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - วิถีชีวิตชุมชนเปลี่ยนไป เช่น การค้าขายและพื้นที่ค้าขายเปลี่ยน - ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการพัฒนา TOD เนื่องจากมีประชาชนและนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในพื้นที่มากยิ่งขึ้น
2.3 มิติสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> - ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในพื้นที่ ได้แก่ ปัญหาขยะมูลฝอย ปัญหา น้ำเสีย ปัญหาเสียงดังจากรถไฟ น้ำท่วม และเพิ่มพื้นที่สีเขียวริมแม่น้ำป่าสัก - ปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากประชาชนผ่านเข้า-ออกสถานีจำนวนมาก
3. แนวทางในการพัฒนาผังเฉพาะ	<ul style="list-style-type: none"> - มีการเชื่อมโยงระบบขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางราง กับการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed Use) ในพื้นที่พัฒนา TOD เช่น ที่อยู่อาศัย ศูนย์การค้าและที่จอดรถ - พัฒนาเป็นเมืองน่าอยู่ โดยไม่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตชุมชนควบคู่กับการอนุรักษ์

6. บรรยากาศการประชุม



การนำความคิดเห็นที่ได้ไปใช้ประโยชน์

โดยความคิดเห็นที่ได้รับจากการประชุมทั้งหมด ที่ปรึกษาจะรวบรวมเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำผังเฉพาะเมืองต้นแบบ จังหวัดพระนครศรีอยุธยาประกอบการวิเคราะห์แนวทางเลือกของผังแนวคิด (Conceptual plan) ในการประชุมกลุ่มย่อยฯ ครั้งที่ 2 ต่อไป