



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร



แผนแม่บท TOD ประเทศไทย เพื่อการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน



การสัมมนาเพื่อเผยแพร่ข้อมูลโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน
และการสัมมนานักลงทุน (Market Sounding)
สัมมนาสรุปผลโครงการในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

โครงการศึกษาพัฒนาเมือง
กับระบบโครงการพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
www.thailandtod.com



ดาวน์โหลดเอกสารประกอบ

การพัฒนา TOD ในบริบทประเทศไทย

รัฐบาลได้เดินหน้าพัฒนาระบบรางให้เป็นระบบหลัก
ด้านคมนาคมของประเทศ ทั้งรถไฟฟ้าทุกสายและ
รถไฟความเร็วสูง เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว
และปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งสินค้า
และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีแผน
ใช้งบประมาณ 2.7 ล้านล้านบาท ในระยะ 20 ปี
โดยเน้นให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
อย่างเต็มศักยภาพและเกิดความคุ้มค่าสูงสุด

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงนำแนวคิด
Transit Oriented Development หรือ TOD
มาดำเนินการควบคู่กับการพัฒนาระบบรางเพื่อให้
เกิดความคุ้มค่า จากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร
ให้เข้าสู่ระบบรางมากยิ่งขึ้น และเพิ่มมูลค่าที่ดิน
และอสังหาริมทรัพย์ พร้อมๆ กับการพัฒนาเมือง
รูปแบบใหม่ ที่มีการวางผังอย่างเป็นระบบ ลดการใช้
รถยนต์ส่วนบุคคล รวมทั้งส่งเสริมคุณภาพชีวิต
และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



เป้าหมายการพัฒนาแบบร่าง ของประเทศไทย

**เพิ่มโครงข่าย
ระบบราง**  **4,071 กม.** พ.ศ. 2556
เพิ่มขึ้นเป็น
8,901 กม. พ.ศ. 2580

เพิ่มพื้นที่
การเข้าถึง
ระบบราง

 **47 จังหวัด** พ.ศ. 2556

เพิ่มขึ้นเป็น
62 จังหวัด พ.ศ. 2580

ใช้เงินลงทุนกว่า 2.7 ล้านล้านบาท

ลดต้นทุนโลจิสติกส์  **14.2%** พ.ศ. 2556
ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม
ภายในประเทศ (GDP) ปัจจุบัน
ลดลงเป็น 11.9% พ.ศ. 2580

ลดต้นทุนค่าขนส่ง  **14.2%** พ.ศ. 2556
ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม
ภายในประเทศ (GDP) ปัจจุบัน
ลดลงเป็น 11.9% พ.ศ. 2580

**เพิ่มสัดส่วนปริมาณ
การขนส่งทางราง**
ปัจจุบัน **1.4%** พ.ศ. 2556
เพิ่มขึ้นเป็น **10%** พ.ศ. 2580

การพัฒนา TOD

จะนำไปสู่การแก้ปัญหาของเมืองหลายประการ เช่น



แก้ปัญหาการขยายตัวของเมือง
อย่างกระจัดกระจาย
(Urban Sprawl)
ด้วยการวางแผนที่ดี



แก้ปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่
ไม่เต็มประสิทธิภาพ ไม่คุ้มค่า



แก้ปัญหา
การเดินทางเข้าถึง
สถานียาก
เข้า-ออกไม่สะดวก



แก้ปัญหาการขาดโครงข่ายการสัญจร
ที่ไม่ใช้รถยนต์ เช่น
ทางเดินเท้า และทางจักรยาน



แก้ปัญหาสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม
เกิดปัญหาหามลภาวะในเมือง
และคุณภาพชีวิตคนเมืองลดลง



แก้ปัญหาการขาดระบบ
ขนส่งมวลชนเชื่อมต่อ
จากสถานี



แก้ปัญหาการจราจรติดขัด
และลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

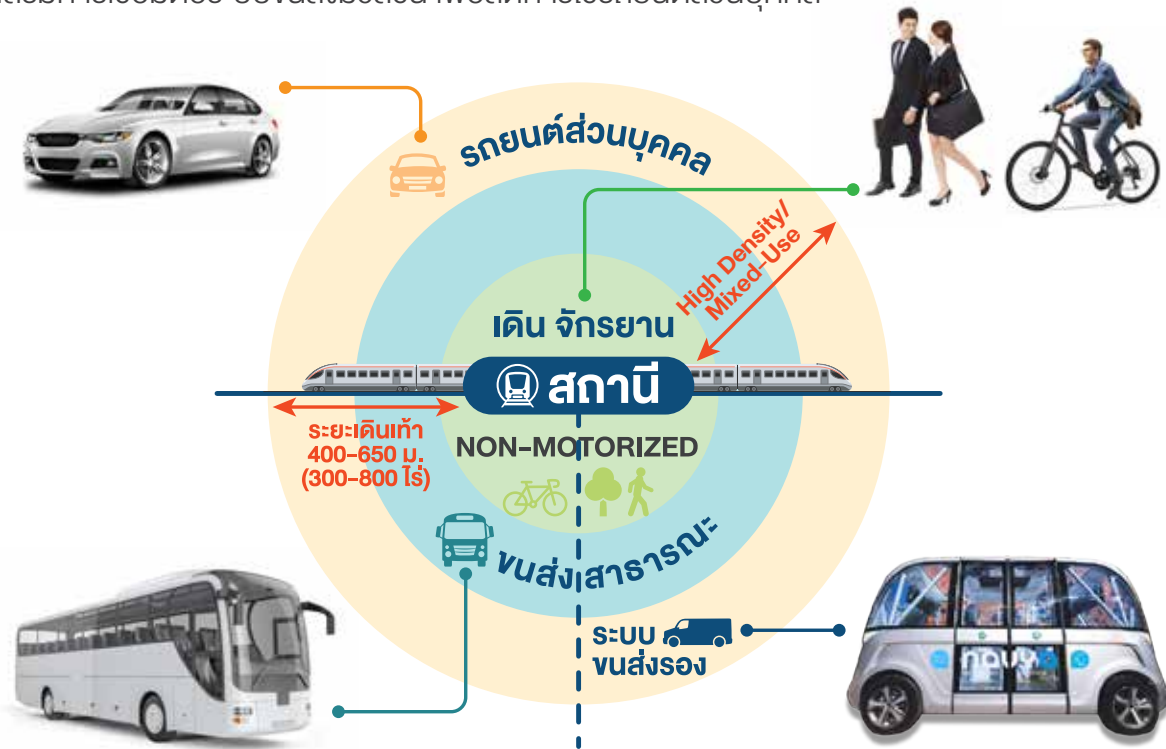


แก้ปัญหาชุมชน
บนรถที่เดิน



พัฒนาเมืองด้วยแนวคิด TOD

TOD คือ การพัฒนาพื้นที่เมืองโดยรอบศูนย์เปลี่ยนถ่ายหรือสถานีขนส่งมวลชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบราง โดยพัฒนาเมืองให้มีความกระชับ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน ที่พักอาศัย ที่ทำงาน พื้นที่สีเขียว มีการใช้ที่ดินคุ้มค่า เน้นการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น การเดินและการปั่นจักรยานในระยะ 400-650 เมตร และส่งเสริมการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล



องค์ประกอบ 4 ด้าน

ที่ทำให้การพัฒนาเมืองตามหลัก TOD มีความสมบูรณ์ ได้แก่



1. กิจกรรมผสมผสานหนาแน่นสูง
กิจกรรมผสมผสานที่มีความหนาแน่นสูง (Mixed-Use and Density) โดยพัฒนาพื้นที่ที่มีกิจกรรมหลากหลายในเชิงพาณิชย์กรรม



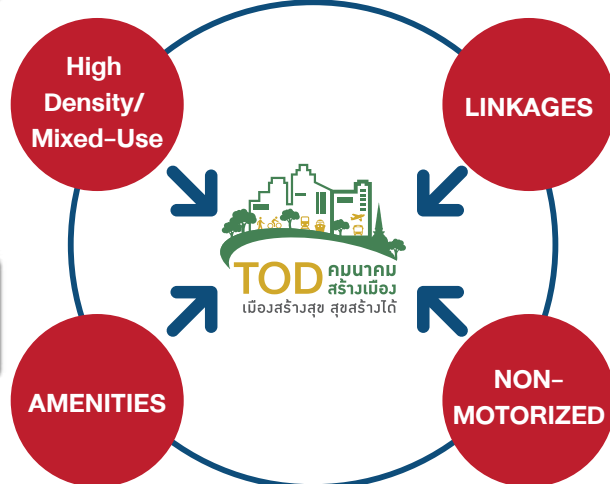
3. ที่โล่ง พื้นที่สีเขียว สาธารณูปการ โครงสร้างพื้นฐาน
มีสิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) ที่ตอบสนองการใช้ชีวิต การทำงาน การอยู่อาศัย และการพักผ่อนหย่อนใจ



2. ระบบขนส่งรอง (FEEDER) สถานี จุดจอด ที่จอดรถ
การเชื่อมต่อ (Linkages) มีระบบคมนาคมขนส่งหลักเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมขนส่งรองในพื้นที่



4. STATION PLAZA ทางเท้า ทางจักรยาน SKYWALK
มีการเปลี่ยนถ่ายที่ลดการใช้พาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transit) มี Station Plaza เชื่อมต่อทางเท้า ทางจักรยาน จากสถานีสู่พื้นที่ต่างๆ

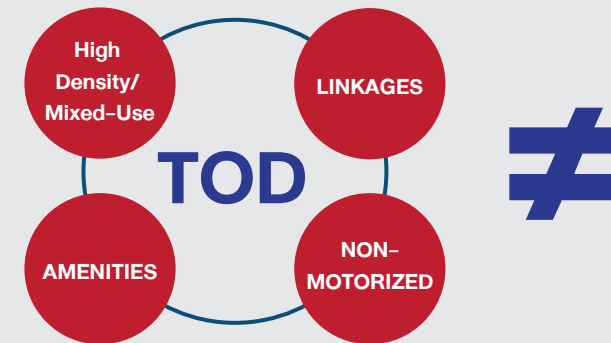


ประเทศไทยยังไม่มี TOD เต็มรูปแบบ

ที่ผ่านมาประเทศไทยยังไม่เคยมีการพัฒนา TOD อย่างเต็มรูปแบบ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งส่วนใหญ่เป็นเพียงการพัฒนาในรูปแบบ TAD หรือ Transit Adjacent Development หรือการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่ง แต่ยังไม่มีส่วนอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ และการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงพัฒนาพื้นที่ไม่เต็มศักยภาพ จึงจำเป็นต้องพัฒนาเป็น TOD อย่างสมบูรณ์ เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับทุกคน

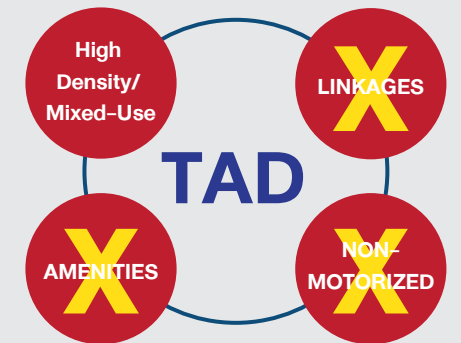
TOD: Transit Oriented Development

การพัฒนาพื้นที่ที่กระชับ ผสมผสานกิจกรรมที่เป็นมิตรต่อการเดิน ซึ่งจัดให้มีขึ้นโดยรอบสถานีเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง รวมถึงการกำหนดตำแหน่งสิ่งอำนวยความสะดวก แหล่งงาน ร้านค้าปลีก และที่อยู่อาศัยโดยรอบ ศูนย์ขนส่งที่ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนและการลดการใช้รถยนต์



TAD: Transit Adjacent Development

การพัฒนาที่คล้าย TOD ในลักษณะที่อยู่โดยรอบสถานีขนส่ง แต่ไม่ได้เชื่อมต่อการขนส่งอย่างแท้จริง ขาดการพัฒนาที่ส่งเสริมการเดินและการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ อย่างมีประสิทธิภาพ



177 พื้นที่ศักยภาพ TOD ทั่วประเทศ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำ “**แผนแม่บทการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง TOD**” ขึ้น เพื่อการนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยได้ทำการสำรวจและศึกษาพื้นที่ที่มีศักยภาพที่สามารถนำมาพัฒนาเป็น TOD จำนวน 177 สถานี ในภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ (ไม่นับรวมในเขตกรุงเทพฯ ซึ่งมีความหนาแน่นแตกต่างจากสถานีของภูมิภาค) ซึ่งสามารถแบ่งเป็น **5 ประเภท** ตามศักยภาพของพื้นที่และบทบาทของสถานี ได้แก่

1 ศูนย์ภูมิภาค RC

เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางเมืองหลักของแต่ละภาค เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายการคมนาคมขนส่งโดยสาธารณะขนาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาค จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ **เชียงใหม่ พิษณุโลก นครราชสีมา ขอนแก่น พัทลุง ขุมทางหาดใหญ่***

2 ศูนย์กลางเมือง UC

เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางของจังหวัด ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนเมือง เป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางระดับจังหวัด ขนาดของพื้นที่การพัฒนาขึ้นอยู่กับขนาดของเศรษฐกิจของจังหวัดนั้นๆ จำนวน 49 แห่ง ได้แก่ รั้งสิต** **อยุธยา นครลำปาง พิจิตร อุตรดิตถ์ ลำพูน** สวรรคโลก บ้านหมี่ บ้านตาคลี ชุมแสง บางมูลนาก ตะพานหิน สระบุรี (เดิม) **อุดรธานี** ชุมทางแก่งคอย ชุมทางถนนจิระ **ชุมทางบัวใหญ่** สุรินทร์ บุรีรัมย์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี สีคิ้ว เมืองพล **บ้านไผ่** ชุมทางอะเซิงเกรา **ชลบุรี ชุมทางศรีราชา อะเซิงเกรา** ปราจีนบุรี สระแก้ว บ้านฉาง **นครปฐม** ราชบุรี เพชรบุรี **ชุมพร** ยะลา สงขลา มหาชัย บ้านโป่ง โพธาราม **เฝ้าหลวง (เพชรบุรี) ประจวบคีรีขันธ์** หลังสวน **สุราษฎร์ธานี** นาสาร **ชุมทางทุ่งสง พัทลุง** แม่กลอง กาญจนบุรี

3 ศูนย์เมืองใหม่ NT

เป็น TOD ที่มีการพัฒนารอบสถานีที่เกิดขึ้นใหม่ตามสายทางรถไฟที่มีการก่อสร้างเพิ่มเติม ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนาเป็นเมือง จำนวน 20 แห่ง ได้แก่ **บ้านป่าห้วย นครสวรรค์** เชียงราย บ้านม้า **พิจิตร สุโขทัย** แพร่ พะเยา กำแพงเพชร ตาก **หนองคาย สระบุรี ปากช่อง** มหาสารคาม ร้อยเอ็ด บุคคหาร นครพนม **ระยอง** ระนอง ดอนสัก

4 ศูนย์ชุมชน NC

เป็นการพัฒนา TOD บริเวณโดยรอบสถานีที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่าย ศูนย์กลางชุมชนระดับอำเภอเป็นส่วนใหญ่ มีทั้งพื้นที่ที่มีชุมชน และพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนามากนัก มีขนาดเล็ก การพัฒนาไม่ซับซ้อน จำนวน 84 แห่ง ได้แก่ หลักหก คลองหนึ่ง เชียงราก นวนคร เชียงรากน้อย คลองพุทรา บางปะอิน บ้านโพ มาบพระจันทร์ บ้านดอนกลาง พระแก้ว ชุมทางบ้านภาษี ท่าเรือ โพนทอง ปากน้ำโพ บางกระทุ่ม พรหมพิรามหนองเตม พชัย วังพิ ศิลาอาสน์ เด่นชัย หนองวัวซอ สาทิ มาบกระเบา โคกกรวด ภูเขาลาด บ้านเกาะ โนนสูง หนองหนองกว้าง ลำปลายมาศ ปากช่อง (เดิม) สำราญ นากา คลองอุดมขจร เปรัง คลองแขวงกลัน คลองบางพระ บางเตย บางละมุง บ้านห้วยขวาง ญาณสังวราราม ชุมทางเขาชะรอย กบินทร์บุรี วัดสุวรรณ คลองมหาสวัสดิ์ วัดจรรย์ นครชัยศรี ท่าแฉลบ ต้นสำโรง **บ้านคูบัว** ปากท่อ ห้วยทรายเหนือ ห้วยทรายใต้ หนองแก เขาเต่า ปราณบุรี กุยบุรี หนองหิน คลองแระ คลองแห บ้านเกาะหมี่ ตลาดพะวง เยาวรูปช้าง สุพรรณบุรี ท่าเรือน้อย กุ้งสีทอง รามน้ำจืด คอกควาย บ้านแหลม ที่หยุดรถไฟท่าลอม บ้านชีนาขาว บางสีคต บางกระเจ้า บ้านบ่อ บางไทร บ้านท่าหลวง นางวาง นาโคก เขตเมือง ลาดใหญ่ บางกระบูน ห้วยมุด ควนเนียง

5 ศูนย์แบบพิเศษ SU

เป็นสถานีที่เป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในบริเวณที่มีโครงการพัฒนาพื้นที่พิเศษ จำนวน 18 แห่ง แบ่งเป็น 4 ประเภทย่อย ได้แก่
เมืองชายแดน (Border Town) เชียงของ ด่านแม่สอด สะพานมิตรภาพ 2 สะพานมิตรภาพ 3 อรัญประเทศ
ปางดะบะซาร์ สุโขทัย-ลก บ้านพุน้ำร้อน
เมืองการบิน (Airport Town) **ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สนามบินอู่ตะเภา**
เมืองท่องเที่ยว (Tourist Town) **ลพบุรี ศรีสัชนาลัย** ะอำ **หัวหิน** พังงา กระบี่
เมืองการศึกษา (Education Town) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศาลายา

หมายเหตุ *สถานีรถไฟความเร็วสูง
**สถานีรถไฟทางคู่

วิสัยทัศน์การพัฒนา TOD ของประเทศไทย

“ประเทศไทยมีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนที่เกิดประโยชน์สูงสุดต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง สังคม และชุมชน อย่างยั่งยืน”



สถานีศักยภาพ TOD ประเภท TOD

- RC ศูนย์ภูมิภาค (Regional Center)
- UC ศูนย์กลางเมือง (Urban Center)
- NT ศูนย์เมืองใหม่ (New Town)
- NC ศูนย์ชุมชน (Neighborhood Center)
- SU ศูนย์แบบพิเศษ (Special Use)

ยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนา TOD

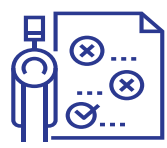
การพัฒนา TOD ไม่อาจสำเร็จได้ด้วยการผลักดันของภาครัฐเพียงลำพัง แต่ความสำเร็จของการพัฒนาเกิดจากการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น ทั้งองค์กรปกครองท้องถิ่น ภาคเอกชนและภาคประชาชน ที่มีบทบาทหน้าที่ รวมทั้งอำนาจในการริเริ่ม ร่วมตัดสินใจและร่วมผลักดันในการพัฒนา TOD ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อท้องถิ่น สนข. จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนา 7 ประการ โดยให้ความสำคัญและเน้นบทบาทความร่วมมือของท้องถิ่น ดังนี้

- 1. กำหนดให้ TOD บรรจุอยู่ในผังการพัฒนาประเทศในทุกระดับ** ทั้งในผังนโยบายระดับชาติ ผังนโยบายระดับภาค ผังนโยบายระดับจังหวัด ผังเมืองรวมหรือผังเมืองเฉพาะ รวมถึงผังนโยบายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ผังนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ทั้งนี้ ได้กำหนดให้พื้นที่เป้าหมาย TOD บรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบรางของประเทศด้วย
- 2. รวบรวมที่ดินขนาดใหญ่และต่อเนื่องกับพื้นที่สถานีรถไฟเป้าหมาย เพื่อการพัฒนา TOD อย่างเป็นเอกภาพ** โดยมุ่งเน้นวิธีการที่อาศัยความร่วมมือจากภาคประชาชนและมุ่งเน้นประโยชน์ของส่วนรวม เช่น การจัดรูปที่ดิน การรวบรวมที่ดินโดยสมัครใจ การใช้ที่สาธารณประโยชน์ที่หมดสภาพหรือพลเมืองเลิกใช้ประโยชน์ร่วมกัน รวมถึงนำที่ราชพัสดุของรัฐบาลมาพัฒนา
- 3. กำหนดให้ใช้มาตรการทางผังเมืองเชิงสร้างสรรค์ที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและสภาพกายภาพของพื้นที่** เช่น การกำหนด FAR และให้ค่า FAR Bonus เพื่อแลกกับพื้นที่สีเขียว และพื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์ รวมไปถึงการกำหนดมาตรการควบคุมอาคาร ให้เป็นองค์ประกอบของเมืองหรือชุมชนน่าอยู่ ที่จะส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน



TOD กับผังนโยบาย

พื้นที่พัฒนาพิเศษ
ในผังนโยบายระดับประเทศ/ภาค/จังหวัด



TOD กับ Zoning

ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน
ในพระราชบัญญัติการผังเมือง
พ.ศ. 2562 (ม.22)



TOD กับผังเฉพาะแห่ง

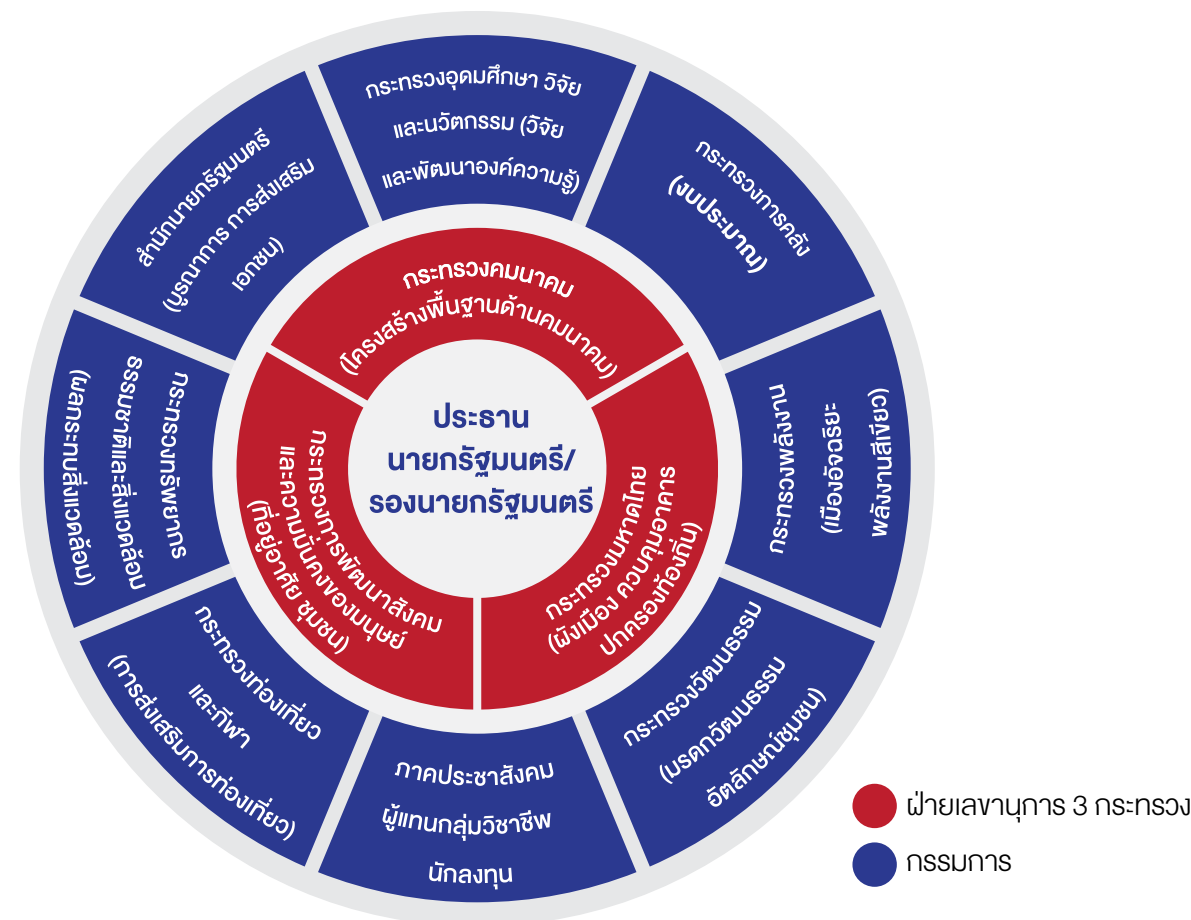
ผังเมืองเฉพาะ/PUD/พระราชบัญญัติการผังเมือง
พ.ศ. 2562 ผังโครงการ
พระราชบัญญัติจัดรูปที่ดิน
เพื่อการพัฒนาพื้นที่ พ.ศ. 2547



TOD กับ Design Guidelines

พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร
พ.ศ. 2522 (ม.8/9/10)
พระราชบัญญัติการผังเมือง
พ.ศ. 2562 ม.22 (Overlay Zone)

- 4. จัดตั้งองค์กรขับเคลื่อน TOD ในทุกระดับ** จากระดับรัฐบาลจนถึงท้องถิ่น เพื่อบูรณาการความร่วมมือและมีเอกภาพในการบริหารจัดการของทุกกระทรวง กรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย
 - คณะกรรมการนโยบาย TOD ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานเพื่อความคล่องตัวในการสั่งการและมอบหมายนโยบายและความรับผิดชอบให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังรูป



- องค์กรขับเคลื่อน ประธาน และส่งเสริมการพัฒนา TOD ในระดับชาติ ซึ่งประกอบไปด้วยผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกมิติ เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ทำหน้าที่ให้ความรู้ ให้คำปรึกษา และประสานงานกับหน่วยงานที่จะดำเนินการพัฒนา TOD ต่อไป
- องค์กรขับเคลื่อน TOD ในระดับท้องถิ่น ประกอบด้วย ผู้แทนขององค์กรปกครองท้องถิ่นภาคเอกชน และภาคประชาชน เพื่อการริเริ่มจัดทำข้อเสนอที่เกิดจากความต้องการของท้องถิ่นประสานชุมชน และภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการพัฒนา บริหารทรัพยากร และบำรุงรักษาเมืองอย่างยั่งยืนในระยะยาว

- 5. สร้างแรงจูงใจให้กับภาคเอกชนซึ่งเป็นกำลังหลักในการพัฒนา** ด้วยการกำหนดนโยบายและมาตรการส่งเสริมการลงทุนในกิจการต่างๆ เช่น สิทธิและประโยชน์ด้านภาษี รวมถึงการจัดหาแหล่งทุนอัตราดอกเบี้ยต่ำ และการผ่อนชำระในระยะยาว จากสถาบันการเงินต่างๆ
 - การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนกลางอุดหนุนท้องถิ่น ท้องถิ่นมีข้อตกลงกับนักลงทุนท้องถิ่น และใช้มาตรการทางภาษี
 - การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ จะให้สิทธิทางภาษี เช่น บ้านราคาถูก สด/ยกเว้นค่าธรรมเนียมธุรกิจ

6. **พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งภายในและภายนอกสถานี** เพื่ออำนวยความสะดวก ในการเข้าถึงระบบราง เช่น ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ทางเดิน ทางรถจักรยาน รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานภายนอกสถานีที่เอื้ออำนวยต่อการเชื่อมต่อกับย่านพาณิชย์กรรม ย่านที่อยู่อาศัย และบริการสาธารณะต่างๆ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้างโดยสารสาธารณะ ขนส่งมวลชนสาธารณะระบบรางเบา หรือขนส่งมวลชนอื่นที่จะเชื่อมโยงการเดินทางจากใจกลางเมืองสู่พื้นที่รอบนอก

7. **จัดให้มีกฎหมายรองรับ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ** พัฒนา TOD ทั้งระบบ ทั้งการประยุกต์ใช้กฎหมายที่มีอยู่ให้สามารถดำเนินการพัฒนาได้อย่างรวดเร็วในระยะสั้น การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงการพัฒนานกฎหมาย TOD ขึ้นใหม่ เพื่อเป็นเครื่องมือในการพัฒนา TOD ด้วยวิธีการที่สร้างสรรค์จากกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยเอื้อให้เกิดการพัฒนาอย่างครอบคลุม และเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมมากที่สุดในระยะยาว

ระยะแรก ยังไม่มีกฎหมาย

- เมืองต้นแบบ
- บรรจุในผังนโยบายผังเมือง
- จัดทำผังเมืองเฉพาะ
- มติ ครม. ดำเนินการพื้นที่พิเศษ



ระยะกลางปรับปรุงกฎหมายเดิม

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



ระยะสมบูรณ์ มีกฎหมาย TOD

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

ตัวชี้วัดการพัฒนา TOD เพื่อให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และกลยุทธ์ โดยมุ่งความสำเร็จของการพัฒนาอย่างยั่งยืน ดังนี้



พื้นที่เป้าหมายไม่น้อยกว่า 50%
มีการพัฒนาตามช่วงเวลาที่กำหนด



มีอัตราการเพิ่มของพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน

และก่อสร้างอาคารเพื่อประกอบกิจการในพื้นที่เขตปกครองที่มีโครงการ TOD เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 2 ต่อปี จากจำนวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน และก่อสร้างอาคารรวมที่สำรวจในปีฐาน



ความพึงพอใจและความสุข
ของผู้อยู่อาศัยและผู้ประกอบกิจการ และประชาชนทั่วไปในพื้นที่ TOD



จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 50%
ณ สถานีที่มีการพัฒนา



อัตราการเพิ่มของประชากรทะเบียนราษฎร

และประชากรแฝงเพิ่มในพื้นที่เขตปกครองที่มีโครงการ TOD ขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1 ต่อปี จากจำนวนประชากรทะเบียนราษฎร และประชากรแฝงที่สำรวจในปีฐาน

กระบวนการและขั้นตอน ในการพัฒนา TOD

การพัฒนา TOD ส่วนใหญ่จะมีการริเริ่มจากท้องถิ่นเป็นหลักเนื่องจากเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการพัฒนา รัฐบาลกลางมีบทบาทเป็นเพียงผู้ส่งเสริมให้สามารถดำเนินการได้ โดยขั้นตอนการพัฒนา TOD ประกอบด้วย 4 ขั้นตอนหลัก ดังนี้



ขั้นที่ 1 : การริเริ่มโดยท้องถิ่น

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือบรรษัทพัฒนาเมืองหรือหน่วยงานเดินรถ หรือชุมชนหรือกลุ่มนักลงทุนเอกชน จัดให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมโดยปรึกษาหารือกับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม กำหนดขอบเขตพื้นที่ที่จะพัฒนาตามหลักการ TOD จัดทำแผนการลงทุนเบื้องต้น และประสานงานกับหน่วยงานผังเมืองและควบคุมอาคารในด้านกฎระเบียบในการพัฒนา



ขั้นที่ 2 : การจัดทำแผนผังการพัฒนาพื้นที่ระยะยาว

โดยอาศัยกระบวนการด้านผังเมือง แบ่งระยะการพัฒนาให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ และมีการยืนยันรับรองจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ อย่างเป็นทางการในการพัฒนาตามแนวทางที่ตกลงกัน



ขั้นที่ 3 : การขออนุมัติดำเนินการ

ภายหลังมีข้อตกลงในการจัดทำแผนผังพัฒนาระยะยาวแล้ว ผู้ดำเนินการจะสามารถขอรับการสนับสนุนในด้านการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐได้ โดยรัฐจะทำการตรวจสอบว่าลักษณะการพัฒนามีคุณสมบัติตามมาตรฐานของ TOD ที่กำหนดไว้หรือไม่ เพื่อพิจารณาในการจัดหามาตรการส่งเสริมการลงทุนทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์



ขั้นที่ 4 : การดำเนินการตามแผน

โดยการดำเนินงานส่วนมากจะเริ่มจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการพัฒนาพื้นที่ในระยะเบื้องต้น และจากนั้นจึงมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแผนงานที่กำหนดไว้ โดยมีรูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่ทั้งก่อน ระหว่าง และหลังการพัฒนาพื้นที่

คมนาคมสร้างเมือง เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้



เศรษฐกิจดี เสริมศักยภาพเมืองให้โดดเด่น

- เปิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ดึงดูดการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว
- เมืองน่าอยู่ สำหรับชาวเมืองและนักท่องเที่ยว
- ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งหลากหลายรูปแบบ
- ภูมิทัศน์สวยงาม สนับสนุนการท่องเที่ยว เพิ่มจุดเด่นน่าเยือน
- เสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ



สังคมคุณภาพ ยกระดับคุณภาพชีวิตดี

- เกิดเมืองใหม่น่าอยู่ เป็นระเบียบ คงอัตลักษณ์ท้องถิ่น
- สร้างงาน สร้างเงิน รายได้มั่นคง ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างยั่งยืน
- สังคมคุณภาพ ระบบสาธารณูปโภคครบครัน
- เพิ่มพื้นที่สีเขียว เพื่อการนันทนาการ เสริมสร้างสุขภาพ
- คมนาคมสะดวก เดินทางง่าย สบายเชื่อมต่อ ปลอดภัย ประหยัด

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท เอเชียน เอนจิเนียริ่ง
คอนซัลแต้นส์ จำกัด



บริษัท เอ็ม เอ เอ
คอนซัลแต้นท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์
คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

NIPPON KOEI
บริษัท นิปปอน โคอิ จำกัด

PrimeStreet
ADVISORY

บริษัท ไพรม์สตรีท แอดไวซอรี
(ประเทศไทย) จำกัด

NIKKEN
EXPERIENCE. INTEGRATED

NIKKEN
SEKKEI Ltd.

ติดตามความก้าวหน้าโครงการได้ที่ www.thailandtod.com