

โครงการศึกษาพัฒนาเมือง

กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง



คมนาคมสร้างเมือง

TRANSIT
ORIENTED
DEVELOPMENT

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



PrimeStreet
ADVISORY
NIPPON KOEI



NIKKEN SEKKEI
planners | architects | engineers

นิยาม TOD

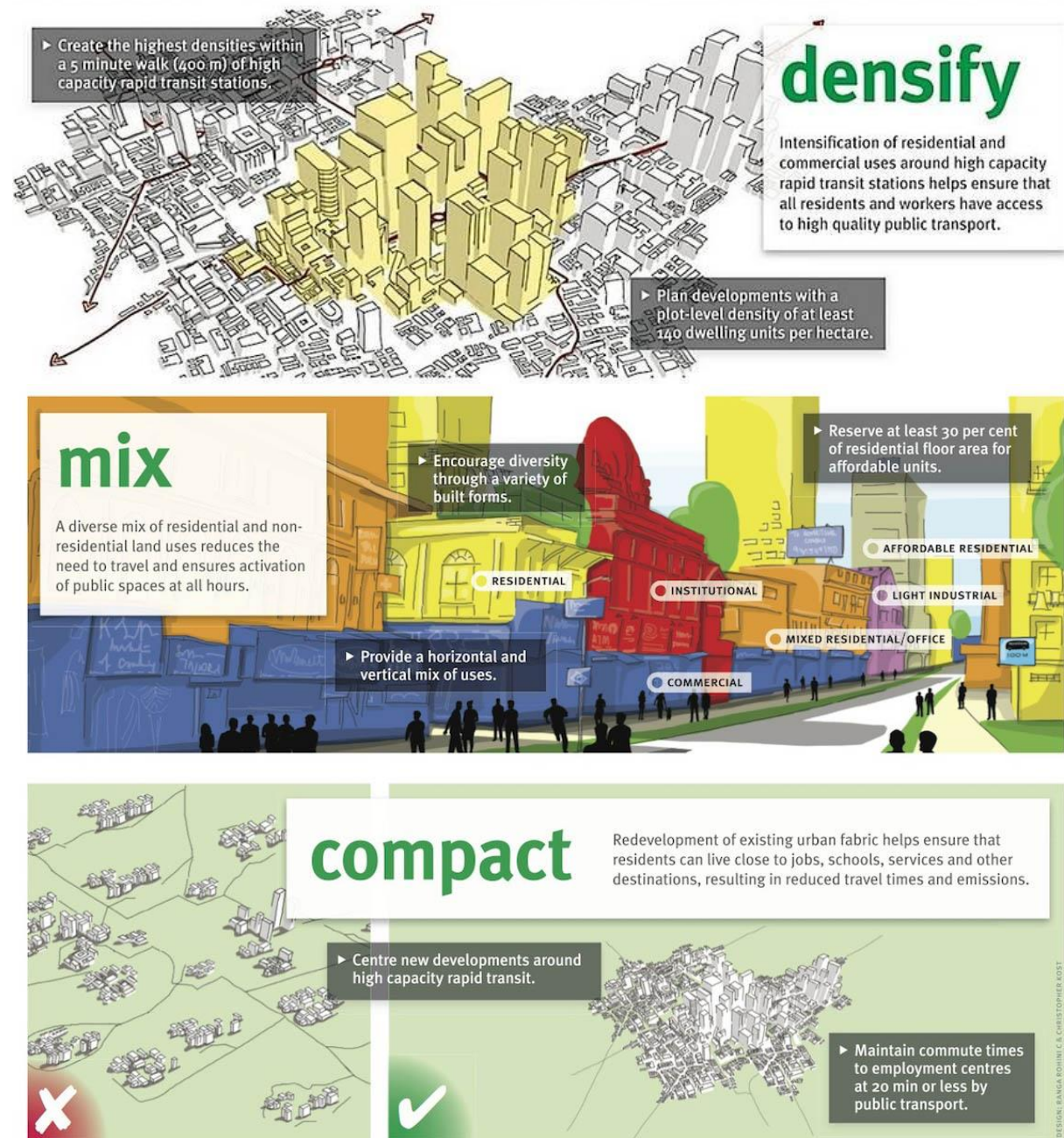
- การพัฒนาชุมชนแบบผสมผสาน
การใช้ประโยชน์ที่ดินที่สนับสนุน
ให้คนอาศัยอยู่ใกล้ศูนย์บริการ
คมนาคมเพื่อลดการพึ่งพาการใช้
รถยนต์
- a mixed-use community that encourages
people to live near transit service and to
decrease dependence on driving
(Calthorpe 1993)

ความเข้าใจ (บางแห่ง)

- แหล่งช้อปปิ้ง ที่นำร้านค้า
ร้านอาหาร หรือกิจกรรมอื่นๆ มา
ตั้งในพื้นที่ระยะ 600 เมตรจาก
สถานีรถไฟฟ้า โดยใช้เวลาเดินเท้า
ประมาณ 5-10 นาที นอกจากนี้
ยังมีทางจักรยานและที่จอดรถ
รองรับอีกด้วย

นิยาม TOD

- การพัฒนาชุมชนแบบผสมผสาน
การใช้ประโยชน์ที่ดินที่สนับสนุน
ให้คนอาศัยอยู่ใกล้ศูนย์บริการ
คมนาคมเพื่อลดการพึ่งพาการใช้
รถยนต์
- a mixed-use community that encourages
people to live near transit service and to
decrease dependence on driving
(Calthorpe 1993)



นิยาม TOD

- การพัฒนาชุมชนแบบผสมผสาน
การใช้ประโยชน์ที่ดินที่สนับสนุน
ให้คนอาศัยอยู่ใกล้ศูนย์บริการ
คมนาคมเพื่อลดการพึ่งพาการใช้

รถยนต์

- a mixed-use community that encourages
people to live near transit service and to
decrease dependence on driving
(Calthorpe 1993)



ลักษณะของ TOD

ลักษณะของ TOD

- กระชับ หนาแน่นสูง
- กิจกรรมผสมผสาน
- ที่อยู่อาศัยราคาต่ำ
- ทางเท้า ทางจักรยาน
- ลดที่จอดรถ
- พื้นที่โล่ง สีเขียว
- อัตลักษณ์ชุมชน

ประโยชน์ของ TOD

- ใช้ที่ดินมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมเศรษฐกิจ
- ส่งเสริมสุขภาพ
- สิ่งแวดล้อมดี

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

มั่นคง

มั่งคั่ง

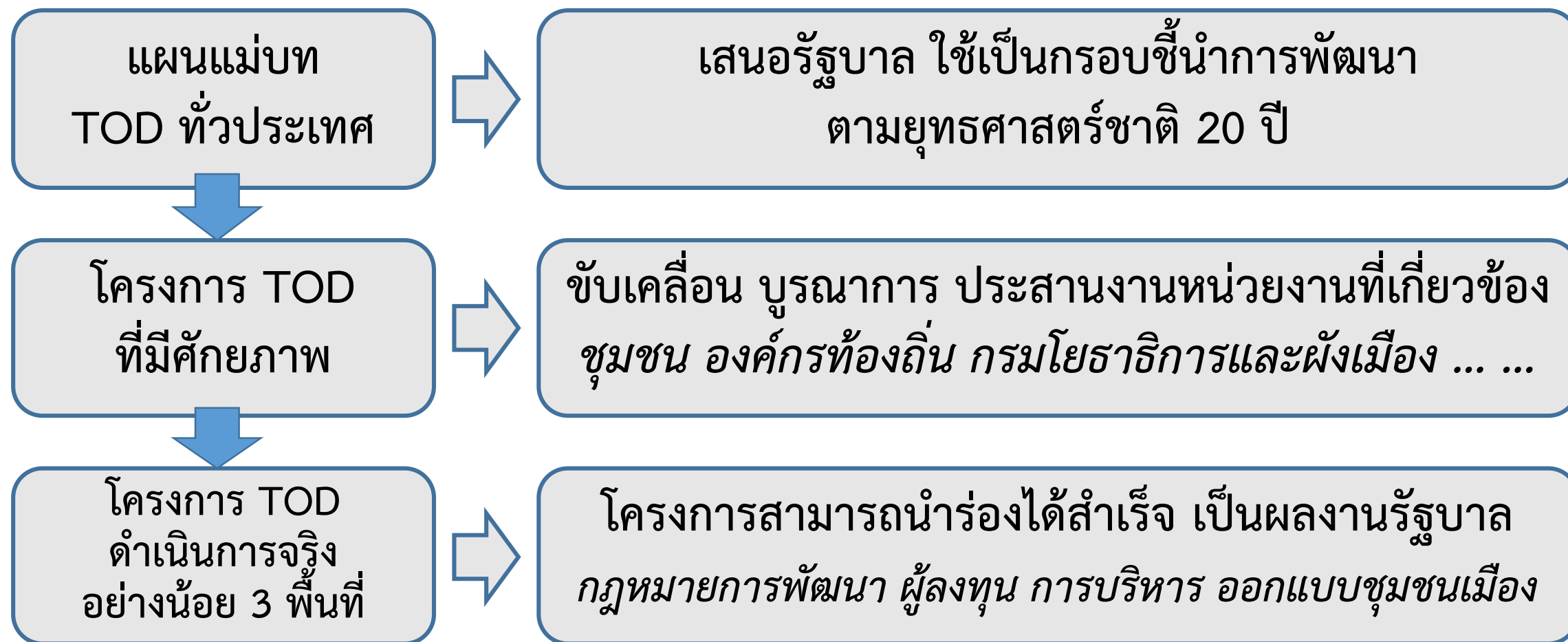
ยั่งยืน

ลักษณะของ TOD

ข้อแตกต่างของ TOD กับโครงการพัฒนาเมืองอื่นๆ

- พัฒนารอบสถานี เลือกที่ตั้งเองไม่ได้ → กรรมสิทธิ์ที่ดินหลากหลาย
- กรรมสิทธิ์ที่ดินหลากหลาย → ต้องทำให้ที่ดินมีเอกภาพ
- ทำให้ที่ดินมีเอกภาพ → ต้องใช้มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม
- มาตรฐานการพัฒนาสูง → ต้องการแผนแม่บท ออกแบบชุมชนเมือง
- ใช้แผนแม่บทในการปฏิบัติจริง → ต้องมีกฎหมายรองรับ
- ทำได้จริง → มีองค์กร การลงทุน การจัดการ ที่มีประสิทธิภาพ

กรอบการศึกษา (เน้นส่วนภูมิภาค)



STEP 1

ศึกษา Case Study ที่ประสบความสำเร็จจากต่างประเทศในการพัฒนา TOD

STEP 2

ถอดบทเรียนต่างประเทศ ระบุอุปสรรค เจาะลึก ความเป็นไปได้ในประเทศไทย ข้อปรับปรุง

STEP 3

	SIZE	Type	Legal	Investment	Institution	Type of Partnership
ระยะสั้น (Short Term)	S	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
	M	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
	L	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
ระยะกลาง (Medium Term)	S	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
	M	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
	L	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
ระยะยาว (Long Term)	S	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
	M	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
	L	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX

STEP 4

ระบุทุกสถานีรถไฟที่อยู่ใน List ว่าเป็น Type/size ไหน ตามที่ระบุไว้ในตาราง

เกณฑ์การคัดเลือก

STEP 5

เลือกสถานีตาม Step 4 มาดำเนินการลงในรายละเอียด เพื่อเป็นสถานีต้นแบบ

6 ปัจจัยของโครงการ TOD

ปัจจัยที่ 1 ผู้ดำเนินการ	ปัจจัยที่ 2 กรรมสิทธิ์	ปัจจัยที่ 3 สร้างเอกภาพที่ดิน	ปัจจัยที่ 4 มาตรการผังเมือง	ปัจจัยที่ 5 แหล่งทุน	ปัจจัยที่ 6 PPP
☐ รัฐ ☐ เอกชน ☐ รัฐ + เอกชน	☐ รัฐ ☐ เอกชน ☐ ที่สาธารณ ประโยชน์ ☐ ที่วัด <i>(รายเดี่ยว / หลายราย / ผสมหลายแบบ)</i>	☐ มติ ครม. ☐ เวนคิน ☐ ซ้ำ ☐ จัดรูปที่ดิน ☐ แปลรูปเป็น เอกชน ☐ สะสมที่ดิน ☐ แลกเปลี่ยนที่ดิน ☐ บริจาค	☐ แก้ไขโซนนิ่ง ☐ จัดรูปที่ดิน ☐ PUD ☐ TDR ☐ กฎหมาย TOD	☐ ค่าธรรมเนียม ☐ เงินอุดหนุน ☐ เครดิตพิเศษ ☐ เงินกู้ ☐ หุ้น ☐ Value Capture	☐ เจ้าของโครงการ ดำเนินการเอง ☐ เช่า ☐ เช่าระยะยาว ☐ สัมปทาน ☐ BOT / BOO ☐ ฯลฯ

ลักษณะโครงการ TOD ที่ประสบความสำเร็จ

- คุณภาพระบบขนส่ง (Quality of Public Transit) → จำนวนผู้โดยสารมากพอ
- การเดินทางแบบพึ่งตนเอง (Active Transport) → ส่งเสริมการเดิน/จักรยาน
- จัดการกับรถยนต์ได้ (Car Use Management) → มาตรการลดการใช้รถยนต์

นโยบาย

-
- ใช้ที่ดินผสมผสาน (Mixed Uses) → มาตรการส่งเสริมการพัฒนา
 - ประสบการณ์เดินเท้า (Pedestrian Experience) → สร้างบรรยากาศ
 - พื้นที่สาธารณะ (Public Spaces) → ใช้ได้จริง เข้าถึงทุกกลุ่ม รักษาง่าย
 - ชุมชนมีส่วนร่วม (Participation) → ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมสร้างอัตลักษณ์

คุณภาพการออกแบบ



พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาโครงการ TOD



โครงข่ายคลองและทางรถไฟ สมัย



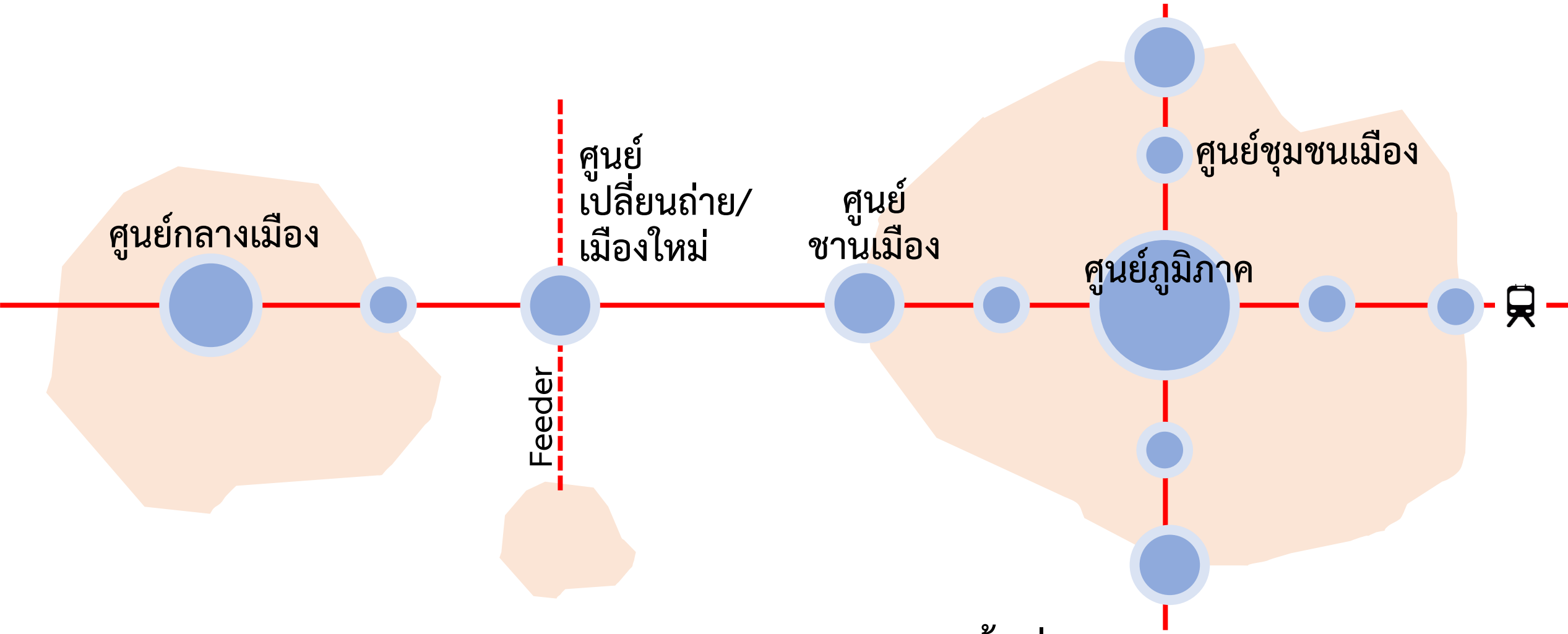
โครงข่ายถนนและทางหลวง



โครงข่ายระบบรางปัจจุบันและ

โครงข่ายระบบราง
ในอนาคต เปิดพื้นที่
พัฒนาเมืองใหม่
จำนวนมาก

พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาโครงการ TOD



บทบาทและขนาดโครงการ TOD แต่ละพื้นที่ไม่เหมือนกัน

พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาโครงการ TOD

เกณฑ์เลือกเมืองต้นแบบ (เฉพาะส่วนภูมิภาค)

- การพัฒนาสายทางและจำนวนผู้โดยสารเพียงพอ
- การเติบโตของประชากรเมือง
- เศรษฐกิจ การจ้างงาน นโยบายการส่งเสริมจากภาครัฐ
- สภาพพื้นที่ จำนวนแปลงที่ดิน กรรมสิทธิ์และการถือครองไม่ซับซ้อน
- ปัญหา ความจำเป็นเร่งด่วนของเมือง เช่น มลพิษ จราจร ที่อยู่อาศัย
- ความพร้อมของผู้เกี่ยวข้อง เจ้าของที่ดิน ท้องถิ่น ชุมชน หารือกันได้

เรียนรู้จาก TOD ประเทศญี่ปุ่น *NIPPON KOEI*



nikken.jp

NIKKEN SEKKEI
planners | architects | engineers



Outline of Kashiwanoha TOD

- Land and infrastructure development by prefecture government utilizing Land Readjustment method (Kashiwa-Hokubu Center Area LR project)
- Main land use:
 - Commercial complex
 - High-rise apartment
 - Utility by Renewal energy
 - Station Plaza
 - University and R&D center



เรียนรู้จาก TOD ประเทศญี่ปุ่น

ปัจจัย/ตัวแปร	1950s-1970s	1980s-1990s	2000s - ปัจจุบัน
สังคม/เศรษฐกิจ	ศก. + ปชก. เติบโตสูง	ศก. + ปชก. คงที่	สู่ภาวะ / ปชก. ลดลง
นโยบายรัฐ	- จัดหาที่อยู่อาศัย - จัดตั้งบริษัทที่อยู่อาศัย (Japan Housing Corporation)	- ปรับปรุงสาธารณูปโภค - แปรรูปการรถไฟ - ยกระดับทางรถไฟ - องค์กรส่งเสริมการพัฒนาเมือง (MINT)	- การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง - กระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น - Urban Renaissance Agency (URA)
โครงการ TOD	- Tama New Town - Senri New Town	- TOD สาย Tsukuba - ฟื้นฟูเมืองบนที่ดินรัฐ - TOD รถไฟความเร็วสูง - TOD ทางรถไฟยกระดับ	- ฟื้นฟูเมืองบนที่ดินรัฐ - ฟื้นฟูเมืองโดยภาคเอกชน - ฟื้นฟูรอบสถานีโตเกียว

เรียนรู้จาก TOD ประเทศญี่ปุ่น (ต่อ)

ปัจจัย/ตัวแปร	1950s-1970s	1980s-1990s	2000s - ปัจจุบัน
สังคม/เศรษฐกิจ	ศก. + ปชก. เติบโตสูง	ศก. + ปชก. คงที่	สู่ภาวะ / ปชก. ลดลง
กฎหมาย	- กม. จัดรูปที่ดิน - กม. พัฒนาเมืองใหม่ - กม. พื้นฟูเมือง	- กม. พัฒนาเมือง+รถไฟ - กม. องค์การพัฒนาพิเศษ - พัฒนาพื้นที่ใน กม. ผังเมือง - มติ ครม. ทางรถไฟยกระดับ	- กม. URA - กม. พัฒนาพื้นที่ไต้ดิน - กม. โอนพื้นที่ข้ามแปลง - กม. Barrier Free
หุ้นส่วน รัฐ-เอกชน	- บริษัทพัฒนาเมือง - บริษัทจัดรูปที่ดิน	บริษัทจัดรูปที่ดิน ++	บริษัทจัดรูปที่ดิน ++
แรงจูงใจ	- งปม. อุดหนุนโครงการจัด รูปฯ และฟื้นฟูเมือง - เงินกู้ปลอดดอกเบี้ย	- งปม. อุดหนุนโครงการ จัดรูปฯ และฟื้นฟูเมือง - เงินกู้ปลอดดอกเบี้ย	- สนับสนุนการฟื้นฟูเมือง - สิทธิพิเศษโครงการฟื้นฟู เช่น Fast Track ...

6 ปัจจัยของโครงการ TOD

ปัจจัยที่ 1 ผู้ดำเนินการ	ปัจจัยที่ 2 กรรมสิทธิ์	ปัจจัยที่ 3 สร้างเอกภาพที่ดิน	ปัจจัยที่ 4 มาตรการผังเมือง	ปัจจัยที่ 5 แหล่งทุน	ปัจจัยที่ 6 PPP
☐ รัฐ ☐ เอกชน ☐ รัฐ + เอกชน	☐ รัฐ ☐ เอกชน ☐ ที่สาธารณ ประโยชน์ ☐ ที่วัด ☐ (รายเดี่ยว / หลายราย / ผสมหลายแบบ)	☐ มติ ครม. ☐ เวนคิน ☐ ชื้อ ☐ จัดรูปที่ดิน ☐ แปรรูปเป็น เอกชน ☐ สะสมที่ดิน ☐ แลกเปลี่ยนที่ดิน ☐ บริจาค	☐ แกะไขโซนนิ่ง ☐ จัดรูปที่ดิน ☐ PUD ☐ โอนพื้นที่ข้าม แปลงที่ดิน ☐ กฎหมายเฉพาะ TOD	☐ ค่าธรรมเนียม ☐ เงินอุดหนุน ☐ เครดิตพิเศษ ☐ เงินกู้ ☐ หุ้น ☐ Value Capture	☐ เจ้าของโครงการ ดำเนินการเอง ☐ เช่า ☐ เช่าระยะยาว ☐ สัมปทาน ☐ BOT / BOO ☐ ฯลฯ