



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

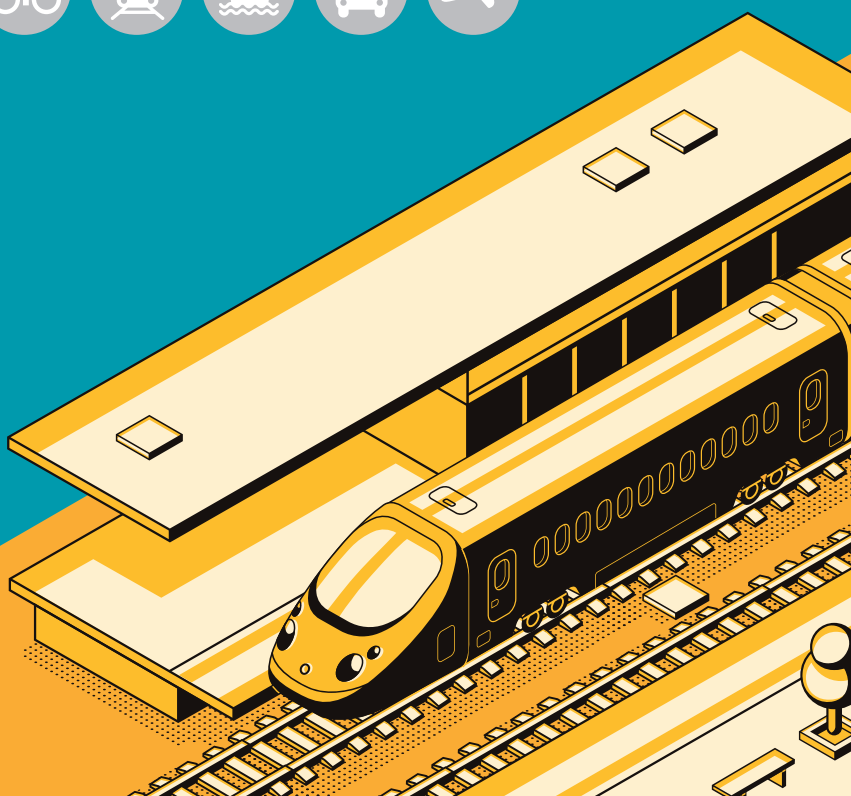


TOD คมนาคม
สร้างเมือง
เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้

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 ทัวทั้งสะดวก สมัย เข้าถึงง่าย เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเมือง มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก และมีราคาที่เหมาะสม



มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสานและมีประสิทธิภาพ

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



ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน และการรักษาอัตลักษณ์ของชุมชน

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 เชื่อมกระชับความสัมพันธ์ของคนในชุมชนให้เข้มแข็ง หรือแม้แต่ผู้ที่เดินทางผ่านไป-มา ก็สามารถแวะเข้ามาพักผ่อนหย่อนใจได้ เพราะพื้นที่อยู่ใกล้สถานีในระยะที่สามารถเดินถึงได้อย่างสะดวกสบาย

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)

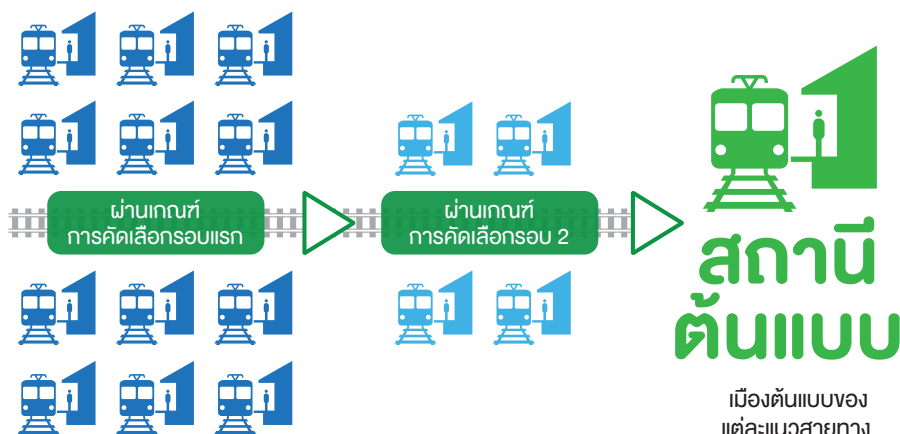


แบบพิเศษ
(Special Use: SU)



ย่านการค้าตามแนวสายทาง
(Mixed Use Corridor)

ขั้นตอนการคัดเลือก เมืองต้นแบบ



สถานีที่สามารถ ดำเนินการ ตามแนวคิด TOD ได้

สำรวจและศึกษาจากสถานี
ที่สามารถนำมาพัฒนา
TOD ได้จากทุกแนวสายทาง
ทั่วประเทศ

สถานีที่มีศักยภาพ ในการพัฒนา TOD ใน 4 แนวสายทาง

- กลุ่มสายเหนือ
- กลุ่มสายตะวันออก-เฉียงเหนือ
- กลุ่มสายตะวันออก
- กลุ่มสายใต้
และสายตะวันตก-แม่กลอง

การคัดเลือกเมืองรอบแรก เกณฑ์ที่ใช้



ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ
และสังคมของเมือง
ที่สถานีรถไฟตั้งอยู่



ศักยภาพด้านกายภาพของพื้นที่
ซึ่งแสดงถึงความยาก-ง่าย
ในการนำพื้นที่มาพัฒนา

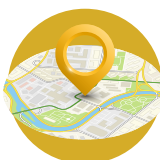
การคัดเลือกเมืองรอบที่ 2 สะท้อนถึงความพร้อมของเมืองในด้านต่างๆ เพื่อส่งเสริม
ให้การดำเนินการในขั้นต่อไปราบรื่นและประสบความสำเร็จเป็นรูปธรรม ดังนี้



ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม โดยเฉพาะระบบคมนาคม
ขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งมีต้นทุนค่าขนส่งต่ำ ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์
เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน กระตุ้นเศรษฐกิจ กระจายความเจริญไปสู่
ภูมิภาค นำคุณภาพชีวิตที่ดีไปสู่ประชาชน ลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษ และ
เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



ความสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาเมือง ด้านเมืองอัจฉริยะนำอยู่ (Smart City) มุ่งเน้นพัฒนาศูนย์กลางความเจริญให้กระจายตัวอยู่ในภูมิภาคต่างๆ
ของประเทศ พัฒนาเมืองให้เป็นเมืองอัจฉริยะ บำบัดน้ำเสีย นำใช้ชีวิต นำลงทุน
ทำธุรกิจ สร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานและระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ลดความเหลื่อมล้ำ และยกระดับคุณภาพ
ชีวิตประชาชน



ความพร้อมด้านมาตรการทางผังเมือง

- สามารถดำเนินการพัฒนาได้ทันที ไม่ต้องปรับแก้ผังเมืองรวม
- มีกฎหมายพิเศษที่ทำให้สามารถดำเนินการปรับแก้ผังเมืองรวม
ได้อย่างรวดเร็ว หรือกำลังอยู่ระหว่างขั้นตอนการปรับปรุง
- อยู่ในช่วงปรับปรุงผังเมืองรวม

สถานี TOD ประเภทต่างๆ ที่กระจายอยู่ทั่วประเทศ

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา
Republic of the Union of Myanmar

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
The Lao People's Democratic Republic

ราชอาณาจักรกัมพูชา
Kingdom of Cambodia

อ่าวไทย
Gulf of Thailand

สหพันธรัฐมาเลเซีย
Federation of Malaysia

สัญลักษณ์

- สถานีรถไฟ
- ท่าเรือขนส่งสำคัญ
- ท่าอากาศยาน
- เส้นทางรถไฟปัจจุบัน
- เส้นทางรถไฟทางคู่ปัจจุบัน
- แผนพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูง
- แผนพัฒนารถไฟทางคู่

ประเภท TOD

- Regional Center (RC)
- Urban Center (UC)
- Suburban Center (SC)
- Urban Neighborhood (UN)
- Transit Town Center (TT)
- Special Use (SU)



คัดเลือก เมืองต้นแบบ เพื่อนำไปสู่...



การวางผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่
จากการมีส่วนร่วมของทุกฝ่าย



การกำหนดแนวคิด รูปแบบ ขอบเขต
และข้อกำหนดการพัฒนาพื้นที่



การกำหนดรูปแบบองค์ประกอบ
สภาพแวดล้อม และสิ่งก่อสร้าง
สาธารณะ



การวางกรอบแนวทาง
การควบคุมทางกายภาพ



เสนอรูปแบบและออกแบบเบื้องต้น
ระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง



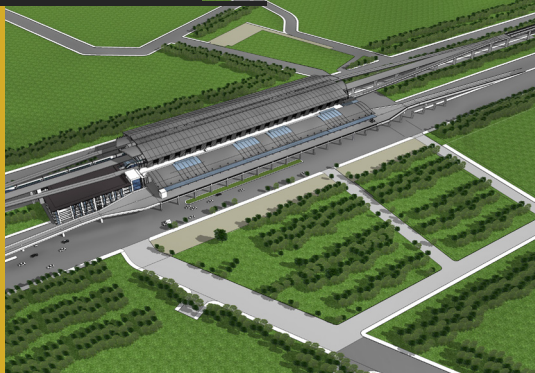
จัดทำรายงานการประเมิน
สิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA)
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)
และผลกระทบทางสังคม (SIA)



เสนอแผนปฏิบัติการมาตรการ
ทางผังเมือง และมาตรการอื่นๆ
ที่เกี่ยวข้อง



เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนา
การเสนอรูปแบบการลงทุน
การบริหารจัดการองค์กร
ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพื่อให้
เมืองต้นแบบสามารถนำไปสู่
การปฏิบัติที่เห็นผลเป็นรูปธรรม



ผลการคัดเลือกเมืองต้นแบบ
ซึ่งเป็นตัวแทน **TOD**
ในแต่ละแนวสายทาง



สถานีพญา (HSR)
ตัวแทน TOD ประเภท
Regional Center (RC)
จากกลุ่มสายตะวันออก

สถานีพัทยา ตัวแทน TOD ประเภท Regional Center (RC) จากกลุ่มสายตะวันออก

ข้อมูลทั่วไปของจังหวัด

- ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดชลบุรี (Gross Provincial Product: GPP)
ปี พ.ศ. 2560 เป็นอันดับที่ **3** ของประเทศ มีมูลค่ารวม **976,460** ล้านบาท
- รายได้เฉลี่ยของประชากร **581,475** บาท/คน/ปี สูงเป็นอันดับ **2** ของประเทศ
- สาขาการผลิตที่มีมูลค่าสูงสุด **5** อันดับแรก ได้แก่

ภาคเกษตร 960,345 ล้านบาท

98.3%

1.7%

1



485,045
ล้านบาท

อุตสาหกรรม
การผลิต

2



100,327
ล้านบาท

การขนส่ง การขายปลีก
การซ่อมยานยนต์
และจักรยานยนต์

3



81,800
ล้านบาท

ไฟฟ้า แก๊ส ไอน้ำ
ระบบปรับอากาศ

4



69,592
ล้านบาท

ที่พักแรม
และบริการด้านอาหาร

5



59,894
ล้านบาท

การขนส่ง
และสถานที่
เก็บสินค้า

ภาค
เกษตร
16,115
ล้านบาท

ที่มา: ผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัด ประจำปี พ.ศ. 2560
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ศักยภาพและความพร้อมของเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี: ตั้งอยู่ในเขตพัฒนาพิเศษ ศูนย์กลางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวของภูมิภาค

- เป็นศูนย์กลางที่ตั้งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของประเทศ และมีแนวโน้มที่จะเติบโตเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมสมัยใหม่ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุนด้านอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญของประเทศและภูมิภาคอาเซียน โดยการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค พัฒนากิจการรวมทางเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกด้านต่างๆ ในพื้นที่ นอกจากนี้ ยังมีมาตรการเขตเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบ Super Cluster และ Cluster ที่ให้สิทธิพิเศษทางภาษีและผ่อนปรนกฎระเบียบบางประการเพื่อส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่
- มีโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกันทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งในอนาคตสามารถเชื่อมโยงกับแบบไร้รอยต่อ (Seamless Operation) และจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันจากการลดเวลาการเดินทางและประหยัดค่าขนส่ง
- เป็นที่ตั้งของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือสำเภาหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สามารถรองรับทั้งเรือสินค้าทั่วไปจนถึงเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) รวมทั้งมีบริการพื้นฐานต่างๆ ตามมาตรฐานท่าเรือพาณิชย์ระดับสากล อีกทั้งยังมีโครงสร้างพื้นฐานที่เพียงพอพร้อมรองรับ สามารถเชื่อมโยงท่าเรือกับพื้นที่อุตสาหกรรมได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ
- มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวเชิงผจญภัย และแหล่งท่องเที่ยวบันเทิงสมัยใหม่ โดยมี “เมืองพัทยา” ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลกเป็นแม่เหล็กสำคัญ สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติได้ปีละมหาศาล
- เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และธุรกิจบริการ รวมทั้งมีที่พัก โรงแรม ศูนย์การประชุม และศูนย์การแสดงสินค้าขนาดใหญ่ สามารถให้บริการได้อย่างครอบคลุมและครบวงจร
- มีความพร้อมด้านการแพทย์ โดยมีสถานพยาบาลที่ทันสมัย ครบวงจร เพียงพอต่อความต้องการ และสามารถรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวได้
- มีสถาบันการศึกษาที่มีคุณภาพ สามารถผลิตบุคลากรที่มีคุณสมบัติได้ตรงกับความต้องการของตลาดแรงงานในพื้นที่ ช่วยเพิ่มการจ้างงานและลดการละทิ้งถิ่นฐานไปทำงานในกรุงเทพฯ
- เป็นหนึ่งในพื้นที่นำร่องการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City)

มีโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงทั่วถึง รองรับ พร้อมจับเคลื่อนเศรษฐกิจไร้รอยต่อ

การคมนาคมขนส่งทางบก มีทางหลวงแผ่นดินผ่าน 8 สาย



- ทางหลวงแผ่นดิน 6 สาย ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3, 36, 315, 331, 332 และ 344
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
- ทางพิเศษบูรพาวิถี

ระบบโครงข่ายรถไฟ



จังหวัดชลบุรีมีเส้นทางรถไฟสายตะวันออก เริ่มจากกรุงเทพฯ-จังหวัดฉะเชิงเทรา-จังหวัดชลบุรี (นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง) ไปสิ้นสุดที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าจากท่าเรือน้ำลึกสัตหีบ ท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และขนส่งสินค้าจากท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยมีโครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อ 3 สาย คือ

- ทางรถไฟสายศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทางรวม 9.7 กิโลเมตร
- ทางรถไฟสายสัตหีบ-มาบตาพุด ระยะทางรวม 24.07 กิโลเมตร
- โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงสุวรรณภูมิ-อุตะเกา ระยะทางรวม 165.5 กิโลเมตร

นอกจากนี้ ยังมีโครงการพัฒนารถไฟรางเบาภายในเมืองพัทยา เชื่อมโยงกับรถไฟความเร็วสูง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่นักท่องเที่ยวและยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในเมือง ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ

การขนส่งทางน้ำ



- ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ได้รับการส่งเสริมให้เป็นท่าเรือสำหรับจอดเรือสำราญที่ทันสมัย ได้มาตรฐานระดับโลก สามารถรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือและการประกอบแท่นขุดเจาะน้ำมัน
- ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สามารถรองรับได้ทั้งเรือสินค้าทั่วไปจนถึงเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) อีกทั้งยังมีบริการพื้นฐานต่างๆ ตามมาตรฐานท่าเรือพาณิชย์ระดับสากล

การขนส่งทางอากาศ



- ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง-พัทยา ตั้งอยู่ในพื้นที่ 2 จังหวัด คือ เขตอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง อยู่ห่างจากเมืองพัทยาเพียง 45 กิโลเมตร และมีฐานะเป็นสนามบินพาณิชย์ โดยมีสายการบิน Bangkok Airways เปิดบริการรับส่งผู้โดยสารไปเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดภูเก็ต และสายการบิน AirAsia และ Thai Lion Air ซึ่งมีเที่ยวบินทั้งภายในและระหว่างประเทศ

นโยบายและแผนการพัฒนา ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ พร้อมจับเคลื่อนการพัฒนา



ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561–2580)

- ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

ประเด็นการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ:

- พัฒนาเมืองให้เป็นเมืองนำอยู่อัจฉริยะที่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เป็นที่อยู่อาศัยลดความเหลื่อมล้ำ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ทุกกลุ่ม โดยผ่านความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชนในพื้นที่



แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560–2564)

ภาคตะวันออก

- เป็นฐานเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน
- พัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัดให้เป็นเมืองนำอยู่ ปลอดภัย สิ่งแวดล้อมดี เศรษฐกิจดี เดินทางสะดวก โครงสร้างพื้นฐานมีคุณภาพและเชื่อมโยงกันอย่างทั่วถึง โดยเน้นความสอดคล้องกับศักยภาพ และอัตลักษณ์ของเมืองบนพื้นฐานการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อกระจายความเจริญและเสริมสร้างขีดความสามารถทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดและของประเทศให้ขยายตัวอย่างเท่าเทียมและยั่งยืน

แผนพัฒนาภาคตะวันออก

- มุ่งพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน โดยรักษาฐานเศรษฐกิจเดิมที่มีอยู่ให้เติบโตอย่างยั่งยืน และสร้างฐานเศรษฐกิจใหม่เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสนับสนุนให้ประเทศเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ โดยเน้นการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง ได้แก่ พื้นที่ฐานการผลิตและบริการ เมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค และพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน
- พัฒนาเมืองพัทยาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ สุขภาพ และนันทนาการ ศูนย์ประชุม และศูนย์แสดงสินค้านานาชาติชั้นนำของอาเซียน และศูนย์การให้บริการด้านการแพทย์ระดับนานาชาติ (Medical Tourism)

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก (ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด)

วิสัยทัศน์การพัฒนา (พ.ศ. 2561–2564) มุ่งสู่การเป็น

- ฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมสีเขียวชั้นนำในอาเซียน ฐานการผลิตและจำหน่ายผลไม้ ประมง และอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับนานาชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เชิงเกษตร เชิงสุขภาพ และการท่องเที่ยวโดยชุมชน พร้อมเปิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ชายแดนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นประตูสู่เศรษฐกิจโลก



โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

เป้าหมาย – “เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ดีและทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน”

แผนพัฒนาจังหวัด

วิสัยทัศน์จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2561–2565

“เมืองนวัตกรรม เศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน”

วิสัยทัศน์เมืองพัทยา พ.ศ. 2561–2564

“นครศูนย์กลางเศรษฐกิจการท่องเที่ยวที่มีมาตรฐาน ยั่งยืน และนำอยู่สำหรับทุกคน”

ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองพัทยา

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างสภาพการรองรับอย่างยั่งยืนของพยานานครสู่การเป็นเมืองนำอยู่ของทุกคน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาสู่การเป็นเมืองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวระดับโลก และมหานครศูนย์กลางภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ และเสริมสร้างคุณภาพชีวิตของประชากรอย่างต่อเนื่อง

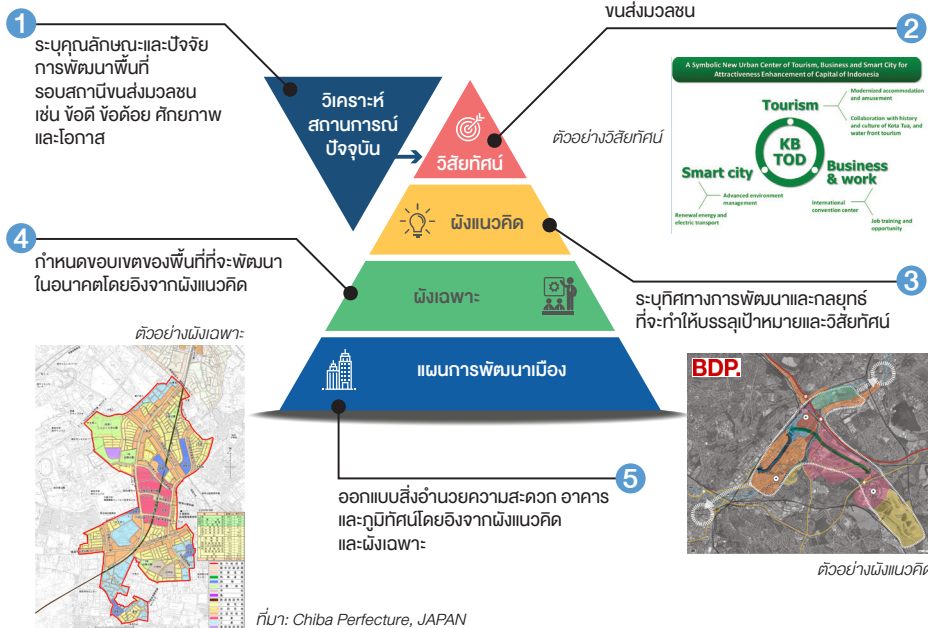
ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างการบูรณาการการพัฒนาทุกหน่วยงาน องค์กร และท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์ที่ 5 เสริมสร้างศักยภาพองค์กรสู่การบริหารจัดการเมืองระดับมหานครและการเป็นศูนย์กลางภูมิภาค

เป้าหมายการพัฒนาเมืองพัทยา

- เป็นเมืองที่มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- เป็นเมืองศูนย์กลางภูมิภาค
- เป็นเมืองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวที่มีมาตรฐานสากล
- เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูง
- ประชากร ผู้มาเยือน นักท่องเที่ยว นักลงทุนได้รับความสะดวกสบายและมีความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัย สาธารณูปโภค และสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพของเมืองพัทยา
- ประชากรทุกคนในเมืองพัทยาและที่เกี่ยวข้องมีคุณภาพชีวิตที่ดี ได้รับการพัฒนาสภาพอย่างต่อเนื่องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนและเป็นธรรม

ขั้นตอนการพัฒนา TOD ในพื้นที่



เสริมศักยภาพเมืองให้ยิ่งโดดเด่น ดึงดูดการค้าการลงทุน สนับสนุนการท่องเที่ยว เสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจระดับคุณภาพชีวิตประชาชน



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, อ่อนกง, กรุงวอชิงตันดีซี สหรัฐอเมริกา, และกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ

ปัจจัยในการพัฒนาโครงการ TOD	 ญี่ปุ่น	 เกาหลีใต้	 สหรัฐอเมริกา	 อังกฤษ
นโยบายรัฐบาล 	● การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ● การดึงดูดธุรกิจต่างประเทศ ● ความมั่นคงปลอดภัยในเมือง	● นโยบายการให้เช่าที่ดินที่มีมาตรฐาน	● การลดการใช้พลังงานและนโยบายชุมชนยั่งยืน ● การพัฒนาเศรษฐกิจ ● การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	● การแปรรูปเป็นเอกชน (Privatization) ● การพัฒนาเศรษฐกิจ
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 	● การประกาศพื้นที่พิเศษ ยกเว้นมาตรการทางผังเมืองปกติ ● การจัดรูปที่ดินโดยกฎหมายจัดรูปที่ดิน ● FAR bonuses ● FAR Transfer ● Increased FAR ● เร่งรัดการขออนุญาตก่อสร้าง ผังเมือง EIA ใน 3 เดือน	● การประกาศพื้นที่พิเศษ (Comprehensive Development Area-CDA) การบูรณาการพื้นที่หลายเจ้าของ ● การใช้สอยหลากหลายพื้นที่สาธารณะ: โครงสร้างพื้นฐาน และการออกแบบชุมชนเมืองให้เป็นหนึ่งเดียว	● 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 ● การริเริ่มโดยท้องถิ่น โดยใช้กฎหมายท้องถิ่น ● ความหลากหลายของมาตรการแรงจูงใจ	● แปรรูปกิจการรถไฟ (ทำให้มีรายได้จากที่ดิน) ● การประกาศพื้นที่พิเศษในกฎหมายผังเมือง (Section 106) ● การร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัทบริหารสินทรัพย์



ปัจจัยที่ส่งเสริมให้ TOD ประสบความสำเร็จ



นโยบายภาครัฐ ที่สนองตอบสภาพการณ์ของประชากร เศรษฐกิจ และสังคมที่เปลี่ยนแปลงของแต่ละประเทศ



มาตรการและกฎหมายพื้นฐาน ในการดำเนินโครงการ พัฒนาเมืองซึ่งปรับปรุงตามสภาพการณ์ของแต่ละประเทศ

- แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนที่ชัดเจน
- การประกาศพื้นที่พัฒนาพิเศษโดยกฎหมาย
- การใช้เครื่องมือทางผังเมืองที่เหมาะสม



มีองค์กรบริหารที่มีประสิทธิภาพ

- องค์กรประสานงาน
- องค์กรบริหารโครงการ/องค์กรบริหารสินทรัพย์



การริเริ่มโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เข้มแข็ง



มาตรการทางการเงิน

- งบประมาณอุดหนุนจากรัฐบาลกลาง โดยมากใช้ในการจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน
- เงินกู้ รัฐจัดหาให้เอกชน
- มาตรการทางภาษี โดยรัฐผ่อนผันให้เอกชน หรือรัฐบาลกลาง ให้รัฐบาลท้องถิ่นนำมาใช้ล่วงหน้าในการจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน

3 พลังผสาน ขับเคลื่อนการพัฒนา



ความร่วมมือระหว่างรัฐกับเอกชน เป็นเรื่องที่สำคัญมาก เนื่องจากส่วนใหญ่ที่ดินในโครงการมักมีกรรมสิทธิ์ที่หลากหลาย รวมทั้งลักษณะการพัฒนาที่ผสมผสาน 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 ไอ คอนซัลแต้นท์ จำกัด



บริษัท ดาวทากะ คอมมูนิตีส์ จำกัด

NIPPON KOEI
บริษัท นิปปอน โคอิ จำกัด

PrimeStreet
ADVISORY

บริษัท ไพรม์สตรีท แอดไวเซอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

NIKKEN
EXPERIENCE. INTEGRATE

NIKKEN
SEKKEI Ltd.