



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร



TOD คมนาคม
สร้างเมือง
เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้



TOD

ท้องถิ่นไทย ร่วมสร้าง เมืองสร้างสุข

โดย **นายชัยวัฒน์ ทอคำคุณ**
ปลัดกระทรวงคมนาคม



เสียเวลาไปกับการจราจรติดขัด





เกิดปัญหา**มลพิษ**



การเติบโตของเมืองเป็นแบบไร้ทิศทาง



ส่งผลเชิงลบต่อภาพลักษณ์เมืองท่องเที่ยว



ติดต่อโฆษณา
081-689-7687



ระบบ Light Rail Transit : LRT







Inclusive การออกแบบเพื่อทุกคน



Universal
Design

UD



ทุกรูปแบบของการเดินทาง



Smart City เมืองอัจฉริยะ

ด้วยการนำเทคโนโลยี มาปรับใช้กับวิถีชีวิตประจำวัน ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน โดยมีองค์ประกอบ 7 ด้าน ดังนี้

SMART CITY



Smart
Mobility



Smart
Economy



Smart
People



Smart
Governance



Smart
Living



Smart
Energy



Smart
Environment







TOD คมนาคม สร้างเมือง

Transit Oriented Development



พัฒนาระบบ
การเดินทางและ
การขนส่ง

ไม่มีปัญหา
จราจร
ประหยัดพลังงาน
ลดโลกร้อน

เกิดการกระจาย
ความเจริญ
ไปสู่ภูมิภาค

เกิดการ
พัฒนาเมือง
อย่างมี
การวางแผน

มอบคุณภาพ
ชีวิตที่ดี
เศรษฐกิจ
เติบโต

การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน
มีผลตอบแทนคุ้มค่า

“



การพัฒนาชุมชนแบบผสมผสานการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่สนับสนุนให้คนอาศัยอยู่ใกล้ศูนย์บริการคมนาคม เพื่อลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์
a mixed-use community that encourages people to live near transit service and to decrease dependence on driving

ปีเตอร์ คาลธอร์ป

ผู้ริเริ่มพัฒนาเป็นแนวคิด Transit-Oriented Development หรือ TOD ในปี 1993

”

Pedestrian Experience Walk & Cycle

ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว
เพิ่มการเดิน และปั่นจักรยาน

Green Public Area

มีพื้นที่โล่งว่างและพื้นที่สีเขียวเพื่อสิ่งแวดล้อมที่ดี

Compact Densify Mix-Use

เมืองกระชับ ใช้พื้นที่อย่าง
คุ้มค่า เต็มประสิทธิภาพ
และผสมผสานกิจกรรม
ที่หลากหลายเพื่อ
การใช้ชีวิต



Public Transport Connect & Shift

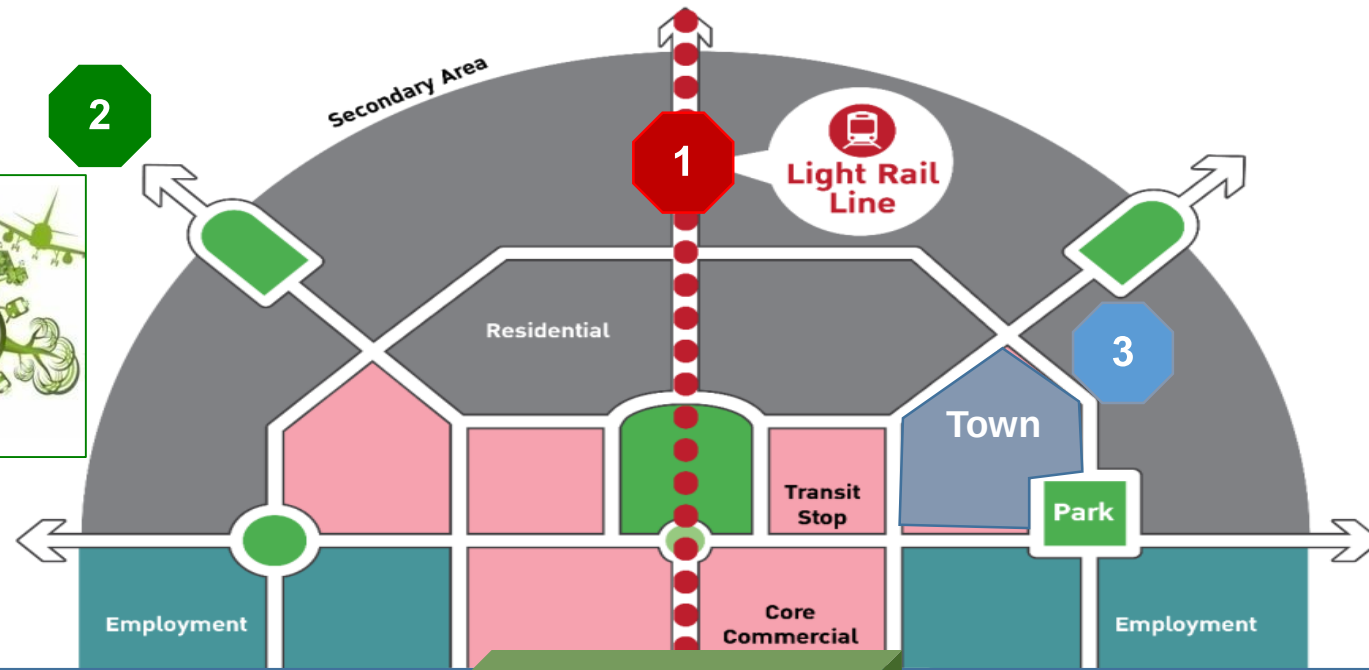
ใช้ระบบขนส่งมวลชนและ
ขนส่งสาธารณะเป็นหลัก
และเชื่อมโยงการเดินทาง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบ



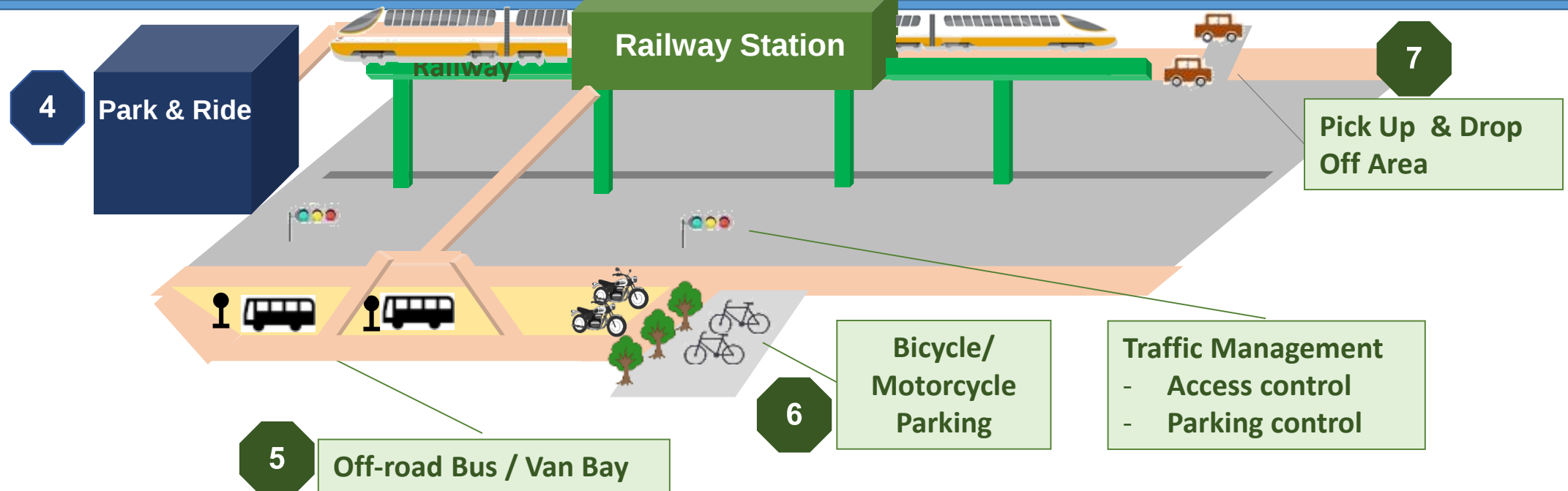




Non-Polluted Travelling Zone



Intermodal Transfer Facilities Zone





ONE

กับศักยภาพ

transport ในการพัฒนา

TOD

คมนาคมสร้างเมือง เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้



มั่นคง



กรอบยุทธศาสตร์ชาติ
ระยะ 20 ปี
(พ.ศ. 2561 – 2580)

มั่นคง



แผนแม่บทระบบคมนาคม
ขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี
(พ.ศ. 2560 – 2579)

ยั่งยืน



แผนปฏิบัติการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งของไทย
(พ.ศ. 2558 – 2565)

ONE TRANSPORT





- 22 โครงการ
- ระยะทางรวม 4,565 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 1,505,514 ล้านบาท

- 81 โครงการ
- ระยะทางรวม 1,723 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 93,960 ล้านบาท

- 5 โครงการ
- วงเงินลงทุน 9,932 ล้านบาท

- 27 โครงการ
- วงเงินลงทุน 104,885 ล้านบาท

วงเงินลงทุนรวม

1,714,241 ล้านบาท



ONE transport



ภาพรวมแผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย ระยะที่ 3 พ.ศ. 2571-2575

ด้านคมนาคมขนส่งทางราง

- 7 โครงการ
- ระยะทางรวม 1,277 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 374,540 ล้านบาท

ด้านคมนาคมขนส่งทางบก

- 33 โครงการ
- ระยะทางรวม 1,072 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 38,960 ล้านบาท

ด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำ

- 1 โครงการ
- วงเงินลงทุน 2,965 ล้านบาท

ด้านคมนาคมขนส่งทางอากาศ

- 1 โครงการ
- วงเงินลงทุน 1,656 ล้านบาท

วงเงินลงทุนรวม

418,121 ล้านบาท

ONE transport



ภาพรวมแผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย ระยะที่ 4 พ.ศ. 2576-2580

ด้านคมนาคมขนส่งทางราง

- 5 โครงการ
- ระยะทางรวม 739 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 292,386 ล้านบาท

ด้านคมนาคมขนส่งทางบก

- 21 โครงการ
- ระยะทางรวม 712 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 26,050 ล้านบาท

วงเงินลงทุนรวม

318,436 ล้านบาท

วงเงินลงทุนรวมภายใน 20 ปี

3,087,661 ล้านบาท

ยุทธศาสตร์การพัฒนา**ระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580)**

สู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน





SEAMLESS

MOBILITY กับ TOD

เชื่อมโยง
ทุกระบบ
การเดินทาง โดยมี
ระบบราง
เป็นแกน

เชื่อมต่อได้ทุกระบบ
ทั้งระบบถนน ราง น้ำ อากาศ

SEAMLESS MOBILITY



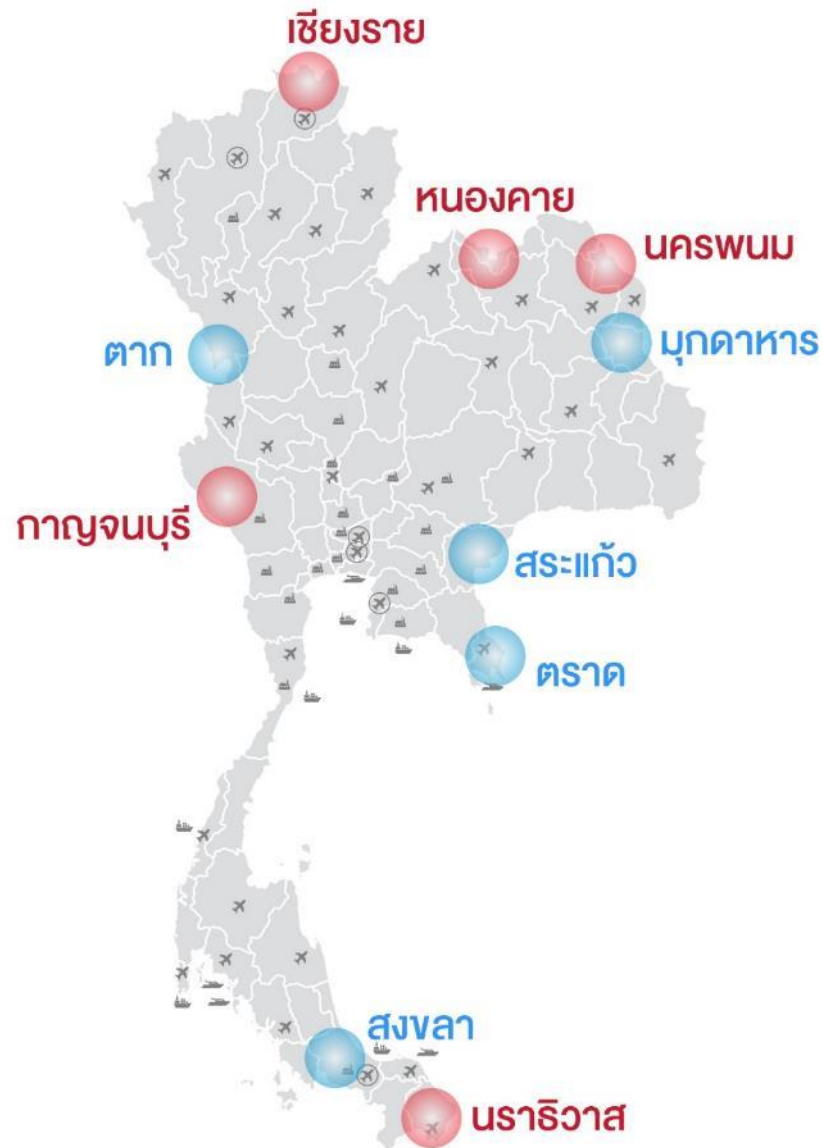
เชื่อมต่อ
อากาศยาน

เชื่อมโยงระบบ
ขนส่งมวลชน
ทางบก

สถานีขนส่ง
ทางราง

เชื่อมต่อเรือ

การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดน



พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดน
และเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศ
เพื่อนบ้าน ให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืนและ
เกิดผลเป็นรูปธรรม

พื้นที่เป้าหมาย ใน 10 จังหวัด

ระยะที่ 1 : ตาก สระแก้ว มุกดาหาร ตราด

และสงขลา

ระยะที่ 2 : นครพนม นราธิวาส เชียงราย
และกาญจนบุรี

ONE transport



แผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งทางราง ระยะที่ 1 พ.ศ. 2561-2565

รถไฟทางคู่

- 14 โครงการ
- ระยะทางรวม 2,476 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 444,914 ล้านบาท

รถไฟสายใหม่

- 3 โครงการ
- ระยะทางรวม 841 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 197,528 ล้านบาท

รถไฟความเร็วสูง

- 5 โครงการ
- ระยะทางรวม 1,248 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 863,072 ล้านบาท

รวมระยะทาง 4,565 กิโลเมตร

วงเงินลงทุนรวม 1,505,514 ล้านบาท

ONE transport



แผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งทางราง ระยะที่ 2 พ.ศ. 2566-2570

รถไฟทางคู่

- 1 โครงการ
- ระยะทางรวม 70 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 8,247 ล้านบาท

รถไฟสายใหม่

- 4 โครงการ
- ระยะทางรวม 642 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 184,746 ล้านบาท

รถไฟความเร็วสูง

- 2 โครงการ
- ระยะทางรวม 499 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 334,291 ล้านบาท

รวมระยะทาง 1,211 กิโลเมตร

วงเงินลงทุนรวม 527,284 ล้านบาท

ONE transport



แผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งทางราง ระยะที่ 3, 4
พ.ศ. 2571-2575 และ พ.ศ. 2576-2580

รถไฟทางคู่

- 2 โครงการ
- ระยะทางรวม 390 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 57,373 ล้านบาท

รถไฟสายใหม่

- 7 โครงการ
- ระยะทางรวม 867 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 177,224 ล้านบาท

รถไฟความเร็วสูง

- 2 โครงการ
- ระยะทางรวม 759 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 432,329 ล้านบาท

รวมระยะทาง 2,016 กิโลเมตร

วงเงินลงทุนรวม 666,926 ล้านบาท



TOD

คมนาคมสร้างเมือง
เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้

เมืองอยู่สบาย
ลงตัวกับการใช้ชีวิต
ขับเคลื่อนเศรษฐกิจคล่องตัว

5R มีศักยภาพอย่างไร ในการพัฒนา TOD

1



มีแผน
การพัฒนา
และแผน
การลงทุน
ที่ชัดเจน

2



มีการพัฒนา
เป็นระบบที่
สะดวกทันสมัย
ทั้งรถไฟฟ้า
และรถไฟ
ความเร็วสูง

3



จำนวนผู้โดยสาร
เพิ่มขึ้น และมี
การเปลี่ยนแปลง
การเดินทาง
มาใช้ระบบราง
มากขึ้น

4



สถานีอยู่ใกล้
ย่านชุมชน
และมีระบบ
Feeder เชื่อมโยง
เข้าถึงได้ง่าย

5



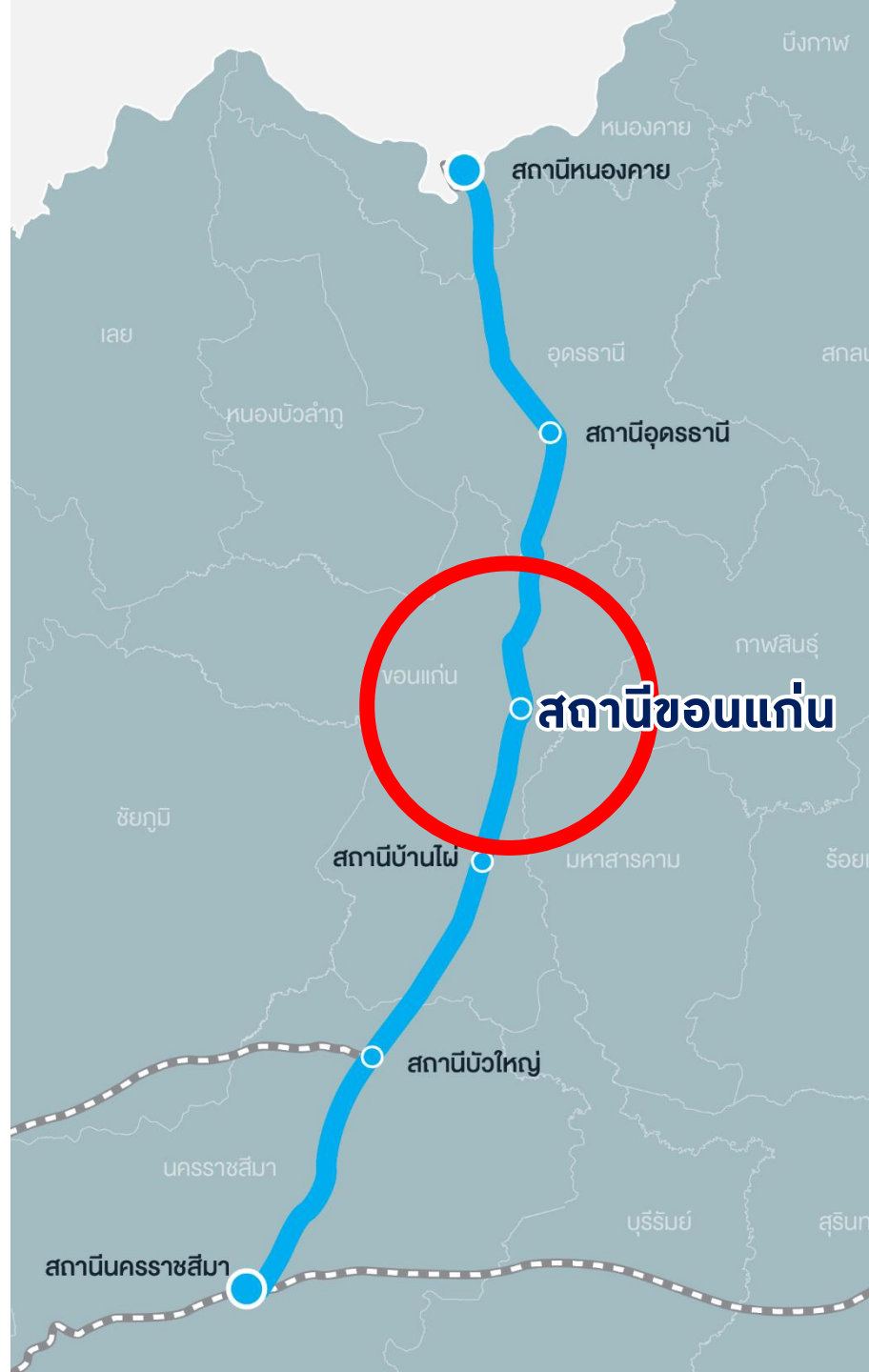
ลดการใช้
รถยนต์
ลดค่าใช้จ่าย
ในการเดินทาง
และประหยัด
พลังงาน

Case : ขอนแก่น



รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย

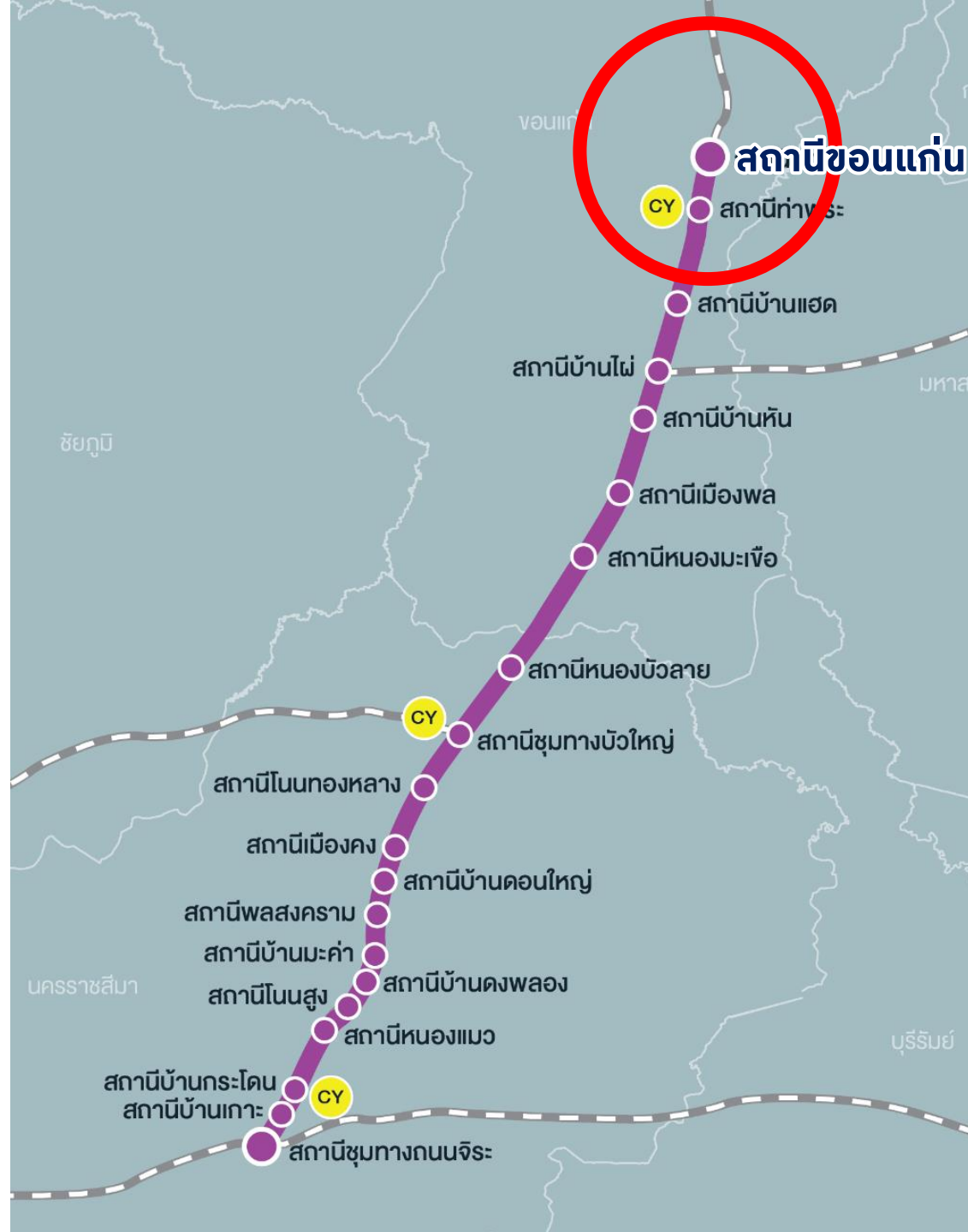
ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย



ระยะทาง
350 กม.

เปิดให้บริการปี 2569

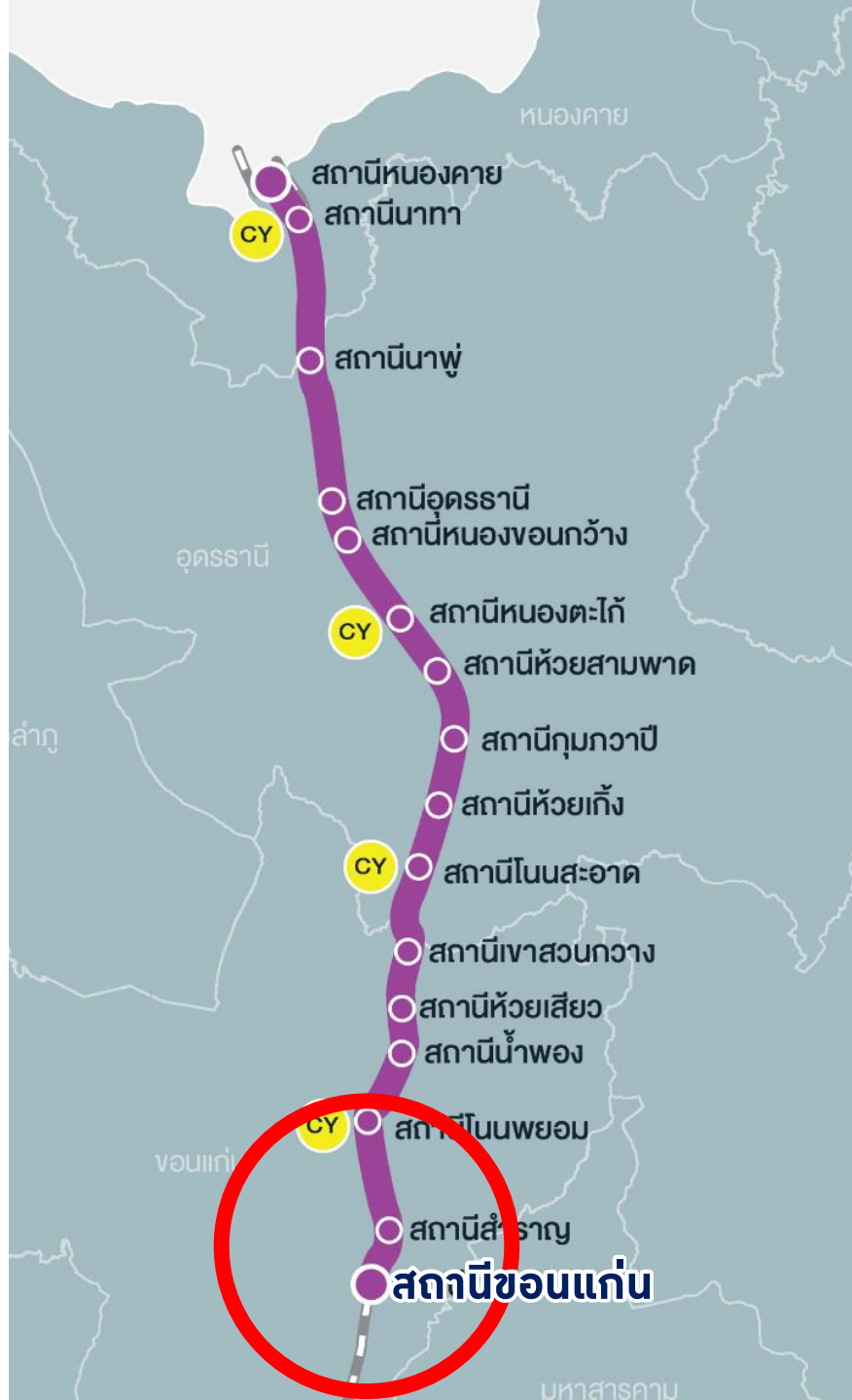
รถไฟทางคู่ ช่วงชุมทาง ถนนจิระ - ขอนแก่น



ระยะทาง
187 กม.

เปิดให้บริการ
เมษายน 2562

รถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย



ระยะทาง
167 กม.

เปิดให้บริการปี **2566**

ປະມານ 58.6 ໂຮ່

ZONE E

ປະມານ 8 ໂຮ່

ZONE F

ប្រការ 16.2 រ៉ូ

ZONE B

ປະມານ 15.6 ໂຮ່

ZONE C

ZONE D

ປະມານ 10 ໂຮ່





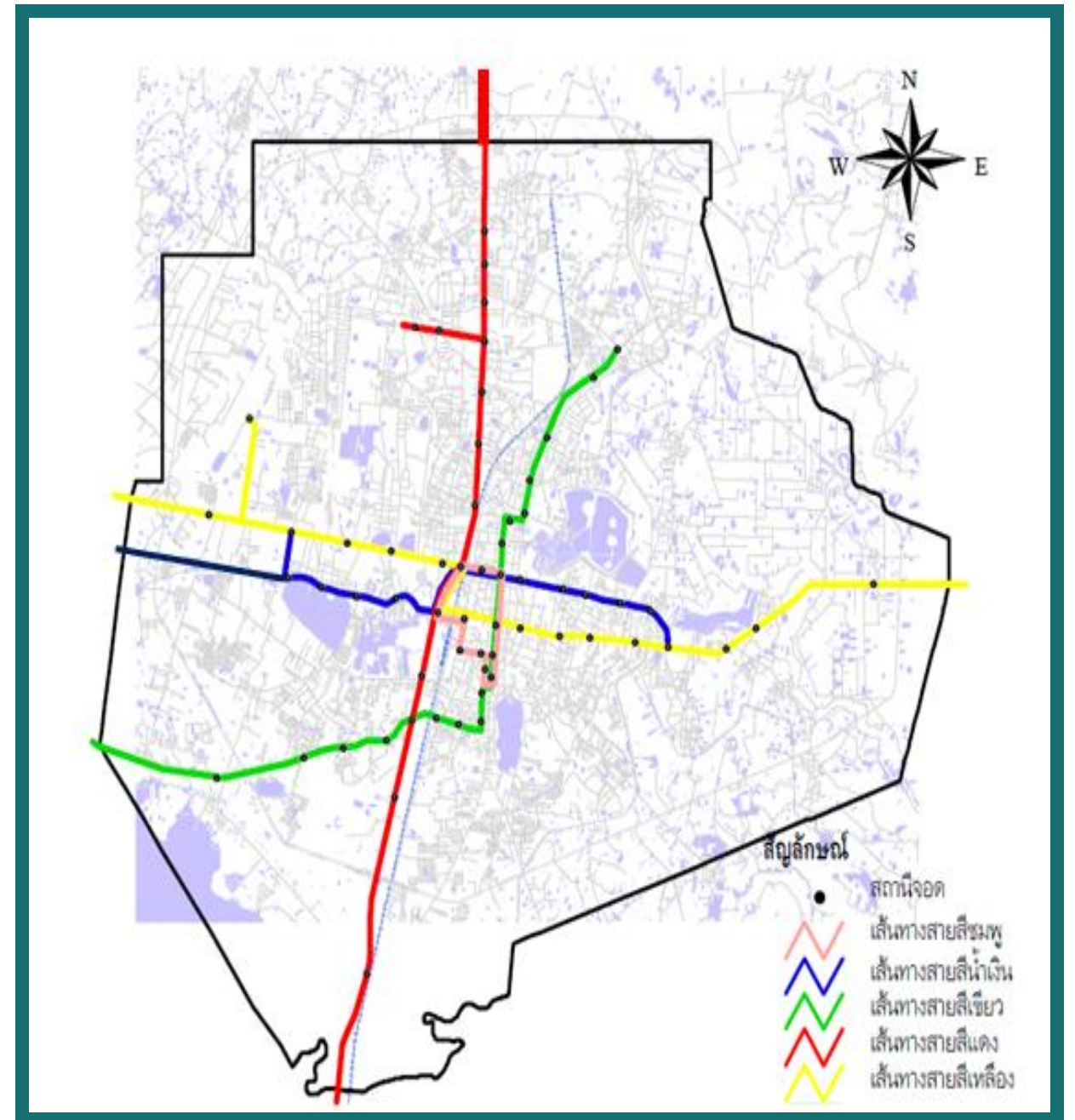
ภาพจำลองการพัฒนาย่านสถานีขอนแก่น

ระบบขนส่งสาธารณะเมืองขอนแก่น

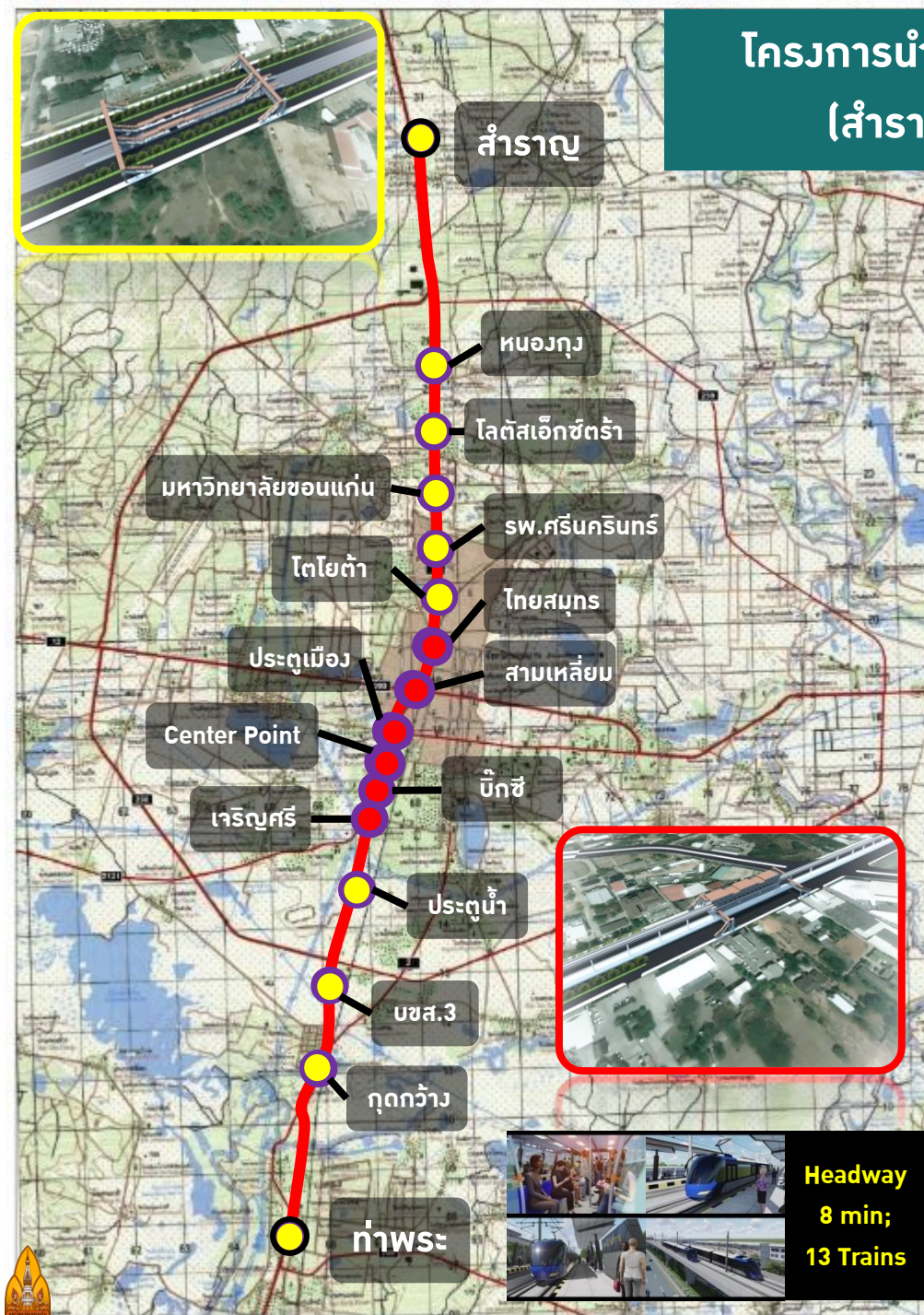
ดำเนินการ ปี 2562-2564

ร่วมดำเนินการโดยบริษัทพัฒนาเมือง

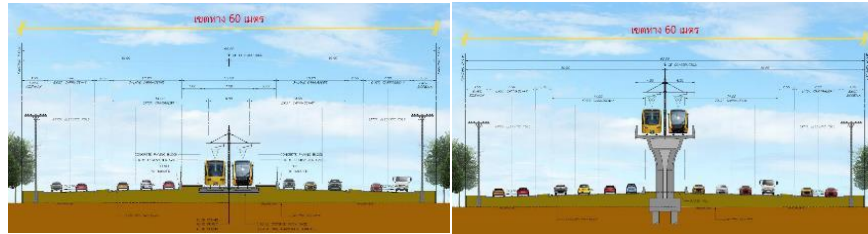
- สายที่ 1 สายสีชมพู (รอบในเมือง)
- **สายที่ 2 สายสีแดง (สำราญ-ท่าพระ) เส้นทางนำร่อง**
- สายที่ 3 สายสีน้ำเงิน (VIP Home-มิตรสัมพันธ์)
- สายที่ 4 สายสีเขียว (น้ำต้อน-ศิลา)
- สายที่ 5 สายสีเหลือง (บ้านกุ่ม-บึงเนียม)



โครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะเมืองขอนแก่น เส้นทางสายเหนือ-ใต้ (สำราญ-ท่าพระ) ระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit: LRT)

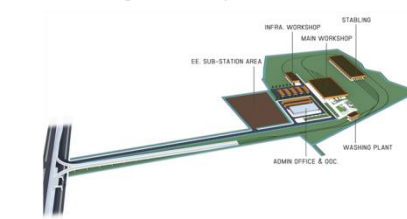


- ระยะทาง 22.8 กิโลเมตร (สำราญ – ท่าพระ)
- มีสถานี 16 สถานี
- ● สถานีระดับดิน (At grade station) 10 สถานี
- ● สถานียกระดับ (Elevated station) 6 สถานี

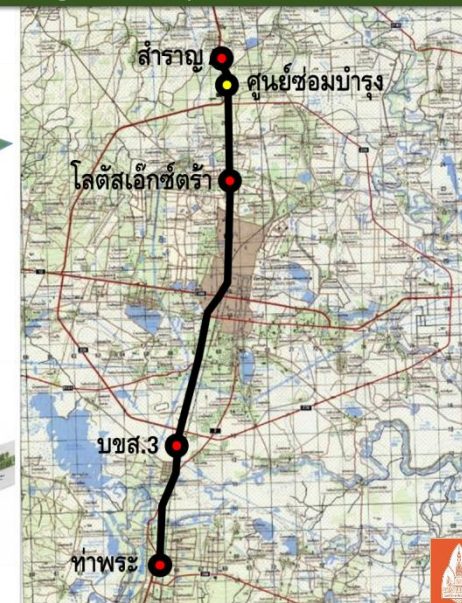


ตัวอย่างจุดจอดแล้วจรและศูนย์ซ่อมบำรุงโครงการฯ

● ตัวอย่างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)



● ตัวอย่างจุดจอดแล้วจร (Park & Ride)



Headway
8 min;
13 Trains

แผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีหรือจุดจอด

การศึกษาได้กำหนดพื้นที่สำหรับพัฒนาในลักษณะ TOD เบื้องต้น 3 จุด ดังนี้

1. พื้นที่รอบสถานีโลตัส ศิลา (ตัวอย่างการพัฒนาชุมชนย่านที่อยู่อาศัยในเขตเมือง)
2. พื้นที่รอบประตูเมือง-เซ็นเตอร์พอยท์-สถานีรถไฟ (พื้นที่คาบเกี่ยวกัน -ย่านพาณิชย์กรรมในระดับภูมิภาค)
2. พื้นที่รอบสถานี บขส.3 (ชุมชนย่านการขนส่งของเมือง)



คมนาคมสร้างเมือง เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้



ประเทศชาติ
ได้อะไร...



ลดต้นทุนโลจิสติกส์



เพิ่มขีดความสามารถ
ทางการแข่งขัน



รัฐ ได้อะไร...



คุ้มค่าการลงทุน



กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น



เก็บภาษีสำหรับ
พัฒนาเมืองได้มากขึ้น



เอกชน ได้อะไร...



เพิ่มมูลค่าที่ดิน



โอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่ม
จากการพัฒนาพื้นที่และระบบขนส่งมวลชน



สร้างสุขให้กับประชาชนและท้องถิ่น



แล้วประชาชน
ในพื้นที่
ได้อะไร...



ใช้ชีวิตอย่างปลอดภัย
ลดใช้รถยนต์



มีเวลามากขึ้น ลดเวลา
บนท้องถนน



ชีวิตสะดวก เข้าถึงทุกอาคาร
และระบบขนส่งง่ายดาย



สุขภาพดี
จากการเดินปั่น



จิตแจ่มใส มีพื้นที่สีเขียว
รักษาเอกลักษณ์ท้องถิ่น



มีพื้นที่พบปะ
สร้างมิตรภาพ



ค่าใช้จ่ายลดลง
รายได้เพิ่มขึ้น



ท้องถิ่นร่วมสร้าง เมืองสร้างสุข



เผยแพร่แนวคิด TOD
ปรับปรุง ข้อกำหนด
หรือกฎหมายต่างๆ
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
จูงใจให้เอกชน
สนใจร่วมลงทุน
ดูแลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
อย่างเป็นธรรม

ภาครัฐ ร่วมผลักดัน

ความสำเร็จ
ของ
TOD

ภาคเอกชน
ร่วมพัฒนา

เสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่
เสนอพื้นที่ เพื่อการพัฒนา
TOD
ลงทุนพัฒนาอสังหาฯ
หรือกิจกรรมต่างๆ
ร่วมขับเคลื่อนโครงการ

ภาคประชาชน
ร่วมใจ

เสนอแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่
ให้ข้อมูลที่เอื้อต่อการพัฒนา
เสนอมุมมอง/ความต้องการเป็นแนวทาง
การพัฒนาเมือง
เปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง

การพัฒนาเครื่องมือในการพัฒนา TOD

1. เครื่องมือ (กฎหมายพิเศษ) ทางผังเมือง
2. เครื่องมือ (กฎหมายพิเศษ) ทางการระดมเงินทุน /รูปแบบการลงทุน
3. เครื่องมือ (กฎหมายพิเศษ) สร้างความเข้มแข็ง ให้ Local Government
4. เครื่องมือ (กฎหมายพิเศษ) ด้าน





THANK YOU

