



โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่ง

คมนาคมสร้างเมือง เมืองสร้างสุข สูงสร้างได้

การสัมมนาในพื้นที่เมืองต้นแบบ : จังหวัดขอนแก่น ครั้งที่ 1

วันอังคารที่ 18 มิถุนายน พ.ศ. 2562 เวลา 08.00 – 12.00 น.

ณ ห้องคอนเวนชัน 3 โรงแรมอวานี ขอนแก่น โฮเทล แอนด์ คอนเวนชัน เซ็นเตอร์
อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

เนื้อหา

- แนะนำโครงการ ชื่อ ขอบเขต ระยะเวลา
 - นโยบายรัฐบาลกับ TOD TOD คืออะไร หลักการ องค์ประกอบ
 - ปัญหา TOD ในไทย และปัจจัยความสำเร็จ
 - สถานการณ์ประเทศไทยกับ TOD
 - แผนงานในการทำให้สำเร็จ
-
- กรอบและขั้นตอนการทำงานของแต่ละพื้นที่

สัญญาจ้างที่ปรึกษาเลขที่ 31/2561 ลงวันที่ 28 กันยายน 2561
เริ่มงาน 16 ตุลาคม 2561 สิ้นสุดสัญญา 15 เมษายน 2563
(ระยะเวลาทำงาน 18 เดือน)

คู่สัญญาประกอบด้วย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด



บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



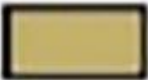
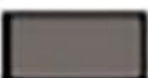
บริษัท ไพรม์สตรีท แอดไวเซอร์ จำกัด



NIPPON KOEI CO.,LTD.



NIKKEN SEKKEI LTD.

- | | |
|--|---|
|  | งานส่วนที่ 1 ทบทวนการศึกษา / โครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง |
|  | งานส่วนที่ 2 จัดทำแผนแม่บทการพัฒนา TOD ทั่วประเทศ |
|  | งานส่วนที่ 3 แนวทางการจัดทำผังเฉพาะ 3 แห่ง + |
|  | งานส่วนที่ 4 ต้นแบบการพัฒนา TOD 3 แห่ง + |
|  | งานส่วนที่ 5 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สอดคล้องกับ
การพัฒนาเมือง TOD |
|  | งานส่วนที่ 6 การลงทุนและบริหารจัดการรองรับการพัฒนาเมือง |
|  | งานส่วนที่ 7 ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (SEA/IEE/SIA) |
|  | งานส่วนที่ 8 การมีส่วนร่วม/ประชาสัมพันธ์/ทดสอบความสนใจ
นักลงทุน |
|  | งานส่วนที่ 9 สนับสนุนการนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม |

เน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนเป็นกระบวนการหลักในทุกขั้นตอน





ลดต้นทุน โลจิสติกส์

ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม
ภายในประเทศ (GDP)
ปัจจุบัน

ร้อยละ 14.2 (พ.ศ. 2556)

เป็น

ร้อยละ 11.9
(พ.ศ. 2579)



ลดต้นทุน ค่าขนส่ง

ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม
ในประเทศ (GDP)
ปัจจุบัน

ร้อยละ 7.4 (พ.ศ. 2556)

เป็น

ร้อยละ 6.7
(พ.ศ. 2579)



เพิ่มสัดส่วน ปริมาณการขนส่ง ทางราง

ปัจจุบัน

ร้อยละ 1.4 (พ.ศ. 2558)

เป็น

ร้อยละ 10
(พ.ศ. 2579)

เป้าหมายและตัวชี้วัดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ปัญหาที่ทำให้ TOD ไม่สามารถเกิดขึ้นได้ในประเทศไทย



ที่มา : https://www.mangozero.com/worldwide-subway-and-skytrain-price/?fbclid=IwAR3x9B8w5lp-tJSf_klyt5tdTi8pKDa9Vcr8-xInCTpAEHrpB1fT4JvtGyw

แผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน

แผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งทางราง ระยะที่ 1

พ.ศ. 2561-2565

รถไฟรางคู่

- 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

รวมทั้งหมด 22 โครงการ

รวมระยะทาง 4,565 กิโลเมตร

วงเงินลงทุนรวม 1,505,514 ล้านบาท



แผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน

แผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งทางราง ระยะที่ 2 พ.ศ. 2566-2570

รถไฟรางคู่

- 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

รวมทั้งหมด 7 โครงการ

รวมระยะทาง 1,211 กิโลเมตร

วงเงินลงทุนรวม 527,284 ล้านบาท



แผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน

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

รถไฟรางคู่

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

รถไฟสายใหม่

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

รถไฟความเร็วสูง

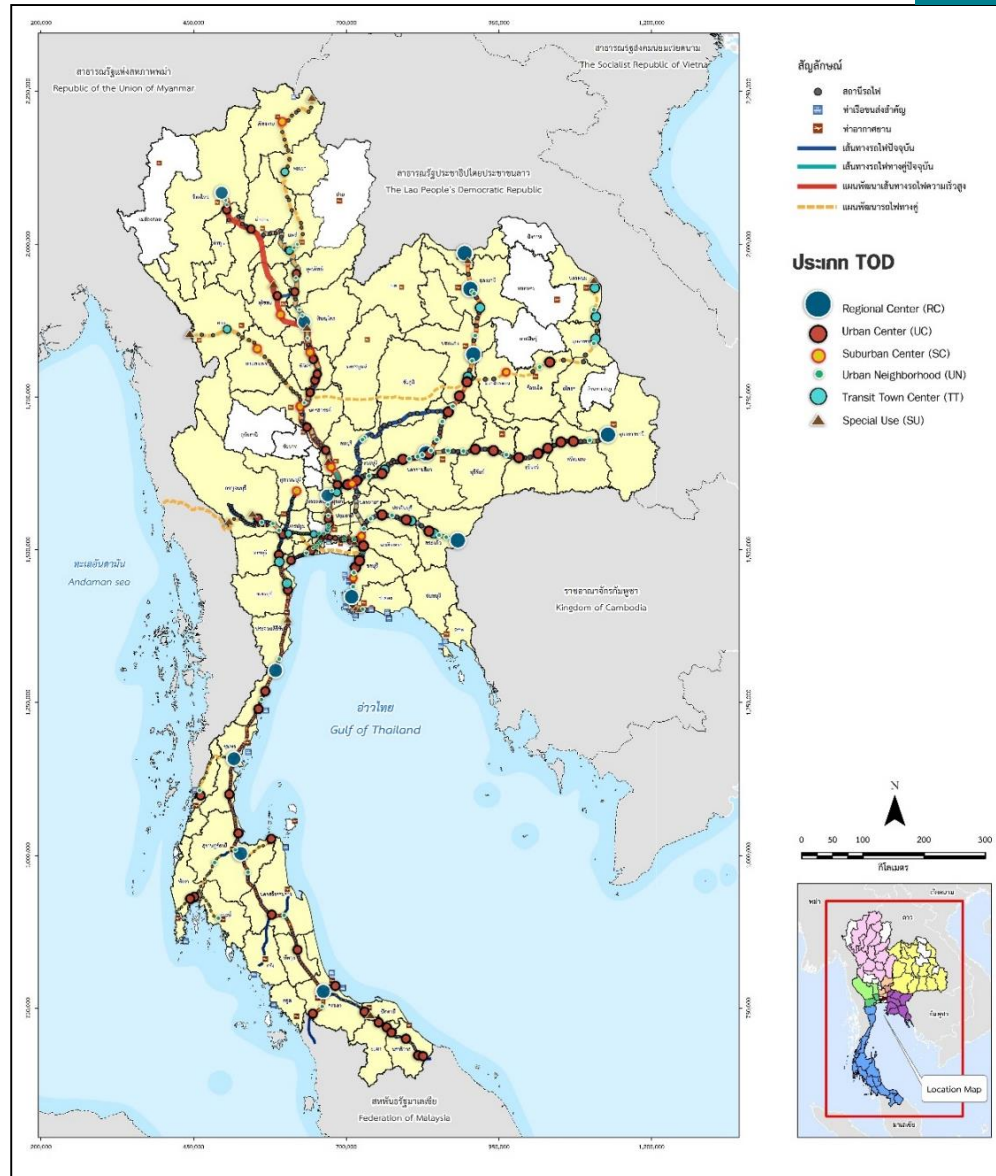
- 2 โครงการ
- ระยะทางรวม 759 กิโลเมตร
- วงเงินลงทุน 432,329 ล้านบาท

รวมทั้งหมด 11 โครงการ

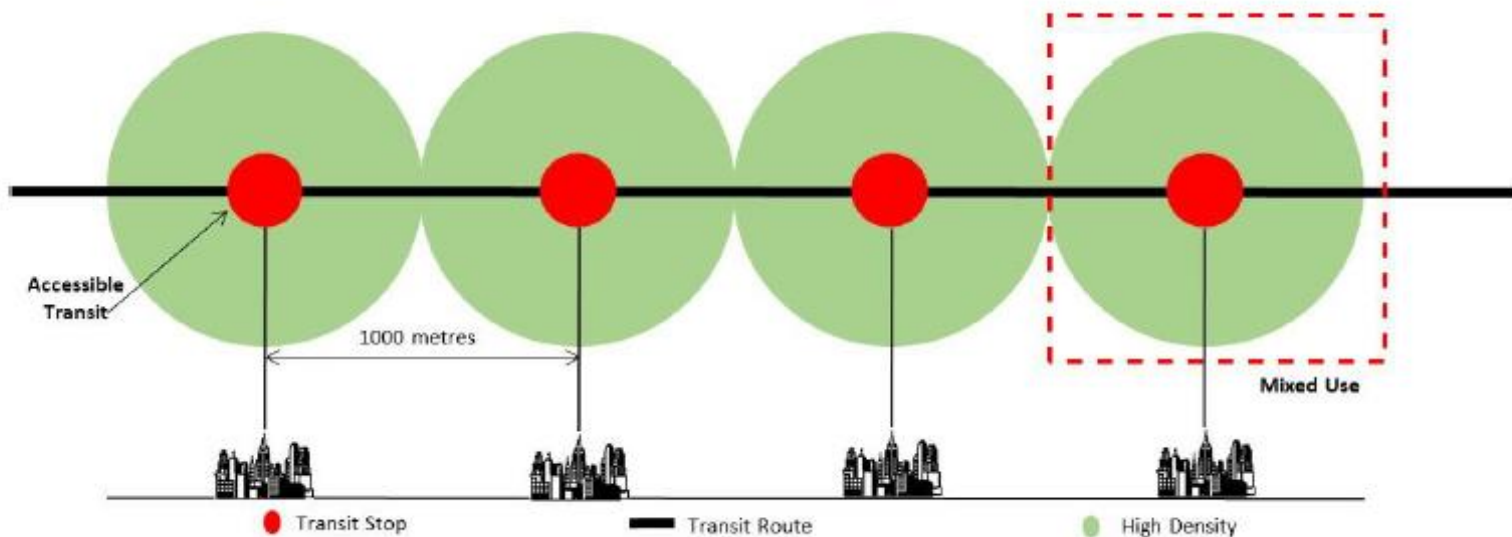
รวมระยะทาง 2,016 กิโลเมตร

วงเงินลงทุนรวม 666,926 ล้านบาท





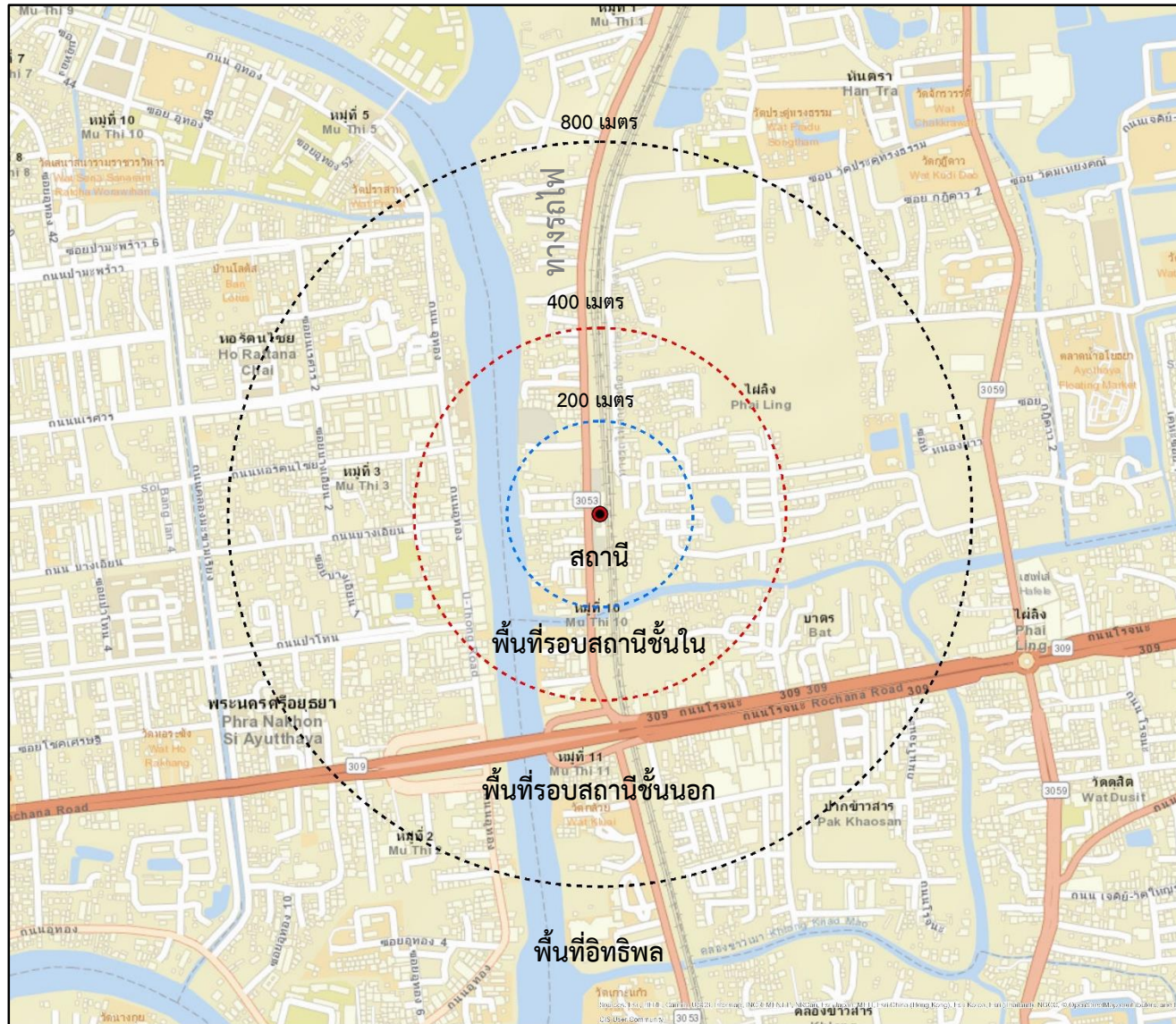
แผนที่แสดงประเภทของ TOD ในเบื้องต้นทั่วประเทศ



แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development หรือ TOD)

การใช้ที่ดินแบบผสมผสานที่มีความหนาแน่นสูงหรือปานกลาง และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนภายในระยะเดินเท้าโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน มุ่งสร้างกิจกรรมหลากหลายในพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน โดยมีที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ สำนักงาน และการใช้ประโยชน์ประเภทอื่น ๆ พร้อมกับการออกแบบเพื่อรองรับผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก รวมทั้งสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินเท้าและใช้จักรยาน เพื่อให้มีทางเลือกในการเดินทางหลากหลาย ลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล





แผนที่แสดงพื้นที่อิทธิพลของ TOD



สถานีท่าพระ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

สภาพปัจจุบัน



สภาพที่ควรจะเป็น

การได้มาซึ่งที่ดิน

ไม่มีแผนแม่บท

เงินลงทุน

องค์กร



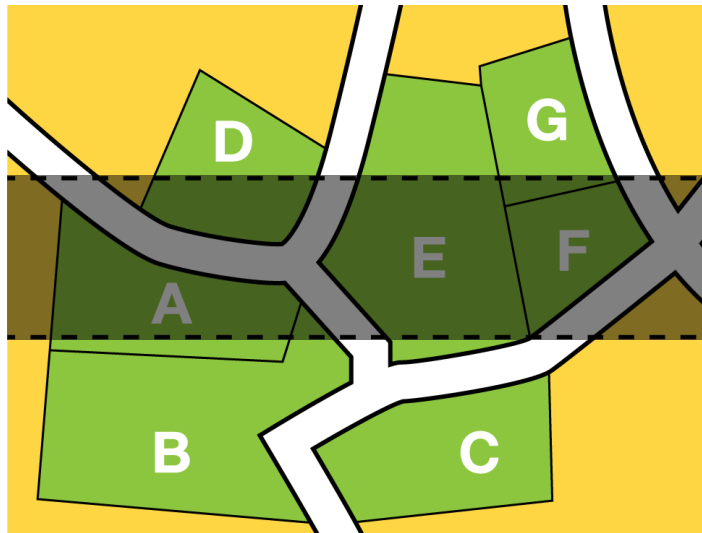
อุปสรรคของโครงการ TOD ในประเทศไทย



การได้มาซึ่งที่ดิน

- การเวนคืน มีข้อจำกัดและเกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืน
- ต้องหาวิธีการใหม่ที่สามารถสร้างความเป็นธรรมและแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกัน

- ที่ดินแปลง A E F เสียประโยชน์
- ที่ดินแปลง B C D G ได้ประโยชน์



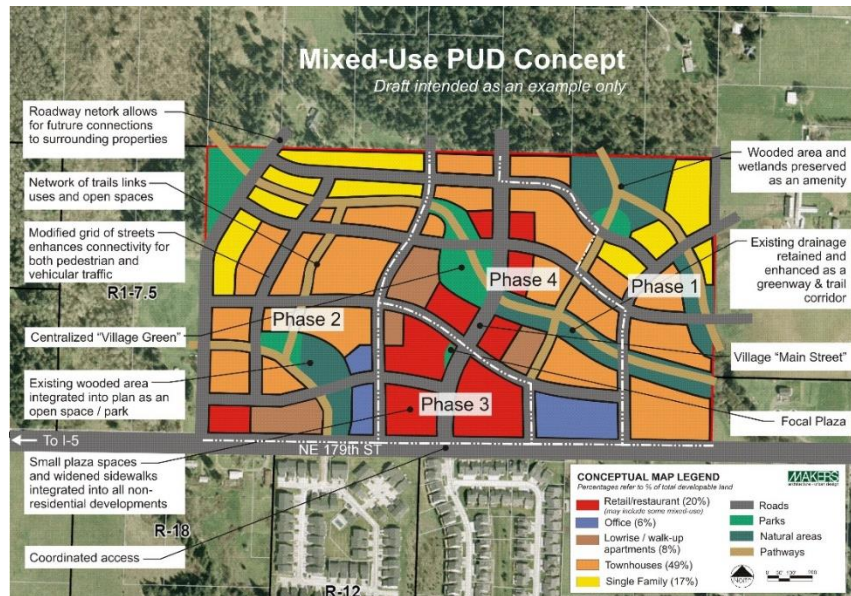
➡ ได้ประโยชน์

➡ เสียประโยชน์

➡ ได้ประโยชน์

ไม่มีแผนแม่บท

- TOD เป็นโครงการที่ใช้ระยะเวลานานในการพัฒนา
- ไม่มีหลักประกันว่าจะพัฒนาให้เป็นไปตามรูปแบบตามที่วางแผนไว้



การพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ (PUD) ในสหรัฐอเมริกา

เงินลงทุน

- ขาดเครื่องมือและวิธีการระดมทุนในการพัฒนาพื้นที่ TOD
- ขาดแรงจูงใจ (Incentive) ในการจูงใจให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

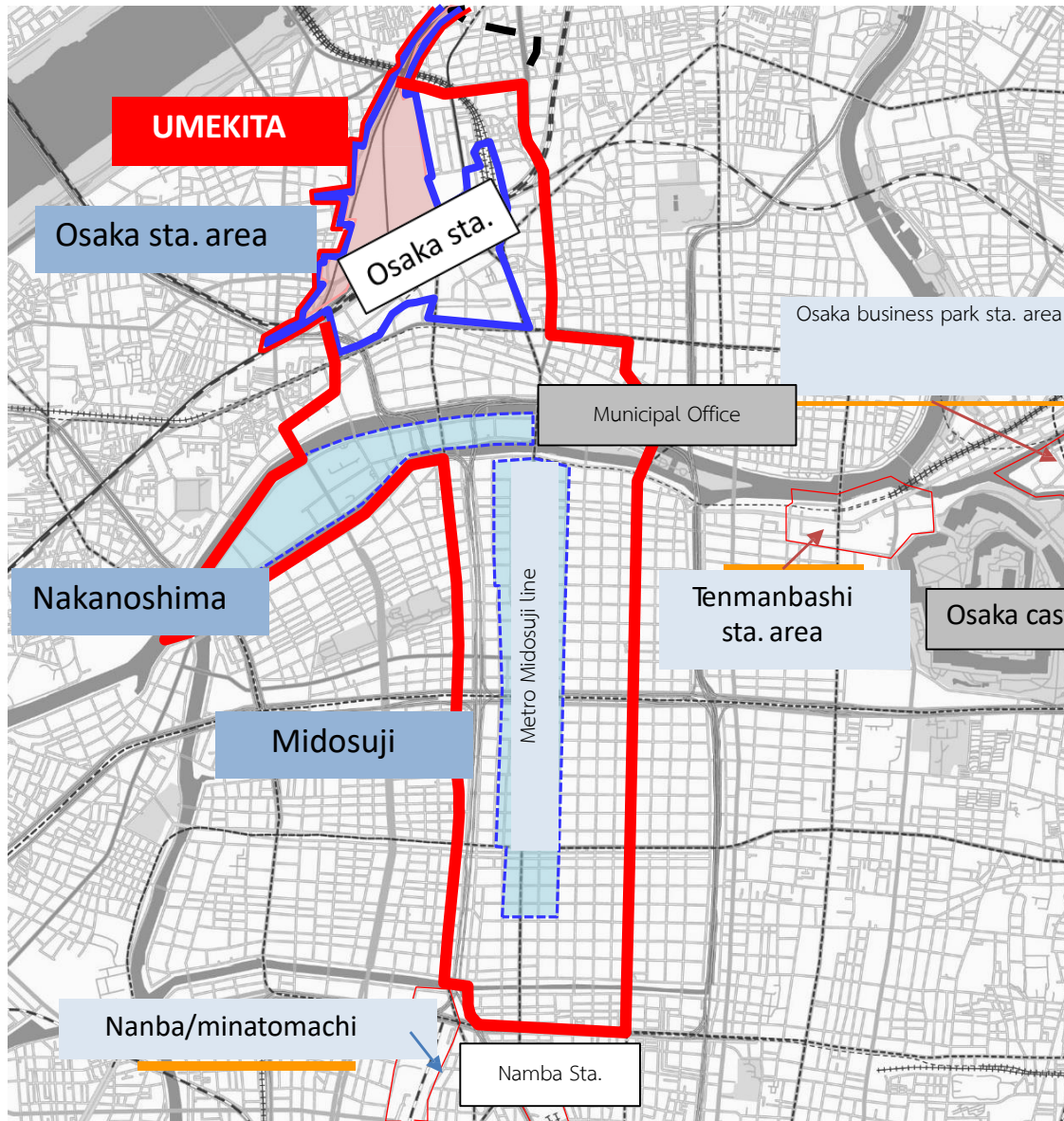


องค์กร

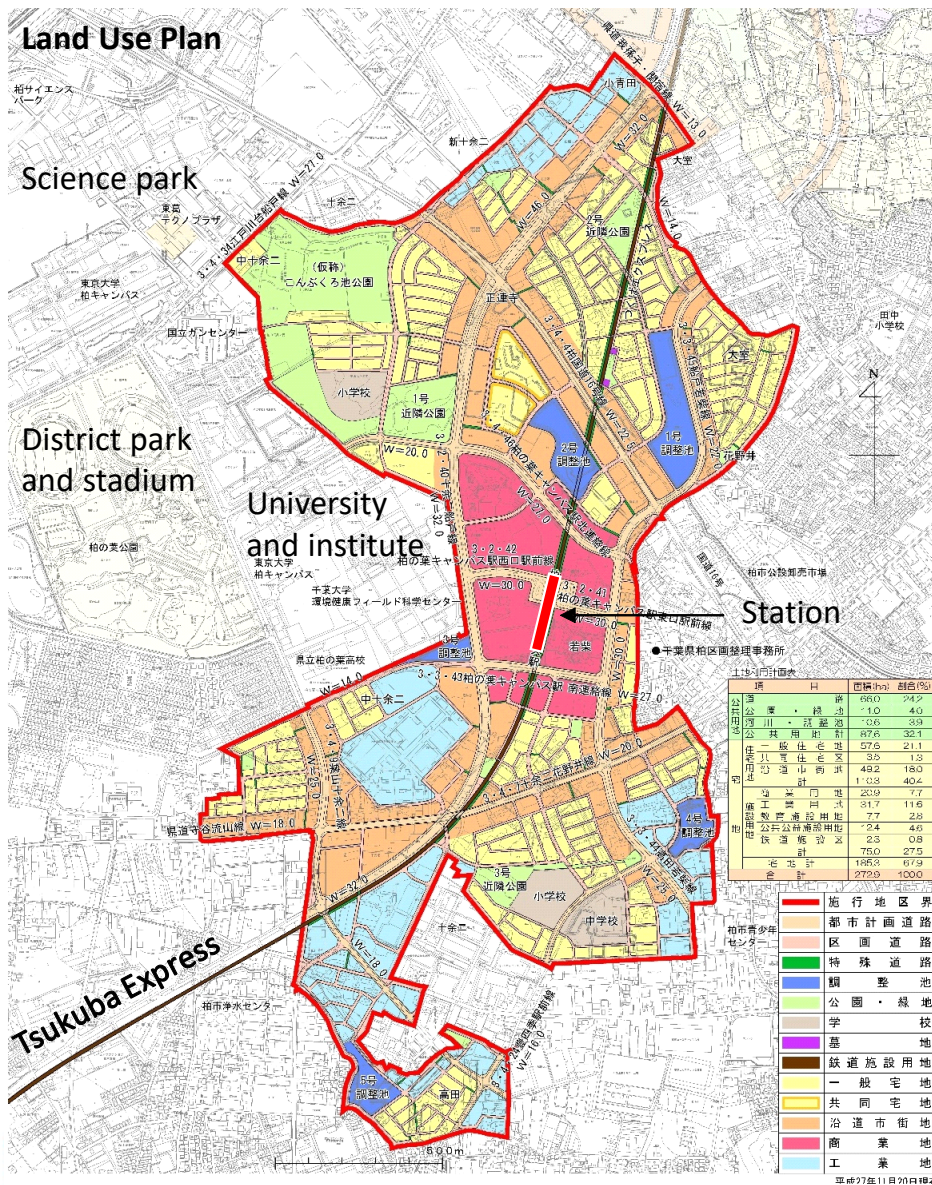
- ความไม่ชัดเจนในการให้ใครเป็นผู้ดำเนินการ
- ขาดเจ้าภาพในการพัฒนา
 - ขาดผู้ประสานงานระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้อง
 - ขาดการกำกับดูแล และส่งเสริมให้ดำเนินการได้
 - ขาดการจัดทำแผนแม่บท



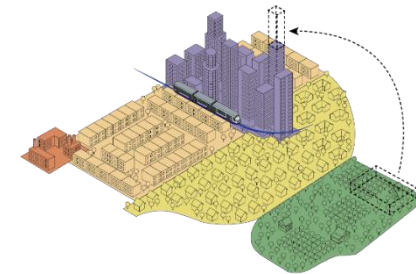
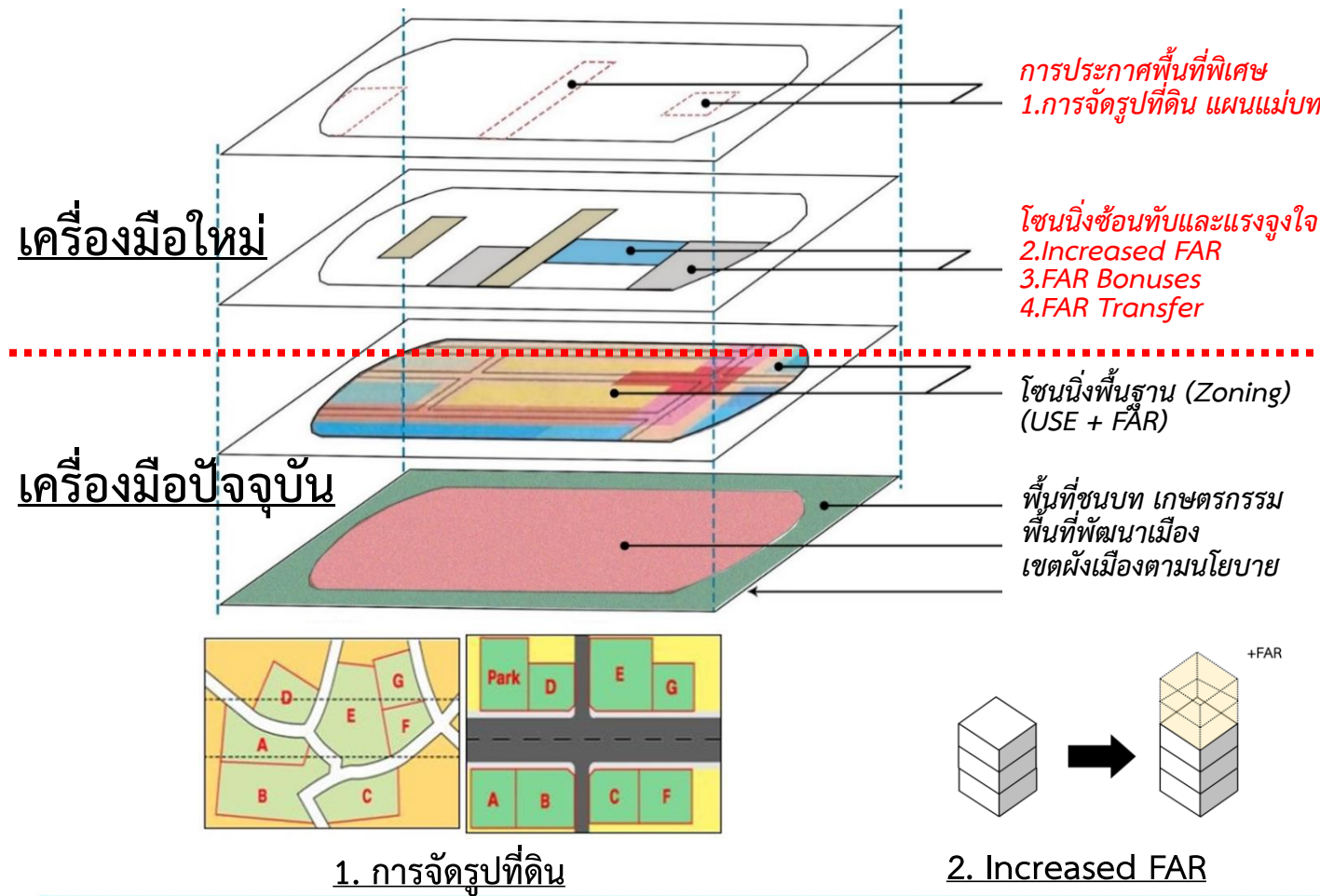
ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จ TOD				
1. พื้นที่พัฒนาพิเศษและแผนแม่บท	✓	✓	✓	✓
2. มาตรการทางผังเมืองพื้นฐาน	✓	✓	✓	✓
3. แรงจูงใจทางการเงิน	✓	✗	✓	✗
4. องค์การบริหาร	✓	✓	✓	✓



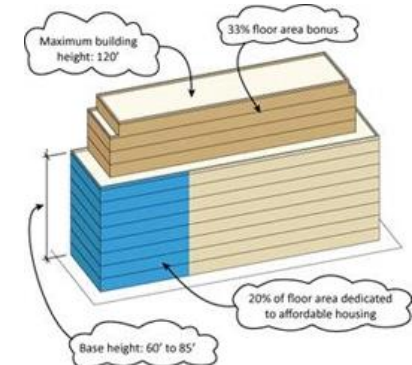
แผนแม่บทสถานี Kashiwanoha



- มาตรการทางผังเมืองที่ใช้โดยทั่วไป (USE + FAR) ไม่เพียงพอ
- มีมาตรการที่ใช้สำหรับพื้นที่พิเศษและโซนนิ่งซ้อนทับ (Overlay Zoning)



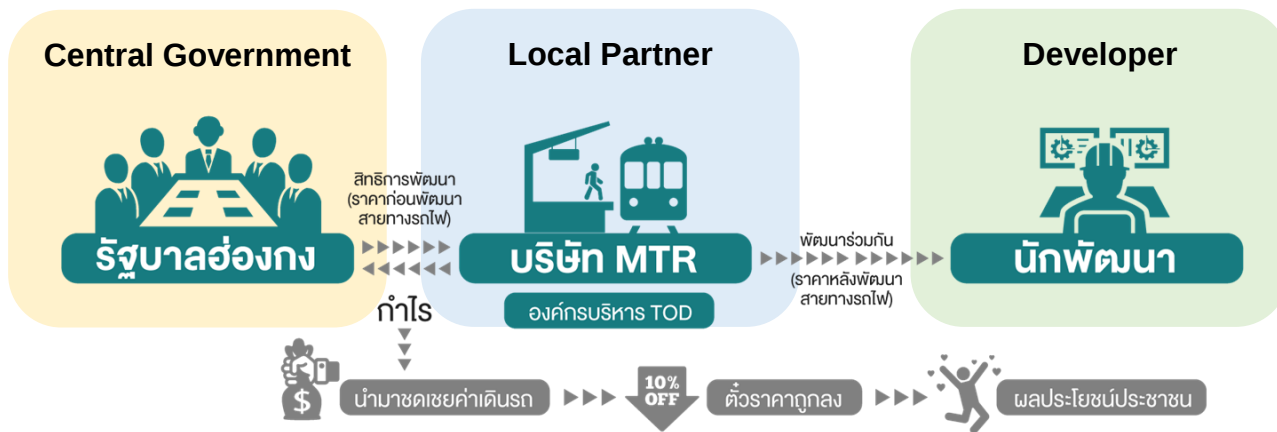
4. FAR Transfer



3. FAR Bonus



เพื่อบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ และส่งผลกำไรแก่ผู้ลงทุนและรัฐบาล



กรณีศึกษา ต่างประเทศ

ประเทศไทย



1. พื้นที่พัฒนาพิเศษ



Urban Renaissance Law



EEC Act B.E. 2561 (2018)



2. มาตรการทางผังเมือง พื้นฐาน

LR
DP
FAR Bonus
TDR

LR = จัดรูปที่ดิน
DP = ผังเมืองเฉพาะ
FAR Bonus มีเฉพาะ กทม.
TDR อยู่ในร่างผังเมืองรวม กทม.



3. แรงจูงใจทางการเงิน

Grants
Taxes
Loans

Grants มีใน w.s.u. EEC
Taxes มีใน w.s.u. EEC
Loans ไม่มี



4. องค์การบริหาร

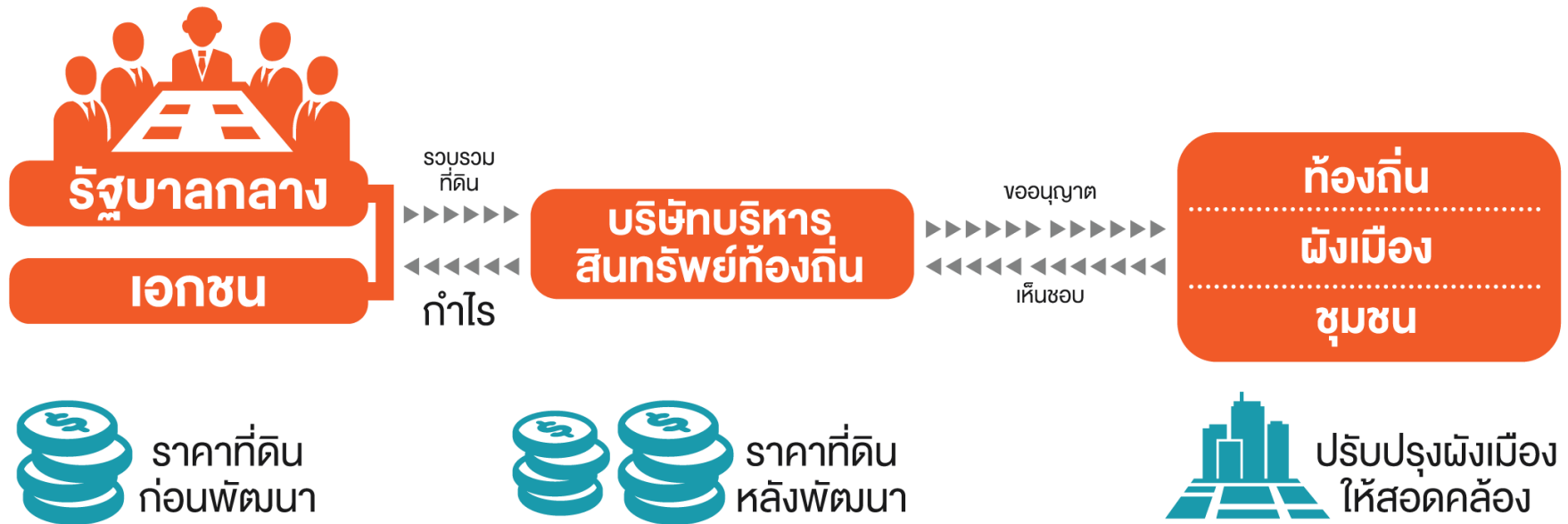
UR Agency
(ญี่ปุ่น)

MTRC
(ฮ่องกง)

-

UR : Urban Renaissance Authority
DP : District Plan
PUD : Planned Unit Development
SP : Specific Plan
MTRC : Mass Transit Rail Corporation

LR : Land Readjustment
TDR : Transfer of Development Rights
CDA : Comprehensive Development Area
S.106 : Section 106 Planning Obligations
UR Agency : Urban Renaissance Agency



แผนภูมิการพัฒนาโครงการ TOD ที่ได้ประโยชน์ร่วมกัน

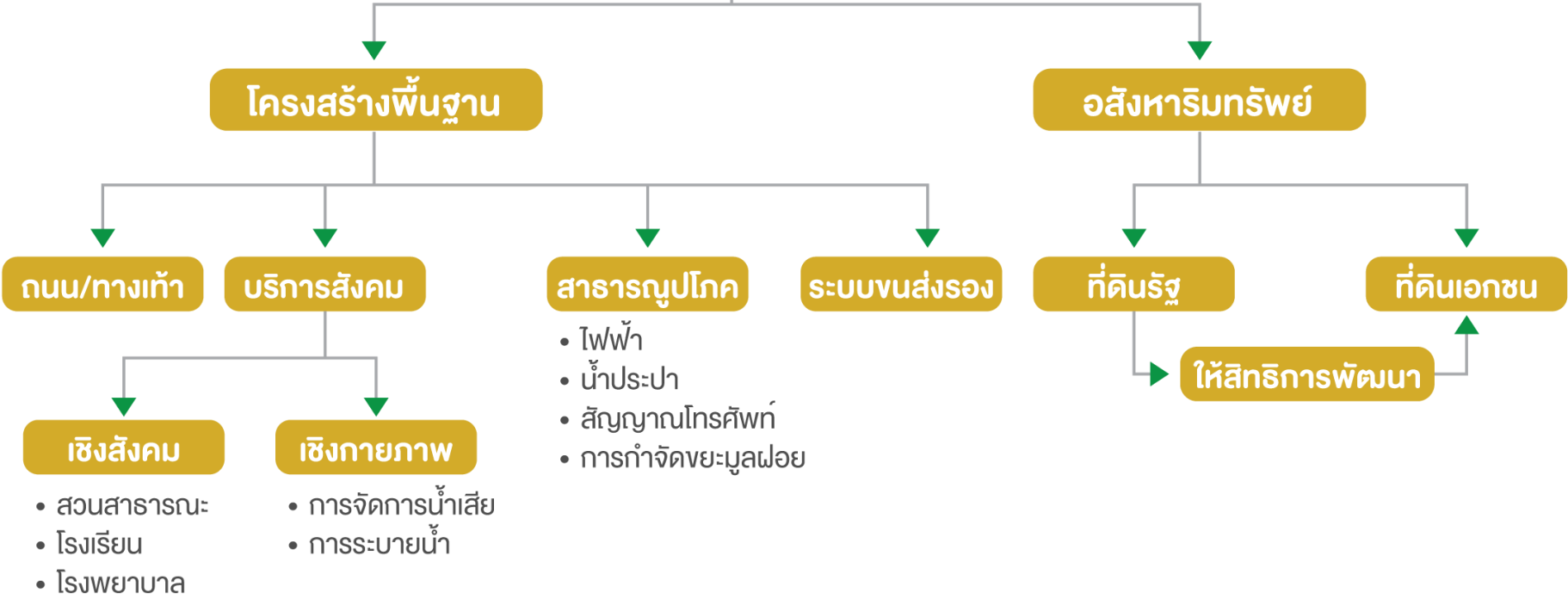
Policy

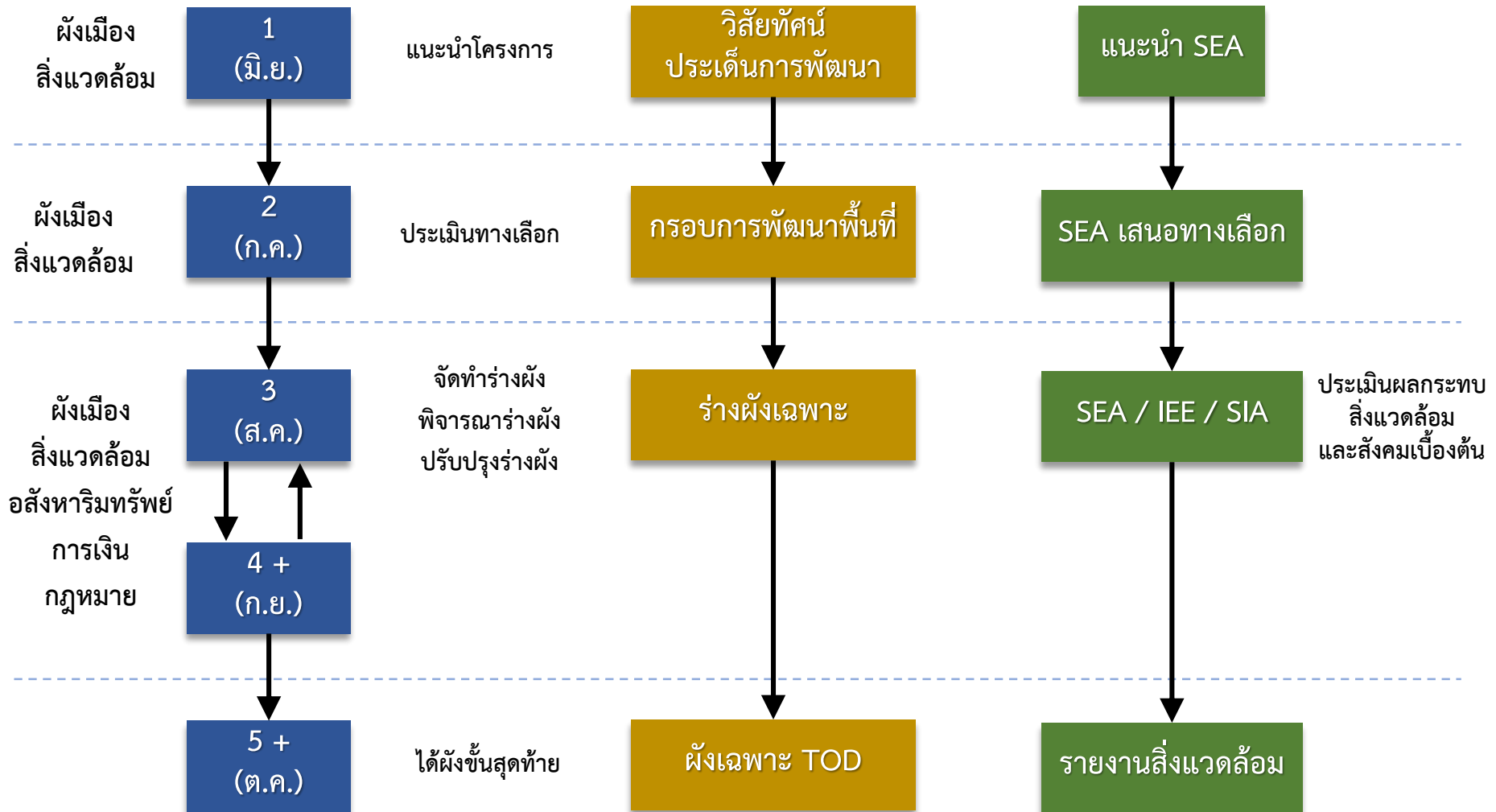
TOD

Policy Planning support

Area Based

การรวบรวมที่ดิน ↔ ผังแม่บท





โครงสร้างโดยรวมของผัง TOD

1

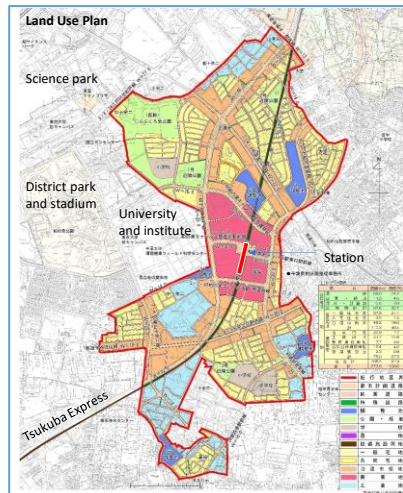
ระบุลักษณะเฉพาะและปัจจัย
สำคัญในการพัฒนาพื้นที่ TOD
(เช่น ข้อเด่น ข้อด้อย โอกาส)

2

กำหนดวิสัยทัศน์ในอนาคตและเป้าหมายในการพัฒนา
เพื่อนำไปสู่ผังแนวคิด TOD ตามลักษณะเฉพาะและปัจจัย
สำคัญในการพัฒนาที่ได้ระบุไว้

4

กำหนดขอบเขตเชิงพื้นที่ของ
การใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตและ
โครงสร้างพื้นฐานของเมืองตามผังแนวคิด



ตัวอย่างผังเฉพาะ

วิเคราะห์
สถานการณ์
ปัจจุบัน

วิสัยทัศน์

ผังแนวคิด

ผังเฉพาะ

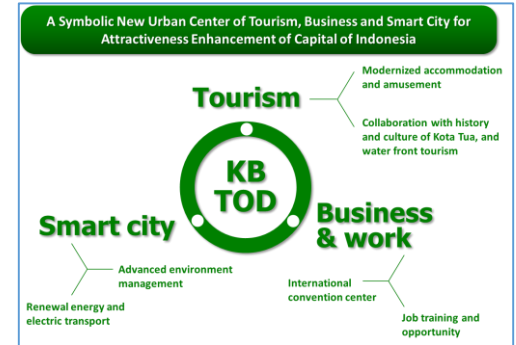
ผังออกแบบชุมชนเมือง

5

ออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน อาคาร และ
ภูมิทัศน์ตามผังแนวคิดและผังเฉพาะ

3

กำหนดทิศทางและกลยุทธ์ในการพัฒนา
เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมาย



ตัวอย่างวิสัยทัศน์



ตัวอย่างผังแนวคิด

