



การสัมมนาเพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ
และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 5

TOD คมนาคมสร้างเมือง เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้

โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

วันพฤหัสบดีที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2562 เวลา 08.00 – 12.30 น.

ณ ห้องคอนเฟอเรนซ์ ฮอลล์ ศูนย์ประชุมนานาชาติฉลองสิริราชสมบัติครบ 60 ปี
อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา



นำเสนอโดย

รศ.ดร.ยรณิศร์ พิบลเสถียร
ผู้จัดการโครงการ/กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

นำเสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท เอซีเอ็ม เอ็นจิเนียริ่ง
คอนซัลแต้นส์ จำกัด



บริษัท เอ็ม เอ เอ
คอนซัลแต้นท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์
คอนซูเมอร์ จำกัด

NIPPON KOEI
บริษัท นิปปอน โคอิ จำกัด

PrimeStreet
ADVISORY

บริษัท ไพรม์สตรีท แอดไวเซอร์
(ประเทศไทย) จำกัด

NIKKEN
EST. SINCE 1945

NIKKEN SEKKEI Ltd.

ช่วงที่ 1

TOD คือ อะไร

เหตุใดต้องทำ

TOD

โครงการนี้ทำ

อะไร

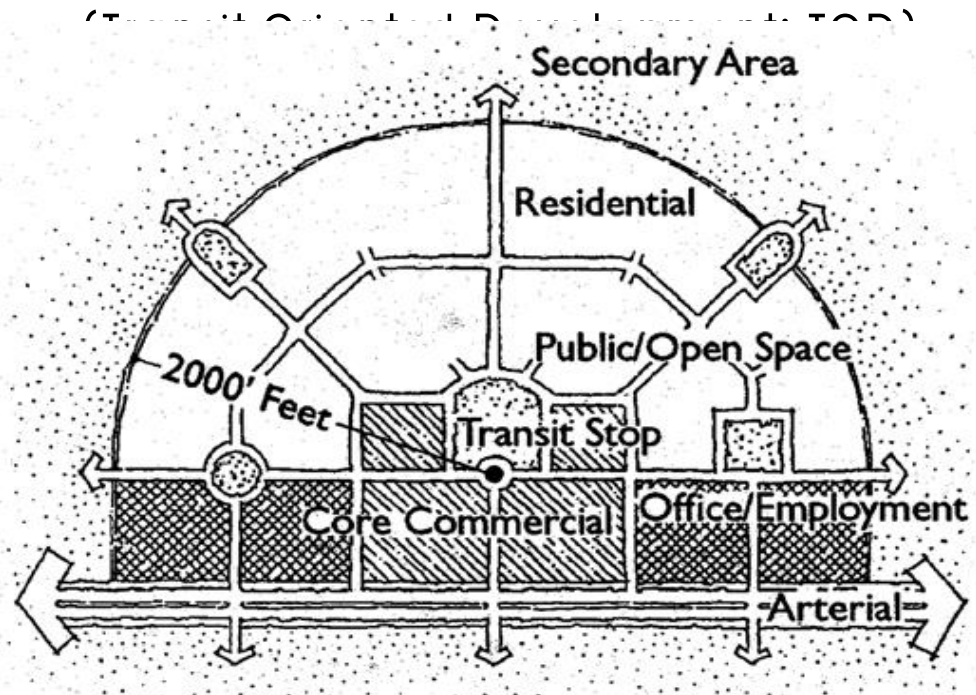
(10 นาที) 17 สไลด์



กำเนิดแนวคิด TOD

- การพัฒนา TOD เป็นแนวทางการพัฒนาเมืองรูปแบบใหม่ บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน ที่อาศัยศักยภาพและข้อได้เปรียบของการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกในการดึงดูดให้เกิดการพัฒนาเมือง
- คำจำกัดความของ TOD (Peter Calthorpe, 1993) คือ “เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมแบบผสมผสาน ที่ตั้งอยู่ในระยะเดินเท้าสะดวกจากสถานีขนส่งมวลชนและศูนย์กลางพาณิชยกรรม เมืองค์ประกอบที่หลากหลายทั้งที่อยู่อาศัยแบบผสมผสานหลายประเภท ร้านค้า สำนักงาน พื้นที่โล่งว่างสาธารณะ บริการพื้นฐานต่างๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการเดินเท้า และช่วยส่งเสริมให้ผู้คนทำงานและอยู่อาศัยในพื้นที่ดังกล่าวสามารถเดินทางด้วยยานพาหนะหลากหลายประเภท ไม่ว่าจะเป็นระบบขนส่งมวลชน จักรยาน เดินเท้า และรถยนต์ส่วนตัว”
- การพัฒนา TOD จึงมีสถานีขนส่งมวลชนเป็นศูนย์กลาง เปลี่ยนถ่ายการสัญจรจากระบบขนส่งสาธารณะ ที่อาศัยศักยภาพในการเข้าถึงของสถานีขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพสูงมาเป็นปัจจัยสนับสนุนในการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของย่านหรือเมือง

หลักการการพัฒนาพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคม



ที่มา : The Next American Metropolis, Peter Calthorpe, 1993

- พัฒนาพื้นที่ที่สามารถเดินถึงได้ในระยะเดินเท้า (Walking Distance) คือ ประมาณ 400 ถึง 500 เมตร จากสถานีขนส่งมวลชน เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินรูปแบบผสมผสาน รองรับกิจกรรมการเชื่อมโยงพื้นที่ของชุมชนเมือง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการอย่างเต็มประสิทธิภาพ คำนึงต่อการลงทุนทั้งในแง่การพัฒนาเมืองและการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (รถประจำทาง / รถไฟฟ้า / รถไฟความเร็วสูง)

หลักการออกแบบพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนตาม TOD Standard โดย ITDP

Principles for Transport in Urban Life: Better Together

Successful sustainable cities in the twenty-first century will prioritize people by integrating transport and urban development. Making this happen means putting the *Our Cities Ourselves* principles into practice to create vibrant, low-carbon cities where people want to live and work.

The *Our Cities Ourselves* principles show how the future of transport in urban life lies in reinforcing the complementary nature of sustainable urban transport and urban development. In the face of rapid urbanization and climate change, the future of transport in urban life will depend not only on these principles, but how they work together.



Compact

In a compact city, activities are located closer to one another, requiring less time and energy to connect. When all the principles are applied collectively, a thriving compact city is created.



Densify

By building up instead of out, cities absorb urban growth in a more compact way. Density supports a lively mix of activities and better transport services, but also requires that the transport systems can handle the increase in people.



Transit

Public transit connects and integrates more distant parts of the city. Transit corridors are the natural places where densification should begin. High quality transit is critical to create a prosperous and equitable city that is easily accessible by all.



Connect

A city needs a tight network of streets and paths for pedestrians and cyclists as well as public transit. Creating highly permeable places allows for a variety of mobility options that make trips more direct.



Mix

A connected city becomes more animated when there is a mix of activities along the streets and paths. Different uses encourage shorter trips and more lively neighborhoods.



Cycle

Like mixed uses, cycling activates streets and provides people with an efficient and convenient way to travel for medium distances. Cycling increases a person's access to a larger area, as well as increases the coverage of transit.



Shift

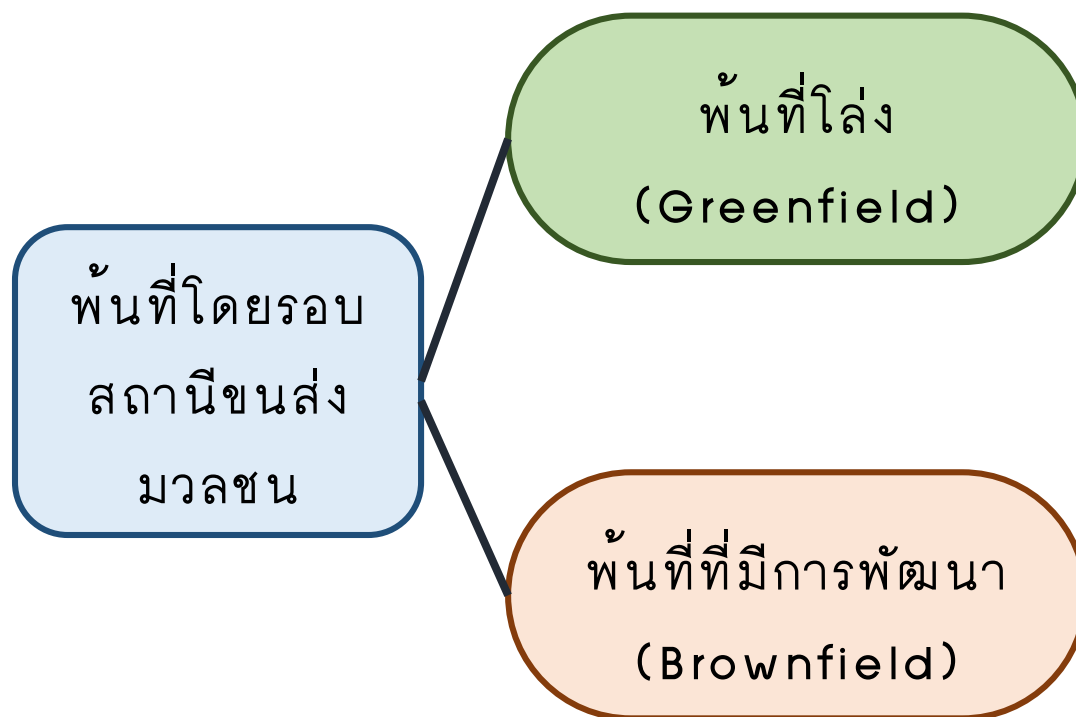
With the above principles in place, getting people out of their cars becomes easier but is not enough. Pricing and traffic reduction tools encourage people to shift away from cars.



Walk

When all the principles come together, the results are most keenly felt by the pedestrian. Vibrant, active streets where people feel safe are fundamental to the successful twenty-first century city.

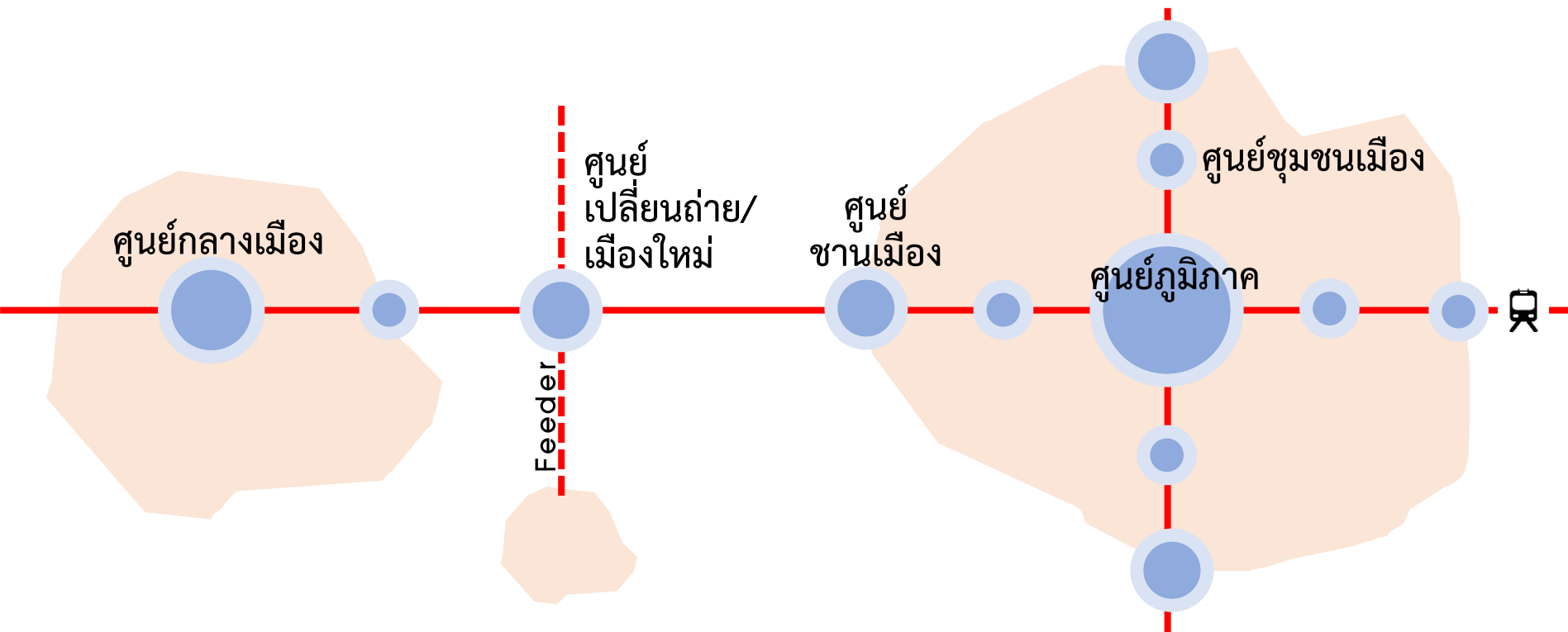
ประเภทของ TOD



- ศูนย์ชุมชน/เมืองใหม่
- ศูนย์ชานเมือง
- ศูนย์พิเศษ

- ศูนย์ภูมิภาค (พื้นที่ฟู)
- ศูนย์กลางเมือง (พื้นที่ฟู)
- ศูนย์ชุมชนดั้งเดิม (พื้นที่ฟู)

บทบาทและขนาดของโครงการ TOD



บทบาทและขนาดโครงการ TOD แต่ละพื้นที่ไม่เหมือนกัน

ลักษณะของ TOD

ลักษณะของ TOD

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

ประโยชน์ของ TOD

- ใช้ที่ดินมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมเศรษฐกิจ
- ส่งเสริมสุขภาพ
- สิ่งแวดล้อมดี

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

มั่นคง

มั่งคั่ง

ยั่งยืน

ลักษณะของ TOD



ประเทศไทยยังไม่มี TOD ตามนิยาม แต่มีโอกาสด้วยโครงข่ายระบบรางในอนาคต

ลักษณะของ TOD



ลักษณะของ TOD

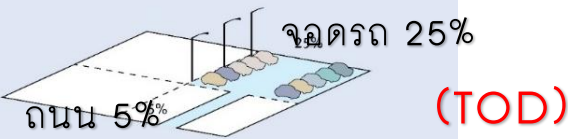
ลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์

TOD STANDARD(ITDP)

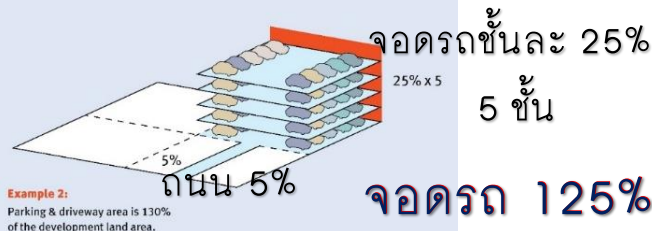
พื้นที่จอดรถในอาคารทุกชั้น รวมกับถนน ภายใน

อยู่ระหว่างร้อยละ 10-35 ของพื้นที่พัฒนา (พื้นที่พัฒนา)

Development land area



Example 1:
Surface parking & driveway area is 30% of the development land area.



Example 2:
Parking & driveway area is 130% of the development land area.

นำเม็ดเงินไปพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ
ลดมลพิษจากรถยนต์ ลดความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง
ลดการสร้างซ่อมถนน/ที่จอดรถ



(ไม่ใช่ TOD)

ปรับเปลี่ยน



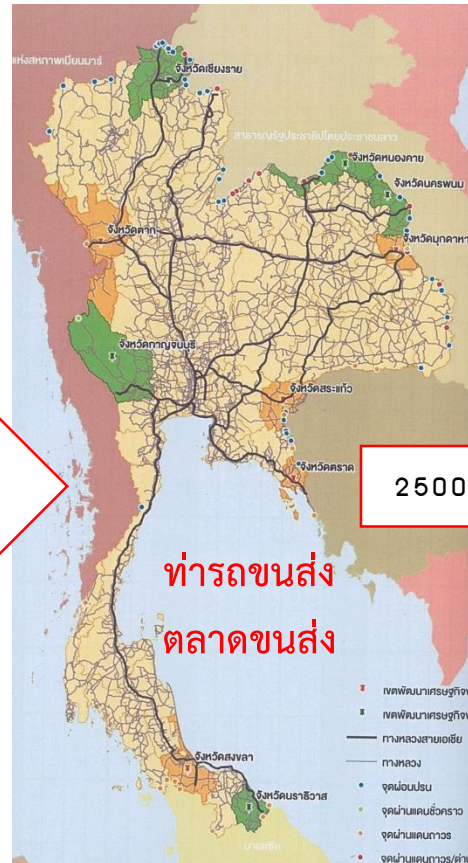
(TOD)

เหตุใดจึงต้องทำ TOD

การเปลี่ยนแปลงโครงข่ายคมนาคมระดับประเทศในรอบ 160 ปี



โครงข่ายคลองและทางรถไฟ สมัย
ร.5



โครงข่ายถนนและทางหลวง
ปัจจุบัน



โครงข่ายระบบรางปัจจุบันและ
อนาคต

โครงข่ายระบบราง
ในอนาคต เปิดพื้นที่
พัฒนาเมืองใหม่
จำนวนมาก

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา/สัญญา

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

คู่สัญญาประกอบด้วย

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ मैเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแต้นท์ จำกัด

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

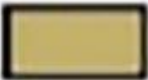
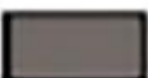
บริษัท ไพรม์สตรีท แอดไวเซอร์ จำกัด

NIPPON KOEI CO.,LTD.

NIKKEN SEKKEI LTD.

การส่งมอบงาน

การส่งมอบงาน	ปี 2561				ปี 2562												ปี 2563			
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	
รายงานเบื้องต้น	→★																			
รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1					→★															
รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2									→★											
รายงานฉบับกลาง									→★											
ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์															→★					
รายงานฉบับสมบูรณ์																		→★		
รายงานทั้งหมดในลักษณะ Digital Report																		→★		

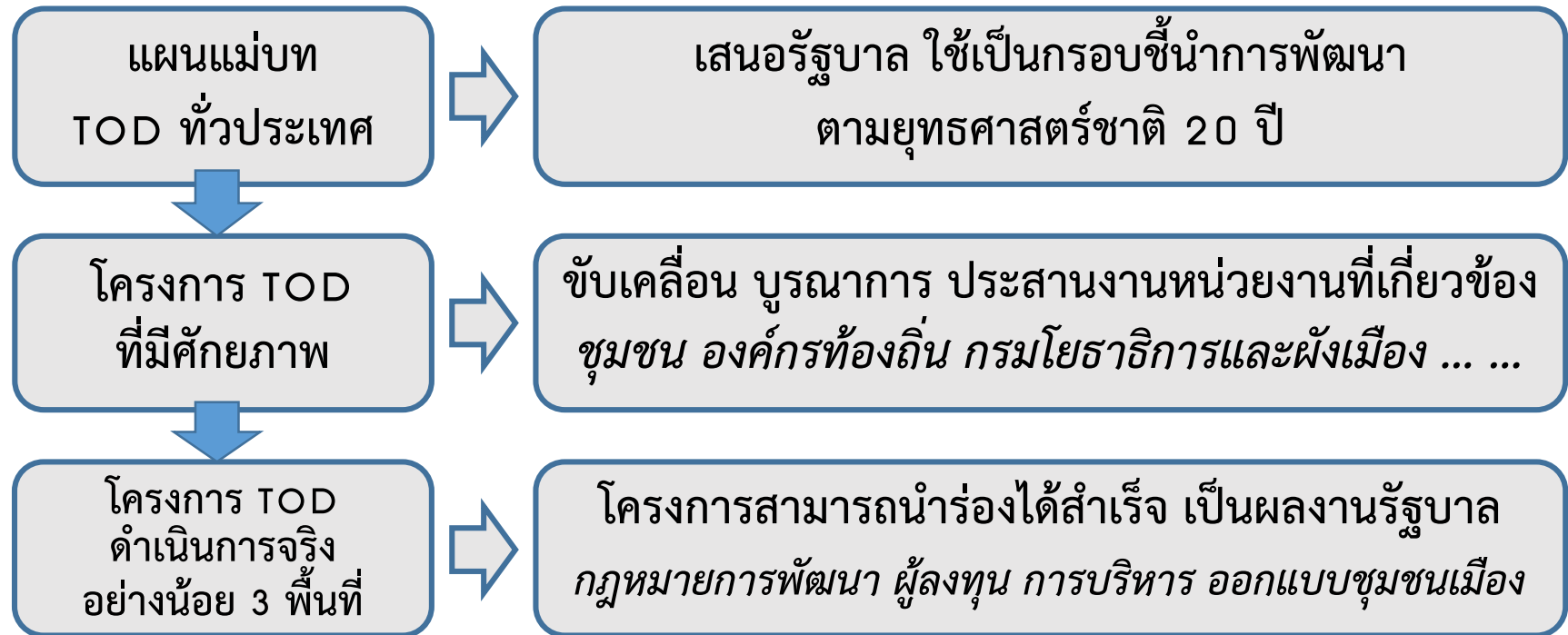
- | | |
|--|---|
|  | งานส่วนที่ 1 ทบทวนการศึกษา / โครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง |
|  | งานส่วนที่ 2 จัดทำแผนแม่บทการพัฒนา TOD ทั่วประเทศ |
|  | งานส่วนที่ 3 แนวทางการจัดทำผังเฉพาะ 3 แห่ง + |
|  | งานส่วนที่ 4 ต้นแบบการพัฒนา TOD 3 แห่ง + |
|  | งานส่วนที่ 5 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สอดคล้องกับ
การพัฒนาเมือง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

เน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนเป็นกระบวนการหลักในทุก
ขั้นตอน

+ 1 ปี (เม.ย.64)



กรอบการดำเนินงาน (เน้นส่วนภูมิภาค)



STEP 1

ศึกษา Case Study ที่ประสบความสำเร็จจากต่างประเทศในการพัฒนา TOD

STEP 2

ถอดบทเรียนต่างประเทศ ระบุอุปสรรค เงื่อนไข 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

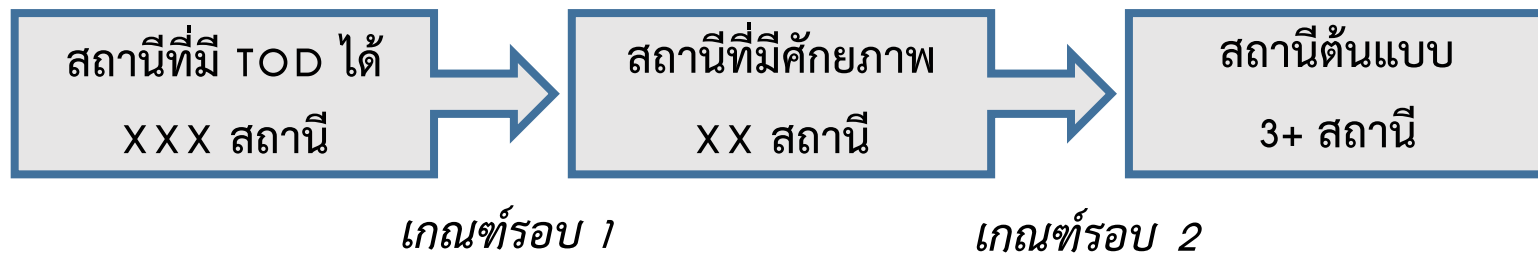
เกณฑ์การคัดเลือก

STEP 5

เลือกสถานีตาม Step 4 มาดำเนินการลงในรายละเอียด เพื่อเป็นสถานีต้นแบบ

แผนงานในส่วนภูมิภาค

- การเปลี่ยนแปลงโครงข่ายคมนาคมหลัก ระดับประเทศ
- การกำหนดพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา TOD ตามสายทาง
- การคัดเลือกพื้นที่



ช่วงที่ 2

กรณีศึกษา TOD ต่างประเทศ ศักยภาพ TOD สายใต้ และตะวันตกแม่กลอง เกณฑ์คัดเลือกเมืองศักยภาพ/ต้นแบบ

(10 นาที) 10 สไลด์



ตัวอย่างการพัฒนา TOD ต่างประเทศ



ญี่ปุ่น ฮองกง



สหรัฐอเมริกา อังกฤษ



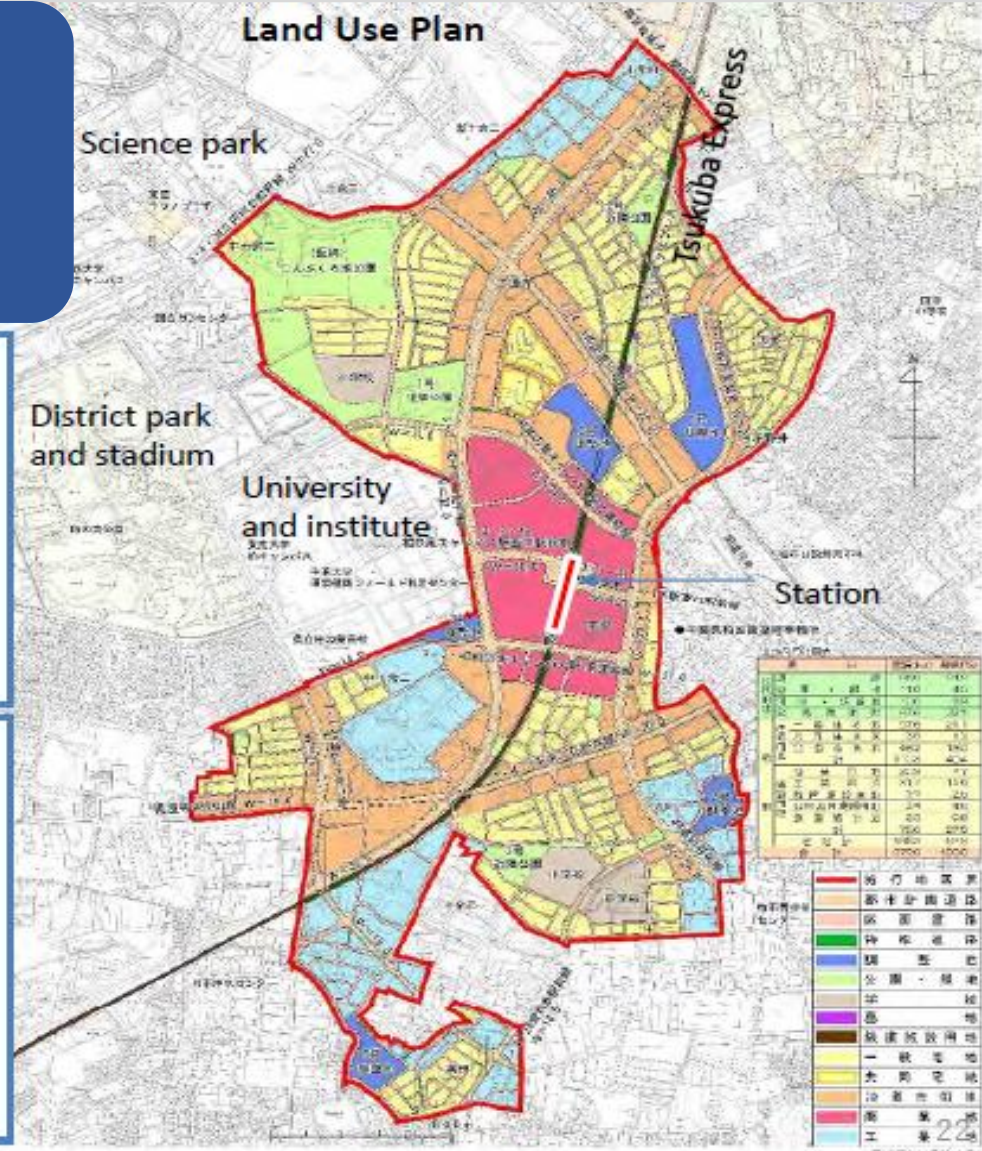
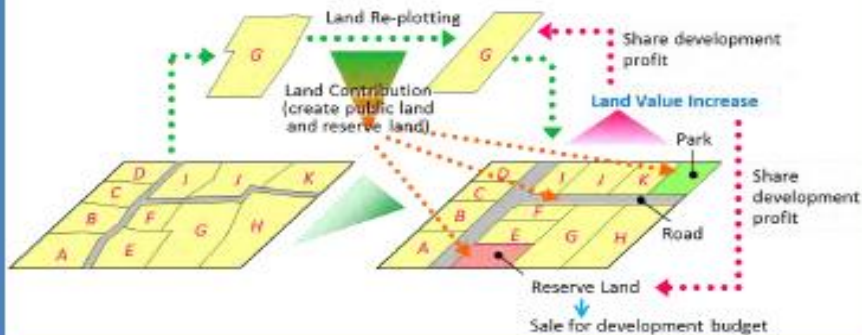
ตัวอย่างการพัฒนา TOD ต่างประเทศ

การจัดรูปที่ดินในญี่ปุ่น
 เป็นเครื่องมือที่เป็นธรรมกว่าการเวนคืน
 (ใช้การจัดรูปที่ดินในหลายโครงการ)

Outline of Kashiwa-Hokubu Center Area LR Project:

- Project Area: 272.9 ha
- Implementer: Chiba pref. gov.
- Project Period: 23 years (from 2000 to 2023)
- Total Expenditure: 875 million USD
- Future population: 26,000

Concept of LR project



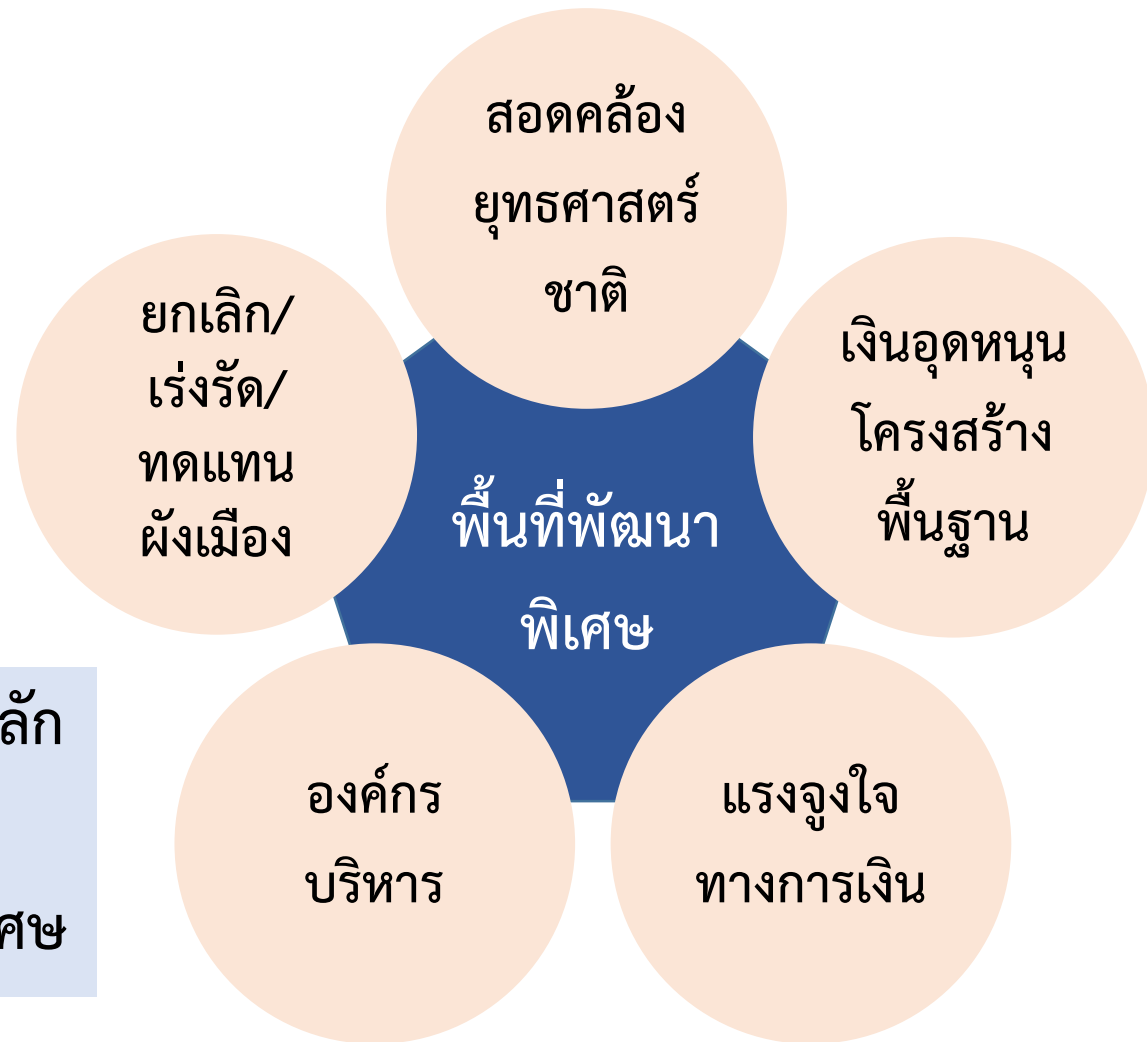
ตัวอย่างการพัฒนา TOD ต่างประเทศ

ปัจจัยที่ทำให้ TOD สำเร็จคือการมีกฎหมายที่ส่งเสริมให้ท้องถิ่นทำได้จริง

เครื่องมือทาง กฎหมาย	ประเทศกรณีศึกษา			
	ญี่ปุ่น	ฮ่องกง	สหรัฐฯ	อังกฤษ
พื้นที่พัฒนาพิเศษ	UR	-	-	-
ผังเมือง	LR DP FAR Bonus TDR	SDA	Zoning PUD/SP FAR Bonus TDR	S.106
แรงจูงใจ	Grants Taxes Loans	-	Grants Taxes Loans	-
องค์กร	UR Agency	MTRC	N/A	N/A

ตัวอย่างการพัฒนา TOD ต่างประเทศ

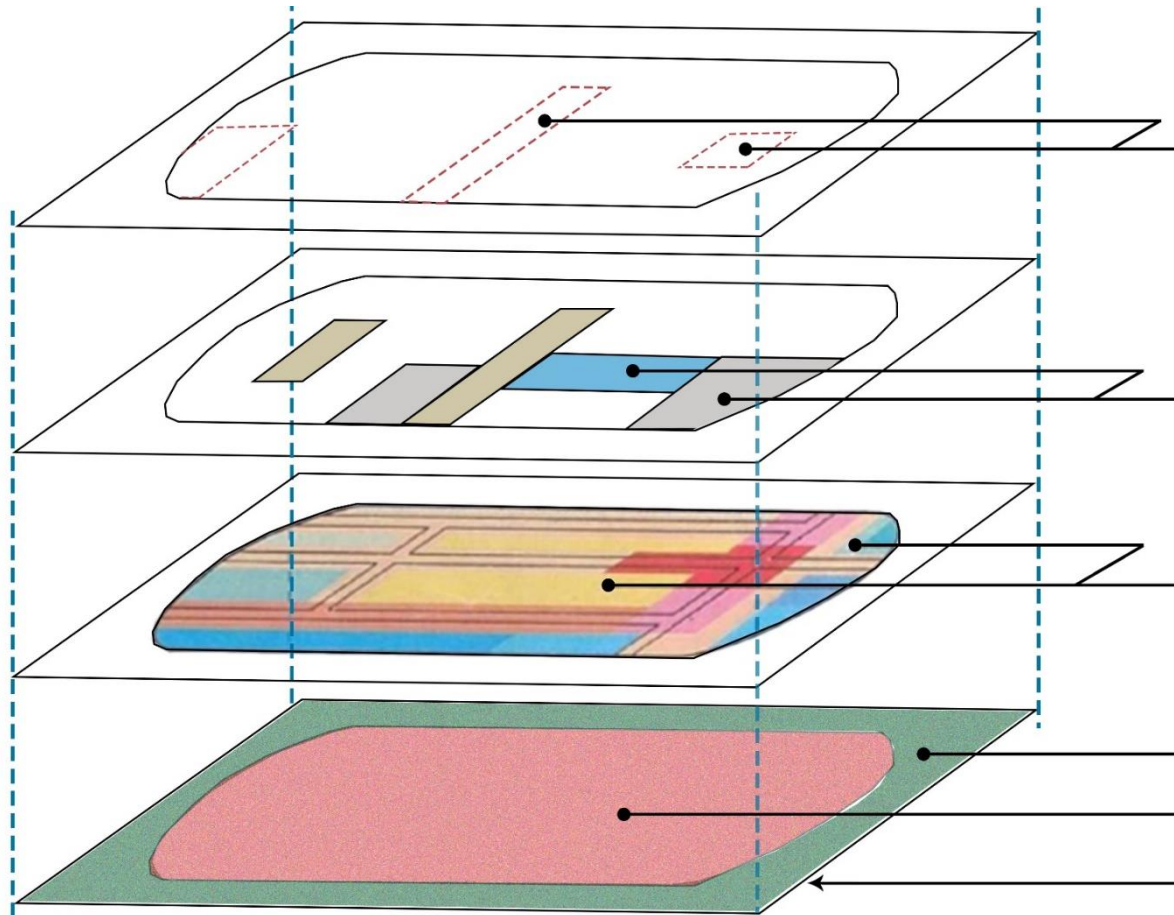
พื้นที่พัฒนาพิเศษ



องค์ประกอบหลัก
ของกฎหมาย
พื้นที่พัฒนาพิเศษ

ตัวอย่างการพัฒนา TOD ต่างประเทศ

ฝั่งเมือง



เครื่องมือทางฝั่งเมือง

โครงการพัฒนาเฉพาะแห่ง
LR/DP/SDA/PUD/S.106

โซนนิ่งซ้อนทับและแรงจูงใจ
Bonuses / TDR

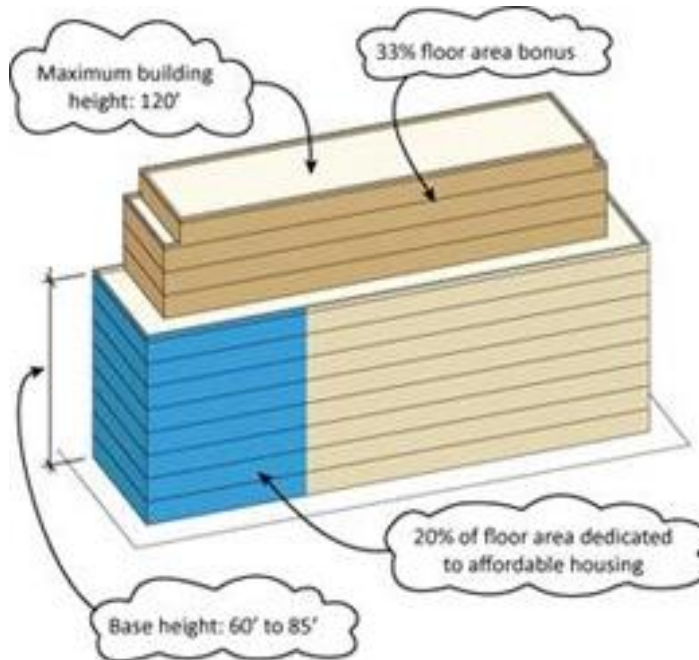
โซนนิ่งพื้นฐาน (Zoning)

พื้นที่ชนบท เกษตรกรรม
พื้นที่พัฒนาเมือง
เขตฝั่งเมืองตามนโยบาย

ตัวอย่างการพัฒนา TOD ต่างประเทศ

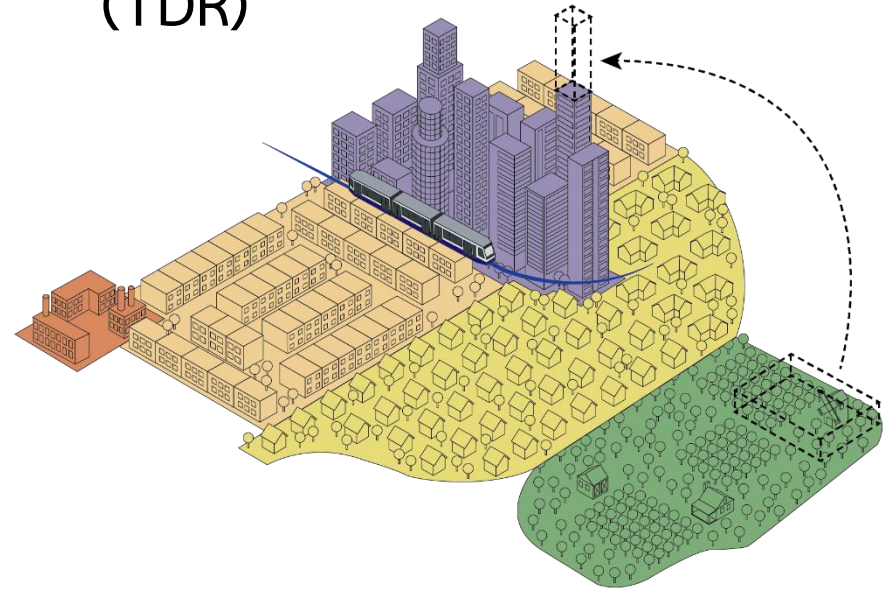
ฝั่งเมือง

FAR Bonus



การเพิ่มความหนาแน่น (FAR) 33% หากจัดให้มีที่อยู่อาศัยราคาถูกลง 20%

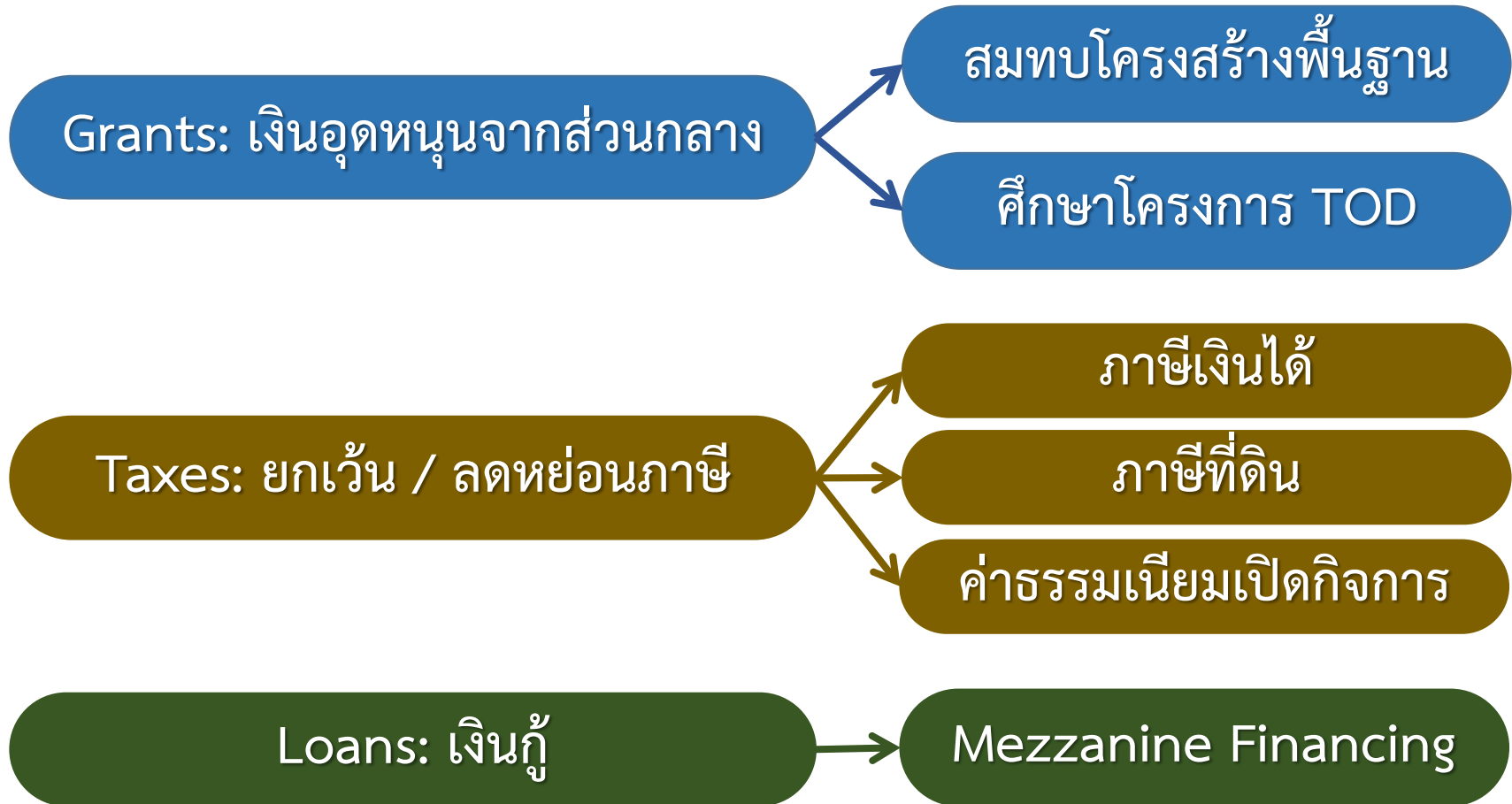
FAR Transfer (TDR)



การโอนความหนาแน่นจากพื้นที่อื่นมายัง TOD

ตัวอย่างการพัฒนา TOD ต่างประเทศ

แรงจูงใจ (กำหนดในกฎหมายพื้นที่พิเศษ)



ตัวอย่างการพัฒนา TOD ต่างประเทศ

องค์กร

รัฐบาลกลาง : ประกาศพื้นที่พิเศษ กำหนดแรงจูงใจ อุดหนุน โครงสร้างพื้นฐาน

อปท.: ปรับปรุงผังเมือง จัดหาโครงสร้างพื้นฐาน ทำประชาคม (ร่วมลงทุน)

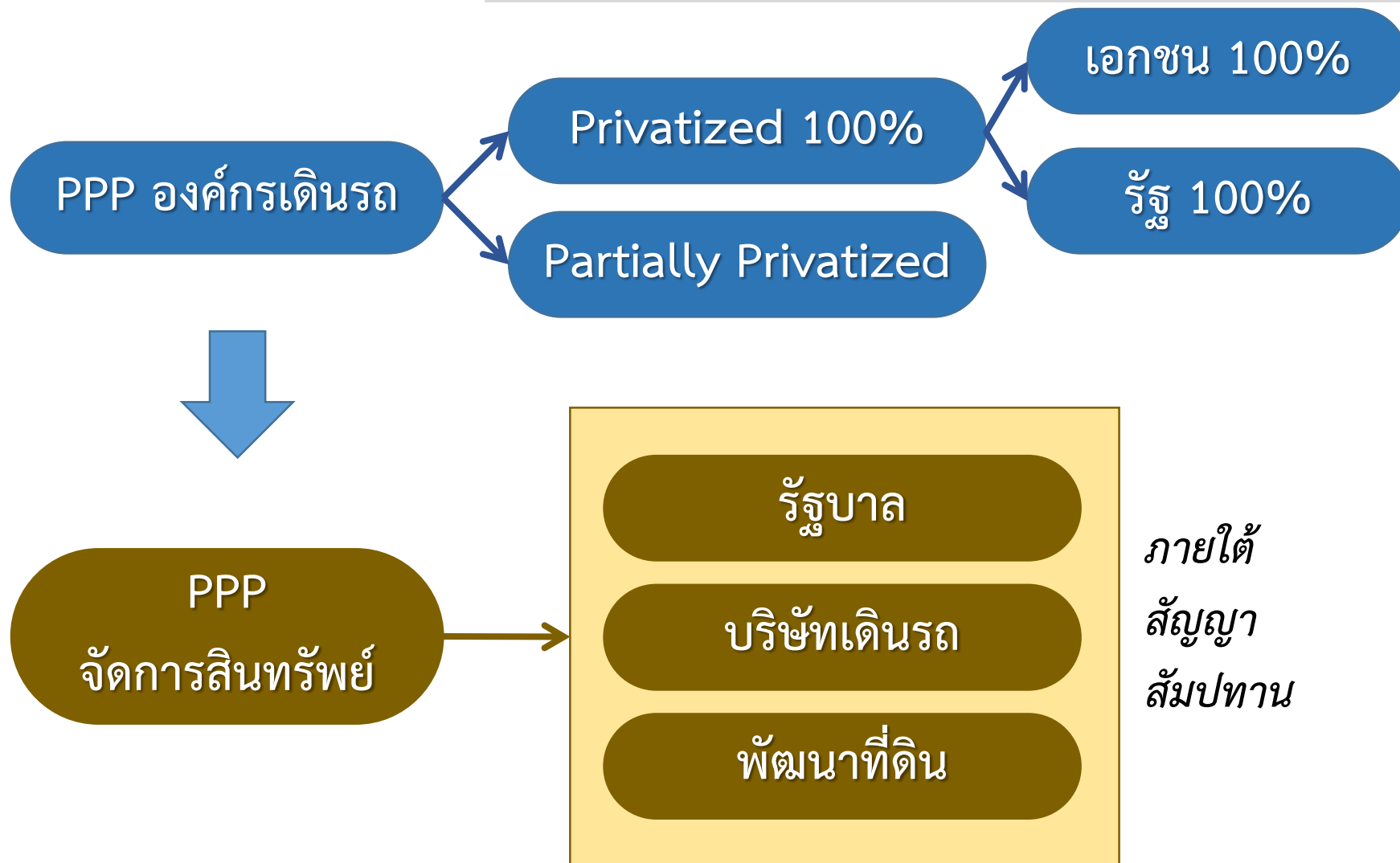
ชุมชน : ระบุปัญหา ความต้องการ ร่วมทำแผนแม่บท ร่วมประชาคม

เจ้าของที่ดิน : ร่วมลงทุน ที่ดิน ร่วมประชาคม ร่วมทำแผนแม่บท

องค์กรเดินรถ : ร่วมลงทุน ที่ดิน ร่วมประชาคม ร่วมทำแผนแม่บท

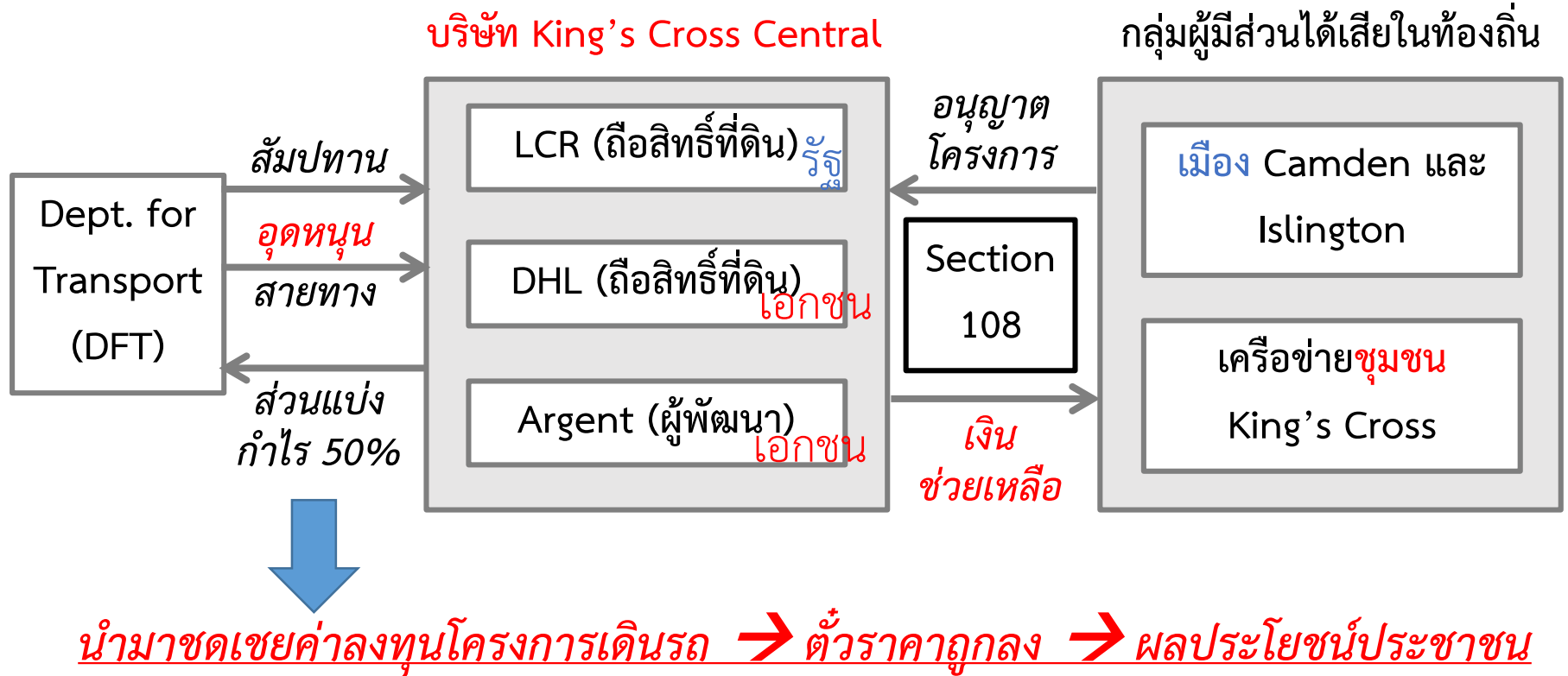
ตัวอย่างการพัฒนา TOD ต่างประเทศ

องค์กร



ตัวอย่างการพัฒนา TOD ต่างประเทศ

องค์กร



ช่วงที่ 3

ข้อเสนอแนะเชิงสร้างสรรค์ เพื่อปลดล็อก/ขับเคลื่อน ชุมบทบาทท้องถิ่น พัฒนา TOD เมืองต้นแบบ

(10 นาที) (5 สไลด์)



ความต่อเนื่องและความเป็นไปได้ของ TOD ในไทย

เปรียบเทียบเครื่องมือทางกฎหมาย กรณีศึกษากับประเทศไทย

เครื่องมือทาง กฎหมาย	ประเทศ	
	กรณีศึกษา	ไทย
พื้นที่พัฒนาพิเศษ	Urban Renaissance Law	พ.ร.บ. EEC
ผังเมือง	LR DP FAR Bonus TDR	LR = พรบ. จัดรูปที่ดิน 2547 (DP = ผังเมืองเฉพาะ) FAR Bonus มีเฉพาะ กทม. TDR อยู่ในร่างผังเมืองรวม กทม.
แรงจูงใจ	Grants เงินอุดหนุน Taxes มาตรการภาษี Loans เงินกู้พิเศษ	Grants มีใน พ.ร.บ. EEC Taxes มีใน พ.ร.บ. EEC Loans ไม่มี
องค์กร	UR Agency MTRC	ไม่มี

ความต่อเนื่องและความเป็นไปได้ของ TOD ในไทย

พื้นที่พัฒนาพิเศษ

- มีโอกาสทำได้ ใช้ พรบ. EEC เป็นแม่แบบ เพิ่มเติม หลักการ TOD

(ร่าง) ข้อเสนอแนะ

- ระยะสั้น : ใช้กฎหมายที่มีอยู่ (จัดรูปที่ดิน) ปรับปรุงผังเมือง
- ระยะปานกลาง : เพิ่มแรงจูงใจ BOI, เพิ่ม Bonus ในผังเมือง
- ระยะยาว : เสนอกฎหมาย TOD
 - กำหนดให้พื้นที่ TOD เป็น “พื้นที่พัฒนาพิเศษ”
 - แรงจูงใจ เงินอุดหนุน
 - เร่งรัดขั้นตอน ปรับปรุง เพิ่มมาตรการในผังเมือง
 - ช่องทางประชาคม การทำงานร่วมกันกับท้องถิ่นและชุมชน

ความต่อเนื่องและความเป็นไปได้ของ TOD ในไทย

ผังเมือง

- มาตรการ**เพิ่มความหนาแน่นเฉพาะแห่ง** มีแล้วในผังเมืองรวม กทม. แต่ยังไม่มีในส่วนภูมิภาค
- ร่าง พ.ร.บ. ผังเมือง **ให้อำนาจท้องถิ่น** จัดทำ ประกาศใช้ ผังเมืองได้ (มีทางเลือก)
- การ**เร่งรัดขั้นตอน** **ปรับปรุงผัง**ให้เป็นไปตามนโยบาย มี ตัวอย่างในกฎหมาย EEC

ความต่อเนื่องและความเป็นไปได้ของ TOD ในไทย

แรงจูงใจ

- เงินอุดหนุน : หาก TOD เป็นนโยบายรัฐ มีช่องทางให้เงินอุดหนุน (เฉพาะโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค)
- แรงจูงใจทางภาษี : มีกลไก BOI (เพิ่มประเภทกิจการ)
- เงินกู้พิเศษ : ยังไม่มี

ความต่อเนื่องและความเป็นไปได้ของ TOD ในไทย

องค์กร

- การแปรรูปองค์กรเดินรถ : ทำรายละเอียด หาหรือรัฐบาล
- อปท. : บทบาทท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการใช้ผังเมือง
- รัฐบาลกลาง : รอมลการศึกษา (กฎหมาย + กลไก ส่งเสริม
ท้องถิ่นให้ทำได้ เป็นเจ้าภาพ) จัดทำคู่มือพัฒนา TOD
- ชุมชน เจ้าของที่ดิน : ติดตามข่าวสาร เข้าร่วมประชาคม (ถ้า
ทำจริง) รอคู่มือ

ช่วงที่ 4 สรุป

จะร่วมใจพัฒนาเมืองต้นแบบ TOD กันได้อย่างไร



(5 นาที) (3 สไลด์)

กลไกภาครัฐ

- กฎหมาย: กฎหมายหลัก (**ยังไม่มี**) กฎหมายสนับสนุน (มีบ้าง)
- องค์กร: **เน้นความร่วมมือ** รูปแบบการแปรรูป
- ผังเมือง: มาตรการที่สนับสนุน TOD (**ยังไม่มี**) + จัดรูปที่ดิน
- การเงิน: เงินอุดหนุน + เงินกู้ + แรงจูงใจทางภาษี ฯลฯ (**ยังไม่มี**)

➔ นำไปสู่การปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ข้อบังคับต่างๆ
เพื่อให้พื้นที่พัฒนาTOD จำนวน xxx แห่ง ตามแผนแม่บท
จะได้ประโยชน์และมีแนวทางดำเนินงานที่ชัดเจน

ผังเฉพาะ/ออกแบบเมือง/ระบบขนส่งมวลชนรอง

- สภาพพื้นที่: สำรวจละเอียด ภูมิประเทศ กรรมสิทธิ์ สิ่งก่อสร้าง ฯลฯ
- โครงสร้างพื้นฐาน: ปัญหา ความต้องการปัจจุบัน/อนาคต
- สิ่งแวดล้อม: อากาศ น้ำ ธรรมชาติ ภัยพิบัติ
- สังคม: ปัญหาและความต้องการ
- เศรษฐกิจ: การจ้างงาน โอกาส
- การตลาดอสังหาริมทรัพย์: แนวโน้มการเติบโต

เน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนเป็นหลักในการดำเนินการ
ทุกขั้นตอน

การออกแบบ Urban Design

และระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder)

หารือชุมชน อปท.

- ความต้องการพื้นที่ ค้าปลีก/สำนักงาน/โรงแรม/ที่อยู่อาศัย/สวนสาธารณะ/ทางเท้า/ทางจักรยาน ฯลฯ
- ส่งเสริมอัตลักษณ์ท้องถิ่น
- เชื่อมโยงคมนาคม + สถานที่



ชุมชนร่วมใจเสนอแนะ

ขอขอบคุณ

