



โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐาน  
ด้านคมนาคมขนส่ง

# คมนาคมสร้างเมือง เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้

สัมมนาในพื้นที่เมืองต้นแบบ : จังหวัดชลบุรี ครั้งที่ 1

วันศุกร์ที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.00 – 12.00 น.

ณ ห้องมิราจแกรนด์บอลรูม โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ มิราจ

บีช รีสอร์ท พัทยา อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี



แนะนำโครงการ



นโยบายรัฐบาลกับ TOD



ปัญหา TOD ในไทย และปัจจัยแห่งความสำเร็จ



กรอบและขั้นตอนการทำงาน

# โครงการศึกษาพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง



- ☐ สัญญาจ้างที่ปรึกษาเลขที่ 31/2561 ลงวันที่ 28 กันยายน 2561
- ☐ เริ่มงาน 16 ตุลาคม 2561 สิ้นสุดสัญญา 15 เมษายน 2563(ระยะเวลาทำงาน 18 เดือน)
- ☐ คู่สัญญาประกอบด้วย 6 บริษัท



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท เอเชียน เอนจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด



บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแต้นท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



บริษัท ไพรม์สตรีท แอดไวเซอร์ จำกัด

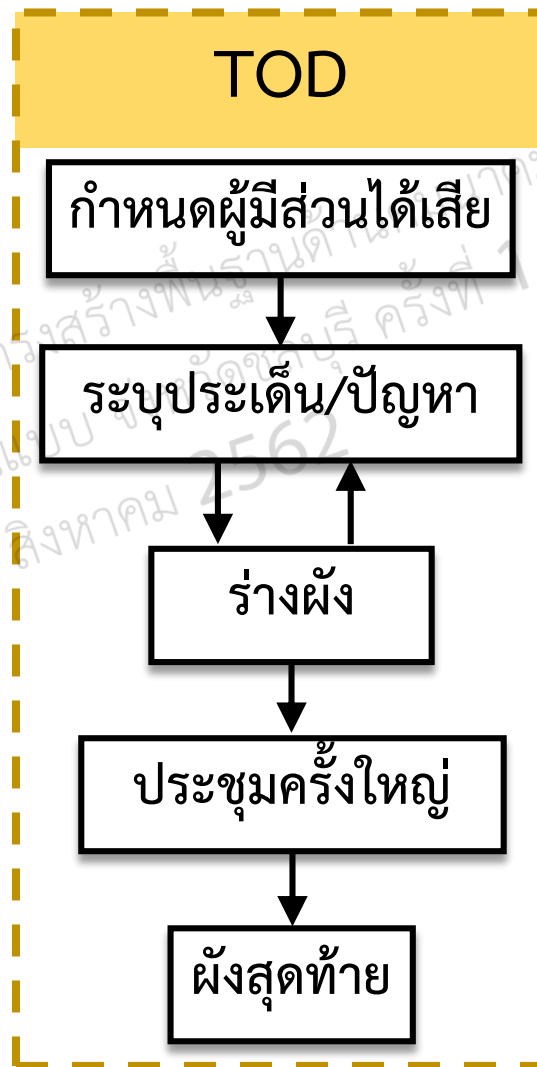
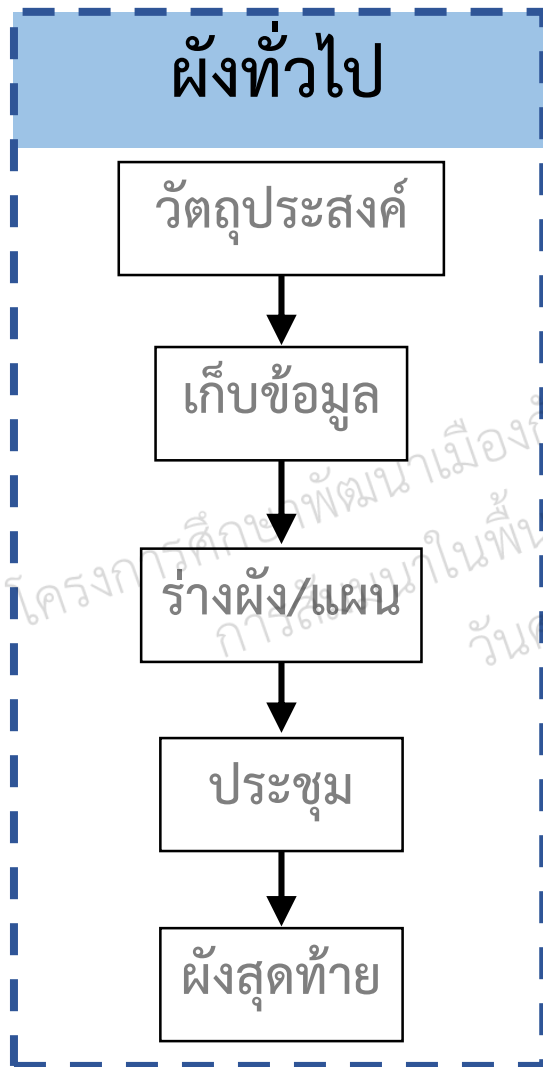


NIPPON KOEI CO.,LTD.

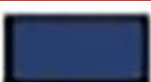
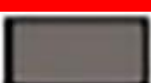


NIKKEN SEKKEI LTD.

## ขั้นตอนการจัดทำผัง



## ขอบเขตของงาน

|                                                                                     |                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
|    | 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<br>การพัฒนาเมือง TOD |
|    | งานส่วนที่ 6 การลงทุนและบริหารจัดการรองรับการพัฒนาเมือง                     |
|    | งานส่วนที่ 7 ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (SEA/IEE/SIA)                          |
|   | งานส่วนที่ 8 การมีส่วนร่วม/ประชาสัมพันธ์/ทดสอบความสนใจ<br>นักลงทุน          |
|  | งานส่วนที่ 9 สนับสนุนการนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม                      |

เน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนเป็นกระบวนการหลักในทุกขั้นตอน



## เพิ่ม ผู้โดยสาร ทางรถไฟ

**45 ล้านคนเที่ยว/ปี** (พ.ศ. 2558)

เป็น

**75 ล้านคนเที่ยว/ปี**  
(พ.ศ. 2570) \*

## ลดสัดส่วนผู้ เดินทางระหว่าง จังหวัดโดยรถยนต์ ส่วนบุคคล

**ร้อยละ 59** (พ.ศ. 2558)

เป็น

**ร้อยละ 40**  
(พ.ศ. 2570) \*

## เพิ่มสัดส่วนการ เดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะ ในเขตเมือง สำหรับเมืองหลักในภูมิภาค

**ร้อยละ 5** (พ.ศ. 2563)

เป็น

**ร้อยละ 20**  
(พ.ศ. 2580) \*\*

เป้าหมายและตัวชี้วัดการพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่ง

\* แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทย (พ.ศ. 2558-2565)

\*\* แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

# อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า

จาก 8 ประเทศทั่วโลก

## นโยบายรัฐบาลกับ TOD

ทำไมต้อง TOD ?

ค่าโดยสารแพงเมื่อเทียบกับรายได้

พัฒนาที่ดิน

ชดเชย

ค่าเดินทาง

| ประเทศ                                                                                                    | ต่ำสุด (บาท)           | สูงสุด (บาท) | เฉลี่ย (บาท) | ค่าแรงขั้นต่ำ (บาท/ชั่วโมง) | คิดเป็นกี่ % ของค่าแรงขั้นต่ำ 1 ชม. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------|--------------|-----------------------------|-------------------------------------|
|  โตเกียว ญี่ปุ่น         | 50                     | 92           | 71           | 280                         | 25%                                 |
|  โซล เกาหลี              | 38                     | 98           | 63           | 250                         | 25%                                 |
|  สิงคโปร์                | 23                     | 48           | 35.5         | -                           | -                                   |
|  BTS กรุงเทพฯ            | 16                     | 59           | 37.5         | 40                          | 93.75%                              |
|  MRT กรุงเทพฯ            | 21                     | 70           | 45.5         | 40                          | 113%                                |
|  ไต้หวัน                 | 20                     | 65           | 42.5         | 140                         | 30%                                 |
|  ปักกิ่ง จีน           | 15                     | 45           | 30           | 85                          | 35%                                 |
|  นิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา | เหมาจ่าย 98 บาท/เที่ยว |              |              | 470                         | 20%                                 |
|  ปารีส ฝรั่งเศส        | เหมาจ่าย 71 บาท/เที่ยว |              |              | 370                         | 19%                                 |

ที่มา : [https://www.mangozero.com/worldwide-subway-and-skytrain-price/?fbclid=IwAR3x9B8w5lp-tJSf\\_klyt5tdTi8pKDa9Vcr8-xlnCTpAEHrpB1fT4JvtGyw](https://www.mangozero.com/worldwide-subway-and-skytrain-price/?fbclid=IwAR3x9B8w5lp-tJSf_klyt5tdTi8pKDa9Vcr8-xlnCTpAEHrpB1fT4JvtGyw)

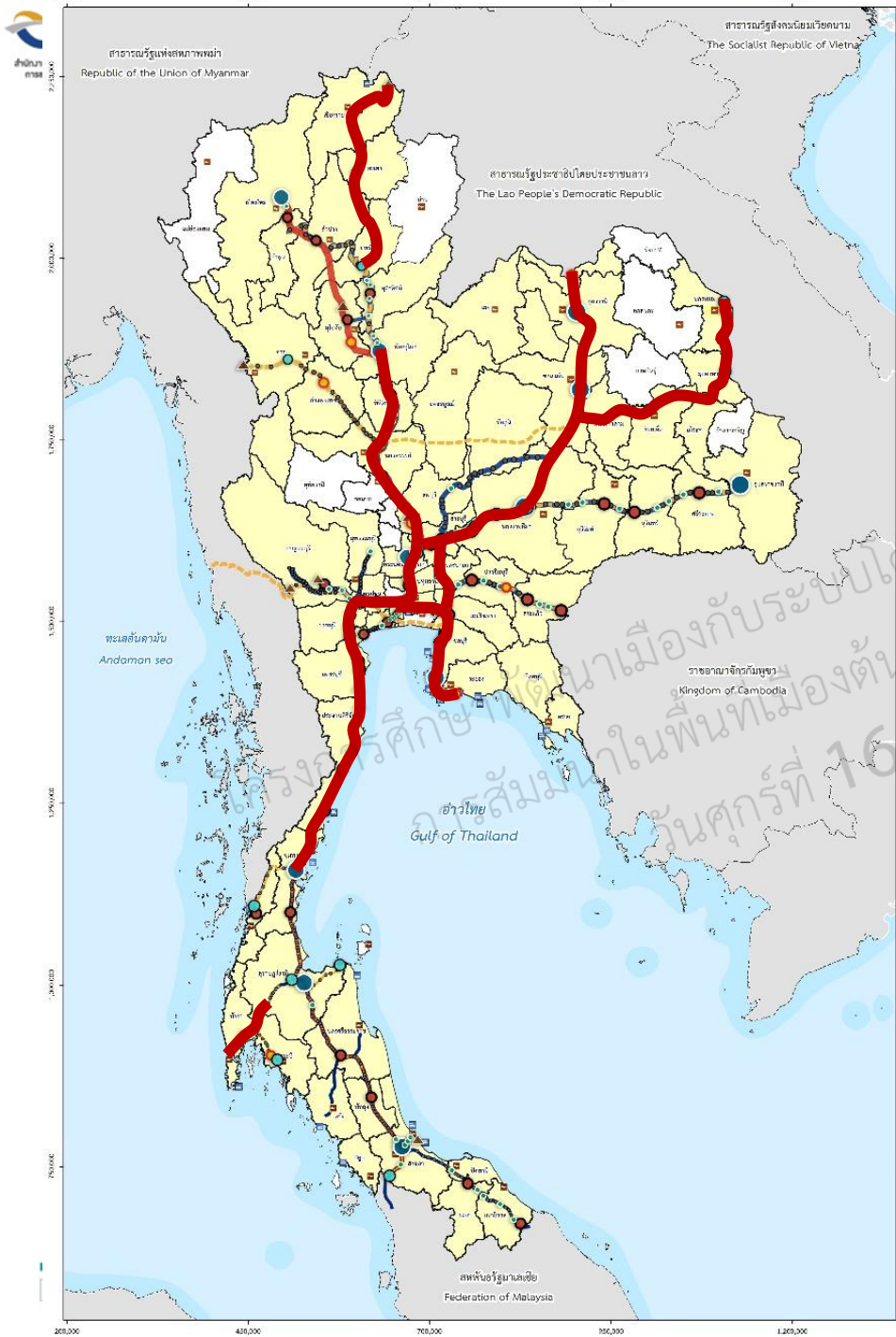
# นโยบายรัฐบาลกับ TOD

แผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน  
ด้านคมนาคมขนส่งทางราง

## ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2561-2565)

- รถไฟรางคู่ 14 โครงการ
- รถไฟสายใหม่ 3 โครงการ
- รถไฟความเร็วสูง 5 โครงการ

จำนวน  
81 สถานีศักยภาพ



# นโยบายรัฐบาลกับ TOD

แผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน  
ด้านคมนาคมขนส่งทางราง

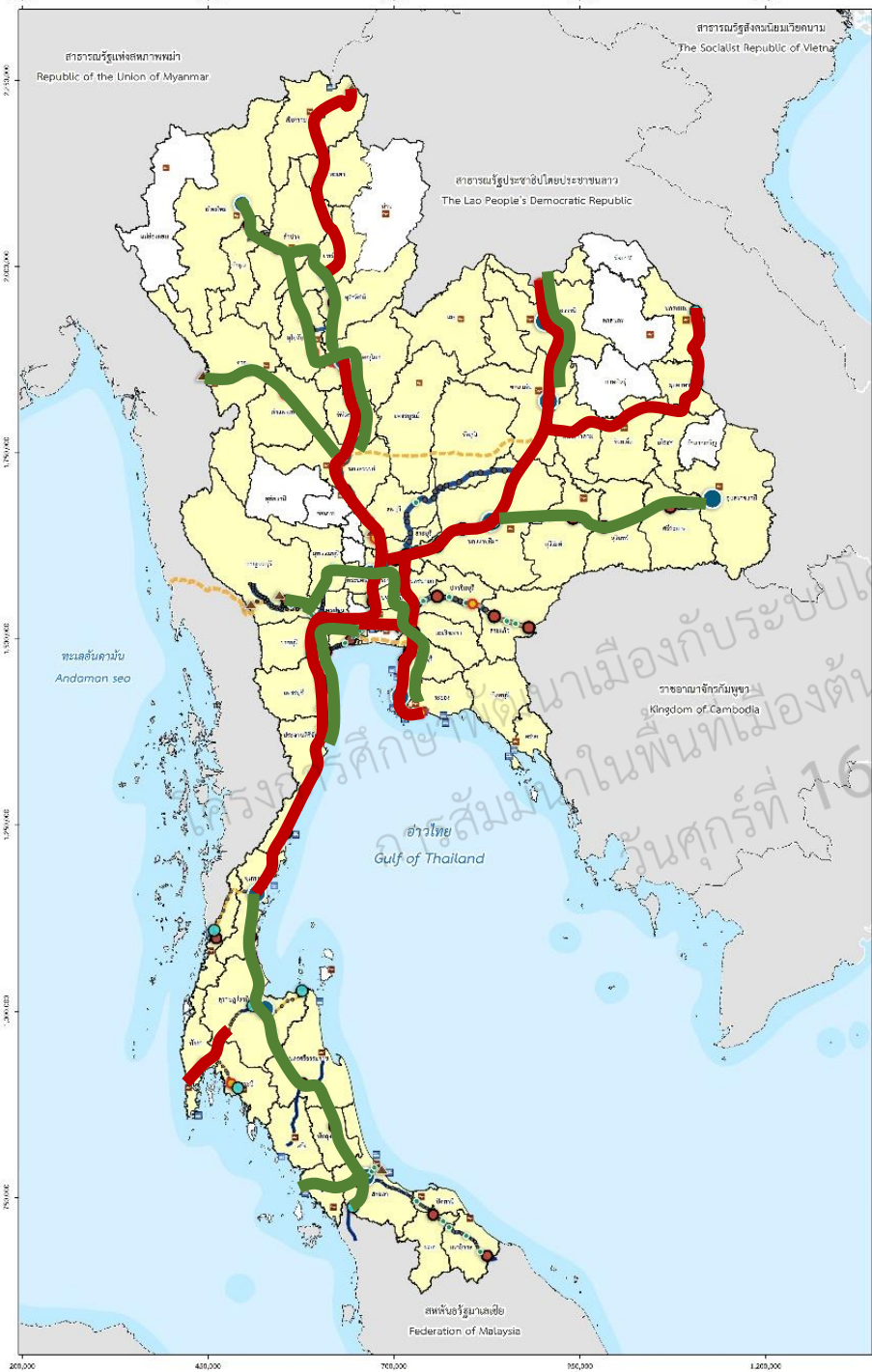
## ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566-2570)

- รถไฟรางคู่ 1 โครงการ
- รถไฟสายใหม่ 4 โครงการ
- รถไฟความเร็วสูง 2 โครงการ

จำนวน

$$81 + 68 =$$

149 สถานีศักยภาพ



แผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน  
ด้านคมนาคมขนส่งทางราง

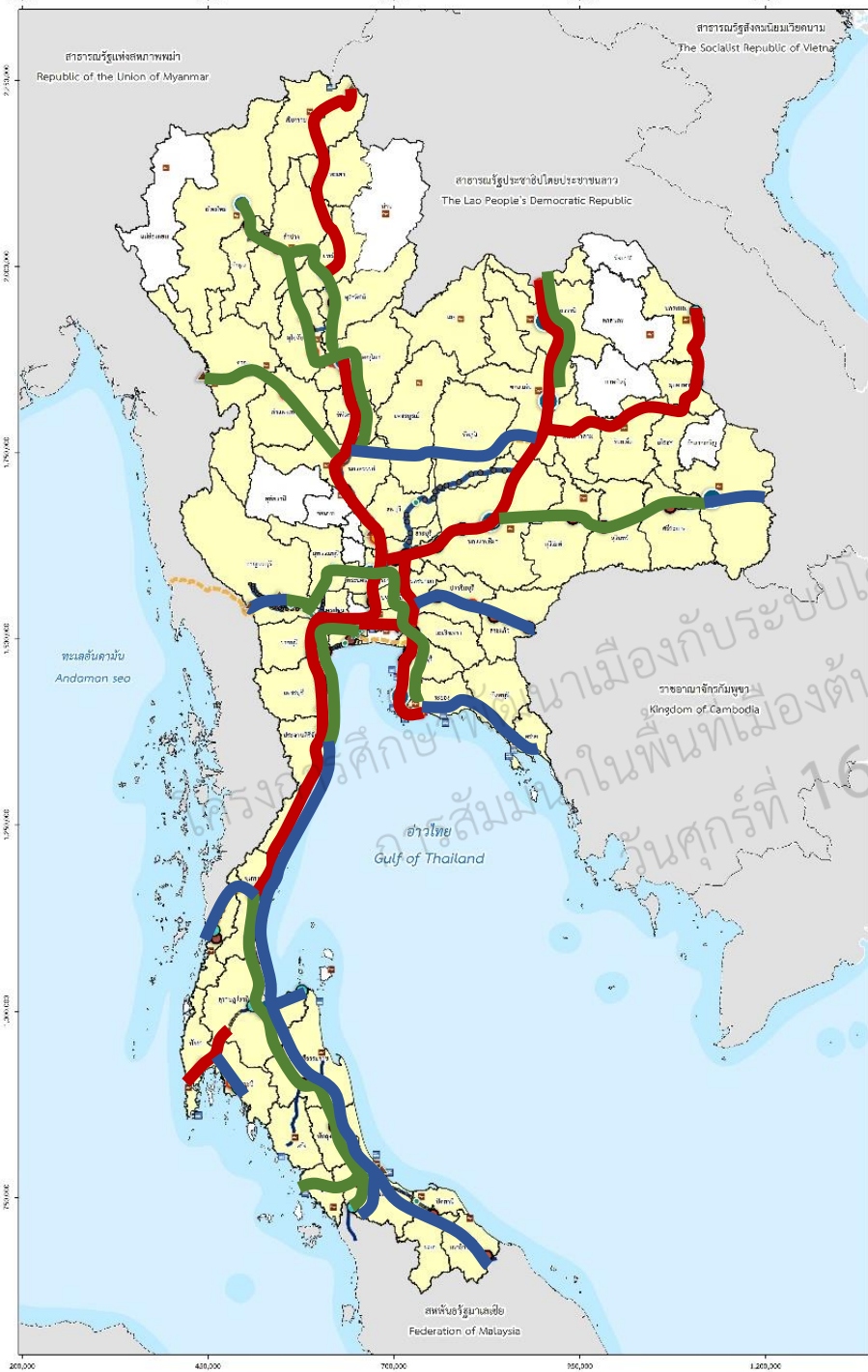
ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2571-2580)

- รถไฟรางคู่ 2 โครงการ
- รถไฟสายใหม่ 7 โครงการ
- รถไฟความเร็วสูง 2 โครงการ

จำนวน

$149 + 21 =$

170 สถานีศักยภาพ





TOD



| ประเภท TOD                                   | ระดับชั้นสถานี                                                                                               | ระดับชั้นเมือง               | คำอธิบาย                                                                                                                               |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ศูนย์ระดับภูมิภาค<br>(Regional Center)       | <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานี HSR</li> <li>สถานีชั้นพิเศษ</li> <li>สถานีชั้น 1</li> </ul>     | เมืองหลักของภาค              | <ul style="list-style-type: none"> <li>เป็นสถานีปลายทาง</li> <li>ศูนย์กลางกระจายไปสู่จังหวัดข้างเคียง</li> </ul>                       |
| ศูนย์ระดับเมือง<br>(Urban Center)            | <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานี HSR</li> <li>สถานีชั้นพิเศษ</li> <li>สถานีชั้น 1 , 2</li> </ul> | ศูนย์กลางเมือง/อำเภอ         | <ul style="list-style-type: none"> <li>เป็นสถานีกลางเมือง อยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม</li> </ul>                        |
| ศูนย์ชานเมือง<br>(Suburban Center)           | <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานี HSR</li> <li>สถานีชั้นพิเศษ</li> <li>สถานีชั้น 1 , 2</li> </ul> | ศูนย์กลางเมือง/อำเภอ         | <ul style="list-style-type: none"> <li>เป็นสถานีบริเวณชานเมืองของเมืองใหญ่ อยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม</li> </ul> |
| ศูนย์ชุมชนเมือง<br>(Urban Neighborhood)      | <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานีชั้น 2, 3</li> </ul>                                             | ศูนย์กลางชุมชน               | <ul style="list-style-type: none"> <li>เป็นสถานีในชุมชนอยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย</li> </ul>                         |
| ศูนย์เปลี่ยนถ่ายคมนาคม<br>(Transit Town)     | <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานีเปลี่ยนถ่ายกับ mode อื่น</li> </ul>                              |                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>เป็นสถานีชุมทาง เปลี่ยนถ่ายการเดินทางสู่ชุมชนโดยรอบ</li> </ul>                                  |
| แบบพิเศษ<br>(Special Use)                    |                                                                                                              |                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>เป็นสถานีที่มีการใช้ที่ดินพิเศษ เช่น เป็นที่ตั้งมหาวิทยาลัย / เขตเศรษฐกิจพิเศษ</li> </ul>       |
| ย่านการค้าตามแนวสายทาง<br>(Mix Use Corridor) |                                                                                                              | แถบการพัฒนาผสมผสานหนาแน่นสูง | <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานีพัฒนา TOD ต่อเนื่องกันหลายๆ สถานี</li> </ul>                                               |

## พื้นที่รับ/ส่งผู้โดยสาร



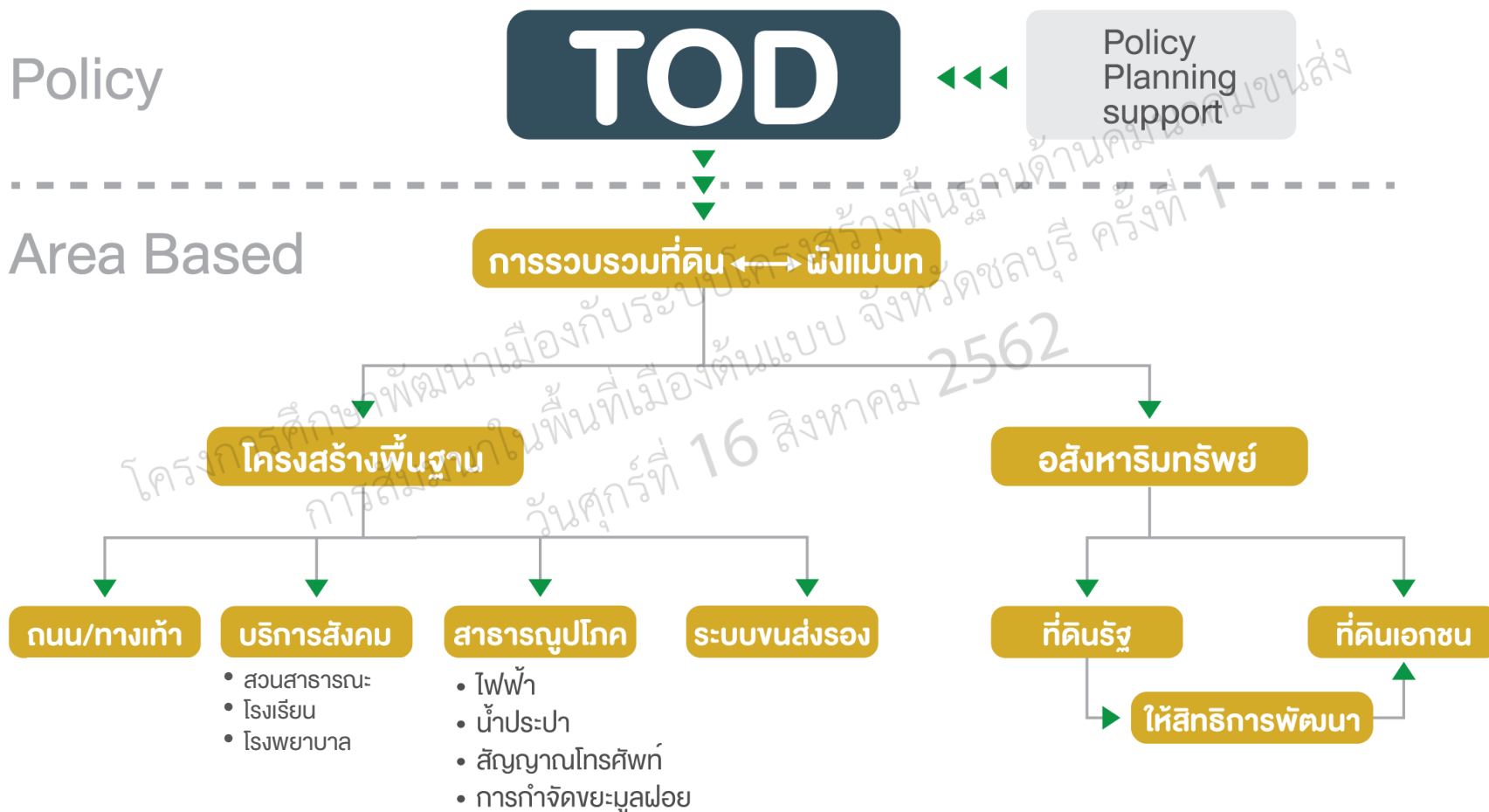
## พื้นที่จอดรถ



## ทางเดินเท้าและทัศนียภาพ



## การพัฒนา TOD เชิงกายภาพ



## ขั้นตอน TOD

ท้องถิ่นเตรียมจัดทำผังแม่บท TOD

รวบรวมที่ดิน

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน + ระบบรอง

พัฒนาอสังหาริมทรัพย์

บริหารพื้นที่โครงการ

## เครื่องมือ / มาตรการ

- แก้ไขผังเมืองและข้อกำหนด (ถ้ามี)
- จัดประชุมผู้มีส่วนได้เสีย
- ระดมทุน ยื่นขอแรงจูงใจ

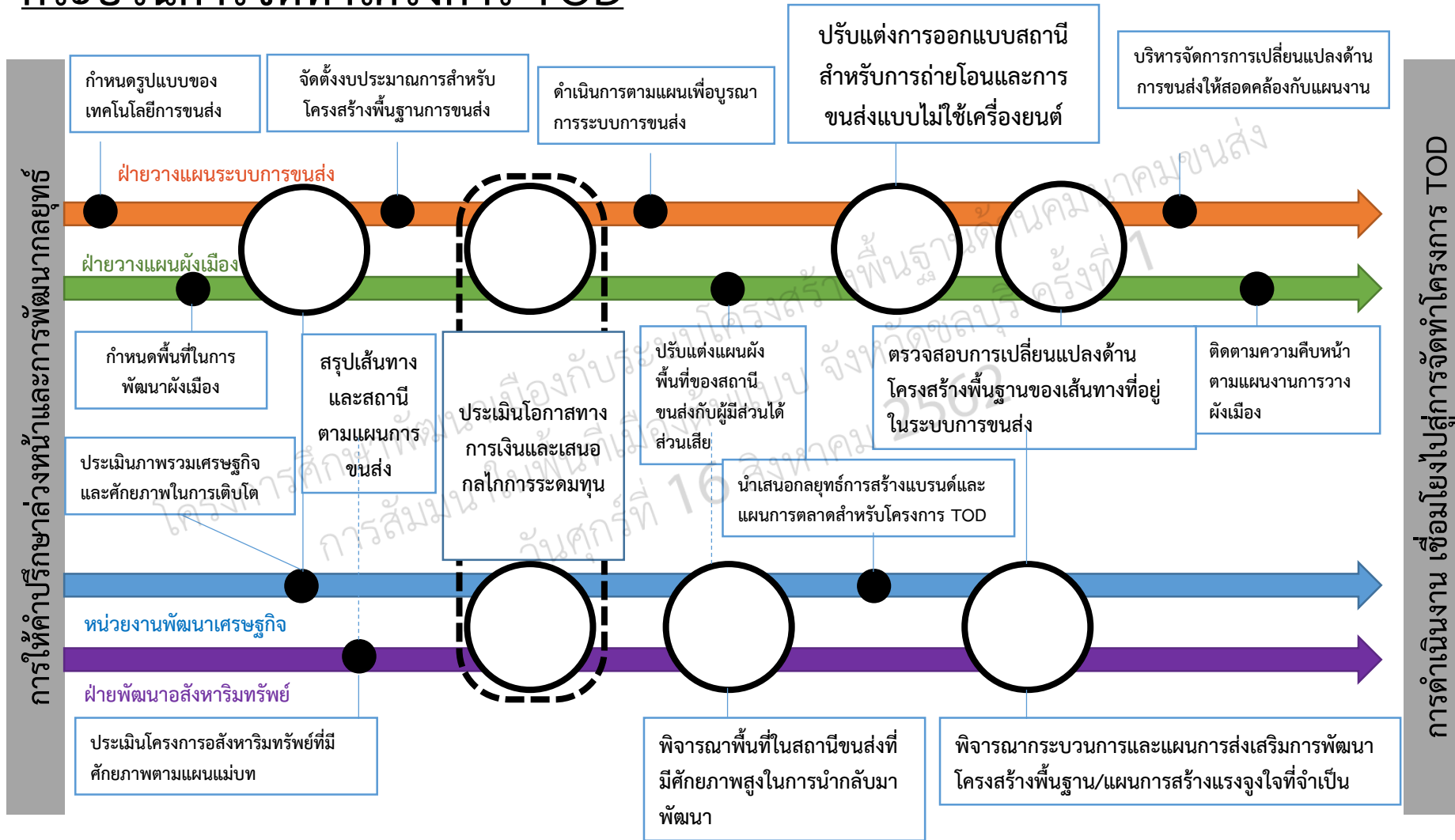
- จัดรูปที่ดิน / สะสมที่ดิน
- สัมปทาน / เช่าระยะยาว
- บ้านมั่นคง ฯลฯ

- รัฐลงทุน
- Public-Private Partnership (PPP)
- เอกชนลงทุน

- เอกชนลงทุนภายใต้แรงจูงใจ

- บริษัทบริหารสินทรัพย์

## กระบวนการจัดทำโครงการ TOD



# ปัญหา TOD ในไทย และปัจจัยแห่งความสำเร็จ



สภาพปัจจุบัน



สภาพที่ควรจะเป็น



การได้มาซึ่งที่ดิน



ไม่มีแผนแม่บท



เงินลงทุน



องค์กร



สถานีท่าพระ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

# ปัญหา TOD ในไทย และปัจจัยแห่งความสำเร็จ

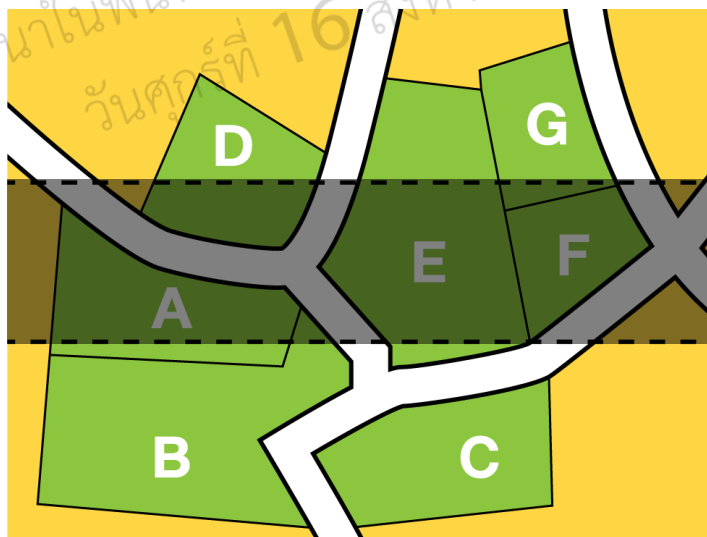


Xinzhuan Metro Station, Shanghai

## การได้มาซึ่งที่ดิน

- การเวนคืน มีข้อจำกัดและเกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืน
- ความซับซ้อนของชุมชนดั้งเดิม
- ต้องหาวิธีการใหม่ที่สร้างความเป็นธรรมและแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกัน

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



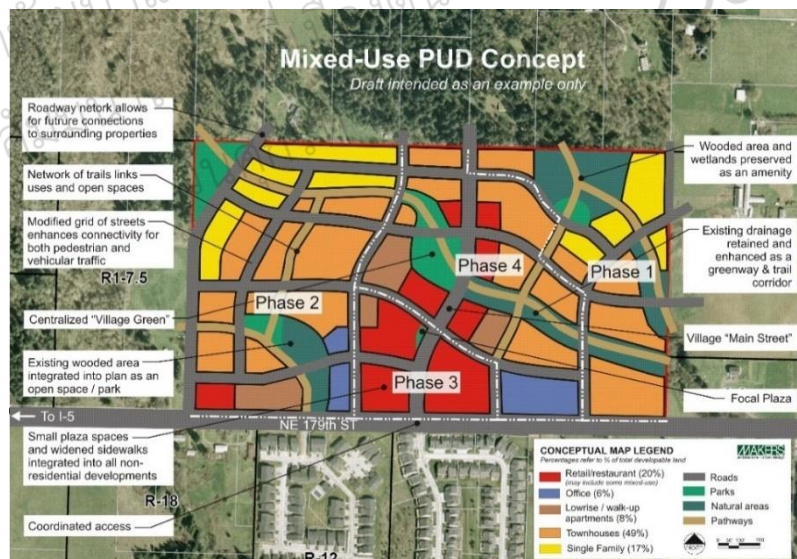
➡ ได้ประโยชน์

➡ เสียประโยชน์

➡ ได้ประโยชน์

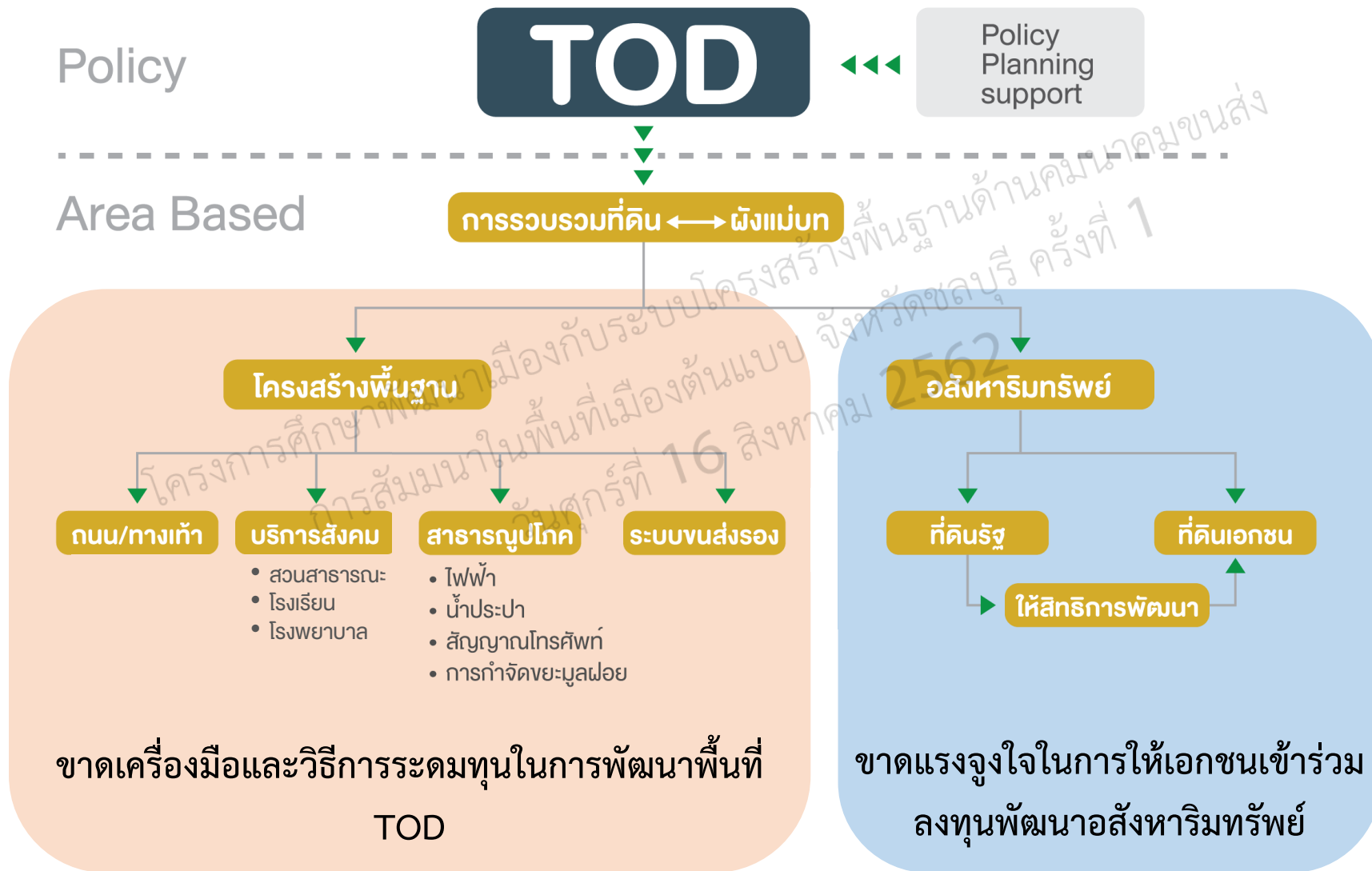
## ไม่มีแผนแม่บท

- TOD เป็นโครงการที่ใช้ระยะเวลานานในการพัฒนา ต้องมีหลักประกันว่าจะพัฒนาตามนั้น
- ต้องมีการทำแผนแม่บทที่มีการรับรองจากราชการ



การพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ (PUD) ในสหรัฐอเมริกา

## เงินลงทุน



## องค์กร

### • ขาดเจ้าภาพในการพัฒนา

- ขาดผู้ประสานงานระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้อง
- ขาดการกำกับดูแล และส่งเสริมให้ดำเนินการได้
- ขาดการจัดทำแผนแม่บท



## ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จ TOD



1. พื้นที่พัฒนาพิเศษและแผนแม่บท



2. มาตรการทางผังเมือง



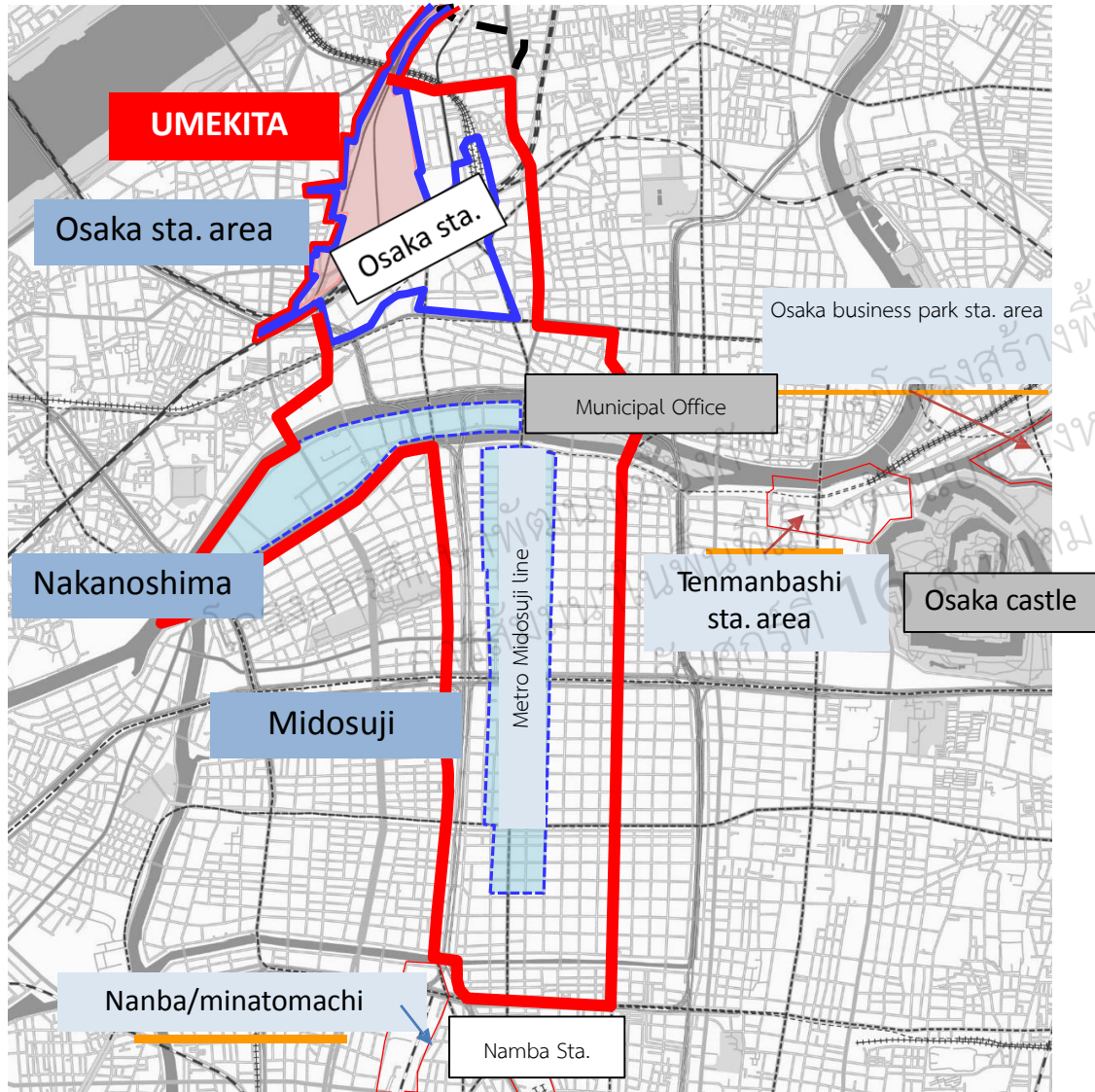
3. แรงจูงใจทางการเงิน



4. องค์การบริหาร (ท้องถิ่นริเริ่ม)



## พื้นที่พัฒนาพิเศษ



ขอบเขตพื้นที่พัฒนาพิเศษ

**Land Use Plan**

**Science park**

**District park and stadium**

**University and institute**

**Station**

**Tsukuba Express**

**Legend:**

- 施行地区 (Implementation Area)
- 都市計画道路 (Urban Planning Road)
- 区画道路 (District Road)
- 特殊道路 (Special Road)
- 調整池 (Adjustment Pond)
- 公園・緑地 (Park/Green Land)
- 学・緑地 (School/Green Land)
- 基盤 (Infrastructure)
- 鉄道施設用地 (Railway Facility Land)
- 一般宅地 (General Residential Land)
- 共同宅地 (Joint Residential Land)
- 沿道市街地 (Along Road Urban Land)
- 商業地 (Commercial Land)
- 工業地 (Industrial Land)

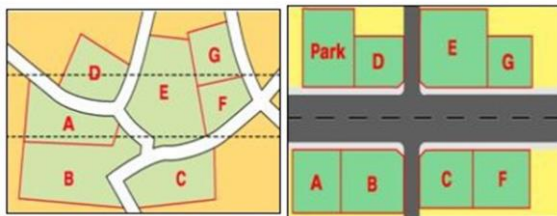
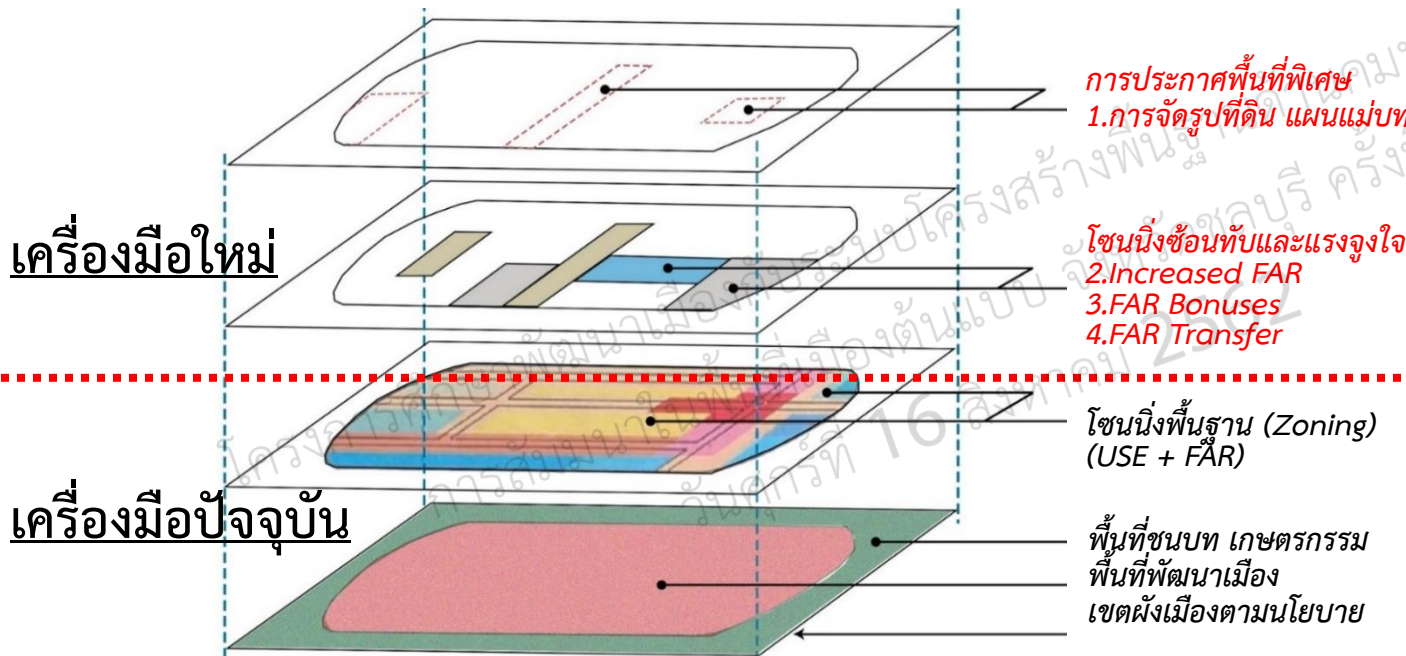
**Table of Land Use Percentages:**

| 用途     | 面積(㎡) | 割合(%) |
|--------|-------|-------|
| 公園・緑地  | 100.0 | 24.3  |
| 学・緑地   | 10.0  | 4.0   |
| 沿道市街地  | 10.0  | 4.0   |
| 共同宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 一般宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 商業地    | 10.0  | 4.0   |
| 工業地    | 10.0  | 4.0   |
| 鉄道施設用地 | 10.0  | 4.0   |
| 基盤     | 10.0  | 4.0   |
| 学・緑地   | 10.0  | 4.0   |
| 公園・緑地  | 10.0  | 4.0   |
| 沿道市街地  | 10.0  | 4.0   |
| 共同宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 一般宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 商業地    | 10.0  | 4.0   |
| 工業地    | 10.0  | 4.0   |
| 鉄道施設用地 | 10.0  | 4.0   |
| 基盤     | 10.0  | 4.0   |
| 学・緑地   | 10.0  | 4.0   |
| 公園・緑地  | 10.0  | 4.0   |
| 沿道市街地  | 10.0  | 4.0   |
| 共同宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 一般宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 商業地    | 10.0  | 4.0   |
| 工業地    | 10.0  | 4.0   |
| 鉄道施設用地 | 10.0  | 4.0   |
| 基盤     | 10.0  | 4.0   |
| 学・緑地   | 10.0  | 4.0   |
| 公園・緑地  | 10.0  | 4.0   |
| 沿道市街地  | 10.0  | 4.0   |
| 共同宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 一般宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 商業地    | 10.0  | 4.0   |
| 工業地    | 10.0  | 4.0   |
| 鉄道施設用地 | 10.0  | 4.0   |
| 基盤     | 10.0  | 4.0   |
| 学・緑地   | 10.0  | 4.0   |
| 公園・緑地  | 10.0  | 4.0   |
| 沿道市街地  | 10.0  | 4.0   |
| 共同宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 一般宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 商業地    | 10.0  | 4.0   |
| 工業地    | 10.0  | 4.0   |
| 鉄道施設用地 | 10.0  | 4.0   |
| 基盤     | 10.0  | 4.0   |
| 学・緑地   | 10.0  | 4.0   |
| 公園・緑地  | 10.0  | 4.0   |
| 沿道市街地  | 10.0  | 4.0   |
| 共同宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 一般宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 商業地    | 10.0  | 4.0   |
| 工業地    | 10.0  | 4.0   |
| 鉄道施設用地 | 10.0  | 4.0   |
| 基盤     | 10.0  | 4.0   |
| 学・緑地   | 10.0  | 4.0   |
| 公園・緑地  | 10.0  | 4.0   |
| 沿道市街地  | 10.0  | 4.0   |
| 共同宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 一般宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 商業地    | 10.0  | 4.0   |
| 工業地    | 10.0  | 4.0   |
| 鉄道施設用地 | 10.0  | 4.0   |
| 基盤     | 10.0  | 4.0   |
| 学・緑地   | 10.0  | 4.0   |
| 公園・緑地  | 10.0  | 4.0   |
| 沿道市街地  | 10.0  | 4.0   |
| 共同宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 一般宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 商業地    | 10.0  | 4.0   |
| 工業地    | 10.0  | 4.0   |
| 鉄道施設用地 | 10.0  | 4.0   |
| 基盤     | 10.0  | 4.0   |
| 学・緑地   | 10.0  | 4.0   |
| 公園・緑地  | 10.0  | 4.0   |
| 沿道市街地  | 10.0  | 4.0   |
| 共同宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 一般宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 商業地    | 10.0  | 4.0   |
| 工業地    | 10.0  | 4.0   |
| 鉄道施設用地 | 10.0  | 4.0   |
| 基盤     | 10.0  | 4.0   |
| 学・緑地   | 10.0  | 4.0   |
| 公園・緑地  | 10.0  | 4.0   |
| 沿道市街地  | 10.0  | 4.0   |
| 共同宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 一般宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 商業地    | 10.0  | 4.0   |
| 工業地    | 10.0  | 4.0   |
| 鉄道施設用地 | 10.0  | 4.0   |
| 基盤     | 10.0  | 4.0   |
| 学・緑地   | 10.0  | 4.0   |
| 公園・緑地  | 10.0  | 4.0   |
| 沿道市街地  | 10.0  | 4.0   |
| 共同宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 一般宅地   | 10.0  | 4.0   |
| 商業地    | 10.0  | 4.0   |
| 工業地    | 10.0  | 4.0   |
| 鉄道施設用地 | 10.0  | 4.0   |
| 基盤     | 10.0  | 4.0   |
| 学・緑地   | 10.0  | 4.0   |
| 公園・緑地  | 10.0  | 4.0   |
| 沿道市街地  | 10.0  | 4.0   |
| 共同宅地   | 10.0  | 4.    |

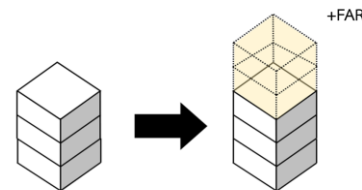


## มาตรการทางผังเมืองพื้นฐาน

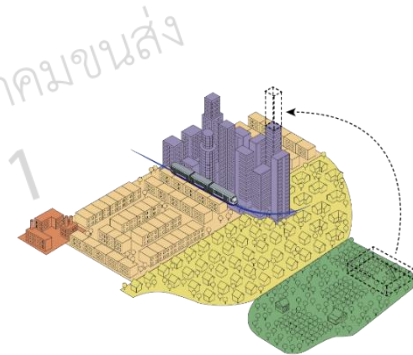
- มาตรการทางผังเมืองที่ใช้โดยทั่วไป (USE + FAR) ไม่เพียงพอ
- มีมาตรการที่ใช้สำหรับพื้นที่พิเศษและโซนนิ่งซ้อนทับ (Overlay Zoning)



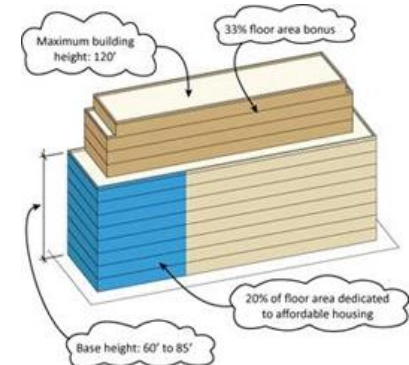
1. การจัดรูปที่ดิน



2. Increased FAR



4. FAR Transfer



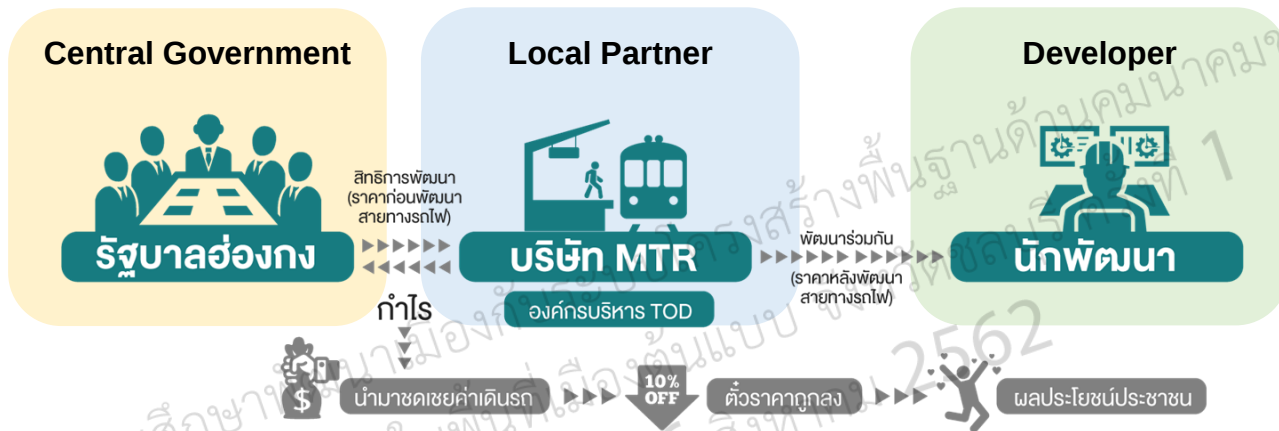
3. FAR Bonus

## แรงจูงใจทางการเงิน



## องค์การบริหาร TOD

เพื่อบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ และส่งผลกำไรแก่ผู้ลงทุนและรัฐบาล



# เปรียบเทียบปัจจัยส่งเสริม TOD กับสถานการณ์ของไทย

|                       | กรณีศึกษา<br>ต่างประเทศ                    | ประเทศไทย<br>(ทั่วไป)                                                                               | ประเทศไทย<br>(TOD)         |
|-----------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| 1. พื้นที่พัฒนาพิเศษ  | UR Laws                                    | พรบ.อีอีซี 2561                                                                                     | พรบ.อีอีซี 2561            |
| 2. มาตรการทางผังเมือง | LR<br>DP<br>FAR Bonus<br>TDR               | LR = จัดรูปที่ดิน<br>DP = ผังเมืองเฉพาะ<br>FAR Bonus มีเฉพาะ กทม.<br>TDR อยู่ในร่างผังเมืองรวม กทม. | มีใน พรบ. ผังเมือง<br>2562 |
| 3. แรงจูงใจทางการเงิน | เงินอุดหนุน<br>ภาษี<br>เงินกู้             | เงินอุดหนุน<br>ภาษี<br>เงินกู้                                                                      | ไม่มี                      |
| 4. องค์การบริหาร      | UR Agency<br>(ญี่ปุ่น)    MTRC<br>(ฮ่องกง) | ไม่มี                                                                                               | ไม่มี                      |

UR : Urban Renaissance

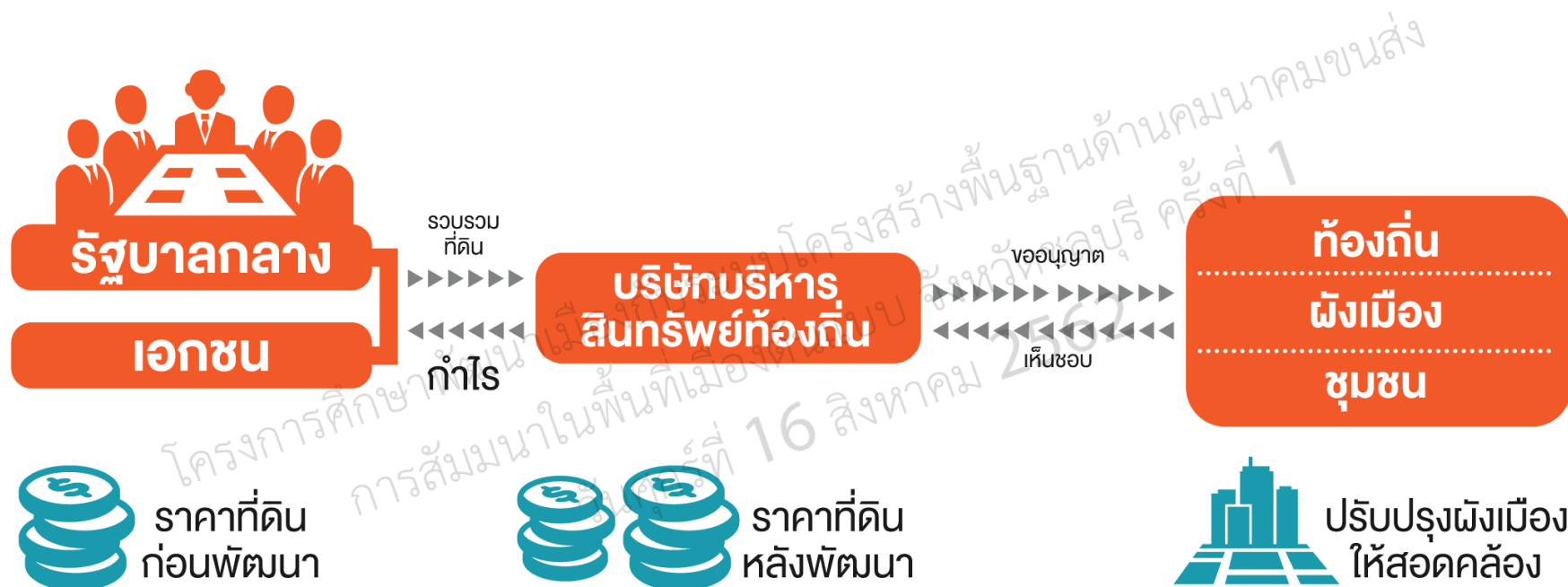
DP : District Plan

MTRC : Mass Transit Rail Corporation

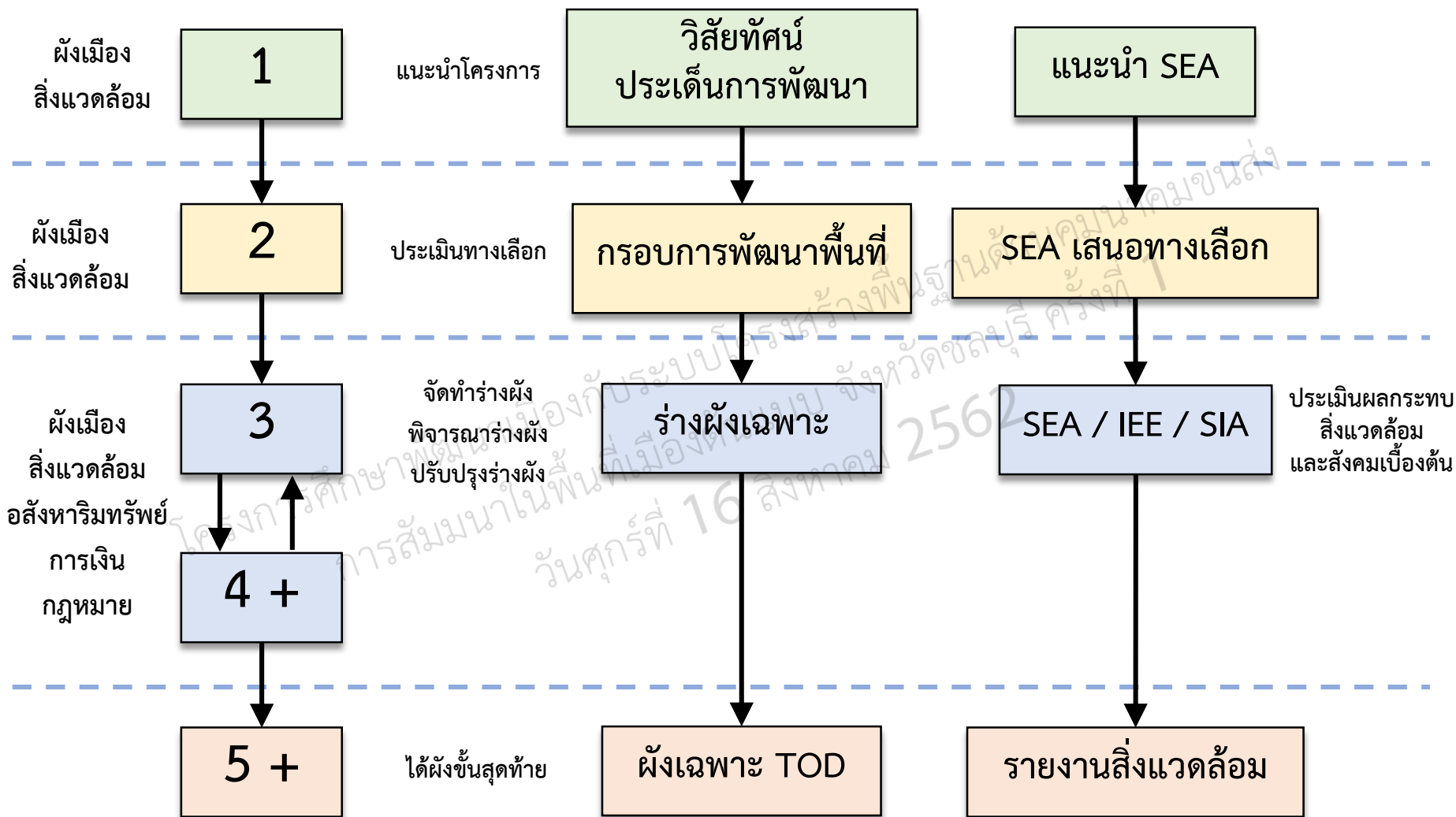
LR : Land Readjustment

TDR : Transfer of Development Rights

## การพัฒนาโครงการ TOD ที่ได้ประโยชน์ร่วมกัน



แผนภูมิการพัฒนาโครงการ TOD ที่ได้ประโยชน์ร่วมกัน



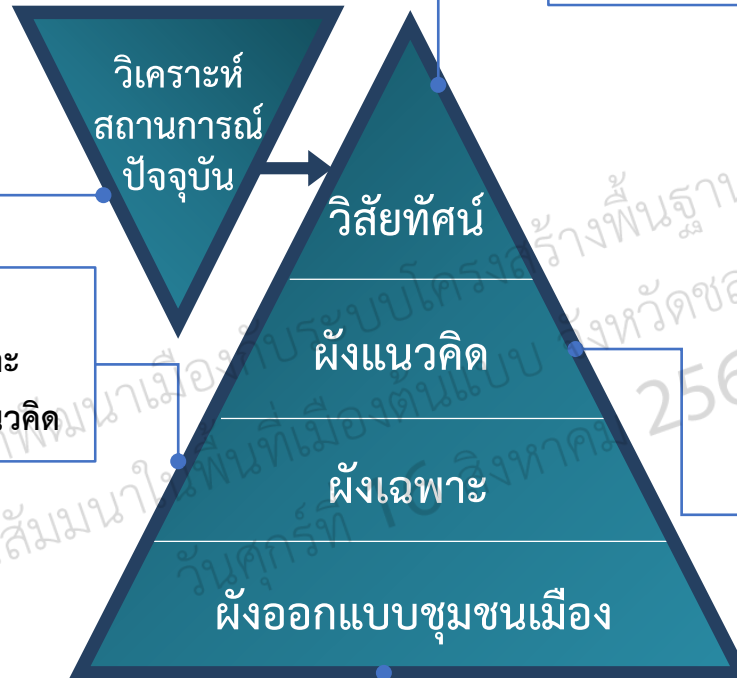
## โครงสร้างโดยรวมของผัง TOD

1

ระบุลักษณะเฉพาะและปัจจัย  
สำคัญในการพัฒนาพื้นที่ TOD  
(เช่น ข้อเด่น ข้อด้อย โอกาส)

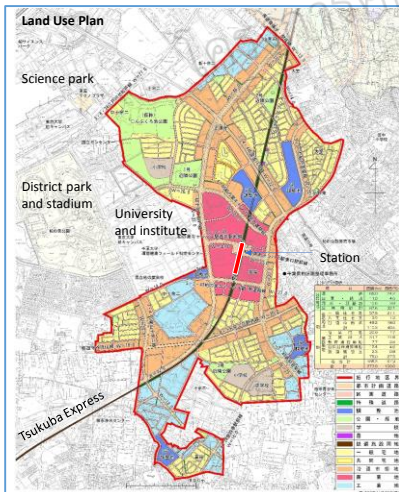
2

กำหนดวิสัยทัศน์ในอนาคตและเป้าหมายในการพัฒนา  
เพื่อนำไปสู่ผังแนวคิด TOD ตามลักษณะเฉพาะและปัจจัย  
สำคัญในการพัฒนาที่ได้ระบุไว้



4

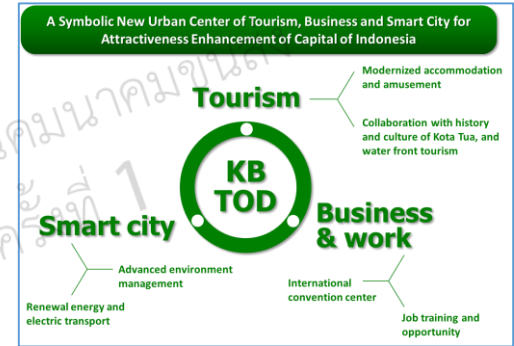
กำหนดขอบเขตเชิงพื้นที่ของ  
การใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตและ  
โครงสร้างพื้นฐานของเมืองตามผังแนวคิด



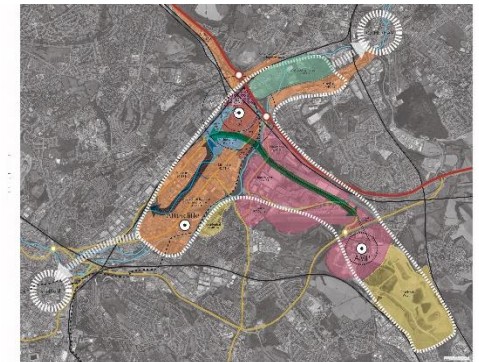
ตัวอย่างผังเฉพาะ (Kashiwanoha Station, Japan)

3

กำหนดทิศทางและกลยุทธ์ในการพัฒนา  
เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมาย



ตัวอย่างวิสัยทัศน์



ตัวอย่างผังแนวคิด

5

ออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน อาคาร และ  
ภูมิทัศน์ตามผังแนวคิดและผังเฉพาะ

โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง  
การสัมมนาในพื้นที่เมืองต้นแบบ จังหวัดชลบุรี ครั้งที่ 1  
วันศุกร์ที่ 16 สิงหาคม 2562

