

สรุปผลการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน(Transit – oriented – Development) ตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด(Smart Growth)”

๑. บทนำ

๑) รัฐบาลให้ความสำคัญเร่งด่วนเพื่อแก้ปัญหาจราจรอย่างเป็นระบบและยั่งยืนโดยพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งจำเป็นต้องพัฒนาพื้นที่สำหรับการเชื่อมต่อระบบการเดินทางให้มีประสิทธิภาพ ประกอบกับการกระจุกตัวของการเดินทางในพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครซึ่งมีการพัฒนาเป็นเมืองสูง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นในการวางแผนระบบขนส่งมวลชนให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสม ตลอดจนเพื่อให้มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเพื่อนำไปสู่ความเป็นเมืองน่าอยู่

๒) กระทรวงคมนาคม (คค.) มีบทบาทและภารกิจในการกำหนดนโยบายและพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศ ทั้งระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะ และการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบเพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่ง ความต้องการการเดินทางในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของประชากรและการเติบโตทางเศรษฐกิจในเมือง ถึงแม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีความพยายามพัฒนาโครงข่ายและจัดทำส่วนต่อขยายระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้าบีทีที เอส รถเมย์ด่วนบีอาร์ที หรือรถไฟฟ้าใต้ดิน เป็นต้น แต่ความต้องการโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลก็ไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะยังมีความต้องการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตเมือง และบริการขนส่งสาธารณะยังไม่ทั่วถึง ขาดระบบการเชื่อมต่อที่ดี คุณภาพการบริการ และราคาค่าบริการไม่จูงใจให้มีการเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

๓) ในการพัฒนาทางกายภาพพื้นที่รอบสถานีจึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจกับเจ้าของพื้นที่และผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ เพื่อร่วมกันพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องต่อกันซึ่งจะส่งผลดีต่อการพัฒนาเมืองควบคู่กับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ซึ่งจะส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเมือง ดังนี้

๓.๑) จำนวนผู้ใช้รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น และมีปริมาณของผู้ใช้บริการมีลักษณะเสถียร ส่งผลให้ผู้ประกอบการรถไฟฟ้าทั้ง BTS รถพ. และ รถม. มีผลประกอบการดีสามารถนำผลกำไรมาพัฒนาระบบการบริการที่ดี

๓.๒) บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนจะเป็นพื้นที่ซึ่งมีความเหมาะสมในการพัฒนาที่อยู่อาศัยเหมาะสมที่จะพัฒนาที่อยู่อาศัยที่มีความต่อเนื่องและกระชับ (Compact Building) ซึ่งจะเกิดความคุ้มค่าในการพัฒนาทางเดินและทางจักรยานเชื่อมต่อระหว่างกันและเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งมวลชน

๓.๓) จะทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของประเภทงานในพื้นที่เนื่องจากมีประชากรเพิ่มขึ้นและประชาชนอยู่อาศัยในพื้นที่อย่างแน่นหนา จะเกิดการเคลื่อนย้ายแบบมวล ซึ่งจะส่งเสริมให้พื้นที่รอบสถานีกลายเป็นแหล่งพาณิชยกรรมส่งเสริมต่อดัชนีเศรษฐกิจของพื้นที่

ดังนั้น การพัฒนาเมืองจึงควรพัฒนาระบบขนส่งมวลชนควบคู่ไปพร้อมกับมีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี

๓.๔) การส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืนเป็นการพัฒนาและใช้งานระบบขนส่งที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดสภาพที่อยู่โดยรอบสถานีขนส่ง เช่น มลพิษที่เกิดบริเวณรอบถนน รถไฟ หรือสภาพของเมือง ถึงแม้ว่าปัจจุบันมีระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ รถไฟฟ้ามหานครและรถไฟฟ้ามหานคร เป็นระบบการขนส่งหลักขนานไปกับถนนสายหลัก และมีการเชื่อมต่อกับอาคารขนาดใหญ่โดยใช้ทางเท้ายกระดับ (Skywalk) แต่ก็ยังมีข้อจำกัดในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งอื่นๆ ที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับความต้องการ เช่น พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) พื้นที่สำหรับจอดรถจักรยาน เส้นทางจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย และทางเดินเท้าที่ได้มาตรฐาน เป็นต้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non Motorize Transport) และปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการขนส่งอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓.๕) สนข. มีวิสัยทัศน์เป็นองค์การนำในการกำหนด ทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ และได้กำหนดยุทธศาสตร์การเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือ เพื่อประสาน ติดตาม และขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการขนส่งและจราจร และแผนงาน /โครงการไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งการถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านการขนส่งและจราจร ให้กับผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการจัดให้มีการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เพื่อการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร และเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือ

๓.๖) จากภารกิจหน้าที่ดังกล่าว สนข. โดยสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (สพร.) ได้เห็นถึงประโยชน์และความจำเป็นของการถ่ายทอดองค์ความรู้ และการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจในความสำคัญของการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนให้กับเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบการดำเนินงานด้านการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ดังนั้น สนข. จึงจัดให้มีการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-oriented-Development) ตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)”

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในกลยุทธ์การบูรณาการการวางแผนการพัฒนาเมืองกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด รวมทั้งความรู้ทฤษฎีด้านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบการเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชน

๒.๒ เพื่อเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการดำเนินงานพัฒนาการขนส่งในเขตเมือง

๒.๓ เพื่อส่งเสริมการวางแผนงาน/โครงการด้านการพัฒนาเมืองควบคู่กับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ซึ่งจะส่งเสริมให้พื้นที่โดยรอบสถานีกลายเป็นแหล่งพาณิชยกรรม ส่งเสริมต่อระดับเศรษฐกิจของพื้นที่และประเทศ

๓. ประโยชน์ที่ได้รับ

๓.๑ ผู้เข้าร่วมการสัมมนา ได้รับความรู้ความเข้าใจในกลยุทธ์การบูรณาการ การวางแผนการพัฒนาเมืองกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด รวมทั้งความรู้ด้านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบการเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชน

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit – oriented – Development) ตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)”

๓.๒ สนข. ได้รับการสนับสนุนและความร่วมมือในการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมและพัฒนากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน และการสนับสนุนในการริเริ่มการวางแผนและจัดทำแผนงาน /โครงการพัฒนาด้านการพัฒนาเมืองควบคู่กับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ซึ่งจะส่งเสริมให้พื้นที่ โดยรอบสถานี กลายเป็นแหล่งพาณิชยกรรมส่งเสริมต่อระดับเศรษฐกิจของพื้นที่และประเทศ

๔. การเสวนา เรื่อง แนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า (อดีต - ปัจจุบัน - อนาคต)

ภายใต้กรอบการเสวนา ในหัวข้อ โครงการหรือหน่วยงานที่ทำมาตั้งแต่อดีตซึ่งสัมพันธ์กับหลักการ TOD ปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดของการนำหลักการพัฒนาพื้นที่ TOD ไปสู่การปฏิบัติ และความคาดหวังจากหน่วยงาน หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นๆ เช่น รัฐบาลโดยมีผู้ร่วมเสวนา ประกอบด้วย ผู้แทน สนข. (นายวิจิตร นิมิตรวานิช) ผู้แทน รฟม. (ดร.สมประสงค์ สัตย์มัลลี) ผู้แทน รฟท. (นายปฐุตพงษ์ บุญแก้ว) และผู้แทน รฟฟท. (ดร. กฤษ อนุรักษกุลมกุล และนายสุเทพพันธุ์เพ็ง) สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๔.๑) ผู้แทน สนข. โดยนายวิจิตร นิมิตรวานิช ได้กล่าวถึง การดำเนินโครงการที่ผ่านมาว่า ได้มีการพัฒนาเชื่อมต่อในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่และพิษณุโลก แต่เนื่องจาก ปัจจัยทางการเมืองทำให้โครงการได้ชะลอไป และได้เปลี่ยนแนวทางไปศึกษาโครงการด้านอื่นแทน

แนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า TOD ในปัจจุบัน คือ โครงการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน ซึ่งเป็นการออกแบบพัฒนาพื้นที่ของ รฟท. มีขนาดพื้นที่ ๒,๓๒๕ ไร่ โดยพื้นที่จำนวน ๑๒๗.๕ ไร่ อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษา และออกแบบเบื้องต้น เพื่อเชื่อมการเดินทางต่อไปยัง รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีเขียว และสายสีแดง รวมทั้งอยู่ระหว่างการศึกษานำทางการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในอนาคต อย่างไรก็ตาม การดำเนินการ พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี อาจจะส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เนื่องจาก ปัจจุบันมีข้อจำกัดอีกหลายประการ ได้แก่ การกำหนด ผังเมือง และการจัดรูปที่ดินยังไม่ชัดเจน การดำเนินโครงการยังขาดผู้รับผิดชอบการลงทุนในระบบสาธารณูปโภคและการคำนวณอัตราผลตอบแทนการลงทุนควบคู่กันไป ทั้งนี้เนื่องจาก การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางขาดการบูรณาการกับการวางผังเมือง ดังนั้นจึงควรเพิ่มความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากขึ้น

นอกจากนี้ ปัจจุบัน คค. ได้มีนโยบายในการส่งเสริมให้มีการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบพัฒนาในพื้นที่ที่มีศักยภาพบริเวณอื่นๆ ซึ่งต้องอาศัยร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ คค. และกระทรวงมหาดไทยต่อไป

๔.๒) ผู้แทน รฟม. โดย ดร.สมประสงค์ สัตย์มัลลี ได้กล่าวว่า แนวทาง การพัฒนาเมืองตามเกณฑ์การเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) จะมุ่งเน้น เกณฑ์ ลดช่องว่างระหว่างคนรวยและคนจน ด้วยการสนับสนุนการมีที่อยู่อาศัยให้คนมีรายได้น้อยให้อยู่ใกล้สถานี เพื่อลดการเดินทางไกลจากชานเมืองเข้ามาทำงานในเมือง รวมทั้งมุ่งเน้นการพัฒนาเมืองไปสู่เมืองแห่งการเดินหรือ Walkable City โดยมีการส่งเสริมการจัดกิจกรรมบริเวณสถานีเพื่อดึงดูดผู้โดยสาร เช่น ร้านค้า และงานแสดงต่างๆ แต่อย่างไรก็ตามหน่วยงานต่างๆ ต้องบูรณาการแผนเพื่อให้เกิด BMW ซึ่งได้แก่ Bus Metro และ Walk อย่างสมดุล โดยต้องพัฒนาระบบการเข้าถึงพื้นที่ TOD ด้วยการเดินและการปั่นจักรยาน ทั้งนี้ ในการพัฒนา ต้องคำนึงถึงความสะดวกคล่องกับเป้าหมาย ผู้ใช้บริการที่ส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่ในตรอก ซอย และมุ่งเน้นรถไฟฟ้าให้เป็นรูปแบบทางธุรกิจ (Business Model) จึงใจคนเข้าสู่ระบบ โดยวิธีการ ๑) จัดหาพื้นที่จอดรถอย่างเพียงพอ ๒) คำนึงถึงการให้บริการผู้โดยสารที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ๓) ลดปัญหาอุปสรรคการเดินทางเชื่อมต่อ ให้เป็น Smart Location โดยเน้นการเดินทางเข้าถึงตำแหน่งสถานีที่ดี และลดเวลาการเดินทาง

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวจะต้องสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน โดยควรให้ภาคเอกชนเป็นผู้ขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างแท้จริง โดยภาครัฐเป็นผู้ดูแลเรื่องโครงสร้างพื้นฐานซึ่งหากเกิดความร่วมมือกันดังกล่าวจะช่วยให้เกิดการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม

๔.๓) ผู้แทน รฟฟท

๔.๓.๑) ดร. กฤษ อนุรักษ์กุลกุล ได้กล่าวว่า แนวทางการพัฒนาพื้นที่ TOD ควรมีการออกแบบที่สอดคล้องกัน และมีชีวิตชีวา โดยได้ยกตัวอย่าง ประเทศที่มีแนวคิดการพัฒนาโครงการ TOD ที่ดีที่สุด คือ ประเทศญี่ปุ่น สำหรับในประเทศไทยความสำเร็จในการพัฒนามาจากภาคเอกชนตัวอย่าง คือ เมืองทองธานี ทั้งนี้ในการพัฒนาควรมีการกำหนดแผนระยะยาวในกรอบระยะเวลา ๒๐ ปี โดยคำนึงถึงการทุ่มเทพยายามในการใช้ประโยชน์ได้เต็มที่ รวมทั้ง คำนึงถึง การออกแบบในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้เป็นเชิงพาณิชย์ มีการใช้ที่ดินแบบการพัฒนาพื้นที่แบบผสมผสาน (Mixed-use Development) โดยมีรูปแบบของการพัฒนาเมืองที่เน้นการผสมผสานระหว่างการใช้ประโยชน์พื้นที่ในรูปแบบต่างๆ อาทิ ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สำนักงาน และพื้นที่สันทนาการเข้าด้วยกันอย่างสมดุล ร่วมกับส่งเสริมปริมาณผู้โดยสารการเดินทางโดยรอบสถานีอย่างเป็นรูปธรรม

อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่พบมาก ในการพัฒนาพื้นที่ TOD ได้แก่

- ข้อกำหนดและกฎหมายหลายฉบับที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ เช่น การอนุญาตให้ รพม. ทำการพัฒนาพื้นที่ได้ในกิจการของ รพม. เท่านั้น ตามที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตีความจึงเป็นสาเหตุทำให้ รพม. ไม่อาจพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งเพื่อการพาณิชย์หรือที่อยู่อาศัยได้
- ปัญหาในการพัฒนาที่ผ่านมา คือ การขาดการบูรณาการหรือประสานงานระหว่างหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง เช่น คค. และกระทรวงมหาดไทย
- การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีที่ผ่านมาขาด การจัดการที่เหมาะสม โดยเฉพาะการเพิ่มความหนาแน่น (density) และการปรับปรุงพัฒนา เรื่อง การเข้าถึง และความปลอดภัยรวมทั้ง ข้อกำหนดจากกฎหมายฉบับต่างๆ ที่เป็นอุปสรรค ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไข ต่อไป

๔.๓.๒) นายสุเทพ พันธุ์เพ็ง ได้กล่าวถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เด่นชัดของ TOD ว่าการพัฒนาแบบ TOD มีความสำคัญต่อผู้ประกอบการเดินรถไฟฟ้านอกเหนือไปจากรายได้จากค่าโดยสารเพียงลำพัง โดยนำกรณีศึกษาการเกิดขึ้นของศูนย์การค้าเซ็นทรัลพระรามเก้าว่า จากเดิมสถานีมีกักขังมีผู้ใช้บริการต่อวันเพียงแค่ ๒,๐๐๐ คนได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นถึง ๔,๐๐๐ คนต่อวัน และมีแนวโน้มในการเพิ่มปริมาณขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจาก การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการเดินทางเชื่อมต่อ เช่น สร้างสะพานลอยบริเวณสถานีมีกักขังเพื่อเชื่อมต่อกับสถานีเพชรบุรี ของ รพม. (มูลค่า ๘๐ ล้านบาท) กระตุ้นยอดผู้โดยสารเพิ่มกว่า ๓๐ ล้านบาทต่อปี และได้ยกตัวอย่างการลงทุนของภาคเอกชนในการสร้างทางเดินขนาดใหญ่เชื่อมต่อกับสถานีรามคำแหงพบว่า สามารถทำให้สถานีดังกล่าวเพิ่มปริมาณผู้โดยสารขึ้นอีกมาก

กรณีของสถานีบ้านทับช้าง ซึ่งปัจจุบันกำลังก่อสร้างโครงการแบบ mixed-used ชื่อ A-Link ขณะนี้ รฟฟท. อยู่ระหว่างการศึกษาและหาแนวทางในการสร้างพื้นที่เชื่อมต่อสองฝั่งทั้งคลองและถนนมอเตอร์เวย์ ซึ่งคาดว่าจะสามารถแก้ไขปัญหาในระยะยาวได้

นอกจากนี้ ได้ให้ความเห็นเพิ่มเติมถึง การพัฒนาพื้นที่ ToD จะต้องมีการ พัฒนาแบบ ผสมผสาน หรือ Mixed-use Development โดยยกตัวอย่างในปัจจุบันว่าบริเวณ Airport Rail Link (ARL) ในส่วนของสถานีมักกะสัน ได้มีการมีท่าทางระดับสำหรับการเดินเท้า หรือ SkyWalk เพื่อมีเป้าหมายในการเพิ่มพื้นที่สำหรับการเดินเท้าในเมืองมากขึ้น

๔.๓.๒) ผู้แทน รฟท. โดยนายปฐพงษ์ บุญแก้ว ได้กล่าวถึง ปัจจุบัน รฟท. ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี ToD ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ รฟท. ทั้งนี้เพื่อพัฒนาพื้นที่โดยรอบให้เกิดประโยชน์สูงสุด ดังนั้น แนวคิดการพัฒนาโครงการจะต้องมีการพัฒนาเชิงพาณิชย์ กรรม โดยต้องมีความกลมกลืนกับวิถีชีวิต ขณะเดียวกัน ได้กล่าวถึงโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการร่วมกัน กับ สนข. ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่บริเวณที่ดินของ รฟท. เชิงสะพานสารสิน จังหวัดพังงา ซึ่งอยู่ระหว่างให้ ที่ปรึกษาดำเนินการออกแบบ พร้อมไปกับกา พัฒนาพื้นที่ของ รฟท. เช่น พื้นที่ใต้สะพานนวพลวิ จ. ภูเก็ต จำนวนกว่า ๖๐๐ ไร่ และใช้รูปแบบเดียวกันในการพัฒนาพื้นที่สองข้างทางรถไฟของจังหวัดขอนแก่น อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน รฟท. ได้ประสบปัญหาอย่างมากจากการบุกรุก การใช้พื้นที่ของประชาชน โดย รฟท.ไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ตามกรอบนโยบายที่มุ่งหวังได้ สำหรับเป้าหมายที่สำคัญของ รฟท. คือ การพัฒนาพื้นที่ เพื่อสร้าง เศรษฐกิจโดยรวมให้กับเมืองโดยยังคงเอกลักษณ์ และความสำคัญ ทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ไว้ เช่น การปรับปรุงฟื้นฟูสถานีรถไฟหัวหิน โดย รฟท. มีแนวคิดให้สถานียังคง เอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรมดั้งเดิม ของสถานีไว้ (Landmark) ด้วยวิธีการออกแบบสถาปัตยกรรมให้โดดเด่นและจะต้องเชื่อมโยงกับวิถีชีวิตของ ชาวเมืองหัวหินต่อไป นอกจากนี้ ยังได้ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

- ต้องการให้แผนแม่บทที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยมีความแน่นอน อนไม่เปลี่ยน ตามการเมือง โดยยกตัวอย่างที่ดีของประเทศสิงคโปร์ มาเป็นต้นแบบในการพัฒนา
- กรมโยธาธิการและผังเมืองควรเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น เนื่องจาก การวางผังเมืองที่ดีจะ ช่วยในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนได้เป็นอันมาก



การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit – oriented – Development) ตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)”

๕. สรุปผลการบรรยาย

จากการที่วิทยากรมาถ่ายทอดความรู้ด้านการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit – oriented – Development) ตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)” สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๕.๑ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สฤษฎ์ ลบแยม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง บรรยาย เรื่อง "การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและเมืองอย่างยั่งยืน : การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน"

ปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนทางรางเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพสูงในด้านการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า ประหยัดพลังงาน ใช้พื้นที่ในการเดินทางไม่มาก และมีความปลอดภัยในการเดินทางสูงเมื่อเทียบกับในประเทศพัฒนาแล้วหลายประเทศ อาทิ โตเกียว ลอนดอน และสิงคโปร์ ได้เลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางเพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ไขปัญหาการจราจร และบรรเทาปัญหาสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง กระตุ้นความเติบโตเชิงเศรษฐกิจของประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม หลังจากการให้บริการระบบขนส่งมวลชนทางรางแล้ว ประเทศไทยยังไม่มี การดำเนินการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน TOD อย่างเป็นรูปธรรม จึงส่งผลให้ระบบการเข้าถึงไม่สมบูรณ์หรือขาดประสิทธิภาพ

การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน TOD นับเป็นแนวทางหนึ่งของการบรรเทาปัญหาด้านการจราจรและขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ และจัดการที่ต้นเหตุ คือ พฤติกรรมการเดินทางของคน โดยอาศัยองค์ประกอบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land use) ประกอบการพัฒนาและ ออกแบบพื้นที่เมืองหรือชุมชนบริเวณโดยรอบสถานี มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน และระบบทางเลือกอื่นนอกจากรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นการสร้างโอกาสในการเดินทางของประชาชนโดยมีเป้าหมายที่นำไปสู่การเพิ่มปริมาณผู้โดยสารให้กระบบขนส่งมวลชน สร้างชุมชนที่ลดการพึ่งพาพลังงานเชื้อเพลิงและลดมลพิษทางอากาศจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดการเติบโตเมืองอย่างไร้ทิศทาง (Urban sprawl) ส่งเสริมชุมชนให้เป็นชุมชนแห่งสุขภาวะ (Healthy communities) ที่ประชากรมีทางเลือกในการเดินทางและดีต่อสุขภาพเช่นการเดิน และขี่จักรยาน ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่เมืองสีเขียว (Green city) อย่างยั่งยืนต่อไป

๕.๒ อาจารย์ฐาปนา บุญยประวิตร อนุนายกสมาคมการผังเมืองไทย และกรรมการสถาบันการเติบโตอย่างชาญฉลาด บรรยาย เรื่อง การพัฒนาเมืองตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)

การพัฒนาเมืองตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) มีแนวทางกา รวางผังเมืองให้กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของรถไฟฟ้าเป็นผู้อยู่อาศัยในพื้นที่รอบสถานีเป็นกลุ่มหลัก และต้องการให้ประชาชนที่อยู่อาศัยรอบสถานีมีคุณภาพชีวิตที่ดีทั้งในด้านที่อยู่อาศัย และในด้านการสัญจรภายใต้บริบทโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคทั้งหลายที่เข้าร่วมกันเพื่อให้เกิดความคุ้มค่า และมีความสัมพันธ์กันในเชิงแบ่งปันกัน เกิดเป็นการสัญจรและการคมนาคมเป็นสีเขียวซึ่งได้แก่ การใช้ทางเดินและทางจักรยานเป็นระบบการสัญจรหลัก (Walkable Community) รวมทั้งปรับปรุงพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนทางเลือกอื่นๆ ให้สนับสนุนการเข้าถึงตัวสถานีได้โดยสะดวกยิ่งขึ้น ร่วมกับการส่งเสริมให้เกิด ความหนาแน่นด้วยการพัฒนา กลุ่มอาคารพักอาศัยที่มีหลากหลายรูปแบบเพื่อเพิ่มกลุ่มผู้พักอาศัยและจำนวนประชาชนรอบสถานี แนวทาง

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit – oriented – Development) ตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)”

ข้างต้นจะส่งผลดีต่อการพัฒนาเมืองหลายประการสรุปได้ดังนี้ ๑) จำนวนผู้ใช้รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น และมีปริมาณของผู้ใช้บริการมีลักษณะเสถียร ๒) บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนจะเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาที่อยู่อาศัยหลายระดับราคา (Affordable Housing) ๓) ส่งเสริมให้เกิดการเพิ่มขึ้นของประเภทงานในพื้นที่เนื่องจากรวมถึงจำนวนประชาชนเพิ่มขึ้น และ ๔) ความคุ้มค่าในการพัฒนาระบบการบริการชุมชนทั้งของรัฐบาลและเอกชน

๕.๓ รศ.ดร. เอกชัย สุมาลีบรรยายคณะวิศวกรรมศาสตร์สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง บรรยาย เรื่อง การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนและการเดินทางแบบไร้รอยต่อ: กรณีศึกษาของเมืองฮ่องกง (Transit oriented Development and Seamless Transportation System: Case Study of Hong Kong)

เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ถือเป็นต้นแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ToD ให้กับประเทศไทย เนื่องจากปัจจุบันความต้องการบ้านหรือที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้าในประเทศไทยยังมีโอกาสและความต้องการอีกมากเพราะเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น โดยแนวคิดดังกล่าว คือ ออกแบบการพัฒนาพื้นที่ไปพร้อมๆ กับการออกแบบรถไฟฟ้า เส้นทางใดที่คำนวณวิเคราะห์ด้านการตลาดแล้วพบว่า มีรายได้ในการพัฒนาพื้นที่ น้อย เช่น ตัดผ่านเข้าไปในชุมชนที่พื้นที่มีการพัฒนาเต็มที่แล้ว ก็จะไม่ดำเนินการ ถ้าจะดำเนินการรัฐบาลจะอุดหนุนค่าก่อสร้างทั้งหมด หรือเจรจาในส่วนเส้นทางอื่นเพื่อนำรายได้มาสมทบ สถานีใดมีการพัฒนาช้าจะมีมาตรการด้านภาษีมากระตุ้น เป็นต้น เช่น รถไฟฟ้า เชื่อมสนามบิน หรือ Airport Express มีการพัฒนา ๒ สถานี มีรายได้เพียงพอที่จะนำมาใช้เป็นค่าก่อสร้างโครงการได้ตลอดสาย โดยมีหลักการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรัศมี ๕๐๐ เมตร มีทางเดินเชื่อม มีห้างสรรพสินค้าและที่อยู่อาศัยครบวงจร โดยรัฐบาลจะเป็นเจ้าของพื้นที่ควบคุมการใช้ ที่ดิน และเปิดให้เอกชนเข้ามาพัฒนาตามรูปแบบที่กำหนดไว้แล้ว ตัวอย่างเช่น การพัฒนาสถานีเกาลูน พื้นที่ประมาณ ๑๐๐ ไร่ เป็นศูนย์กลางรถไฟฟ้าความเร็วสูงรถไฟฟ้าเชื่อมสนามบิน มีการพัฒนารอบสถานีเป็นที่อยู่อาศัยราคาสูง เพราะมีลักษณะทางกายภาพที่ดี มีห้างสรรพสินค้าโดยมีทางเดินเชื่อมแบบไร้รอยต่อไปในทุกพื้นที่ โดยแบ่งการพัฒนาเป็นโซนพื้นที่เพื่อไม่ให้เกิดการผูกขาด

ทั้งนี้ เมื่อวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของประเทศไทยอาจนำเอาหลักการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ToD ดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ อย่างบูรณาการ เช่น การพัฒนาสถานศึกษา ที่อยู่อาศัย โรงพยาบาล และสถานที่ทำงาน ให้อยู่รอบสถานีขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินและสภาพแวดล้อมโดยรอบสถานีในระยะ ๕๐๐-๑,๐๐๐ เมตร อย่างไรก็ตาม เนื่องจากประเทศไทย มีข้อกฎหมายเกี่ยวข้องที่ไม่เอื้อประโยชน์ ดังนั้นหากดำเนินโครงการ รัฐบาลจะต้องส่งเสริมให้เกิดแรงจูงใจในการพัฒนาพื้นที่ให้ประชาชนมาอยู่อาศัยและทำกิจกรรมอื่นๆ รวมทั้งผลักดันให้มีผู้ใช้บริการระบบการขนส่งมวลชนมากขึ้น

๕.๔ อ.ฐกมลพัศ เจนจิวัฒน์กุล คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม บรรยายเรื่อง การวิเคราะห์ปริมาณผู้โดยสารเพื่อการวางแผนการขนส่ง

๕.๔.๑ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร สามารถพิจารณาได้จากองค์ประกอบดังต่อไปนี้

- ๑) ความพร้อมและราคาของแต่ละรูปแบบ ต้นทุนการใช้จ่ายส่วนตัว ต้นทุนการใช้ขนส่งมวลชน ค่าที่จอดรถ
- ๒) คุณภาพการให้บริการของแต่ละรูปแบบ เวลาการเดินทาง ความสะดวกสบาย ความน่าเชื่อถือ ความปลอดภัย
- ภาพลักษณ์ ๓) ลักษณะการเดินทางแต่ละครั้ง ระยะทาง วัตถุประสงค์ จำนวนคนไปด้วยกัน จุดหมายปลายทางหลายจุด และ ๔) ลักษณะของผู้เดินทางรายได้ จุดเริ่มต้น/จุดปลายทาง สถานะทางสังคม

๕.๔.๒ การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี เป็นการออกแบบภาพลักษณ์ของสถานีและตัวรถไฟฟ้ากับพื้นที่โดยรอบในส่วนของสถานีจะใช้รูปแบบสถาปัตยกรรมทันสมัย ในขณะที่พื้นที่รอบสถานียังมีภาพลักษณ์ของชุมชนเมืองแบบเดิมๆ ความสัมพันธ์ระหว่างสถานีกับชุมชนจากปัจจัยดังต่อไปนี้

- ๑) ปริมาณผู้โดยสาร ได้แก่ ในช่วงโมงเร่งด่วน มีค่าประมาณร้อยละ ๑๐ ของปริมาณผู้โดยสารทั้งวัน
- ๒) ลักษณะการใช้พื้นที่ของผู้โดยสาร ๓) ลักษณะการไหลของผู้โดยสาร ๔) ความจุของสิ่งอำนวยความสะดวก และ ๕) ระดับการให้บริการที่ต้องการ

๕.๔.๓ แบบจำลองการวิเคราะห์ผู้โดยสาร (Pedestrian Micro-Simulation) เป็นแบบจำลองสภาพการจราจรของโครงข่าย ภายในโครงการซึ่งมีประโยชน์ต่อกา รดำเนินโครงการ ซึ่งสามารถ เห็นภาพเข้าใจง่าย อธิบายได้ง่าย เนื่องจาก ตัวเลขวัดผลต่างๆ อาจเห็นภาพไม่ชัด เป็นการวิเคราะห์ระดับจุลภาคสามารถระบุลักษณะเฉพาะของแต่ละค่าที่วัดผลได้เช่นกัน มีความน่าเชื่อถือ ถ้าแบบจำลองมีการปรับเทียบที่ถูกต้อง เป็นเครื่องมือช่วยในการออกแบบและตัดสินใจ และใช้ในการระบุปัญหา แก้ไขปัญหา และประเมินผล

๕.๕ นายคิวงพงศ์ ทองเจือ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต และสถาปนิกผังเมือง บรรยาย เรื่อง การออกแบบเส้นทางสัญจรเพื่อคนทุกยุค(Complete Street Design)

ปัจจุบันการพัฒนาระบบถนนได้มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับคนเดินเท้า กลุ่มผู้ใช้จักรยาน และส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่ประหยัดพลังงานรักษาสิ่งแวดล้อม (Green Transportation) มากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เนื่องจาก นโยบายรัฐบาลที่มีจุดประสงค์หลักในการลดความจำเป็นของการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลภายในเมือง ด้วยการสร้างแรงจูงใจและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นทางเลือกสำหรับเดินทางภายในเมือง ทำให้ปัจจุบันได้มีแนวคิดในการออกแบบถนนให้ปลอดภัยจำนวน ๕ รูปแบบ ได้แก่

๕.๕.๑ การทำถนนให้ง่ายต่อการใช้งานของผู้ใช้ (Make the Street Easy to Use) ความต้องการขั้นพื้นฐานที่หลากหลายของผู้คนในเมือง คือ การใช้รถยนต์ส่วนบุคคล การเดินและการปั่นจักรยาน เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุ ต่จจำเป็นต้องมีเงื่อนไขในแนวทางที่จะต้องสร้างตัวอย่างของการขับเคลื่อนการจราจรตลอดเส้นทางของถนนที่เป็นโครงข่ายให้สมดุลและเชื่อมต่อกัน

๕.๕.๒ การสร้างสรรค์ความปลอดภัยด้วยหมายเลข (Create Safety in Number) การทำให้ผู้ใช้ถนนป้องกันการได้รับบาดเจ็บ อย่างเช่น การมีทางเดินเท้า และทางปั่นจักรยานที่ชัดเจนที่สามารถมองเห็นได้ โดยหลักการออกแบบ จะต้องประยุกต์ใช้แนวทางของการออกแบบสัญญาณจราจร และการลดการขับขีด้วยความเร็วที่มากเกินไป

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit – oriented – Development) ตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)”

๕.๕.๓ การทำสิ่งที่มองไม่เห็นให้มองเห็น (Make the Invisible Visible) การวางกลุ่มผู้ใช้ให้สามารถมองเห็นสิ่งต่างๆ ได้ง่าย เช่น อาณัติสัญญาณ และเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง

๕.๕.๔ การเลือกคุณภาพมากกว่าปริมาณ (Choose Quality Over Quantity) ถนนและสี่แยกควรออกแบบตามลักษณะของรูปทรงเรขาคณิต และออกแบบตามหลักการความสำคัญตามลำดับ

๕.๕.๕ การมองภาพใหญ่มากกว่าส่วนย่อยหรือมองเฉพาะจุดเล็กๆ ที่มีปัญหา การขยายขอบเขตของพื้นที่เป้าหมาย เพื่อหาวิธีแก้เชิงพื้นที่ ของพื้นที่ที่ไม่สามารถแยกขาดจากกันได้

ถนนแบบสมบูรณ์ (The Complete Street) ถือเป็นการออกแบบชุมชนเมืองที่ให้ความสำคัญไปที่ความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน ทุกกลุ่ม สร้างผลประโยชน์และความเสมอภาคของกลุ่มผู้ใช้ โดยไม่ได้มองไปที่การแก้ปัญหาการจราจรเป็นหลัก แต่คำนึงถึงคุณภาพระหว่างผู้ใช้งานแต่ละประเภทงานออกแบบกายภาพจึงเป็นจุดแรกเริ่มของการแก้ปัญหาเรื่องคุณภาพชีวิตที่มีความสำคัญ และคำนึงถึงความสำคัญกับคนเดินเท้า เป็นอันดับแรก ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรเห็นความสำคัญของการพัฒนาระบบกายภาพภายในเมืองที่ส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนซึ่งไม่เพียงแต่มุ่งเน้นเฉพาะด้านเศรษฐกิจและสังคมแต่เพียงด้านเดียว



การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit – oriented – Development) ตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)”

กลุ่มพัฒนาระบบการขนส่งในเขตเมืองสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

หน้า ๙

๖. สรุปผลจากการปฏิบัติงานวางแผน (Planning workshop)

ผู้เข้าร่วมจำนวน ๕๐ คน ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกับการคมนาคมและการผังเมือง ถูกแบ่งเป็น ๓ กลุ่ม ตามรายสถานี โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สนธิ์ชัย ลบรัมย์เป็นผู้ออกแบบการปฏิบัติงาน วางแผนและดำเนินรายการ สามารถสรุป ระดมความคิดเห็นอย่างมีส่วนร่วมจากการ ปฏิบัติงานวางแผน ซึ่งได้แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม เพื่อประชุมวางแผนเชิงปฏิบัติการในบริเวณสถานี นำร่อง ๓ สถานี ได้แก่ สถานี พระนั่งเกล้า สถานีบางโพ และสถานีคลองบางไผ่ โดยมีผลจากการ Workshop ดังกล่าว ดังนี้

๖.๑ สถานีพระนั่งเกล้า

- ๖.๑.๑ ควรเน้น Universal Design และทางเท้าแบบมีสิ่งปกคลุม (covered way)
- ๖.๑.๒ จำหน่ายตั๋วราคาประหยัดเพื่อดึงดูดผู้โดยสารช่วง Off-Peak
- ๖.๑.๓ เพิ่มเส้นทางจักรยานและเดินเท้าเพื่อการเข้าถึงสถานี
- ๖.๑.๔ วางแผนเพื่อเชื่อมต่อกับระบบการเดินทางประเภทอื่นๆ เช่น รถสองแถว และรถตุ้มมวลชน
- ๖.๑.๕ ออกกฎหมายหรือข้อกำหนดที่เอื้อต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยถึง

ปานกลาง

๖.๒ สถานีบางโพ

- ๖.๒.๑ พิจารณาการเชื่อมต่อกับอาคารพาณิชย์ที่มีอยู่โดยรอบสถานี
- ๖.๒.๒ ปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นการพัฒนาเชิงเข้มข้น เช่น พื้นที่สีแดง (พาณิชยกรรม)
- ๖.๒.๓ ผ่อนปรนกฎหมายควบคุมอาคารว่าด้วยเรื่องจำนวนที่จอดรถขั้นต่ำ กรณีรถไฟฟ้าเปิด

ให้ดำเนินการแล้ว

- ๖.๒.๔ ออกกฎหมายหรือข้อกำหนดที่เอื้อต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยถึง

ปานกลางเช่น ๖.๕ แส่นบาทต่อตารางเมตร

- ๖.๒.๕ เน้นการเดินทางเชื่อมต่อทั้งทางบก น้ำ และทางราง
- ๖.๒.๖ เพิ่มพื้นที่จูงและจร (Kiss & ride) เพื่อการรับส่งผู้โดยสารบริเวณสถานีอย่างรวดเร็ว
- ๖.๒.๗ เพื่อสิทธิประโยชน์ของประชาชน ภาครัฐควรควบคุมค่าโดยสารได้

๖.๓ สถานีคลองบางไผ่

๖.๓.๑ เพื่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง รพม. ควรประสานความร่วมมือกับการเคหะแห่งชาติ (กคช.) ในการพัฒนาที่อยู่อาศัย และโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจาก กคช. มีประสบการณ์และความชำนาญในเรื่องการพัฒนาที่อยู่อาศัย

๖.๓.๒ เตรียมการจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการบริการ เช่น โรงพยาบาล และโรงเรียน สำหรับชุมชน ให้เพียงพอต่อการขยายตัวของประชากรโดยรอบสถานีในอนาคต และลดการเดินทางเข้าเมืองได้อีกทางหนึ่ง

๖.๓.๓ ด้วยตำแหน่งที่ตั้งของสถานีซึ่งเป็นชานเมืองกรุงเทพมหานคร และเป็นประตูสู่จังหวัดโดยรอบ จึงควรส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนไปยังจังหวัดใกล้เคียงด้วย

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit – oriented – Development) ตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)”

๖.๓.๔ พิจารณาที่จอดรถและจรรยาบรรณไม่คิดค่าใช้จ่าย (Free park & ride)

๖.๓.๕ เนื่องจากรูปแบบสถานีมีความกว้างและลึก เห็นควรให้มีบริการรถรับส่งเข้า - ออกสถานี เพื่ออำนวยความสะดวก

๖.๓.๖ เพื่อส่งเสริมการเดินทางเชื่อมต่อ เห็นควรให้มีทางเดินเท้าทางจักรยาน และที่จอดจักรยานที่เหมาะสมต่อสภาพดินฟ้าอากาศ และมีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน



๔. ข้อเสนอแนะ

แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนToD ในปัจจุบันเป็นลักษณะการวางแผนระบบขนส่งมวลชนที่ขาดมิติด้านผังเมืองซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในการพัฒนาเมืองซึ่งแบ่งการพิจารณาออกเป็นประเด็นดังต่อไปนี้

๔.๑ แนวทางการพัฒนาทางกายภาพพื้นที่โดยรอบสถานี ToD จะส่งผลต่อการพัฒนาเมืองสรุปได้ ดังนี้

๔.๑.๑ จำนวนผู้ใช้รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น และมีปริมาณของผู้ใช้บริการมีลักษณะเสถียร ทำให้ผู้ประกอบการรถไฟฟ้ามีผลประกอบการดีสามารถนำผลกำไรที่ได้มาพัฒนาระบบการบริการให้ดีขึ้น

๔.๑.๒ บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนจะเป็นพื้นที่ ซึ่งมีความเหมาะสมในการพัฒนาที่อยู่อาศัยหลายระดับราคา (Affordable Housing) และประชาชนทุกระดับรายได้มีโอกาสในการซื้อหา และเหมาะสมที่จะพัฒนาให้เป็นกลุ่มอาคารสูงมีความต่อเนื่องและกระชับ (Compact Building) ลดจำนวนอาคารสูงที่ตั้งอย่างกระจัดกระจาย ซึ่งจะเกิดความคุ้มค่าในการพัฒนาทางเดินและทางจักรยานเชื่อมต่อระหว่างกัน และเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งมวลชน

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit – oriented – Development) ตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)”

๔.๑.๓ ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของประเภทงานในพื้นที่เนื่องจาก มีจำนวนประชาชนเพิ่มขึ้น และประชาชนอยู่อาศัยในพื้นที่อย่างแน่นหนาจะเกิดการเคลื่อนย้ายแบบมวลซึ่งจะส่งเสริมให้พื้นที่ที่มีชีวิตชีวา สนับสนุนให้เกิดธุรกิจการผลิตและการบริการใหม่ที่ตอบสนองความต้องการของผู้อยู่อาศัย ปริมาณของประเภทงานที่เพิ่มขึ้นจะทำให้พื้นที่รอบสถานีกลายเป็นแหล่งพาณิชย์กรรม (Market Places) ส่งผลให้เศรษฐกิจในระดับพื้นที่เติบโต

๔.๑.๔ ความคุ้มค่าในการพัฒนาระบบการบริการชุมชนทั้งของรัฐ บาลและเอกชน โดยเฉพาะภาครัฐมีความจำเป็นในการลงทุนก่อสร้างสถานที่สาธารณะ และหน่วยบริการชุมชน เช่น ศูนย์บริการสาธารณสุข โรงเรียนอนุบาล และสนามกีฬาชุมชน เป็นต้น เพื่อให้บริการแก่ผู้พักอาศัย

๔.๑.๕ การพัฒนาโครงการ ทำให้ภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมก่อสร้างและอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจ รวมทั้งก่อให้เกิดเงินหมุนเวียน การจ้างงานทุกระดับของประเทศ

๔.๒ ปัจจุบันการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน TOD มีการพัฒนาเพียงเฉพาะด้านการขนส่ง และจราจรเพียงด้านเดียว แต่ขาดการวางผังเมืองที่ชัดเจน ทำให้ หากพิจารณารายสถานีตามหลักเกณฑ์การพัฒนาพื้นที่แบบ TOD แล้ว พบว่า การวางแผนและออกแบบหลายสถานีไม่มีความเหมาะสมขาดการบูรณาการการใช้ที่ดินตามเกณฑ์ TOD โดยหลายสถานีตั้งอยู่กลางพื้นที่ที่มีความหนาแน่นน้อย ขาดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีที่มีการเข้าถึงที่ไม่สะดวก

ดังนั้น ควรมีการศึกษาเพื่อวางผังแม่บทในพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน เพื่อสร้างความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจ สังคม ของการพัฒนาในพื้นที่ทุกสถานี และเพื่อกระตุ้นให้ภาคเอกชนและเจ้าของแปลงที่ดินในพื้นที่เหล่านั้น ได้รับรูปแบบการพัฒนาที่ถูกต้องและสอดคล้องกับแนวทางที่แผนแม่บทได้กำหนดไว้ ตลอดจนทบทวนการนำข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการวางผังเมืองอย่างเป็นระบบ โดยกรมอบหมายให้หน่วยงานการพัฒนาเมืองในพื้นที่ เช่น กรุงเทพมหานคร และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นผู้ออกข้อบัญญัติหรือเทศบัญญัติเพื่อส่งเสริมและควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน อาคาร และสภาพแวดล้อมรวมทั้ง ระบบการเข้าถึงสถานีให้มีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ตาม การออกแบบทางกายภาพควรเอื้อต่อการเดินเท้าเข้าถึงสถานีขนส่ง เช่น แหล่งชุมชน และแหล่งพาณิชย์กรรมโดยรอบสถานีขนส่งที่มีการออกแบบทางเท้าที่สะดวก และได้มาตรฐาน รวมทั้ง มีการจัดการควบคุมการจัดหาที่จอดรถ (Parking Management) โดยสอดคล้องกับความเป็นจริงเชิงเศรษฐศาสตร์ หรือเปลี่ยนแปลงกฎหมายว่าด้วยการกำหนดจำนวนที่จอดรถให้มีความสอดคล้องตามการพัฒนาพื้นที่ TOD ที่เน้นการใช้ระบบขนส่งมวลชนและลดบทบาทการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล



การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit – oriented – Development) ตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)”

กลุ่มพัฒนาระบบการขนส่งในเขตเมืองสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

หน้า ๑๒