

ユニバーサルデザインの まちづくり

明石市

明石市の紹介



人口 約30万人
面積 約49.5km²



日本のバリアフリー法

ハートビル法
(1994年)

建築物のバリアフリー化を促進

交通バリアフリー法
(2000年)

駅や車両、道路などの面的なバリアフリー化を促進

バリアフリー法
(2006年)

建築物、駅や車両、道路、駐車場、都市公園などの一体的連続的なバリアフリー化を促進

バリアフリー法改正
(2018、2021年)

さらなるバリアフリー化を進めるため、推進体制やこのころのバリアフリーの充実を追記

障害者差別解消法 (2013年)

明石市でのこれまでの取組

2000

- ・道路など、各施設のBF化の促進

2013

- ・障害者差別解消法成立



2016

- ・障害者配慮条例施行
- ・合理的配慮助成制度



2019

- ・先導的共生社会ホストタウン認定
- ・ユニバーサルデザインのまちづくり

2022

- ・インクルーシブ条例施行
- ・SDGs推進計画スタート



障害理解の促進

手話言語・障害者コミュニケーション条例の施行

障害のある人が、その障害の特性に応じたコミュニケーション手段を利用しやすい環境を築くことにより、障害のある人もない人も分け隔てられることなく理解しあい、お互いに一人ひとりの尊厳を大切にしようとする共生のまちづくりを推進するための条例



合理的配慮の推進

障害者配慮条例の施行

障害のある人への差別をなくしていくことで、誰もが安心して暮らせる共生社会を実現することを目的とした条例

合理的配慮助成制度の創設

商業者や地域の団体が障害のある人に必要な合理的配慮を提供するためにかかる費用を助成。

(2022年9月末現在で利用件数は延べ528件)



明石市の目指す姿

誰一人取り残さないインクルーシブな社会の実現



すべての人が自分らしく生きられるインクルーシブなまちづくり条例
（あかしインクルーシブ条例 2022年4月施行）

ユニバーサルデザインの まちづくりとは？

障害の有無及び程度、年齢、性別、国籍等にかかわらず、誰もが自由に移動でき、安全かつ快適な生活を営むことができるまちづくり



明石市UD計画とは

明石市のユニバーサルデザインのまちづくりを進めるため、

バリアフリー法に基づき、2020年3月に策定。

【計画の構成】

- ユニバーサルデザインのまちづくりを進めるための方針
(マスタープラン)
- 事業を重点的・一体的に実施することが必要な地区の方針
(基本構想)

明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会

障害当事者 団体

身体、視覚、聴覚、
精神など様々な障害
当事者や家族の団体

まちづくり 団体

まちづくり協議会、
社会福祉協議会、観
光協会、商工団体

交通事業者

鉄道、バス、タク
シー事業者

ユニバーサルデザインのまちづくり に関する意見交換

明石市UD計画の策定、改定

学識経験者

UD関係者

行政機関

市・県・国・警察

明石市UD計画 マスタープランのポイント①

障害当事者を含む市民と一緒に取組を進める。



計画段階から意見を聴取



意見を反映して整備



明石市UD計画 マスタープランのポイント①

障害当事者を含む市民と一緒に取組を進める。

あかしインクルーシブアドバイザー制度の開始 (2022年4月より)

市内で多数の方が利用される施設の整備やイベントの開催について、あらかじめ、障害のある人、高齢者、外国の人などと一緒にどんな改善ができるかを考えることができる制度。



具体的な配慮にかかる費用の助成
(合理的配慮助成制度など)

利用者意見を反映する仕組みを活用しながら
ユニバーサルデザインのまちづくりを進めている。

明石市UD計画 マスタープランのポイント②

まちの物理的なバリアフリーと心のバリアフリー どちらも
大事



誰もが安全で快適に移動できるよう
まちの物理的なバリアフリー
(ハード整備)



人々の心のあり方に働きかける
「心のバリアフリー」(ソフト施策)

明石市UD計画 マスタープランのポイント③

優先的にバリアフリー化を進める地区を設定し各地区の方針を定める

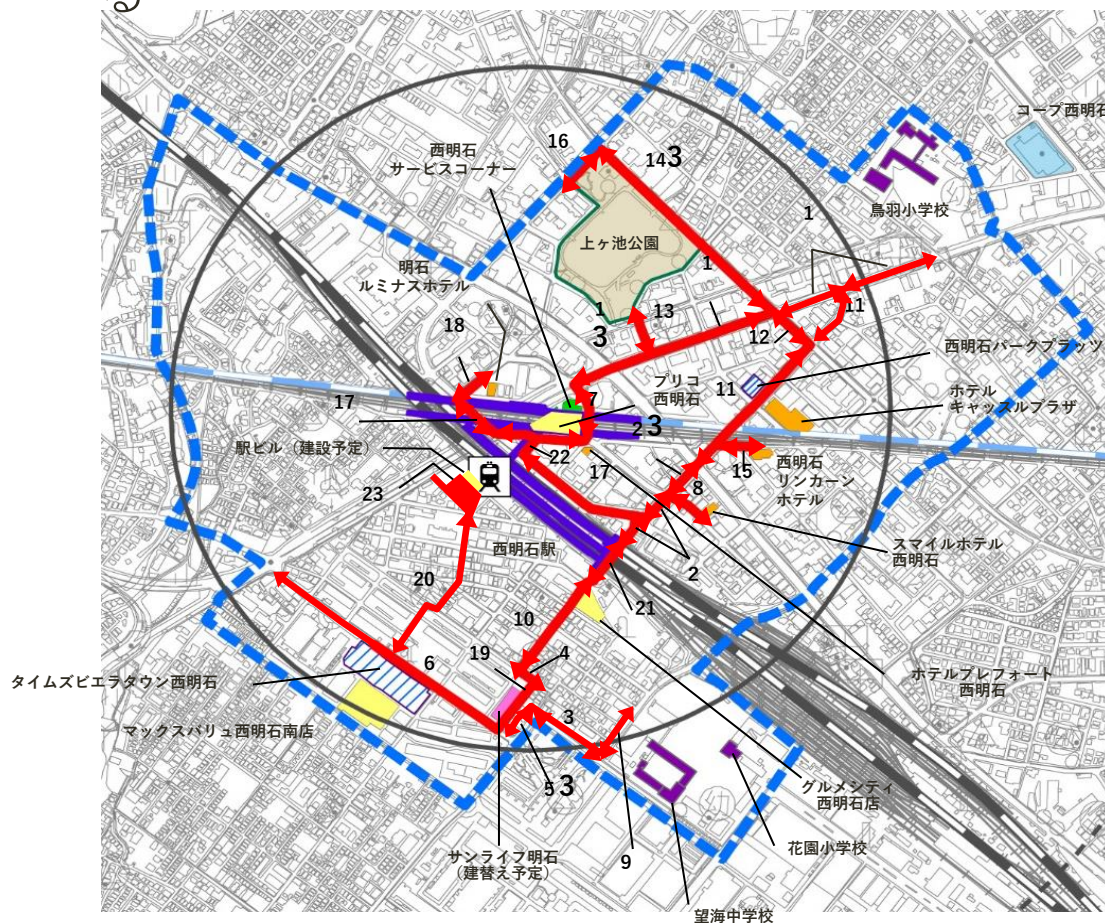


設定の考え方

- ① 多くの当事者・市民が利用し、バリアフリー化を進めることが有効な地区
- ② 地域発案による地区設定
- ③ まちや社会の変化に応じた設定・変更

明石市UD計画 マスタープランのポイント③

優先的にバリアフリーを進める地区を設定し各地区の方針を定める



--- バリアフリーを優先的に進めるエリア

生活関連施設
※多数の人が利用する施設（駅、公園、ホテル、スーパーなど）

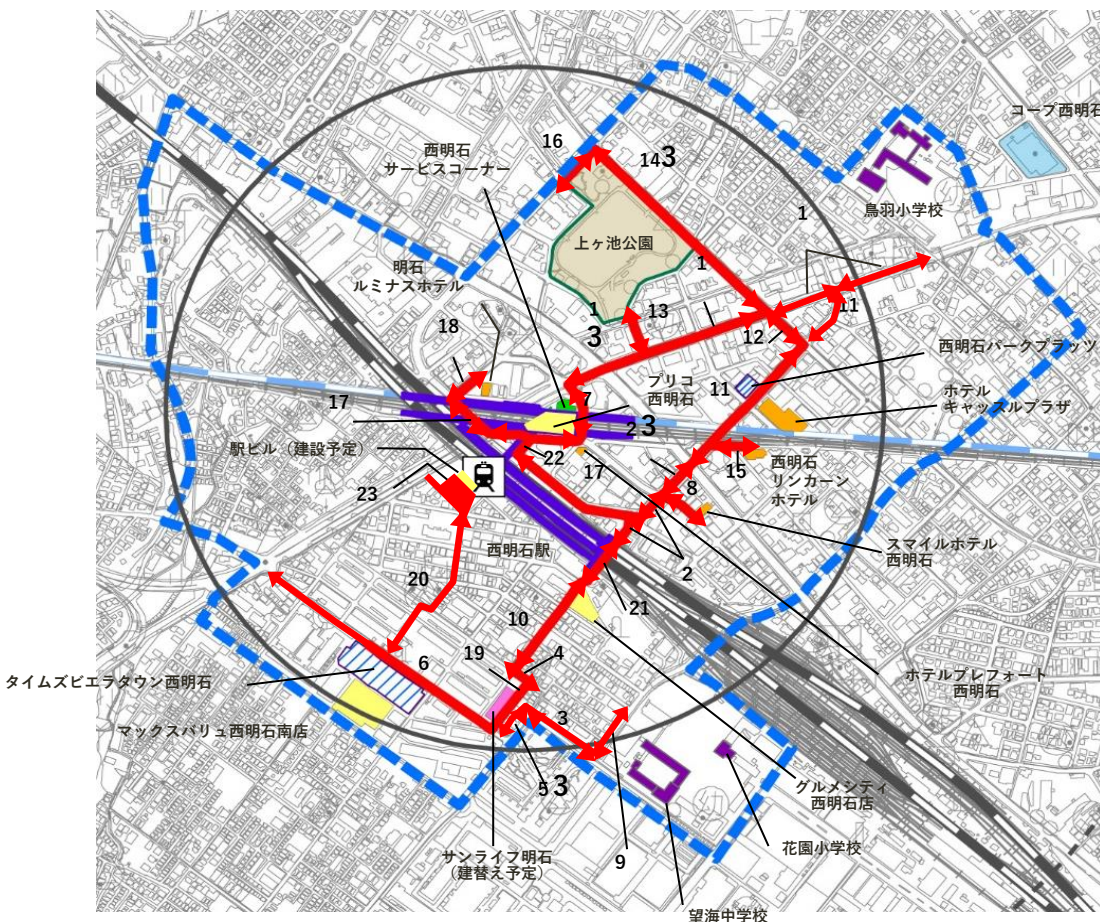
生活関連経路
※生活関連施設間を結ぶ経路（道路）

具体的なエリアや施設、経路を設定し、区域の方針を決める。

基本構想を策定し具体的な事業を進める。

基本構想とは

重点整備地区を設定し、施設のバリアフリー化や施設間を結ぶ経路のバリアフリー化を図るために必要となる**特定事業**を示すもの。



 生活関連施設

 生活関連経路

特定事業 主な記載事項

事業の実施者

事業の内容

事業の実施予定期間

特定事業は**義務化**されます

明石市UD計画 基本構想の策定中

この地域に暮らす方を中心に分科会を2回開催し、まちの課題を確認



地域の意見を
基本構想の

「特定事業」

に位置付けるよう、各事業者と調整中



課題

①既存建物のバリアフリー化

生活関連施設であり、現在のバリアフリー基準に適合していない構造物について、どこまでのバリアフリー化を求めていくのか。

構造物の耐久性や、コストとのバランスが課題。

②当事者を含めた市民意見をどこまで実現していけるか。

障害には個別性があり、法で定められた基準によるハード整備では、市民意見を満たしきれない。

市民意見を実現するため、コストや整備期間とのバランスが課題。

กรุงเทพ...เมืองท่องเที่ยว
เมืองอัจฉริยะ เมืองน่าอยู่
หรือเมืองที่ไม่ทิ้งใคร

นายดำรงฤทธิ พรหมณีวัฒน์

สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร



- ทางเท้าโล่งสะอาดเป็นระเบียบ
- สร้างซ่อมดี ทางเท้ามีคุณภาพและคงทน
- มีมาตรฐานความปลอดภัย
- เลียบคลองเดินได้ ปั่นปลอดภัย
- มีห้องน้ำสาธารณะที่ดี ในพื้นที่สาธารณะ
- ประสานสร้างลิฟต์รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินทุกสถานี
- สภาพแวดล้อมดี เพิ่มการเข้าถึงสวนและพื้นที่สาธารณะ
- อาคารสาธารณะเพื่อให้เหมาะสำหรับทุกคนในสังคม



กรุงเทพมหานครพัฒนาพื้นที่ปรับปรุงภูมิทัศน์คลอง แม่น้ำ เพื่อเป็นแหล่งพักผ่อน และสถานที่ท่องเที่ยว ให้ประชาชนได้ใช้สอย เช่น

ปรับปรุงภูมิทัศน์คลองโอ่งอ่าง



ทางเดินเลียบเจ้าพระยา(ย่านกุฎีจีน)





งานปรับปรุงภูมิทัศน์คลองช่องนนทรี



มีพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าเข้าสู่
สวนสาธารณะต่อเนื่องไปยังรถโดยสารประจำทาง BRT

พระปกเกล้า สกายพาร์ค



สวนสาธารณะเหนือแม่น้ำเจ้าพระยา

งานปรับปรุงภูมิทัศน์บนทางเท้าถนนพระรามที่ 1



ปรับปรุงภูมิทัศน์บนทางเท้าเพื่อเป็นต้นแบบ และกรุงเทพมหานครมีแผนที่จะศึกษาปรับปรุงภูมิทัศน์บนทางเท้าย่านถนนสุขุมวิท ,อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ฯลฯ



งานก่อสร้างทางเดิน Skywalk ย่านบางกะปิ



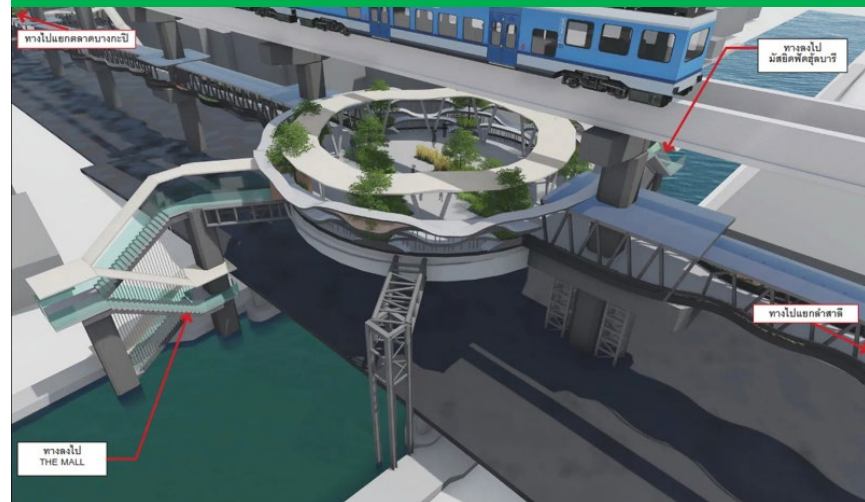
มีพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและสายสีส้มและเชื่อมสู่ท่าเรือคลองแสนแสบ



Sky hall แยกบางกะปิ

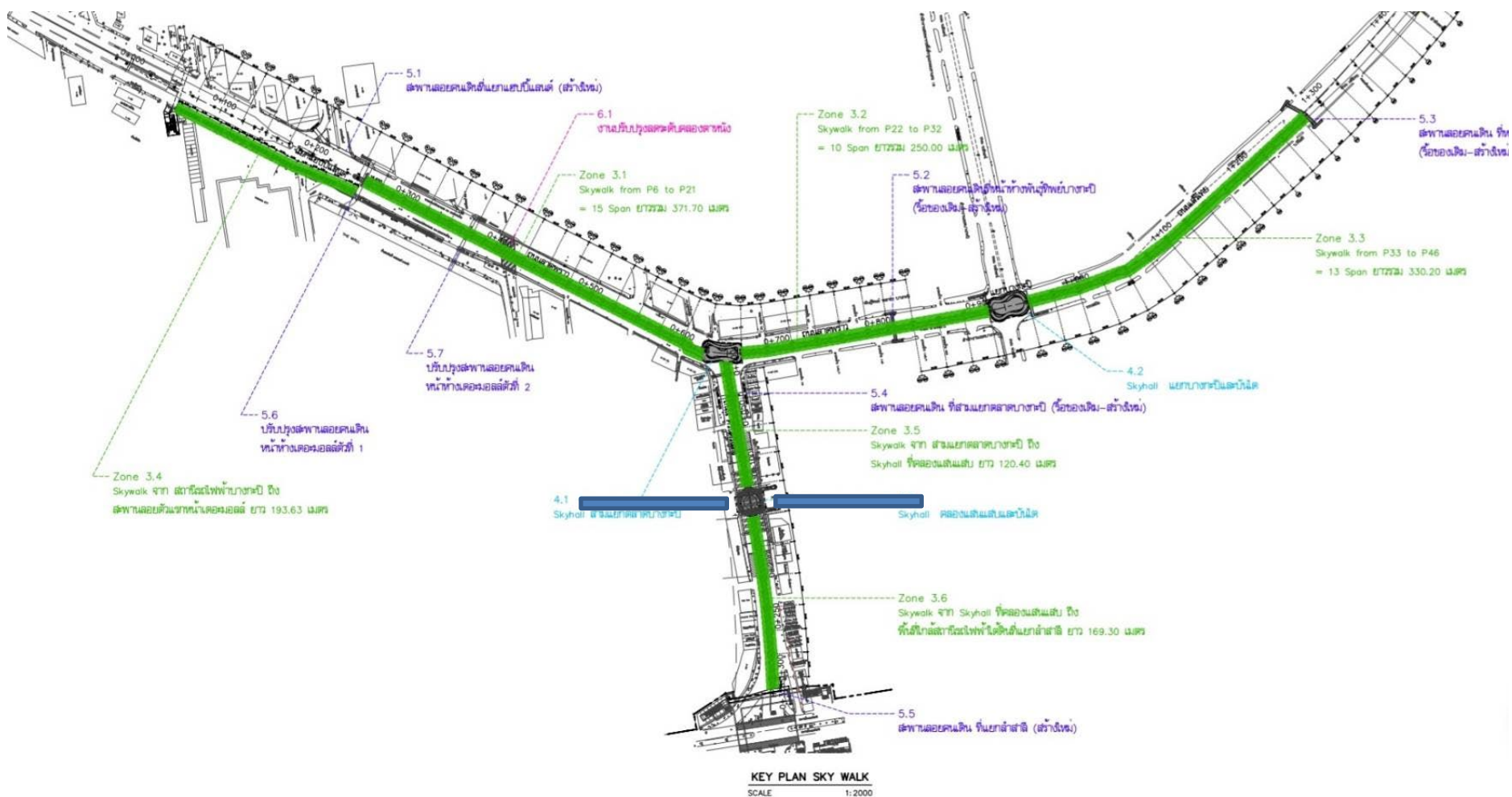


Sky hall บริเวณคลองแสนแสบ





มีพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียวและสายสีส้มและตู้ท่าเรือคลองแสนแสบ



งานก่อสร้างทางเดิน Skywalk แยกบางกอกน้อย



อุโมงค์ทางเดินลอดถนนมหาราชและถนนหน้าพระลาน



- เพื่อการพัฒนาพื้นที่ส่งเสริมการท่องเที่ยว
- ห้องนำสาธารณะสำหรับประชาชน





สำนักการจราจรและขนส่ง มีการออกแบบตีเส้นจราจรและสัญญาณไฟ
ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่



งานก่อสร้างสถานที่ราชการเพื่อทุกคนในสังคม

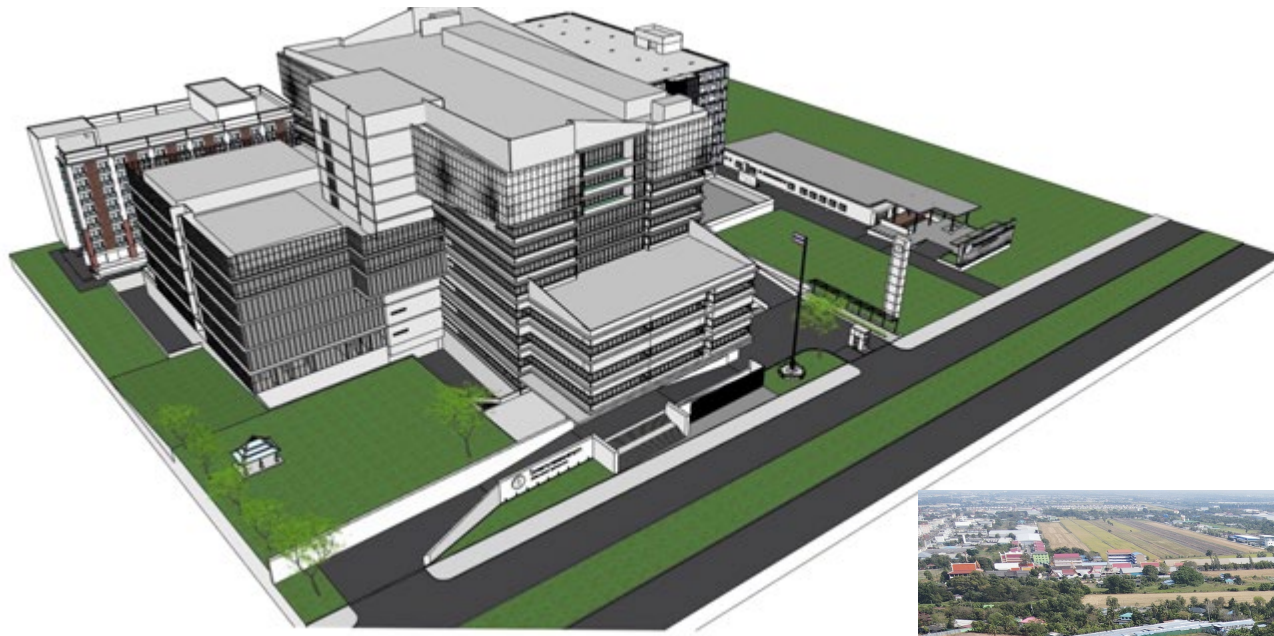


โรงพยาบาลบางนา

ออกแบบก่อสร้างสถานที่ราชการ(แห่งใหม่)
ตามหลักอารยสถาปัตยกรรม
(Universal Design)



ศูนย์สาธารณสุข 53



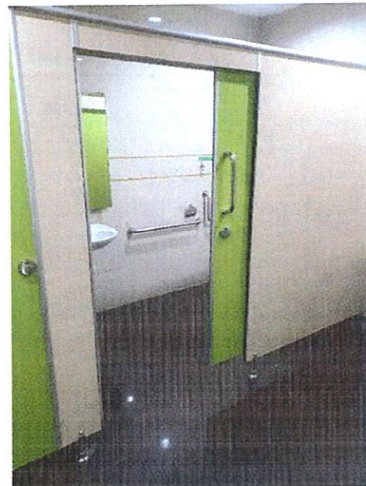
โรงพยาบาลคลองสามวา

ออกแบบก่อสร้างสถานที่ราชการ (แห่งใหม่)
ตามหลักอารยสถาปัตยกรรม
(Universal Design)





ปรับปรุงสถานที่ราชการเพื่อทุกคนในสังคม



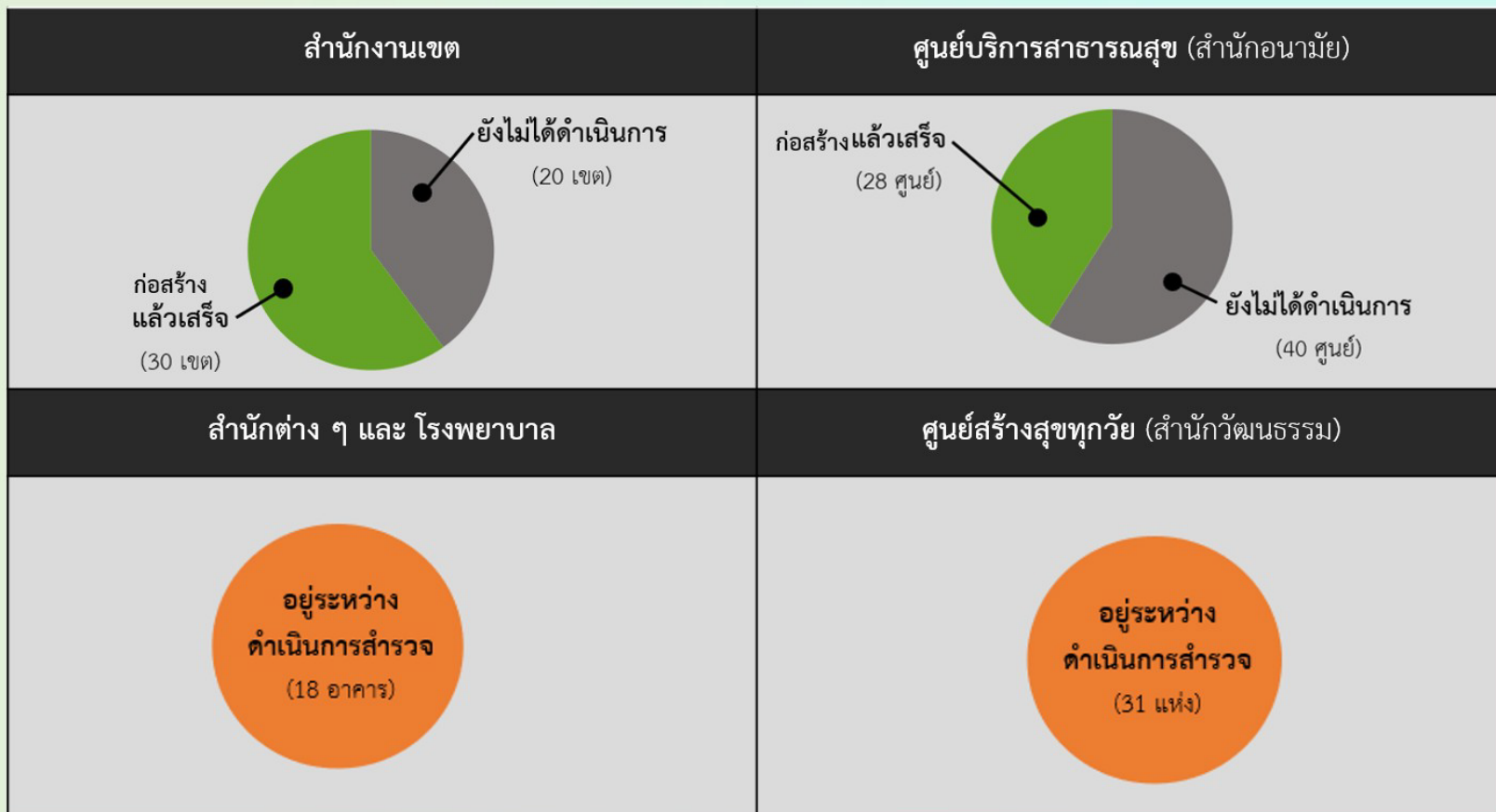
ปรับปรุงสถานที่ราชการ (เดิม)
ให้สอดคล้อง
ตามหลักอารยสถาปัตย์
(Universal Design)





ความคืบหน้าการดำเนินการตามนโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

P215 : ปรับปรุงอาคาร สถานที่ ของ กทม.ตามหลักการออกแบบสำหรับทุกคน (Universal Design)

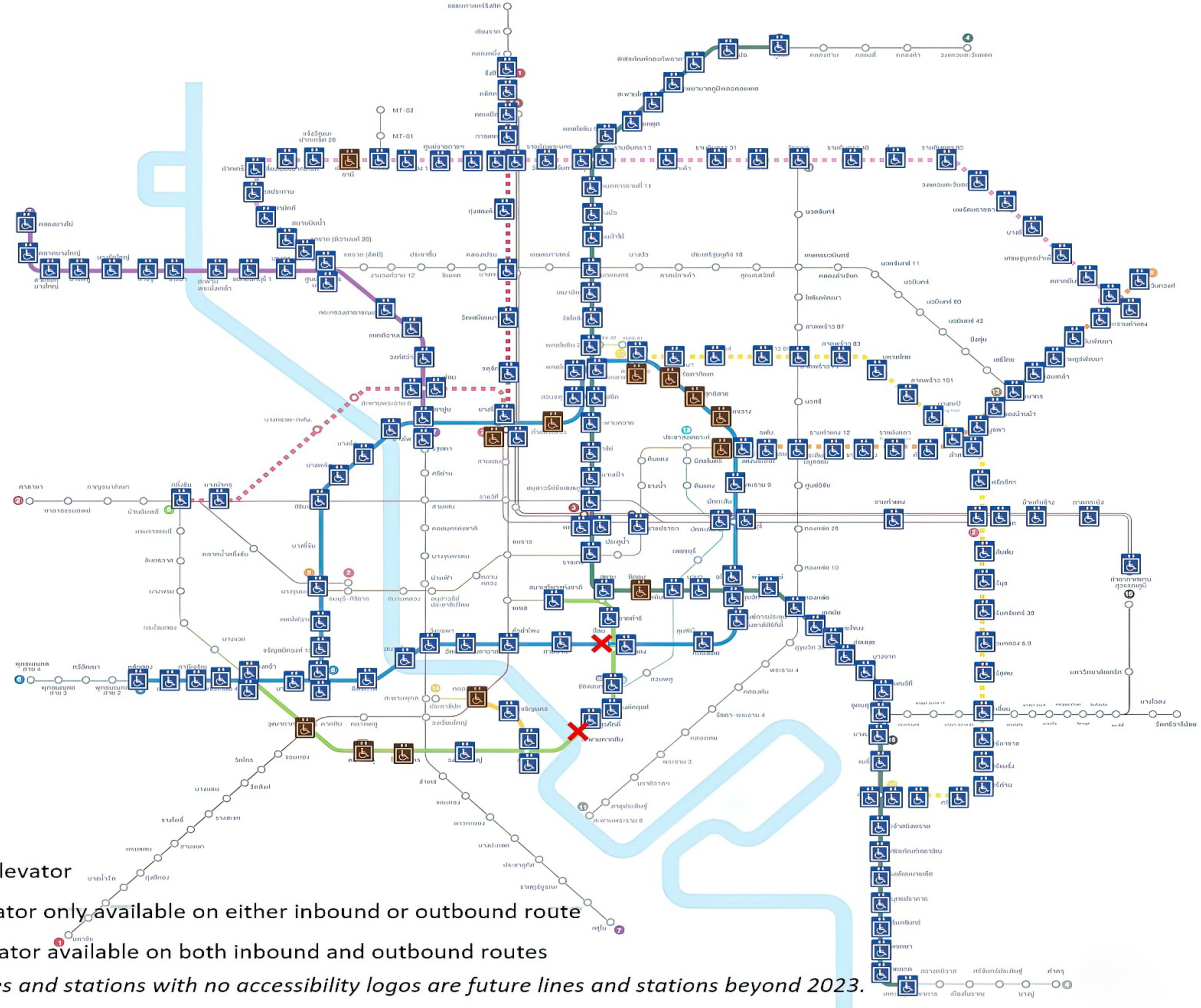
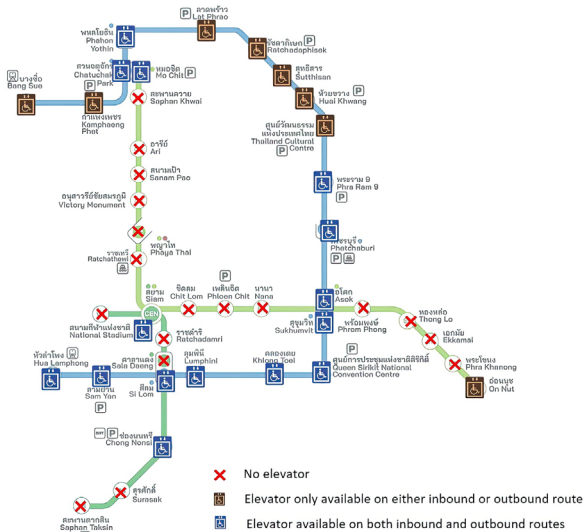


โครงการส่งเสริมด้านอารยสถาปัตยกรรมเพื่อผู้ทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ (UD)

แผนที่แสดงลิฟต์ทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้า (ปัจจุบัน) ซึ่งเกิดจากความร่วมมือจากโครงการก่อสร้าง ปรับปรุงสถานีรถไฟฟ้าสายต่างๆ

Bangkok metro accessibility map in 2023 205 out of 207 stations with elevators (99%)

Bangkok metro accessibility map in 2004
18 out of 41 stations with elevators (56%)





กรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานโยธา ได้จัดทำแบบมาตรฐานทางเท้าใหม่ โดยอาศัยความร่วมมือจากภาคประชาชน ออกแบบเพื่อเป็นทางเท้าสำหรับทุกคนในสังคมตามหลักอารยสถาปัตยกรรม (Universal Design) และสนับสนุนแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี



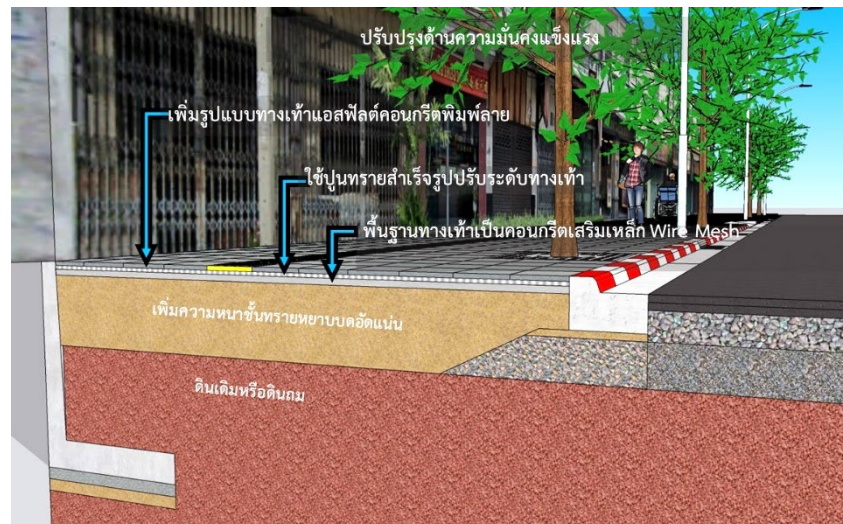
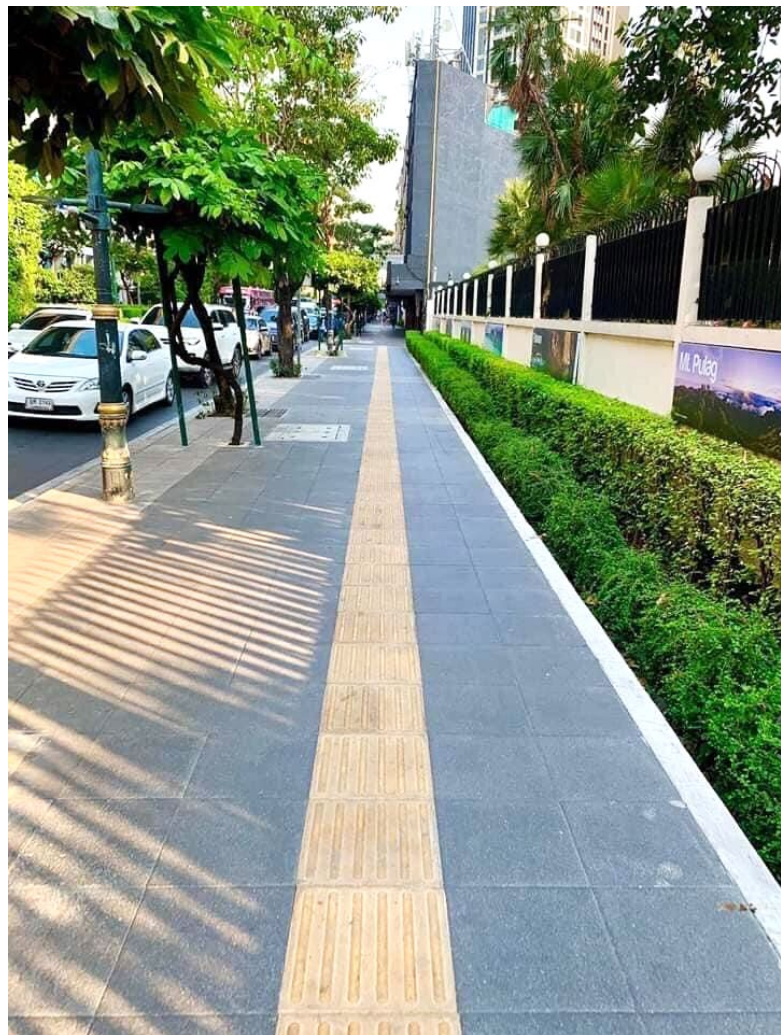
ลดระดับคั่นหินรางต้นให้มีความสูง 10 ซม.



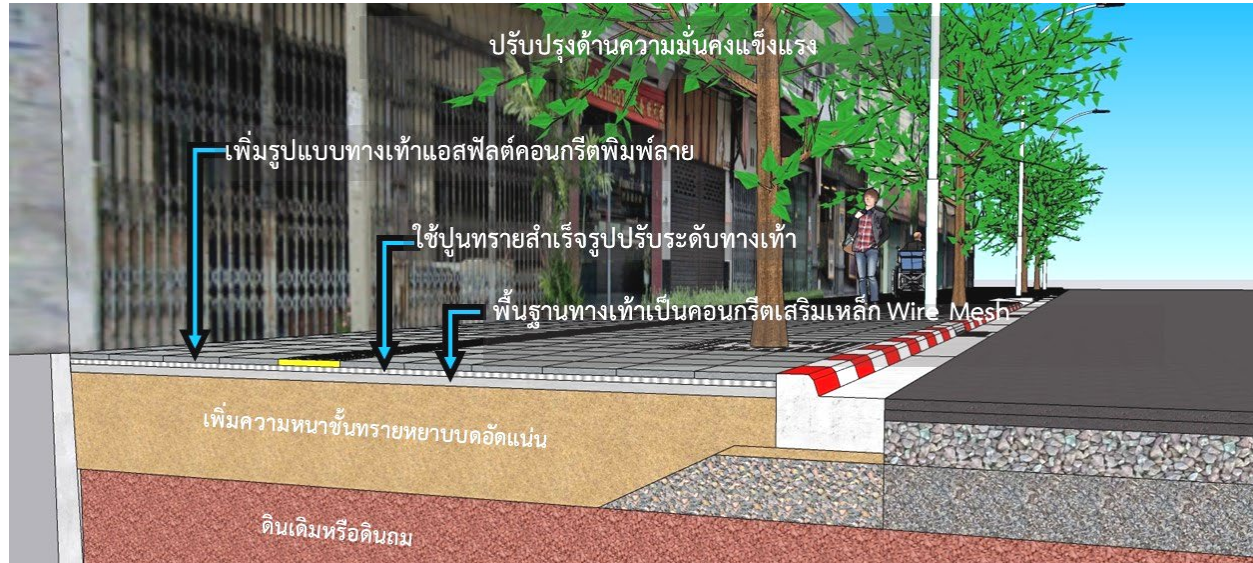
ปรับทางเข้า-ออกอาคารให้มีระดับเสมอกับทางเท้า สามารถเดินสัญจรได้อย่างต่อเนื่อง



ทางเท้าเพื่อทุกคนในสังคม



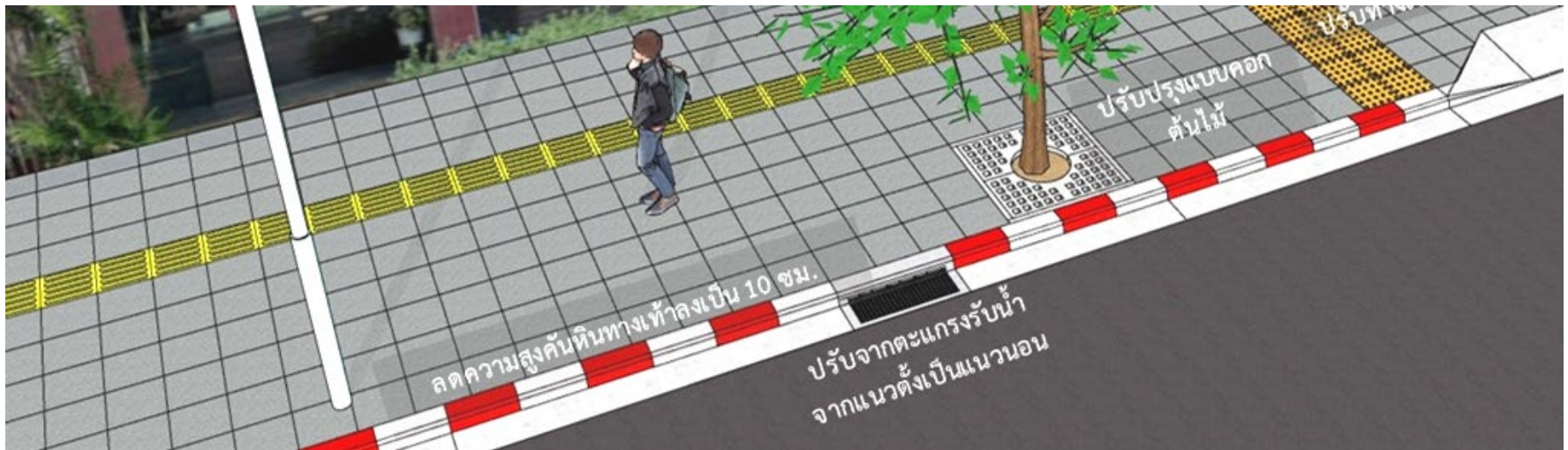
เปลี่ยนพื้นฐานทางเท้าเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กเพื่อเพิ่มความแข็งแรงของทางเท้า



เพิ่มรูปแบบทางเลือกว่าวัสดุปูทางเท้าแอสฟัลต์คอนกรีตพิมพ์ลาย



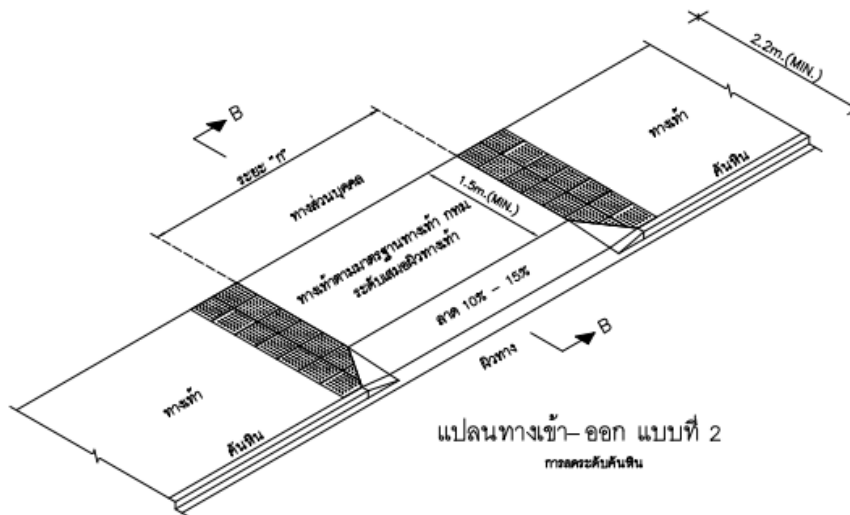
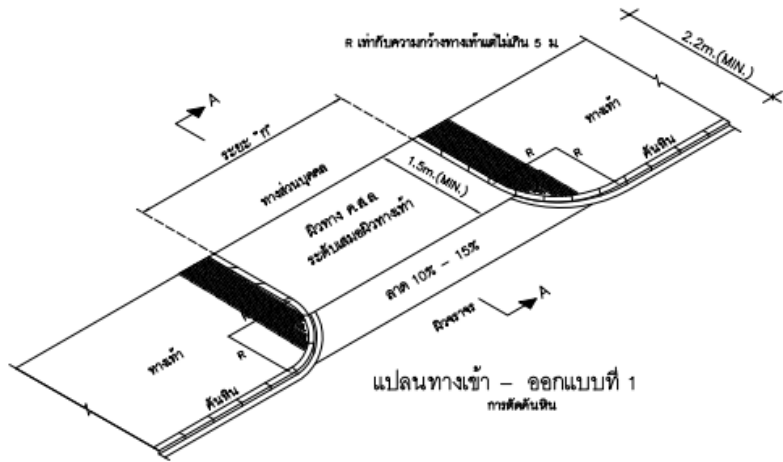
ปรับ Slope ทางเชื่อม ทางลาดเป็น 1:12 ตามมาตรฐานสากล



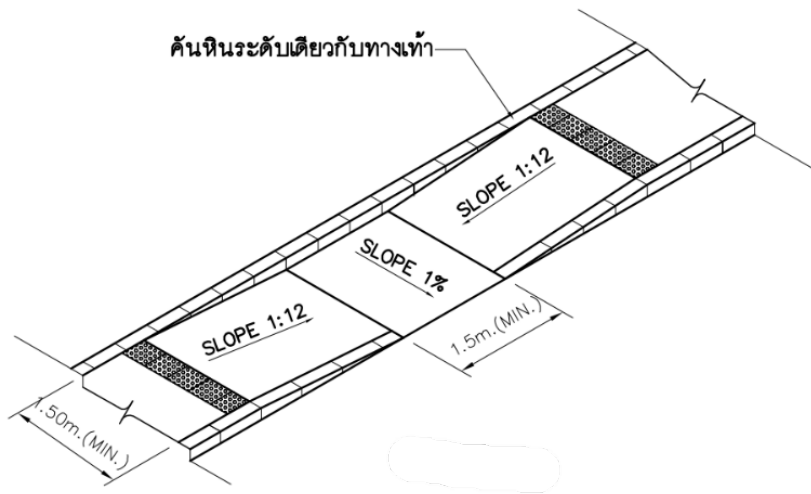
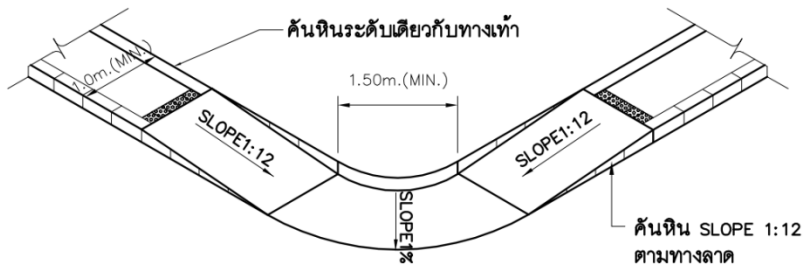
อำนวยความสะดวกแก่ผู้พิการทางสายตา



ปรับ Slope ทางเชื่อม ทางลาดเป็น 1:12 ตามมาตรฐานสากล



ปรับ Slope ทางเชื่อม ทางลาดเป็น 1:12 ตามมาตรฐานสากล





สำนักงานโยธามุ่งมั่นพัฒนา นวัตกรรมการออกแบบ และปรับปรุงก่อสร้างฯ โครงการต่างๆ เพื่อให้เหมาะสม สำหรับทุกคนในสังคมตามหลักการอารยสถาปัตย์ (Universal Design) สืบต่อไป



จบการนำเสนอขอบคุณครับ



การศึกษาพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ขนส่ง (TOD)

กระทรวงคมนาคม

โดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



การศึกษาพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD)

ประเด็นการนำเสนอ

1. นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง
2. แนวคิดและ Key Success ในการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
3. การดำเนินการขับเคลื่อน TOD ไปสู่การปฏิบัติ
 - 3.1 สถานีที่มีศักยภาพ 177 สถานี
 - 3.2 ต้นแบบการพัฒนา TOD 3 แห่ง (พญา ขอนแก่น และอยุธยา)
 - 3.3 ร่าง พ.ร.บ. TOD



การศึกษาพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD)

ประเด็นการนำเสนอ

1. นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

2. แนวคิดและ Key Success ในการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

3. การดำเนินการขับเคลื่อน TOD ไปสู่การปฏิบัติ

3.1 สถานีที่มีศักยภาพ 177 สถานี

3.2 ต้นแบบการพัฒนา TOD 3 แห่ง (พญา ขอนแก่น และอยุธยา)

3.3 ร่าง พ.ร.บ. TOD



นโยบายและยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี
(พ.ศ. 2561 - 2580)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13
(พ.ศ. 2566 - 2570)

ยุทธศาสตร์การพัฒนา
ระบบคมนาคมขนส่งของไทย
ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

มุ่งพัฒนาให้ระบบขนส่งทางรางเป็นระบบการเดินทางหลักที่มีประสิทธิภาพ
ของประเทศ และเร่งพัฒนาให้เกิดเมืองอัจฉริยะนำอยู่และยั่งยืน

ข้อสั่งการนายกรัฐมนตรี 27 มิ.ย. 60

ให้**กระทรวงคมนาคม**ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัด
การศึกษากำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์จากพื้นที่
ตามแนวเส้นทางโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งต่างๆ
เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง



ข้อสั่งการ รวค.

มอบ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ดำเนินการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
เพื่อนำ TOD มาประยุกต์ในบริบทของประเทศไทย
ขับเคลื่อนนโยบายและยุทธศาสตร์ชาติให้เป็นรูปธรรม





การศึกษาพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD)

ประเด็นการนำเสนอ

1. นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

2. แนวคิดและ Key Success ในการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้าง
พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

3. การดำเนินการขับเคลื่อน TOD ไปสู่การปฏิบัติ

3.1 สถานีที่มีศักยภาพ 177 สถานี

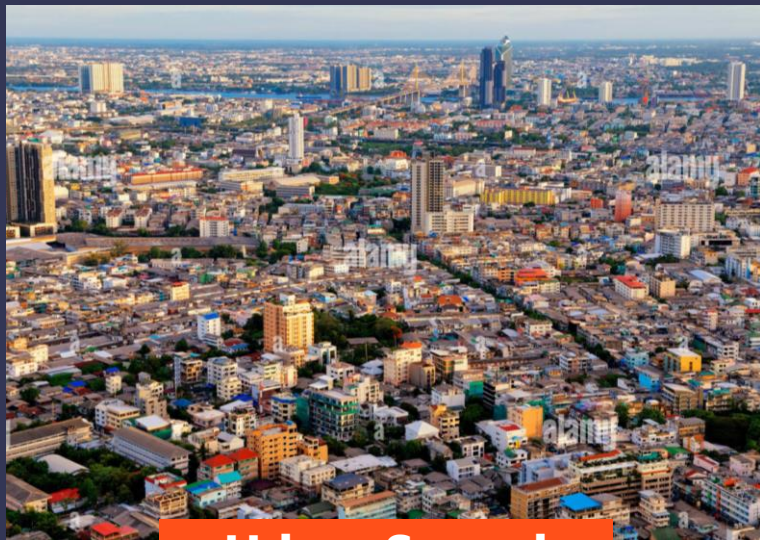
3.2 ต้นแบบการพัฒนา TOD 3 แห่ง (พญา ขอนแก่น และอยุธยา)

3.3 ร่าง พ.ร.บ. TOD



ปัญหาของการพัฒนาเมืองและระบบคมนาคมขนส่งที่ขาดการวางแผนอย่างบูรณาการ

ปัญหาการพัฒนาเมืองที่ไม่ทันการณ์และไม่สอดคล้องกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ซึ่งจะเกิดขึ้นในอนาคตตามแนวโครงสร้างพื้นฐานทางรางหากเราไม่มีการเตรียมการรองรับ



Urban Sprawl



ปัญหาจราจร/อุบัติเหตุ

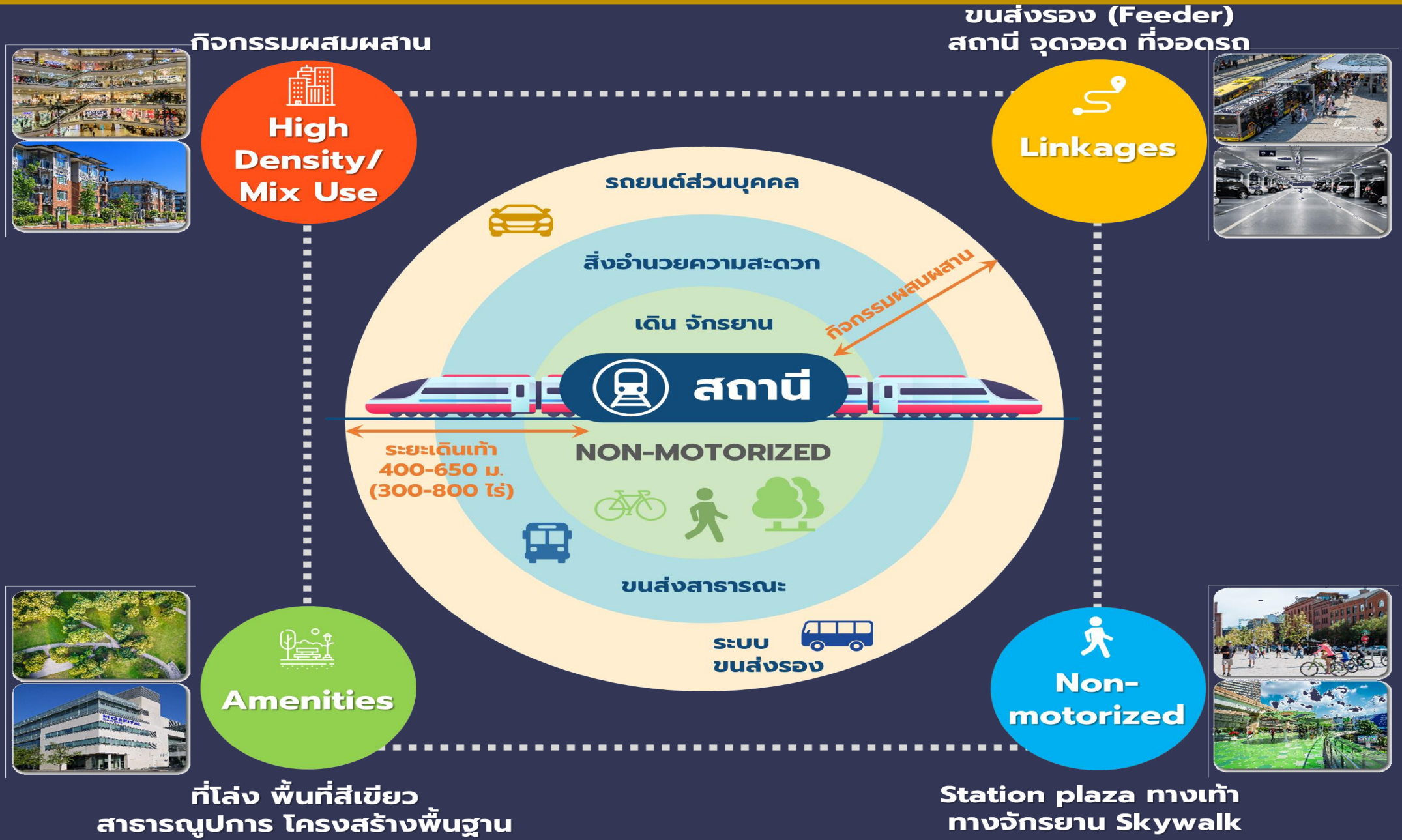


ปัญหาสิ่งแวดล้อม



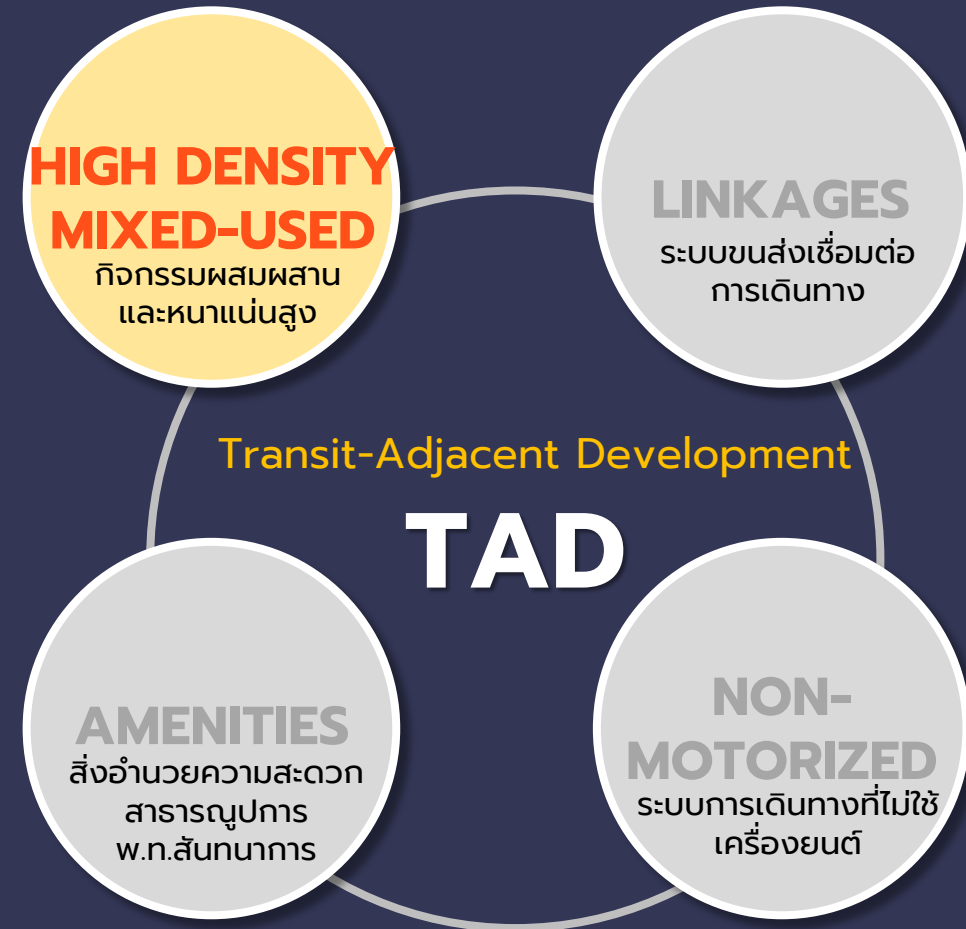
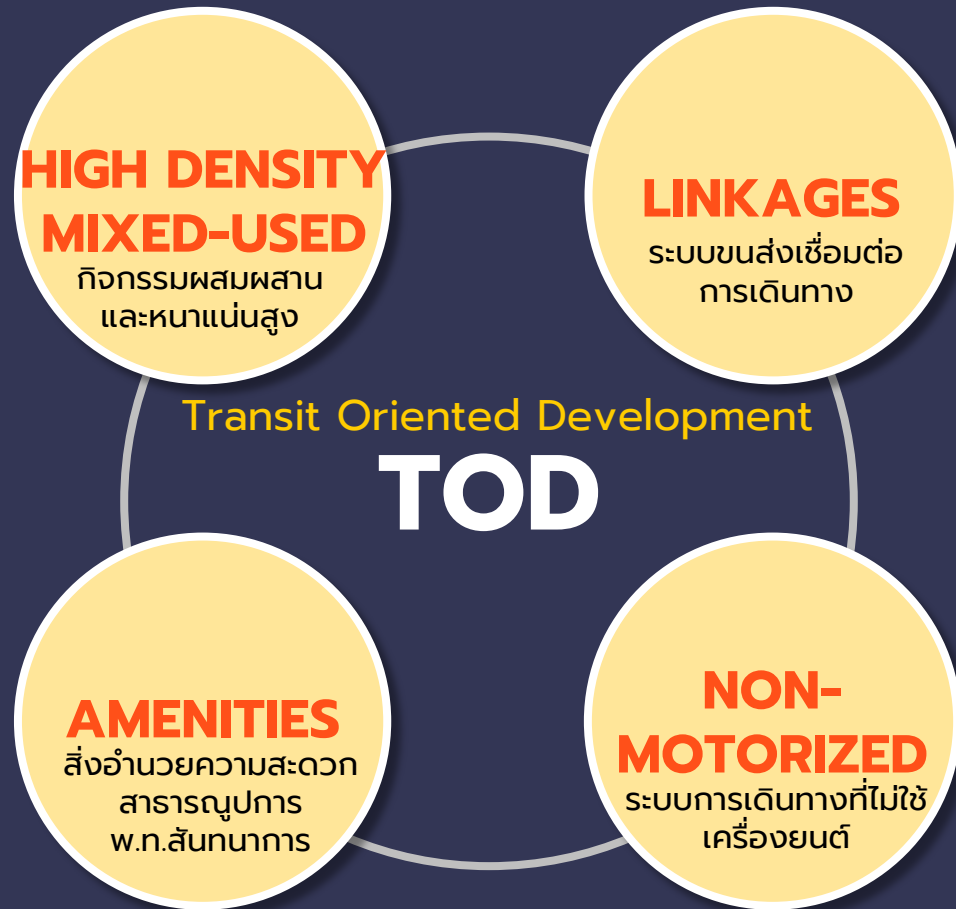


Concept of TOD : Transit Oriented Development





Concept of TOD : Transit Oriented Development



TAD เป็นเพียงการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีอย่างหนาแน่นขาดการวางแผน แต่ไม่มีระบบการเดินทางเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพ ขาดระบบการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ และสิ่งอำนวยความสะดวก ก่อให้เกิดปัญหาเมืองและคุณภาพชีวิต



เครื่องมือเพื่อรวบรวมที่ดินเพื่อพัฒนาตาม Concept of TOD ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ข้อจำกัด เครื่องมือที่มียังไม่ตอบโจทย์การพัฒนา TOD รอบสถานีอย่างมีประสิทธิภาพ

- กระทรวงคมนาคมต้องประสานหน่วยงานต่าง ๆ ในการดำเนินการ
- กฎหมายการจัดทำผังเฉพาะยังไม่เคยดำเนินการได้จริงในประเทศและมีขั้นตอนในการดำเนินการที่นาน ไม่น้อยกว่า 5 ปี
- กฎหมายจัดรูปที่ดินยังมีข้อจำกัด ไม่สามารถตอบโจทย์การพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่รอบสถานีหรือพื้นที่โครงการขนาดใหญ่
- ไม่สามารถนำประโยชน์กลับมาสนับสนุนระบบคมนาคมขนส่งได้โดยตรง เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน
- กฎหมายเวนคืน ไม่สามารถใช้พื้นที่ผิวดินวัตถุประสงค์หรือเพื่อการพาณิชย์

จำเป็นต้องมีการนำเครื่องมือด้านกฎหมายและมาตรการที่เหมาะสมมาใช้รวบรวมที่ดินเพื่อพัฒนาและจูงใจแก่ผู้ลงทุนหรือผู้มีกรรมสิทธิ์ที่ดินให้สามารถเข้าร่วมการจัดรูปที่ดินเพื่อไม่ต้องใช้กฎหมายเวนคืนที่มีข้อจำกัดในการพัฒนาและเกิดผลกระทบต่อประชาชนผู้ถูกเวนคืน และสามารถนำประโยชน์ที่ได้จากการพัฒนากลับมาอุดหนุนระบบคมนาคมขนส่งได้

การจัดรูปที่ดิน
(Land Readjustment)

การสะสมที่ดิน (ซื้อ)
(Land Banking)

การจัดทำผังเฉพาะ
(Specific Plan)

การแลกเปลี่ยนที่ดิน
(Land Barter)

การปรับเปลี่ยนสิทธิ์
(Rights Conversion)

การเวนคืนที่ดิน
(Land Expropriation)



ถอดบทเรียนต่างประเทศ ปัจจัยในการพัฒนา TOD ให้สำเร็จ (Key Success)

แผนแม่บท TOD



โดย UR + ท้องถิ่น + ผู้ประกอบการขนส่งทางราง



โดยรัฐบาลจีน
Comprehensive Development Area



โดย สนข.

เครื่องมือด้านกฎหมาย



กม.จัดรูปที่ดิน + กม.ผังเมือง + กม.พัฒนาเมือง (ภายใต้ MLIT)



Basic Law + Development Rights (ภายใต้รัฐบาลจีน)



กม.จัดรูปที่ดิน + กม.เวนคืน + ผังเมืองรวม + ผังเมืองเฉพาะ (ขาดเอกภาพ อยู่ต่างกระทรวง มีข้อจำกัด)

องค์กรขับเคลื่อน TOD

ระดับนโยบาย

MLIT

รัฐบาลจีน



ระดับขับเคลื่อน

URA

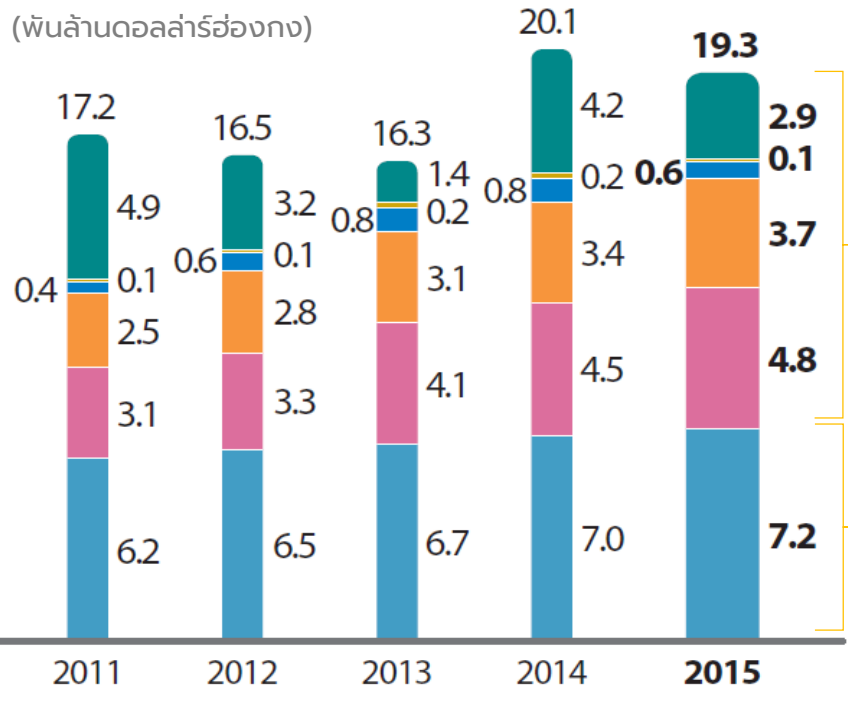
MRT





ผลประโยชน์ของ TOD (กรณีศึกษาฮ่องกง)

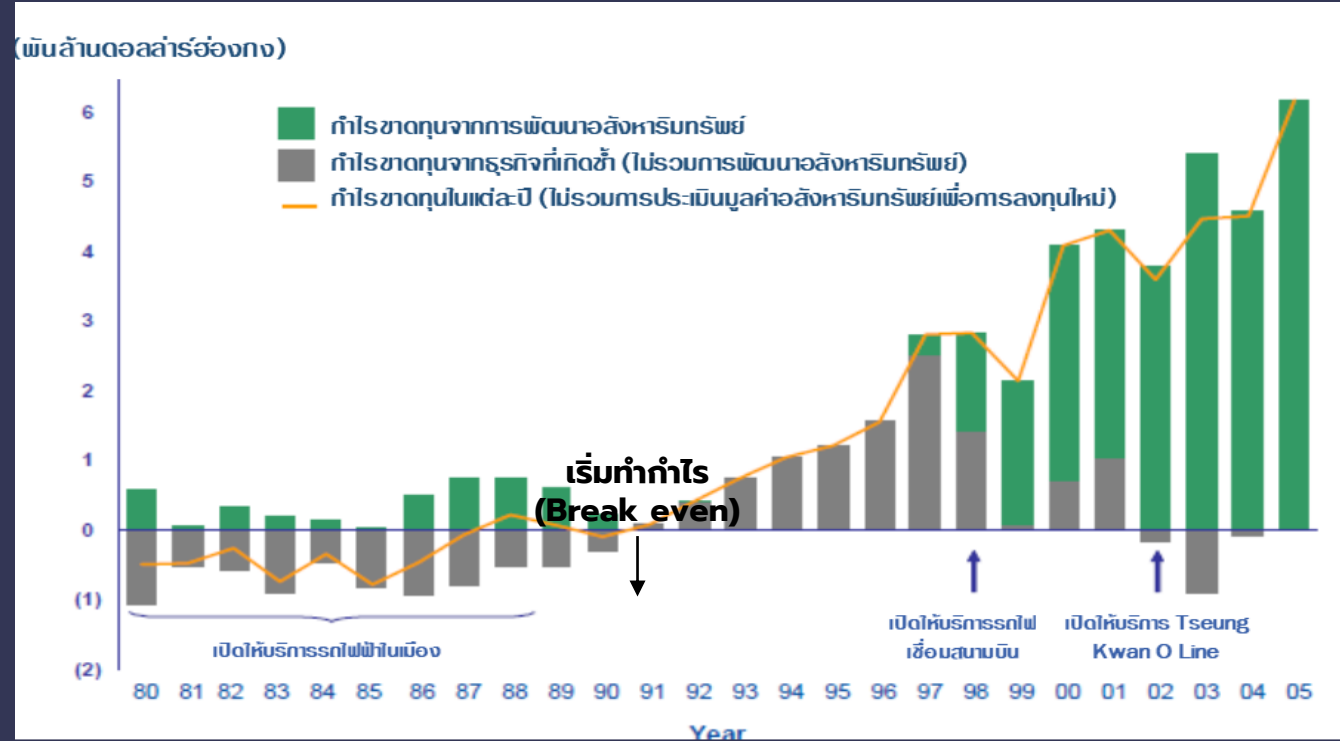
(พันล้านดอลลาร์ฮ่องกง)



อสังหาริมทรัพย์

การเดินทาง

(พันล้านดอลลาร์ฮ่องกง)



TOD ส่งผลดีต่อการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในระยะยาว

กำไรที่ได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ต่างๆ มีสัดส่วนสูงกว่ากำไรที่ได้จากการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ตั้งแต่ระยะเริ่มต้น และระยะยาว พบว่ากำไรจากการพัฒนาตามแนวคิด TOD รอบสถานี เพิ่มขึ้นจาก 600 ล้านเหรียญฮ่องกง ในปี ค.ศ.1980 เป็น 6,000 ล้านเหรียญฮ่องกง ในปี ค.ศ.2005

- การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ฮ่องกง
- ธุรกิจอื่น ๆ
- เงินแผ่นดินใหญ่ และบริษัทในเครือ
- การให้เข้าและการจัดการอสังหาริมทรัพย์ฮ่องกง
- ให้เข้าพื้นที่พาณิชย์บริเวณสถานี
- การเดินทางฮ่องกง

* ไม่รวมค่าใช้จ่ายในการศึกษาโครงการและการพัฒนาธุรกิจ

ส่วนแบ่งผลกำไรจากการดำเนินงานกิจการของ MTR (ลดภาระด้านการเงินของการเดินทาง)



การศึกษาพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD)

ประเด็นการนำเสนอ

1. นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

2. แนวคิดและ Key Success ในการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้าง
พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

3. การดำเนินการขับเคลื่อน TOD ไปสู่การปฏิบัติ

3.1 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา TOD ของประเทศ

3.2 ต้นแบบการพัฒนา TOD 3 แห่ง (พัทยา ขอนแก่น และอยุธยา)

3.3 ร่าง พ.ร.บ. TOD



การศึกษาพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD)

ประเด็นการนำเสนอ

1. นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

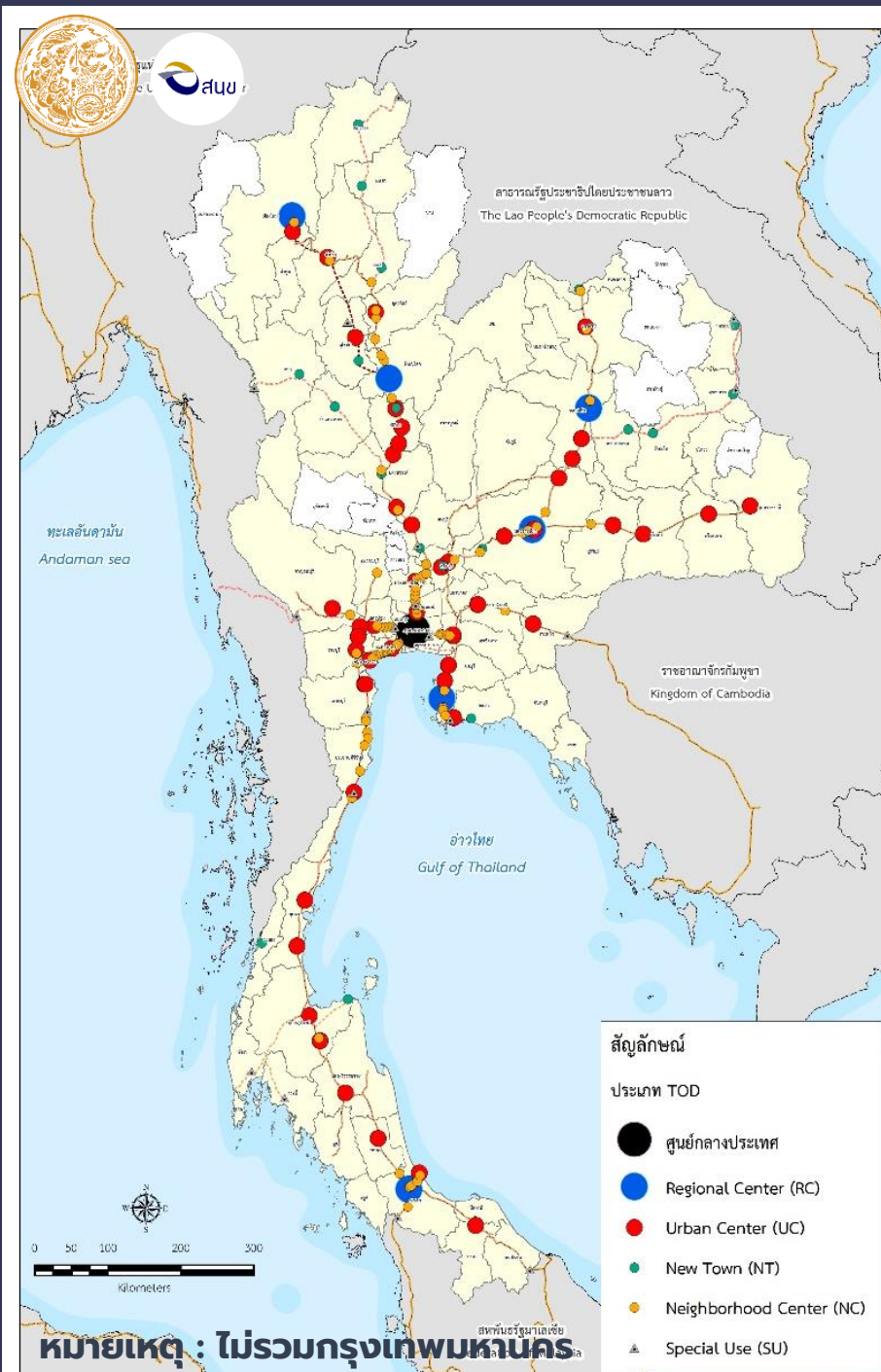
2. แนวคิดและ Key Success ในการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

3. การดำเนินการขับเคลื่อน TOD ไปสู่การปฏิบัติ

3.1 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา TOD ของประเทศ

3.2 ต้นแบบการพัฒนา TOD 3 แห่ง (พัทยา ขอนแก่น และอยุธยา)

3.3 ร่าง พ.ร.บ. TOD



(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่ง (พ.ศ. 2567-2582)

เพื่อเป็นกรอบชี้นำการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบสถานีรถไฟทางคู่
และรถไฟความเร็วสูงทั่วประเทศ (ไม่รวมในกรุงเทพมหานคร)
มีสถานีศักยภาพทั่วประเทศ จำนวน 177 สถานี

7 แนวทางการพัฒนา 47 แผนงาน/โครงการ ประมาณการงบประมาณ 17,326.1 ล้านบาท

| ระยะเร่งด่วน 2567-2568 | ระยะสั้น 2569-2572 | ระยะกลาง 2573-2577 | ระยะยาว 2578-2582 | รวม |
|--------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| 16 แผนงาน/ โครงการ 1,970.8 ลบ. | 12 แผนงาน/ โครงการ 12,063.3 ลบ. | 10 แผนงาน/ โครงการ 1,448.0 ลบ. | 9 แผนงาน/ โครงการ 1,844.0 ลบ. | 47 แผนงาน/ โครงการ 17,326.1 ลบ. |

สถานะ: ประสาน สศช. แล้ว มีความเห็นสอดคล้องให้ สนข. เสนอ ครม. ต่อไป
ประสาน ยพ. เพื่อบูรณาการเชื่อมโยงกับการดำเนินงานของ ยพ. แล้ว



(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่ง (พ.ศ. 2567-2582)

| ลำดับ | แนวทาง | ระยะการพัฒนา | | | | แผนงาน/โครงการ งบประมาณ (ล้านบาท) |
|---|---|--|---|--|---|---|
| | | ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2567-2568 | ระยะสั้น พ.ศ. 2569-2572 | ระยะกลาง พ.ศ. 2573-2577 | ระยะยาว พ.ศ. 2578-2582 | |
| 1 | การกำหนดพื้นที่เป้าหมาย TOD ให้เป็นพื้นที่พัฒนาพิเศษตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ | 7 แผนงาน/โครงการ 1,880.8 au. | 3 แผนงาน/โครงการ 11,178.3 au. | 3 แผนงาน/โครงการ 598.0 au. | 3 แผนงาน/โครงการ 290.0 au. | 16 แผนงาน/โครงการ 13,947.1 au. |
| 2 | การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจวิธีการรวบรวมที่ดินที่เป็นธรรมและจัดทำฐานข้อมูลการบริหารจัดการที่ดินเพื่อการพัฒนา TOD | - | 2 แผนงาน/โครงการ 130.0 au. | 2 แผนงาน/โครงการ 130.0 au. | 2 แผนงาน/โครงการ 164.0 au. | 6 แผนงาน/โครงการ 424.0 au. |
| 3 | การใช้มาตรการทางผังเมืองเพื่อสนับสนุนการพัฒนา TOD | - | 3 แผนงาน/โครงการ 680.0 au. | 3 แผนงาน/โครงการ 680.0 au. | 3 แผนงาน/โครงการ 1,360.0 au. | 9 แผนงาน/โครงการ 2,720.0 au. |
| 4 | การให้มือฉกรที่มีสมรรถนะเพื่อการพัฒนา TOD ที่มีประสิทธิภาพ | 4 แผนงาน/โครงการ 60.0 au. | 2 แผนงาน/โครงการ 40.0 au. | 1 แผนงาน/โครงการ 30.0 au. | ๑ แผนงาน/โครงการ 30.0 au. | 8 แผนงาน/โครงการ 160.0 au. |
| 5 | การส่งเสริมการลงทุนเพื่อการพัฒนา TOD | 1 แผนงาน/โครงการ - | 1 แผนงาน/โครงการ 20.0 au. | - | - | 2 แผนงาน/โครงการ 20.0 au. |
| 6 | การพัฒนามาตรฐานการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะตามหลักการ TOD | 1 แผนงาน/โครงการ 30.0 au. | - | - | - | 1 แผนงาน/โครงการ 30.0 au. |
| 7 | การพัฒนากฎหมาย | 3 แผนงาน/โครงการ - | 1 แผนงาน/โครงการ 15.0 au. | 1 แผนงาน/โครงการ 10.0 au. | - | 5 แผนงาน/โครงการ 25.0 au. |
| รวมงบประมาณแนวทางการพัฒนาที่ 1 - 7 (ล้านบาท) | | 16 แผนงาน/โครงการ 1,970.8 au. | 12 แผนงาน/โครงการ 12,063.3 au. | 10 แผนงาน/โครงการ 1,448.0 au. | 9 แผนงาน/โครงการ 1,844.0 au. | 47 แผนงาน/โครงการ 17,326.1 au. |



การศึกษาพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD)

ประเด็นการนำเสนอ

1. นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

2. แนวคิดและ Key Success ในการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้าง
พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

3. การดำเนินการขับเคลื่อน TOD ไปสู่การปฏิบัติ

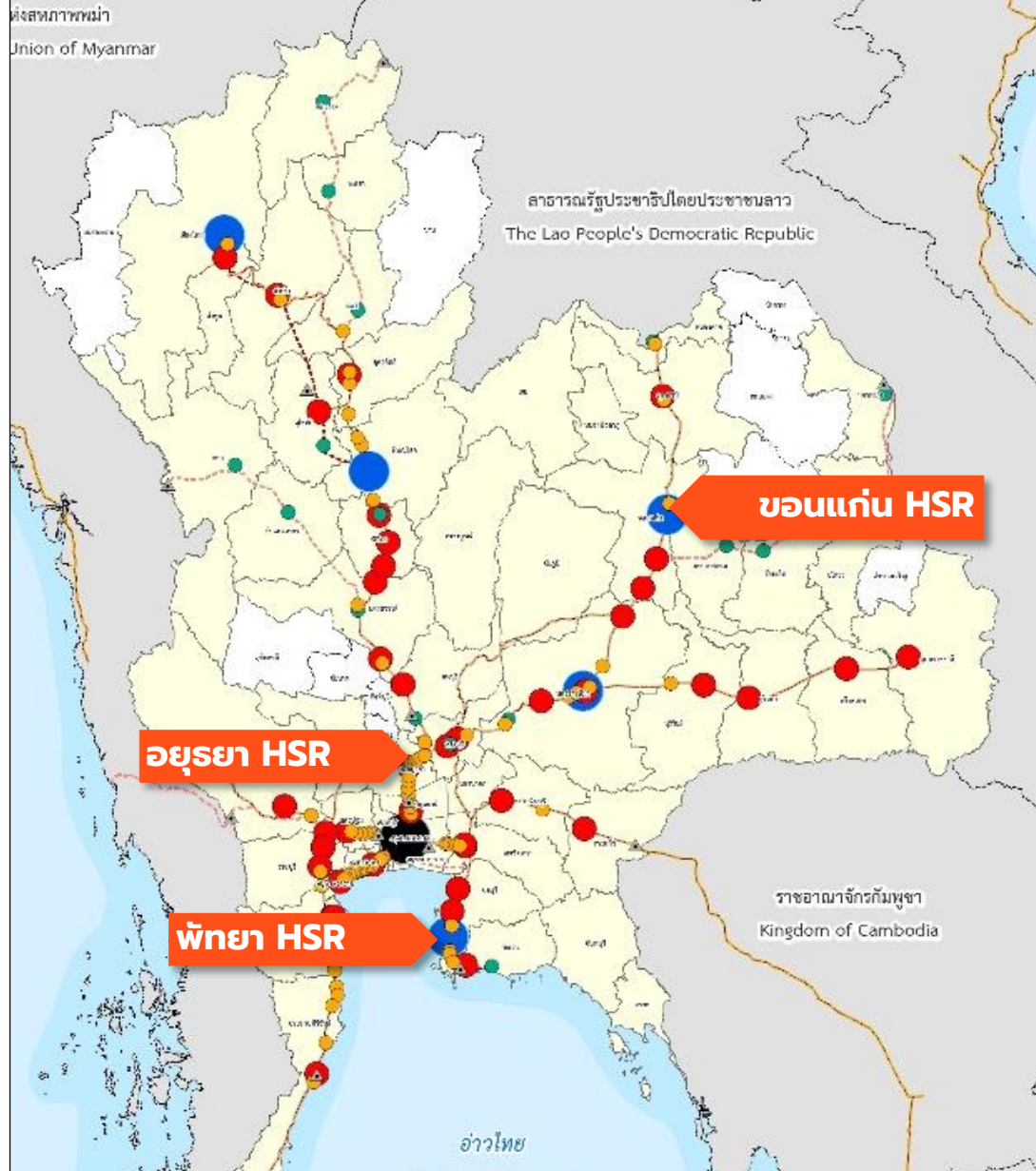
3.1 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา TOD ของประเทศ

3.2 ต้นแบบการพัฒนา TOD 3 แห่ง (พัทยา ขอนแก่น และอยุธยา)

3.3 ร่าง พ.ร.บ. TOD



ต้นแบบการพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง 3 แห่ง



สถานีรถไฟความเร็วสูง
พัทยา



สถานีรถไฟความเร็วสูง
ขอนแก่น

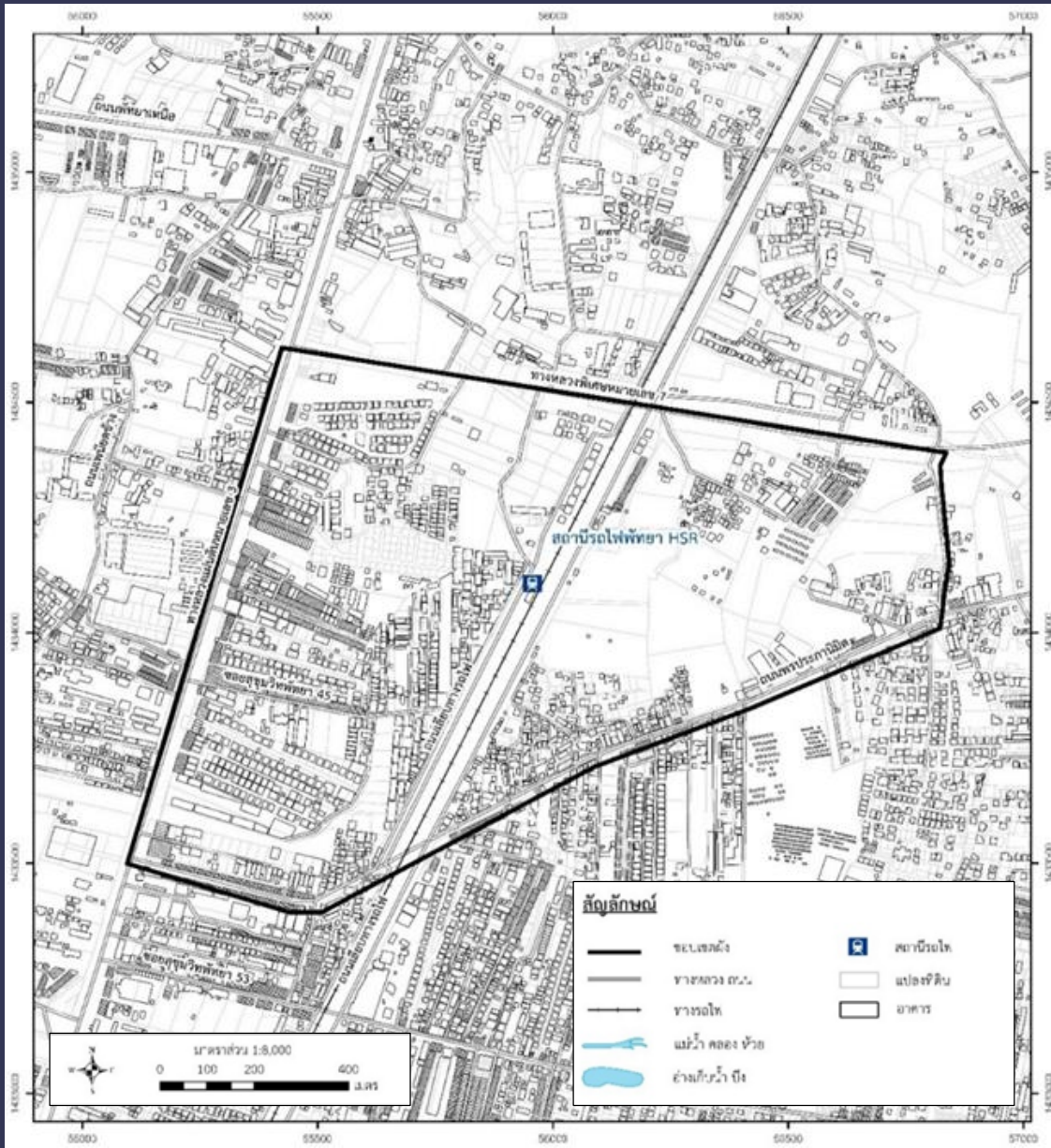


สถานีรถไฟความเร็วสูง
อัญญา





ต้นแบบการพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงพัททยา



พื้นที่เป้าหมายสถานีรถไฟความเร็วสูงพัททยาภายใต้พื้นที่รับผิดชอบ
ของเมืองพัททยาและเทศบาลเมืองหนองปรือ

ขอบเขตพื้นที่จัดทำผังพัฒนา TOD 900 ไร่

กรรมสิทธิ์ที่ดิน

รัฐ 0.7%

สพท. 11%

ภาคเอกชน 88.3%

การพัฒนาโครงการและอสังหาริมทรัพย์

พื้นที่ 183 ไร่

พื้นที่ใช้สอยอาคารรวม 1,604,255 ตร.ม.

คาดการณ์เงินลงทุน

ภาครัฐ 4,228.9 ล้านบาท

ภาคเอกชน 33,739.0 ล้านบาท

การวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์

NPV 8,725.5 ล้านบาท

EIRR 32.5%

BCR 1.2

เสนอให้ **สกพอ.** เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดทำผังพัฒนา
ต้นแบบ TOD รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงพัททยา ภายใต้ **พ.ร.บ.เขต
พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก** โดยผนวกเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ EEC
และบูรณาการร่วมกับ**เมืองพัททยาและเทศบาลเมืองหนองปรือ**
รวมทั้งหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง



ต้นแบบการพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงพัทยา

สรุปความเหมาะสมและความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์ของภาครัฐ

| ดัชนีชี้วัดทางการเงิน | ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ |
|---|------------------------|
| มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (Project NPV) (ล้านบาท) | 8,725.5 |
| ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) | ร้อยละ 32.5 |
| อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (Project Benefit-Cost Ratio) | 1.2 |

สรุปความเหมาะสมและความเป็นไปได้ทางการเงินในมุมมองภาครัฐและเอกชน

| ดัชนีชี้วัดทางการเงิน | ผลตอบแทนทางการเงิน | | | | | | |
|---|--------------------|----------------|---------|-------------|----------|--------------|-------------|
| | มุมมองภาครัฐ | มุมมองภาคเอกชน | | | | | |
| | | ศูนย์ประชุม | โรงแรม | ศูนย์การค้า | สำนักงาน | คอนโดมิเนียม | อพาร์ทเมนท์ |
| มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (Project NPV) (ล้านบาท) | -3,199.1 | 3,031.9 | 4,257.4 | 1,514.4 | 4,629.9 | 8,020.1 | 2,236.9 |
| อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) | N/A | 14.7% | 14.3% | 21.7% | 13.8% | 39.8% | 15.7% |
| ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) | N/A | 8.0 | 12.0 | 9.0 | 12.0 | 2.0 | 10.0 |
| อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C) | 0.07 | 4.6 | 2.3 | 2.1 | 2.3 | 1.6 | 2.8 |



ต้นแบบการพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงพัทยา



| เครื่องหมาย | สัญลักษณ์ |
|-------------|--|
| | ขอบเขตผังพื้นที่เฉพาะ |
| | เขตที่ดินการรถไฟ |
| | ทางหลวง ถนน ชุม |
| | ทางรถไฟทางคู่ ทางสาม |
| | สะพาน |
| | แม่น้ำ คลอง ห้วย |
| | เส้นเชื่อมความสูงและต่ำระดับ |
| | อ่างเก็บน้ำ หนอง บึง |
| | คลองส่งน้ำ คลองระบายน้ำ |
| | สถานีรถไฟ |
| | โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูง |
| | อาคารจอดรถ |
| | โครงการก่อสร้างศูนย์กระจายระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง |
| | โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงสำหรับนักท่องเที่ยว |
| | โครงการทางรถไฟความเร็วสูง |
| | พื้นที่ผสมผสานการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน |
| | พื้นที่อยู่อาศัยรวมและการบริการระบบขนส่งมวลชน P.1 |
| | พื้นที่อยู่อาศัยรวมและการบริการระบบขนส่งมวลชน P.2 |
| | พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย B.1 |
| | พื้นที่อยู่อาศัยหรือบริการพัฒนาที่ร้อยละ 2 |
| | พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง B.3 |
| | พื้นที่ประเภทที่ส่งเสริมพัฒนาการ อ. |
| | พื้นที่ประเภทสถานศึกษา ศษ. |
| | พื้นที่กรมสิทธิการรถไฟแห่งประเทศไทย |
| | สำหรับใช้ดำเนินการก่อสร้างพื้นฐาน |

มาตราส่วน 1:8,000
0 90 180 360 540 720

โครงการศึกษาพัฒนาเมือง
กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

แผนที่ผังการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน
เมืองต้นแบบ TOD พัทยา

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร





ต้นแบบการพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงพญา

ขั้นตอนการดำเนินการจัดทำผังพัฒนา TOD ภายใต้ EECh รวมระยะเวลาดำเนินการ 1-2 ปี



สำนักบริหาร
สัญญาฯ /
ฝ่ายกฎหมาย/อปท.

คณะทำงาน
EECh ระดับพื้นที่

คณะทำงาน
EECh

ปิดประกาศ
รับฟังความคิดเห็น

คณะทำงาน
อนุบัญญัติฯ
ให้ความคิดเห็น

กบอ.

กพอ.

คสม.

จัดทำ (ร่าง)
แผนผังการ
พัฒนา
และนำเสนอ

พิจารณา
ให้และ
ความเห็นชอบ
หลักการ
(ร่าง)
แผนผังฯ

พิจารณาและ
ให้ความ
เห็นชอบ
(ร่าง)แผนผังฯ

ตามระเบียบ
การรับฟัง
ความคิดเห็น

เห็นชอบ (ร่าง)
แผนผังฯ
และเสนอ
กบอ. ต่อไป

เห็นชอบ
ให้เสนอ
กพอ.
ต่อไป

เห็นชอบ
ให้เสนอ
คสม.
ต่อไป

ประกาศ
ในราชกิจ
จานุเบกษา

หมายเหตุ
คณะทำงาน EECh : คณะทำงานส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) และการพัฒนาเมืองอัจฉริยะร่วมกับระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ รถไฟความเร็วสูงสามสนามบิน
คณะทำงานอนุบัญญัติฯ : คณะทำงานพิจารณากลับกรองร่างอนุบัญญัติภายใต้ พ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, พ.ศ. 2561
กบอ. : คณะอนุกรรมการบริหารการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
กพอ. : คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

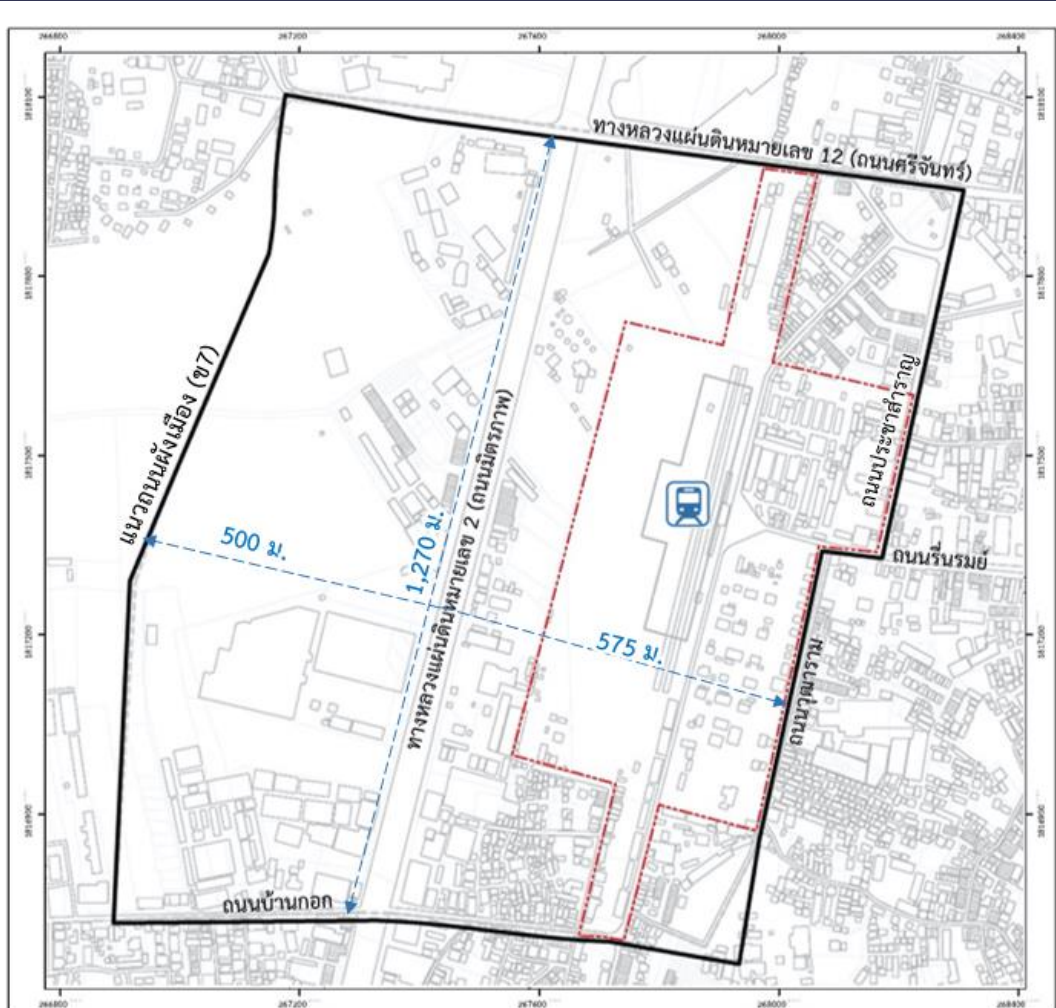


ต้นแบบการพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงพัทยา





ต้นแบบการพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงขอนแก่น



พื้นที่เป้าหมายสถานีรถไฟความเร็วสูงขอนแก่นภายใต้พื้นที่รับผิดชอบ
ของเทศบาลนครขอนแก่น

ขอบเขตพื้นที่จัดทำผังเฉพาะ TOD 872.81 ไร่

กรรมสิทธิ์ที่ดิน

รัฐ 21%

รพท. 23%

ภาคเอกชน 56%

การพัฒนาโครงการและอสังหาริมทรัพย์

พื้นที่ 872.81 ไร่

พื้นที่ใช้สอยอาคารรวม 2,985,198 ตร.ม.

คาดการณ์เงินลงทุน

ภาครัฐ 3,052.2 ล้านบาท

ภาคเอกชน 73,935.2 ล้านบาท

การวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน

NPV 1,038.21 ล้านบาท

EIRR 14.08%

BCR 1.04

เสนอให้**เทศบาลนครขอนแก่น**ดำเนินการจัดทำผังเฉพาะตาม
พ.ร.บ.การผังเมือง พ.ศ.2562 โดยบูรณาการร่วมกับ **ยพ. รพท. SRTA**
และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง



ต้นแบบการพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงขอนแก่น

สรุปความเหมาะสมและความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์ของภาครัฐ

| ดัชนีชี้วัดทางการเงิน | ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ |
|---|------------------------|
| มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (Project NPV) (ล้านบาท) | 1,038.21 |
| ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) | ร้อยละ 14.08 |
| อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (Project Benefit-Cost Ratio) | 1.04 |

สรุปความเหมาะสมและความเป็นไปได้ทางการเงินในมุมมองภาครัฐและเอกชน

| ดัชนีชี้วัดทางการเงิน | ผลตอบแทนทางการเงิน | | | | | | |
|---|--------------------|----------------|---------|-------------|----------|--------------|-------------|
| | มุมมองภาครัฐ | มุมมองภาคเอกชน | | | | | |
| | | ศูนย์ประชุม | โรงแรม | ศูนย์การค้า | สำนักงาน | คอนโดมิเนียม | อพาร์ทเมนท์ |
| มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (Project NPV) (ล้านบาท) | -2,465.7 | 2,290.4 | 2,025.4 | 6,809.6 | 7,568.3 | 7,649.6 | 2,478.6 |
| อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) | N/A | 12.2% | 9.9% | 11.1% | 11.4% | 25.2% | 12.9% |
| ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) | N/A | 9.0 | 19.0 | 17.0 | 14.0 | 2.0 | 14.0 |
| อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C) | 0.12 | 1.8 | 1.4 | 1.7 | 1.7 | 1.3 | 2.1 |



ต้นแบบการพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงขอนแก่น



- เครื่องหมาย**
- ขอบเขตที่ดินที่เฉพาะ
 - เขตที่ดินการรถไฟ
 - ทางหลวง ถนน ซอย
 - ทางรถไฟทางคู่ ทางสาม
 - สะพาน
 - แม่น้ำ คลอง หนอง
 - เขื่อนเขื่อนประตูและคันระดับ
 - อ่างเก็บน้ำ หนอง บึง
 - คลองส่งน้ำ คลองระบายน้ำ
- สัญลักษณ์**
- สถานีรถไฟ
 - โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูง
 - โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟทางเบา
 - โครงการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อทาง
 - โครงการทางรถไฟความเร็วสูง
 - โครงการก่อสร้างสะพานทางเดินยกระดับ
- สัญลักษณ์การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน**
- พื้นที่ สรรพสิ่งปลูกสร้างเชิงพาณิชย์กลางเมือง พ.1
 - พื้นที่ สรรพสิ่งปลูกสร้างเชิงพาณิชย์การค้าและราชการระดับภูมิภาค พ.2
 - พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย อ.1
 - พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง อ.2
 - พื้นที่ประเภทที่โล่งและนันทนาการ ล.
 - พื้นที่ประเภทที่โล่งเพื่อการจราจรระบายน้ำ
 - พื้นที่ประเภทสถานับการศึกษา ศ.น.
 - พื้นที่กรมพิธีการรถไฟแห่งประเทศไทยสำหรับใช้สำหรับโครงสร้างพื้นฐาน

มาตราส่วน 1:1,000

0 75 150 300 450 600

โครงการศึกษาพัฒนาเมือง
กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

แผนที่แสดงการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน
เมืองต้นแบบ TOD จังหวัดขอนแก่น

ส.น.อ.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร





ต้นแบบการพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงขอนแก่น



Zoom Meeting

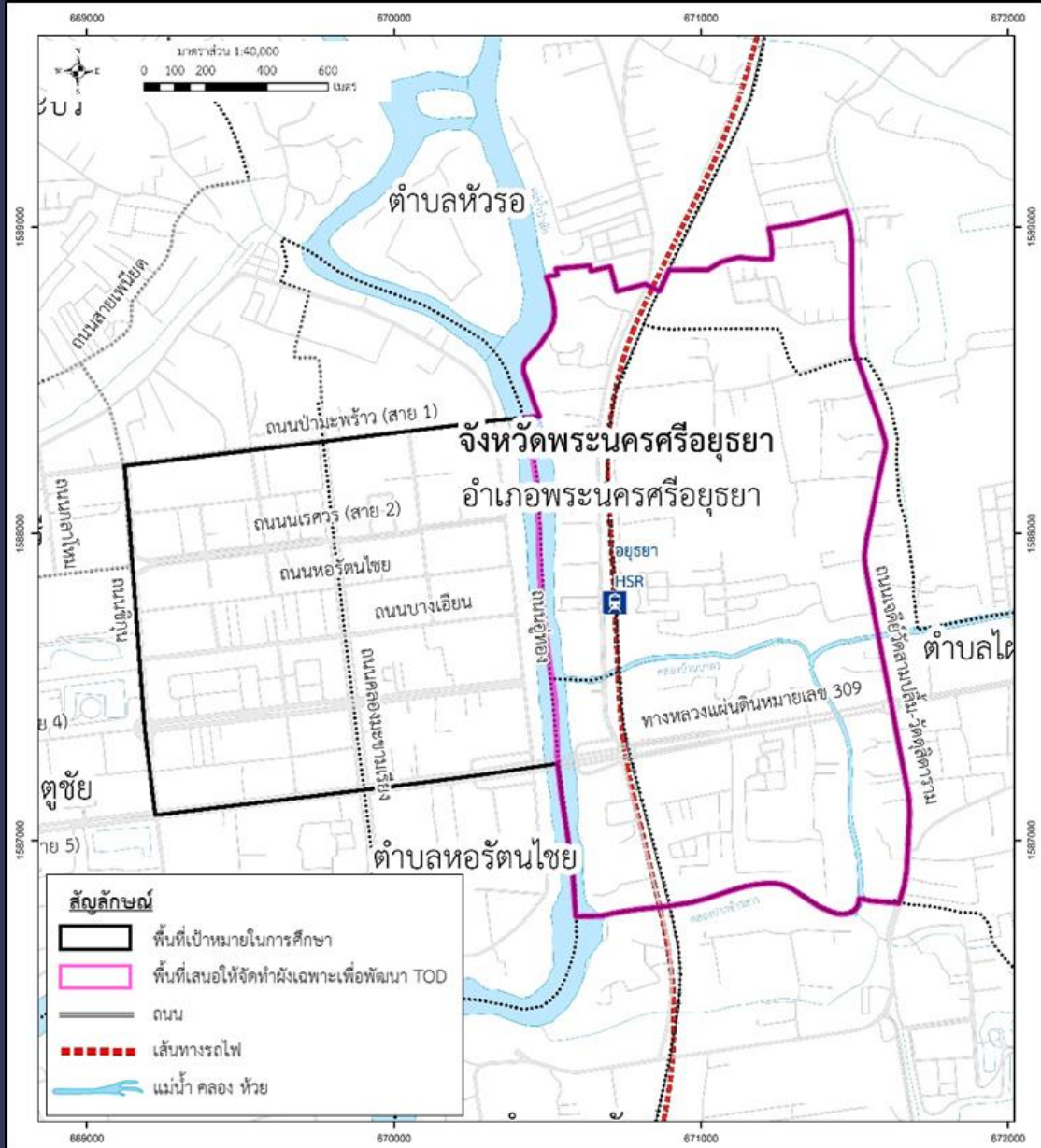
Recording...

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Windows taskbar: Type here to search, 10:00 AM 12/7/2022



ต้นแบบการพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงพระนครศรีอยุธยา



พื้นที่เป้าหมายอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยาและเทศบาลเมืองอโยธยา จำเป็นต้องวางผังเพื่อควบคุม (พ.ท. อนุรักษ์ทางประวัติศาสตร์) และพัฒนา TOD สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา รวมทั้งหมด 2,381.98 ไร่ **ขอบเขตพื้นที่จัดทำผังเฉพาะ TOD 1,400 ไร่**

กรรมสิทธิ์ที่ดิน

รัฐ 2.17%
 สพท. 4.83%
 ภาคเอกชน 32.91%
 ธรณีสงฆ์ 18.9%
 พื้นที่อนุรักษ์และแม่น้ำ 41.13%

การพัฒนาโครงการและอสังหาริมทรัพย์

พื้นที่ 872.81 ไร่
 พื้นที่ใช้สอยอาคารรวม 2,985,198 ตร.ม.

คาดการณ์เงินลงทุน

ภาครัฐ 6,666 ล้านบาท ภาคเอกชน 26,079.7 ล้านบาท

การวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน

NPV 19,106 ล้านบาท

EIRR 28.8%

BCR 2.6

เสนอให้ **เทศบาลนครพระนครศรีอยุธยาและเทศบาลเมืองอโยธยา** ดำเนินการจัดทำผังเฉพาะตาม **พ.ร.บ.การผังเมือง พ.ศ.2562** โดยบูรณาการร่วมกับ **ยพ. สพท.** และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง



ต้นแบบการพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงพระนครศรีอยุธยา

สรุปความเหมาะสมและความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์ของภาครัฐ

| ดัชนีชี้วัดทางการเงิน | ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ |
|---|------------------------|
| มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (Project NPV) (ล้านบาท) | 19,106 |
| ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) | ร้อยละ 28.8 |
| อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (Project Benefit-Cost Ratio) | 2.6 |

สรุปความเหมาะสมและความเป็นไปได้ทางการเงินในมุมมองภาครัฐและเอกชน

| ดัชนีชี้วัดทางการเงิน | ผลตอบแทนทางการเงิน | | | | | | |
|---|--------------------|----------------|--------|-------------|----------|--------------|-------------|
| | มุมมองภาครัฐ | มุมมองภาคเอกชน | | | | | |
| | | ศูนย์ประชุม | โรงแรม | ศูนย์การค้า | สำนักงาน | คอนโดมิเนียม | อพาร์ทเมนท์ |
| มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (Project NPV) (ล้านบาท) | -5,043 | 1,320.1 | 693.1 | 3,412.7 | 1,141.9 | 3,207.1 | 463.5 |
| อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) | N/A | 22.4% | 10.5% | 16.1% | 12.5% | 20.2% | 17.2% |
| ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) | N/A | 7.0 | 17.0 | 13.0 | 13.0 | 2.0 | 9.0 |
| อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C) | 0.25 | 4.8 | 1.6 | 2.6 | 1.9 | 1.3 | 3.3 |



สพ

ต้นแบบการพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงพระนครศรีอยุธยา





สรุปรูปแบบการลงทุนที่เป็นไปได้ในแต่ละสินทรัพย์ ในเมืองต้นแบบ TOD ทั้ง 3 แห่ง

| ลำดับ | รูปแบบสินทรัพย์ | กรรมสิทธิ์ที่ดิน | รูปแบบการลงทุน |
|-------|---|---|----------------|
| 1 | โครงสร้างพื้นฐานประเภท ระบบสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ | ทั้งในกรณีที่ดินภาคเอกชน และที่ดินภาครัฐ | ภาครัฐ |
| 2 | โครงสร้างพื้นฐานประเภท ระบบขนส่งมวลชนรอง | ทั้งในกรณีที่ดินภาคเอกชน และที่ดินภาครัฐ | ภาครัฐ / PPP |
| 3 | โครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เชิงพาณิชย์ | ภาครัฐ / เอกชน | ภาครัฐ / PPP |
| 4 | โครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อที่อยู่อาศัย | ภาครัฐ / เอกชน | ภาครัฐ / PPP |



การศึกษาพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD)

ประเด็นการนำเสนอ

1. นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

2. แนวคิดและ Key Success ในการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

3. การดำเนินการขับเคลื่อน TOD ไปสู่การปฏิบัติ

3.1 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา TOD ของประเทศ

3.2 ต้นแบบการพัฒนา TOD 3 แห่ง (พญา ขอนแก่น และอยุธยา)

3.3 ร่าง พ.ร.บ. TOD



ร่างพระราชบัญญัติการพัฒนาพื้นที่ในและ โดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง พ.ศ. ...

ประกอบด้วย ๖ หมวด ๔๔ มาตรา

วัตถุประสงค์ : เพื่อเป็นเครื่องมือในการพัฒนา TOD ที่มีประสิทธิภาพ เป็นเอกภาพ ตอบโจทย์ในบริบทไทย
แก้ไขข้อจำกัดขององค์กรและกฎหมายต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน
สนับสนุนการลงทุนและนำมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนากลับไปอุดหนุนระบบขนส่งทางรางและระบบการเดินทางเชื่อมต่อ

เหตุผลความจำเป็น

- แม้ประเทศไทยจะมีเครื่องมือด้านกฎหมายในการพัฒนาเมือง แต่อยู่กระจัดกระจายตามกฎหมายต่างๆ และมีหน่วยงานรับผิดชอบดูแลต่างหน่วยงานกัน ทำให้การดำเนินงานพัฒนาเป็นอย่างล่าช้า ขาดเอกภาพ ไม่สามารถป้องกันปัญหา Urban sprawl จากการพัฒนาระบบขนส่งทางรางในอนาคตได้ และ คค. ในฐานะหน่วยงานหลักในการพัฒนาระบบขนส่งทางราง จำเป็นต้องมีเครื่องมือด้านกฎหมายเพื่อพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้มีความสอดคล้องบูรณาการกับการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อขับเคลื่อนนโยบายและยุทธศาสตร์ของประเทศ
- เพื่อแก้ไขอุปสรรคหรือข้อจำกัดของกฎหมายด้านการพัฒนาเมืองที่มีอยู่ในปัจจุบัน (เช่น กฎหมายเวนคืน กฎหมายควบคุมอาคาร กฎหมายการจัดรูปที่ดิน กฎหมายจัดทำผังเฉพาะ) เพื่อให้ดำเนินการพัฒนาตามแนวคิด TOD ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เพื่อกำหนดมาตรการในการส่งเสริมด้านการเงินการลงทุน เพื่อดึงดูดเอกชนเข้ามาร่วมพัฒนาโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น มาตรการด้านภาษี ด้านการลงทุน การจัดตั้งกองทุนขึ้นเพื่อให้การสนับสนุนด้านการเงินการลงทุนแก่โครงการที่มีความจำเป็น ช่วยลดภาระด้านงบประมาณของรัฐ และเพิ่มความยืดหยุ่นในการบริหารการเงิน
- กำหนดองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการกำกับ ดูแล ติดตาม และการขับเคลื่อนการพัฒนา TOD ตามแผนปฏิบัติการฯ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามกฎหมายอันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาเมืองและบรรลุเป้าหมายตามนโยบายและยุทธศาสตร์ชาติ



การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง ตามแนวคิด TOD เป็นกลไกสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาที่ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง

TOD สามารถสนับสนุนให้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) สำเร็จเป็นรูปธรรม **สู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง**

- สร้างสภาพกายภาพของเมืองที่เป็นมิตรต่อคนทุกคนโดยมีระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงครอบคลุมให้ทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
- สร้างโอกาสในการเข้าถึงแหล่งงาน แหล่งการศึกษา ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอย่างเท่าเทียม



ปัญหาการท้องเกี่ยวที่ถูกลมองข้าม
ทุกที่มีแต่บันได ความต่างระดับ สิ่งกีดขวาง
ความคับแคบ ความไม่ปลอดภัย

ร้านอาหารมีแต่ชั้นใด



ป้ายและเสาเป็นอุปสรรค



ถนนมีแต่เลนรถยนต์

ไม่มีเลนจักรยาน ทางเท้าไม่มีทางลาด



ไม่มีสัญญาณคนข้ามและทางลาด



เที่ยวยากหากเพื่อนที่เมืองแม่ (1)

- ◆ เกี่ยวกับลูกๆ พร้อมรถเข็นเด็กไม่สะดวก
- ◆ ทางเท้าสูง ผู้สูงอายุก้าวขึ้นๆ ลงๆ ไม่สะดวก
- ◆ แค่อข้ามถนนก็เครียดแล้ว ไม่รู้จะข้ามยังไง ไม่มีสัญญาณคนข้าม
- ◆ ชี้อกรยานชมเมืองไม่ปลอดภัย ไม่รู้เมื่อไหร่จะโดนรถชนตาย

เที่ยวยากหากพื้นที่เมืองแอ่ง (2)

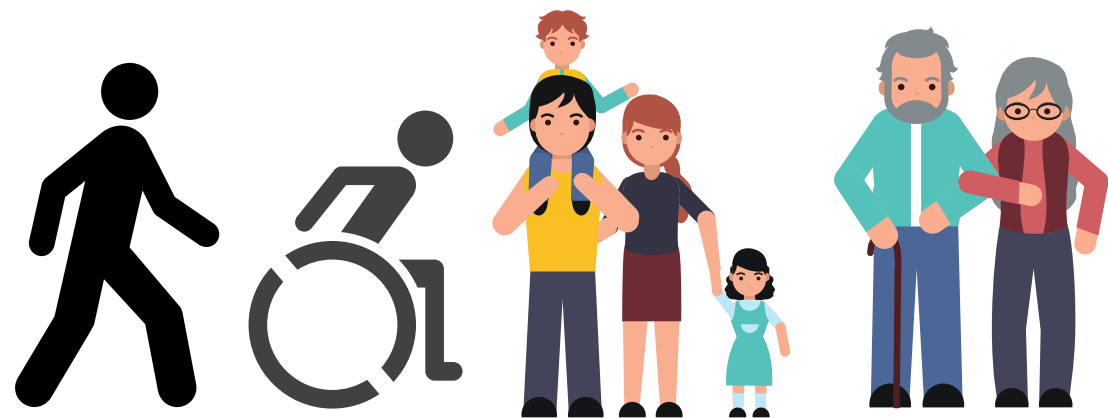
- ◆ ไปไหนก็มีแต่บันได ทางต่างระดับ ทางเท้าแคบ พิกัดไม่ต้องมา
- ◆ ใช้ทางเท้าไม่ได้ ต้องไปเดินบนถนน
- ◆ เดินเที่ยวไม่เท่าไรก็เหนื่อย เตี้ยวยก เตี้ยวแบก เตี้ยวขึ้น เตี้ยวลง หลบเสา หลบป้าย หลบรถ
- ◆ เหมือนเอาชีวิตมาเสี่ยงตายในโลกที่สาม

เป้าหมายของเมืองเที่ยวง่าย ไม่ทิ้งใคร
เดินง่าย ปั่นง่าย เข็นง่าย ปลอดภัย เที่ยวได้ทั้งวัน ใครๆ ก็เที่ยวได้

สิ่งที่เมืองท่องเที่ยวต้องทำ

Walkability

ปรับปรุงทางเท้าและทาง
ข้ามถนนในเขตเมือง



Cyclability

ทำทางจักรยานที่
ปลอดภัย



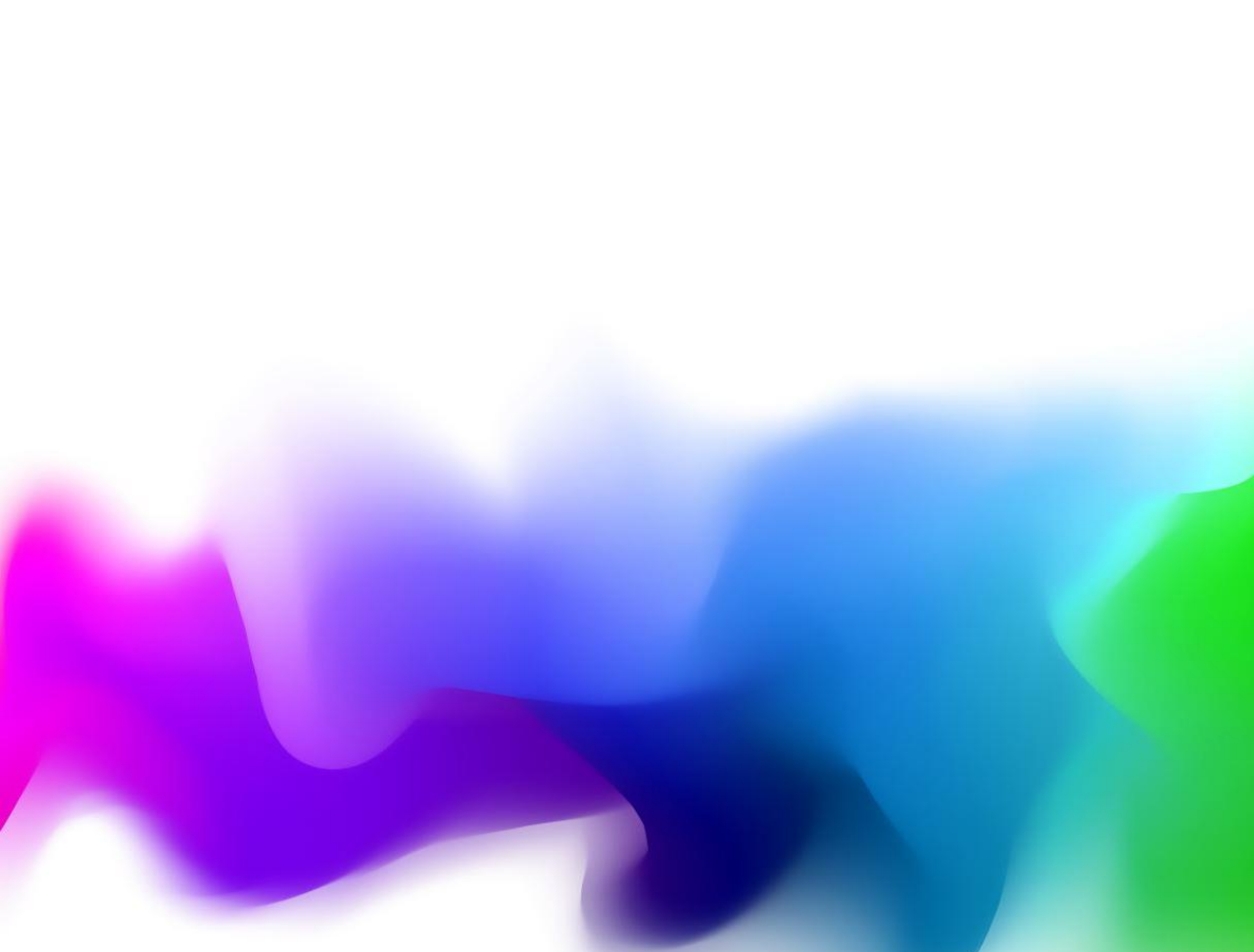
Inclusivity

คำนึงถึงนักท่องเที่ยวทุกรูป
แบบ เช่น คนหนุ่มสาว เดิน
ทางเป็นครอบครัว สูงอายุ
พิการ ใช้จักรยาน เป็นต้น



A wide-angle photograph of a modern city street. On the left, a large, multi-story building with a glass and metal facade dominates the view. The street is paved with red bricks and features a dedicated blue-painted bicycle lane. Pedestrians are walking on the sidewalks, and a cyclist is riding in the blue lane. In the background, more modern buildings and a clear sky are visible. A large, semi-transparent white banner is overlaid across the center of the image, containing the Thai text.

เมืองเที่ยวง่าย ไม่ทิ้งใคร

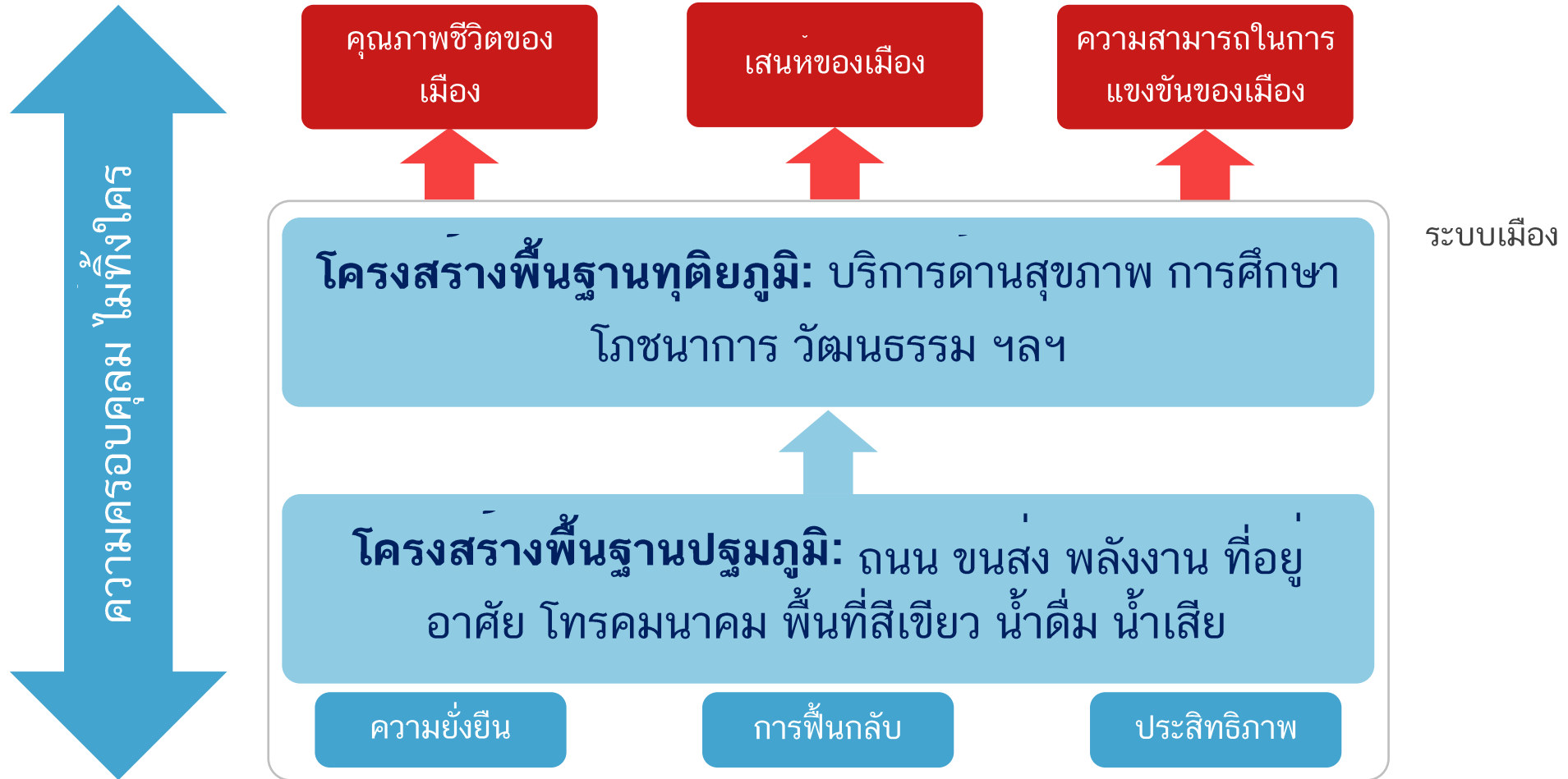


เมืองที่ไม่ทิ้งใคร

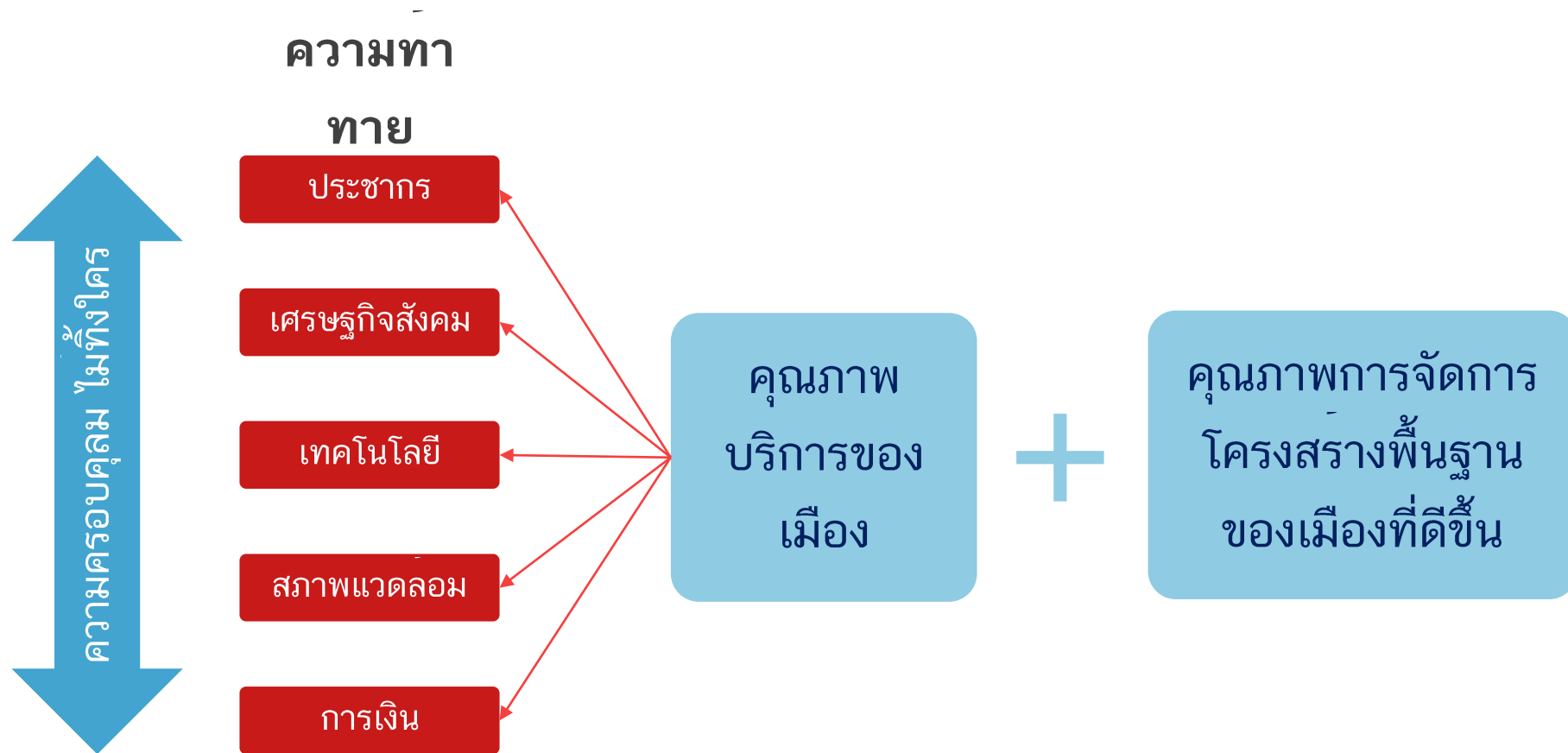
Inclusive & Livable (Smart) Cities

ความ inclusive อยู่ตรงไหนในการพัฒนาเมือง

กรอบงานบริหารจัดการเมือง



ความท้าทายที่สำคัญด้านโครงสร้างพื้นฐานของเมือง



มิติหลักของระบบโครงสร้างพื้นฐานของเมือง



ทางเทคโนโลยี



ทางสังคม



ทางเศรษฐกิจ

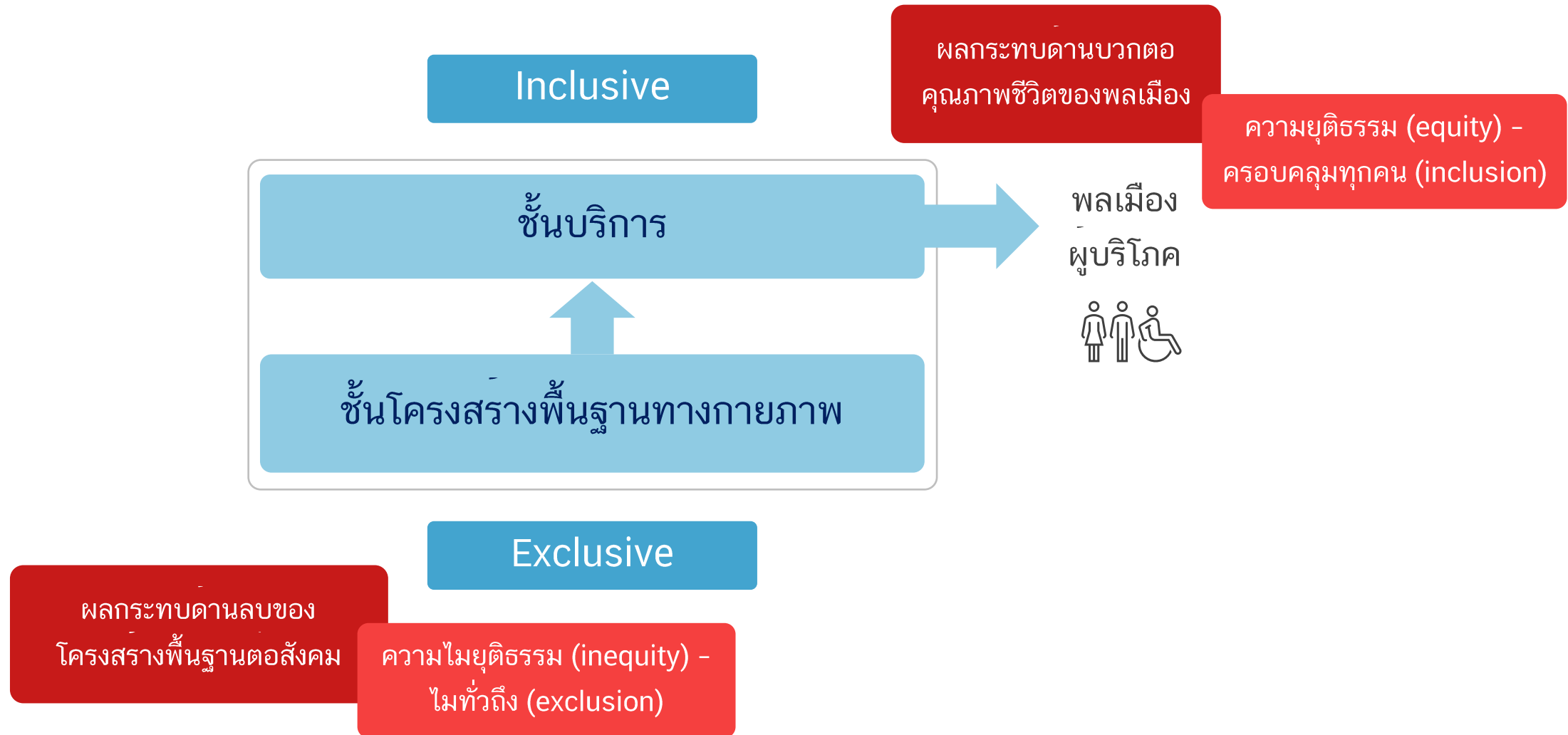


ทางสภาพแวดล้อม

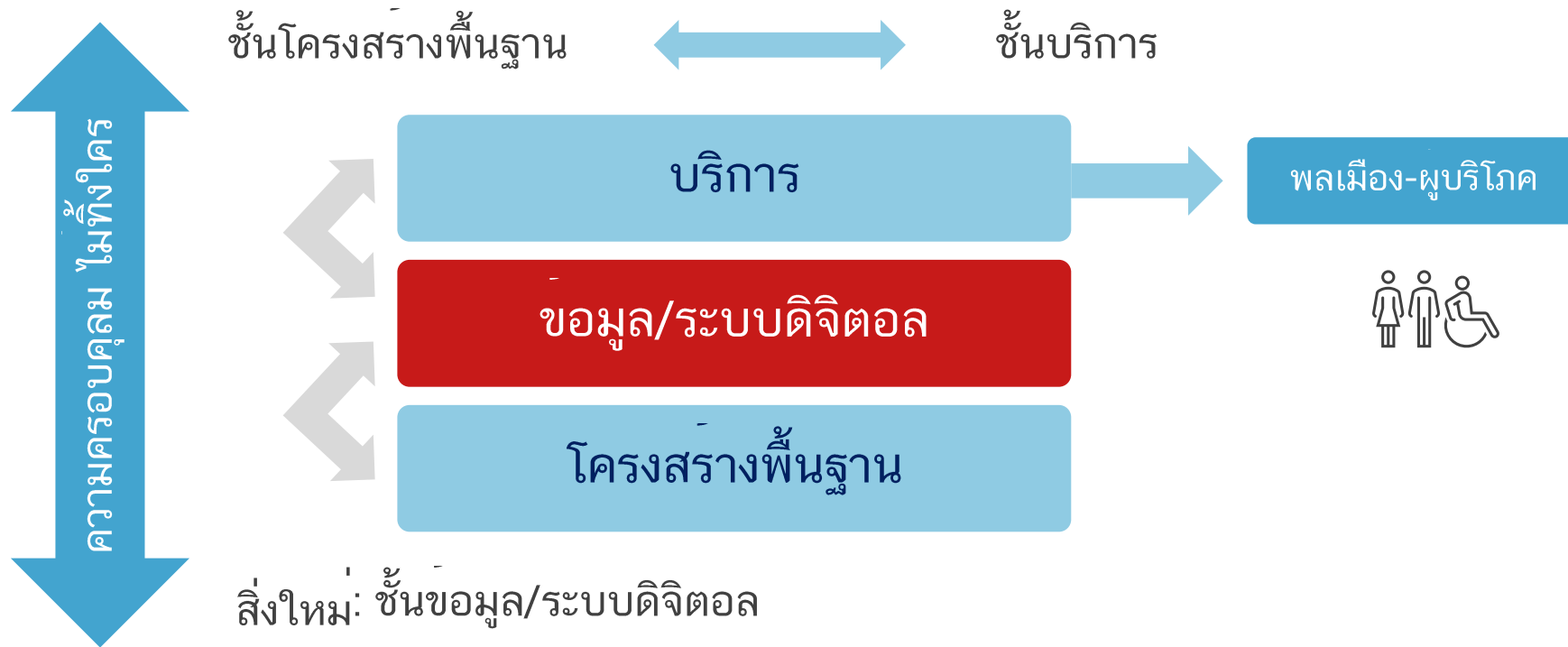


ทางกฎหมาย

มิติทางสังคมของโครงสร้างพื้นฐาน



เมืองอัจฉริยะ



กรุงเทพมหานคร



กรมทางหลวง



ทางเท้า กทม.

ถนนรัตนาธิเบศร์

สภาพพื้นที่เมือง

เทศบาลนครนครราชสีมา



กรมทางหลวงชนบท



แยกฝั่งหนอง โคราช

สี่แยกเมืองนนท์

ตัวอย่างของเมืองท่องเที่ยว



-
ขอเสนอแนะ

หน่วยงานหลัก

นำ

กระทรวงมหาดไทย

เช่น กรุงเทพมหานคร เมือง
พัทยา องค์กรปกครองส่วน
ท้องถิ่น ฯลฯ

กระทรวง พม.

เช่น พก. สค.
ดย. ผส.
ฯลฯ

กระทรวงดิจิทัล

เช่น สวทช.
DEPA ฯลฯ

กระทรวงคมนาคม

รวมถึงกรมทางหลวง
และกรมทางหลวง
ชนบท

สมาคมท้องถิ่น

*สมาคมองค์การบริหารส่วน
จังหวัดแห่งประเทศไทย *สมาคม
สันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย
*สมาคมองค์การบริหารส่วนตำบล
แห่งประเทศไทย

ข้อเสนอแนะ

1



แผนบูรณาการเมืองน่าอยู่และไม่ทิ้งใคร

จัดทำแผนบูรณาการเพื่อพัฒนาเมืองน่าอยู่และไม่ทิ้งใครซึ่งครอบคลุมพื้นที่เมือง พื้นที่สาธารณะ และการเดินทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนน ทางเท้า ทางข้ามถนน ตามแนวคิดถนนที่สมบูรณ์ของทุกคน (Complete Street) โดยใช้แนวคิดการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design) และแนวคิดเมืองอัจฉริยะ (Smart City)

ข้อเสนอแนะ

2



คณะกรรมการเมืองนาอยู่และไมทิ้งใคร

จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาเมืองที่ไมทิ้งใคร หรือเพิ่มเขาไปในโครงสร้างเดิม เช่น คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.บ.จ.) เพื่อเพิ่มการมีส่วนร่วมของคนทั้งมวลในการพัฒนาเมือง

ข้อเสนอแนะ

3



เทศบัญญัติหรือกฎหมายท้องถิ่น

พิจารณาออกเทศบัญญัติหรือกฎหมายท้องถิ่นเพื่อพัฒนาเมืองน่ายุและไมทิ่งไครอย่าง
ต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะ

4



พื้นที่หรือโครงการนำ

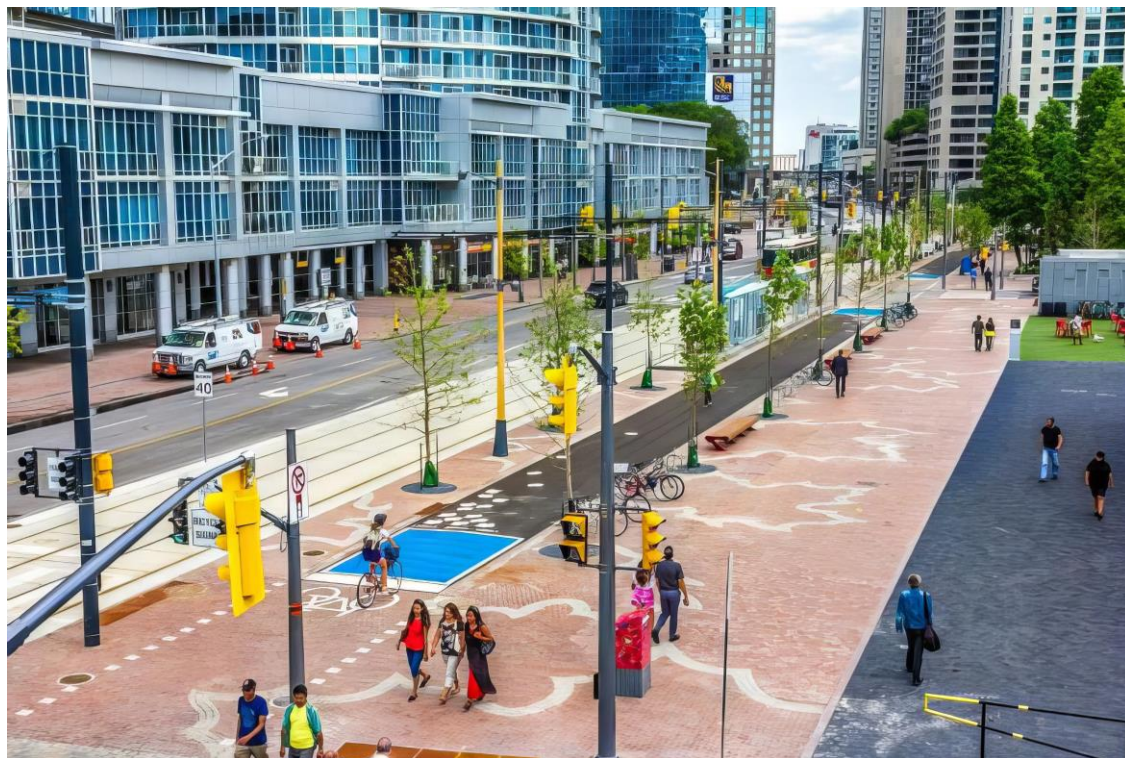
พิจารณาจัดทำโครงการนำร่อง 1 จังหวัด 1 ทางเทากวาง 1 ทางข้ามปลอดภัย เพื่อเป็น กาวแรกสู่ถนนที่สมบูรณ์ของทุกคน (Complete Street) และการพัฒนาเมืองวิถี ใหม่ (New Urbanism) ที่เน้นการเดิน ปั่น จักรยานและขนส่งสาธารณะซึ่งปลอดภัย มี ค่าใช้จ่ายน้อยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



- ระบบตรวจจับความเคลื่อนไหว
- สัญญาณคนข้าม
- ตัวเลขนับเวลาถอยหลัง
- สัญญาณเสียง (รอข้าม หมดเวลา)
- สัญญาณแสง (รอข้าม หมดเวลา)
- ขอเพิ่มเวลาข้ามถนน

เมืองน่าอยู่และไม่ทิ้งใครควรเป็นแบบไหน?

1



2





จบการนำเสนอ