กระทรวงคมนาคม

สนข
สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

กลไกภาครัฐ ที่เอื้อต่อการพัฒนา พื้นที่รอบสถานีรถไฟ

งานเสาวนาเรื่อง
“ผ่าแผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศาลายาและธรรมศาสตร์”

โดย **ดร.ชยธรรม์ พรหมศร**
รักษาการผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร

กลไกภาครัฐ
ที่เอื้อต่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ

1.ข้อจำกัดของการพัฒนาโครงการ TOD ในประเทศไทย

2. กลไกของภาครัฐในการพัฒนาพื้นที่ TOD

3. องค์ประกอบที่สำคัญของ TOD

4. พื้นที่ที่จะนำแนวคิด (Concept) ของ TOD มาประยุกต์ใช้

กลไกภาครัฐ
ที่เอื้อต่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ

1.ข้อจำกัดของการพัฒนาโครงการ TOD ในประเทศไทย

2. กลไกของภาครัฐในการพัฒนาพื้นที่ TOD

3. องค์ประกอบที่สำคัญของ TOD

4. พื้นที่ที่จะนำแนวคิด (Concept) ของ TOD มาประยุกต์ใช้

1. ข้อจำกัดของการพัฒนาโครงการ TOD ในประเทศไทย

สถานีท่าพระ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

Kashiwanoha Station, Japan

สภาพปัจจุบัน

สภาพที่ควรจะเป็น

- การได้มาซึ่งที่ดิน
- เงินลงทุน
- ไม่มีแผนแม่บท
- องค์กร

กลไกภาครัฐ
ที่เอื้อต่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ

1.ข้อจำกัดของการพัฒนาโครงการ TOD ในประเทศไทย

2. กลไกของภาครัฐในการพัฒนาพื้นที่ TOD

3. องค์ประกอบที่สำคัญของ TOD

4. พื้นที่ที่จะนำแนวคิด (Concept) ของ TOD มาประยุกต์ใช้

ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จ TOD					
1. พื้นที่พัฒนาพิเศษและแผนแม่บท	✓	✓	✓	✓	?
2. การรวบรวมที่ดิน	✓	✓	✓	✓	?
3. มาตรการทางผังเมืองพื้นฐาน	✓	✓	✓	✓	?
4. แรงจูงใจทางการเงิน	✓	✗	✓	✗	?
5. องค์กรบริหาร	✓	✓	✓	✓	?

ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จ TOD	สถานการณ์ในประเทศไทย
1. พื้นที่พัฒนาพิเศษและแผนแม่บท	• ประกาศพื้นที่ในผังเมืองระดับนโยบายตาม พรบ. การผังเมือง 2562
2. การรวบรวมที่ดิน	• การจัดรูปที่ดินตาม พรบ.ฯ 2547 • วิธีการอื่น ๆ (ยังไม่มี)
3. มาตรการทางผังเมืองพื้นฐาน	• ตาม พรบ. การผังเมือง 2562
4. แรงจูงใจทางการเงิน	• ยังไม่มี
5. องค์กรบริหาร	• ยังไม่มี

กฎหมายพิเศษ TOD
จำเป็นต้องมี

เพื่อเป็นเครื่องมือ (Tool) ให้กับ
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (Local Government)
ในการพัฒนา TOD

กลไกภาครัฐ
ที่เอื้อต่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ

1.ข้อจำกัดของการพัฒนาโครงการ TOD ในประเทศไทย

2. กลไกของภาครัฐในการพัฒนาพื้นที่ TOD

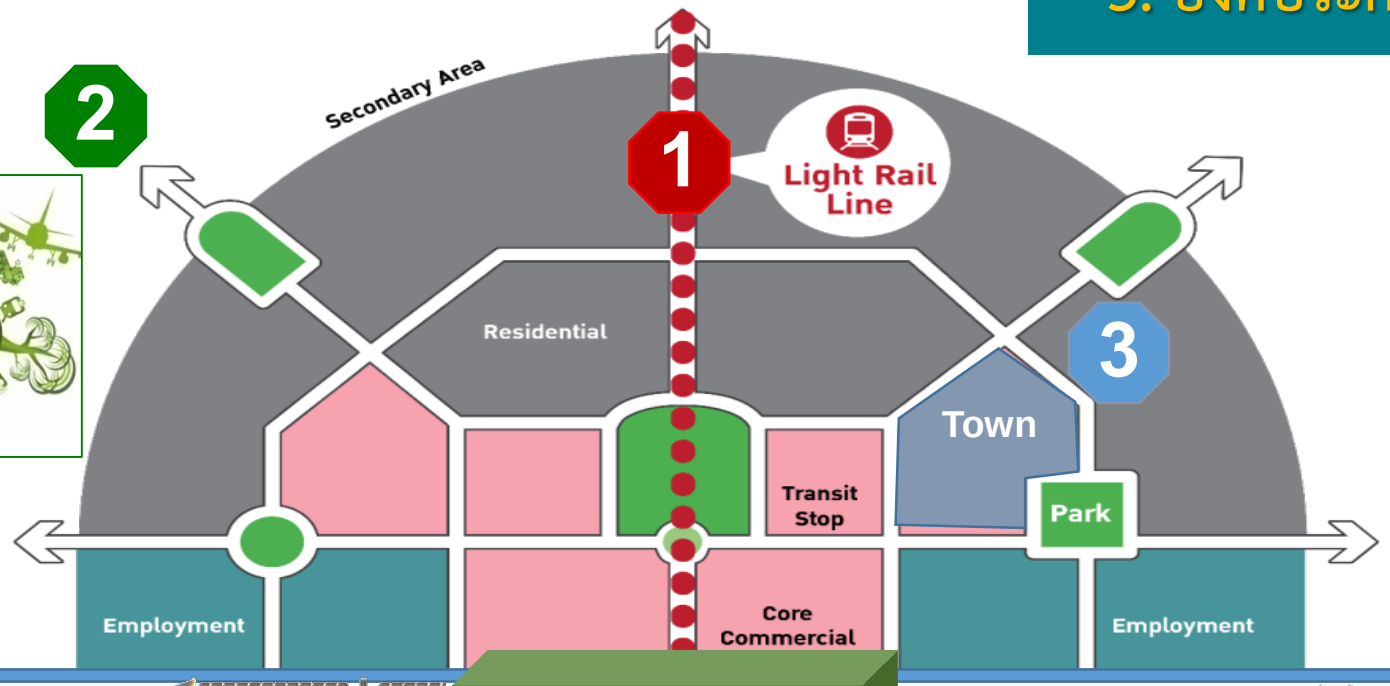
3. องค์ประกอบที่สำคัญของ TOD

4. พื้นที่ที่จะนำแนวคิด (Concept) ของ TOD มาประยุกต์ใช้

3. องค์ประกอบที่สำคัญของ TOD

Non-Polluted Travelling Zone

Intermodal Transfer Facilities Zone



2

1

3

4 Park & Ride

7 Pick Up & Drop Off Area

6 Bicycle/ Motorcycle Parking

Traffic Management
- Access control
- Parking control

5 Off-road Bus / Van Bay

กลไกภาครัฐ
ที่เอื้อต่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ

1.ข้อจำกัดของการพัฒนาโครงการ TOD ในประเทศไทย

2. กลไกของภาครัฐในการพัฒนาพื้นที่ TOD

3. องค์ประกอบที่สำคัญของ TOD

4. พื้นที่ที่จะนำแนวคิด (Concept) ของ TOD มาประยุกต์ใช้

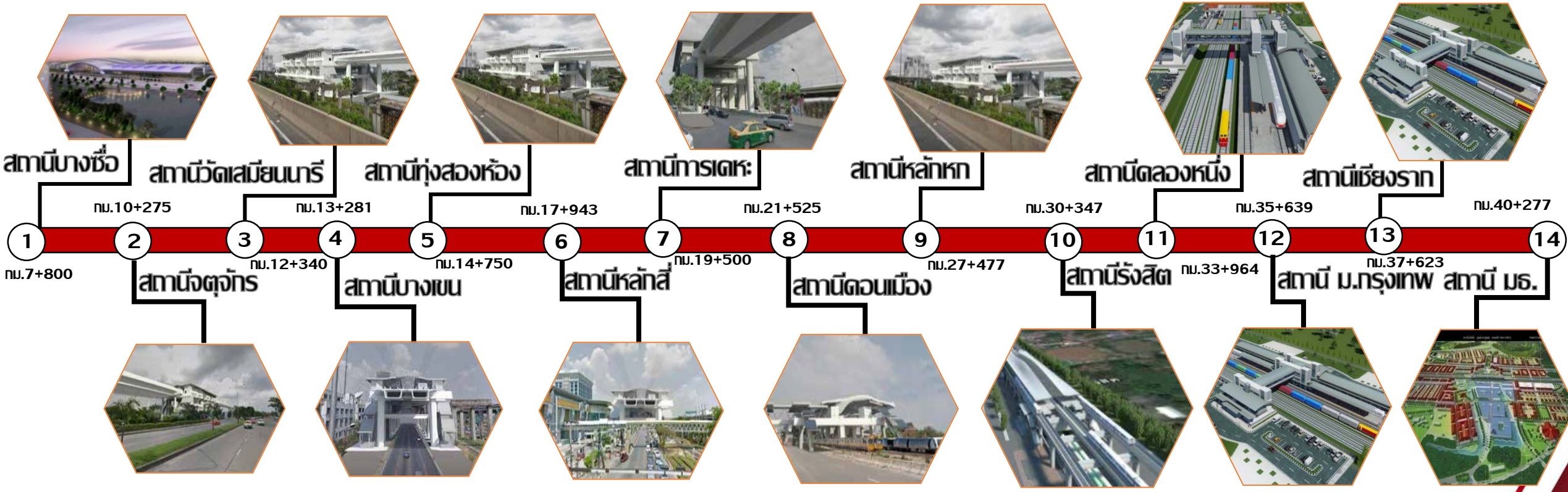
พื้นที่ที่จะทำแนวคิด (Concept) ของ TOD มาประยุกต์ใช้

- รถไฟระหว่างเมือง
- รถไฟในเมือง

รถไฟชานเมืองสายสีแดงศูนย์กลางการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์

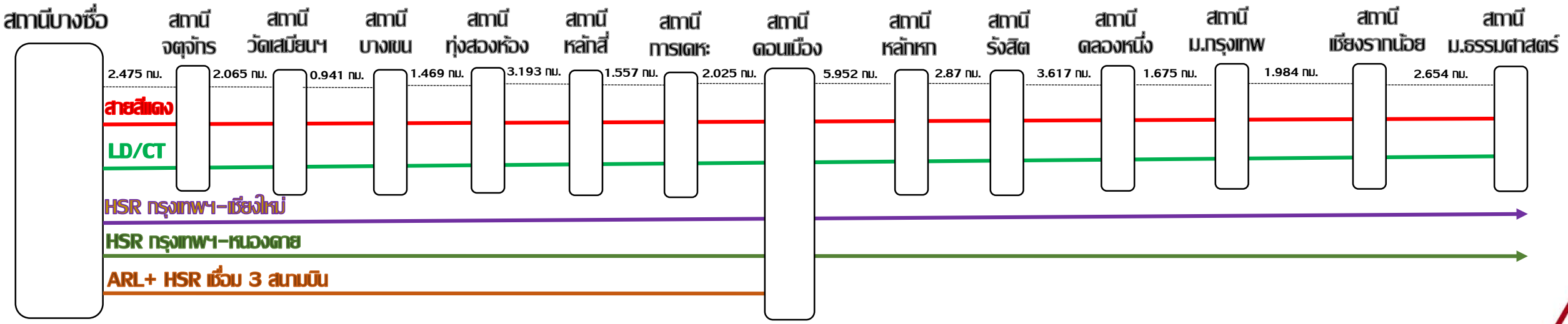
แนวเส้นทางช่วงบางซื่อ-รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์



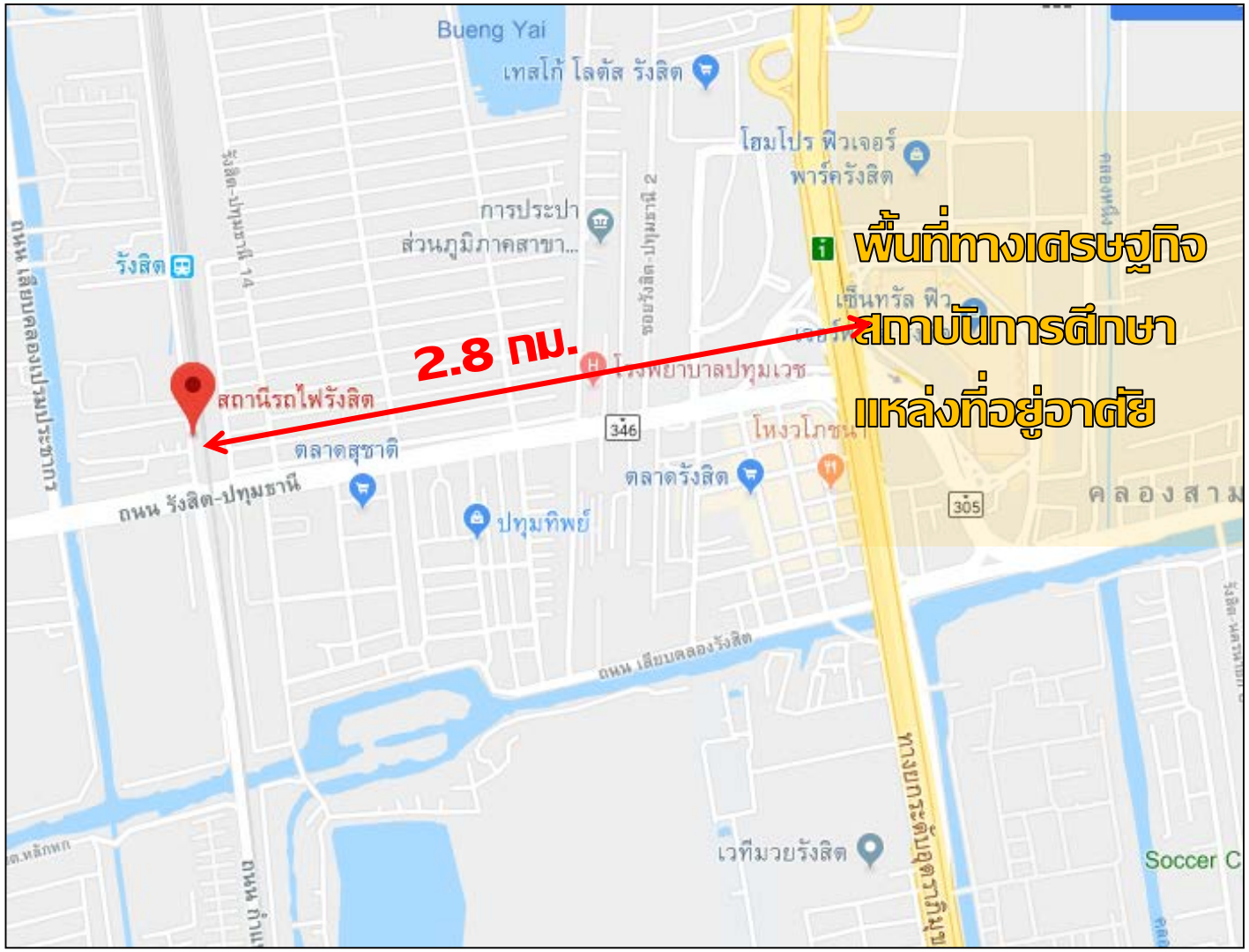
ระยะทาง : 35.14 กม.
- บางซื่อ-รังสิต 26.3 กม.
- รังสิต - มธ. 8.84 กม.

สถานี : 14 สถานี
- บางซื่อ-รังสิต 10 สถานี
- รังสิต - มธ. 4 สถานี

สถานีตามแนวเส้นทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-ม.ธรรมศาสตร์

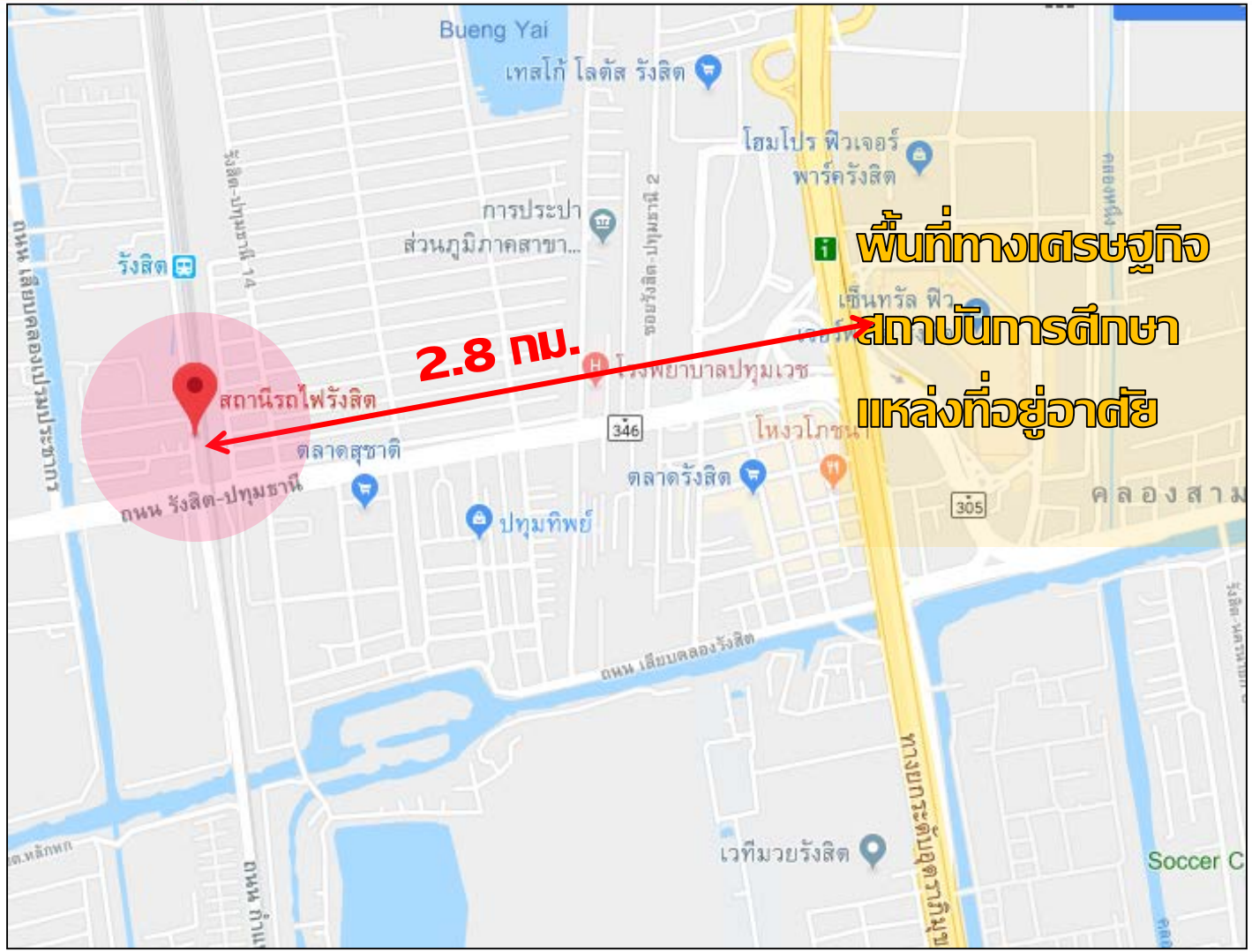


สถานีรังสิต



- แหล่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แหล่งที่อยู่อาศัย อาคารสำนักงาน และศูนย์การค้าอยู่ฟั่งตะวันออกของสถานี

สถานีรังสิต



ขั้นตอน TOD

1. เทศบาลเตรียมแผนแม่บท
2. รวบรวมที่ดิน
3. ระดมทุน
4. พัฒนาและบริหารพื้นที่

ความร่วมมือใกล้ชิดจากทุกภาคส่วน (Key Success Factors)

รัฐ

ประชาชน

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

เอกชน/นักลงทุน

Academia

กระทรวงคมนาคม
สนข
สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร
THANK
YOU