

ชื่อโครงการ	ศึกษาและวางแผนพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (TOD)
หน่วยงาน	สำนักงานวางผังเมือง สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง
ปีงบประมาณ	ปี พ.ศ. ๒๕๖๓

๑. หลักการและเหตุผล

TOD (Transit Oriented Development) คือ การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน โดยผสมผสานการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่จะพัฒนา ซึ่งจะส่งเสริมให้ประชาชนสามารถพักอาศัยใกล้กับสถานีขนส่งมวลชน และส่งเสริมการเข้าสู่สถานีโดยลดปริมาณการใช้รถส่วนบุคคล ซึ่งจะมีการเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมขนส่งเพื่อสร้างทางเลือกแก่ประชาชน หรือสามารถเดินทางโดยทางเท้าในเวลาประมาณ ๕ นาทีในระยะรัศมีประมาณ ๕๐๐ - ๑๐๐๐ เมตร ซึ่งประโยชน์ในการพัฒนาพื้นที่โดย TOD นั้น รัฐจะสามารถพัฒนาระบบสาธารณูปโภคโดยการวางระบบขนส่งมวลชนควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ เช่น การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งประชาชนจะมีความสะดวกในการคมนาคมและจะเป็นการส่งเสริมให้มีการกระจายความเจริญของเมืองออกไปในทิศทางต่างๆ ซึ่งจะเป็นการจูงใจให้ประชาชนย้ายถิ่นฐานมาอยู่ใกล้บริเวณสถานีรถไฟฟ้า และหากมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในแนวทางที่เหมาะสม มูลค่าของที่ดินในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จะมีมูลค่าสูงขึ้น ซึ่งในทางปฏิบัติของหลายประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น ได้นำมูลค่าที่เพิ่มขึ้นของที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามาอุดหนุนกิจการรถไฟฟ้าเพื่อสามารถแบ่งเบาภาระในการดำเนินงานและขยายกิจการ นอกจากนี้ การพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวจะทำให้เกิดการประหยัดพลังงาน ลดปริมาณยานพาหนะ ซึ่งสามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัด เป็นนครส่งเสริมการสร้างชุมชนเมืองที่เป็นระบบ และเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างเสริมสุขภาพของประชาชน

ที่ผ่านมาผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน โดยการนำแนวความคิดในเรื่องของ TOD มาบรรจุในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยการเพิ่มสิทธิพิเศษในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในระยะ ๕๐๐ เมตร ให้สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้เพิ่มมากกว่าบริเวณอื่น ซึ่งปรากฏมาตั้งแต่กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๔๔ และใช้ต่อเนื่องมาในกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๖ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ กรุงเทพมหานคร ได้ดำเนินโครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับใหม่ (ปรับปรุงครั้งที่ ๔) ซึ่งจะนำแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) มาทบทวน และปรับปรุงเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการพัฒนาพื้นที่เพิ่มขึ้นในบางสถานีที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง เช่น สถานีที่เป็นจุดตัดของรถไฟฟ้าตั้งแต่ ๒ สาย หรือสถานีที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายของระบบคมนาคม ซึ่งการให้สิทธิการพัฒนาในระยะ ๕๐๐ เมตร อาจไม่เพียงพอต้องเพิ่มเป็น ๘๐๐ เมตร หรือ ๑๐๐๐ เมตร เช่น สถานีรถไฟฟ้ารอบศูนย์พหลโยธิน (บางซื่อ) สถานีดอนเมือง สถานีลาดกระบัง เป็นต้น

ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๓-พ.ศ. ๒๕๖๒ รัฐบาลมีนโยบายที่จะผลักดันโครงการรถไฟฟ้าทั้ง ๑๒ สาย ระยะทางรวม ๕๐๙ กิโลเมตร

จำนวน ๓๑๒ สถานี คลอบคลุมพื้นที่ ๖๘๐ ตารางกิโลเมตร เข้าสู่กระบวนการและขั้นตอนการก่อสร้าง เพื่อวางรากฐานสำคัญการเชื่อมโยงระบบขนส่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนลดปัญหาการจราจรติดขัด โดยจะดำเนินการให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ ซึ่งสายที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและใกล้แล้วเสร็จ ได้แก่ สายสีแดงเข้ม (บางซื่อ-รังสิต) สายสีแดงอ่อน (บางซื่อ-ตลิ่งชัน) สายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-ท่าพระ) (หัวลำโพง-บางแค) สายสีเขียวเข้ม (หมอชิต-คูคต) สายสีเขียวเข้ม (บางรี-สมุทรปราการ) และสายที่อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ได้แก่ สายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) สายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี) และสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-พัฒนาการ-สำโรง) ส่วนการดำเนินการในระยะต่อไปในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้แก่ สายสีแดงอ่อน (บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก) สายสีแดงเข้ม (บางซื่อ-หัวลำโพง) สายสีม่วง (เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) และอยู่ระหว่างการเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรี ได้แก่ สายสีแดงอ่อน (ศิริราช-ตลิ่งชัน-ศาลายา) สีแดงเข้ม (รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์) สายสีส้ม (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม) และสายแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (พญาไท-สนามบินดอนเมือง) ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ทั้งระบบคาดว่าจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นของประชากรและการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณตามแนวสายทางรถไฟอีกเป็นจำนวนมาก ดังนั้น หากขาดการวางแผนการรองรับการขยายตัวของเมืองในบริเวณพื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (TOD) อาจจะมีปัญหาทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินกระจายตัว ไม่สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้เต็มศักยภาพของพื้นที่ ทำให้เกิดการคมนาคมขนส่งที่ไม่เป็นระเบียบ ปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

สำนักงานวางแผนและพัฒนาเมือง จึงเห็นควรมีการศึกษาและวางแผนพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (TOD) เพิ่มเติมจากที่ศึกษาในโครงการวางแผนและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ ๔) เพื่อให้สอดคล้องและรองรับกับแผนการพัฒนาระบบรางของรัฐบาลที่กำลังจะเกิดขึ้นใหม่ เป็นการส่งเสริมให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองกระชับ (Compact City) สร้างความสมดุลของที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน (Job Housing Balance) ทำให้สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้เต็มตามศักยภาพของพื้นที่ รวมทั้งมีการคมนาคมขนส่งที่เป็นระบบสอดคล้องกัน ซึ่งจะทำให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้า-ออกได้อย่างสะดวกและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น อีกทั้งยังสามารถนำมาปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับใหม่ (ปรับปรุงครั้งที่ ๔) ในบริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนให้มีความเหมาะสมต่อไป โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการผังเมือง (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๒๖/๑ การแก้ไขผังเมืองรวมเฉพาะส่วนหนึ่งส่วนใดให้เหมาะสมกับสภาพการณ์และสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปหรือเพื่อประโยชน์สาธารณะได้ในภายหลัง

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อศึกษา วิเคราะห์ พื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน เพื่อส่งเสริมเมือง หรือพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนให้เกิดความกระชับ (Compact)

๒.๒ เพื่อวางแผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed-Use)

๒.๓ เพื่อกำหนดแนวทาง วิธีการ และมาตรการทางผังเมือง ในการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓											
	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑. ขออนุมัติโครงการและกำหนด ขอบเขตการจ้างที่ปรึกษา	●→													
๒. จัดทำรายงานขอจ้างที่ปรึกษา เสนอหัวหน้าหน่วยงาน	●→													
๓. ดำเนินการจ้าง		●→												
๔. ขออนุมัติเงินงวดและลงนาม ในสัญญา				●→										
๕. ดำเนินการตามสัญญา (๑๐ เดือน)					●→									→

๗. งบประมาณ

ชื่อโครงการ ศึกษาและวางแผนพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (TOD)

กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	กฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้อง
จ้างที่ปรึกษา	๑. ค่าจ้างบุคลากร - ค่าจ้างบุคลากรหลัก - ค่าจ้างบุคลากรเสริม	๑๙,๐๔๐,๐๐๐ ๑๓,๗๔๐,๐๐๐ ๕,๓๐๐,๐๐๐	- หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๑๒๓๒๕ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๖ เรื่อง หลักเกณฑ์ราคากลางการจ้างที่ปรึกษา - คู่มือ หลักเกณฑ์ แนวทาง และขอบเขต การพิจารณางบประมาณรายการค่าจ้างที่ปรึกษา จากสำนักมาตรฐานต้นทุน งบประมาณ ๒๕๕๙ - ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อ จัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ
	๒. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ - ค่าจัดทำเอกสารรายงาน - ค่าจัดประชุมสัมมนา - ค่าวัสดุสำนักงาน/ ค่าใช้จ่ายสำนักงาน - ค่าเช่าวัสดุคอมพิวเตอร์ พร้อมอุปกรณ์ - ค่าใช้จ่ายในการสำรวจ แปลงที่ดินและภาคสนาม - ค่าเช่ารถ - ค่าประชาสัมพันธ์โครงการฯ	๕,๒๖๐,๐๐๐ ๖๕๐,๐๐๐ ๕๐๐,๐๐๐ ๓๖๐,๐๐๐ ๕๕๐,๐๐๐ ๒,๕๐๐,๐๐๐ ๓๐๐,๐๐๐ ๔๐๐,๐๐๐	- คู่มือ หลักเกณฑ์ แนวทาง และขอบเขต การพิจารณางบประมาณรายการค่าจ้างที่ปรึกษา จากสำนักมาตรฐานต้นทุน งบประมาณ ๒๕๕๙ - ระเบียบกรุงเทพมหานครว่าด้วยค่าใช้จ่าย ในการฝึกอบรม พ.ศ. ๒๕๕๑ - สืบราคาจากท้องตลาด

หมายเหตุ : ค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว ทั้งนี้ ให้ถือว่าเสียเบกจ่ายตามความเป็นจริง กรณียอดหนึ่งยอดใด ไม่พอ โดยสามารถเปลี่ยนแปลงรายละเอียดได้ตามความเหมาะสม โดยไม่ต้องขออนุมัติเพิ่มเติม

โดยเบิกจ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ แผนงานพัฒนาการใช้ที่ดินและระบบจราจร งานผังเมือง หมวดรายจ่ายอื่น รายการค่าใช้จ่ายตามโครงการศึกษาและวางแผนพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (TOD) จำนวนเงินทั้งสิ้น ๒๔,๓๐๐,๐๐๐ บาท (ยี่สิบสี่ล้านบาทถ้วน)

๘. ความเสี่ยงของโครงการและแนวทางการบริหารความเสี่ยง

ความเสี่ยง	การประเมินความเสี่ยง			แนวทาง การบริหารความเสี่ยง
	โอกาสที่จะเกิด	ผลกระทบ	ระดับของความเสี่ยง	
ไม่ได้ตัวผู้รับจ้างดำเนินงาน เนื่องจากเนื้อหาของงานซึ่งมี ความยุ่งยาก ซับซ้อนทำให้ บริษัทที่ปรึกษา ฯ อาจไม่รับ งานจ้างดังกล่าว	๑	๒	ต่ำ	จัด ทำ หนังสือ เชิญ สถาบันการศึกษาที่สอนใน สาขาที่เกี่ยวข้องกับ การดำเนินงานเพิ่มเติม มากกว่ารายชื่อที่สำนักงาน บริหารหนี้สาธารณะส่งมา

๙. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. พื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (TOD) และในบริเวณอื่นๆ ที่มีศักยภาพสูง
ในการพัฒนา สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้เต็มตามศักยภาพของพื้นที่

๒. การคมนาคมขนส่งที่เป็นระบบ จะทำให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้า-ออก และพักอาศัยใน
เมืองได้อย่างสะดวกและใช้ระยะเวลาในการเดินทางระหว่างแหล่งงานและที่อยู่อาศัยลดลง

๑๐. การติดตามประเมินผล

๑๐.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จ

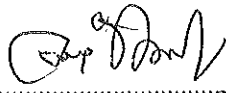
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	ประเภทตัวชี้วัด	วิธีการคำนวณ/เครื่องมือ ในการใช้วัด	ระยะเวลา
๑. มีผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ที่มี ศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่ง มวลชน (TOD)	๑ ผัง	ผลผลิต	รายงานผลการศึกษา ฉบับสมบูรณ์	ภายหลังเสร็จ สิ้นโครงการ
๒. มีแผนปฏิบัติการ ของพื้นที่ที่มี ศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่ง มวลชน (TOD) โดยระบุถึงแนวทาง วิธีการ และมาตรการทางผังเมือง ในการพัฒนาพื้นที่เพื่อนำไปสู่ การปฏิบัติ	แผนปฏิบัติการ ๕ บริเวณ	ผลผลิต	รายงานผลการศึกษา ฉบับสมบูรณ์	ภายหลังเสร็จ สิ้นโครงการ

๑๐.๒ การติดตามความก้าวหน้า

โครงการศึกษาและวางแผนพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (TOD)
ติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินงานเป็นไปตามขั้นตอนที่กำหนด และรายงานผลผู้สั่งจ้างให้ทราบตามงวดงาน

๑๐.๓ การประเมินผลโครงการ

วิธีการประเมินผลของการดำเนินโครงการศึกษาและวางแผนพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (TOD) คือ ส่งมอบแผนปฏิบัติการ (Action plan) ของพื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง สามารถนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาให้เป็นพื้นที่นำร่องอย่างเป็นรูปธรรมและเป็นขั้นตอน

ลงชื่อ..........ผู้เสนอโครงการ
(นายอาสา ทองธรรมชาติ)
(ผู้อำนวยการส่วนผังเมืองรวม)
รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานผังเมือง
ตำแหน่งสำนักงานผังเมือง.....

ลงชื่อ..........ผู้อนุมัติโครงการ
(นายแสนยากร อุ่นมีศรี)
รองผู้อำนวยการสำนักการวางผังและพัฒนาเมือง
ที่ปรึกษาการแทนผู้อำนวยการสำนักการวางผังและพัฒนาเมือง
ตำแหน่ง

