

กรอบการวิเคราะห์นโยบายการวางแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนเพื่อการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน

Framework of Planning and Policy Analysis for Transit Oriented Development (TOD) towards Sustainable Urban Development

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล¹, ไอศูรย์ เรืองรัตนอำพร² และ ปัททียา ชินพิริยะ³

Pawinee Iamtrakul¹, I – Soon Raungratanaamporn² and Pattiya Shinpiriya³

^{1,3} คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จังหวัดปทุมธานี 12120

Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University, Pathumthani 12120, Thailand

² คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา 30000

Institute of Engineering, Suranaree University of Technology, Nakhon Ratchasima 30000, Thailand

E-mail: iamtrakul@gmail.com¹, aizuner@gmail.com², plan.pattiya@gmail.com³

บทคัดย่อ

การพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณรอบสถานีให้เอื้อต่อการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ (Transit Oriented Development) ถือเป็นหนึ่งในแนวทางสำคัญในการวางแผนเมืองเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน หนึ่งความสำเร็จของการประยุกต์ใช้แนวคิดในพื้นที่เมืองจำเป็นต้องได้รับการควบคุมและบังคับใช้ตามกรอบนโยบายให้สอดคล้องกันในทุกระดับ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้อยู่อาศัยและผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้เขตวางผังในพื้นที่ งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) วิเคราะห์กรอบการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางตามนโยบายการพัฒนาระดับภาค ระดับเมือง และระดับท้องถิ่น 2) ประเมินความพร้อมและศักยภาพของนโยบายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3) เสนอแนะแนวทางในการกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง โดยจากการสอบถามทัศนคติต่อการดำเนินการตามกรอบนโยบายการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีประกอบกับการพิจารณาด้านประสิทธิภาพ ความเป็นไปได้ ความสนใจ และความพร้อมในการนำนโยบายไปปรับใช้ สามารถสังเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย 5 มิติการพัฒนา อันประกอบด้วย 1) ด้านกรอบนโยบาย 2) ด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่ 3) ด้านการพัฒนาระบบคมนาคม 4) ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ 5) ด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยและพื้นที่สาธารณะ ทั้งนี้ จากการศึกษายังพบช่องว่างในการดำเนินการประยุกต์ใช้นโยบายสู่การปฏิบัติ อันมีสาเหตุจากความไม่สอดคล้องของขอบเขตการดำเนินการในแต่ละภาคส่วน อีกทั้งยังขาดการพิจารณาถึงนโยบายสนับสนุนต่าง ๆ อันประกอบด้วย กรอบนโยบายของการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจเชิงพื้นที่และนโยบายในการกำหนดกรอบการพัฒนาในระดับพื้นที่หรือบริเวณสถานีโดยรอบ ส่งผลให้ลักษณะการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนในปัจจุบันมิใช่การกำหนดกรอบการพัฒนาแต่เป็นการพัฒนาตามการเปลี่ยนแปลงของตลาด ซึ่งไม่สามารถชี้นำสู่การพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนได้

คำสำคัญ

กรอบนโยบาย

การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

การพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง

การพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน

Abstract

Transit-Oriented Development (TOD) is the key guidelines of urban planning for sustainable development. Incidentally, the success of applying this concept needs to be regulated and enforced in accordance with the policy framework at all levels of implementation. The research objectives consisting three goals; (1) to analyze TOD policy framework in regional, urban and local level; (2) to define potential of policy implementation, readiness and constrains relating to implementation authorities; and (3) to suggest TOD policy framework which is practical to local competency for development. Thus, from attitude surveying with consideration of efficiency, availability, interest, and readiness to deploy policy the policy recommendations can synthesize as 5 dimensions of development including; (1) policy framework; (2) spatial development; (3) transportation development; (4) creative economy development; and (5) Residential and public. In addition the research findings, revealed some gaps to adopt policy framework through practiced due to inconsistencies in the scope of each sector and lack of consideration on policies support, comprise of (1) policy framework for spatial economic development and (2) policy frameworks to apply on Transit-Oriented Development. Resulting in the characteristic of Transit-Oriented Development in the current situation which could not achieve in the determining of the development from policy framework. Finally, it was obviously seen that the proximity area of transit station was developed and driven on the environment of market mechanism which could not guide urban development to be sustainable growth.

Keyword

Policy Framework

Public Participation

Transit Oriented Development, TOD

Sustainable Urban Development

1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การพัฒนาอย่างยั่งยืน (sustainability development) ถือเป็นประเด็นที่ถูกหยิบยกมาพูดถึงในการวางแผนเมืองอยู่เสมอ ด้วยการเป็นแนวคิดที่น่าสนใจที่มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการลดการใช้พลังงาน การสร้างโอกาสการใช้พลังงานทางเลือก การสงวนรักษาพลังงาน การรักษาสภาพแวดล้อมและธรรมชาติควบคู่กับการพัฒนาทางกายภาพ และการสร้างความเท่าเทียมกันในสังคม จะเห็นได้ว่า การพัฒนาอย่างยั่งยืนนั้นเป็นการพัฒนาในระยะยาว (long-term planning) ที่มุ่งเน้นการบริหารทรัพยากร (resource management) เป็นหลัก ซึ่งสอดคล้องกับหลักการพัฒนาดังเมืองอันมีเจตนารมณ์เพื่อให้เกิดแนวทางของการพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้องกับกรอบนโยบายการพัฒนา ความต้องการของผู้อยู่อาศัยและผู้ที่เกี่ยวข้องกับเขตวางผัง โดยอาศัยองค์ความรู้ทางด้านผังเมืองประกอบกับการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนา เพื่อชี้นำการดำเนินงานของแผนงานและโครงการในระดับต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม การอพยพย้ายถิ่นฐานเข้าสู่เมืองในปัจจุบันส่งผลให้เกิดการพัฒนาเมืองอย่างรวดเร็วจนกลายเป็นปัญหาสำคัญในการกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนา การกำหนดทิศทางของกรอบนโยบายที่ไม่สัมพันธ์กับสภาพพื้นที่ ส่งผลให้การพัฒนาไม่ไปในทิศทางเดียวกันและขาดความสัมพันธ์อย่างเป็นองค์รวม ประกอบแผนพัฒนาโครงการต่าง ๆ ที่มิได้กำหนดให้สอดคล้องกับกรอบนโยบายของท้องถิ่นที่บังคับใช้ของผังเมือง (implementation area) และการอาศัยช่องว่างทางกฎหมายระหว่างกฎกระทรวงผังเมืองรวมที่ใช้บังคับพื้นที่นั้นหมดอายุยังส่งผลกระทบด้านลบและลดประสิทธิภาพการบังคับใช้ข้อกำหนดทางผังเมืองนั้น ๆ ด้วย การกำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินทางผังเมืองจึงกลายเป็นการวางแผนการพัฒนาตามสภาพเพื่อรักษาสภาพเดิมหรือป้องกันมิให้ปัญหาลุกลามไปยังพื้นที่อื่นแทนการกำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินตอบรับการพัฒนามตามกรอบนโยบายอย่างที่เหมาะสม จึงเกิดเป็นช่องว่างระหว่างแนวคิดการพัฒนาในระดับต่าง ๆ

การสนับสนุนให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับแผนระดับชาติ ระดับภาค ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น จะก่อให้เกิดการพัฒนาที่สัมพันธ์และสอดคล้องกันอย่างเป็นองค์รวมได้ ทั้งยังสามารถใช้กรอบนโยบายและข้อกำหนดทางผังเมืองเป็นเครื่องมือในการสร้างความ

เข้าใจเชิงประจักษ์แก่สังคมและชี้แนะแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ได้อีกด้วย เช่นเดียวกันกับการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบโครงการขนส่งมวลชนประเภทราง (Transit Oriented Development: TOD) ซึ่งเป็นแนวทางการพัฒนาหนึ่งที่สำคัญและควรดำเนินการอย่างเร่งด่วน เนื่องด้วยพัฒนาดังกล่าวสามารถลดการสูญเสียงบประมาณในการนำเข้าพลังงานและลดการสร้างมลภาวะในพื้นที่เมืองได้ (Malaitham, 2011) จึงส่งผลให้การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบพื้นที่โครงการขนส่งระบบรางนี้ เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับประเทศและถูกบรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตั้งแต่ฉบับที่ 11 – 12 อันจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และกระทรวงคมนาคม ซึ่งสะท้อนเจตนารมณ์การพัฒนา ระบบขนส่งทางรางภายใต้แนวคิดการพัฒนาโลจิสติกส์ โดยมีเป้าประสงค์เพื่อ (1) ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่ระบบราง (2) พัฒนาระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร (3) สร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครและเมืองหลัก (4) พัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ และ (5) พัฒนาด้านการค้าชายแดน (Termpitchayapaisith, 2013) ทั้งนี้ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบโครงการขนส่งมวลชนประเภทราง (Transit Oriented Development: TOD) นั้น มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งให้มีการพัฒนาเมืองที่กระชับ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างหลากหลาย มีการใช้งานอย่างหนาแน่น และเน้นให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงการใช้งานในพื้นที่หรือเข้าร่วมลงทุนได้อย่างเสมอภาค (Prasertsupakij (Garshasbi), 2014, pp. 1-16) โดยคำนึงถึงคุณประโยชน์ที่ได้จากการพัฒนาในเชิงสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม ซึ่งนอกเหนือจากการวางแผนเชิงกายภาพแล้ว ยังต้องคำนึงถึงการวางกรอบนโยบายเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพพัฒนาพื้นที่รอบโครงการการพัฒนาพื้นที่รอบสถานขนส่งมวลชนระบบรางให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเติบโตอย่างเป็นระบบ (Bunyapavitra, 2013) หากแต่การกำหนดแนวทางการพัฒนาเชิงนโยบายในปัจจุบันในระดับประเทศและภูมิภาคกลับสามารถสะท้อนออกมาสู่การพัฒนาเชิงพื้นที่ได้เนื่องด้วยปัญหาช่องว่างระหว่างการบังคับและปรับใช้ในระดับท้องถิ่น

แนวคิดการพัฒนาเมืองและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development) จึงถือเป็นกลยุทธ์การพัฒนาแบบหนึ่งที่ใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นแกนนำการพัฒนา ด้วยความท้าทายจากผล

พวงการพัฒนาในยุคก่อนหน้านี้ที่ไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการที่หลากหลายในปัจจุบันได้ การบูรณาการการพัฒนาาร่วมกันเพื่อหาทางออกสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนจึงเป็นคำตอบ อย่างไรก็ตาม ทุกการพัฒนาเชิงพื้นที่ถูกกำหนดและควบคุมโดยนโยบายในหลากหลายระดับการบังคับใช้ ตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนาระดับภูมิภาค แผนพัฒนาระดับจังหวัด หรือแผนพัฒนาระดับท้องถิ่น ส่งผลให้การพัฒนาเชิงพื้นที่ซึ่งเป็นการพัฒนาที่ดำเนินการโดยท้องถิ่นหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในระดับล่างและเป็นผลมาจากการกำหนดแนวทางการพัฒนาจากภาครัฐในระดับบน (top-down approach) กรอบนโยบายจึงเป็นกลไกผลักดันการวางแผนพัฒนาเชิงกายภาพและการกำหนดรูปแบบกลไกการพัฒนา อันประกอบด้วย การประสานองค์กร การผลักดันการพัฒนา การประสานผลประโยชน์ หรือการศึกษาแนวทางการพัฒนารูปแบบใหม่ภายใต้กรอบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นกลไกการขับเคลื่อนนโยบายให้เกิดเป็นรูปธรรมและถือเป็นสิ่งสำคัญในการสร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืนให้เกิดขึ้นจริง งานวิจัยจึงมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) วิเคราะห์กรอบการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางตามนโยบายระดับภาค ระดับเมือง และระดับท้องถิ่น เพื่อหาความเชื่อมโยงของการบังคับใช้ (2) ประเมินศักยภาพและความพร้อมของนโยบาย ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง และ (3) เสนอแนะแนวทางในการกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง เพื่อให้เกิดการพัฒนาเต็มประสิทธิภาพในพื้นที่พัฒนาโครงการพัฒนาขนส่งมวลชนระบบรางอย่างยั่งยืน

2. ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบายการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีในการพัฒนาเมืองและระบบขนส่งมวลชน

การพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนสร้างประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมแก่พื้นที่ในหลากหลายมิติ อันได้แก่ ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ทางสังคม ทางสิ่งแวดล้อม ไปจนถึงการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนตั้งแต่ระดับพื้นที่รอบสถานีขนส่งและระดับภูมิภาค การพัฒนาพื้นที่ให้มีศักยภาพทางเศรษฐกิจและการเดินทาง ส่งผลให้มูลค่าและผลลัพธ์ทางเศรษฐกิจ

สามารถจับเก็บได้โดยตรงจากเงินออมของผู้อยู่อาศัยระดับครัวเรือน ระดับภูมิภาค และระดับรัฐ นอกจากนี้ ยังก่อให้เกิดทางเลือกการเดินทางหรือสัญจร ความสามารถในการเข้าถึงและเกิดสุขภาวะที่ดี มูลค่าทางเศรษฐกิจที่เป็นประโยชน์ต่อทั้งรัฐบาลท้องถิ่น ผู้ให้บริการระบบโครงสร้างพื้นฐาน นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ตลอดจนแรงงานในภาคอุตสาหกรรม หรือแม้กระทั่งการเกิดความหลากหลายของแหล่งที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม อันก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับภูมิภาค การพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนจึงเป็นกลยุทธ์ในการพัฒนาเมืองอันก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อสังคมอย่างยั่งยืน

2.1.1 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development: TOD)

แนวคิดการวางแผนเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development: TOD) นั้น เป็นแนวคิดที่มุ่งเน้นให้ผู้มีระดับรายได้แตกต่างกันสามารถเดินทาง สามารถอยู่อาศัยหรือมีโอกาสในการอยู่อาศัย รวมถึงสามารถใช้ประโยชน์พื้นที่ได้อย่างสะดวกสบาย และมีโอกาสเข้าถึงพื้นที่อย่างเท่าเทียมเหมาะสม มุ่งเน้นการสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนมากกว่าการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล (Belzer & Poticha, 2009, pp. 4 - 6) โดยสามารถจำแนกหลักการการพัฒนาออกเป็น 10 ด้านหลัก ดังนี้

- (1) กำหนดที่ตั้งสถานีในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการดึงดูดปริมาณการสัญจรและการพัฒนาสูง
- (2) กำหนดพื้นที่พัฒนา (ประมาณ 0.5 ไมล์ หรือประมาณเท่ากับ 800 เมตร) รอบสถานีขนส่งมวลชนให้เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง มีการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน และส่งเสริมการเดินทางด้วยเท้า
- (3) สร้างระยะที่กำหนดให้เกิดการพัฒนาอย่างหนาแน่นติดกับพื้นที่บริเวณย่านชุมชน
- (4) ดำเนินการออกแบบสถานีขนส่งที่เอื้อต่อการเดินทางเข้าถึงด้วยการเดินเท้าได้อย่างไม่ติดขัด
- (5) สร้างพื้นที่เปิดโล่ง (plaza) ในพื้นที่ด้านหนึ่งของตัวสถานี
- (6) กำหนดให้มีถนนที่มีร้านค้าและร้านอาหารให้เชื่อมต่อกับสถานีขนส่งมวลชน
- (7) ลดปริมาณหรือจำนวนของที่จอดรถยนต์
- (8) ส่งเสริมการสร้างการเชื่อมต่อรูปแบบการคมนาคมที่หลากหลาย เพื่อให้มีการเดินทางอย่างสะดวก รวดเร็ว และสะดวกสบาย

(9) ส่งเสริมการใช้จักรยาน สร้างโครงข่ายทางจักรยาน หรือพื้นที่จอดจักรยานขนาดใหญ่

(10) ใช้สถานีขนส่งเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาใหม่ โดยการใช้สร้างพื้นที่ (placemaking) รอบสถานี

2.1.2 ลักษณะเมืองและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

เนื่องด้วยความหลากหลายของบริบทพื้นที่จึงจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์และจำแนกรูปแบบการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน ร่วมกับบริบทเมือง เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่เหมาะสมกับบริบทพื้นที่นั้น ๆ (Yake, 2012) โดยสามารถจำแนกพื้นที่ตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ขนาดที่ดิน ระดับการให้บริการ และการเชื่อมต่อในระดับภูมิภาคได้ดังนี้ (City of Winnipeg, 2016)

(1) พื้นที่ศูนย์กลางเมือง (urban core) เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นและความหลากหลายในประเภทกิจกรรมที่ในพื้นที่การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนสูงสุด

(2) พื้นที่ชุมชนเมืองระดับละแวกบ้าน (urban neighborhood) เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะการพัฒนาที่คล้ายกับพื้นที่ศูนย์กลางเมือง และเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มีความหนาแน่นต่ำกว่า

(3) พื้นที่ศูนย์กลางชุมชนหนาแน่นสูง (town centre-high density) เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นพื้นที่เปลี่ยนผ่าน (transition) ระหว่างพื้นที่ศูนย์กลางเมืองกับที่ชุมชนระดับละแวกบ้านหนาแน่นต่ำ

(4) พื้นที่ชุมชนละแวกบ้านหนาแน่นปานกลาง (neighborhood-medium density) โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย แต่มีบางพื้นที่เป็นร้านค้าหรือย่านสำนักงานขนาดเล็ก มีลักษณะของชุมชนชานเมืองที่มีความหนาแน่นน้อยและการเปลี่ยนแปลงจากการเป็นพื้นที่เปลี่ยนผ่าน (transition) เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากกว่าระบบขนส่งมวลชน

(5) พื้นที่ชุมชน (neighborhood-low density) เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยที่อยู่นอกเขตอิทธิพลของพื้นที่ให้บริการระบบขนส่งภายใต้การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน โดยมีลักษณะของการเดินทางที่ต้องพึ่งพาการเดินทางเป็นหลัก โดยมีลักษณะการใช้พื้นที่คล้ายกับพื้นที่ชุมชนชานเมือง

(6) พื้นที่ตามแนวแกนเดินทาง (high frequency transit corridor) การพัฒนาพื้นที่ในลักษณะนี้เน้นการพัฒนาตามแนวแกนเส้นทางคมนาคมมากกว่าการพัฒนาให้แผ่ขยายจากศูนย์กลางสถานีขนส่งมวลชน เป็นพื้นที่ที่

มีความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินอยู่ประชิดกับแนวเส้นทางคมนาคม

นอกจากนี้ ยังสามารถพิจารณาได้จากลักษณะกิจกรรมหรือความสามารถทางเศรษฐกิจ (Performance-Based TOD) ซึ่งจำเป็นต้องมีการรวบรวมข้อมูลอย่างต่อเนื่องเพื่อพิจารณาถึงความสามารถในการพัฒนา และพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างแนวทางการพัฒนาที่ได้กำหนดไว้กับสภาพความเป็นจริงของการพัฒนานั้น ๆ โดยพิจารณาลักษณะการใช้งานจากการวัดระยะทางในการเดินทาง (Vehicle Miles Traveled: VMT) ภายใต้รูปแบบของการพัฒนาพื้นที่ 3 ลักษณะ ได้แก่ (1) ที่ดินที่เน้นด้านการอยู่อาศัยเป็นหลัก (2) ที่ดินที่มีความผสมผสาน และ (3) ที่ดินที่เน้นการเป็นแหล่งจ้างงานเป็นหลัก โดยวัดจากระยะการเดินทางในครัวเรือนและประเภทการอยู่อาศัย จำแนกรายพื้นที่ ระยะทางในการเดินทางด้วยยานพาหนะที่สูงจึงสะท้อนถึงความสามารถในการสัญจรทางเท้าที่ต่ำ (Center for Transit-Oriented Development [CTOD], 2010, p. 11) ทั้งนี้ ความหลากหลายของเมืองยังส่งผลต่อรูปแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้เหมาะสมกับบริบทเมือง ส่งผลต่อรูปแบบกิจกรรมและการออกแบบการพัฒนาให้ตอบสนองแก่กิจกรรมเมืองที่แตกต่างกันไป โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 1

ทั้งนี้ การกำหนดแนวทางการพัฒนารอบสถานีขนส่งมวลชนยังต้องพิจารณาถึงการบริการในระดับภูมิภาค (regional level) ขนาดของพื้นที่ (scale of place) รูปแบบหรือเทคโนโลยีของการขนส่ง (transit technology) ความหนาแน่นและความเข้มข้นของการพัฒนา (density and intensity) รวมถึงความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดิน (mix of uses) จากการจำแนกลักษณะการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีของ Department of transportation, State of Florida สามารถจำแนกลักษณะพื้นที่ออกเป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่ (1) ศูนย์กลางการพัฒนาระดับภาค (regional center) (2) ศูนย์กลางระดับชุมชน (community center) และ (3) ศูนย์กลางระดับละแวกบ้าน (neighborhood center) และสามารถจำแนกลักษณะการเดินทางออกเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ (1) การเดินทางด้วยรถไฟ (heavy rail) (2) รถไฟรางเบาหรือรถไฟฟ้าชานเมือง (commuter/light rail transit) และ (3) การขนส่งด้วยรถประจำทางด่วน (bus rapid transit/bus) (Department of transportation, State of Florida)

ตารางที่ 1 การจำแนกประเภทของการออกแบบพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง (Classification of the design of the area around the station mass transit system.)

ประเภทของ TOD	ประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดิน	รูปแบบของที่พักอาศัย	รูปแบบของพาณิชย์กรรมและการจ้างงาน	ขนาดที่เหมาะสม	ประเภทของการต่อเชื่อม
เมืองหลวง	อาคารสำนักงาน, ร้านค้า, ที่พักอาศัย, แหล่งบันเทิง และพื้นที่สาธารณะ	ครอบครัวใหญ่ และ Loft house	สำนักงานที่มีมูลค่าสูงและแหล่งพาณิชย์กรรม	มากกว่า 5 ชั้น	ศูนย์กลางระบบการคมนาคมขนส่งอันเป็นจุดหมายของการเดินทางในระดับที่มีระบบขนส่งระบบรองคุณภาพสูง
ศูนย์กลางเมืองหลัก	อาคารสำนักงาน, ร้านค้า, ที่พักอาศัย, แหล่งบันเทิง	ครอบครัวใหญ่ และทาวน์โฮม	เน้นการสร้างพื้นที่จ้างงานที่มีขนาดกว่า 50,000 ตร. ฟุต เพื่อการพัฒนาเป็นร้านค้าหรือมีอาคารสำนักงานกว่า 250,000 แห่ง	มากกว่า 5 ชั้น	ศูนย์กลางรองของการเดินทางในภูมิภาค ซึ่งมีอาคารจอดรถและโครงข่ายการสัญจรในระดับย่านที่เน้นการให้ระบบขนส่งให้บริการระดับย่าน
ศูนย์กลางเมือง	อาคารสำนักงาน, ร้านค้า, ที่พักอาศัย	ครอบครัวใหญ่ และทาวน์โฮม	สำนักงานน้อยกว่า 25,000 ตร. ฟุต หรือมีร้านค้ามากกว่า 50,000 ตร. ฟุต	มากกว่า 3 ชั้น	
เมืองระดับย่านชุมชน	ที่พักอาศัย, ร้านค้าระดับชุมชน	ครอบครัวใหญ่ ทาวน์โฮม, และอาคารที่พักอาศัยขนาดเล็ก (ครอบครัวเดี่ยว)	ร้านค้าที่ให้บริการความต้องการในท้องถิ่นที่มีขนาดไม่เกิน 50,000 ตร. ฟุต	ความสูงระหว่าง 2-7 ชั้น	สถานีขนส่งผู้โดยสารเข้าสู่ตัวเมือง มีที่จอดรถขนาดใหญ่และรถประจำทาง
ศูนย์กลางระดับชุมชน	อาคารสำนักงาน, ร้านค้า, ที่พักอาศัย				สามารถเดินทางเข้าถึงสถานีได้ด้วยการเดิน มีที่จอดรถขนาดเล็ก และอาจมีระบบรถประจำทาง
ถนนสายหลัก	ที่พักอาศัย, ร้านค้าชุมชน	ครอบครัวใหญ่	การใช้วิธีการเติมให้เต็ม (Infill) ด้วยอาคารประเภทร้านค้า		เน้นการเดินทางเพื่อเข้าสู่สถานี มีรถประจำทางระหว่างย่านและไม่มีที่จอดรถยนต์
สถานีมหาวิทยาลัย หรืออื่น ๆ	มหาวิทยาลัย, สิ่งอำนวยความสะดวกด้านกีฬา	ครอบครัวใหญ่ (จำนวนน้อย)	การจัดตั้งจำนวนสำนักงานหรือร้านค้า	หลากหลาย	เน้นการใช้งานในช่วงระยะเวลาเฉพาะ และมีที่จอดรถขนาดใหญ่รองรับ

ที่มา: Yake, 2012

2.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบราง

2.2.1 ปัจจัยตัวชี้วัดความสำเร็จในการพัฒนา

ผลจากการศึกษาของ Renne และ Wells ในการวัดความสำเร็จของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งที่วัดจากผลประโยชน์ของการพัฒนาในเชิงของการเดินทาง อันประกอบด้วย ปริมาณการเดินทาง (transit ridership) และมูลค่าที่ดินที่พื้นที่สามารถสร้างได้ (land value capture) ซึ่งการประเมินประสิทธิภาพการพัฒนาภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนหรือ TOD นั้น สามารถทำการวิเคราะห์จาก 2 มิติ คือ มิติด้านผลประโยชน์ (class

of benefit) ที่ภาคส่วนต่าง ๆ ได้รับจากการพัฒนา และ มิติด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่ (area-based factors) โดยพิจารณาถึงผลสำเร็จหรือผลที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาพื้นที่ในระดับรอบสถานี (station area success) และความสำเร็จในการพัฒนาระดับภาค (regional success) (Cervero et al., 2004, p. 120) โดยพบว่า กรอบการพัฒนาเชิงนโยบายมักเน้นการวิเคราะห์ในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนในระดับภูมิภาค (regional TOD) มากกว่าการวิเคราะห์การพัฒนาในระดับพื้นที่ (station area TOD) (Nelson, Niles & Hibshoosh, 2001) ดังตารางที่ 2 – 3

ตารางที่ 2 การจำแนกประเภทผลประโยชน์ของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนและผู้ได้รับประโยชน์ (Classification of the benefits of the development of the area around the station and stakeholders.)

ประเภทผลประโยชน์	ภาคสาธารณะ (public sector)	ภาคเอกชน (private sector)
ผลประโยชน์หลัก (primary)	1. เพิ่มปริมาณของผู้สัญจรและรายได้จากการเข้าใช้ระบบขนส่งสาธารณะ 2. การส่งเสริมโอกาสในการพัฒนาร่วม 3. การฟื้นฟูย่านชุมชน 4. การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ	5. การเพิ่มมูลค่าที่ดิน รายได้จากการเช่าที่ดิน และศักยภาพการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ 6. การเพิ่มโอกาสในการครอบครองที่อยู่อาศัยที่สามารถเอื้อมถึงได้ (affordable housing)
ผลประโยชน์รอง (secondary/collateral)	A. ปริมาณความคับคั่งของจราจร ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง มลภาวะ และปริมาณการใช้เชื้อเพลิงในการเดินทางลดลง (1) B. การเพิ่มขึ้นของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์และภาษีจากการขายสินค้าและบริการ (5)	G. การเพิ่มยอดการขายในร้านค้า (1, 2) H. การพัฒนาการเข้าถึงพื้นที่แหล่งงาน (A, 6) I. การลดค่าใช้จ่ายในการจอดรถ (C, 2) J. การเพิ่มโอกาสในการเกิดกิจกรรมเชิงกายภาพ (physical activity) (C, E, F)
ผลประโยชน์รอง (secondary/collateral)	C. การลดการขยายตัวอย่างไร้ทิศทางและการสงวนรักษาพื้นที่เปิดโล่ง (1, 3, 6) D. การลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ซ่อมแซม สร้างถนน และระบบโครงสร้างพื้นฐาน (1) E. การลดอัตราการเกิดอาชญากรรม (3, 4) F. การเพิ่มโอกาสการสร้างทุนทางสังคม (social capital) และการมีส่วนร่วมทางสังคม (public involvement) (3, 4)	-

หมายเหตุ: VMT หมายถึง ระยะเดินทาง (vehicle miles traveled)

ที่มา: Cervero et al., 2004, p. 120

ตารางที่ 3 ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการพัฒนา (Factors to development.)

ปัจจัย	ความสำเร็จในการพัฒนาพื้นที่ระดับพื้นที่รอบสถานี (station area success)	ความสำเร็จในการพัฒนาระดับภูมิภาค (regional success)	การพัฒนาของประเทศไทยในปัจจุบัน	
			ระดับพื้นที่รอบสถานี (station area)	ระดับภูมิภาค (regional success)
จำนวนสถานีขนส่งที่มีการพัฒนา TOD		X	X*	
คุณภาพของการขนส่ง		X		
เทคโนโลยีที่ใช้ในการขนส่ง		X		
ลักษณะโครงข่ายถนน	X	X	X	X
พื้นที่จอดรถบริเวณรอบสถานี	X	X	X	X
ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน	X	X	X*	
ความหลากหลายของการพัฒนาย่านธุรกิจ	X	X	X*	
เกณฑ์การจัดตั้งร้านค้า		X		
โครงสร้างเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค		X		X
พฤติกรรมและการบริโภคในระดับภูมิภาค		X		
พฤติกรรมและปริมาณการเดินทาง		X		
ความยืดหยุ่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน	X	X		
การตอบรับของผู้อยู่อาศัย	X	X		
ความหลากหลายของที่อยู่อาศัยและการดำเนินชีวิต		X		
ความสามารถในการเลือกที่อยู่อาศัย	X	X		
นโยบายจากภาครัฐ		X		X

หมายเหตุ: X หมายถึง มีผล/มีการพัฒนาปรากฏ, X* หมายถึง มีการพัฒนาปรากฏอยู่ในปัจจุบันแต่เป็นการพัฒนาของภาคเอกชนที่รัฐไม่สามารถชี้แนะหรือควบคุมได้

ที่มา: Nelson, Niles & Hibshoosh, 2001, pp. 18-19

จากตารางที่ 3 จะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันประเทศไทย การวางแผนนโยบายของภาครัฐในระดับภูมิภาคแต่การพัฒนา TOD ที่เกิดขึ้นกลับเป็นการพัฒนาที่เกิดขึ้นจากการแข่งขันของภาคเอกชนที่ภาครัฐไม่ได้ชี้นำและไม่สามารถควบคุมการพัฒนาภาพรวมได้ ยกตัวอย่างเช่น สถานีสยาม สถานีอนุสาวรีย์ชัย สถานีโอโศก แต่ด้วยการแข่งขันของเอกชน จึงส่งผลให้การพัฒนที่เกิดขึ้นเน้นการพัฒนาเชิงพาณิชย์-กรรมและที่อยู่อาศัยแนวตั้งราคาสูง ซึ่งขาดความหลากหลายของการพัฒนาและที่อยู่อาศัยแก่ประชาชนกลุ่มอื่น จึงส่งผลให้ความสำเร็จของการพัฒนา TOD ในระดับภูมิภาคจึงไม่เกิดขึ้น แสดงให้เห็นถึงปัญหาของการผลักดันการพัฒนาเชิงนโยบายของภาครัฐและการนำกรอบนโยบายไปประยุกต์ใช้ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ Wells และ Renne (2003) ยังได้เสนอประเด็นและปัจจัยชี้วัดความสำเร็จของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน 4 มิติ ประกอบด้วย 1) กิจกรรมทางเศรษฐกิจ (economic activity) ที่มุ่งเน้นผลลัพธ์จากการลงทุนของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง 2) กิจกรรมการรักษาสิ่งแวดล้อมและการคมนาคม (environmental and transportation activity) ที่มุ่งเน้นการส่งเสริมและสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 3) การเปลี่ยนแปลงเชิงสถาบันและกรอบนโยบาย (institutional changes) ที่มุ่งเน้นการพัฒนากฎระเบียบหรือข้อบังคับที่เอื้อต่อการพัฒนา 4) ทศนคติของชุมชน (community perception) ซึ่งเป็นกลุ่มปัจจัยที่เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จของการพัฒนาที่ส่งผลกระทบต่อทัศนคติของผู้อยู่อาศัย ซึ่งจะพบว่างบประมาณและการลงทุนพัฒนาหลักมาจากภาคเอกชนที่มีสภาพคล่องทางการเงินมากกว่า ในขณะที่ภาครัฐอุดหนุนงบประมาณเฉพาะการพัฒนาแบบเท่านั้น ก่อให้เกิดปัญหาในการควบคุมการพัฒนาอย่างเห็นได้ชัด ดังแสดงในตารางที่ 4

2.2.2 มาตรการหรือปัจจัยส่งเสริมความสำเร็จของการพัฒนา

จากการประเมินผลการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนในมิติเชิงสังคม (social environment) และกรอบเชิงนโยบาย (policy context) จะเห็นได้ว่า การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนเน้นความต้องการในอนาคตที่มาจากความต้องการของท้องถิ่น (local demands) มากกว่าการวิเคราะห์ผลสัมฤทธิ์เชิงนโยบาย จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า ปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการพัฒนาพื้นที่โครงการรอบพื้นที่ระบบขนส่งมวลชน คือ การร่วมทุน (joint development) การประเมินมูลค่าการดำเนินการ (value capture) หรือการประเมิน

มูลค่าที่สินทรัพย์นั้นสามารถผลิตได้ (Renne, 2009) โดยอาศัยการดำเนินการผ่านมาตรการต่าง ๆ โดยสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 5

นอกจากนี้ ยังมีกลยุทธ์ซึ่งเป็นเครื่องมือสนับสนุนการพัฒนาในการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการเพิ่มความหนาแน่นหรือการสร้างความหนาแน่นจากการเกิดการขยายตัวเมืองอย่างไร้ทิศทางส่งผลให้เกิดพื้นที่รกร้างที่ไม่ได้ถูกใช้งานจำนวนมาก จึงเกิดกลยุทธ์การปรับพื้นที่ (retrofitting) ซึ่งเป็นการเพิ่มความหนาแน่นให้เกิดการใช้พื้นที่ดังกล่าวอย่างเต็มประสิทธิภาพมากขึ้น รายละเอียดดังตารางที่ 6

2.3 การทบทวนนโยบาย แผนพัฒนา และโครงการที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 นโยบายและแผนพัฒนาระดับชาติ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นผู้กำหนดและออกแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทั้ง 12 ฉบับ ซึ่งถือเป็นแผนพัฒนาระดับชาติอันเป็นกรอบนโยบายที่กำหนดแนวทางการพัฒนาประเทศตั้งแต่อดีตจนถึงทิศทางความเป็นไปในอนาคต เป็นบันทึกเจตนารมณ์ของรัฐบาลผ่านการวางกรอบนโยบายให้เกิดผลการดำเนินงานอันบรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้ในระยะ 5 ปี โดยคำนึงถึงหลักการใช้ทรัพยากรที่มีอย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ การปฏิบัติตามแผนพัฒนาถือเป็นหน้าที่ของทุกภาคส่วนและองค์กรในระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงเกิดการออกแผนพัฒนานี้เพื่อเป็นหลักฐานให้ผู้เกี่ยวข้องยึดถือเป็นหลักในการปฏิบัติงาน แผนพัฒนาจึงถูกกำหนดให้สอดคล้องกับลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจในแต่ละช่วง ในช่วงของแผนพัฒนาฉบับที่ 1 ถึง 4 (พ.ศ. 2504 – 2524) ภาครัฐมุ่งเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจภาพรวมด้วยการเร่งรัดพัฒนาพื้นฐานทางเศรษฐกิจ (facilities) ในระดับย่อยที่ตอบสนองประชาชน เพื่อกระจายการพัฒนาและบริการขั้นพื้นฐานสู่ประชาชนตามภูมิภาคต่าง ๆ และเน้นให้เกิดศูนย์กลางเมืองที่สำคัญในระดับภูมิภาคสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลาง ต่อมาในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 5 ถึง 7 (พ.ศ. 2525 – 2539) จึงเป็นการยกระดับคุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานระดับย่อยในภูมิภาคให้สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของแต่ละพื้นที่มากยิ่งขึ้น และเข้าสู่ช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 8 ถึง 10 (พ.ศ. 2540 – 2554) อันเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของการวางแผนพัฒนาประเทศ ที่หันมามุ่งเน้นการพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้สามารถเข้ามามีส่วน

ตารางที่ 4 ตัวชี้วัดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน กรณีศึกษา The New Jersey transit village initiative
(Indicator development around the station: Case study the New Jersey transit village initiative.)

มิติของตัวชี้วัด	หัวข้อ	ตัวชี้วัด	การพัฒนาของประเทศไทยในปัจจุบัน
กิจกรรมทางเศรษฐกิจ (economic activity)	การลงทุนจากภาคสาธารณะ	- เงินทุนจากเทศบาล (municipality funds) - เงินทุนในระดับรัฐ (state funds) - การลดเว้นภาษี (tax abatements) - ปริมาณเงินลงทุนโดยภาคเอกชน	- เงินลงทุนหลักเป็นของเอกชน ขาดการสนับสนุนการพัฒนา TOD จากภาครัฐ มีเพียงการสนับสนุนในการลงทุนสร้างระบบเท่านั้น
	การลงทุนจากภาค เอกชนหรือภาคธุรกิจ	- ขนาดพื้นที่ใช้สอยในอาคารในลักษณะของร้านค้า (retail) และสำนักงาน (ก) - การประเมินปริมาณการลงทุนโดยภาคเอกชน (ก) - การประเมินมูลค่าเชิงภาษีในอสังหาริมทรัพย์ (ค)	- ภาคเอกชนลงทุนพัฒนาแหล่งพาณิชยกรรมและกลุ่มอาคารสำนักงานในพื้นที่เมืองชั้นใน ราคาที่ดินพุ่งสูงขึ้น
	การลงทุนจากภาคเอกชนหรือภาคที่อยู่อาศัย	- จำนวนโครงการและพื้นที่พัฒนาเพื่ออยู่อาศัย (ก) - การประเมินปริมาณการลงทุน (ข) - การประเมินมูลค่าเชิงภาษีในอสังหาริมทรัพย์ (ค) - จำนวนหน่วยที่พักอาศัย (จำนวนห้องนอน จำนวนหน่วยของการขาย (จำนวนหน่วยของการเช่า) - จำนวนการอุดหนุนหน่วยของการขายหรือเช่า	- มีความหนาแน่นของที่พักอาศัยแนวตั้งในพื้นที่เมืองชั้นใน แต่ส่วนหนึ่งเป็นการซื้อเพื่อเก็งกำไรไม่ใช่อุปสงค์ที่แท้จริง ประกอบกับการเป็นที่อยู่อาศัยราคาสูงจึงมีประชาชนที่เอื้อมไม่ถึง
กิจกรรมการรักษาสิ่งแวดล้อมและการคมนาคม (environmental and transportation activity)	ผู้สัญจรทางเท้า (pedestrian)	- ระยะทางสัญจรที่มีการปรับปรุง - จำนวนจุดตัดหรือทางแยกที่มีการปรับปรุง - จำนวนการพัฒนาพื้นที่บริเวณหน้าอาคาร - จำนวนกิจกรรมการสัญจรทางเท้า	- ในพื้นที่เมืองชั้นในไม่มีการวางระบบโครงข่ายทางเท้าของภาครัฐ มีเพียงทางเท้ายกระดับที่ภาคเอกชนจัดทำเพื่อเชื่อมสถานี
	พื้นที่จอดรถ (parking)	- จำนวนพื้นที่จอดรถที่เพิ่มขึ้นสำหรับผู้จ่ายใช้สอย - จำนวนพื้นที่จอดรถที่เพิ่มขึ้นสำหรับผู้เดินทาง - จำนวนพื้นที่จอดรถที่ถูกจัดสรร - จำนวนพื้นที่จอดรถจักรยาน	- มีอาคารจอดรถแล้ว 5 แห่ง ลานจอดรถ 12 แห่ง มีที่จอดรถจักรยานขนาดเล็กรวมอยู่ในอาคารและลานจอดรถด้วย
	การสัญจร (traffic flow)	- จำนวนรถบริการขนส่ง (shuttle services) ที่ให้บริการ - จำนวนการควบคุมการจราจรและการพัฒนาระบบการสัญจร	- ในปัจจุบันมีเพียงรถบริการขนส่งระหว่างสถานีบางชื่อและสถานีเดาปูน เพื่อทดแทนการเชื่อมระหว่างสถานีที่ขาดหายไปเท่านั้น
กิจกรรมการรักษาสิ่งแวดล้อมและการคมนาคม (environmental and transportation activity)	การใช้ประโยชน์ที่ดิน (land use)	- จำนวนของอาคารหรือสินทรัพย์ที่มีการพัฒนาเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมก่อนการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาเป็นลักษณะการใช้ประโยชน์รูปแบบอื่น ๆ - จำนวนและขนาดของอาคารร้างที่ถูกพัฒนา - ขนาดที่ดินร้างที่ถูกพัฒนาเป็นพื้นที่นันทนาการหรือพื้นที่สีเขียว - จำนวนหรือจำนวนพื้นที่พัฒนาเป็นสวนสาธารณะ	- ไม่พบการพัฒนา
การเปลี่ยนแปลงเชิงสถาบันและนโยบาย (institutional changes)		- ข้อกำหนดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (new TOD ordinance) - แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งหรือแนวทางการพัฒนาอย่างชาญฉลาด	- ไม่พบข้อมูลการจัดทำ
ทัศนคติของชุมชน (community perception)	การสำรวจข้อมูลผู้อยู่อาศัย (residential survey)	- การประเมินของผู้อยู่อาศัยในมิติของชุมชนน้อย - การประเมินของผู้อยู่อาศัยด้านการดึงดูดของพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมเทียบปัจจุบันกับอดีต - การประเมินของผู้อยู่อาศัยด้านความสะดวกสบายในการสัญจรทางเท้าเพื่อเข้าสู่พื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมเทียบปัจจุบันกับอดีต - การประเมินของผู้อยู่อาศัยด้านความปลอดภัยต่อพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมเทียบปัจจุบันกับอดีต - การประเมินของผู้อยู่อาศัยด้านศักยภาพของพื้นที่ธุรกรรมบริเวณพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมเทียบปัจจุบันกับอดีต - การประเมินของผู้อยู่อาศัยด้านความหลากหลายของร้านค้าหรือร้านอาหาร บริเวณพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมเทียบปัจจุบันกับอดีต	- การพัฒนาในปัจจุบันมักเป็นการวางแผนจากระดับรัฐสู่พื้นที่ชุมชนโดยตรง (top-down planning) ส่งผลให้ขาดความร่วมมือจากภาคประชาชนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบการพัฒนาโดยตรง ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาในการเวนคืนที่ดินเพื่อพัฒนาหรือสังคมอื่น ๆ ตามมาได้

หมายเหตุ: ก หมายถึง มีพื้นฐานมาจากการสำรวจการใช้งานอาคารจากการสำรวจของท้องถิ่น
ข หมายถึง อ้างอิงจากการอนุมัติการใช้อาคาร หรือการก่อสร้างอาคาร
ค หมายถึง อ้างอิงจากมูลค่า (value) อัตราส่วนของภาษีต่ออนุกรมเวลา (time tax rate)

ที่มา: Wells & Renne, 2003, pp. 7-12

ตารางที่ 5 การพัฒนาระบบโครงสร้างคมนาคมและพื้นที่ภายใต้พื้นฐานของการเพิ่มมูลค่า (Transportation development under add value.)

มาตรการ	รายละเอียดการดำเนินการ
การกำหนดภาษีที่ดิน	การกำหนดภาษีที่ดินเป็นมาตรการการเรียกเก็บรายได้จากการใช้บริการระบบโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถแยกเก็บจากภาษีได้ โดยพิจารณาจากมูลค่าที่ดินมากกว่าการพิจารณามูลค่าของสินทรัพย์
การเจรจาต่อรอง	จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากนักพัฒนา โดยค่าใช้จ่ายของการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานนั้นมาจากนักพัฒนาและถูกใช้เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Nelson, Niles & Hibshoosg, 2001)
การเพิ่มเงินทุนหมุนเวียน	เน้นการวิเคราะห์ผลลัพธ์หรือมูลค่าที่เกิดขึ้นจากสินทรัพย์หรือพื้นที่ภายหลังโครงการแล้วเสร็จ และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนสำหรับการใช้เป็นทุนพื้นฐานในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะด้านระบบคมนาคมขนส่งต่อไป นอกจากนี้ การคาดการณ์มูลค่าที่ดินยังส่งผลให้ภาษีปรับตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งเงินทุนที่ได้นั้นใช้เพื่อปรับปรุงการให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน และส่งผลให้มูลค่าของพื้นที่เพิ่มสูงขึ้นตามโครงสร้างพื้นฐานที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดเงินทุนหมุนเวียน
การประเมินพิเศษ (SA)	เป็นการเก็บค่าธรรมเนียมโดยหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อพัฒนาระบบการให้บริการสาธารณะให้เอื้อประโยชน์ต่อเจ้าของที่ดิน โดยประโยชน์ที่ได้รับอาจอยู่ในรูปของการเข้าถึงการบริการขนส่งสาธารณะที่สะดวก คำนวณผ่านการวิเคราะห์ผลกระทบและค่าใช้จ่ายที่เจ้าของสินทรัพย์ต้องจ่ายจะอยู่ในรูปของระยะห่างระหว่างพื้นที่ถึงระบบโครงสร้างพื้นฐาน
การพัฒนาผ่านระบบร่วมทุน	เป็นลักษณะของการร่วมทุนระหว่างภาคสาธารณะ (public sector) ผู้ดำเนินการ (private operators) และนักพัฒนา (developers) ในการรับภาระค่าใช้จ่ายการลงทุนพัฒนาร่วมกัน
ค่าธรรมเนียมบริการคมนาคม	เป็นการเปรียบระบบการให้บริการคมนาคมเป็นสาธารณูปการเช่นเดียวกับการให้บริการประปาหรือไฟฟ้า กำหนดให้ผู้ใช้บริการจ่ายค่าบริการตามที่ใช้โดยไม่ขึ้นกับมูลค่าที่ดิน ซึ่งพิจารณาจากปริมาณการเดินทางที่สินทรัพย์สามารถสร้างได้
ค่าธรรมเนียมผลกระทบการพัฒนา	เป็นการจ่ายค่าธรรมเนียมเพียงครั้งเดียวโดยหน่วยงานท้องถิ่นเป็นผู้เรียกเก็บต่อผู้พัฒนาโครงการ ซึ่งพิจารณาจากโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการเงินและสัดส่วนค่าใช้จ่ายบริการสาธารณะ
สิทธิการพัฒนาบนอากาศ	เป็นการกำหนดมูลค่าของการพัฒนาพื้นที่ในแนวตั้ง (บนอากาศหรือบางกรณีคือพื้นที่ใต้ดิน) โดยมูลค่าของสินทรัพย์หรือที่ดินเพิ่มขึ้นที่น้อยอันเนื่องมาจากการพัฒนา เช่น การขายหรือถ้ายโอนสิทธิเพื่อพัฒนาเป็นศูนย์การค้าหรือพัฒนาแก่ออกชน ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าที่ดินและประโยชน์ที่พึงได้รับประโยชน์ทั้งภาคเอกชนและสาธารณะ
ย่านพื้นที่สาธารณูปการชุมชน (CFD)	เป็นการกำหนดภาษีของการก่อสร้างในพื้นที่การพัฒนาเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานหรือทุนในพื้นที่ โดยเจ้าของสินทรัพย์ในพื้นที่เป็นผู้เลือกรูปแบบของการพัฒนาภายใต้เงื่อนไขอย่างสมเหตุสมผล ซึ่งอาจส่งผลประโยชน์ทางตรงหรือทางอ้อมต่อสินทรัพย์ในพื้นที่ก็ได้
ย่านพื้นที่พัฒนาพิเศษ (SID)	เป็นการเรียกเก็บภาษีเพิ่มเติมต่อเจ้าของพื้นที่หรือเจ้าของสินทรัพย์ที่ได้รับประโยชน์โดยตรงในพื้นที่ที่มีการพัฒนา ซึ่งเจ้าของสินทรัพย์สามารถเลือกแนวทางการพัฒนาและอัตราการจัดจ่ายได้ตามความเหมาะสม รายได้จากการจัดเก็บต้องนำไปใช้เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเท่านั้น
ค่าธรรมเนียมการพัฒนา	เป็นการเก็บค่าธรรมเนียมโดยหน่วยงานท้องถิ่นในกระบวนการอนุญาตก่อสร้างหรือการประกัน โดยจะต้องมีความเชื่อมโยงระหว่างค่าใช้จ่ายและผลกระทบของการพัฒนาที่ส่งผลต่อความต้องการในระดับท้องถิ่นหรือระดับภูมิภาค

ที่มา: Hawaii State Government, 2012

ตารางที่ 6 รูปแบบการพัฒนาผ่านกลยุทธ์การปรับพื้นที่ (Model of strategy development.)

แนวทางการพัฒนา	แนวทางการปฏิบัติ	กลยุทธ์
การปรับเปลี่ยนพื้นที่ใหม่ (re-inhabitation)	ปรับเปลี่ยนประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความเหมาะสมกับความต้องการของกลุ่มผู้อยู่อาศัยในชุมชน โดยมักเป็นสถานที่อื่นที่ไม่ใช่ที่พักอาศัย หรือแหล่งงาน (third-place) เช่น สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถานที่ที่ใช้เพื่อการรวมกลุ่มทางสังคม	- การปรับประเภทการใช้พื้นที่เดิมให้มีความเหมาะสมมากขึ้น (reuse the box) - การเพิ่มการบำรุงรักษาสภาพแวดล้อม (provide environmental repair) เพื่อฟื้นฟูสภาพแวดล้อมในระยะยาว - การปรับปรุงกลยุทธ์การออกแบบ ข้อกำหนดทางผังเมืองและงานก่อสร้าง
การพัฒนาใหม่ (redevelopment)	ปรับเปลี่ยนอาคารที่มีการใช้งานอยู่เดิม หรือดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่โล่งว่างหรือลานจอดรถให้เป็นแหล่งกิจกรรม เพื่อสร้างความกระชับของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่บริเวณรอบ	- การพิจารณาถึงความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการเชื่อมต่อกิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองและการปรับตัวของกิจกรรมเมือง
การเพิ่มพื้นที่สีเขียว (regreening)	รื้อถอนหรือทำลายอาคารที่ไม่ใช้งานแล้ว เพื่อการสร้างแรงดึงดูดให้กับพื้นที่ ซึ่งโดยส่วนมากมักเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียว เช่น สวนสาธารณะ สวนชุมชน พื้นที่ชุ่มน้ำ (reconstructed wetland)	- การใช้ระบบถนนและบาทวิถีที่มีความเหมาะสม รวมถึงการกำหนดขอบเขตย่านให้สามารถเดินได้อย่างสะดวก - การสร้างความหลากหลายของที่อยู่อาศัย - การลงทุนพัฒนาด้านสถาปัตยกรรม

ที่มา: Dunham-Jones & Williamson, 2011

ร่วมและเป็นศูนย์กลางการพัฒนาได้โดยยึดแนวคิดเศรษฐกิจพอเพียงเป็นหลัก นำเข้าสู่ช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 11 ถึง 12 (พ.ศ. 2555 – 2564)) ที่ประเทศมุ่งเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของภาคีการพัฒนาทุกภาคส่วนทั้งในระดับชุมชน ระดับภาค และระดับประเทศในทุกขั้นตอน เพื่อวางรากฐานในการยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วภายในกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (Office of The National Economic and Social Development Board [NESDB], 2015)

2.3.2 แผนการพัฒนาและนโยบายในระดับต่างๆ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่และระบบราง

จากการทบทวนยุทธศาสตร์การพัฒนาทั้งในระดับประเทศ ระดับภาค ระดับอนุภาค ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่นสามารถสรุปสาระสำคัญและความสัมพันธ์ของยุทธศาสตร์ในแต่ละระดับกับพื้นที่ศึกษา หรือมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ได้ดังตารางที่ 7 นอกจากนี้ยุทธศาสตร์การพัฒนาในข้างต้นแล้ว ยังมียุทธศาสตร์อื่น ๆ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาในพื้นที่อีกด้วย โดยสามารถสรุปเฉพาะประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาโดยตรงได้ดังตารางที่ 8 จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาในแต่ละระดับสะท้อนให้เห็นว่า มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาและใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่และนโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดินมากขึ้น เพื่อก่อให้เกิดการใช้งานที่ดินในเมืองอย่างมีประสิทธิภาพและควบคุมการขยายตัวของเมือง ส่งผลให้พื้นที่เมืองจำเป็นต้องมีศักยภาพของโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สูง เพื่อจำกัดขนาดเมืองให้มีการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพพร้อมเพิ่มพื้นที่โล่งหรือพื้นที่สีเขียวเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมตอบรับยุทธศาสตร์การจัดสรรระบบบริการโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนให้สามารถรองรับประชากรในอีก 50 ปีข้างหน้าได้ ทั้งนี้ จากการที่จังหวัดปทุมธานีเป็นพื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานครและได้รับอิทธิพลการขยายตัวของกรุงเทพมหานครสูงสุดส่งผลให้ปทุมธานีมีความได้เปรียบเชิงพื้นที่ที่มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สามารถรองรับและกระจายความเจริญในทุกด้านได้ จากแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่ชานเมืองเพื่อเชื่อมต่อศูนย์กลางและรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต ส่งผลให้มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ซึ่งตั้งอยู่ในจังหวัดปทุมธานีอันเป็นปริมณฑลที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานคร ประกอบกับการเป็นเมืองที่มีบทบาทด้านอุตสาหกรรมและการศึกษา

สูงสุดในระดับอนุภาค จึงเป็นพื้นที่ที่มีความต้องการในการเดินทางสูงและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเมืองศูนย์กลางการขนส่งระดับชานเมืองสูงสุด ทั้งแผนยุทธศาสตร์และแหล่งที่ตั้งจึงส่งเสริมความได้เปรียบในการพัฒนาพื้นที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

3. ขั้นตอนการศึกษา

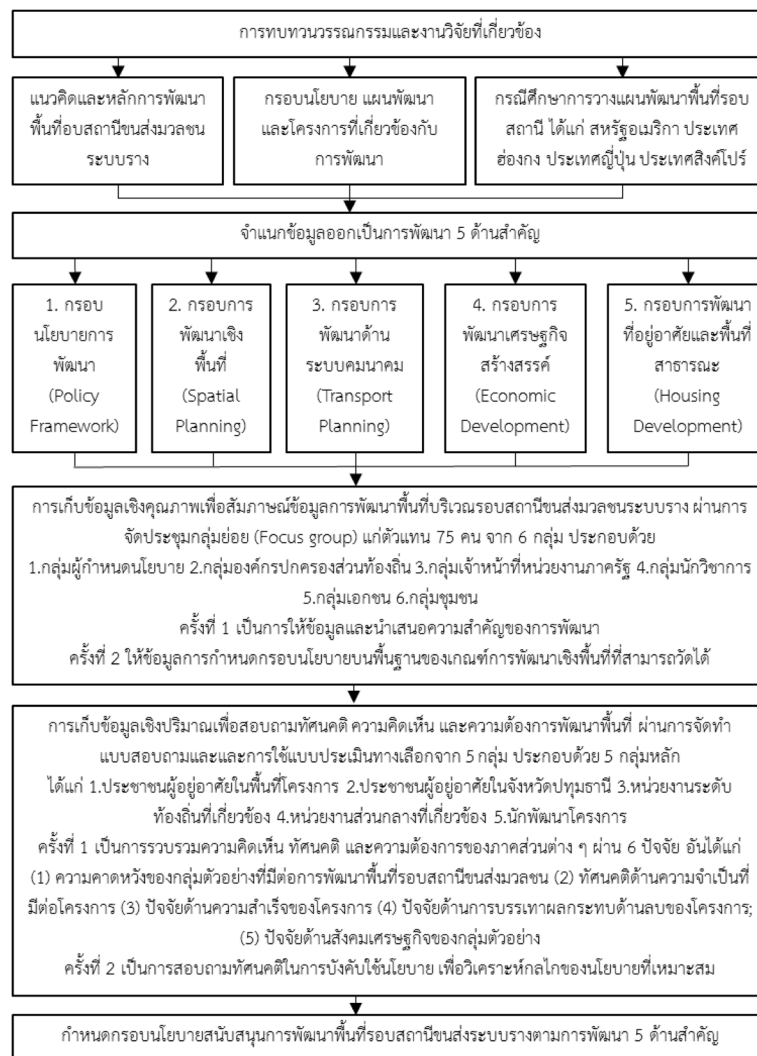
การศึกษานี้ได้ทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและนำมากำหนดเป็นแนวทางของการประยุกต์ใช้กับรูปแบบและกระบวนการของงานวิจัย โดยการวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางของการกำหนดกรอบนโยบายพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งระบบราง เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอย่างเต็มประสิทธิภาพในพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง ดังนั้น เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนผ่านกระบวนการกำหนดนโยบาย แนวทางการพัฒนา และแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง จึงสามารถอธิบายขั้นตอนของการศึกษางานวิจัยได้ดังต่อไปนี้

3.1 กระบวนการดำเนินงานวิจัย

เพื่อให้ผลการศึกษาวิจัยมีความครอบคลุมจึงดำเนินการวิจัยทั้งการวิจัยเชิงปริมาณ และการวิจัยเชิงคุณภาพ งานศึกษาในครั้งนี้ได้ทำการวิเคราะห์นโยบายที่ได้กำหนดเป็นกรอบการพัฒนา โดยจะพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของนโยบายทั้งในระดับภาค ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น นำสู่มาการประยุกต์ใช้กำหนดกรอบการวิเคราะห์นโยบาย แนวทางการพัฒนา และแผนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางที่เอื้อต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน งานวิจัยนี้จึงกำหนดกรอบการศึกษาที่มุ่งเน้นการประสานงานเชิงนโยบาย ผ่านกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงประจักษ์ อันประกอบด้วย การสอบถามสัมภาษณ์ การรวบรวมแบบสอบถาม และการจัดประชุมกลุ่มย่อย นอกจากนี้ยังเก็บรวบรวมข้อมูลผ่านการสืบค้นฐานข้อมูลเพื่อศึกษาถึงข้อกำหนดและกรอบนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน นำสู่การกำหนดแนวทางการผสมผสานนโยบายที่เป็นไปได้ อันจะก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของระดับความสำเร็จของโครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนได้ โดยมีกรอบการดำเนินงานวิจัยดังรูปที่ 1

ตารางที่ 7 สาระสำคัญและความสัมพันธ์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาในแต่ละระดับ (Main point and relationship of strategies development at each level.)

ยุทธศาสตร์การพัฒนา	สาระสำคัญ
ระดับประเทศ	เศรษฐกิจของประเทศขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 4.2 โดยมีภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญ ประกอบการเผชิญปัญหาภัยคุกคามยากจนของประเทศชนชั้นกลาง (middle income trap) ซึ่งหลุดพ้นได้ยาก ส่งผลให้แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจเริ่มต้นจากการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพื่อให้การหลุดพ้นจากประเทศรายได้ปานกลาง ลดความเหลื่อมล้ำในสังคม สร้างสรรค์การเติบโตทางเศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และปรับปรุงระบบการบริหารราชการแผ่นดินให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
ระดับภาค	ภาคกลางส่งเสริมความเป็นเมืองน่าอยู่ด้วยเขตการพัฒนาที่ต่อเนื่องกับพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงการอยู่ในรัศมีท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิและท่าเรือน้ำลึก ส่งผลให้ภาคกลางมีบทบาทเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวอุตสาหกรรมจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จนเกิดปัญหาการขยายตัวของชุมชนที่อยู่อาศัยและการบริการที่กระจุกกระจายตามแนวเส้นทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่ชนบท ส่งผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรชั้นดีในเขตชลประทานจึงกำหนดกรอบการพัฒนาของภาคกลางให้กระชับเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองอย่างหนาแน่นและเข้มข้นขึ้น พร้อมส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าในเขตเมืองเพื่อลดการขยายขอบเขตพื้นที่เมืองอย่างไร้ทิศทางไปยังพื้นที่ซึ่งขาดความเหมาะสมในการพัฒนาเมือง โดยการกำหนดแนวกันชน (buffer zone) อันประกอบด้วย พื้นที่โล่งว่าง พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ชนบท และพื้นที่รับน้ำ นอกจากนี้ ยังกำหนดให้พื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูงหรือมีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สะดวกเป็นพื้นที่เมืองผ่านการออกมาตรการควบคุมการขยายตัวของเมือง พร้อมจำกัดที่ตั้งอุตสาหกรรมให้อยู่ใกล้ชุมชนเดิมเพื่อให้เป็นฐานเศรษฐกิจเมือง จำกัดขนาดเมืองให้มีการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มพื้นที่โล่งหรือพื้นที่สีเขียวเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม
ระดับอนุภาค	จังหวัดปทุมธานีมีบทบาททางด้านอุตสาหกรรม ทำหน้าที่เป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรมและแหล่งงานสำคัญของวัยแรงงาน ทั้งนี้ เมืองในระดับอนุภาคที่มีบทบาทด้านอุตสาหกรรมสูงสุด 3 อันดับ คือ (1) เทศบาลเมืองคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี (2) เทศบาลตำบลบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ และ (3) เทศบาลตำบลแพรกษา จังหวัดสมุทรปราการ นอกจากนี้จังหวัดปทุมธานียังมีบทบาททางการศึกษา เป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษามากมาย โดยเฉพาะสถาบันการศึกษาของรัฐอันเป็นศูนย์กลางการบริการด้านการศึกษา โดยเมืองในระดับอนุภาคที่มีบทบาทด้านการศึกษาสูงสุด 3 อันดับ คือ (1) เทศบาลตำบลศาลายา จังหวัดนครปฐม (2) เทศบาลเมืองท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี และ (3) เทศบาลตำบลบางเดย จังหวัดปทุมธานี
ระดับจังหวัด	จังหวัดปทุมธานีถือเป็นหนึ่งในพื้นที่ที่ได้รับอิทธิพลจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครมากที่สุด มีวิสัยทัศน์ คือ “ปทุมธานีเป็นเมืองอุตสาหกรรมสะอาด เกษตรปลอดภัย ศูนย์การเรียนรู้ และสังคมสันติสุข” จังหวัดปทุมธานีแบ่งพื้นที่การใช้ที่ดินประเภทสถานศึกษาเพื่อเป็นการขยายโอกาสให้แก่เยาวชนในจังหวัดปทุมธานีและพื้นที่ใกล้เคียงให้มีโอกาสศึกษาต่อในระดับอุดมศึกษา ประกอบด้วย มหาวิทยาลัยปทุมธานี มหาวิทยาลัยกรุงเทพ มหาวิทยาลัยรังสิต สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี มหาวิทยาลัยชินวัตร มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ (วิทยาเขตรังสิต) และมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย จังหวัดปทุมธานีจึงเป็นทั้งศูนย์กลางการศึกษาและแหล่งโรงงานอุตสาหกรรมส่งผลให้เกิดการขยายตัวของชุมชนที่อยู่อาศัยอย่างรวดเร็วอันเป็นผลมาจากการอพยพเคลื่อนย้ายของประชากรจำนวนมาก กลุ่มผู้ประกอบการจึงอาศัยโอกาสการพัฒนาและช่องว่างทางผังเมืองในการพัฒนาพื้นที่ขัดแย้งกับกิจกรรมบริเวณย่านสถานศึกษาจนเกิดปัญหาสังคมที่เกี่ยวข้องตามมา จึงจำเป็นต้องมีมาตรการในการดำเนินการป้องกันและปราบปรามหรือการจัดระเบียบพื้นที่โดยมุ่งเน้นสวัสดิภาพและความปลอดภัยของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป็นหลัก ทั้งนี้ ภายในจังหวัดยังมีปัญหาสังคมที่ต้องเร่งดำเนินการพัฒนา คือ ปัญหาแรงงาน ปัญหาคนพิการ และปัญหาเด็กและเยาวชน
ระดับท้องถิ่น	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และบริเวณโดยรอบตั้งอยู่ในพื้นที่ 2 เขตการปกครอง ได้แก่ เทศบาลเมืองคลองหลวงและเทศบาลเมืองท่าโขลง โดยเทศบาลเมืองคลองหลวงนั้นมียุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาท้องถิ่นว่า “ระบบสาธารณูปโภคครบครัน เศรษฐกิจชุมชนเข้มแข็ง ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี สภาพแวดล้อมน่าอยู่ การบริหารจัดการมีประสิทธิภาพ โปร่งใส การบริการประชาชนสะดวก รวดเร็ว” โดยกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อพัฒนาศักยภาพและคุณภาพชีวิตทุกด้าน ดังนี้ (1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านระบบสาธารณูปโภค (2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเศรษฐกิจชุมชน (3) ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านคุณภาพชีวิตและคุณค่าทางสังคม (4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านระบบจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (5) ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการบริหารจัดการ ทั้งนี้ จากการที่จังหวัดปทุมธานีมีสถาบันการศึกษาชั้นนำและศูนย์วิจัยที่หลากหลายเป็นศูนย์กลางการผลิตบุคลากรที่มีคุณภาพตอบรับยุทธศาสตร์ ด้านคุณภาพชีวิตและคุณค่าทางสังคม ทั้งยังเป็นพื้นที่ต่อเนื่องจากกรุงเทพมหานคร จึงมีความได้เปรียบเชิงพื้นที่ที่มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สามารถรองรับและกระจายความเจริญในทุกด้านได้ ส่งเสริมความได้เปรียบในการพัฒนาของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ในส่วนของเทศบาลเมืองท่าโขลงมีวิสัยทัศน์ในการพัฒนา คือ “เมืองน่าอยู่ สาธารณูปโภคพร้อม สิ่งแวดล้อมดี คนมีคุณธรรม เลิศล้ำการศึกษา เศรษฐกิจก้าวหน้า นำพาคุณภาพชีวิตที่ดี” มียุทธศาสตร์การพัฒนา 8 ด้าน คือ (1) การจัดระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ (2) การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมเมืองให้มีความสวยงาม (3) พัฒนาและส่งเสริมการศึกษา ศาสนา และศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น (4) การดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน



รูปที่ 1 กรอบการดำเนินงานวิจัย (Framework.)

3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.2.1 การจัดกลุ่มประชุมย่อย (focus group) ในการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพผ่านการสัมภาษณ์กลุ่มตัวแทน 75 คน จาก 6 กลุ่ม ประกอบด้วย 1) กลุ่มผู้กำหนดนโยบาย 2) กลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 3) กลุ่มเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ 4) กลุ่มนักวิชาการ 5) กลุ่มเอกชน 6) กลุ่มชุมชน โดยสัมภาษณ์ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ครั้งที่หนึ่งเป็นการนำเสนอกรอบแนวคิดและแนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางในกรณีศึกษาสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จากนั้นจึงได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลและข้อคิดเห็นจากภาคส่วนต่าง ๆ ไปสู่การวางแผนกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางเพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในครั้งที่สอง ซึ่งเป็นการให้ข้อมูลแนวทางการพัฒนาและกรอบนโยบายในการพัฒนาพื้นที่หลังจากการดำเนินการวิเคราะห์

3.2.2 การจัดเก็บแบบสอบถามในการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอันนำไปสู่การดำเนินงานด้านแผนนโยบายที่เหมาะสม โดยอาศัยการสอบถามกลุ่มผู้เชี่ยวชาญในสาขาต่าง ๆ เพื่อเปรียบเทียบความสำคัญระหว่างปัจจัยและหาข้อสรุปแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางผ่านการพิจารณาทั้งปัจจัยย่อยและปัจจัยหลักดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 9 ซึ่งอยู่ภายใต้อำนาจและความเป็นไปได้ในการจัดการพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางในอนาคต ในส่วนของการเก็บแบบสอบถามนั้น ดำเนินการสอบถามทั้งกลุ่มนักพัฒนา นักผังเมือง เจ้าหน้าที่ภาครัฐ เจ้าหน้าที่ภาคท้องถิ่น ภาคเอกชน และหัวหน้าชุมชน โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัยผ่านการระบุขนาดกลุ่มตัวแปรด้วยวิธีจำเพาะเจาะจง 80 ท่าน จาก 5 กลุ่มหลัก ได้แก่ 1) ประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการ 2) ประชาชนผู้อยู่อาศัยในจังหวัดปทุมธานี 3) หน่วยงานระดับท้องถิ่น 4) หน่วยงานส่วนกลาง 5) นักพัฒนาโครงการ

ตารางที่ 9 ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยในการวิเคราะห์ลำดับชั้น (Main factor and sub-factor sequence analysis.)

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย
ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย แผน และโครงการพัฒนาต่าง ๆ	- ความสำคัญของแผนพัฒนาในระดับภาค - ทิศทางการพัฒนาในระดับจังหวัดและอำเภอ - ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ในระดับเทศบาล - การประสานงานระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - เงินงบประมาณท้องถิ่น - กฎหมายที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่
ความต้องการ ทศนคติการพัฒนาที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่อการกำหนดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง	- ทศนคติและความคาดหวังที่เกี่ยวข้องต่อโครงการการขนส่งระบบราง - ทศนคติความต้องการพื้นที่กิจกรรม - ทศนคติการขยายพื้นที่ลงทุนและแหล่งงาน - ทศนคติการจัดหาบริการสาธารณะเพื่อส่งเสริมการใช้งานสถานีขนส่ง - ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน - การลงทุนจากภาคเอกชนในโครงการพัฒนาอื่น ๆ
ทศนคติด้านปัญหาที่อาจเกิดขึ้นภายหลังจากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง	- ปัญหาการขาดแคลนระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ - ปัญหาด้านการสัญจร การเข้าถึง และโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ - ปัญหาด้านความไม่ปลอดภัยของพื้นที่ หรือภัยพิบัติต่าง ๆ - ความคาดหวังด้านการพัฒนาพื้นที่และเศรษฐกิจในพื้นที่ - ความคาดหวังด้านการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยและสถานันทนาการ
ทศนคติหรือความต้องการพัฒนาในอนาคต ภายใต้อำนาจภาระหน้าที่ และความเป็นไปได้ในการจัดการพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางในอนาคต	- ความต้องการด้านกฎหมายผังเมืองหรือกฎหมายควบคุมการเดินทางโดยยานพาหนะส่วนบุคคล - ความเป็นไปได้ของภาระงานในปัจจุบันและภาระหน้าที่การพัฒนาท้องถิ่นในอนาคต

3.3 การเสนอแนะเชิงนโยบาย

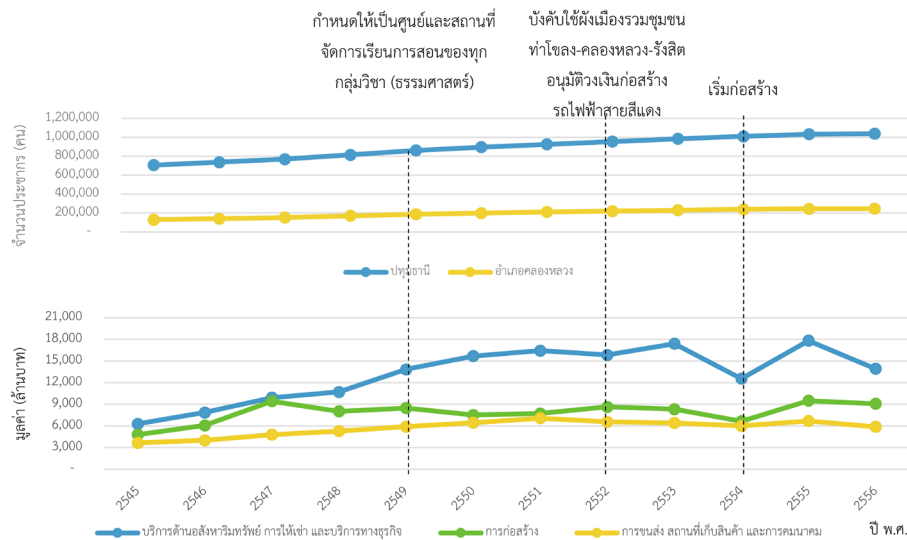
หลังจากการทบทวนกรอบการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางและมาตรฐานการพัฒนาพื้นที่แล้ว จึงนำมาประกอบกับผลการวิเคราะห์ถึงความเหมาะสมของการกำหนดกรอบการพัฒนาเชิงนโยบาย โดยยึดหลักแนวคิดและเกณฑ์มาตรฐานจาก LEED-ND CASBEE-UD และ BREEM-Community (Building Research Establishment [BREEM], 1988) เป็นกรอบในการตั้งต้นพัฒนาและตรวจสอบผลสัมฤทธิ์ในการพัฒนา นำสู่การเสนอแนวทางการกำหนดใช้นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง ในด้านกลไกการพัฒนา 5 ด้าน อันประกอบด้วย 1) ด้านกรอบนโยบาย 2) ด้านระบบคมนาคมขนส่ง 3) ด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่ 4) ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ 5) ด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยและพื้นที่สาธารณะ

4. พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา คือ สถานีรถไฟมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต) ซึ่งเป็นสถานีหนึ่งในโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง-ดอนเมือง และส่วนต่อ

ขยายดอนเมือง-รังสิต-ธรรมศาสตร์ (สายสีแดง) ในโครงการเร่งรัดตามมติคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงเขตอิทธิพลของพื้นที่ศึกษา พบว่า เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครดังกล่าวพาดผ่านพื้นที่จังหวัดปทุมธานี กรุงเทพมหานคร และสมุทรสาคร สะท้อนให้เห็นถึงลักษณะการให้บริการในระดับภูมิภาค (regional level) จากกรอบแผนพัฒนาและนโยบายที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาพื้นที่กรณีศึกษาเชิงนโยบาย (Puchaneyapongsakorn & Khongouan, 2011, pp. 99-111) พบว่า พื้นที่ศึกษาได้รับอิทธิพลจากการกำหนดนโยบายการพัฒนาของหน่วยงานส่วนกลาง อันได้แก่ กรมโยธาธิการและผังเมือง และกระทรวงคมนาคม รวมถึงหน่วยงานในเขตปกครองที่เกี่ยวข้อง (administration level) 3 ระดับ อันประกอบด้วย ระดับจังหวัด ได้แก่ จังหวัดปทุมธานี ระดับอำเภอ ได้แก่ อำเภอสามโคกและอำเภอลองหลวง และระดับเทศบาล ได้แก่ เทศบาลเมืองท่าโขลง

นอกจากนี้ ขนาดประชากรในภาพรวมยังมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2535 – 2558 อันเป็นผลจากการพัฒนาของพื้นที่ในปัจจุบันที่ส่งเสริมให้เกิดการเพิ่มขึ้นของนักศึกษามหาวิทยาลัยและบุคลากรจากแหล่งงานต่าง ๆ เกิดเป็นลักษณะของการอพยพ (migration) ของแรงงานเพื่อเข้ามาตั้งถิ่นฐานและประกอบกิจกรรมการบริการต่าง ๆ



รูปที่ 2 การเปลี่ยนแปลงเชิงเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ศึกษา (Economics and Social changes.)

ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงฐานเศรษฐกิจหลักของจังหวัดปทุมธานี (economic based) ที่ไม่ใช่อุตสาหกรรมภาคเกษตรกรรม อันมีแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่อง ทั้งยังพบว่า มูลค่าการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้อุตสาหกรรมสาขาการก่อสร้างและการขนส่งมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นตาม การเปลี่ยนแปลงในมิติทางเศรษฐกิจและสังคมจึงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องต่อการบริการ การเปลี่ยนแปลงขนาดประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เติบโตขึ้นดังกล่าวความสัมพันธ์ที่แสดงในรูปที่ 2

5. ผลการศึกษา

5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างนโยบาย แผนพัฒนา และผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถาบันสงฆ์มวลชนในพื้นที่กรณีศึกษา

จากการวิเคราะห์ถึงความเชื่อมโยงของนโยบายในระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่และโครงข่ายคมนาคมขนส่งระบบราง 3 ระดับ อันได้แก่ แผนและนโยบายระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับท้องถิ่น ซึ่งพบว่า มีการพิจารณาถึงการพัฒนาพื้นที่ที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาระบบรางในนโยบายระดับประเทศและระดับภูมิภาค โดยมีมิติที่เกี่ยวข้อง คือ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงพื้นที่ในระดับภาคและระดับภูมิภาค การวางแผนรองรับการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ รวมถึงการกำหนดเป็นนโยบายเร่งรัดผลักดันให้เกิดการพัฒนา ในขณะที่กรอบนโยบายในระดับภูมิกภานั้นจะเป็นการกำหนดประเภทของระบบคมนาคมขนส่ง ศูนย์กลาง

หลัก และศูนย์กลางรองของการพัฒนา อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงแผนและนโยบายในระดับท้องถิ่นพบว่า ยังไม่มีการระบุมิติที่รองรับการพัฒนาโครงการเส้นทางรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย (ช่วงบางซื่อ-รังสิต) อย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมชัดเจน (รายละเอียดดังตารางที่ 10) จากการทบทวนแผนการประสานนโยบาย รวมถึงการบังคับใช้นโยบายภายใต้ภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพบว่า สามารถจำแนกออกได้เป็น 4 ส่วนหลัก อันได้แก่

1. หน่วยงานส่วนกลาง มีหน้าที่หลัก คือ การกำหนดกรอบของการพัฒนาประเทศซึ่งส่วนมากเป็นไปในลักษณะของการกำหนดนโยบาย (policy initiator) ผู้ตัดสินใจนโยบาย (policy decision maker) การเป็นผู้ประสาน (coordinator) ผู้ประเมิน (evaluator) และดำเนินการเร่งรัด (precipitator) ในกรณีที่โครงการเกิดความล่าช้า
2. หน่วยงานส่วนท้องถิ่น มีหน้าที่หลัก คือ การรับนโยบาย ประสานงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ และให้ความรู้ความเข้าใจแก่กลุ่มชุมชนที่มีส่วนได้ส่วนเสียต่อโครงการพัฒนาพื้นที่ โดยเป็นผู้กำหนดนโยบายในระดับท้องถิ่น (decision maker) ผู้ปฏิบัติ (implementer) และผู้ประสาน (coordinator)
3. ภาครัฐวิสาหกิจ เป็นหน่วยงานให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน มีหน้าที่หลัก คือ การบริการถ่ายโอนภารกิจจากหน่วยงานส่วนกลางและวางกรอบการพัฒนา เป็นผู้ให้บริการ (service provider) ผู้ลงทุน (investor) ผู้ดำเนินการ (operator) และอาจเป็นผู้ร่วมทุนกับภาคประชาชนหรือกลุ่มธุรกิจอื่น ๆ ในบางกรณี

4. ภาคประชาชน มีหน้าที่หลัก คือ การลงทุน ประกอบการ การอยู่อาศัยในพื้นที่ รวมถึงการแสดงความ ต้องการต่อเทศบาลเพื่อปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ในอนาคต มีส่วนสำคัญในการมีส่วนร่วมต่อการกำหนดแนวทางการ พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน โดยเฉพาะพื้นที่ ที่มีการประกาศเป็นเขตบังคับใช้ผังเมืองรวม โดยมี รายละเอียดดังตารางที่ 10

5.2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมของนโยบายทางเลือก (policy options) ในการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบ สถานีขนส่งมวลชนระบบราง กรณีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

จากการสอบถามทัศนคติต่อการดำเนินการตาม กรอบนโยบายการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่ง มวลชนระบบราง กรณีศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตารางที่ 10 ความเชื่อมโยงระหว่างแผน นโยบาย และกฎหมายในระดับต่าง ๆ กับมิติการพัฒนาระบบขนส่งประเภทรถราง (Correlation between policy and regulation with Mass transit development dimension.)

แผน/กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	เจตนารมณ์ของการบังคับใช้	มิติที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนา ระบบขนส่งประเภทรถราง
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ	เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาประเทศในแต่ละช่วงเวลาให้มีความเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม โดยออกเป็น แผนการพัฒนายุทธศาสตร์	โครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม
แผนบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2555-2558	กำหนดนโยบายเร่งด่วนที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงแห่งรัฐ เศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิต ที่ดิน ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัย และนวัตกรรม การต่างประเทศ เศรษฐกิจระหว่างประเทศ และการบริหาร การบ้านเมืองที่ดี	พัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง เพื่อรองรับการเจริญ เติบโตของเมือง การเชื่อมโยงระหว่างเมืองกับชานเมือง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงรถไฟฟ้าหรือการเดินทางในรูปแบบอื่น
แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	กำหนดแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งภูมิภาค ระบบโลจิสติกส์ ระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงระบบบริหารจัดการการขนส่งและการจราจรที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน	
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2556-2560	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) สามารถจำแนกออกเป็น 3 การกิจหลัก ได้แก่ การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า	พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง ยุทธศาสตร์ ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการ พัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรม
แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555-2559	เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้การขนส่งทางรางมีความปลอดภัย สนับสนุนการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางมากขึ้น และพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะทางรางให้เป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่เข้าถึงได้ง่าย	การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟเพื่อ เชื่อมโยงระหว่างเมืองเศรษฐกิจในประเทศไทยให้มี ประสิทธิภาพและเชื่อถือได้
แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน ทางรางในกรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล พ.ศ. 2553-2572	แผนแม่บทเพื่อการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล อันประกอบด้วย แผนเร่งด่วน ตามมติคณะรัฐมนตรี (พ.ศ. 2549) แผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายใน ปี พ.ศ. 2562 และแผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายในปี พ.ศ. 2572	กำหนดประเภทของการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ได้แก่ โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง โครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนรอง
ผังภาคกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล พ.ศ. 2600	พัฒนาภูมิภาคให้เกิดความสมดุลด้านการกระจายกิจกรรมต่าง ๆ อย่างเหมาะสมตามศักยภาพ นำรูปแบบการบริหารจัดการ เมืองและมาตรการทางผังเมืองมาควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน พิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินและการบริหารจัดการอย่างเป็น ระบบ จัดสรรบริการโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบขนส่ง ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความเป็นเมืองน่าอยู่อาศัยและ สังคมที่สามารถรองรับประชากรในอีก 50 ปี ข้างหน้าได้	กำหนดศูนย์กลางหลัก ศูนย์กลางรอง และระบบคมนาคม ขนส่งทางรางในพื้นที่ยุทธศาสตร์
ยุทธศาสตร์จังหวัดปทุมธานี	กรอบการพัฒนาที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาในระดับต่าง ๆ โดยเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม	
ยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาล เมืองท่าโขลง	กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง การศึกษา ศาสนา ศิลป วัฒนธรรมท้องถิ่น และความปลอดภัยในชีวิต รวมถึงการพัฒนาสังคม การส่งเสริมอาชีพ การมีส่วนร่วมของชุมชน และการเพิ่มศักยภาพในการบริหาร	ไม่มีการระบุอย่างชัดเจนในแผน
กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมือง รวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2558	ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางการศึกษาวิจัยและ เทคโนโลยี พัฒนาที่อยู่อาศัยและแหล่งงานรองรับการกระจาย ตัวของเมืองหลวง ส่งเสริมการพัฒนาวิสาหกิจและภาค อุตสาหกรรม จัดสรรบริการให้พอเพียงและได้มาตรฐาน	
กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมือง รวมเมืองท่าโขลง-คลองหลวง- รังสิต จังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2552	ใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและดำรงรักษาเมือง บริเวณที่ เกี่ยวข้อง หรือชนบทให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ไม่มีการระบุอย่างชัดเจนในแผน

ศูนย์วิจัย สิด ในด้านประสิทธิภาพนโยบาย ความเป็นไปได้ของนโยบาย ความสนใจเชิงนโยบาย และความพร้อมในการนำนโยบายไปปรับใช้ สามารถจำแนกแผนทางเลือกเชิงนโยบายออกเป็น 5 กลุ่มตามมิติการพัฒนา อันประกอบด้วย 1) ด้านกรอบนโยบาย 2) ด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่ 3) ด้านการพัฒนาระบบคมนาคม 4) ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ 5) ด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยและพื้นที่สาธารณะ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.2.1 ด้านกรอบนโยบายสนับสนุน แบ่งเป็น 3 กลุ่มหลัก รวมทั้งสิ้น 11 นโยบายทางเลือก ดังนี้

(1) กลุ่มนโยบายการพัฒนาเมืองและโครงสร้างพื้นฐานเมือง ประกอบด้วย 2 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเต็มรูปแบบ (P1) และการกำหนดนโยบายการกำหนดขอบเขตของการขยายตัวของเมือง (P5)

(2) กลุ่มนโยบายการวางแผนและดำเนินงานพัฒนาภาพรวม ประกอบด้วย 5 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การสร้างความร่วมมือเชิงระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในการพัฒนา (P2) การกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาพื้นที่ที่มีความชัดเจน (P3) การสร้างความโปร่งใสและความตรวจสอบได้ของกลไกการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง (P4) การกำหนดแนวทางการพัฒนาอย่างค่อยเป็นค่อยไปหรือการกำหนดช่วงหรือระยะของการพัฒนา (P7) และการจัดตั้งองค์กรเฉพาะเพื่อดูแลด้านการพัฒนาระบบราง (P11)

(3) กลุ่มนโยบายการส่งเสริมการลงทุน ประกอบด้วย 4 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การร่วมทุนของกลุ่มนักพัฒนาเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง (P6) การขยายระยะเวลาในการเช่าที่ของเอกชนเพื่อพัฒนาในพื้นที่ของรัฐ (P8) การเก็บภาษีตามมูลค่าของที่ดินในอนาคตเพื่อนำเงินมาลงทุนหมุนเวียนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (P9) และการเปิดให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนโครงสร้างพื้นฐานให้แก่ภาคสาธารณะและแลกกับการได้สิทธิในการพัฒนาพื้นที่ (P10)

โดยกำหนดให้ตัวแทนให้ระดับค่าคะแนน 5 ระดับจากผลวิเคราะห์พบว่า นโยบายด้านกรอบนโยบายสนับสนุนนี้มีประสิทธิภาพในระดับต้องการการกระตุ้น (motivation) จนถึงระดับการส่งเสริม ถึงจะมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ ในส่วนของความเป็นไปได้ในการบังคับใช้นั้น ทางกลุ่มตัวแทนให้ความเห็นว่า นโยบายทางเลือกในภาพรวมจำเป็นต้องอาศัยระยะเวลาอีก 2-3 ปี จึงจะสามารถบังคับใช้ได้จริง ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบค่าคะแนน

กลุ่มผ่านการวิเคราะห์ค่าคะแนนมาตรฐานระหว่างกลุ่ม (z-score) ด้านประสิทธิภาพและความเป็นไปได้ในการบังคับใช้นโยบาย พบว่า กลุ่มนโยบายที่มีประสิทธิภาพสูงและมีความเป็นไปได้ในการบังคับใช้สูง ได้แก่ การขยายระยะเวลาในการเช่าที่ของเอกชนเพื่อพัฒนาในพื้นที่ของรัฐ (P8) ในขณะที่การกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาพื้นที่ที่มีความชัดเจน (P3) และการร่วมทุนของกลุ่มนักพัฒนาเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง (P6) มีประสิทธิภาพที่สูงแต่ความเป็นไปได้ในการบังคับใช้ที่ต่ำ อันมีสาเหตุมาจากแผนการพัฒนาที่กำหนดไว้ในระยะสั้นซึ่งอาจเกิดความผันผวนหรือการเปลี่ยนแปลงของนโยบายเมื่อเปรียบเทียบกับนโยบายในกลุ่มเดียวกัน โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 11

5.2.2 ด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่ แบ่งเป็น 4 กลุ่มหลัก รวมทั้งสิ้น 11 นโยบายทางเลือก ดังนี้

(1) กลุ่มนโยบายด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบด้วย 2 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การกำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณรอบสถานีด้วยกฎหมายผังเมืองรวม (SP1) การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในอนาคต (SP3)

(2) กลุ่มนโยบายด้านการใช้ประโยชน์อาคาร ประกอบด้วย 3 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การกำหนดขนาดพื้นที่ใช้สอยในพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนให้มากกว่าพื้นที่บริเวณอื่น ๆ ในเขตผังเมืองรวม (SP6) การใช้แนวคิดการประเมินอาคารที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเป็นข้อพิจารณาเพื่ออนุมัติก่อสร้างในพื้นที่พัฒนา (SP7) และการกำหนดรูปแบบลักษณะอาคารที่สามารถก่อสร้างได้ในพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง (SP10)

(3) กลุ่มนโยบายด้านมาตรการทางผังเมืองอื่น ๆ ประกอบด้วย 5 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การสร้างความหลากหลายของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่รอบสถานี (SP4) การกำหนดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนเป็นในลักษณะของผังพัฒนาพื้นที่เฉพาะบริเวณ (SP5) การกำหนดใช้มาตรการจัดรูปที่ดิน (land readjustment) ในการกำหนดความเท่าเทียมกันในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง (SP8) การให้ใบอนุญาตการพัฒนาในพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางเมื่อเกิดการพัฒนาที่เอื้อต่อการเข้าใช้พื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง (SP9) และการเพิ่มความหนาแน่นในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบราง (SP11)

ตารางที่ 11 สรุปความเป็นไปได้และประสิทธิภาพของนโยบายทางเลือกด้านกรอบนโยบายสนับสนุน (Conclusions on the possibility and effectiveness of alternative policy frameworks.)

กรอบนโยบายสนับสนุน		ประสิทธิภาพของนโยบาย		
		ประสิทธิภาพต่ำ (Z-score < - 0.5)	ประสิทธิภาพปานกลาง (-0.5 < Z-score < 0.5)	ประสิทธิภาพสูง (0.5 < Z-score)
ความเป็นไปได้ของการบังคับใช้	ความเป็นไปได้ต่ำ (Z-score < - 0.5)	- ไม่มี -	P2 - การสร้างความร่วมมือเชิงระหว่างภาคส่วนต่างๆ ในการพัฒนา	P3 - การกำหนดกรอบนโยบายพัฒนาพื้นที่ชัดเจน P6 - การร่วมทุนของกลุ่มนักพัฒนาเพื่อลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง
	ความเป็นไปได้ปานกลาง (- 0.5 < Z-score < 0.5)	P5 - การกำหนดนโยบายการกำหนดขอบเขตของการขยายตัวของเมือง P4 - การสร้างความโปร่งใส ตรวจสอบได้ของกลไกการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง	P1 - การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเต็มรูปแบบ P11 - การจัดตั้งองค์กรเฉพาะเพื่อดูแลด้านการพัฒนาระบบราง	P10 - การเปิดให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนโครงสร้างพื้นฐานให้แก่ภาคสาธารณะและการได้สิทธิในการพัฒนาพื้นที่ P7 - การกำหนดแนวทางการพัฒนาอย่างค่อยเป็นค่อยไปหรือการกำหนดช่วงระยะการพัฒนา
	ความเป็นไปได้สูง (0.5 < Z-score)	P9 - การเก็บภาษีตามมูลค่าของที่ดินในอนาคต เพื่อนำเงินมาลงทุนหมุนเวียนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	- ไม่มี -	P8 - การขยายระยะเวลาในการเช่าที่ของเอกชนเพื่อพัฒนาในพื้นที่ของรัฐ

(4) กลุ่มนโยบายด้านการส่งเสริมการพัฒนาอื่น ๆ ได้แก่ การส่งเสริมภาคประชาชนในการมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ (SP2) ซึ่งผลจากการวิเคราะห์พบว่า ประสิทธิภาพของนโยบายด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่อยู่ในระดับที่ต้องการการกระตุ้น (motivation) จนถึงการใช้มาตรการทางกฎหมายเข้าแทรกแซง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับใช้นโยบาย ส่วนระดับความเป็นไปได้ของการบังคับใช้นั้นจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาอีก 2-3 ปี ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบค่าคะแนนกลุ่มผ่านการวิเคราะห์ค่าคะแนนมาตรฐานระหว่างกลุ่ม (Z-score) ในด้านประสิทธิภาพและความเป็นไปได้ในการบังคับใช้นโยบาย พบว่า กลุ่มนโยบายหลายตัวมีประสิทธิภาพที่สูงแต่มีความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง เนื่องจากข้อกำหนดดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกับกรอบกฎหมาย ได้แก่ การสร้างความหลากหลายของการใช้พื้นที่ (SP4) และการเพิ่มความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ (SP11) โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 12

5.2.3 ด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง แบ่งเป็น 2 กลุ่มหลัก รวมทั้งสิ้น 10 นโยบายทางเลือก ดังนี้

(1) กลุ่มนโยบายด้านการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย 7 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่โครงการ (TP1) การสร้างความเท่าเทียมกันของคนทุกกลุ่มในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (TP2) การสร้างมาตรการ

ให้เกิดการใช้ระบบขนส่งทางรางอย่างแพร่หลาย (TP4) การส่งเสริมนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งมวลชนที่เป็นมิตรแก่สิ่งแวดล้อม (TP6) การพัฒนาระบบเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการเดินทางประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TP7) การพัฒนาการเชื่อมต่อของพื้นที่ในระดับภูมิภาค (TP8) การให้เงินทุนสนับสนุนแก่ชุมชนที่ริเริ่มโครงการพัฒนาระบบคมนาคมในชุมชนที่เอื้อต่อการใช้งานระบบขนส่งมวลชนระบบราง (TP9) และการควบคุมราคาค่าเดินทางของระบบขนส่งมวลชนให้เป็นไปในลักษณะของราคาคงที่ตลอดเส้นทาง (TP10)

(2) กลุ่มนโยบายด้านการลดใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล ประกอบด้วย 2 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การลดความจำเป็นของการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล (TP3) และการกำหนดปริมาณการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลเข้าพื้นที่รอบสถานีด้วยการเก็บค่าเข้าใช้พื้นที่ (TP5)

โดยผลการวิเคราะห์จากการให้ค่าคะแนนของกลุ่มตัวแทน 5 ระดับ พบว่า ประสิทธิภาพของนโยบายด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งนี้อยู่ในระดับต้องการการกระตุ้น (motivation) เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพของนโยบายในส่วนของความเป็นไปได้ในบังคับใช้พบว่า จำเป็นต้องใช้ระยะเวลาอีก 2 - 3 ปี ต่อจากนี้ในการบังคับใช้ ทั้งนี้ จากการเปรียบเทียบค่าคะแนนกลุ่มผ่านการวิเคราะห์ค่าคะแนนมาตรฐานระหว่างกลุ่ม (Z-score) ในด้าน

ตารางที่ 12 สรุปความเป็นไปได้และประสิทธิภาพของนโยบายทางเลือกด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่ (Conclusions the possibility and effectiveness of alternative spatial development policy.)

กรอบนโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่		ประสิทธิภาพของนโยบาย		
		ประสิทธิภาพต่ำ (Z-score < - 0.5)	ประสิทธิภาพปานกลาง (-0.5 < Z-score < 0.5)	ประสิทธิภาพสูง (0.5 < Z-score)
ความเป็นไปได้ของการบังคับใช้	ความเป็นไปได้ต่ำ (Z-score < - 0.5)	- ไม่มี -	SP2 - การส่งเสริมภาคประชาชนในการมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่	SP9 - การให้โบนัสการพัฒนาในพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง เมื่อเกิดการพัฒนาคู่เชื่อมต่อการเข้าใช้พื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง
	ความเป็นไปได้ปานกลาง (- 0.5 < Z-score < 0.5)	SP10 - การกำหนดรูปแบบ ลักษณะอาคารที่สามารถก่อสร้างได้ในพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง SP8 - การกำหนดใช้มาตรการจัดรูปที่ดินในการกำหนดความเท่าเทียมกันในการพัฒนาพื้นที่	SP5 - การกำหนดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนเป็นในลักษณะของผังพัฒนาพื้นที่เฉพาะบริเวณ	SP4 - การสร้างความหลากหลายของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่รอบสถานี SP11 - การเพิ่มความหนาแน่นในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง
	ความเป็นไปได้สูง (0.5 < Z-score)	SP7 - การใช้แนวคิดการประเมินอาคารที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเป็นข้อพิจารณา SP3 - การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง SP1 - การกำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณรอบสถานีด้วยกฎหมายผังเมืองรวม	SP6 - การกำหนดขนาดพื้นที่ใช้สอยในพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนให้มากกว่าพื้นที่บริเวณอื่นๆ ในเขตผังเมืองรวม	- ไม่มี -

ประสิทธิภาพและความเป็นไปได้ในการบังคับใช้นโยบายพบว่า นโยบายการให้เงินทุนสนับสนุนแก่ชุมชนที่ริเริ่มโครงการพัฒนาระบบคมนาคมในชุมชนที่เอื้อต่อการใช้งานระบบขนส่งมวลชนระบบราง (TP 9) และการพัฒนาระบบเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการเดินทางประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TP7) เป็นนโยบายที่มีประสิทธิภาพสูงแต่มีความเป็นไปได้ในการบังคับใช้ระดับปานกลาง ในขณะที่การควบคุมราคาค่าเดินทางของระบบขนส่งมวลชนให้เป็นไปในลักษณะของราคาคงที่ตลอดเส้นทาง (TP10) และการกำหนดปริมาณการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลเข้าพื้นที่รอบสถานีด้วยการเก็บค่าเข้าใช้พื้นที่ (TP5) เป็นนโยบายบายเชิงมาตรการควบคุมที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการที่สูงแต่มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ที่ต่ำ รายละเอียดดังตารางที่ 13

5.2.4 ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์แบ่งเป็น 4 กลุ่มหลัก รวมทั้งสิ้น 11 นโยบายทางเลือก ดังนี้

(1) กลุ่มนโยบายด้านการกำหนดแนวทางการพัฒนา ประกอบด้วย 2 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การกำหนดแนวทางการพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าที่ดินบริเวณรอบ (EDP1) และการกำหนดมูลค่าและการอนุญาตพัฒนาที่ดินในแนวตั้ง (ทั้งบนอากาศและใต้ดิน) (EDP5)

(2) กลุ่มนโยบายด้านการส่งเสริมการพัฒนาแหล่งงาน ประกอบด้วย 4 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การสร้างแหล่งงานใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการที่หลากหลาย (EDP2) การส่งเสริมการเกิดของธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งระบบราง (EDP8) การส่งเสริมธุรกิจเริ่มต้น (Start-up) ในพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง (EDP10) และการกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ด้วยการเปิดตลาดหรือเปิดพื้นที่กิจกรรม (EDP11)

(3) กลุ่มนโยบายด้านกลไกทางภาษี ประกอบด้วย 2 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การเพิ่มภาษีที่ดินต่อเจ้าของที่ดินที่ได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง เพื่อนำเงินไปพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่ (EDP4) และการลดหย่อนภาษีเพื่อการลงทุนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง (EDP7)

(4) กลุ่มนโยบายด้านการประสานงาน ประกอบด้วย 3 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การสร้างความร่วมมือเชิงธุรกิจระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ (EDP3) การโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินจากเอกชนสู่ภาครัฐ หรือจากภาครัฐสู่เอกชน (EDP6) และการเชิญชวนสถาปนิกหรือนักออกแบบร่วมสร้างงานสถาปัตยกรรม/สิ่งก่อสร้างเพื่อสร้างมูลค่าในที่ดิน (EDP9)

ตารางที่ 13 สรุปความเป็นไปได้และประสิทธิภาพของนโยบายทางเลือกด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Conclusions on the feasibility and effectiveness of alternative transport development policy.)

กรอบนโยบายการพัฒนา ระบบการคมนาคมขนส่ง		ประสิทธิภาพของนโยบาย		
		ประสิทธิภาพต่ำ (Z-score < - 0.5)	ประสิทธิภาพปานกลาง (-0.5 < Z-score < 0.5)	ประสิทธิภาพสูง (0.5 < Z-score)
ความเป็นไปได้ของการบังคับใช้	ความเป็นไปได้ต่ำ (Z-score < - 0.5)	- ไม่มี -	TP4 – การสร้างมาตรการให้เกิดการใช้ระบบขนส่งทางรางอย่างแพร่หลาย TP2 – การสร้างความเท่าเทียมกันของคนทุกกลุ่ม	TP1 – การส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่โครงการ
	ความเป็นไปได้ปานกลาง (- 0.5 < Z-score < 0.5)	TP3 – การลดความจำเป็นของการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล	TP6 – การส่งเสริมนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งมวลชนที่เป็นมิตรแก่สิ่งแวดล้อม	TP9 – การให้เงินทุนสนับสนุนแก่ชุมชนที่ริเริ่มโครงการพัฒนาระบบคมนาคมในชุมชนที่เอื้อต่อการใช้งานระบบขนส่ง มวลชนระบบราง TP7 – การพัฒนาระบบเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการเดินทางประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่รอบสถานี
	ความเป็นไปได้สูง (0.5 < Z-score)	TP5 – การกำหนดปริมาณการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลเข้าพื้นที่รอบสถานีด้วยการเก็บค่าเข้าใช้พื้นที่ TP10 – การควบคุมราคาค่าเดินทางของระบบขนส่งมวลชนให้เป็นไปในลักษณะของราคาคงที่ตลอดเส้นทาง	TP8 – การพัฒนาการเชื่อมต่อของพื้นที่ในระดับภูมิภาค	- ไม่มี -

โดยผลจากการวิเคราะห์พบว่า ประสิทธิภาพของนโยบายกลุ่มการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์อยู่ในระดับต้องการการกระตุ้น (motivation) จนถึงส่งเสริม (support) ในส่วนของความเป็นไปได้ของการบังคับใช้พบว่า จำเป็นต้องอาศัยระยะเวลา 2 – 5 ปีต่อจากนี้ในการบังคับใช้ ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบค่าคะแนนกลุ่มผ่านการวิเคราะห์ค่าคะแนนมาตรฐานระหว่างกลุ่ม (Z-score) ในด้านประสิทธิภาพและความเป็นไปได้ในการบังคับใช้นโยบาย พบว่า นโยบายการกำหนดแนวทางการพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าที่ดินบริเวณรอบ (EDP1) การโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินจากเอกชนสู่ภาครัฐ หรือจากภาครัฐสู่เอกชน (EDP6) และการสร้างแหล่งงานใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการที่หลากหลาย (EDP2) เป็นกลุ่มนโยบายที่มีประสิทธิภาพและมีความเป็นไปได้สูง ในขณะที่กลุ่มนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ด้วยการเปิดตลาดหรือเปิดพื้นที่กิจกรรม (EDP11) การส่งเสริมการเกิดของธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งระบบราง (EDP8) อาจไม่เหมาะสมในการพัฒนาในช่วงปีแรกของการพัฒนา โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 14

5.2.5 ด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยและพื้นที่สาธารณะแบ่งเป็น 3 กลุ่มหลักรวม 6 นโยบายทางเลือก ดังนี้

(1) กลุ่มนโยบายด้านการออกแบบสภาพแวดล้อมเมืองและพื้นที่เปิดโล่ง ประกอบด้วย 3 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การพิจารณาถึงการรักษาพื้นที่เปิดโล่งเพื่อเป็นทัศนียภาพที่ดีของชุมชนโดยรวม (HP1) การรักษาสภาพแวดล้อมของพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งระบบราง (HP3) และการสร้างเอกลักษณ์ของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง (HP5)

(2) กลุ่มนโยบายด้านการจัดสรรที่อยู่อาศัย ประกอบด้วย 2 นโยบายทางเลือก ได้แก่ การจัดหาที่อยู่อาศัยที่มีความหลากหลายเพื่อสร้างทางเลือกในการอยู่อาศัย (HP2) และการสร้างเอกลักษณ์โดยการใช้สถาปัตยกรรมท้องถิ่นเป็นส่วนหนึ่งในการออกแบบที่อยู่อาศัย (HP6)

(3) กลุ่มนโยบายด้านการส่งเสริมภาคประชาชน ได้แก่ การให้รางวัลต่อชุมชนที่สามารถสร้างสมดุลของแหล่งงานและที่อยู่อาศัยในพื้นที่ของตนเอง (HP4)

ซึ่งผลจากการวิเคราะห์พบว่า นโยบายกลุ่มนี้ต้องการการกระตุ้น (motivation) รวมถึงการใช้มาตรการทางกฎหมายเข้าแทรกแซง จึงจะทำให้นโยบายมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ ในส่วนของความเป็นไปได้ในการบังคับใช้พบว่า จำเป็นต้องอาศัยระยะเวลาอีก 2 – 3 ปี ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบค่าคะแนนกลุ่มผ่านการวิเคราะห์ค่าคะแนนมาตรฐานระหว่างกลุ่ม (Z-score) ในด้านประสิทธิภาพและความเป็นไปได้ในการบังคับใช้นโยบายพบว่า นโยบายการสร้างเอกลักษณ์โดยใช้สถาปัตยกรรมท้องถิ่นเป็นส่วนหนึ่งในการออกแบบที่อยู่อาศัย (HP6) มีความเป็นไปได้ในการบังคับใช้และประสิทธิภาพที่สูง ส่วนนโยบายการจัดหาที่อยู่อาศัยที่มีความหลากหลาย (HP2) มีความเป็นไปได้สูงแต่มีประสิทธิภาพต่ำ เพราะต้องพิจารณาความต้องการที่อยู่อาศัยตามสภาพความเป็นจริงด้วย รายละเอียดดังตารางที่ 15 และมีค่าคะแนนรวมดังตารางที่ 16

จากตารางที่ 16 จะเห็นได้ว่า หลายแผนทางเลือกมีค่าประสิทธิภาพและค่าความเป็นไปได้สวนทางกัน บางครั้งแผนทางเลือกที่มีประสิทธิภาพสูงก็มักมีความเป็นไปได้ต่ำ ส่งผลให้แผนนโยบายที่มีค่าประสิทธิภาพและความเป็นไปได้โดยรวมอยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ กล่าวคือ มีผลรวมค่าคะแนนประสิทธิภาพและความเป็นไปได้สูงสุด ประกอบด้วย การเก็บภาษีตามมูลค่าของที่ดินในขนาดเพื่อนำเงินมาลงทุนหมุนเวียนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (P9), การสร้างความหลากหลายของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่รอบสถานี (SP4), การพัฒนาการเชื่อมต่อของพื้นที่ในระดับภูมิภาค (TP8), การเพิ่มภาษีที่ดินต่อเจ้าของที่ดินในพื้นที่ที่ได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนเพื่อนำเงินไปพัฒนาระบบ (EPD4), การสร้างเอกลักษณ์ของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (HP5) แผนดังกล่าวจึงอาจดำเนินการนำร่องการพัฒนาพื้นที่

ตารางที่ 14 สรุปความเป็นไปได้และประสิทธิภาพของนโยบายทางเลือกด้านการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Conclusions the possibility and effectiveness of alternative economic development policies.)

กรอบนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์		ประสิทธิภาพของนโยบาย		
		ประสิทธิภาพต่ำ (Z-score < - 0.5)	ประสิทธิภาพปานกลาง (-0.5 < Z-score < 0.5)	ประสิทธิภาพสูง (0.5 < Z-score)
ความเป็นไปได้ของการบังคับใช้	ความเป็นไปได้ต่ำ (Z-score < - 0.5)	EDP11 – การกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ด้วยการเปิดตลาดหรือเปิดพื้นที่กิจกรรม	EDP10 – การส่งเสริมธุรกิจเริ่มต้น (Start-up) ในพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง EDP7 – การลดหย่อนภาษีเพื่อการลงทุนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง EDP9 – การเชิญชวนสถาปนิก นักออกแบบ ในการสร้างงานสถาปัตยกรรม หรือสิ่งก่อสร้างเพื่อสร้างมูลค่าที่ดิน	EDP3 – การสร้างความร่วมมือเชิงธุรกิจระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ
	ความเป็นไปได้ปานกลาง (-0.5 < Z-score < 0.5)	EDP8 – การส่งเสริมการเกิดของธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งระบบราง	- ไม่มี -	EDP2 – การสร้างแหล่งงานใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการที่หลากหลาย
ความเป็นไปได้ของการบังคับใช้	ความเป็นไปได้สูง (0.5 < Z-score)	EDP4 – การเพิ่มภาษีที่ดินต่อเจ้าของที่ดินในพื้นที่ที่ได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง เพื่อนำเงินไปพัฒนาระบบ EDP5 – การกำหนดมูลค่าและการอนุญาตพัฒนาที่ดินในแนวตั้ง	EDP6 – การโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการพัฒนาจากเอกชนสู่ภาครัฐ หรือจากภาครัฐสู่เอกชน EDP1 – การกำหนดแนวทางการพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าที่ดินบริเวณรอบ	- ไม่มี -

ตารางที่ 15 สรุปความเป็นไปได้และประสิทธิภาพของนโยบายทางเลือกด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยและพื้นที่สาธารณะ
(Conclusions the possibility and effectiveness of alternative housing and public space development policies.)

กรอบนโยบายการพัฒนา ด้านที่อยู่อาศัยและพื้นที่สาธารณะ		ประสิทธิภาพของนโยบาย		
		ประสิทธิภาพต่ำ (Z-score < - 0.5)	ประสิทธิภาพปานกลาง (-0.5 < Z-score < 0.5)	ประสิทธิภาพสูง (0.5 < Z-score)
ความเป็นไปได้ ของการบังคับใช้	ความเป็นไปได้ต่ำ (Z-score < - 0.5)	HP3 - การรักษาสภาพแวดล้อม พื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งระบบ ราง HP1 - การพิจารณาถึงการรักษา พื้นที่เปิดโล่งเพื่อทัศนียภาพที่ดี ของชุมชน	- ไม่มี -	HP4 - การให้รางวัลต่อชุมชนที่ สามารถสร้างสมดุลของแหล่งงาน และที่อยู่อาศัยในพื้นที่ของตนเอง
ความเป็นไปได้ ของการบังคับใช้	ความเป็นไปได้ปานกลาง (-0.5 < Z-score < 0.5)	- ไม่มี -	- ไม่มี -	- ไม่มี -
	ความเป็นไปได้สูง (0.5 < Z-score)	HP2 - การจัดหาที่อยู่อาศัยที่มี ความหลากหลาย	HP5 - การสร้างเอกลักษณ์ของ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง มวลชนระบบราง	HP6 - การสร้างเอกลักษณ์โดย การใช้สถาปัตยกรรมท้องถิ่นเป็น ส่วนหนึ่งในการออกแบบที่อยู่ อาศัย

ตารางที่ 16 สรุปค่าคะแนนนโยบายทางเลือกจำแนกรายกลุ่มมิติการพัฒนา (Conclusions alternative policy.)

ด้านนโยบายสนับสนุน			ด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่			ด้านระบบคมนาคมขนส่ง			ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ สร้างสรรค์			ด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัย และพื้นที่โล่ง		
รหัสนโยบาย	Z - Score		รหัสนโยบาย	Z - Score		รหัสนโยบาย	Z - Score		รหัสนโยบาย	Z - Score		รหัสนโยบาย	Z - Score	
	ประสิทธิภาพนโยบาย	ความเป็นไปได้ในการบังคับใช้		ประสิทธิภาพนโยบาย	ความเป็นไปได้ในการบังคับใช้		ประสิทธิภาพนโยบาย	ความเป็นไปได้ในการบังคับใช้		ประสิทธิภาพนโยบาย	ความเป็นไปได้ในการบังคับใช้		ประสิทธิภาพนโยบาย	ความเป็นไปได้ในการบังคับใช้
P1	-0.25	-0.18	SP1	-0.77	1.26	TP1	0.61	-1.31	EDP1	0.16	0.57	HP1	-0.91	-1.00
P2	0.25	-0.69	SP2	-0.18	-1.98	TP2	0.47	-1.26	EDP2	1.65	0.14	HP2	-0.36	1.15
P3	0.64	-1.34	SP3	-0.92	0.99	TP3	-1.09	-0.35	EDP3	1.43	-0.71	HP3	-1.18	-1.00
P4	-1.28	-0.05	SP4	1.95	-0.43	TP4	-0.04	-0.63	EDP4	-0.41	2.03	HP4	1.27	-0.69
P5	-1.80	-0.31	SP5	-0.04	-0.33	TP5	-1.75	0.84	EDP5	-1.56	0.81	HP5	0.18	0.69
P6	1.15	-0.69	SP6	0.27	1.31	TP6	0.42	-0.32	EDP6	0.06	0.69	-	-	-
P7	0.58	0.14	SP7	-0.92	0.66	TP7	1.28	-0.19	EDP7	0.20	-0.78	-	-	-
P8	0.58	0.98	SP8	-0.62	-0.16	TP8	0.13	1.78	EDP8	-0.53	-0.18	-	-	-
P9	-1.10	2.46	SP9	1.31	-0.99	TP9	1.06	0.48	EDP9	0.50	-0.44	-	-	-
P10	1.18	-0.31	SP10	-0.95	-0.26	TP10	-1.09	0.96	EDP10	-0.09	-0.44	-	-	-
P11	0.05	-0.02	SP11	0.88	-0.09	-	-	-	EDP11	-1.41	-1.69	-	-	-

6. สรุปผลการวิจัย

จากการทบทวนข้อมูลกรอบนโยบาย กฎหมาย กลไกการบังคับใช้ ความเป็นไปได้ และความพร้อมของการนำนโยบายไปบังคับใช้นโยบายการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางในประเทศไทยพบว่า มีปัญหาความเชื่อมโยงของนโยบาย กล่าวคือ มีการระบุนโยบายการพัฒนาการขนส่งระบบรางในระดับประเทศ ระดับภาค และระดับภูมิภาค แต่ไม่มีการวางแผนหรือกรอบนโยบายการพัฒนาที่สอดคล้องกันในระดับท้องถิ่น ประกอบกับกฎหมายผังเมืองที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนา รวมถึงข้อจำกัดทางกฎหมายในการเวนคืนที่ดินที่ระบุให้ใช้เพื่อการสาธารณะเท่านั้น ส่งผลให้ความหลากหลายในการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับเมืองไม่สามารถเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน เพราะแม้มีการกำหนดแผนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางในแผนพัฒนาระดับประเทศ หรือระดับภาค แต่ยังคงขาดความชัดเจนในการบังคับใช้กลายเป็นช่องว่างของการพัฒนาระหว่างนโยบายในระดับบน และแผนปฏิบัติในระดับล่าง ทั้งในส่วนของการนโยบายเชิงพื้นที่และเชิงเศรษฐกิจ

ผลการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ในการจัดกลุ่มประชุมย่อย พบว่าพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต) มีศักยภาพในการดำเนินการพัฒนา เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีนโยบายสนับสนุนชัดเจน (ร้อยละ 26.67) และอยู่ใต้การบังคับบัญชาของผู้มีอำนาจที่สามารถสั่งการได้ทันที (ร้อยละ 13.33) เมื่อพิจารณากรอบนโยบายในภาพรวมพบว่า นโยบายการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีนั้นจำเป็นต้องได้รับการกระตุ้นให้ดำเนินการจนถึงการบังคับให้ดำเนิน

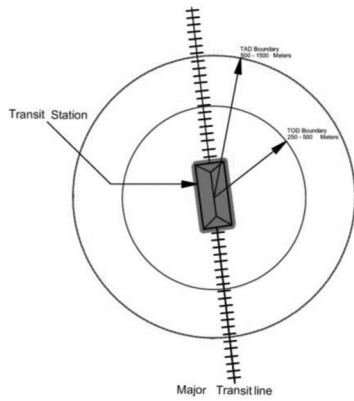
การ และมีความเป็นไปได้ของการบังคับใช้นโยบายในระยะ 2-5 ปี เพราะยังขาดความตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี ประกอบกับการที่กรอบนโยบายส่วนใหญ่ต้องปรับแก้กฎหมายซึ่งค่อนข้างใช้ระยะเวลาในการแก้ไข โดยสามารถสรุปนโยบายทางเลือกที่มีประสิทธิภาพการบังคับใช้ได้ ดังตารางที่ 17

แนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต) จึงควรส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม รวมถึงธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสร้างสรรค์ ซึ่งสามารถใช้เป็นจุดดึงดูดให้เกิดการพัฒนาและส่งผลต่อการปรับปรุงกลไกทางผังเมือง อันได้แก่ การเพิ่มสิทธิในการพัฒนาและการส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างสร้างสรรค์ให้เกิดขึ้นในพื้นที่ต่อไป นอกจากนี้ การพัฒนาพื้นที่รอบระยะการเข้าถึง 500 เมตร ยังควรเน้นการพัฒนาให้สามารถเดินทางเข้าถึงได้อย่างสะดวกและสร้างกิจกรรมให้เกิดขึ้นบริเวณรอบสถานี เพื่อเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาพื้นที่ที่ลดความจำเป็นของการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล อย่างไรก็ตาม ควรให้พิจารณาพื้นที่ที่เป็น Transit-adjacent development area ด้วย โดยการใช้การเพิ่มกิจกรรมและการเชื่อมต่อของกิจกรรม (activity connection) ที่เน้นจากตัวสถานี และพื้นที่บริเวณรอบมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต) ให้มีความต่อเนื่องของกิจกรรมให้มีการใช้ประโยชน์ที่หลากหลาย ใช้พื้นที่อาคารอย่างเข้มข้น พร้อมทั้งมีพื้นที่สวนสาธารณะคั่นระหว่างพื้นที่กิจกรรมต่าง ๆ และเพิ่มจุดพักกระจายรอบเส้นทางสัญจรเพื่อให้ผู้เดินทางสามารถหยุดพักผ่อนคลายระหว่างการเดินทางได้ จึงควรเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณดังกล่าว เช่น ม้านั่ง กiosk สาธารณะและไฟส่องสว่าง (ดังแสดงในรูปที่ 3)

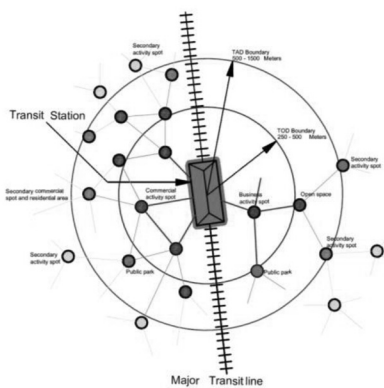
ตารางที่ 17 ประสิทธิภาพและความเป็นไปได้ในการบังคับใช้นโยบายทางเลือก จำแนกรายกลุ่มมิติการพัฒนาของนโยบาย (Efficiency and possibility in enforcing alternative policies. And classification of the development dimension of the policy.)

กรอบนโยบาย		ประสิทธิภาพของนโยบาย		
		กลุ่มนโยบายประสิทธิภาพต่ำ	กลุ่มนโยบายประสิทธิภาพปานกลาง	กลุ่มนโยบายประสิทธิภาพสูง
ความเป็นไปได้ของการบังคับใช้	กลุ่มนโยบายที่มีความเป็นไปได้ในการบังคับใช้สูง	กลุ่มนโยบายด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่ ได้แก่ SP7 SP3 SP1 กลุ่มนโยบายด้านนโยบายสนับสนุน ได้แก่ P9 กลุ่มนโยบายด้านระบบคมนาคมขนส่ง ได้แก่ TP5 TP10 กลุ่มนโยบายด้านการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ ได้แก่ EDP4 EDP5 กลุ่มนโยบายด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยและพื้นที่โล่ง ได้แก่ HP2	กลุ่มนโยบายด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่ ได้แก่ SP6 กลุ่มนโยบายด้านระบบคมนาคมขนส่ง ได้แก่ TP8 กลุ่มนโยบายด้านการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ ได้แก่ EDP6 EDP1 กลุ่มนโยบายด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยและพื้นที่โล่ง ได้แก่ HP5	กลุ่มนโยบายด้านนโยบายสนับสนุน ได้แก่ P8 กลุ่มนโยบายด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยและพื้นที่โล่ง ได้แก่ HP6

หมายเหตุ: อ้างอิงรหัสนโยบายทางเลือกจากข้อมูลในข้อ 5.2.1 – 5.2.5.



รูปที่ 3 ก. ลักษณะการวางตัวของสถานีรถไฟ (Characteristic location railway station)



รูปที่ 3 ข. ลักษณะการวางตัวของกลุ่มกิจกรรมย่อย บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง (activities spots around the station.)

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษพบว่า ปัญหาหลักของการพัฒนา คือ ขาดภาพรวมของการพัฒนาที่ชัดเจน ทั้งยังไม่มีเมืองกรณีศึกษาที่ใกล้เคียงกับประเทศไทยหรือพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นศูนย์รวมชุมชนเมืองที่หลากหลาย รวมถึงข้อกังวลด้านการเสียผลประโยชน์ที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาในพื้นที่ การพัฒนาจึงจำเป็นต้องมีการทำความเข้าใจ ให้ความรู้อย่างต่อเนื่อง และให้ท้องถิ่นเป็นผู้ขับเคลื่อนการพัฒนาภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานส่วนกลาง และมีฝ่ายวิชาการเป็นผู้ให้คำปรึกษา นอกจากนี้ ในส่วนของการกำหนดแนวทางการพัฒนาผ่านการประยุกต์ใช้กรณีศึกษาจากประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ และประเทศญี่ปุ่น สามารถประยุกต์ใช้ผ่านการยกระดับข้อพิจารณาหรือเกณฑ์มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มคุณค่าทางสังคมและการรักษาสีเขียวตลอด รวมถึงการประเมินพื้นที่โครงการก่อนเริ่มก่อสร้าง

ในส่วนของการพัฒนา พบว่า ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจำเป็นต้องดำเนินการร่วมกันตั้งแต่การกำหนดนโยบายและแผนการพัฒนา ตลอดจนการกำหนดมาตรการผลักดันนโยบาย อย่างไรก็ตาม แม้จะมีประเด็นปัญหาและอุปสรรคต่อการกำหนดกรอบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนในหลายด้าน แต่ในทุกภาคีต่างก็มีศักยภาพในการดำเนินการวางแผนเพียงแต่การดำเนินการต้องปรับให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้น ในขั้นต้นจำเป็นต้องมีการสั่งการจากหน่วยงานส่วนกลางโดยตรง และนำสู่ดำเนินการปรับกำหนดการพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไป ผ่านการประยุกต์ใช้แนวคิดการพัฒนาบริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง (TOD) และแนวคิดอาคารอนุรักษ์พลังงานตามข้อกำหนดในระดับท้องถิ่นนั้นเป็นกลไกเชิงนโยบายที่มีความเหมาะสม ทั้งนี้ การเสนอแนะแนวทางและกลไกการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางจำเป็นต้องได้รับการกระตุ้นการพัฒนาในหลายมิติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลไกด้านผังเมือง ซึ่งต้องอาศัยการปรับแก้ไขกฎหมายเพื่อส่งเสริมการพัฒนา อันเป็นสิ่งสำคัญต่อความสำเร็จในด้านการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางนี้

เมื่อจัดกลุ่มแผนทางเลือกนโยบายตามระดับความเป็นไปได้และประสิทธิภาพของนโยบายจะสามารถจำแนกนโยบายออกเป็น 3 ระดับ ตามค่าคะแนนที่ได้จากการรวบรวมความคิดเห็นผ่านการจัดประชุมกลุ่มย่อยและดำเนินการเก็บรวบรวมแบบสอบถามแก่ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง จำนวน 80 ตัวอย่าง จากหลายภาคส่วน ประกอบด้วย ผู้แทนจากฝ่ายกำหนดนโยบาย ผู้แทนหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานสนับสนุน ภาคประชาชน ผู้ใช้พื้นที่ สมาชิกชุมชน รัฐวิสาหกิจ และนักพัฒนาในด้านต่าง ๆ (ด้านการให้บริการระบบคมนาคมด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัย ด้านการพัฒนาเมือง ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ) เพื่อใช้ในการตัดสินใจบังคับใช้แผนทางเลือกต่าง ๆ ตามความเหมาะสม โดยกลุ่มทางเลือกเชิงนโยบายที่มีประสิทธิภาพและความเป็นไปได้สูงเมื่อเทียบกับทางเลือกเชิงนโยบายอื่นในกลุ่มเดียวกัน มีความเหมาะสมในการดำเนินการก่อนในระยะเริ่มต้น (ภายใน 2 ปีแรก) ในขณะที่กลุ่มแผนทางเลือกเชิงนโยบายที่มีค่าคะแนนปานกลางควรดำเนินการในระยะ 2-5 ปีต่อมา และค่าคะแนนต่ำควรดำเนินการในระยะยาวหรือตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป โดยควรดำเนินงานผ่านการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐส่วนกลางกับส่วนท้องถิ่นร่วมกับการลงทุนของภาคเอกชน

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัย เรื่อง การอภิปรายวิเคราะห์นโยบายและการวางแผนพัฒนาพื้นที่ บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนที่เอื้อต่อการใช้ระบบขนส่ง สาธารณะเพื่อการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน ภายใต้แผนงาน วิจัยแนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่ง มวลชนระบบรางที่เอื้อต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อ การพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน รหัสโครงการที่ P-15-50072 โดยได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) และทุนอุดหนุนการวิจัย จากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ประจำปี งบประมาณ 2558

References

- Belzer, D., & Poticha, S. (2009) Understanding transit-oriented development: Lessons learned 1999-2009. In *Fostering equitable and sustainable transit-oriented development*. New York, USA: Boston College's Institute. Building Research Establishment [BREEM]. (1988). *Integrating sustainable design into masterplan – BREEM Communities*. Retrieved from http://www.rtpi.org.uk/media/527464/helen_pineo_presentation_17.05.pdf.
- Bunyapavitra, T. (2013). *Transit-Oriented Development (TOD) guidelines for Thailand: Phase 1*. Bangkok: Asia Museum. Retrieved from <http://asiamuseum.co.th/upload/forum/masstrandev.pdf>.
- Cervero, R., et al. (2004). Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, challenges, and prospects. In *Transit cooperative research program report 102*. Washington, D.C.: Transportation Research Board.
- Center for Transit-Oriented Development [CTOD]. (2010). *Performance –based Transit-Oriented Development Typology guidebook*. Retrieved from <http://ctod.org/pdfs/2010PerformanceBasedTODTypologyGuidebook.pdf>.
- Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency [CASBEE]. (2014). *CASBEE for Urban development technical manual*. Retrieved from <http://www.ibec.or.jp>.
- City of Winnipeg. (2016). *TOD Typologies*. Retrieved from <http://winnipeg.ca/ppd/TOD/Typologies.stm>.
- Dunham-Jones, E., & Williamson, J. (2011). *Retrofitting suburbia: Urban design solutions for redesigning suburbs*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Hawaii State Government. (2012). *Leveraging state agency involvement in Transit-Oriented Development to Strengthen Hawaii's economy*. Hawaii, USA: Author.
- Malaitham, S. (2011, February 17-20). *Rail transportation for sustainable development, Team corporation*. Prachachat, p. 36.
- Nelson, D., Niles, J., & Hibshoosh, A. (2001). *A new planning template for transit-oriented development* (MTI Report 01-12). San Jose, CA: Mineta Transportation Institute, San José State University.
- Office of The National Economic and Social Development Board [NESDB]. (2015). *Brackground and Role of office of the national economics and social development board*. Reterived from <http://www.nesdb.go.th>.

- Prasertsubpakij (Garshasbi), D. (2014). Review article: Potential works in BMR transit-oriented development: lesson learned from the past. *Journal of Architectural/Planning Research and Studies*, 11(2), 1-16, Retrieved from <http://www.tds.tu.ac.th/jars/download/jars/v11-2/01%20Review%20article.pdf>.
- Puchaneyapongsakorn, P., & Khongouan, W. (2011). Public satisfaction towards urban planning measures for environmental management in Koh Samui municipality, Surat Thani Province. *Journal of Architectural/Planning Research and Studies*, 8(2), 99-111.
- Renne, J. L. (2009). *Evaluating transit-oriented development using a sustainability framework: Lessons from Perth's network city*. Calgary, Canada: University of Calgary.
- Termpittayapaisith, A. (2013). *Adaptation transportation from road to rail. Development of the Special Economic zone and prepare for the elderly society*. Bangkok: The National Economic and Social Development Board [NESDB]. Retrieved from http://www.nesdb.go.th/Secretary_Talk_04-2556.pdf.
- Yake, C. (2012). *What's your type (typology)?, Tailoring regional station typologies*. Retrieved from <http://sustainablecommunitiesleadershipacademy.org./Presentation.pdf>.

