

# รพม. ยึดโมเดลฮ่องกง

## ต้นแบบพัฒนาพื้นที่เคอโปรถไฟฟ้าสีส้ม-สีชมพู

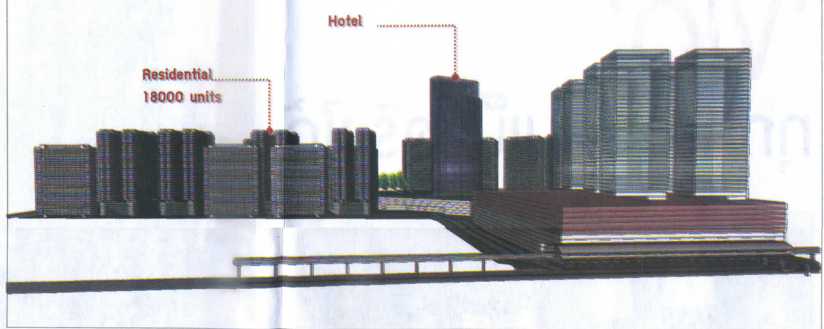
บีกรม. ไอเดียกระตุ้น เตรียมนำโมเดลการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าเมืองฮ่องกงมาเป็นต้นแบบการพัฒนาพื้นที่เคอโปรรถไฟฟ้าสายสีส้มและสายสีชมพูที่มีนบุรีบนพื้นที่ราว 200 ไร่ ใน 3 ขนาดห้อง มี 24 อาคาร อาคารละ 720 ยูนิต “ยงสิทธิ์” ไล่บี้ผู้เกี่ยวข้องเร่งสรุปแบบก่อนชงบอร์ดรพม. เห็นชอบเพื่อนำเสนอรัฐบาลชุดใหม่ เล็งมอบการเคหะเป็นผู้บริหารจัดการ

นายยงสิทธิ์ วิจารณ์กุล ผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผย “ฐานเศรษฐกิจ” ว่า มีแนวคิดที่จะนำรูปแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนในประเทศฮ่องกงมาเป็นต้นแบบการพัฒนาในประเทศไทย โดยเฉพาะในพื้นที่ราว 200 ไร่ ของศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ช่วงคลองชัน-มีนบุรี) และสายสีชมพู (ช่วงแคราย-มีนบุรี) เนื่องจากสามารถตอบโจทย์และยังเป็นต้นแบบที่สามารถขยายไปสู่พื้นที่อื่นๆ ได้อย่างดีอีกด้วย

ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันความต้องการบ้านหรือที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้าในประเทศไทยยังมีโอกาสและความต้องการอีกมากเพราะเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น แม้ว่าจะไม่สามารถก่อสร้างได้สูงเช่นที่ฮ่องกง อีกทั้งเรื่องราคาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องของต้นทุนที่ไม่น่าจะต่ำกว่า 1 ล้านบาท โดยอาจมอบให้การเคหะแห่งชาติเป็นผู้บริหารจัดการ

โดยจุดเด่นอยู่ที่การจัดสรรพื้นที่ให้เชื่อมโยงไม่ว่าจะเป็นพื้นที่รองรับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ เช่น

### แนวทางการพัฒนาพื้นที่แบบ TOD รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี)



เร่งสรุปแบบเสนอบอร์ดรพม. แล้วให้การเคหะเป็นผู้บริหารจัดการ

รถแท็กซี่ รถเมล์โดยสารขนาดใหญ่ รถมินิบัส ได้อย่างกลมกลืนให้เดินทางไปยังจุดต่างๆ ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว แม้ว่าบางจุดจะเดินไกลกว่า 500 เมตร แต่ก็ใช้สกายวอล์กพร้อมกับพื้นที่เชิงพาณิชย์อำนวยความสะดวกเป็นช่วงๆ ให้การเดินทางเป็นไปอย่างเพลิดเพลิน นอกจากนี้พื้นที่ตามอาคารต่างๆ ยังมีโรงแรม ห้างสรรพสินค้า สถาบันการเงิน ร้านสะดวกซื้อให้บริการผู้โดยสารและผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ จึงเป็นการขยายพื้นที่เมืองใหม่โดยไม่ต้องสร้างบนเดปที่นั่น

“จะดำเนินการเช่นที่ฮ่องกงโมเดล โดยเปิดเป็นเฟสหรือโซน ซึ่งพื้นที่ราว 200 ไร่ จึงทำได้หลายเฟสให้เป็นทั้งในส่วนที่การเคหะแห่งชาติดำเนินการและให้เอกชน ซึ่งในจุดเคอโปรมีนบุรีทำได้ทั้งบนพื้นที่ศูนย์ซ่อมทั้งหมด ในส่วนปมปัญหาการตัดราคาค่าเช่าเช่าฐานรากในช่วงรัฐบาลที่ผ่านมานั้นตามหนังสือที่นำเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี (ครม.) ยังสามารถขงเรื่องให้มี

การพิจารณาอนุมัติได้ เนื่องจากงบประมาณตามร่างพ.ร.บ. 2 ล้านล้านบาท ล่าช้าออกไปแล้ว ดังนั้นหากกรมของรัฐบาลชุดใหม่เห็นชอบก็สามารถดำเนินการต่อไปได้เลย”

นายยงสิทธิ์กล่าวอีกว่าการพัฒนาพื้นที่เคอโปรของรถไฟฟ้าทั้ง 2 สายย่านมีนบุรีนั้นอยู่ระหว่างจุดเชื่อมต่อของถนนรามคำแหงกับถนนร่มเกล้า จะให้มีทั้งออฟฟิศบิลดิ้ง คลัสเตอร์เซียง ที่อยู่อาศัยขนาด 30 ชั้น จำนวน 24 อาคาร อาคารละประมาณ 720 ยูนิต อาคารที่จอดรถประมาณ 8,000 คัน โรงแรม เซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ โดยห้องพักอาศัยมีทั้งขนาด 1 ห้องนอน พื้นที่ 28 ตารางเมตร ขนาด 2 ห้องนอน พื้นที่ 42 ตารางเมตร และขนาด 3 ห้องนอน พื้นที่ 56 ตารางเมตร

ขณะเดียวกันรัฐบาลไม่ควรมองข้ามประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งที่จะส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม ไม่ว่าจะเป็นได้เตรียมการและจัดหาที่อยู่อาศัย และระบบการสัญจรที่หลากหลายแก่ประชาชนได้ง่ายและเป็นไปตามแผนมากขึ้น การช่วยประหยัดการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้วยการใช้โครงสร้างพื้นฐานร่วมกันระหว่างชุมชนให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน การสร้างความแข็งแกร่งให้กับระบบการขนส่งมวลชนจากการเชื่อมโยงกับชุมชนโดยรอบ

นอกจากนี้ยังเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในหลายด้าน นอก

เหนือจากการประหยัดพลังงานจากการใช้เชื้อเพลิงลดลงในแต่ละปี โดยได้ให้ผู้เกี่ยวข้องไปเร่งสรุปรูปแบบที่เหมาะสมเพื่อนำเสนอบอร์ดรพม. ตลอดจนผู้บริหารกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ในรัฐบาลชุดใหม่ อนุมัติให้ดำเนินการโดยเร็วต่อไป ทั้งนี้คาดว่าจะให้การเคหะแห่งชาติเป็นผู้บริหารจัดการ

ด้าน รศ.ดร.เอกชัย สุมาลี ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยนครอัจฉริยะ คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ในฐานะผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่ TOD ของฮ่องกง กล่าวว่าพื้นที่การพัฒนาโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าของฮ่องกงทางรพม. ของฮ่องกงเป็นผู้ดำเนินการเองในโครงการเคหะ ซึ่งติดกับทะเล ส่วนโซนที่อยู่อีกฟากของถนนจะเป็นพื้นที่ของการเคหะแห่งชาติของฮ่องกงดำเนินการซึ่งราคาจะถูกกว่า

“พบว่ามีประชาชนในบริเวณรัศมี 500 เมตรของระบบรถไฟฟ้าที่มีประมาณ 41% ของประชากรฮ่องกง ซึ่งปัจจุบันฮ่องกงมีประชากรประมาณ 7 ล้านคน จึงพบว่ามีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าค่อนข้างมาก สำหรับการพัฒนานั้นพื้นที่เดียวกันไม่ได้กำหนดว่าเอกชนจะเป็นรายเดียวกัน แต่ไทยมีข้อกฎหมายเกี่ยวข้องที่ไม่เอื้อประโยชน์อย่างมาก ดังนั้นการพัฒนา TOD ของฮ่องกงจึงถือว่าเป็นตัวอย่างของการพัฒนาระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน”

รพม. ยึดโมเดลฮ่องกง ต้นแบบพัฒนาพื้นที่เคอโปรรถไฟฟ้าสีส้ม-สีชมพู.

ฐานเศรษฐกิจ. 30 มกราคม - 1 กุมภาพันธ์ 2557, หน้า 33.