

## ภาคผนวก ข

# การศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงการใน ลักษณะ Transit-Oriented Development (TOD)

## 1 ความเป็นมาและความสำคัญของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development, TOD)

แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) กำหนดให้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบการขนส่งมวลชนและระบบขนส่งทางราง โดยเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ภาครัฐมีหน้าที่ให้การสนับสนุนเอกชนให้ลงทุนระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งทางรางพร้อมกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (Transit-Oriented Development, TOD) แผนฯ ยังขาดกลไกและวิธีการขับเคลื่อนการลงทุน ที่สำคัญยังขาดการเชื่อมประสานระหว่างรัฐและเอกชน อีกทั้งยังขาดเงื่อนไขสนับสนุนทางการเงิน เพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนด้วย ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนผ่านการลงทุนที่เหมาะสมระหว่างรัฐและเอกชน จึงสำคัญต่อการกระตุ้นเศรษฐกิจ การพัฒนาคุณภาพชีวิตและการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน ด้วยการประยุกต์ใช้แนวความคิดเกณฑ์การเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) และเกณฑ์ความเป็นผู้นำในการออกแบบด้านพลังงานและรักษาสภาวะแวดล้อมระดับย่าน (LEED-ND)

## 2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- 2) เพื่อคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพนำมาพัฒนาในลักษณะ Transit-Oriented Development (TOD)
- 3) เพื่อออกแบบตัวอย่างการพัฒนาพื้นที่เบื้องต้น (Conceptual TOD master plan design)
- 4) เพื่อวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินการลงทุนในการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

## 3 ขอบเขตของการศึกษา

- ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ตามแนวสายทางและแนวโน้มการพัฒนาของพื้นที่ในอนาคต เพื่อนำเสนอบริเวณพื้นที่ที่เหมาะสมที่จะนำมาพัฒนาในลักษณะ Transit -Oriented Development (TOD) รวมทั้งจะต้องมีการศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของกลุ่มเป้าหมายที่จะใช้บริการในพื้นที่ดังกล่าว เพื่อนำมากำหนดรูปแบบผังพื้นที่ (Layout) และแผนงาน (Phasing) ในการพัฒนา จัดทำการออกแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design) พร้อมทั้งภาพสามมิติ (Perspective) จัดทำประมาณการราคาค่าก่อสร้างสำหรับการพัฒนาพื้นที่เบื้องต้น ประมาณการรายรับและรายจ่าย ประมาณการจำนวนผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่ ศึกษาวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินจากการพัฒนาพื้นที่ นำเสนอทางเลือกรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม และปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จและความไม่สำเร็จของการพัฒนาพื้นที่

#### 4 ตำแหน่งพื้นที่ของการศึกษา

แนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนระบบรถไฟฟ้ารางเบา จังหวัดภูเก็ต คือ เส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต – ฉลอง บนทางหลวงหมายเลข 402 ถนนเทพกระษัตรี ถนนภูเก็ต และทางหลวงหมายเลข 4021 ประกอบด้วยสถานีรถไฟฟ้ารางเบา จำนวน 21 สถานี ดังนี้

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| 1) สถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต             | 12) สถานีบางเหนียว       |
| 2) สถานีเมืองใหม่                             | 13) สถานีหอสมุดประชาชน   |
| 3) สถานีโรงเรียนเมืองกลาง                     | 14) สถานีสะพานหิน        |
| 4) สถานีตลาด                                  | 15) สถานีศักดิ์เดช       |
| 5) สถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทร | 16) สถานีดาวรุ่ง         |
| 6) สถานีเกาะแก้ว                              | 17) สถานีวิชิต           |
| 7) สถานีขนส่ง                                 | 18) สถานีเจ้าฟ้าตะวันออก |
| 8) สถานีราชภัฏภูเก็ต                          | 19) สถานีป่าหล่าย        |
| 9) สถานีทุ่งคา                                | 20) สถานีโคกโดนด         |
| 10) สถานีเมืองเก่า                            | 21) สถานีฉลอง            |
| 11) สถานีหอนาฬิกา                             |                          |

#### 5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

- 1) ปัญหาและอุปสรรคการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- 2) พื้นที่ที่มีศักยภาพรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรถไฟฟ้ารางเบาจังหวัดภูเก็ต ตามแนวสายทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต – ฉลอง เพื่อนำมาพัฒนาในลักษณะ Transit-Oriented Development (TOD)
- 3) ตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Conceptual TOD master plan design) การประมาณราคาก่อสร้างเบื้องต้นและการประมาณจำนวนผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นสำหรับการพัฒนาพื้นที่ในลักษณะ Transit-Oriented Development (TOD)
- 4) การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินการลงทุนในการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ การประมาณรายรับและรายจ่าย การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินจากการพัฒนาพื้นที่ การนำเสนอทางเลือกรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership, PPP) และปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จและความไม่สำเร็จของการพัฒนาพื้นที่

## 6 การศึกษาข้อมูลพื้นที่เชิงกายภาพ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

6.1 กฎหมายเชิงกายภาพของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าวัดภูเกตุ 21 สถานี ประกอบด้วย กฎกระทรวง ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2554 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่องกำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2560 กฎกระทรวงกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างตัดแปลงหรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท พ.ศ. 2547

6.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ประกอบด้วย รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2560-2579 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564

## 6.3 การวิเคราะห์เชิงพื้นที่เพื่อคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา TOD

การวิเคราะห์ความเหมาะสมของพื้นที่ด้วยวิธีการ Potential Surface Analysis (PSA) จะทำให้ทราบว่าสถานีใดมีความเหมาะสมจะได้รับการพัฒนาเป็นอันดับแรกและอันดับรองลงไป โดยจำแนกพื้นที่ออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) พื้นที่ที่มีความเหมาะสมสูง (Most Suitable) (2) พื้นที่ที่มีความเหมาะสมปานกลาง (Moderate Suitable) (3) พื้นที่ที่มีความเหมาะสมน้อย (Least Suitable)

สรุปสถานีรถไฟฟ้าวัดภูเกตุที่มีพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาในลักษณะ TOD โดยเรียงลำดับตัวเลขรหัสจากการเข้าถึงตำแหน่งที่ตั้งสถานีจากท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตถึงห้าแยกฉลอง ดังนี้

- TOD 1 สถานีกลาง
- TOD 2 สถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทร
- TOD 3 สถานีเกาะแก้ว
- TOD 4 สถานีทุ่งคา
- TOD 5 สถานีหอนาฬิกา
- TOD 6 สถานีสะพานหิน

## 7 หลักการ ทฤษฎี และแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบแผนแม่บท

### 7.1 หลักการ ทฤษฎี และแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบแผนแม่บท

- 1) เกณฑ์และการกำหนดรูปลักษณะพื้นที่ TOD (TOD Principles and Characteristics)
- 2) เกณฑ์ความเป็นผู้นำในการออกแบบด้านพลังงานและรักษาภาวะแวดล้อมระดับย่าน (Leadership in Energy and Environmental Design, LEED ND)
  - การวางผังย่านตามเกณฑ์ความเป็นผู้นำด้านการออกแบบพลังงานและสภาวะแวดล้อมระดับย่าน (LEED ND)
  - อาคารและโครงสร้างพื้นฐานสีเขียว
- 3) เกณฑ์การเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth Principles)
- 4) การจัดลำดับส่วนของเมืองตาม The Transect Codes

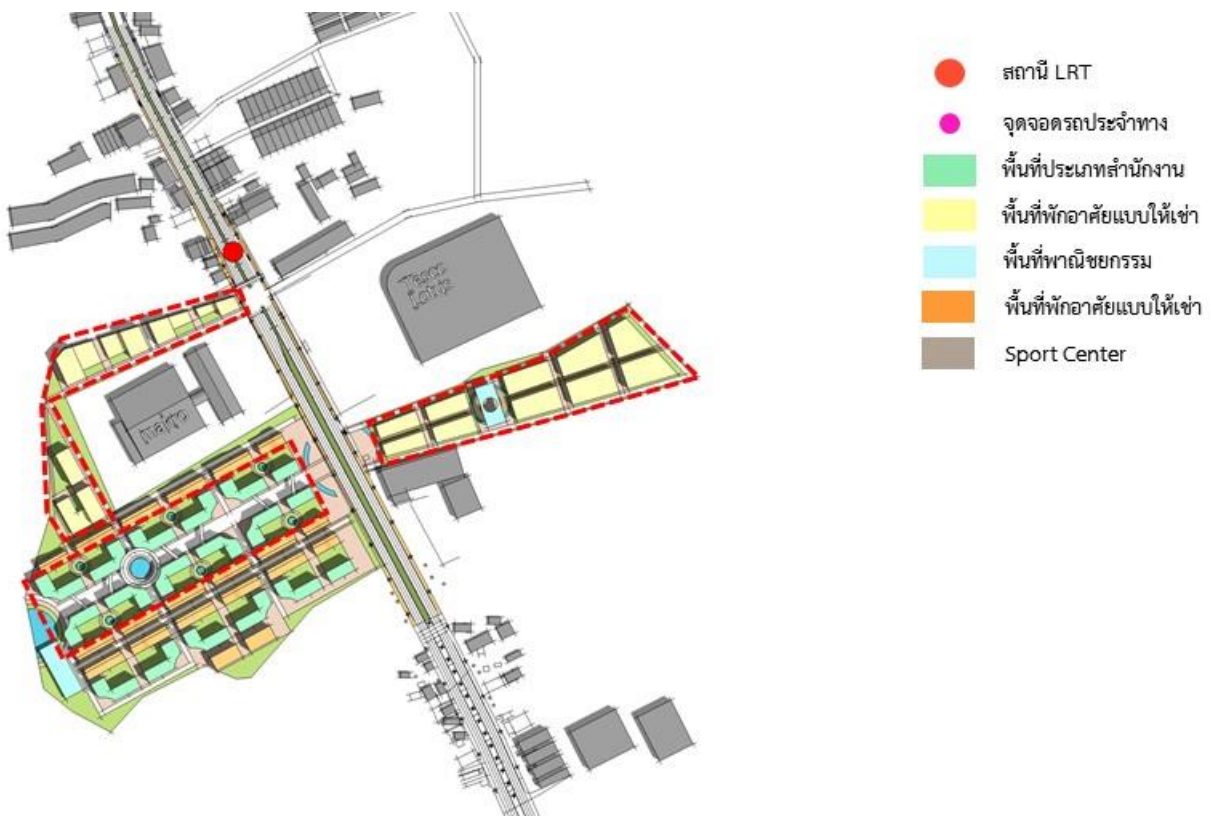
## 7.2 สรุปปัจจัยแห่งความสำเร็จในการพัฒนาพื้นที่ TOD

สรุปปัจจัยแห่งความสำเร็จในการพัฒนาพื้นที่ TOD จากการวิเคราะห์กรณีศึกษาต่างประเทศ ดังนี้

- 1) ปัจจัยระดับสถาบัน (Institutional aspect) ที่มุ่งเน้นหน่วยงานเฉพาะเบ็ดเสร็จหรือในลักษณะ Coordination unit ไม่แยกส่วนระหว่างการพัฒนาขนส่งและผังเมือง (การใช้ประโยชน์ที่ดิน)
- 2) ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการร่วมกัน ในขั้นต้นจำเป็นต้องมีการสั่งการจากหน่วยงานส่วนกลางโดยตรง และนำไปสู่การปรับการพัฒนาผ่านการประยุกต์ใช้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development, TOD)
- 3) ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการพัฒนาพื้นที่ TOD คือการยกระดับข้อกำหนดหรือเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการเพิ่มคุณค่าทางสังคมและการรักษาสิ่งแวดล้อม และการประเมินพื้นที่โครงการก่อนเริ่มก่อสร้าง

## 8 การออกแบบตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ TOD ของโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่ใส่ใจสิ่งแวดล้อมและบริบทสังคม

### 8.1 TOD 1 สถานีกลาง



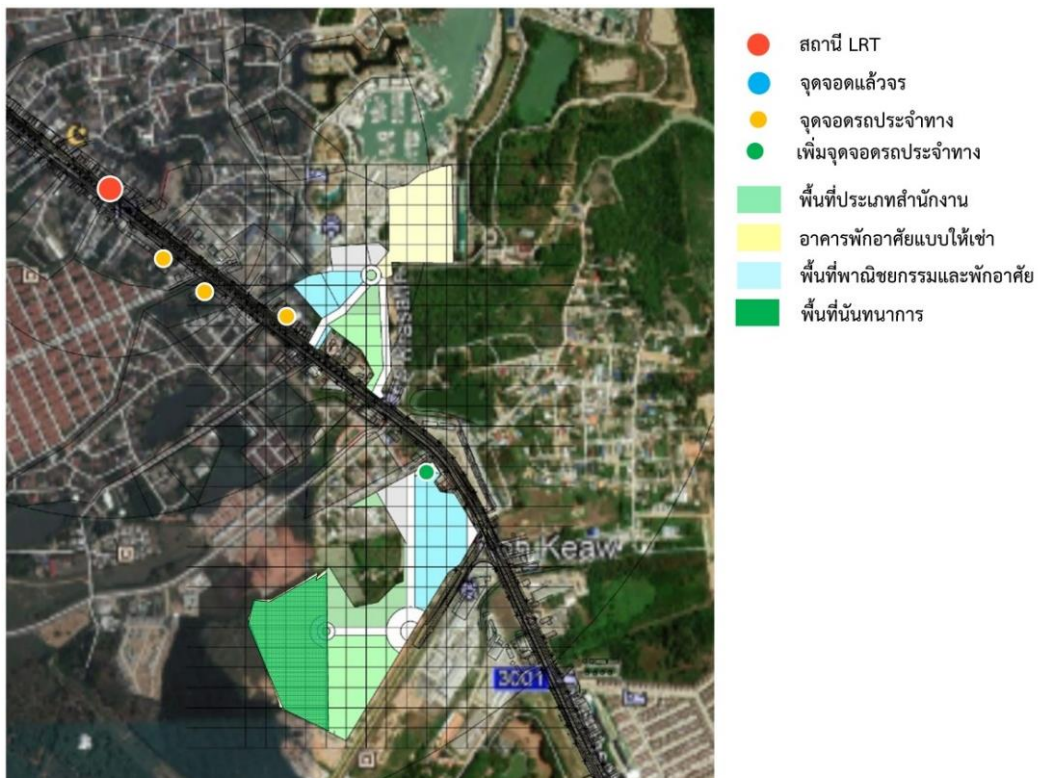
รูปที่ 8-1 การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ TOD 1 สถานีกลาง

## 8.2 TOD 2 สถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทร



รูปที่ 8-2 การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์  
TOD 2 สถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทร

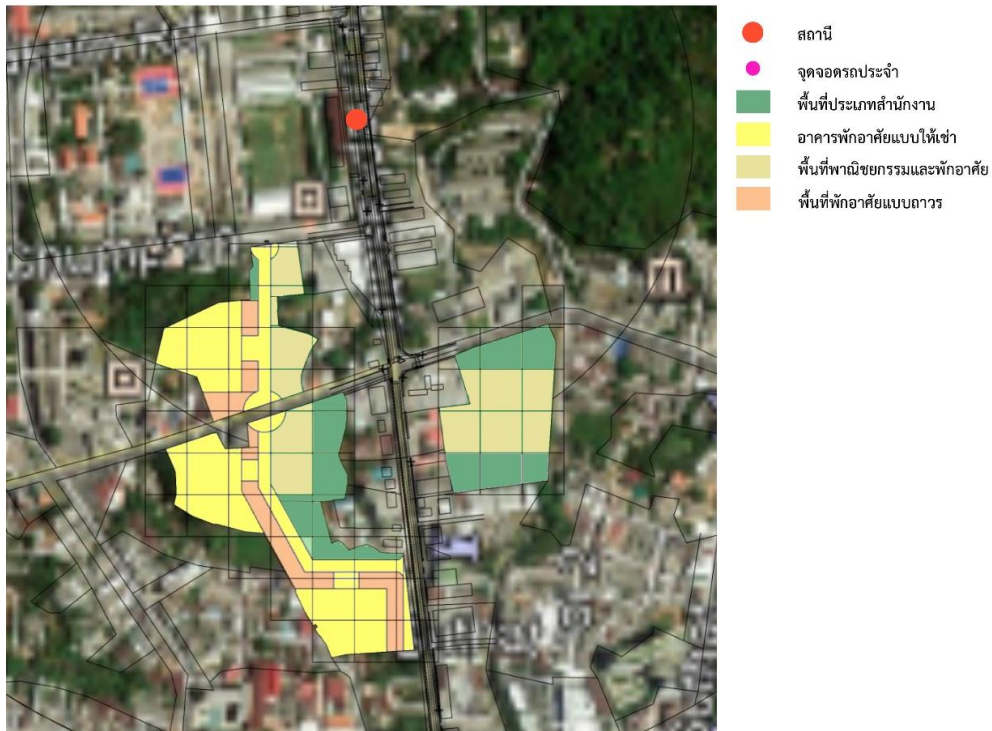
## 8.3 TOD 3 สถานีเกาะแก้ว



รูปที่ 8-3 การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์  
TOD 3 สถานีเกาะแก้ว



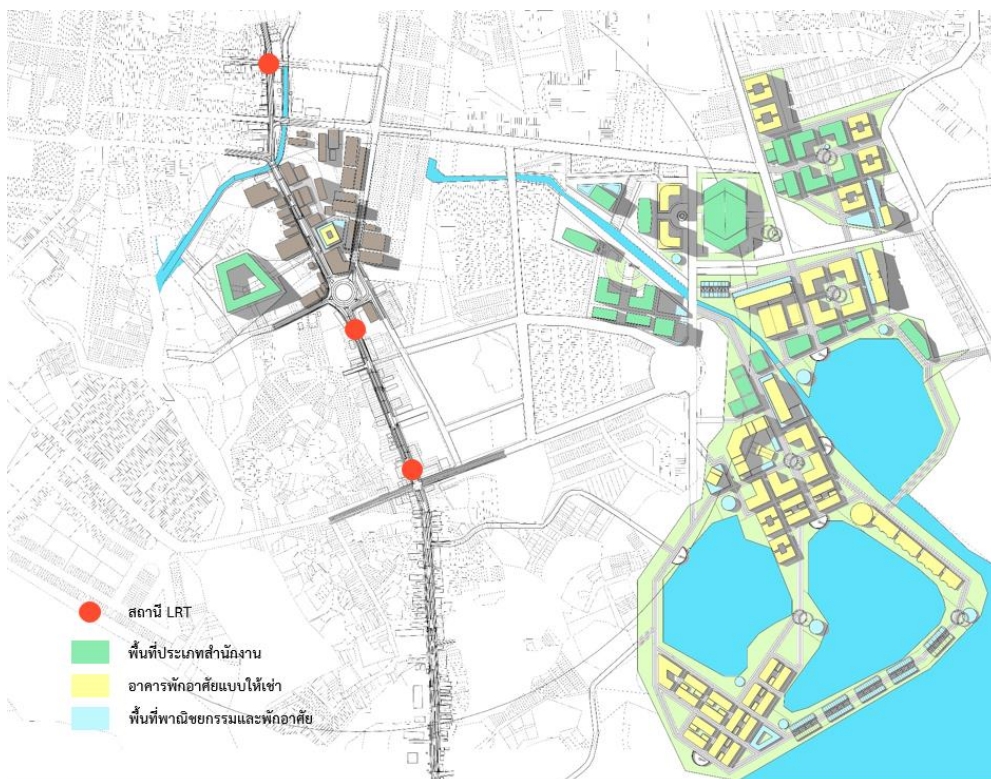
#### 8.4 TOD 4 สถานีทุ่งคา



รูปที่ 8-4 การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ฯ TOD4 สถานีทุ่งคา

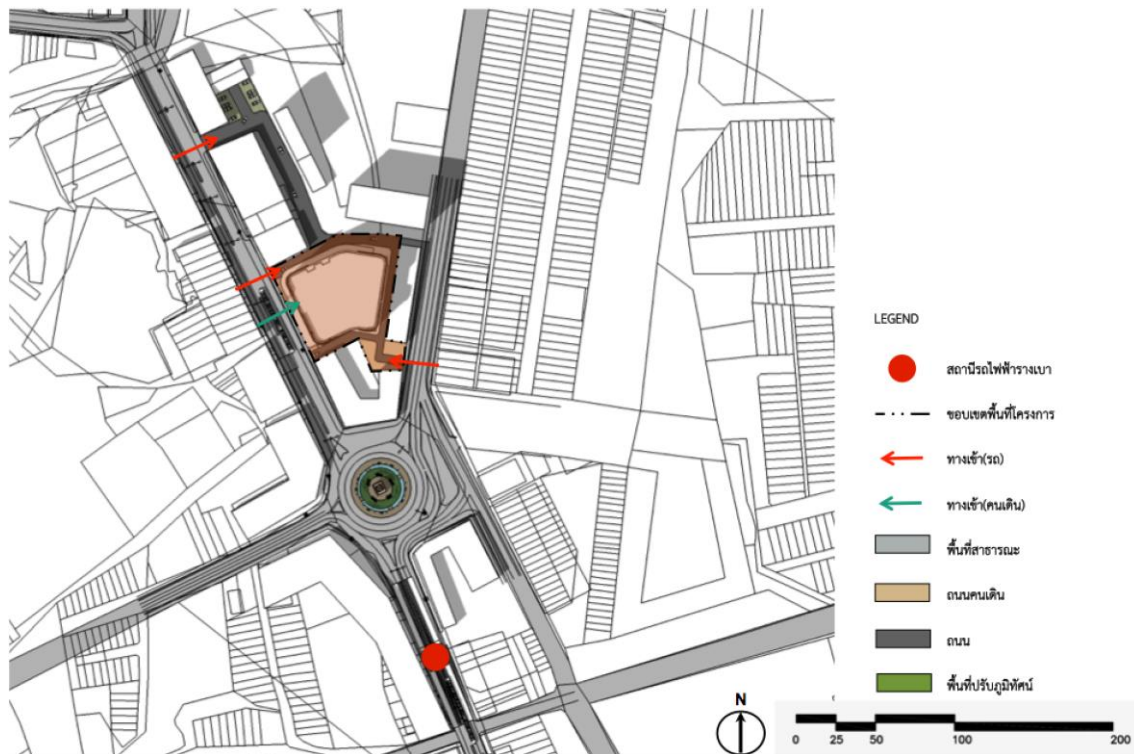
#### 8.5 TOD 5 สถานีหอนาฬิกา

##### 1) แบบวางผังแนวคิดเบื้องต้นสถานีหอนาฬิกา (ภาคเอกชน)



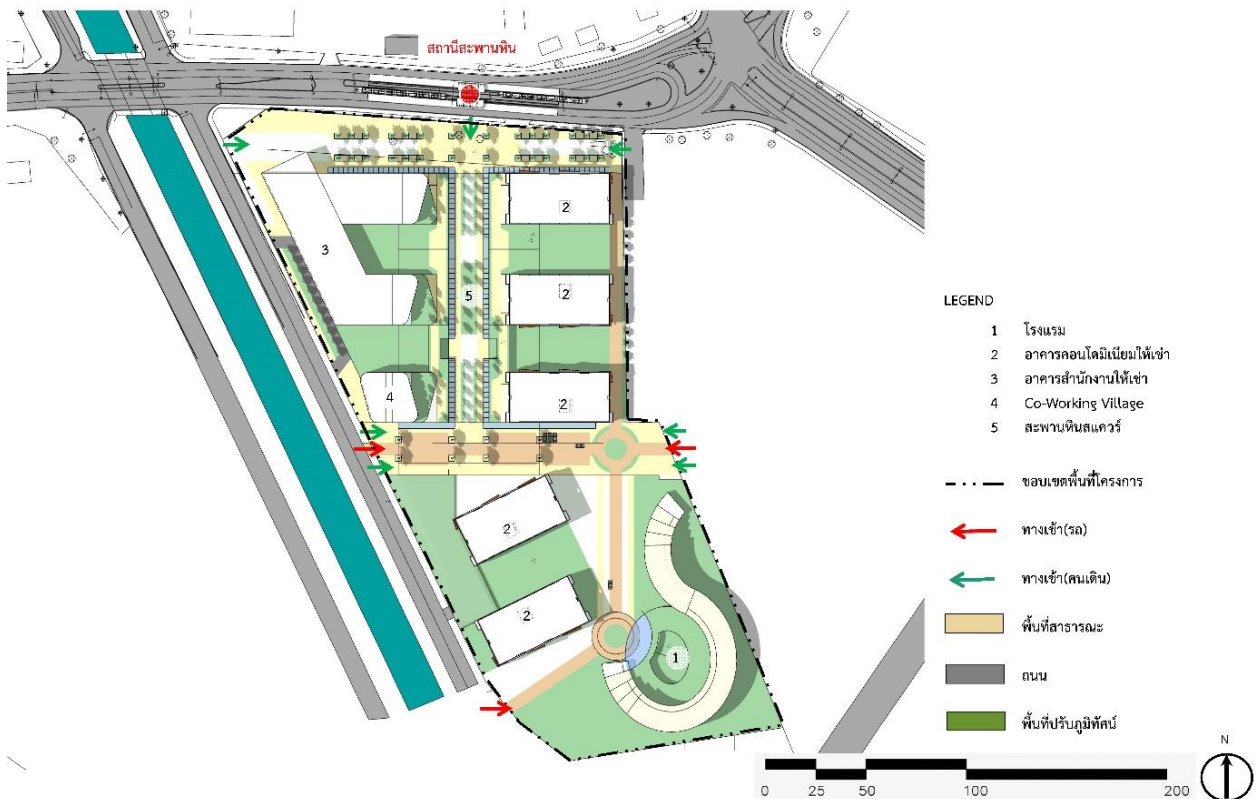
รูปที่ 8-5 ผังแม่บทโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ฯ TOD 5 สถานีหอนาฬิกา ทั้งโครงการ

## 2) แบบวางผังแนวคิดเบื้องต้น บริเวณลานนวมินทร์ 72 พรรษา (แปลงที่ดินภาครัฐ)



รูปที่ 8-6 ที่ตั้งโครงการพัฒนาฯ บริเวณลานนวมินทร์ 72 พรรษา (แปลงที่ดินภาครัฐ)

### 8.6 TOD 6 สถานีสะพานหิน



รูปที่ 8-7 ผังแม่บทโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ฯ TOD 6 สถานีสะพานหิน

## 9 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงิน การลงทุน และแนวทางการบริหาร ในการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

### 9.1 สรุปผลการวิเคราะห์ทางการเงินและการลงทุน

จากผลการวิเคราะห์ทางการเงินและการลงทุน สามารถสรุปเบื้องต้น ดังตารางที่ 9-1

ตารางที่ 9-1 แสดงสรุปการวิเคราะห์การเงินของกลุ่มธุรกิจโครงการสถานี TOD1 - TOD6

รายชื่อสถานี		รายรับ	FIRR (%)	NPV @ 6%	มูลค่าทรัพย์สิน
สถานีกลาง	TOD 1	123,152,256,108	6.99-8.87	4,590,495,271	40,365,900,251
สถานีอนุสาวรีย์ ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทร	TOD 2	57,439,332,800	7.19-8.74	3,255,694,423	36,659,634,643
สถานีเกาะแก้ว	TOD 3	31,578,341,554	7.99-8.37	1,236,706,203	11,194,578,732
สถานีทุ่งคา	TOD 4	44,766,751,035	8.18-10.51	1,785,885,557	15,504,282,760
สถานีหอนาฬิกา	TOD 5				
● ภาคเอกชน		356,149,611,703	8.98-13.10	16,940,476,272	114,388,243,887
● ภาครัฐ		10,920,645,064	10.35-12.71	514,640,841	3,096,484,908
สถานีสะพานหิน (ภาครัฐ)	TOD 6	26,251,488,447	7.99-12.28	1,148,266,915	8,927,129,415
รวม		650,258,426,711	6.99-13.10	29,472,165,482	230,136,254,596

- จากการศึกษาพบว่าในกรณีที่พัฒนาพื้นที่บริเวณโครงการในลักษณะ Transit Oriented Development (TOD) เฉพาะแปลงที่ดินภาครัฐที่มีศักยภาพจำนวน 2 แปลง ได้แก่ แปลงที่ดินที่สถานีหอนาฬิกา บริเวณลานนวมินทร์ 72 พรรษาเดิม และ แปลงที่ดินที่สถานีสะพานหิน บริเวณสถานีวิทยุเสียงจากทหารเรือ 3 (ส.ทร.3) สามารถพัฒนาได้เพียง 155,022 ตารางเมตร โดยมีค่า NPV ที่อัตราคิดลดร้อยละ 6 รวมอยู่ที่ 1,662,907,756 บาท
- ในขณะที่หากมีการพัฒนาร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชนที่มีความสนใจเข้าร่วมโครงการ พบว่าพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนามากถึง 3,379,041 ล้านตารางเมตร หรือมากกว่าประมาณ 21.8 เท่า โดยมีค่า NPV ที่อัตราคิดลดร้อยละ 6

รวมอยู่ที่ 29,472,165,482 บาทและเป็นการกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจขนาดใหญ่ รวมถึงการเพิ่มจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในพื้นที่ซึ่งจะเป็นผู้ใช้งานระบบขนส่งมวลชนด้วยรางอย่างรวดเร็ว ตลอดจนเป็นการสร้างแหล่งงาน รวมถึงการสร้างรายได้ภาครัฐในรูปแบบภาษีและค่าธรรมเนียมจากการพัฒนาโครงการด้วย



## 9.2 ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จและไม่สำเร็จของการพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงการในลักษณะ Transit Oriented Development (TOD)

จากการศึกษาสามารถสรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จและไม่สำเร็จได้ดังต่อไปนี้

- ปัจจัยด้านข้อจำกัดด้านกฎหมาย เช่นข้อจำกัดด้านกฎกระทรวงผังเมือง และข้อกำหนดในการใช้ประโยชน์ที่ดินภูเก็ต
- ปัจจัยด้านข้อจำกัดด้านการกิจกรรม เนื่องจากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บนพื้นที่เอกชนหรือหน่วยงานภาครัฐขนาดใหญ่อย่างเข้มข้น อาจขัดต่อภารกิจหลักของ รฟม.
- ปัจจัยด้านทรัพยากรขององค์กร โดยเฉพาะการมีที่ดินซึ่งหน่วยงานสามารถพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์หรือโครงการเชิงพาณิชย์อื่นได้ ตลอดจนทรัพยากรบุคคลที่มีความรู้ความเข้าใจ
- ปัจจัยด้านแรงจูงใจและผลประโยชน์ เนื่องจากในพื้นที่โครงการ รฟม.มิได้มีที่ดินในบริเวณรอบสถานีที่มีขนาดใหญ่พอจะพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่เพียงพอ เพื่อนำรายได้เข้ามาสนับสนุนการเดินรถ ดังนั้นการร่วมมือกับภาคเอกชนและภาครัฐในพื้นที่จึงมีความสำคัญมาก
- ปัจจัยด้านองค์ความรู้ในการวางแผนการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และความสัมพันธ์กับระบบขนส่งมวลชนภายใต้หลักวิชาการ
- ปัจจัยด้านการบูรณาการและการมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐ ภาคองค์กรส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และชุมชน เพื่อผลักดันให้เกิดโครงการพัฒนาที่เห็นภาพและวางแผนร่วมกันระหว่างทุกภาคส่วน
- ปัจจัยเรื่องความเชื่อมั่นในแนวโน้มเศรษฐกิจ
- ปัจจัยด้านการจัดหาเงินทุนในการดำเนินงาน และการใช้นวัตกรรมทางการเงินในการจัดหาเงินทุน
- ปัจจัยเรื่องความแน่นอนของโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรางจังหวัดภูเก็ต เนื่องจากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์มีระบบการขนส่งมวลชนด้วยรางเป็นแกนกลาง

## 9.3 แนวทางการบริหารและรูปแบบการลงทุนในการพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงการในลักษณะ Transit Oriented Development (TOD)

จากผลการศึกษาเบื้องต้นดังกล่าว ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน การจัดหาเงินลงทุน ตลอดจนความเสี่ยงด้านต่างๆ ในการดำเนินการร่วมกัน พบข้อสรุปดังต่อไปนี้

- เมื่อพิจารณาด้านรูปแบบการดำเนินโครงการพบว่า ทาง รฟม. มีการเวนคืนเฉพาะในส่วนพื้นที่สถานี โดยพบว่า รฟม.มิได้เวนคืนที่ดินบริเวณรอบสถานี และได้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณรอบสถานี หรือได้รับการมอบสิทธิ์ในพื้นที่นอกสถานีเพื่อทำการพัฒนาเชิงพาณิชย์จากทั้งทางภาครัฐและเอกชน ทำให้การพัฒนาเชิงพาณิชย์รอบสถานีโดย รฟม. มีความเป็นไปได้ต่ำ เนื่องจากไม่มีสภาพบังคับ และขึ้นอยู่กับกรยินยอมให้ใช้สถานที่ของหน่วยงานภาครัฐ หรือเอกชนในการเข้าร่วม
- การใช้เครื่องมือภาครัฐเช่น พระราชบัญญัติจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ พ.ศ. 2547 พบว่าใช้ระยะเวลาในการดำเนินการที่ยาวนานและมีอัตราการสำเร็จต่ำ เนื่องจากการเจรจาในการจัดรูปที่ดินต้องเจรจาทั้งในส่วนภาครัฐและเอกชนหลายฝ่ายซึ่งมีผลประโยชน์เกี่ยวข้องจำนวนมาก อีกทั้งเอกชนยังไม่มีแรงจูงใจเพื่อเข้าร่วมการจัดรูปที่ดินเนื่องจากยังไม่มีผลประโยชน์จากการจัด

รูปที่ดินชัดเจน อีกทั้งที่ดินส่วนใหญ่ของเอกชนในพื้นที่บริเวณรอบสถานี สามารถพัฒนาได้โดยไม่ต้องใช้การจัดรูปที่ดิน ในขณะการใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พบว่าในการเวนคืนที่ดินเพื่อมาพัฒนาโครงการเชิงพาณิชย์ในการดำเนินโครงการครั้งนี้ อาจขัดต่อวัตถุประสงค์หลักของโครงการและภารกิจหลักของรฟม. และหากเวนคืนที่ดินเพื่อนำมาพัฒนาเชิงพาณิชย์ อาจเป็นการทำธุรกิจแข่งกับเอกชนอย่างไม่เป็นธรรม จึงทำให้มีความเป็นไปได้ค่อนข้างต่ำและมีความเสี่ยงในการดำเนินการสูง

- แนวทางในการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนสำหรับรูปแบบในการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบโครงการ อาจทำได้ในกรณีที่เปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมประมูลสิทธิการเดินรถ หรือก่อสร้างและเปิดโอกาสให้นำพื้นที่เข้าเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ หรือเลือกไม่รับการสนับสนุนเงินอุดหนุนจากรฟม. ในการประมูลโครงการ และให้สิทธิ หรือเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนสามารถรวมกลุ่มนำสิทธิการเดินรถ การก่อสร้าง หรือพื้นที่พัฒนาเชิงพาณิชย์ที่ได้นำเสนอเข้าร่วมโครงการเข้าสู่กระบวนการใช้เครื่องมือทางการเงินและการลงทุนในรูปแบบการแปลงสินทรัพย์เป็นทุน (Securitization) เพื่อระดมทุนผ่านการจัดตั้งกองทุนและกองทรัสต์เพื่อการลงทุนอสังหาริมทรัพย์ต่อไป

#### 9.4 สรุปปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดทางกฎหมายในการพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงการในลักษณะ Transit Oriented Development (TOD)

กฎหมายที่เป็นอุปสรรคได้แก่ กฎกระทรวงผังเมือง กฎกระทรวงควบคุมอาคาร และประกาศกระทรวงทรัพยากรฯ เนื่องจากการกำหนดให้ใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมอาคาร รวมทั้งข้อกำหนดอาคาร มักจะไม่สอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ตามมาตรฐาน TOD สำหรับประกาศควบคุมสิ่งแวดล้อมที่มักเป็นอุปสรรคต่อการใช้ที่ดินและอาคาร เช่น การกำหนดบริเวณให้ใช้ประโยชน์ที่อาจสวนทางกับรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาอาคารขนาดใหญ่และอาคารสูง

#### 9.5 ข้อเสนอแนะทางกฎหมาย เพื่อจูงใจเอกชนร่วมลงทุนการพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงการในลักษณะ Transit Oriented Development (TOD)

ข้อเสนอแนะทางกฎหมายเพื่อจูงใจเอกชนร่วมพัฒนาพื้นที่รอบสถานี ควรเพิ่มเติมสิทธิประโยชน์ให้เอกชนหรือเจ้าของแปลงที่ดินหรือผู้ประกอบการที่ลงทุนหรือขยายการลงทุนในกิจกรรมชนิดและประเภทซึ่งเป็นไปตามรูปแบบการพัฒนา TOD ที่รัฐได้กำหนดขึ้น โดยการตั้ง TOD & Transit Infrastructure Fund เพื่อสนับสนุนด้านการเงิน สำหรับการสนับสนุนด้วยมาตรการผังเมืองนั้น อาจดำเนินการประกาศพื้นที่ TOD เป็นพื้นที่พัฒนาพิเศษ ซึ่งมีข้อกำหนดการสร้างความร่วมมือในการปรับเปลี่ยนรูปแบบแปลงที่ดิน การร่วมมือในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรอง