



เปลี่ยน สถานีขนส่ง ให้กลายเป็น หัวใจของเมือง

เปลี่ยนสถานีขนส่ง ให้กลายเป็นหัวใจของเมือง

เมื่อการเดินทางในเมืองใหญ่เป็นความท้าทายที่ผู้คนเผชิญในชีวิตประจำวัน **การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน** จึงไม่ได้เป็นเพียงโครงการก่อสร้างเชิงกายภาพ แต่ยังเป็นก้าวสำคัญที่สามารถ**เปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของผู้คนได้โดยตรง** รายงาน Transit-Oriented Development and Accessibility จาก International Transport Forum นำเสนอแนวคิดการพัฒนาที่เน้นการขนส่งสาธารณะ (Transit-Oriented Development หรือ TOD) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการยกระดับการเดินทางในเมืองใหญ่อย่างกรุงเทพมหานคร โฮจิมินห์ซิตี และมะนิลา ให้เป็นเมืองที่ผู้คนสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และยั่งยืนมากขึ้น บทความนี้จะพาคุณไปสำรวจว่า**การออกแบบพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนสามารถเพิ่มคุณค่าให้ทุกนาทีของการเดินทางได้อย่างไร** เพื่อพร้อมที่จะเปิดโอกาสใหม่ ๆ ให้แก่ผู้คนในทุกย่างก้าว

หากการเดินทางในเมืองใหญ่คือความท้าทาย การออกแบบระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพก็เปรียบเสมือนกุญแจสำคัญในการปลดล็อกคุณภาพชีวิตของผู้คน รายงานฉบับนี้นำเสนอแนวคิดที่น่าสนใจในการประเมินการเข้าถึงจุดหมายปลายทางในเมือง ผ่านกรอบการวิเคราะห์ EC-ITF-OECD โดยพิจารณาจากสามปัจจัยหลัก เริ่มจาก**การเข้าถึงสัมบูรณ์ (Absolute accessibility)** ซึ่งวัดว่าผู้คนสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทาง เช่น โรงเรียนหรือโรงพยาบาล ได้ภายในเวลาที่กำหนด (เช่น 30 นาที) ไม่ว่าจะเป็นการเดินเท้า ปั่นจักรยาน ใช้ขนส่งสาธารณะหรือขับรถยนต์ จากนั้นจึงพิจารณา**ความใกล้เคียง (Proximity)** โดยวัดว่ามีจุดหมายปลายทางกระจายตัวอยู่หนาแน่นเพียงใดในพื้นที่ และสุดท้ายคือ**ประสิทธิภาพการ**

ขนส่ง (Transport performance) ซึ่งวิเคราะห์ว่าแต่ละรูปแบบการเดินทางทำหน้าที่ได้ดีเพียงใด ซึ่งการมีนโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) สะท้อนให้เห็นว่า เมืองที่ออกแบบระบบขนส่งอย่างรอบคอบและเชื่อมต่อกันดี สามารถสร้างโอกาสในการเข้าถึงบริการสำคัญและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนได้อย่างแท้จริง



การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน และการเข้าถึงในสามเมือง ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ท่ามกลางการขยายตัวของเมืองใหญ่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หลายเมืองกำลังเผชิญความท้าทายด้านการจราจรและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการเติบโตของประชากร เมืองสำคัญอย่างกรุงเทพมหานคร โฮจิมินห์ซิตี และมะนิลา ต่างมีแนวทางรับมือกับปัญหาเหล่านี้ที่แตกต่างกันตามบริบทของตนเอง เพื่อสร้างระบบขนส่งที่ยั่งยืนและมีประสิทธิภาพเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนี้

กรุงเทพมหานคร กำลังรับมือกับปัญหาการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วและปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งทำให้การบูรณาการระบบขนส่งสาธารณะกับการวางผังเมืองกลายเป็นประเด็นเร่งด่วน ในขณะเดียวกัน **โฮจิมินห์ซิตี** เผชิญความท้าทายจากจำนวนของรถจักรยานยนต์ ซึ่งครองท้องถนนส่วนใหญ่ ส่งผลให้เมืองต้องเร่งปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดความแออัดและปรับปรุงคุณภาพอากาศ ด้าน**มะนิลา** กำลังรับมือกับปัญหาความหนาแน่นของเมืองที่สูงลิ่ว ซึ่งนำไปสู่ปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรง เมืองนี้จึงเดินทางพัฒนาโครงการต่าง ๆ เช่น ระบบขนส่งด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit - BRT) ควบคู่กับการวางแผนการใช้ที่ดินอย่างเป็นระบบ แม้จะมีความท้าทายที่แตกต่างกัน แต่ทั้งสามเมืองต่างเน้นย้ำถึงความจำเป็นของการพัฒนาระบบขนส่งที่ยั่งยืน เพื่อรองรับการเติบโตของประชากร บรรเทาปัญหาการจราจร สร้างสภาพ

แวดล้อมที่เอื้อต่อการอยู่อาศัยมากยิ่งขึ้น และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน



Case study กรุงเทพฯ ประเทศไทย

กรุงเทพมหานคร ไม่เพียงเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและวัฒนธรรมเท่านั้น แต่ยังเผชิญกับความท้าทายด้านการพัฒนาเมืองที่ซับซ้อน ท่ามกลางการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว กรุงเทพฯ กำลังดิ้นรนเพื่อปรับตัวให้ทันกับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งสาธารณะที่เพิ่มขึ้น ด้วยประชากรเกือบ 6 ล้านคนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (Bangkok Metropolitan Administration: BMA) และมากกว่า 14 ล้านคนในเขตกรุงเทพมหานคร (Bangkok Metropolitan Region: BMR) และปริมณฑล 5 จังหวัด กรุงเทพฯ ได้กลายเป็นศูนย์กลางที่เต็มไปด้วยการจราจรหนาแน่นและปัญหาคุณภาพอากาศที่น่าเป็นห่วง แม้ว่าระบบขนส่งสาธารณะจะมีการขยายตัวในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา แต่ปัญหาการจราจรติดขัดยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญ

หนึ่งในปัญหาหลักคือ **การขาดการบูรณาการ** ระหว่างโครงข่ายการขนส่งและการวางผังเมือง ระบบขนส่งหลายรูปแบบต่างแข่งขันกันเองแทนที่จะเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายเดียวที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ แม้จะมีการลงทุนในระบบขนส่งมวลชน แต่ **การจัดสรรงบประมาณยังไม่เพียงพอ** ทำให้การพัฒนาระบบการเดินทางโดยรวมไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างเต็มที่ อีกทั้ง การพัฒนาสถานีขนส่งมวลชนในพื้นที่ยุทธศาสตร์ ซึ่งตั้งใจให้เป็นศูนย์กลางการเดินทาง **กลับกลายเป็นจุดติดจุดการพัฒนาอาคารสูง** หากไม่มีการควบคุมอย่างเหมาะสม อาจทำให้ชุมชนที่มีรายได้น้อยถูกผลักดันออกจากพื้นที่เนื่องจากราคาที่อยู่อาศัยที่สูงขึ้น เพื่อลดปัญหาการจราจรและรองรับการเติบโตของเมือง **การเพิ่มจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะจึงเป็นสิ่งจำเป็น** ซึ่งสามารถทำได้ผ่านการบูรณาการเครือข่ายขนส่งกับการวางผังเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการออกแบบพื้นที่รอบสถานีขนส่งให้เอื้อต่อการเดินเท้าและการปั่นจักรยาน อย่างไรก็ตาม การพัฒนากรุงเทพฯ ในอดีตยังคงให้ความสำคัญกับการสร้างที่จอดรถขนาดใหญ่รองรับวิถีชีวิตที่พึ่งพารถยนต์เป็นหลัก ซึ่งสะท้อนถึงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองที่อาจละเลยประเด็นการเข้าถึงโอกาสและ

บริการสาธารณะผ่านการวางแผนเมืองอย่างบูรณาการ สิ่งเหล่านี้ชี้ให้เห็นว่าการสร้างเมืองที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ต้องอาศัยแนวทางที่ให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อของระบบขนส่งและการใช้พื้นที่อย่างสมดุล



Case study โฮจิมินห์ซิตี ประเทศเวียดนาม

โฮจิมินห์ซิตี เมืองเศรษฐกิจหลักของเวียดนามกำลังเผชิญกับความท้าทายที่สำคัญจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของประชากรและการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่มีผลต่อระบบขนส่งในเมือง 30,000 ตารางกิโลเมตร และประชากร 8.4 ล้านคน ซึ่งมากกว่าเมืองหลวงอย่างกรุงฮานอย และเมื่อรวมเขตมหานครจะมีประชากรมากกว่า 20 ล้านคน โดย 16 ล้านคนอาศัยอยู่ในเขตเมือง ซึ่งสะท้อนถึง **ความหนาแน่นของเมืองและความต้องการในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เพิ่มขึ้น**

ระบบขนส่งของโฮจิมินห์ซิตี มีลักษณะเด่นคือ **การใช้รถจักรยานยนต์** ซึ่งได้รับความนิยมเนื่องจากความยืดหยุ่นในการเดินทางต้นทุนต่ำและความเหมาะสมกับสภาพอากาศของเมือง ซึ่งส่งผลเสียต่อความปลอดภัยทางถนนและคุณภาพอากาศที่ย่ำแย่ นอกจากนี้ ความล่าช้าของเครือข่ายถนนและบริการขนส่งสาธารณะที่ยังไม่เพียงพอทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรงในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา รัฐบาลได้เริ่มดำเนินการตามแผนแม่บทเพื่อปรับปรุงระบบขนส่งของเมือง ซึ่งรวมถึง **การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเร็ว (MRT) และระบบขนส่งด่วนพิเศษ (BRT)** เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมถึง 25% ของการเดินทางทั้งหมดในเมือง ภายใต้แผนแม่บทนี้ยังมีการเสนอการสร้างเมืองรองใหม่รอบ ๆ เพื่อบรรเทาความแออัดในใจกลางเมือง แม้แผนแม่บทจะมีข้อเสนอที่น่าสนใจในการจัดการการเติบโตของเมืองและการขนส่ง แต่ก็ยังต้องเผชิญกับความท้าทายในการบูรณาการระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ หากเมืองบริวารไม่ได้รับการวางแผนอย่างดี อาจส่งผลให้การใช้งานพาหนะส่วนตัวเพิ่มขึ้นและทำให้ปัญหาการจราจรแย่ลงไปอีก



Case study มะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์

เขตมหานครมะนิลา เป็นพื้นที่ที่สำคัญที่สุดในฟิลิปปินส์ ไม่เพียงแต่เป็นศูนย์กลางการเมืองและเศรษฐกิจ แต่ยังเป็นที่ตั้งของประชากรมากถึง 13.5 ล้านคน ในปี 2020 ซึ่งเมืองนี้มีขนาดเพียง 636 ตารางกิโลเมตร แต่สามารถสร้างรายได้ได้มากกว่า 30% ของ GDP ของฟิลิปปินส์ในปี 2019 อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของเมืองหลวงนี้ไม่ได้เกิดขึ้นจากการวางแผนที่มีประสิทธิภาพ ไม่มีการควบคุมที่เหมาะสม ทำให้มะนิลาเผชิญกับปัญหาหลายอย่าง ทั้งการควบคุมการใช้ที่ดินและการพัฒนาเมืองไม่เป็นไปตามความต้องการ และแม้ว่าจะมีการขยายพื้นที่เมือง แต่การใช้รถยนต์ส่วนตัวก็ยังไม่เพิ่มสูงเท่ากับการใช้บริการขนส่งสาธารณะที่ยังคงเป็นตัวเลือกหลักในการเดินทาง

เขตมหานครมะนิลา เป็นหนึ่งในเมืองที่มีความหนาแน่นของประชากรสูงที่สุดในโลก ซึ่งเพิ่มภาระให้กับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง โดยเฉพาะถนนที่ไม่สามารถรองรับจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นทุกปี ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างหนักบนถนนสายหลักหลายปีที่ผ่านมา ฟิลิปปินส์ได้เห็นจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือช่วงวันหยุดยาว ทำให้การเดินทางเป็นไปอย่างยากลำบากเพื่อรับมือกับปัญหานี้ เขตมหานครมะนิลาได้เริ่มดำเนินโครงการขนส่งสาธารณะและการบูรณาการการวางแผนการใช้ที่ดิน ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่งและลดปัญหาการจราจรติดขัด แต่การปรับปรุงระบบขนส่งต้องอาศัยการลงทุนที่ต่อเนื่องและการนำเอานโยบายใหม่ ๆ มาใช้ เพื่อสร้างความยืดหยุ่นให้กับระบบขนส่งในอนาคต



การเข้าถึงและการพัฒนาขนส่งในเมืองใหญ่: บทเรียนจากกรุงเทพฯ โฮจิมินห์ซิตี และมะนิลา

การเดินทางในเมืองใหญ่เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในแต่ละพื้นที่ โดยเฉพาะในเรื่องของการเข้าถึงที่สะดวกและรวดเร็ว จากการศึกษาในสามเมืองใหญ่ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่า รถยนต์และรถจักรยานยนต์ยังคงเป็นการขนส่งหลักที่ให้การเข้าถึงที่ดีกว่าการเดินทางเท้าหรือการขนส่งสาธารณะ โดยใน

กรุงเทพฯ และมะนิลา มีการเข้าถึงโดยการใช้รถยนต์สูงกว่าการขนส่งสาธารณะถึง 14 และ 7 เท่าตามลำดับ มีเพียงโฮจิมินห์ซิตีที่กลับมีประสิทธิภาพที่น่าสนใจ โดยสามารถให้การเข้าถึงโดยขนส่งสาธารณะได้ดีกว่าเมืองอื่น ๆ แม้ว่าการเข้าถึงโดยรถยนต์จะยังคงสูงกว่าอยู่ 3.8 เท่า แต่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและนโยบายต่าง ๆ เช่น TOD (Transit-Oriented Development) ได้ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงในเมืองได้อย่างชัดเจน

ในกรุงเทพฯ และมะนิลา มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟใหม่ช่วยเพิ่มการเข้าถึงการขนส่งสาธารณะได้อย่างชัดเจน โดยกรุงเทพฯ มีการปรับปรุงถึง 30% และมะนิลา 10% อย่างไรก็ตาม ผลกระทบของนโยบาย TOD ที่เน้นการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะเพื่อส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานและการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะนั้นมีความแตกต่างกัน โดยกรุงเทพฯ มีการเพิ่มขึ้นของการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะโดยรวมถึง 54% ซึ่งสูงที่สุดในสามเมือง ในขณะที่โฮจิมินห์ซิตีมีการเพิ่มขึ้น 18% และมะนิลา 16% ข้อมูลนี้ชี้ให้เห็นว่านโยบาย TOD มีศักยภาพในการปรับปรุงการเข้าถึงการขนส่งสาธารณะอย่างมีนัยสำคัญ แต่ผลลัพธ์อาจแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับบริบทและลักษณะเฉพาะของแต่ละเมือง

บทเรียนนี้แสดงให้เห็นได้ว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการขนส่งสาธารณะ และการบังคับใช้นโยบาย TOD ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงบริการต่าง ๆ ของประชาชนในเมืองใหญ่ได้อย่างยั่งยืน โดยไม่เพียงแต่ช่วยลดปัญหาการจราจร แต่ยังส่งเสริมคุณภาพชีวิตของผู้คนในเมืองให้ดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด



แนวทางการปรับปรุงการขนส่งและพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

การพัฒนาเมืองที่ยั่งยืนเป็นสิ่งสำคัญในการปรับปรุงคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัย โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ที่มีประชากรหนาแน่น การวางแผนและการปรับโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งเป็นกุญแจสำคัญที่ช่วยให้การเดินทางภายในเมืองมีประสิทธิภาพและยั่งยืนมากขึ้น โดยมีแนวทางที่สำคัญในการพัฒนาเมืองให้ดียิ่งขึ้น ดังนี้

1. ส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืน

การสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเดินทาง การปั่นจักรยาน และการขนส่งสาธารณะเป็นสิ่งสำคัญในการลดการใช้ยานยนต์ส่วนบุคคล การออกแบบเมืองให้เหมาะสมกับการเดินและการปั่นจักรยาน เช่น การติดตั้งทางเท้าที่ปลอดภัยและเลนจักรยาน จะกระตุ้นให้ผู้คนหันมาใช้โหมดการขนส่งที่ยั่งยืนมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้การจราจรคล่องตัวและลดมลภาวะ

2. บูรณาการการขนส่งกับการใช้ที่ดิน

การขนส่งและการใช้ที่ดินต้องมีการเชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ การวางแผนการใช้ที่ดินที่สามารถรองรับการขนส่งสาธารณะจะช่วยให้การเดินทางในเมืองเป็นไปได้ง่ายและสะดวกมากขึ้น การสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงการขนส่งและการใช้ที่ดินจะช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนอย่างยั่งยืน

3. รองรับการเคลื่อนย้ายที่ด้วยเทคโนโลยีใหม่

แนวโน้มใหม่ ๆ ในการเคลื่อนย้าย เช่น การใช้พลังงานไฟฟ้าและการเชื่อมต่อดิจิทัลกำลังเข้ามามีบทบาทในระบบขนส่ง การใช้บริการเคลื่อนย้ายร่วม เช่น การแชร์รถยนต์หรือจักรยานไฟฟ้า สามารถเพิ่มประสิทธิภาพให้กับระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ได้ หากได้รับการบูรณาการอย่างดี

4. รวบรวมข้อมูลเพื่อพัฒนาระบบขนส่งที่ดีขึ้น

การรวบรวมข้อมูลที่เชื่อถือได้เกี่ยวกับการขนส่งในเมืองจะช่วยให้การวางแผนและการตัดสินใจของหน่วยงานภาครัฐเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและรูปแบบการเคลื่อนย้ายต่าง ๆ เช่น บริการรถยนต์ร่วม การแบ่งปั่นจักรยาน หรือจักรยานไฟฟ้า จะช่วยให้เข้าใจความต้องการของผู้ใช้และปรับปรุงระบบขนส่งได้ดีขึ้น

5. เรียนรู้จากประสบการณ์ระดับนานาชาติ

การศึกษาและเรียนรู้จากการดำเนินการที่ประสบความสำเร็จในต่างประเทศ เช่น โครงการการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) สามารถเป็นแรงบันดาลใจในการพัฒนาเมืองในท้องถิ่นได้ การปรับใช้แนวทางเหล่านี้ให้เหมาะสมกับบริบทท้องถิ่นและพฤติกรรมการเดินทาง

ของประชาชนจะช่วยให้การพัฒนามีความยั่งยืนและเหมาะสมกับเมืองนั้น ๆ

สถานีขนส่งมวลชนไม่ควรเป็นเพียงจุดเปลี่ยนเส้นทาง แต่ควรกลายเป็นศูนย์กลางชีวิตเมืองที่เต็มไปด้วยโอกาสและความสะดวกสบาย หากเราสามารถออกแบบพื้นที่เหล่านี้ให้เป็นมากกว่าสถานที่จอดรถ สถานีขนส่งจะกลายเป็น **"หัวใจของเมือง"** ที่เด่นเป็นจิ้งหะเดียวกับผู้คนและชุมชนรอบข้าง ดังนั้น การพลิกโฉมสถานีขนส่งจึงไม่ใช่แค่การพัฒนาทางกายภาพ แต่คือการสร้างอนาคตที่การเดินทางเชื่อมโยงกับคุณภาพชีวิตอย่างแท้จริง

อ่านเอกสารเพิ่มเติมได้ที่

กองทุนศาสตร์และประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ความสอดคล้องกับเป้าหมาย SDGs

SDG11 ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ มีความครอบคลุม ปลอดภัย ยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง และยั่งยืน

เอกสารอ้างอิง

ITF. (2023). "Transit-oriented development and accessibility", International Transport Forum Policy Papers, No. 124, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/41b95623-en>.

UNESCAP. (2024). *Transit-oriented development: Recentering accessibility at the heart of urban mobility*. Retrieved from <https://www.unescap.org/blog/transit-oriented-development-recentering-accessibility-heart-urban-mobility>