

ปลุกTODพลิกโฉมอสังหา



พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน โดยเฉพาะระบบรางให้มีประสิทธิภาพสูง จะเป็นการพลิกโฉมอสังหาฯ ไทย

B4

ปลุกแนวคิด TOD พลิกโฉมอสังหาไทย

- เป็นเจ้าของพื้นที่ ผู้สร้างเมืองและรัฐวิสาหกิจที่ใหญ่และกำไรที่สุดของชองก
- ไม่สร้างการระบบประมาทหรือหนี้ภาครัฐ
- รองรับการพัฒนาเมืองได้อย่างยั่งยืน
- เวียดนามพัฒนาตอนที่ต้นทุนราคาที่ดินไม่แพง ประชาชนให้ความร่วมมือ
- ไม่มีรายได้จากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- สร้างการระบบและหนี้ภาครัฐรายใหญ่
- ไม่สามารถเป็นกลไกหรือมีบทบาทการสร้างเมืองอย่างยั่งยืน
- ต้นทุนเวนคืนที่ดินแพง
- ประชาชนส่วนน้อยได้ผลประโยชน์

ที่มา : ยงสิทธิ์ วิจารณ์ศรีกุล

บางกอกโพสต์ กราฟฟิก

โยชชัย สีนิกเก้

ปฏิเสธไม่ได้ว่าระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะทางรางมีบทบาทสำคัญต่อการเติบโตของเมือง การขยายตัวของอสังหาริมทรัพย์ แต่การพัฒนา

ขนส่งมวลชนไทยนั้นกลับไม่เอื้อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง จึงทำให้คนส่วนใหญ่ยังต้องอาศัยขนส่งผ่านยานยนต์ ซึ่งยังสร้างวิกฤตการเดินทาง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน
ยงสิทธิ์ วิจารณ์ศรีกุล อดีตผู้อำนวยการ

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า ปัจจุบันการพัฒนา ระบบขนส่งทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล อยู่ระหว่างดำเนินการรถไฟฟ้ 10 สายรวมระยะทางกว่า 500 กิโลเมตร (กม.) แบ่งเป็นของ รฟม. กว่า 200 กม.

ซึ่งแผนทั้งหมดเตรียมมานานกว่า 20 ปีแล้วแต่สร้างล่าช้ากว่าแผน จึงต้องมาศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนา เพื่อแก้ปัญหาและยุทธศาสตร์ที่ไทยจะต้องเร่งดำเนินการ

ทั้งนี้ การพัฒนารถไฟฟ้าไทยเมื่อเทียบกับฮ่องกงถือว่าการเปรียบเทียบที่จะต้องพิจารณา ซึ่งฮ่องกงถือเป็นกรณีศึกษาที่ดี เนื่องจากมีการพัฒนาเส้นทางที่เดินรถแล้ว 220 กม. 90 สถานี และมีประชากร 7 ล้านคน แต่ต่อวันมีผู้โดยสารไม่ต่ำกว่า 6 ล้านเที่ยวคน ค่าโดยสารเฉลี่ย 45 บาท/เที่ยว เมื่อเทียบกับค่าครองชีพถือว่าถูกและเป็นระบบสายเดียวทั้งหมด รวมแม้กระทั่งรถเมล์ โมโนเรล และเรือ สร้างราคาได้กว่า 3 แสนล้านบาท/ปี ถือว่าสูงมาก และเป็นรัฐวิสาหกิจที่ใหญ่ที่สุดของฮ่องกงมีกำไรมากถึง 1 แสนล้านบาท และที่สำคัญมีกำไรจากอสังหาฯ สูงถึง 80%

ขณะที่ของ รฟม.ไทย ในช่วงเวลา 20 ปีเท่ากัน ก่อสร้างเพียง 45 กม. ถือว่าค่อนข้างน้อย ขณะที่จำนวนผู้โดยสารเริ่มมากขึ้นอยู่ที่ 1 ล้านเที่ยวคน แต่ก็ถือว่าน้อยกว่าแผน ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคนอยู่ที่ 55 บาท ถือว่าแพงกว่าฮ่องกงค่อนข้างมาก ซึ่งไม่เทียบกับค่าครองชีพและหากมีการเปลี่ยนสายมาเป็นบีทีเอสไม่นับรวมค่ามอเตอร์ไซค์ คนที่ต้องเดินทางไกลกว่านั้น ถือว่าค่าเดินทางของไทยแพงมาก จะเห็นได้ว่าการทำธุรกิจรถไฟฟ้าของฮ่องกงไม่ได้มาจากค่าโดยสาร แต่มาจากการบริหารจัดการการดำเนินธุรกิจอสังหาฯ และพัฒนาเชิงพาณิชย์

“จริงๆ แล้วหากพิจารณากำไรในการเดินรถไฟฟ้าในหลายประเทศไม่ว่าจะเป็นญี่ปุ่น ฮ่องกง นั้น มาจากการทำธุรกิจอย่างอื่นไม่ใช่การขายตั๋วรถไฟฟ้า เพราะเขามามองที่การบริหารจัดการอสังหาฯ”

สำหรับตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือ การทำ TOD หรือแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development หรือ TOD) เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานมีความหนาแน่นสูง และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน สร้างกิจกรรมหลากหลายในพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน มีที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ สำนักงาน พัฒนาเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ยังสิทธิ์ ยกตัวอย่างฮ่องกงได้พัฒนา LOHAS Park โดยได้พัฒนาจากที่ทิ้งขยะริมทะเลมาเป็นการสร้างเป็นเมืองขนาดใหญ่ มีพัฒนา โรงแรมระดับหรู การก่อสร้างคำนึงถึงหลักฮวงจุ้ย ด้านหลังเป็นภูเขาด้านหน้าเป็นอ่าว ซึ่งฮ่องกงเส้นทางเดินรถไฟฟ้า 200 กม. จำนวน 80 สถานี แต่หากการพัฒนาของไทยกลับต้องมีสถานีทุก 1 กม. ถือว่ามากเกินไป ซึ่งแนวคิดการพัฒนาของฮ่องกงจะเน้นสถานีขนาดใหญ่มี TOD ขนาดใหญ่

“แนวคิดการพัฒนาในรูปแบบที่ไต้หวันสอดคล้องกับผังเมืองที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน ประชาชนจึงไม่ต่อต้านการพัฒนาโครงการตามพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าของไทย รฟม.แทบจะไม่มีรายได้จากการพัฒนาอสังหาฯ รอบสถานีเลย แนวคิดเรื่อง TOD ยังไม่เป็นที่รู้จักเลยด้วยซ้ำ แต่ปัจจุบันยังเป็นผู้สร้างหนี้รายใหญ่ให้กับกระทรวงการคลัง แต่ไม่ทำก็ไม่ได้เป็นการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด แต่ทำไปก็ยังคงเป็นการสะสมหนี้ให้กับรัฐบาล”

ที่ผ่านมา การพัฒนารถไฟฟ้าของไทยยังไม่ได้เป็นการแก้ปัญหาการจราจรของเมืองไทยเป็นเพียงการลดปัญหาจุดติดเป็นจุดๆ ซึ่งเมืองพัฒนาไปก่อนแล้วรถไฟฟ้าค่อยพัฒนาตามมา จึงทำให้ต้นทุนในการเวนคืนที่ดินของไทยแพงมาก คนที่ถูกเวนคืนเสียประโยชน์ก็ต่อต้านและขับไล่ แต่ที่ฮ่องกง รถไฟฟ้า

ออกไปก่อนแล้วสร้างเมืองตามมา

นอกจากนี้ การพัฒนาในรูปแบบของไทยจะใช้วิธีตามปัญหา แต่ของฮ่องกงจะใช้วิธีนำปัญหา แนวคิดหลักคืออย่าคิดว่าฮ่องกงที่น้อยกว่าไทยและไทยที่ดินมากกว่า ซึ่งไม่เป็นความจริง แต่ต้องคำนึงว่าทำอย่างไรจะเป็นการสร้างความสะดวก สาธารณูปโภคอยู่ร่วมกัน เช่น ลงจากรถไฟฟ้ามีแหล่งช้อปปิ้ง มีพื้นที่เปลี่ยนถ่ายไปสู่คมนาคมรูปแบบอื่นที่สะดวก การพัฒนาคอนโดมิเนียมในพื้นที่รอบข้าง ซึ่งในไทยจำเป็นอย่างยิ่งที่จะสร้างบริเวณรอบสถานีให้มีที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะคอนโดมิเนียมให้คนอยู่อาศัยได้ราว 5 หมื่น-1 แสนคน/สถานี

วรวิมล มลลา รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจบริหารทรัพย์สิน การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย กล่าวว่า การพัฒนาระบบรางจะเป็นการยกระดับความสามารถในการพัฒนาเมืองเพิ่มขึ้น เห็นได้ชัดคือการเกิดเมืองใหม่ในญี่ปุ่นนั้นจะใช้รถไฟฟ้าเป็นตัวนำอย่างเช่น เมืองโอซากา ที่การตัดเส้นทางรถไฟฟ้าชินคันเซ็นเป็นการเปิดหน้าดินในทำเลใหม่ๆ และพัฒนาพื้นที่รอบสถานีอย่างสมบูรณ์แบบ ■