

'ศูนย์เศรษฐกิจ กรุงเทพฯ-ปริมณฑล' ผังเมืองกับแผนบูรณาการ รวมภาครัฐ-เอกชน

บทความ



■ ฐาปนา บุญประวีตร
นายกสมาคมการผังเมืองไทย
(thapana.asia@gmail.com)



“ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเติบโตของศูนย์เศรษฐกิจกรุงเทพฯและปริมณฑล ยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงข่ายการขนส่งทางราง”

นอกจากการวางผังสร้าง “ศูนย์เศรษฐกิจ” ให้มีความกระชับแล้ว สหรัฐอเมริกายังสนับสนุนให้ภาครัฐและเอกชนร่วมมือกันลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งมวลชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางรางในพื้นที่เขตเมือง ทั้งนี้จากประสบการณ์การพัฒนาเมืองตามเกณฑ์การเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth Principles) ได้ชี้ให้เห็นว่าระบบขนส่งมวลชนเป็นโครงข่ายการสัญจรสีเขียว (Green Mobility) ประเภทเดียวที่มีอิทธิพลต่อการกระตุ้นการเปลี่ยนแปลงรูปทรงเมืองให้เกิดการกระชับ ช่วยส่งเสริม

รายละเอียดศูนย์เศรษฐกิจที่จำแนกตามลำดับศักยภาพ ดังตารางนี้



ลำดับศักยภาพ	กิจกรรมเศรษฐกิจ	ศูนย์เศรษฐกิจของกรุงเทพฯและปริมณฑล
<p>ศูนย์ประเภทที่ 1</p> <p>อาคารสำนักงานโรงแรม ระดับ 4-6 ดาว/ค้าปลีก/ที่อยู่อาศัยระดับกลาง-สูง</p>	<p>ศูนย์มีลักษณะ/รางประสงค์/วิทย์/สโตน/สยามสแควร์</p>	
<p>ศูนย์ประเภทที่ 2</p> <p>ค้าปลีก/สถาบันการศึกษา/ที่อยู่อาศัย</p>	<p>ศูนย์เศรษฐกิจแนวระเบียงทิศตะวันออกสายบน ได้แก่ ศูนย์หนองจอกและเมินบุรี สายล่าง ได้แก่ ศูนย์บางนา/เทพารักษ์</p> <p>แนวระเบียงทิศเหนือ ได้แก่ ศูนย์ดอนเมือง/รังสิต-ธรรมศาสตร์/บางปะอิน-อยุธยา</p> <p>แนวระเบียงตะวันตกสายบน ได้แก่ ศูนย์รัตนารักษ์/บางใหญ่</p> <p>สายกลาง ได้แก่ ปิ่นเกล้า-ตลิ่งชัน/ศาลายา</p> <p>สายล่าง ได้แก่ ศูนย์พระราม 2 และสมุทรสาคร</p> <p>ศูนย์เศรษฐกิจใจกลางกรุงเทพฯ ได้แก่ ศูนย์บางซื่อ/เตาปูน-วงศ์สว่าง/รัชดาภิเษก-พระราม 9</p>	
<p>ศูนย์ประเภทที่ 3</p> <p>ศูนย์ประชุม/โรงแรม/ค้าปลีก/ที่อยู่อาศัย</p>	<p>ศูนย์ร่มเกล้า-สุวรรณภูมิ/ศูนย์แจ้งวัฒนะ-เมืองทองธานี และศูนย์สระบุรี</p>	

กิจกรรมเศรษฐกิจให้หนาแน่นบริเวณรอบสถานี ที่สำคัญคือการมีอิทธิพลทางตรงต่อการสร้างเมืองแห่งการเดิน (Walkable City) และการยกระดับการพัฒนาศูนย์เศรษฐกิจให้เติบโตในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

ดังนั้น ตัวชี้วัดหลักที่ Smart Growth ใช้คาดการณ์การเติบโตของศูนย์เศรษฐกิจ จึงได้แก่ ความพร้อม

ของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งมวลชน ตั้งแต่ระดับ “สูงสุด” ซึ่งเป็นบริเวณพื้นที่รอบสถานีที่เป็นศูนย์รวมโครงข่ายการขนส่งมวลชน (Multimodal Transportation Center) โดยมีรัศมีการพัฒนาถึง 3,200 เมตร ระดับ “ปานกลาง” ได้แก่ พื้นที่บริเวณรอบสถานีที่อาจมีพื้นที่พัฒนารัศมีการถึง 1,600 เมตร (กรณีมีการรวมรูปแบบการเดินทางมากกว่า 2 รูปแบบ) และระดับ “ต่ำ” ได้แก่ พื้นที่ 2 ข้างทางขนส่งทางรางที่มีรัศมีการพัฒนาในระยะ 200 เมตร

ในการคาดการณ์การเติบโตของ “ศูนย์เศรษฐกิจใหม่ของกรุงเทพฯและปริมณฑล” ผู้เขียนได้ศึกษาจากสภาพปัจจุบันตามเกณฑ์ Smart Growth เน้นความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและการขนส่งทางรางในบริเวณที่รัฐและเอกชนได้ลงทุนไว้แล้ว และในบริเวณที่รัฐหรือเอกชนได้วางแผนการลงทุนในอนาคต โดยโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวได้แก่ ท่าอากาศยาน รถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ รถไฟฟ้าในเมือง รถขนส่งมวลชนระบบรอง โครงข่ายถนน โครงข่ายทางด่วนและโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ ทั้งนี้ ได้แบ่งลำดับ “ศักยภาพศูนย์เศรษฐกิจใหม่” ออกเป็น 3 ระดับ โดย

ศูนย์ประเภทที่ 1 มีกิจกรรมอาคารสำนักงานเป็นตัวขับเคลื่อน ศูนย์ประเภทที่ 2 มีศูนย์การค้าปลีกเป็นตัวขับเคลื่อน และศูนย์ประเภทที่ 3 มีศูนย์การประชุมและแสดงสินค้าเป็นตัวกระตุ้นการพัฒนา

จากการศึกษาได้พบว่าแนวระเบียงด้านทิศเหนือได้รับอิทธิพลจากการลงทุนโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ โครงข่ายถนน โครงข่ายทางด่วน และอิทธิพลของสถาบันการ

ศึกษาทำให้มีโอกาสเติบโตในอนาคตสูง

โดยจะพบว่า “ศูนย์เศรษฐกิจสระบุรี” นั้นมีโอกาสพัฒนาได้มากกว่า ศูนย์เศรษฐกิจอื่นในพื้นที่ข้างเคียง เนื่องจากมีจุดเด่นดังนี้คือ ตำแหน่งที่ตั้ง (Location) เป็นพื้นที่เนิน ไม่มีปัญหาน้ำท่วม ประกอบกับมีการเชื่อมโยง (Linkage) โครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์ สามารถกระจายการขนส่งได้ทุกทิศทาง และมีรูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่หลากหลาย นอกจากนี้ พื้นที่ด้านเหนือของตัวเมืองสระบุรี ภาคการพัฒนาเมืองและภาคเอกชนขนาดใหญ่ได้มีแผนการสร้างเมืองใหม่เพื่อรองรับการก่อสร้างท่าอากาศยานในอนาคตไว้อีกด้วย

สำหรับแนวระเบียงด้านทิศตะวันออก จะมีเพียงศูนย์รัชมงคล-สุวรรณภูมิ และศูนย์บางนา-เทพารักษ์ ที่มีโอกาสในการเติบโตมากในอนาคต เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่อยู่ในรัศมีการพัฒนาของท่าอากาศยาน (Airport-Oriented Development) และพื้นที่ให้บริการของโครงข่ายรถไฟฟ้าบีทีเอส กล่าวเฉพาะพื้นที่ย่านรัชมงคล-สุวรรณภูมิ เครื่องจักรวัดการขับเคลื่อนที่สำคัญได้แก่ ศูนย์การประชุมและการแสดงสินค้านานาชาติที่ลงทุนในที่ดินของการเคหะแห่งชาติ

นอกจากนี้พื้นที่ที่กล่าวถึงจะไม่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นศูนย์เศรษฐกิจ เนื่องจากเป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ เป็นทางน้ำไหล (ฟลัดเวย์) และเป็นพื้นที่กักเก็บน้ำตามธรรมชาติ

ส่วนพื้นที่ตามแนวระเบียงด้านตะวันตก แบ่งออกเป็นแนวระเบียง 3 เส้นดังภาพ แนวระเบียงทั้ง 3 เส้นมีศักยภาพในการเติบโตระดับปานกลาง ด้วยการขับเคลื่อนด้วยศูนย์การค้าขนาดใหญ่ที่กระจายอยู่ตามสถานีรถไฟฟ้า สถาบันการศึกษา และที่อยู่อาศัยในพื้นที่เนื้อเมืองเดิม ได้แก่ ศูนย์เศรษฐกิจสมุทรสาคร

สุดท้ายเป็นพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร การศึกษาพบพื้นที่ “ศูนย์เศรษฐกิจเดิม” ได้แก่ ย่านราชประสงค์-วิฑู-สีลม และบริเวณโดยรอบ ยังเป็นพื้นที่ที่เติบโตเนื่องจากการขับเคลื่อน

ของอาคารสำนักงานและโรงแรมที่พักของชาวต่างชาติ สำหรับพื้นที่พัฒนาใหม่ที่เติบโตตามการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง ได้แก่ ศูนย์

เศรษฐกิจรอบศูนย์กลางคมนาคมขนส่งบางซื่อ-เดาปูน-วงศ์สว่าง พื้นที่ที่จะเติบโตสูงตามปริมาณประชากรที่เข้าใช้พื้นที่และประกอบกิจกรรมธุรกิจ

กล่าวโดยสรุป ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเติบโตของศูนย์เศรษฐกิจกรุงเทพฯและปริมณฑล ยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โครงข่ายการขนส่งทางราง ซึ่งมีกิจกรรมเศรษฐกิจ 3 กิจกรรมเป็นปัจจัยขับเคลื่อน ได้แก่ อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้าปลีก และศูนย์การประชุม ทั้งนี้ในอนาคตจะมีปัจจัยการพัฒนาพื้นที่รอบท่าอากาศยาน (AOD) ในบริเวณของรัชมงคล-สุวรรณภูมิตอนเมือง และสระบุรี เป็นปัจจัยสนับสนุนในการลงทุน ■