

เกณฑ์การวางผังและออกแบบพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ตอนที่ 3

เกณฑ์การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนและการกำหนดรูปลักษณะเฉพาะ (TOD Principles and Characteristics)

โดย ธฐาปนา บุญยประวีตร

(ThapanaBunyapavitra/thapana.asia@gmail.com/www.asiamuseum.co.th/www.smartgrowththailand.com)

บทนำ

บทความนี้แปลและเรียบเรียงจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนเมืองเดนเวอร์ ปี พ.ศ. 2557 (Transit-Oriented Development Strategic Plan: 2014) ซึ่งจัดทำขึ้นโดย Community Planning & Development, City and County of Denver) เนื่องจากเมืองเดนเวอร์ประสบผลสำเร็จอย่างมากจากการวางผังและออกแบบพื้นที่พัฒนารอบสถานีขนส่งมวลชน ซึ่งคณะผู้บริหารได้สรุปประสบการณ์การพัฒนาและจัดพิมพ์เป็นเอกสารวิชาการเผยแพร่ต่อสาธารณะอย่างต่อเนื่อง ผู้เขียนเห็นว่า นิยามและเกณฑ์การพัฒนาที่เมืองเดนเวอร์นำมาประยุกต์ใช้มีความเป็นสากลและได้จากประสบการณ์การพัฒนาที่ดำเนินการต่อเนื่องยาวนานกว่า 20 ปี ดังนั้น จึงได้แปลและเรียบเรียงข้อเขียนบางตอนจัดทำเป็นบทความ เกณฑ์การวางผังและออกแบบพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนตอนที่ 3 เรื่อง เกณฑ์การพัฒนาพื้นที่รอบพื้นที่สถานีขนส่งมวลชนและการกำหนดรูปลักษณะเฉพาะ ซึ่งหวังว่าบทความนี้จะประโยชน์บ้างในการนำไปประยุกต์ใช้สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



ภาพรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนวิ่งเชื่อมต่อระหว่างสนามบินนานาชาติกับเมืองแวนคูเวอร์

ภาพถ่ายเดือนกุมภาพันธ์ 2556

TOD Principles

เมืองเดนเวอร์ได้บูรณาการเกณฑ์การเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth Principles) กับกลยุทธ์การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่รอบสถานีขนส่งและพื้นที่สองข้างทางรถไฟ โดยกำหนดเป้าหมายให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ประโยชน์ที่ดินกับการขนส่งมวลชน มุ่งสร้างพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนและพื้นที่สองข้างทางรถไฟให้มีความหนาแน่นด้วยจำนวนประชากรและขนาดของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสนับสนุนให้กลุ่มประชากรในพื้นที่ดังกล่าวสัญจรด้วยระบบขนส่งมวลชน ซึ่งจะช่วยให้เกิดความคุ้มค่าทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินและการลงทุนขนส่งมวลชน โดยเกณฑ์กำหนดมีรายละเอียด ดังนี้

1. ปรับปรุงพื้นที่โครงสร้างทางกายภาพในพื้นที่รอบสถานีเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพ (high level of connectivity) พัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นชุมชนแห่งการเดิน (Walkable Neighborhood) หรือมีแรงดึงดูดให้เกิดการเดินและการใช้จักรยาน ปริมาณของการเดินและการใช้จักรยานจะแปรสภาพเป็นมูลค่าที่ยิ่งใหญ่สำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจของย่าน กล่าวคือ การสร้างปริมาณประชากรที่เดินและใช้จักรยานเพื่อให้จับจ่ายใช้สอยภายในพื้นที่รอบสถานีซึ่งจะทำให้พื้นที่ดังกล่าวกลายเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจไปโดยปริยาย ที่ตั้งของสถานีขนส่งมวลชนจึงเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมและสะดวกในการลงทุนทางเศรษฐกิจ ดังนั้น หากทุกพื้นที่รอบสถานีต่างมีศักยภาพในการพัฒนาแล้ว เมื่อรวมพื้นที่โดยรอบสถานีแต่ละแห่งเข้าด้วยกัน พื้นที่ทั้งหมดซึ่งจัดเป็นพื้นที่ในระดับภาคก็จะมีศักยภาพด้านเศรษฐกิจทั้งหมด หรือสามารถสรุปค่าสำคัญ ได้ดังนี้

Entry point: การส่งเสริมให้เกิดการเข้าถึงระบบเศรษฐกิจในระดับภาค

First/Last Mile: ด้วยการเดิน การใช้จักรยาน และการใช้รถบัสขนส่งมวลชนสู่สถานีหลัก

Access to All: การเชื่อมต่อภายในย่านรอบสถานีและย่านใหม่ๆ

2. การเป็นพื้นที่แห่งนวัตกรรมที่มีศักยภาพในการขับเคลื่อนการพัฒนาสู่เศรษฐกิจระดับโลก พื้นที่ TOD จะเป็นพื้นที่ธำรงนำในการสร้างย่านแห่งสุขภาวะ ย่านแห่งความยั่งยืน และย่านที่มีความเท่าเทียม โดยย่านแห่งการขนส่งมวลชนนั้นจะช่วยยกระดับคุณภาพของสิ่งแวดล้อม สร้างสังคมที่เกื้อกูลกัน และสร้างระบบเศรษฐกิจที่มีความยั่งยืน ทั้งนี้เมื่อเทียบกับพื้นที่ในบริเวณอื่นที่พึ่งพาการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ดังนั้น การเลือกนวัตกรรมการพัฒนาแบบ TOD จึงนับเป็นการคัดเลือกเทคโนโลยีการพัฒนาเมืองที่ชาญฉลาดซึ่งจะสามารถ

ผลักดันให้ย่านและชุมชนเป็นพื้นที่ที่มีความน่าเชื่อมั่น ตลอดจนเป็นพื้นที่ที่มีโอกาสในการของการเติบโตทางเศรษฐกิจ หรือสามารถสรุปคำสำคัญได้ดังนี้

Sustainable: ความยั่งยืนของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

Equitable: ความเท่าเทียมด้านโอกาสในการเติบโตและความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ

Global Economy: ขีดความสามารถการแข่งขันในระดับโลก

3. สร้างสถานที่ให้เป็นพื้นที่มีศักยภาพและมีประสิทธิภาพในการประกอบธุรกิจ ประกอบด้วย การสร้างพื้นที่เพื่อการทำงานและพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย สร้างความมั่นคงด้านที่อยู่อาศัย สร้างความมั่นคงด้านการทำงาน สร้างโอกาสในการเข้าถึงบริการสาธารณะ สถานบันเทิง ศูนย์การค้า และมีความสะดวกในการเข้าถึงสวนสาธารณะ โดยทุกสถานที่ที่กล่าวถึงข้างต้นต่างตั้งอยู่ใกล้สถานีขนส่งมวลชนหรือสามารถเดินและขี่จักรยานในระยะทางที่สั้น ซึ่งหากทุกย่านที่เป็นแหล่งงาน ที่อยู่อาศัย และสถานีขนส่งมวลชนมีที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกันและมีปริมาณสมดุลกัน เมื่อรวมกันเป็นระดับภาคจะมองเห็นประสิทธิภาพของการใช้ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐานที่มีความคุ้มค่าสำหรับเงินทุกบาทที่รัฐได้ลงทุนให้กับประชาชน หรือสามารถสรุปคำสำคัญได้ดังนี้

Location: หากรวมแต่ละสถานที่ที่มีศักยภาพในการประกอบการธุรกิจ การทำงานและการอยู่อาศัยเข้าด้วยกัน การเพิ่มขึ้นของศักยภาพสถานที่เหล่านั้นจะกลายเป็นการเพิ่มพูนความสามารถการแข่งขันในระดับภาค

Shared Resources: นวัตกรรมเพื่อลดต้นทุนโครงสร้างพื้นฐานต่อครัวเรือน

Balance: ความสมดุลของจำนวนแหล่งงานกับที่อยู่อาศัยที่ตั้งใกล้สถานีขนส่งมวลชนจะทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทางและลดความจำเป็นการเดินทางในระยะไกล

4. สร้างสถานที่รอบสถานีขนส่งมวลชนให้ไม่เพียงแค่อุดเชื่อมต่อหรือจุดเปลี่ยนผ่านการเดินทาง แต่สร้างพื้นที่รอบสถานีและตัวสถานีให้เป็นสถานที่ที่ดีสำหรับการใช้ชีวิต เป็นการเพิ่มกิจกรรมให้เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะซึ่งรวมทั้งถนน ที่โล่ง หรือบริเวณที่ว่างระหว่างอาคาร หรือสถานที่สาธารณะที่งดงามซึ่งสามารถดึงดูดให้ผู้คนออกจากบ้านและใช้พื้นที่สาธารณะร่วมกัน การออกแบบถนนให้เป็นสถานที่สาธารณะจะทำให้ประชาชนมีความรู้สึกปลอดภัยซึ่งเป็นการกระตุ้นการเดินทางหนึ่ง โดยกิจกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะของประชาชนจะช่วย

ให้เกิดความคึกคักมีชีวิตชีวา สามารถเปลี่ยนแปลงย่านให้น่าอยู่และเป็นจุดหมายปลายทางที่มีความแข็งแกร่ง หรือสามารถสรุปคำสำคัญได้ดังนี้

Active: ส่งเสริมความปลอดภัยและเกิดมุมมองที่ดีต่อสถานที่สาธารณะ

Vibrant: พื้นที่สาธารณะบริเวณรอบสถานีจะชักนำประชาชนให้มีกิจกรรมร่วมกัน

Destination: เกิดวิถีสาธารณะบนพื้นที่สาธารณะ ถนน และที่โล่ง

5. เพิ่มกิจกรรมผสมผสานภายในพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ด้วยการสร้างความสมดุลในการใช้ประโยชน์พื้นที่กับกิจกรรมที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกันซึ่งจะเพิ่มโอกาสความเปลี่ยนแปลงวิถีการดำเนินชีวิตให้มีลักษณะที่เป็นกิจวัตรด้วยการเดินเท้า การใช้จักรยาน และการใช้ระบบขนส่งมวลชน ความแข็งแกร่งของการผสมผสานกิจกรรมในพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนจะช่วยให้เกิดกิจกรรมต่างๆ บนทางเดินและถนนให้มีความปลอดภัย ในขณะเดียวกันยังช่วยเพิ่มปริมาณผู้เดินเท้า ผู้ใช้จักรยานและผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มีความสมดุลกับกิจกรรมด้านเศรษฐกิจ สังคม และนันทนาการ ซึ่งจะทำให้สถานที่ที่มีความยืดหยุ่นในการประโยชน์ทั้งการประกอบธุรกิจ การทำงาน และการอยู่อาศัย หรือสามารถสรุปคำสำคัญได้ดังนี้

Choice: ความสมดุลของที่อยู่อาศัย แหล่งงาน สถานที่ที่จับจ่ายใช้สอย และทางเลือกของการเดินทาง

Diversity: การใช้สถานที่ของผู้คนที่หลากหลายระดับรายได้และอายุจากทุกกลุ่มของผู้คนในสังคม

Resilient: การลุกขึ้นยืนอย่างมั่นคงของประชาชนรอบสถานีเพื่อเปลี่ยนแปลงสถานะทางเศรษฐกิจ

6. การขึ้นนำในระดับภาคเพื่อชี้ให้เห็นความสำคัญของยกระดับความคิดเกี่ยวกับระบบการสัญจรของแต่ละบุคคล โดยขึ้นนำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาเป็นรถขนส่งมวลชนซึ่งนับว่าเป็นการขึ้นนำให้มีการปรับเปลี่ยนระบบการเดินทางของผู้คนในโลก ข้อเท็จจริงก็คือ เมืองในโลกเป็นส่วนใหญ่ในขณะนี้ได้ถูกเปลี่ยนแปลงให้เป็นเมืองที่มีการขนส่งหลากหลายรูปแบบแล้ว ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่ต่างพึ่งพาการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน สำหรับโครงสร้างพื้นฐานสำคัญๆ ได้แปรเปลี่ยนไปแล้วจากโครงข่ายถนนและทางด่วนเป็นโครงข่ายทางเดิน โครงข่ายทางจักรยาน และโครงข่ายรถขนส่งมวลชน โดยประชาชนสามารถไปไหนมาไหนก็ได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน หรือสามารถสรุปคำสำคัญได้ดังนี้

Car Free/Car Lite: เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงเป็น non/less car dependent for most trips

Public Space: มีพื้นที่มากขึ้นสำหรับการพัฒนาเป็นทางเดินและทางจักรยาน แต่พื้นที่สำหรับรถยนต์ได้ลดน้อยลง

Reduce and Energize: Carbon emission ลดลงแต่ระดับสุขภาวะของประชาชนได้เพิ่มขึ้น

รูปลักษณะเฉพาะของพื้นที่ TOD

พื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนมักถูกจัดให้เป็นพื้นที่นำร่องในการพัฒนาเมืองหรือการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง เนื่องจากพื้นที่นี้มีรูปลักษณะที่โดดเด่น จากการวางผังและออกแบบ และจากการกำหนดอัตลักษณ์ที่แตกต่างจากพื้นที่ในเมืองโดยทั่วไป กลยุทธ์ในการวางผังและออกแบบพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนเพื่อให้มีรูปลักษณะที่โดดเด่นมีอยู่ด้วยกัน 5 ด้านประกอบด้วย การออกแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน การออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูถนนและรูปแบบแปลงที่ดิน การออกแบบข้อกำหนดด้านทำเลและที่ตั้งของอาคาร การออกแบบข้อกำหนดความสูงอาคาร และการออกแบบจัดการระบบสัญจร รายละเอียดประกอบด้วย

1. การออกแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Land Use Mix Design) พื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนควรใช้ประโยชน์ในกิจกรรมที่หลากหลาย ผสมผสานกิจกรรมด้านต่างๆ มากกว่า 2 กิจกรรม โดยให้ใช้ที่ดินและอาคารอย่างหนาแน่น ประหยัด และมีความคุ้มค่า ควรผสมผสานอาคารทั้งขนาดกลางกับอาคารสูงที่ใช้ประโยชน์ทั้งการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สำนักงาน สถานที่สาธารณะ และเป็นที่ตั้งของสถาบันต่างๆ รวมทั้งสถาบันเทิง

2. การออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูถนนและรูปแบบแปลงที่ดิน (Street and Block Pattern Design) ได้แก่ การออกข้อกำหนดมาตรฐานการปรับปรุงฟื้นฟูขนาดของแปลงที่ดินให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ LEED-ND หรือตามเกณฑ์ Form-Based Codes ที่ให้พื้นที่ 1 เอเคอร์ไม่ควรที่ดินแปลงย่อยน้อยกว่า 4 แปลง การกำหนดรูปแบบมาตรฐานถนน ทางเดิน และทางจักรยานที่มีลักษณะการเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ มีแปลงที่ดินรูปสามเหลี่ยมบริเวณหัวมุม (Unique triangular) ซึ่งใช้เชื่อมต่อกับระหว่างแปลงที่ดินที่เป็นรูปตาข่าย (Grid block) ทั้งในรูปของ square grid และ oblong grid รูปแบบถนนแนวยาวตรง (Linear Streets) และถนนซอยระหว่างอาคาร (Consistent alleys)

3. การออกแบบข้อกำหนดด้านทำเลและที่ตั้งของอาคาร (Building Placement and Location Design) ได้แก่ การออกแบบข้อกำหนดตามเกณฑ์ LEED-ND และ Form-Based Codes เพื่อกำหนดที่ตั้งอาคารให้หันหน้าไปยังทางเดินหรือมีความสัมพันธ์กับทางเดิน (Building built-to sidewalks) การกำหนดให้ตั้งอาคารหันหน้าตามแนวยาวของถนนที่ต่อเนื่องกันไป (Continuous street wall) การกำหนดที่ตั้งอาคารให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม (Consistent orientation) กำหนดที่จอดรถด้านข้างอาคารหรือด้านหลังอาคารและในโรงจอด (Parking at rear/side or structured)

4. การออกแบบข้อกำหนดความสูงอาคาร (Building Heights Design) ได้แก่ การกำหนดความสูงอาคารที่สอดคล้องกับการรักษาทัศนียภาพที่ดีให้กับพื้นที่ การออกแบบที่ไม่ทำลายภูมิทัศน์ประวัติศาสตร์ การออกข้อกำหนดความสูงที่มีความเหมาะสมกับมูลค่าของที่ดินในพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมรอบสถานี เป็นต้น

5. การจัดการระบบการสัญจร (Mobility Design) ด้วยการให้ความสำคัญสูงสุดกับทางเดิน (Highest priority to pedestrian) การให้ความสำคัญกับการลงทุนปรับปรุงฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานจักรยาน และการให้มีทางเลือกการเดินทางที่หลากหลาย โดยมีศูนย์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Center of multimodal transit system) ตั้งอยู่ในพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

สรุป

เกณฑ์การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนเป็นแนวทางหลักในการออกแบบรูปลักษณะเฉพาะของพื้นที่รอบสถานี ในการวางผังและการออกแบบเมืองในพื้นที่รอบสถานีจึงจำเป็นต้องนำเกณฑ์ที่กำหนดมาใช้อย่างครบถ้วน และต้องบูรณาการเกณฑ์และแนวทางในการออกแบบกับสภาพที่แท้จริงหรือบริบทของย่าน ให้เกิดความสอดคล้องต้องกัน โดยคำนึงถึงทั้ง ความมีเอกลักษณ์ ความสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจ คุณภาพชีวิต และสมประโยชน์ในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารให้มีความคุ้มค่าสูงสุด

เอกสารอ้างอิง

Community Planning & Development, City and County of Denver: **Transit-Oriented Development Strategic Plan 2014.**