

# ขอให้หยุดกระบวนการรับฟังความคิดเห็น การวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4)

## ความเป็นมาและสภาพปัญหา

จากการที่กรุงเทพมหานคร โดยสำนักการวางผังและพัฒนาเมืองดำเนินการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4) มาตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2566 จนถึงปัจจุบัน โดยมิได้มีการสอบถามความเห็นหรือความต้องการของประชาชน ทำให้มีกระแสคัดค้านและไม่เห็นด้วยจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนของกรุงเทพมหานคร

อย่างไรก็ดีรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 72 (2) ระบุว่า “รัฐพึงจัดให้มีการวางผังเมืองทุกระดับ และบังคับการให้เป็นไปตามผังเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาเมืองให้มีความเจริญโดยสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่”

แต่จากการที่สภาองค์กรผู้บริโภค มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค และเครือข่ายภาคประชาชนได้ติดตามขั้นตอนการดำเนินการจัดทำร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4) พบว่า การประชุมรับฟังความคิดเห็น การปรึกษาหารือ และการมีส่วนร่วมของประชาชนที่สำนักการวางผังและพัฒนาเมืองดำเนินการตั้งแต่วางผังเมืองตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ.2566 จนถึงปัจจุบันไม่ปรากฏขั้นตอนที่จะสร้างการรับรู้ให้ประชาชนถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการวางและจัดทำผังเมืองหรือมีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็น การวางและจัดทำผังเมืองได้อย่างแท้จริง เนื่องจากการประชุมมีเพียงการนำเสนอข้อมูลเชิงวิชาการจากหน่วยงานเพียงฝ่ายเดียว

นอกจากนี้ กระบวนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนที่กรุงเทพฯ โดยสำนักการวางผังและพัฒนาเมืองดำเนินการอยู่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 จนถึงปัจจุบัน มิได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบอย่างทั่วถึง ด้วยวิธีการที่หลากหลายเพียงพอที่จะเข้าถึงการรับรู้ของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2562

## ข้อเสนอต่อกรุงเทพมหานคร

1. ขอให้กรุงเทพมหานคร ในฐานะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นประกาศยกเลิกกระบวนการรับฟังความคิดเห็นและการปรึกษาหารือ และการมีส่วนร่วมของประชาชน 50 เขต เนื่องจากเป็นการดำเนินงานที่ไม่ได้มาจากความต้องการของประชาชน และหากดำเนินการต่อจะส่งผลถึงเรื่องการใช้จ่ายงบประมาณ และระยะเวลาการดำเนินการอย่างเปล่าประโยชน์
2. ขอให้กรุงเทพมหานครดำเนินการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครใหม่ ตั้งแต่กระบวนการแรก โดยต้องมีการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน บริบทของเมืองและชุมชนแต่ละชุมชน ร่วมกับการฟังความคิดเห็น ความเดือดร้อน สภาพปัญหา และความต้องการของประชาชนในแต่ละพื้นที่ ก่อนที่จะมีการจัดทำร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร และจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น การปรึกษาหารือ และการมีส่วนร่วมของประชาชนอีกครั้งภายหลังจากที่ดำเนินการจัดทำร่างผังเมืองแล้ว





# เมืองที่เป็นธรรม JUST CITY

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในส่วนภูมิภาคจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีความพร้อมตามอำนาจและหน้าที่จัดบริการสาธารณะประเภทขนส่งมวลชน วิศวกรรมจราจร จัดการและดูแลสถานีขนส่งผู้โดยสาร อีกทั้งกฎกระทรวง ฉบับที่ 64 ตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีสาระสำคัญในการส่งเสริมกระจายอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีบทบาทในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยรถโดยสารประจำทางภายในเขตพื้นที่การปกครอง ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้ประชาชนมีโอกาสในการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะได้อย่างทั่วถึงครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศไทย

ขณะที่ปัจจุบันองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหลายแห่ง อาทิ อบจ.ภูเก็ต อบจ.กาญจนบุรี และ อบจ.เชียงใหม่ ได้นำร่องนโยบายเมืองที่ดีต้องมีระบบขนส่งสาธารณะไปดำเนินการแล้ว รวมถึงมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่ว่าจะเป็น อบจ. หรือ เทศบาล ที่มีแนวคิดการพัฒนาขนส่งสาธารณะเป็นเป้าหมายในการพัฒนาเมือง ดังนั้นจะเห็นได้ว่านโยบายด้านขนส่งสาธารณะเป็นหนึ่งในพันธกิจสำคัญที่ต้องกำหนดเป้าหมายการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพควบคู่กับการพัฒนาเมืองที่สอดคล้องเหมาะสมกับบริบทของเมือง เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน เพราะการมีระบบขนส่งสาธารณะที่ดีเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่ผู้บริโภคควรได้รับอย่างเท่าเทียมทุกคน



## ขนส่งสาธารณะต้องมีทุกจังหวัด ทุกคนขึ้นได้ทุกวัน

ปัจจุบันภาพรวมของประเทศไทยมีการพัฒนาระบบบริการขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่หลากหลายรองรับความต้องการของผู้บริโภค แต่การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในส่วนภูมิภาคกลับพบปัญหา **“รถน้อย คอยนาน ราคาแพง”** ยิ่งไปกว่านั้นหลายพื้นที่ไม่มีบริการขนส่งสาธารณะให้กับผู้บริโภค เนื่องจากขาดการส่งเสริมนโยบายด้านการขนส่งสาธารณะในระดับจังหวัด ตลอดจนความไม่ชัดเจนของบทบาทหน้าที่และแนวนโยบายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดบริการสาธารณะของแต่ละพื้นที่ส่งผลให้ปัญหาการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะของผู้บริโภคจึงไม่ใช่แค่เรื่องการเดินทางอีกต่อไป แต่ยังสะท้อนไปถึงปัญหาโครงสร้างพื้นฐานและการรองรับมาตรฐานของรัฐที่จะทำให้ทุกคนเข้าถึงได้อย่าง เท่าเทียม และเป็นธรรม



## ข้อเสนอสำคัญต่อการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

- ทุกจังหวัดต้องมีบริการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับความต้องการของผู้บริโภคเข้าถึงได้อย่างสะดวกปลอดภัยและราคาเป็นธรรมโดยการสนับสนุนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ประชาชนทั่วประเทศ ต้องเข้าถึงป้ายรถเมล์หรือจุดบริการขนส่งสาธารณะในระยะทาง 0.5 กิโลเมตร (500 เมตร) หรือเดินไม่เกิน 15 นาที
- พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐาน (รถโดยสารประจำทาง) ให้เป็นระบบไฟฟ้าทั่วประเทศ เป้าหมายเพื่อลดมลพิษประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
- ค่าโดยสารขนส่งสาธารณะทุกประเภทรวมแล้วต้องไม่เกินร้อยละ 10 ของรายได้ขั้นต่ำในแต่ละวัน เพื่อส่งเสริมให้ทุกคนใช้บริการขนส่งสาธารณะได้ทุกวัน

