

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบ โครงสร้างพื้นฐานทางราง พ.ศ.

ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เชิญชวนหน่วยงานภาครัฐและเอกชน รวมทั้งประชาชน ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อร่างพระราชบัญญัติการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง พ.ศ. ผ่านเว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย (<https://www.law.go.th>) และผ่านการเชื่อมต่อเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม (<https://www.mot.go.th>) และเว็บไซต์ของ สนข. (<https://www.otp.go.th>) ระหว่างวันที่ ๑ - ๓๐ เมษายน ๒๕๖๙ รวม ๓๐ วัน เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๐ เรื่องแนวทางการจัดทำและเสนอร่างกฎหมาย ตามบทบัญญัติมาตรา ๗๗ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ นั้น

บัดนี้ได้ครบกำหนดการเปิดรับฟังความคิดเห็นแล้ว สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ดังนี้

๑. วิธีการในการรับฟังความคิดเห็น

สนข. ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ ระบบกลางทางกฎหมาย (<https://www.law.go.th>) และผ่านการเชื่อมต่อเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม (<https://www.mot.go.th>) และเว็บไซต์ของ สนข. (<https://www.otp.go.th>) และ ระหว่างวันที่ ๑ - ๓๐ เมษายน ๒๕๖๙ รวม ๓๐ วัน โดยมีผู้แสดงความคิดเห็นจำนวน ๖๗ ราย และการยื่นหนังสือเพื่อแสดงความเห็นมายังกระทรวงคมนาคมหรือ สนข. โดยตรง ระหว่างวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๙ ถึงวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๙ จากกรมโยธาธิการและผังเมือง (ยผ.) และขบวนคนจนเพื่อสิทธิที่ดินและที่อยู่อาศัย รวมทั้งการประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับตัวแทนขบวนคนจนเพื่อสิทธิที่ดินและที่อยู่อาศัย จำนวน ๒ ครั้ง เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๙ และวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๙

๒. จำนวนครั้งและระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นแต่ละครั้ง

สนข. ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ ระบบกลางทางกฎหมาย (<https://www.law.go.th>) และผ่านการเชื่อมต่อเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม (<https://www.mot.go.th>) และเว็บไซต์ของ สนข. (<https://www.otp.go.th>)

๓. พื้นที่หรือกลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็น

หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาชน

๔. ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็น

๔.๑ ความคิดเห็นจากการรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย (<https://www.law.go.th>) ระหว่างวันที่ ๑ - ๓๐ เมษายน ๒๕๖๙ รวม ๓๐ วัน โดยมีผู้แสดงความคิดเห็น จำนวน ๖๗ ราย

ลำดับ	ประเด็นต่อร่าง พ.ร.บ.	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
๑.	ท่านเห็นว่าวัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานตามกฎหมาย มีความเหมาะสมและครอบคลุมต่อการดำเนินโครงการอย่างมีประสิทธิภาพ	๕๕ (๘๔.๖๒%)	๑๐ (๑๕.๓๘%)

ลำดับ	ประเด็นต่อร่าง พ.ร.บ.	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
๒.	ท่านเห็นว่าการกำหนดระยะเวลาพิจารณาให้ความเห็นหรือความเห็นชอบรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการให้แล้วเสร็จภายใน ๑๒๐ วันนับแต่วันที่ได้รับรายงานที่ถูกต้องและมีข้อมูล ครบถ้วน มีความเหมาะสมแล้วหรือไม่	๕๐ (๗๘.๑๓%)	๑๔ (๒๑.๘๘%)
๓.	ท่านเห็นว่าคณะกรรมการนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง มีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานและพัฒนาโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่	๔๖ (๗๐.๗๗%)	๑๙ (๒๙.๒๓%)
๔.	ท่านเห็นว่าบทบาทหน้าที่ และอำนาจของคณะกรรมการนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง มีความเหมาะสม และครอบคลุมเพียงพอต่อการปฏิบัติงานหรือไม่	๔๙ (๗๗.๗๘%)	๑๔ (๒๒.๒๒%)
๕.	ท่านเห็นว่าอำนาจหน้าที่ของสำนักงานส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐาน ทางราง มีความครอบคลุมเพียงพอต่อการกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานหรือไม่	๕๐ (๗๙.๓๗%)	๑๓ (๒๐.๖๓%)
๖.	ท่านเห็นว่าบุคคลหรือหน่วยงานซึ่งมีสิทธิขออนุญาตพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐาน นั้นมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงการหรือไม่	๕๔ (๘๕.๗๑%)	๙ (๑๔.๒๙%)
๗.	ท่านเห็นว่าเอกสารและรายละเอียดที่ผู้ขอพัฒนาโครงการ จะต้องยื่นต่อสำนักงานเพื่อขออนุญาตพัฒนาโครงการมีความเหมาะสม และรัดกุมเพียงพอต่อการพัฒนาโครงการตามวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่	๕๕ (๘๕.๙๔%)	๙ (๑๔.๐๖%)
๘.	ท่านเห็นว่าระบบสาธารณูปโภคที่จะต้องเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีความเหมาะสม และครอบคลุมเพียงพอแล้วหรือไม่	๕๒ (๘๒.๕๔%)	๑๑ (๑๗.๔๖%)
๙.	ท่านเห็นว่าการจัดให้หน่วยงานของรัฐอื่น ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการตามโครงการ มีหน้าที่ในการช่วยเหลือในกรณีต่าง ๆ ที่จำเป็น เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินไปได้	๕๒ (๘๑.๒๕%)	๑๒ (๑๘.๗๕%)

ลำดับ	ประเด็นต่อร่าง พ.ร.บ.	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
	อย่างมีประสิทธิภาพ และรวดเร็วมีความเหมาะสมหรือไม่		
๑๐.	ท่านเห็นว่าการกำหนดระยะเวลาการเช่าและให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ที่ใช้ในการพัฒนาโครงการตามวัตถุประสงค์และหลักการของ TOD มีกำหนดระยะเวลาไม่เกิน ๕๐ ปีโดยไม่ให้นำระยะเวลาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติการเช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม พ.ศ. ๒๕๔๒ มาใช้มีความเหมาะสมหรือไม่	๕๓ (๘๔.๑๓%)	๑๐ (๑๕.๘๗%)
๑๑.	ท่านเห็นว่าวิธีการและอัตราเงินสมทบเข้ากองทุนส่งเสริมการพัฒนาโครงการมีความเหมาะสมหรือไม่	๕๓ (๘๒.๘๑%)	๑๑ (๑๗.๑๙%)
๑๒.	ท่านเห็นว่าวัตถุประสงค์ในการใช้เงินจากกองทุนส่งเสริมการพัฒนาโครงการมีความเหมาะสมและครอบคลุมต่อการพัฒนาโครงการหรือไม่	๕๒ (๘๓.๘๗%)	๑๐ (๑๖.๑๓%)
๑๓.	ท่านเห็นว่าคณะกรรมการกองทุนส่งเสริมการพัฒนาโครงการ มีความเหมาะสมหรือไม่	๕๓ (๘๒.๘๑%)	๑๑ (๑๗.๑๙%)

หมายเหตุ : มีผู้ที่ข้ามตอบซึ่งในระบบกลางทางกฎหมายจะไม่นำมาแสดงเนื่องจากเป็นสัดส่วนที่น้อยมาก

๔.๒ ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็น ข้อคัดค้านหรือความเห็นของหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องผ่านทางเว็บไซต์ และคำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น ดังนี้

๔.๒.๑ การรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย (<https://www.law.go.th>) และผ่านการเชื่อมต่อเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม (<https://www.mot.go.th>) และเว็บไซต์ของ สนข. (<https://www.otp.go.th>) ระหว่างวันที่ ๑ - ๓๐ เมษายน ๒๕๖๙ รวม ๓๐ วัน สรุปดังนี้

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๑.	ท่านเห็นว่าวัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานตามกฎหมายมีความเหมาะสมและครอบคลุมต่อการดำเนินโครงการอย่างมีประสิทธิภาพ	
๑.๑	เห็นด้วยกับหลักการในการพัฒนาพื้นที่ แต่ไม่แน่ใจว่าจำเป็นต้องมีกฎหมายเป็นการเฉพาะหรือไม่	ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อเสริมประสิทธิภาพ และอุดช่องว่างของกฎหมายปัจจุบันที่ยังขาดกลไกการบูรณาการระหว่างโครงสร้างพื้นฐานทางรางและการพัฒนาพื้นที่เข้าด้วยกันอย่างเบ็ดเสร็จ โดยมุ่งเน้นการจัดตั้งกองทุนและกลไกบริหารจัดการพื้นที่

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
		เฉพาะจุด (Point-based) ซึ่งกฎหมายผังเมืองเดิม (Area-based) ยังไม่ครอบคลุม เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่เห็นผลเป็นรูปธรรมและคล่องตัวสูงกว่าการใช้เพียงกฎหมายปกติเพียงอย่างเดียว
๑.๒	การพัฒนาจะต้องไม่กระทบความเป็นอยู่ที่ดีของผู้อยู่อาศัย โดยรับฟังความเห็นของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้ความเป็นธรรมต่อผู้อยู่อาศัยตลอดระยะเวลาที่มีการเปลี่ยนสภาพแวดล้อมรัฐและประชาชนจะเดินหน้ารื้อถอนกัน	รับข้อเสนอแนะไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองในเรื่องกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ต่อไป
๑.๓	มีความซ้ำซ้อนกับกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันหลายกฎหมายซึ่งสามารถดำเนินการได้อยู่แล้ว เช่น กฎหมายผังเมือง	กฎหมายผังเมืองปกติเน้นการคุมภาพรวม (Area-based) แต่ TOD เน้นการพัฒนาเชิงลึกรอบสถานี (Point-based) ซึ่งต้องมีการบริหารจัดการค่าธรรมเนียม สิทธิการพัฒนา และกองทุนเฉพาะ ซึ่งกฎหมายผังเมืองปกติทำไม่ได้ ช่วยให้โครงการพัฒนาสามารถเกิดขึ้นได้จริง
๑.๔	เสนอให้ขยายความมาตรา ๗ (๔) เป็นใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสมรอบด้าน รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง ด้านพาณิชยกรรม การส่งเสริมการลงทุน การค้า ท่องเที่ยว เป็นต้น	“มาตรา ๗ (๔) ใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสมและสมดุลในเชิงสภาพและศักยภาพของพื้นที่ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม”
๑.๕	ประชาชนควรได้รับการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพและควรทำให้ตระหนักถึงการลดการใช้มลพิษ	รับทราบข้อเสนอแนะ ซึ่งหลักการ TOD ได้ครอบคลุมหลักการพื้นฐานดังกล่าวแล้ว
๑.๖	เสนอให้ขยายความมาตรา ๗ (๑) จัดทำโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน บริการขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ มีระบบการเชื่อมต่อที่เข้าถึงประชาชน ได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในเวลาจำกัดที่เชื่อมโยงอย่างเป็นระบบเครือข่ายเชื่อมโยง	รับทราบข้อเสนอแนะ โดยเห็นว่ามาตรา ๗ (๑) ได้ครอบคลุมแล้ว
๑.๗	วัตถุประสงค์ในปัจจุบันมุ่งเน้นเพียงระบบรางซึ่งยังไม่ครอบคลุมบริบทของแต่ละพื้นที่และปัจจัยด้านความยั่งยืนของเมืองในอนาคต ข้อเสนอเสริม : ๑. เพิ่มการเชื่อมต่อระบบขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ของแต่ละพื้นที่ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เช่น รถตู้ รถสองแถว วินมอเตอร์ไซด์ รวมถึง	รับทราบข้อเสนอแนะ โดยข้อ ๑. เห็นว่ามาตรา ๗ (๑) ได้ครอบคลุมแล้ว ข้อ ๒. ได้กำหนดอยู่มาตรา ๗ (๔) ข้อ ๓. ปรับแก้ในมาตรา ๗ (๕) พัฒนาเมืองให้มีความเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยอย่างสะดวก ปลอดภัย เข้าถึงได้โดยถ้วนหน้าและเท่าเทียมส่งเสริมการประกอบกิจการอย่างมีคุณภาพ

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	โครงข่ายแม่น้ำลำคลอง ขยายฝั่ง เพื่อการเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจร (ล้อ - ราง - เรือ) อย่างไร้รอยต่อ ๒. กำหนดให้การพัฒนาเมืองยืดหยุ่น (Urban Resilience) ต้องบรรจุอยู่ในแผนพัฒนาพื้นที่เป้าหมาย โดยเฉพาะเรื่องโครงสร้างพื้นฐานทรัพยากรน้ำและพื้นที่สีเขียว (Blue & Green Infrastructure) และการแก้ปัญหาบนฐานธรรมชาติ (Nature-based Solutions: NbS) เพื่อลดผลกระทบจากน้ำท่วม และสภาวะเกาะความร้อนในเมือง ตามแนวทาง UN - Habitat และเป้าหมาย SDGs ๓. กำหนดให้พื้นที่พัฒนาต้องคำนึงถึงความเท่าเทียมทางสังคม (Social Inclusivity) โดยเพิ่มการเข้าถึงของกลุ่มเปราะบางและการสร้างพื้นที่สาธารณะที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน เพื่อลดความขัดแย้งและการต่อต้านขัดขวางการดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่	
๑.๘	ยังขาดความครอบคลุมเรื่องการผูกโยงหลักการ TOD ที่ละเอียดพอ ทั้ง 7D ที่รายละเอียดยังไม่ครบถ้วน ความ Mixed ที่ยังไม่ชัดเจน ซึ่งมันไม่ได้มีแค่ Use แต่มันมีทั้ง Mixed - Use Mixed - Income Mixed - Typology	รับทราบข้อเสนอแนะไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป โดยเห็นว่ารายละเอียดเชิงลึกของหลักการ TOD เช่น 7D และความหลากหลายในมิติต่าง ๆ เป็นประเด็นทางเทคนิคที่เหมาะสมจะนำไปกำหนดเป็นมาตรฐานประกอบการจัดทำผังโครงการในระดับกฎหมายลำดับรอง เพื่อให้เกิดความชัดเจนในเชิงปฏิบัติและยืดหยุ่นตามศักยภาพของแต่ละพื้นที่
๑.๙	อยากให้ภาครัฐส่งเสริมการคมนาคมทางรถไฟหรือรถราง โดยส่วนตัวเป็นคนใช้รถประจำทางเดินทางลำบากมาก	รับทราบข้อเสนอแนะ
๑.๑๐	- มาตรา ๗ ข้อ ๑ สถานีแต่ละสายเชื่อมต่อกันห่างเกือบเป็นกิโล อยากให้ผู้ออกแบบมาใช้เส้นทางสลับสายไปทำงานทุกวัน จ่ายสายสีเหลืองเดินไกลแล้วจ่ายอีกต่อที่สายสีน้ำเงิน หรือจะเดินทางจากสายสีเหลืองไปต่อแอร์พอร์ตลิงค์ลากกระเป๋าย้ำมารางรถไฟ ตอนนี้นักเดินทางไร้รอยต่อไม่มีจริง	รับทราบข้อเสนอแนะ

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	- มาตรา ๗ ข้อ ๒ จะส่งเสริมอย่างไรเมื่อจ่ายเงิน ๒ ต่อ เมื่อข้ามสายรถไฟฟ้า คนจนยังต้องใช้รถเมล์ ขนชั้นกลางใช้รถไฟฟ้า ขนชั้นสูงใช้รถยนต์ส่วนตัว ฝากไปดูระบบรถไฟฟ้าที่เชียงใหม่ คนทุกระดับเข้าถึงได้จริงลดการจราจรได้จริง - ส่วนมาตรา ๗ ข้ออื่น ยังต้องปรับปรุงในรายละเอียด ระบุให้ชัดเจน ป้องกันการหาผลประโยชน์ ไม่เกิดผลลัพธ์ตามจุดประสงค์ที่แท้จริง	
๑.๑๑	ยังไม่ได้กำหนดแนวทางหรือกรอบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่อย่างชัดเจน โดยเฉพาะการพัฒนาในลักษณะผสมผสาน (Mixed-Use) ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit - Oriented Development : TOD)	รับทราบข้อเสนอแนะไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป
๑.๑๒	ควรเพิ่มเรื่องการจัดการที่อยู่อาศัยรายล้อมเอื้อให้ประชาชน รวมถึงสาธารณูปการ เช่น สวนสาธารณะ โรงอาหารรายล้อมเอื้อเพราะในหลายประเทศเป็นวัตถุประสงค์ที่สำคัญที่พอยอมรับได้ว่าเป็นการจัดทำ TOD เพื่อประโยชน์สาธารณะ	มีหลักการอยู่ในมาตรา ๗ (๔) และ (๕) โดยรายละเอียดจะกำหนดไว้ในกฎหมายลำดับรองต่อไป
๑.๑๓	ไม่มีเวทีทำความเข้าใจกับผู้ที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่อย่างจริงจัง โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อยในพื้นที่ริมถนนผลกระทบจากโครงการ	สนช. ได้ดำเนินการสอดคล้องตามขั้นตอนที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๗๗ และ พ.ร.บ.หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยเคร่งครัด ซึ่งการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ ระบบกลางทางกฎหมาย (https://www.law.go.th) ๓๐ วัน สอดคล้องตามกฎหมายกำหนด และตั้งแต่ในชั้นการศึกษาจนได้ ร่าง พ.ร.บ. นี้ ได้มีการดำเนินการโดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับฟังความเห็น และข้อเสนอแนะประกอบการดำเนินงาน ดังนี้ - การประชุมกลุ่มย่อยเชิงวิชาการในส่วนกลาง ครั้งที่ ๑ ด้านผังเมืองและชุมชน

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
		เมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๒ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องเปียงก้า โรงแรมบางกอกชวาท กรุงเทพมหานคร - การประชุมเกี่ยวกับองค์กรและกฎหมาย TOD เมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๒ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๐๐ น. ณ ห้องเปียงก้า โรงแรมบางกอกชวาท กรุงเทพมหานคร - การประชุมกลุ่มย่อยเชิงวิชาการ ในส่วนกลาง ครั้งที่ ๓ ด้านกฎหมาย เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๒ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องเปียงก้า โรงแรมบางกอกชวาท กรุงเทพมหานคร - การประชุมกลุ่มย่อย (ร่างแผนพัฒนา TOD ประเทศไทย) ในประเด็นด้านองค์กร และกฎหมายโครงการศึกษาพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องบอลรูม ๑ โรงแรมอีสติน นพญาไท กรุงเทพมหานคร ผู้เข้าร่วมการประชุมข้างต้น ประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานราชการส่วนกลาง ผู้แทนจากหน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค ผู้แทนจากสถาบันการศึกษา ผู้แทนจากองค์กรภาคเอกชน สมาคมขนส่ง หอการค้าจังหวัด ผู้นำชุมชน/ประธานชุมชน ประชาชนในพื้นที่ TOD และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ - การประชุมคณะทำงานร่างพระราชบัญญัติ การพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง พ.ศ. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุม ๒๐๑ อาคาร สนข. คณะทำงานประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สนข. สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก กรุงเทพมหานคร กรมโยธาธิการและผังเมือง กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
		การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด - การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่าง พ.ร.บ. ร่วมกับสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๙ และการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่าง พ.ร.บ. ร่วมกับขบวนการคนจนเพื่อสิทธิที่ดินและที่อยู่อาศัย ในวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๙ ณ อาคาร พอช.
๑.๑๔	ต้องการให้เพิ่มเติมว่า เพื่อการพัฒนาเมืองที่เน้นประชาชนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นศูนย์กลางการพัฒนาและบูรณาการเข้ากับระบบการขนส่งอย่างอื่นที่มีใช้ทางรางด้วย (เพื่อให้มีการพัฒนาระบบรถเมล์ ทั้งรถเมล์และรถ feeder เข้าไปด้วย การใช้คำว่าลดการใช้ระบบขนส่งที่ใช้เครื่องยนต์จึงไม่เหมาะสมควรใช้แค่คำว่าลดการใช้น้ำมันส่วนบุคคลเท่านั้น)	ร่าง พ.ร.บ. มีเจตนารมณ์ในการสร้างโครงข่ายการเดินทางที่ยั่งยืนเชื่อมโยงกับกับระบบการขนส่งทางรางซึ่งจะเป็นระบบการเดินทางหลักของประเทศ จำเป็นต้องส่งเสริมระบบ Feeder ที่ไม่ใช่เครื่องยนต์สันดาป (เช่น การเดินเท้า จักรยาน) และยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ถือเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี เป็นเครื่องมือด้านกฎหมายในการขับเคลื่อนนโยบายและยุทธศาสตร์ชาติเป็นรูปธรรม โดยจะมีกฎหมายลำดับรองในประเด็นดังกล่าวไปกำหนดเป็น "เกณฑ์มาตรฐานการออกแบบผังพัฒนาพื้นที่" เพื่อบังคับให้มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับ เช่น ทางเดินเท้าคุณภาพทางจักรยาน และจุดชาร์จยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อลดการใช้น้ำมันส่วนบุคคลและมุ่งสู่สังคมคาร์บอนต่ำ เป็นต้น
๑.๑๕	- ความคลุมเครือของระยะพื้นที่ (มาตรา ๖): แม้จะกำหนดไว้ ๕๐๐ เมตร แต่อาจขยายเพิ่มได้ตามมติ ครม. ซึ่งสร้างความไม่แน่นอนให้กับเจ้าของที่ดินที่อยู่นอกระยะแต่เนิ่น ๆ - การเวนคืนที่ดิน (มาตรา ๒๖) : ร่างนี้ระบุให้การเวนคืนเพื่อพัฒนาพื้นที่รอบสถานีถือเป็นประโยชน์สาธารณะและสามารถนำที่ดินที่เวนคืนมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่น (เช่น เชิงพาณิชย์) ควรเน้นการจัดรูปที่ดินเพื่อให้เจ้าของเดิมยังมีส่วนร่วมในโครงการ	กำหนดระยะ ๕๐๐ เมตรเป็นบรรทัดฐานด้านการพัฒนาเมือง โดยอิงจากระยะเดินถึงส่วนการขยายพื้นที่ต้องผ่านการพิจารณาความเหมาะสมทางกายภาพและมีกระบวนการรับฟังความคิดเห็น ตลอดจนการพิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายเป็นรายกรณี - รับทราบความเห็น โดยจะปรับเพิ่มมาตรา ๒๖ ทั้งนี้ การเวนคืนที่ดินตามวรรคนี้ จะต้องเป็นกรณีที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งและจะต้องปรากฏว่าวิธีการรวบรวมที่ดินโดยวิธีการอื่นข้างต้นนั้นไม่สามารถทำได้ และหากไม่ได้ที่ดิน

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	มากกว่าการใช้การเวนคืนเพื่อเอาที่ดินไปให้เอกชนรายอื่นเข้าทำกำไร - การถูกยกเลิกผังเมืองเดิม (มาตรา ๒๔) : การที่ผังเมืองเดิมถูกยกเลิกทันทีและใช้แผนผังโครงการแทน อาจกระทบต่อสิทธิที่เจ้าของที่ดินเคยได้รับตามกฎหมายเดิม ควรเสนอให้มีมาตรการคุ้มครองสิทธิเดิม (Grandfather Clause) - ภาระเงินสมทบกองทุน (มาตรา ๓๐) : การบังคับให้ผู้พัฒนาโครงการ (ซึ่งอาจรวมถึงเจ้าของที่ดินที่พัฒนาเอง) ต้องส่งเงินสมทบเข้ากองทุนทุกปี อาจเป็นภาระทางภาษีซ้อนและลดความน่าสนใจในการลงทุน - ควรจำกัดการใช้อำนาจการเวนคืนให้เหลือน้อยที่สุด และเน้นการสร้างกลไกให้เจ้าของที่ดินเดิมร่วมลงทุนหรือจัดรูปที่ดินร่วมกับรัฐ - ควรมีความชัดเจนเรื่องอัตราเงินสมทบเข้ากองทุน เพื่อไม่ให้เป็นการกระตุ้นที่สูงเกินไปจนเจ้าของรายย่อยพัฒนาที่ดินเองไม่ได้ - ควรมีกระบวนการเยียวยาเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนผังเมืองหรือการก่อสร้างที่ล่าช้า (Disney and Central)	ที่จะเวนคืนดังกล่าวมาจะทำให้ไม่สามารถดำเนินโครงการได้อย่างมีนัยสำคัญ - มาตรา ๒๔ ผังเมืองที่ถูกยกเลิกเฉพาะพื้นที่ที่เข้าร่วมโครงการ และเจ้าของที่ดินต้องยินยอมและมีส่วนร่วมอยู่แล้ว ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๒๐ (๕) - เงินสมทบเข้ากองทุนไม่ใช่ภาษีซ้อน แต่เป็นกลไกการปันผลประโยชน์ (Value Capture) เพื่อนำกลับมาพัฒนาสาธารณูปโภคในพื้นที่โครงการ ซึ่งจะช่วยเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินในระยะยาว ทั้งนี้ อัตราเงินสมทบจะกำหนดโดยคำนึงถึงขีดความสามารถในการแข่งขันและแรงจูงใจในการลงทุนเป็นสำคัญ - รับทราบความเห็น โดยจะปรับปรุงมาตรา ๒๖ ทั้งนี้ การเวนคืนที่ดินตามวรรคนี้ จะต้องเป็นกรณีที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งและจะต้องปรากฏว่าวิธีการรวบรวมที่ดินโดยวิธีการอื่นข้างต้นนั้นไม่สามารถทำได้ และหากไม่ได้ที่ดินที่จะเวนคืนดังกล่าวมาจะทำให้ไม่สามารถดำเนินโครงการได้อย่างมีนัยสำคัญ - รับทราบข้อเสนอและนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และอัตราเงินสมทบที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงขีดความสามารถในการแข่งขันและการคุ้มครองผู้ได้รับผลกระทบ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในทางปฏิบัติต่อไป - รับทราบและนำไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง ประเด็นการจัดทำแผนผังโครงการ เพื่อให้สามารถปรับรายละเอียดทางเทคนิคให้ยืดหยุ่นและสอดคล้องกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่ เป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๒.	ท่านเห็นว่าการกำหนดระยะเวลาพิจารณาให้ความเห็นหรือความเห็นชอบรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ให้แล้วเสร็จภายใน ๑๒๐ วันนับแต่วันที่ ได้รับรายงานที่ถูกต้องและมีข้อมูล ครบถ้วน มีความเหมาะสมแล้วหรือไม่	
๒.๑	ควรใช้เกณฑ์ปกติของ EIA ไม่ควรต้องกำหนดให้สั้นเป็นพิเศษ	- รับทราบข้อเสนอแนะ โดยเห็นควรคงกรอบเวลา ๑๒๐ วัน เพื่อให้โครงการเกิดความรวดเร็วตามวัตถุประสงค์ อย่างไรก็ตาม จะนำประเด็นเรื่องการเพิ่มระยะเวลาให้ประชาชนศึกษาข้อมูลไปกำหนดในระเบียบการรับฟังความคิดเห็น (กฎหมายลำดับรอง) เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับผลกระทบมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงก่อนขั้นตอนการยื่นรายงาน
๒.๒	ควรใช้เวลาประชาชนทำความเข้าใจเนื้อหา และเข้าใจประเด็นที่สำคัญก่อน ผู้ที่อยู่กับรายงานนั้นจะมีความคุ้นเคยกับเนื้อหา ๑๒๐ วัน จึงอาจจะไม่มาก แต่ต้องให้เกียรติประชาชนที่รับผลกระทบนโยบายด้วย โดยให้เวลาเพิ่ม คือ N (ระยะเวลาศึกษา) บวก N (ระยะเวลาศึกษาโดยผู้รับผลกระทบ) บวก ๑๒๐ วัน	- รับทราบข้อเสนอแนะ โดยเห็นควรคงกรอบเวลา ๑๒๐ วัน เพื่อให้โครงการเกิดความรวดเร็วตามวัตถุประสงค์ อย่างไรก็ตาม จะนำประเด็นเรื่องการเพิ่มระยะเวลาให้ประชาชนศึกษาข้อมูลไปกำหนดในระเบียบการรับฟังความคิดเห็น (กฎหมายลำดับรอง) เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับผลกระทบมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงก่อนขั้นตอนการยื่นรายงาน
๒.๓	- การดำเนินการ ขั้นตอน และระยะเวลา ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ควรสอดคล้องกับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยอาจพิจารณาละเว้นเงื่อนไขบางประการ ตามความเร่งด่วนของการพัฒนาพื้นที่ - เพราะเหตุใดจึงต้องมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ ตามมาตรา ๘ วรรค ๓ - ควรพิจารณาค่าธรรมเนียมพิเศษข้างต้น ให้ไม่เป็นการภาระแก่ผู้ขออนุญาตพัฒนาเกินสมควร	ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้มุ่งเน้นการบูรณาการ ขั้นตอนให้มีความรวดเร็ว (Fast - track) เพื่อรองรับความเร่งด่วนของการพัฒนาพื้นที่ รอบสถานีขนส่งมวลชน อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการประเมินผลกระทบยังคงเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายสิ่งแวดล้อม โดยกรอบเวลาที่กำหนดไว้เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในขั้นตอนการพิจารณาของเจ้าหน้าที่ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนด - เป็นค่าธรรมเนียมสำหรับผู้เชี่ยวชาญสำหรับพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมเป็นพิเศษ โดยไม่ได้เป็นการเก็บค่าธรรมเนียมหรือเพิ่มภาระแก่ผู้ขออนุญาตพัฒนา แต่เป็นการกำหนดแนวปฏิบัติที่มีความคล่องตัวและเกิดประสิทธิภาพ
๒.๔	ควรมีผู้เชี่ยวชาญที่เฉพาะทางมาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน	รับทราบข้อเสนอแนะ

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๒.๕	- ไม่เห็นด้วยในการกำหนดให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการเป็นการเฉพาะแต่เพียงฝ่ายเดียว แต่ควรมีตัวแทนของภาคประชาชนในพื้นที่เป็นส่วนหนึ่งของคณะกรรมการ - เห็นด้วยในประเด็น "ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่รับรายงานที่ถูกต้องและมีข้อมูลครบถ้วน"	รับทราบข้อเสนอแนะและนำไปประกอบการปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ต่อไป รับทราบข้อเสนอแนะ
๒.๖	กำหนดกรอบระยะเวลาสำหรับการแก้ไขและส่งกลับมาพิจารณา โดยไม่ต้องผ่านการพิจารณาใหม่ตั้งแต่ต้น	รับทราบข้อเสนอแนะ
๒.๗	เพิ่มการดำเนินการจัดเวทีเสวนาหรือเวทีประชาคมหรือเวทีแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของประชาชน หรือผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการในอนาคต ควบคู่กับการจัดทำรายการประเมินสิ่งแวดล้อม	ระบุในมาตรา ๑๙ และ ๒๐ กำหนดขั้นตอนการจัดทำร่างแผนผังการพัฒนาพื้นที่เป้าหมาย กำหนดให้ต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ก่อนเสนอคณะกรรมการนโยบายอยู่แล้ว โดยจะรับข้อเสนอแนะไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง (ระเบียบหลักเกณฑ์การรับฟังความคิดเห็น) เพื่อให้มั่นใจว่ากลุ่มผู้มีส่วนได้เสียและผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงในแต่ละพื้นที่โครงการจะมีโอกาสแลกเปลี่ยนข้อมูลและทำความเข้าใจในรายละเอียดโครงการร่วมกับภาครัฐอย่างใกล้ชิดควบคู่ไปกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป
๒.๘	๑. ควรระบุให้จัดทำรายงานในรูปแบบดิจิทัลที่เชื่อมโยงกับ แพลตฟอร์มข้อมูลเมือง (City Data Platform: CDP) ตามมาตรฐานของสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สดช.) เพื่อให้คณะกรรมการเข้าถึงข้อมูล Baseline ได้ทันที ๒. ขยายขอบเขตการประเมินให้รวม Urban Resilience ด้วย โดยรายงานต้องประเมินศักยภาพการรับมือภัยพิบัติและพื้นที่รับน้ำ (Blue & Green Infrastructure) ไม่ใช่เพียงมลพิษทั่วไป ๓. ควรจัดให้มี e - Tracking ที่ผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนโดยรอบพื้นที่พัฒนา สามารถ	รับทราบข้อเสนอแนะเชิงเทคนิค โดย สนข. จะรับไปกำหนดรายละเอียดในร่างกฎหมายลำดับรองและระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับการพัฒนาพื้นที่ TOD ให้ก้าวสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ที่มีความยืดหยุ่นต่อภัยพิบัติ (Urban Resilience) และตรวจสอบได้ผ่านระบบดิจิทัลอย่างโปร่งใส

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	ตรวจสอบสถานะการพิจารณาได้ทุกขั้นตอนผ่านระบบออนไลน์ เพื่อความโปร่งใสและสร้างการมีส่วนร่วม	
๒.๙	ต้องระวังเรื่องความ Sensitive ของชุมชน เพราะ ๑. คนยังเชื่อว่ารถไฟก็คือรถไฟ แต่ยังไม่เข้าใจ TOD ต้องมีแผนกลยุทธ์การสื่อสารที่ดีให้มากที่สุด ไม่งั้นโครงการล้มได้ ๒. คนไทยมีมายาคติ กลัวนายทุน (ด้วยสภาพเศรษฐกิจและสังคมไทย จึงเค้นและกดดันให้คนหวาดกลัวนายทุนมาก โดยเฉพาะชาวบ้านที่ไม่เข้าใจ)	รับทราบข้อเสนอแนะ
๒.๑๐	นานเกินไป ไม่ควรเกิน ๓๐ วัน เพื่อการปรับปรุงข้อผิดพลาดในอนาคต	รับทราบข้อเสนอแนะ
๒.๑๑	ควรกำหนดให้เอาระยะเวลาตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการรักษาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมาใช้บังคับ	กรอบเวลา ๑๒๐ วัน ในร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้มิได้ขัดต่อหลักการของกฎหมายสิ่งแวดล้อมฉบับหลัก แต่เป็นการกำหนดค่าเป้าหมายการให้บริการ (Service Level Agreement) ที่ชัดเจนขึ้นสำหรับโครงการพัฒนาพื้นที่เป้าหมาย (TOD) เพื่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
๒.๑๒	ชุมชนกลุ่มไหน ประชาชนกลุ่มไหน เนื่องจากสถานีอยู่ในหลายพื้นที่ ทั้งเมืองที่ล้อมรอบด้วยคอนโด เมืองที่ภายในซอยมีบ้านเก่าเจ้าขุนมูลนายอาศัยกันอยู่ และคำว่าทันสมัยอย่างคอนโดที่จะสร้างพื้นที่สีเขียวที่กำหนดปลูกสร้างบนคอนโดตามแบบ พอผ่านไปหลายปีต้นไม้ตายหมด ขาดการดูแล จากการพัฒนาเมืองขนาดใหญ่ในปัจจุบัน เน้นพื้นที่สีเขียวแนวราบ มีพื้นที่ล้อมรอบด้วยสีเขียว ไม่ใช่ทำกำแพงเอาต้นไม้ขึ้นบนตึกประหยัดพื้นที่ลดต้นทุน แต่เมืองไม่ได้ประโยชน์	รับทราบข้อเสนอแนะ
๒.๑๓	การกำหนดกรอบเวลาจะช่วยลดอุปสรรคด้านความล่าช้าในการพัฒนาโครงการ	รับทราบข้อเสนอแนะ
๒.๑๔	ต้องมีการประเมินผลกระทบทางจราจรด้วยถึงจะสัมฤทธิ์ผล และน่าจะเหมาะสมกับกรณี TOD กว่า	สอดคล้องกับ มาตรา ๑๙ และ ๒๐ ของร่าง พ.ร.บ. นี้ และจะใช้ประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป
๒.๑๕	มีเวลาน้อยเกินไป	รับทราบข้อเสนอแนะ

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๒.๑๖	๑. การสนับสนุนกรอบเวลา ๑๒๐ วัน (Efficiency Focus) : • เหตุผล: ในการพัฒนาโครงการ Mixed - use หรือห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ กระบวนการ EIA ปกติอาจใช้เวลา ๑ - ๒ ปี ซึ่งเป็นความเสี่ยงหลักทางธุรกิจ การกำหนดกรอบ ๑๒๐ วัน จะช่วยให้การวางแผนเงินทุน (Capital Allocation) และการจ้างงานมีความชัดเจนมากขึ้น • จุดเด่นที่ควรชม: การแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการเป็นการเฉพาะตามมาตรา ๘ จะช่วยลดคอขวดในการรอคิวพิจารณา ซึ่งเป็นปัญหาเรื้อรังของโครงการอสังหาริมทรัพย์ในปัจจุบัน ๒. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมการทำให้เสร็จก่อนอนุมัติก่อน (Dynamic Approval) : • ประเด็นร่างกฎหมายระบุว่าต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑๒๐ วัน ซึ่งอาจถูกตีความได้ว่าต้องรอจนครบกำหนด • ควรเพิ่มข้อความหรือระเบียบปฏิบัติที่เอื้อให้ในกรณีที่เอกชนจัดทำข้อมูลครบถ้วน และคณะกรรมการตรวจสอบแล้วไม่มีข้อทักท้วงให้สามารถอนุมัติได้ทันทีโดยไม่ต้องรอให้ครบ ๑๒๐ วัน เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา ๙ ที่เน้นการลดภาระและขั้นตอนที่ซ้ำซ้อน ๓. การเปรียบเทียบในมุนนักลงทุน (Retail /Real Estate Insight) : • หากเป็นโครงการอย่าง Central Northville (หรือห้างใกล้เคียงรถไฟฟ้า) ทุกวันที่ล่าช้าหมายถึงดอกเบี้ยเงินกู้และค่าเสียโอกาสจากค่าเช่าพื้นที่ • การทำให้ EIA จบเร็วและจบจริง (Fast - Track) จะช่วยให้โครงการเปิดตัวได้ทันวงจรเศรษฐกิจ (Business Cycle) และส่งเสริมให้กองทุน (ตามหมวด ๕) มีรายได้จากการส่งมอบเข้ากองทุนเร็วขึ้นตามไปด้วย	รับทราบข้อเสนอแนะ
๒.๑๗	เห็นด้วยในกรอบระยะเวลา และเห็นด้วยในการแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการเป็นการ	รับทราบข้อเสนอแนะ

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	เฉพาะ เพื่อให้สามารถดำเนินการพิจารณา EIA ของโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ	
๓.	ท่านเห็นว่าคณะกรรมการนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง มีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานและพัฒนาโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่	
๓.๑	เป็นคณะกรรมการที่องค์ประกอบอยู่ในระดับสูงเกินไป ไม่น่าจะพิจารณารายละเอียดของผังได้อย่างเหมาะสม	รับทราบข้อเสนอแนะทั้งหมด โดยจะรับไปประกอบการปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. มาตรา ๑๐ (๓) และ (๕) มาตรา ๑๗ (๑) โดยเห็นชอบในหลักการที่จะปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายให้มีความสมบูรณ์และบูรณาการครอบคลุมทุกมิติ โดยมีแนวทางการปรับแก้ ดังนี้
๓.๒	ควรเพิ่มตัวแทนประชาชนผู้อาศัยด้วย เพราะเป็นผู้รับผลกระทบโดยตรง กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจะขาดผู้แทนประชาชนไม่ได้ โดยเด็ดขาดเพราะเป็น Stakeholder ที่ขาดไม่ได้	๑. เพิ่มความเชี่ยวชาญและความหลากหลายของกรรมการและผู้ทรงคุณวุฒิ และเพิ่มตัวแทนภาคประชาชน/เอกชน
๓.๓	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิไม่ควรจำกัดอยู่แค่สามคน ควรมีอย่างน้อยด้านละ ๑ คน เช่น ด้านวิศวกรรม เพื่อมีความเห็นในภาพที่กว้างและครอบคลุม	๒. ให้มีตัวแทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคประชาชน/ชุมชนในพื้นที่เข้าร่วมพิจารณา ติดตาม ตรวจสอบ และขับเคลื่อนการพัฒนาให้สอดคล้องกับอัตลักษณ์และความต้องการจริงของพื้นที่นั้น ๆ อย่างเหมาะสมเป็นธรรม
๓.๔	- การพัฒนาโครงการและการคมนาคมในประเทศ มีผลต่อการท่องเที่ยว จึงเสนอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นองค์คณะของคณะกรรมการนโยบายด้วย - เนื่องจากคณะกรรมการนโยบายต้องมีความเชี่ยวชาญหลากหลายด้าน ควรพิจารณาเพิ่มจำนวนกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิให้เพียงพอต่อความเชี่ยวชาญที่จำเป็นต้องใช้ใน TOD - เสนอให้มีตัวแทนจากภาคประชาชนเป็นองค์คณะ เช่น สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาองค์กรของผู้บริโภค เป็นต้น - เนื่องจากตำแหน่งส่วนใหญ่เป็นข้าราชการทางการเมือง ซึ่งมีระยะเวลาดำรงตำแหน่งในระยะสั้น ๆ อาจทำให้โครงการติดขัดและไม่ต่อเนื่องได้ เสนอให้พิจารณาเพิ่มหรือแทนที่ให้มีข้าราชการประจำเพิ่มขึ้น	๓. เพิ่มกรรมการจากกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (พม.) และกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม โดยในส่วนโครงการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและเทคโนโลยี สามารถขอความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณาเป็นกรณีไป
๓.๕	โครงสร้างของบอร์ดชุดใหญ่เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้ จำเป็นที่จะต้องใช้อำนาจในระดับผู้นำรัฐบาลและผู้บริหารกระทรวงที่เกี่ยวข้อง มาตรา ๑๐ ตามร่างนี้ กำหนด	

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	คณะกรรมการนโยบายฯ แต่ยังไม่ระบุถึงผู้ที่ทำหน้าที่กรรมการ/เลขานุการ ซึ่งคาดว่าจะเป็นผู้บริหารสำนักงาน TOD ควรพิจารณาให้รัดกุมถึงลำดับก่อน/หลังของมาตราในกฎหมายฉบับนี้	
๓.๖	เห็นด้วยในหลักการ เนื่องจากโครงสร้างคณะกรรมการมีการบูรณาการหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน และมีศักยภาพในการขับเคลื่อนนโยบายในระดับประเทศ แต่โครงสร้างดังกล่าวยังมีลักษณะรวมศูนย์ และเน้นภาครัฐเป็นหลัก จึงอาจขาดการมีส่วนร่วมจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และภาคประชาชน ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อความสำเร็จของการพัฒนาพื้นที่โดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง จึงควรมีการปรับปรุงโครงสร้างให้มีความหลากหลายและคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	
๓.๗	เห็นด้วยที่ยกบุคคลสำคัญอย่างนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทั้งหมดที่มีลักษณะของงานเกี่ยวข้องกับการพัฒนา TOD แต่ในมาตรานี้ไม่มีตัวแทนจากท้องถิ่น (เช่น ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายกเทศมนตรี หรือสมาคมสันนิบาตเทศบาล) หากไม่มีผู้แทนจากส่วนท้องถิ่นร่วมเป็นกรรมการ อาจเกิดปัญหาส่วนกลางวางผังแต่ท้องถิ่นทำไม่ได้ หรือขาดการเชื่อมต่อกับสาธารณูปโภคเดิมในพื้นที่อย่างเต็มรูปแบบ ควรเพิ่มองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ภาควิชาชีพ และวิชาการที่มากกว่าผู้ทรงคุณวุฒิ ๓ คน เพื่อประสิทธิภาพในการร่วมประสานงาน รวมไปถึงตัวแทนภาคประชาชนหรือประชาสังคมในการร่างพระราชบัญญัติ	
๓.๘	องค์ประกอบของกรรมการยังเน้นส่วนกลาง และขาดตัวแทนจากพื้นที่และภาควิชาชีพที่มีส่วนได้เสียโดยตรง โดยมีข้อเสนอ ดังนี้ ๑. เพิ่มสัดส่วนท้องถิ่นและวิชาชีพ: ต้องมีตัวแทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	ในพื้นที่โครงการ และสมาคมวิชาชีพ เช่น สมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย เพื่อให้การออกแบบเมืองและชุมชน มีมาตรฐานอ้างอิงสอดคล้องกับหลักวิชาชีพ และทำได้จริง ๒. เพิ่มกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ที่เป็นผู้เชี่ยวชาญยุคใหม่ เป็นอย่างน้อย ๕ - ๗ คน ได้แก่ ด้าน Urban Data Governance & AI ด้าน Urban Resilience & Blue-Green Infrastructure และด้านการจัดรูปที่ดิน ๓. บทบาท Coordinator ปรับโครงสร้างคณะกรรมการหรือหน่วยงานสนับสนุนให้ทำงานเชิงรุกในลักษณะผู้ประสานงานกลางระหว่างรัฐ - เอกชน - ชุมชน ตามรูปแบบองค์กร Urban Renaissance (UR) ของญี่ปุ่น เพื่อทำ Master Plan ระดับย่าน (Block) ที่รวมโครงสร้างพื้นฐานล้อ - ราง - เรือ เข้าด้วยกันอย่างแท้จริง	
๓.๙	คณะกรรมการนโยบายแห่งชาติ คิดว่าไม่จำเป็นต้องพึ่งแต่รัฐมนตรี เพราะความเป็นจริงเรามีคณะกรรมการนโยบายแห่งชาติมากเกินไป จนขาดความคล่องตัว อาจทำให้แผน TOD ที่คิดกันมาอย่างเหน็ดเหนื่อยล้มได้ อยากให้ลองหาแนวทางที่ ก่อให้เกิดความคล่องตัวมากที่สุด บางทีอาจให้ปลัดกระทรวงหรืออธิบดีกรมที่สำคัญทำแทนรัฐมนตรีได้	
๓.๑๐	ควรเพิ่มหน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจสอบและป้องกันการทุจริต ซึ่งภารกิจและอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานนั้นควรสอดคล้องกับการดำเนินการของคณะกรรมการฯ โดยเฉพาะในการบริหารจัดการกองทุน	
๓.๑๑	รพ.พาณิชย์และศึกษาธิการอาจไม่มีความจำเป็น รพ.มหาดไทยเองก็อาจจะไม่จำเป็นเช่นกัน หากกรมโยธาธิการและผังเมืองสามารถย้ายไปอยู่ภายใต้กระทรวงคมนาคมได้	
๓.๑๒	ควรให้ปลัดกระทรวง กรม หรือข้าราชการประจำเข้ามาในคณะกรรมการด้วย	

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๓.๑๓	ประธานคณะกรรมการ ไม่จำเป็นต้องเป็นนายกรัฐมนตรี ภารกิจในหลายกฎหมายที่ให้นายกรัฐมนตรีเป็นประธานอยู่แล้ว ในส่วนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี ไม่จำเป็นต้องให้นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน	
๓.๑๔	ควรเพิ่มให้ผู้บริหารท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมมากกว่านี้ ไม่ใช่แค่คณะกรรมการจากรัฐบาลส่วนกลางอย่างเดียว เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด ผอ.สำนักงานเขต ตามแต่กรณี เพื่อให้การพัฒนาแต่ละพื้นที่ที่มีปัจจัยแตกต่างกัน ก็จำเป็นต้องใช้ข้อมูลและความต้องการจริงของพื้นที่นั้น ๆ มาพัฒนาร่วมกัน จึงจะสามารถพัฒนาได้สำเร็จมากขึ้น	
๓.๑๕	เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่รอบโครงสร้างพื้นฐานทางรางมีประสิทธิภาพสูงสุดในยุคเศรษฐกิจดิจิทัล ขอเสนอให้เพิ่มรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.) เข้าเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง เพื่อนำองค์ความรู้ด้านการวิจัยมาประยุกต์ใช้ในการวางแผนพื้นที่ ทั้งนี้ เพื่อขยายขอบเขตการพัฒนาจากเพียงด้านพาณิชย์กรรมและห้างสรรพสินค้า ไปสู่การสร้าง Innovation District ที่ประกอบด้วย Data Center และศูนย์วิจัยเทคโนโลยี ซึ่งจะสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในมาตรา ๗ (๔) เรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสมกับศักยภาพและเป็นการสร้าง New Growth Engine ให้กับประเทศผ่านโครงสร้างพื้นฐานทางราง	รับทราบข้อเสนอแนะ โดย สนข. เห็นชอบในหลักการส่งเสริมพื้นที่นวัตกรรม (Innovation District) เพื่อสร้าง New Growth Engine ตามมาตรา ๗ (๔) ทั้งนี้ จะนำข้อเสนอด้านองค์ความรู้วิจัยและเทคโนโลยีไปบูรณาการผ่านกลไกการแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจ และการคัดเลือกกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญในสาขาดังกล่าว เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ TOD สอดคล้องกับยุคเศรษฐกิจดิจิทัลโดยไม่ต้องปรับแก้องค์ประกอบกรรมการโดยตำแหน่งในร่างกฎหมายหลัก
๓.๑๖	ควรเพิ่มเติมอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับ TOD เป็นกรรมการด้วย	เห็นสมควรไม่ปรับแก้ เนื่องจากมีหน่วยงานหลักได้แก่ กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงคมนาคมเป็นกรรมการอยู่แล้ว
๓.๑๗	ประธานเป็นนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายจากนายกรัฐมนตรีโดยตรง และรองประธานเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	รับทราบ เห็นสมควรคงตามร่างเดิมเพื่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานของคณะกรรมการฯ ซึ่งต้องบูรณาการหน่วยงานระดับกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๓.๑๘	ควรเพิ่ม (๔) ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมด้วย	เห็นสมควรไม่ปรับแก้ เนื่องจาก รฟท. อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นกรรมการหลักอยู่แล้ว
๓.๑๙	อาจเข้าช้อนกับคณะกรรมการตามกฎหมายผังเมือง ควรสอดแทรกหรือปรับแก้ไม่ให้ทับซ้อนกัน	ไม่เข้าช้อน
๔.	ท่านเห็นว่าบทบาทหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง มีความเหมาะสม และครอบคลุมเพียงพอต่อการปฏิบัติงานหรือไม่	
๔.๑	มีทั้งประเด็นนโยบาย และประเด็นธุรการที่ต้องใช้อำนาจอนุมัติปนกัน ซึ่งองค์ประกอบของคณะกรรมการไม่น่าจะพิจารณาได้	ร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้ กำหนดอำนาจคณะกรรมการนโยบาย เพื่อการตัดสินใจเชิงยุทธศาสตร์ อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติจะมีการใช้อำนาจตามมาตรา ๑๔ ในการแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจ/อนุกรรมการหรือมอบหมายให้สำนักงานเป็นผู้กลั่นกรองและอนุมัติงานด้านธุรการและรายละเอียดทางเทคนิคแทน เพื่อให้คณะกรรมการชุดใหญ่สามารถมุ่งเน้นการขับเคลื่อนนโยบายระดับชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพและคล่องตัว
๔.๒	กำหนดให้มีการสื่อสารอย่างรอบด้านถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างพื้นฐานความรู้ในเนื้อหาของนโยบาย วัตถุประสงค์ ซึ่งจะส่งผลให้บรรลุผลในการรับฟังความเห็นอย่างมีข้อมูล พร้อมความเข้าใจ	รับทราบข้อเสนอแนะ
๔.๓	- ในกรณีพระราชบัญญัติฉบับนี้ขัดแย้งกับพระราชบัญญัติหรือกฎหมายอื่นในศักดิ์เดียวกัน ที่มีผลใช้บังคับอยู่ก่อน จะมีการใช้บังคับพระราชบัญญัติฉบับนี้อย่างไร เช่น มาตรา ๑๓ (๗) อาจขัดกับพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ เป็นต้น - ควรมีการวัดผลในแต่ละพื้นที่ด้วย ซึ่งหากจำนวนผู้ใช้บริการไม่มากหรือไม่เป็นที่นิยม แสดงว่ายังไม่ตอบโจทย์ประชาชน เป็นหน้าที่	- ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ถือเป็นกฎหมายเฉพาะ (Special Law) เพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่โครงการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการนโยบาย เพื่อให้เกิดการพัฒนาตามแนวคิด TOD ได้สำเร็จ ในทางปฏิบัติ เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงาน จัดอุปสรรคต่าง ๆ ในการดำเนินงานภายใต้ข้อจำกัดของกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่มีอยู่เดิม ทั้งนี้ สนข. จะกำหนดรายละเอียดในกฎหมายลำดับรองเพื่อให้เกิดความชัดเจน และประสิทธิภาพในการดำเนินการให้สอดคล้องและบูรณาการกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง - รับผิดชอบต่อการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง ในประเด็นเรื่อง ระบบการติดตามประเมินผล (KPI) และการจัดตั้งคณะทำงาน

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	หน่วยงานรัฐหรือคณะกรรมการที่จะต้องส่งเสริม ขยายข้อจำกัดต่าง ๆ ให้ประชาชนมาใช้มากขึ้น	ซึ่งมีตัวแทนท้องถิ่นและผู้มีส่วนได้เสียเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบความสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ ไปกำหนดไว้ในกฎหมายลำดับรอง เพื่อให้การใช้อำนาจเป็นไปอย่างรอบคอบและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนในพื้นที่อย่างแท้จริง
๔.๔	เห็นด้วยในหลักการ เนื่องจากบทบาทและอำนาจของคณะกรรมการมีความครอบคลุมในเชิงนโยบายและสามารถบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม บทบาทดังกล่าวยังเน้นในระดับการกำหนดนโยบายและการให้ความเห็นชอบเป็นหลัก โดยยังขาดความชัดเจนในด้านกลไกการบังคับใช้ การติดตามประเมินผล และการดำเนินงานในระดับพื้นที่ รวมถึงบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและเครื่องมือทางการเงิน จึงควรมีการเพิ่มเติมกลไกในเชิงปฏิบัติเพื่อให้การพัฒนาสามารถเกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม	รับทราบข้อเสนอแนะไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง เพื่อให้มีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานในระดับพื้นที่ ให้การทำหน้าที่ของคณะกรรมการระดับพื้นที่ที่จะกำหนดในร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อไป
๔.๕	เห็นด้วยที่คณะกรรมการมีอำนาจเบ็ดเสร็จ เพื่อให้โครงการเกิดผลสัมฤทธิ์ แต่ต้องให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยควรตรวจสอบให้สอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นอย่างแท้จริง เพื่อให้การใช้อำนาจนี้ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนในพื้นที่	รับทราบข้อเสนอแนะ
๔.๖	อำนาจหน้าที่ควรเน้นการบูรณาการเครื่องมือที่มีอยู่เดิม มากกว่าการสร้างกลไกคู่ขนานที่อาจทับซ้อนทางกฎหมาย โดยมีข้อเสนอ ดังนี้ ๑. ควรใช้กลไกผังเมืองเฉพาะ เป็นเครื่องมือหลัก โดยเชื่อมโยงอำนาจคณะกรรมการฯ กับ พ.ร.บ. การผังเมือง พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อใช้สภาพบังคับที่เข้มแข็งและกองทุนพัฒนาพื้นที่ผังเมืองเฉพาะ ๒. ควรกำหนดเงื่อนไขสิทธิประโยชน์แตกต่างกับการจัดสรรที่อยู่อาศัยที่เข้าถึง (Affordable Housing) สำหรับกลุ่มผู้มีรายได้ น้อยที่อยู่รอบสถานี เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม	เจตนารมณ์ของร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขข้อจำกัดของกฎหมายในปัจจุบันที่ไม่เอื้อให้หน่วยงานด้านพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสามารถดำเนินการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีได้อย่างมีประสิทธิภาพไปพร้อมกัน อันจะก่อให้เกิดการพัฒนาที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งที่ผ่านมากลไกการจัดทำผังเมืองเฉพาะยังไม่ประสบความสำเร็จในทางปฏิบัติ อย่างเป็นรูปธรรม ร่างกฎหมายนี้จึงเป็นเครื่องมือใหม่ที่ออกแบบมาเพื่อลดอุปสรรคดังกล่าวโดยเฉพาะ เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ระบบการเดินทาง

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	๓. ควรกำหนดอำนาจหน้าที่ให้หน่วยงานต่างๆ ต้องเชื่อมโยงข้อมูลกันภายใต้ธรรมาภิบาลข้อมูลเมือง (Urban Data Governance: UDG) เพื่อให้การบริหารจัดการพื้นที่มีประสิทธิภาพและโปร่งใส	เชื่อมต่อ มีความสอดคล้องเหมาะสมกับการพัฒนาพื้นที่ และชุมชนโดยรอบรัศมีการเดินทางเกิดประสิทธิภาพเต็มศักยภาพของพื้นที่ เพื่อเหนี่ยวนำให้เกิดการพัฒนาด้านผังเมืองในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ที่รับผิดชอบสามารถเกิดขึ้นอย่างบูรณาการกัน ไม่ใช่การทับซ้อนกันแต่อย่างใด โดยยังคงมีการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานผังเมืองภายใต้โครงสร้างคณะกรรมการนโยบาย ซึ่งมีกรรมการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน เพื่อให้เกิดธรรมาภิบาลและความโปร่งใส และคำนึงถึงการจัดสรรที่อยู่อาศัยที่เข้าถึง (Affordable Housing) สำหรับกลุ่มผู้มีรายได้น้อยที่อยู่รอบสถานี
๔.๗	การแต่งตั้งกรรมการเฉพาะกิจ ควรเกิดจากประชากรในพื้นที่ทุกคนที่มีส่วนเกี่ยวข้องใช้กระบวนการโหวต ไม่ใช่ให้สิทธิทีมบริหารที่ไม่ได้มาจากการแต่งตั้งของประชากรพื้นที่	รับทราบข้อเสนอแนะโดยนำไปพิจารณาปรับแก้อำนาจของสำนักงานให้สามารถแต่งตั้งคณะทำงานระดับพื้นที่ ดังนี้ มาตรา ๑๗ (๑) ศึกษา วิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการ โดยอาจแต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานดังกล่าว
๔.๘	- สิทธิประโยชน์ตาม (๑) ที่คณะกรรมการกำหนดให้ ควรระบุให้ชัดเจนว่าเป็นสิทธิประโยชน์ด้านใด - ในการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน กระบวนการ วิธีการและเงื่อนไข หากมีการออกประกาศกำหนด หลักเกณฑ์ กระบวนการ วิธีการและเงื่อนไขการร่วมลงทุนแล้ว ไม่จำเป็นต้องระบุในมาตรา ๑๔ ให้ถือว่าเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนแล้ว เนื่องจากคณะกรรมการจะออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ กระบวนการ วิธีการ เงื่อนไขไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ไม่จำเป็นต้องเทียบเคียง	-รับทราบข้อเสนอแนะไปประกอบการดำเนินการ -รับทราบความเห็น โดยประเด็นมาตรา ๑๔ เป็นเรื่องเทคนิคที่สำคัญที่จะช่วยแก้ปัญหาคอขวดของโครงการรัฐที่มักจะล่าช้าเพราะต้องไปรอเข้ากระบวนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership) ปกติซึ่งกินเวลานานหลายปี โดยจะมีการกำหนดกฎหมายลำดับรองในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๕.	ท่านเห็นว่าอำนาจหน้าที่ของสำนักงานส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐาน ทางราง มีความครอบคลุมเพียงพอต่อการกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานหรือไม่	
๕.๑	เห็นด้วยว่าควรมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ตามแนวคิด TOD แต่ไม่เห็นด้วยในการแยกออกมาเป็นหน่วยงานเฉพาะ (องค์การมหาชน) ตามที่ได้เสนอมา อาจพิจารณาเป็นหน่วยงานระดับกอง สังกัด สนข. ที่เน้นการทำหน้าที่ขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนาพร้อมกับการใช้เครื่องมือทางผังเมือง	รับทราบความเห็น ทั้งนี้ สนข. ไม่ได้มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการใช้เครื่องมือทางผังเมือง จำเป็นต้องกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลัก ที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายเพื่อดำเนินการ
๕.๒	ในการกำหนดโครงสร้างการศึกษา จะต้องเจาะจง Significant Sample Size ด้วยเท่าที่สังเกต จุดอ่อนในการว่าจ้างงานรัฐ อันหนึ่งคือการสอบถามความเห็นประชาชนที่ Sample Size ไม่ใหญ่พอ อย่างเพียงเป็นผักชีโรยหน้า	รับทราบความเห็น
๕.๓	มาตรา ๑๗ ไม่มีการระบุชัดเจนว่าสำนักงานมีหน้าที่และอำนาจในการจัดทำนโยบาย และแผนภาพรวมการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทาง หากแต่ใช้คำว่า เสนอแนะ ตามข้อ ๒	รับทราบความเห็น ประเด็นดังกล่าว เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบาย
๕.๔	เพิ่มบทบาทในการวัดผลการดำเนินการด้วย หากจำนวนผู้มาใช้บริการยังไม่มากแสดงว่าไม่ตอบโจทย์ประชาชน คณะกรรมการต้องเร่งหามาตรการมาส่งเสริมให้มากยิ่งขึ้น และลดข้อจำกัดในระเบียบต่าง ๆ ให้น้อยลง อย่าให้เป็นอุปสรรคในการเชื่อมต่อการเดินทาง	รับทราบข้อเสนอแนะไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองต่อไปเพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการตามสถานะเศรษฐกิจและพฤติกรรมของผู้ใช้บริการ
๕.๕	เห็นด้วยในบทบาทหน้าที่ของสำนักงาน TOD แต่มีความเป็นห่วงในบทบาทที่ทับซ้อนกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ในฐานะคนนอกมีความเป็นห่วงต่อการปฏิบัติระหว่างหน่วยงานของรัฐ เพราะพื้นที่ในการพัฒนาในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานระบบรางส่วนใหญ่เป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เป็นหน่วยงานในการพัฒนาที่ดิน จะดำเนินงานให้สอดคล้อง โดยไม่ขัดแย้งกันได้อย่างไร	ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อดึงอำนาจจากเจ้าของที่ดินเดิม แต่มีบทบาทเป็นหน่วยงานสนับสนุนและบูรณาการ (Facilitator) เพื่อปลดล็อกข้อจำกัดทางกฎหมายที่หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ไม่สามารถทำได้ โดยในทางปฏิบัติ สำนักงาน TOD จะทำหน้าที่วางกรอบผังแม่บทและสิทธิประโยชน์ในภาพรวมเพื่อสนับสนุนให้ รฟท. และบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด สามารถพัฒนาที่ดินได้เต็มศักยภาพและรวดเร็วยิ่งขึ้น ผ่านกลไก

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
		คณะกรรมการนโยบายซึ่งมีกระทรวงคมนาคม (หน่วยงานกำกับดูแล รฟท.) เป็นแกนหลัก จึงมั่นใจได้ว่าการดำเนินงานจะเป็นไปในทิศทางเดียวกันและเสริมสร้างประโยชน์ซึ่งกันและกัน
๕.๖	ไม่เห็นด้วย เนื่องจากแม้ว่าสำนักงานจะมีบทบาทด้านการศึกษา วิเคราะห์ และเสนอแนะนโยบายที่สำคัญ แต่ยังขาดอำนาจในการกำกับ ดูแล และบังคับใช้ในเชิงปฏิบัติ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของการพัฒนาพื้นที่โดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง อีกทั้งยังไม่มี ความชัดเจนในด้านเครื่องมือทางการเงิน กลไกการดำเนินงาน และการเชื่อมโยงกับหน่วยงานในระดับพื้นที่ จึงควรมีการปรับบทบาทให้เป็นหน่วยงานเชิงปฏิบัติที่มีอำนาจและความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	บทบาทของสำนักงานที่ระบุในร่าง พ.ร.บ. ถูกออกแบบมาให้เป็นหน่วยงานขับเคลื่อนเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Driver) เพื่อรักษาความคล่องตัวและลดความซ้ำซ้อนกับหน่วยงานปฏิบัติเดิมที่มีอยู่ โดยทำหน้าที่กำกับดูแลผ่านการเสนอแผนผังการพัฒนาพื้นที่และเงื่อนไขการรับสิทธิประโยชน์ต่อคณะกรรมการนโยบายฯ ซึ่งมีสภาพบังคับตามกฎหมายต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ในด้านเครื่องมือทางการเงิน ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ ได้กำหนดให้มีกองทุนเพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ฯ (มาตรา ๒๘) เป็นกลไกหลักในการสนับสนุนการดำเนินงานเชิงปฏิบัติและท้องถิ่นไว้เรียบร้อยแล้ว
๕.๗	เห็นควรให้เพิ่มหน้าที่ในการจัดกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้เป็นหน้าที่หลักของสำนักงานด้วย เพื่อให้โครงการได้รับการยอมรับจากคนในพื้นที่	รับทราบความเห็นไปประกอบการปรับปรุงร่างฯ
๕.๘	- (๑) และ (๗) ซ้ำซ้อนหรือไม่ ถ้าสำนักงานไม่ได้เป็นผู้ขอพัฒนาโครงการได้ตามมาตรา ๑๙ ทำไมสำนักงานต้องทำ Feasibility Study เอง - ผู้ขอพัฒนาควรเป็นคนทำ Feasibility Study ให้สำนักงานพิจารณา - การติดตามผลการดำเนินงานหลังการพัฒนาพื้นที่เป็นอย่างไร	บทบาทหน้าที่ตาม (๑) และ (๗) มีความแตกต่างกันและไม่ซ้ำซ้อน โดย (๑) เป็นการศึกษาความเหมาะสมในมิติภาพรวม (Strategic Study) ซึ่งครอบคลุมทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และผังเมือง เพื่อคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงสุดของประเทศในการประกาศเป็นเขตพัฒนา ซึ่งข้อมูลนี้เป็นฐานข้อมูลกลาง (Baseline) ที่สำนักงานต้องมีไว้เพื่อใช้พิจารณาและตรวจสอบผลการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) รายโครงการที่ผู้ขอพัฒนาต้องเป็นผู้จัดทำมาเสนอตามมาตรา ๑๙ เพื่อให้มั่นใจว่าโครงการที่เสนอมานั้นมีความสมเหตุสมผลและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวม ในการติดตามผล

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
		การดำเนินงานหลังการพัฒนา สำนักงานสามารถติดตามผ่านกลไกการรายงานผลและตัวชี้วัดที่จะระบุในร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป
๕.๙	หน้าที่ ของสำนักงานตามร่างปัจจุบันยังไม่เพียงพอต่อการเป็นหน่วยงานขับเคลื่อนงานพัฒนาเมืองและการบูรณาการพื้นที่ในเชิงรุก สำนักงานต้องทำหน้าที่เป็นกลไกขับเคลื่อนนวัตกรรมและข้อมูลมากกว่าเพียงงานธุรการหรือวิชาการ โดยมีข้อเสนอ ดังนี้ ๑. เพิ่มหน้าที่บริหารจัดการแพลตฟอร์มข้อมูลเมือง (CDP) และใช้ Big Data & AI ช่วยวิเคราะห์โครงข่ายการสัญจรรูปแบบต่าง ๆ แบบบูรณาการ ทั้ง ล้อ ราง เรือ เพื่อการวางแผนและการตัดสินใจเชิงนโยบายที่แม่นยำ ๒. ปรับบทบาทสู่ผู้สนับสนุนและอำนวยความสะดวกเป็น One Stop Service (OSS) พัฒนาระบบอนุญาตดิจิทัลเบ็ดเสร็จร่วมกับท้องถิ่น เพื่อลดระยะเวลาดำเนินการ ๓๐ - ๕๐% ๓. สนับสนุนการสร้างพื้นที่ทดลองการพัฒนาเมือง (Urban Sandbox) ที่ เน้นการจัดรูปที่ดินและการฟื้นฟูย่านเก่า เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มโดยไม่ต้องเวนคืน	รับทราบความเห็น
๕.๑๐	ควรมีการรายงานต่อประชาชนในพื้นที่รายเดือนและรายไตรมาส	รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองในประเด็นมาตรการการมีส่วนร่วมของประชาชนและระเบียบการรายงานผล
๕.๑๑	ขาดผลบังคับใช้จริงจัง เพราะหน่วยงานอื่นอาจจะไม่ให้ความร่วมมือ	สามารถบังคับและขับเคลื่อนการพัฒนาได้จากกลไกภายใต้ร่าง พ.ร.บ. นี้
๕.๑๒	สำนักงานมีบทบาทสำคัญทั้งในเชิงวิชาการและการประสานงาน ทั้งนี้ เสนอว่าควรเพิ่มอำนาจเชิงปฏิบัติการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การมอบหมาย สั่งการหรือเร่งรัดหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	รับทราบข้อเสนอแนะ โดย สนข. เห็นว่าอำนาจการสั่งการและเร่งรัดควรกระทำผ่านกลไกคณะกรรมการนโยบายฯ เพื่อให้มีสภาพบังคับสูงสุดตามระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน โดยสำนักงานจะทำหน้าที่เป็นผู้ติดตามและรายงานปัญหาอุปสรรคต่อคณะกรรมการนโยบายฯ เพื่อดำเนินการเร่งรัดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นรูปธรรม จึงเห็นควรคงบทบาทหน้าที่ตามร่าง พ.ร.บ. เดิมไว้

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๕.๑๓	ควรมีช่องทางติดตามข้อมูลทุกเดือน สรุปรายงานผลทุก ๓ เดือน	รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองในประเด็นมาตรการมีส่วนร่วมของประชาชน/ระเบียบการรายงานผล
๖.	ท่านเห็นว่าบุคคลหรือหน่วยงานซึ่งมีสิทธิขออนุญาตพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐาน นั้นมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงการหรือไม่	
๖.๑	ควรใช้เครื่องมือผังเมืองเฉพาะหรือการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ทดแทน	กลไกผังเมืองเฉพาะและการจัดรูปที่ดินภายใต้กฎหมายปัจจุบันยังมีข้อจำกัดเรื่องขั้นตอนที่ล่าช้าและความคล่องตัวในการบูรณาการข้ามหน่วยงาน ส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีไม่ประสบความสำเร็จอย่างที่ควรจะเป็นร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในฐานะเครื่องมือใหม่ที่ออกแบบมาเพื่อลดอุปสรรคดังกล่าว และสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนและประชาชนในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
๖.๒	แต่ต้องมีตัวแทนประชาชนอยู่ด้วย เพื่อความเป็นธรรมและถ่วงดุลความคิดเป็นที่ไม่นำประโยชน์ของผู้อาศัยในพื้นที่	รับทราบความเห็นไปประกอบการปรับปรุงร่างฯ
๖.๓	มาตรา ๑๙ ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางไม่ควรเป็นผู้ขอพัฒนาโครงการ เนื่องจากอาจเป็นการเอื้อการทำธุรกิจ ซึ่งควรเป็นคนละบริษัทโดยมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินกิจการพัฒนาพื้นที่เป็นการเฉพาะ ไม่เช่นนั้นจะเป็นผลประโยชน์ทับซ้อนชัดเจน	รับทราบข้อเสนอแนะ โดย สนข. เห็นควรคงหลักการตามร่างเดิม เนื่องจากเป็นโมเดลที่สร้างความยั่งยืนให้แก่ระบบขนส่งมวลชนตามมาตรฐานสากล ทั้งนี้ ร่างกฎหมายได้กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายฯ และสำนักงานเป็นหน่วยงานกลางในการกำกับดูแลและตรวจสอบเพื่อป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อน และมุ่งเน้นให้การพัฒนาพื้นที่เกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวมและผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ กรณีที่ประสบความสำเร็จในต่างประเทศ พบว่า การให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่เป็นหัวใจสำคัญของโมเดล Rail plus Property (R+P) ที่ประสบความสำเร็จในระดับสากล เช่น ในญี่ปุ่น (JR) และฮ่องกง (MTR) ซึ่งช่วยให้การเดินทางและการพัฒนาเมืองสอดคล้องกันอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
๖.๔	- จะมีการกำหนดคุณสมบัติของบุคคลหรือหน่วยงานที่สามารถเป็นผู้ขอพัฒนา	- รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป เพื่อพิจารณาเกณฑ์

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	โครงการในรายละเอียดสำหรับบุคคล ตามมาตรา ๑๙ (๓) และ ๑๙ (๔) เช่น เงินทุน ความเชี่ยวชาญ หรือลักษณะของกรรมการ เป็นต้น - รูปแบบของการคัดเลือกและความร่วมมือ ในการขอพัฒนาตามพระราชบัญญัติ นี้ จะเป็นอย่างไร เช่น กรณีผู้ขอพัฒนา เป็นเอกชน จะเป็นรูปแบบการจัดซื้อจัดจ้าง การร่วมทุน หรือมีการประมูลหรือไม่ โดยรูปแบบ ควรมีความรัดกุม มีความเป็นธรรม โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้	ของผู้พัฒนาที่มีศักยภาพ เช่น เกณฑ์ฐานะทางการเงิน เกณฑ์ประสบการณ์ความเชี่ยวชาญ และธรรมาภิบาลองค์กร เป็นต้น
๖.๕	วางบทบาทของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ SRT Asset ไว้ตรงไหน เพราะในปัจจุบัน เป็นผู้ทำเรื่องนี้โดยตรง	บทบาทของ รฟท. และ SRT Asset ยังคง ความเป็นเจ้าของพื้นที่และผู้พัฒนาหลัก แต่ร่าง พ.ร.บ. นี้จะเปลี่ยนบทบาทของหน่วยงาน จากการที่ต้องแบกรับภาระในการประสาน หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในสังกัด คค. และกระทรวงอื่น ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติและขาด ประสิทธิภาพในการพัฒนา TOD อย่างแท้จริง มาเป็นผู้ขอใช้สิทธิประโยชน์และกลไกพิเศษ จากสำนักงาน TOD เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ รอบสถานีประสบความสำเร็จเร็วขึ้นและสร้าง มูลค่าเพิ่มได้สูงสุด โดยไม่มีการทับซ้อนอำนาจ หน้าที่เดิม แต่เป็นการเสริมพลัง (Synergy) ระหว่างหน่วยงานเจ้าภาพและหน่วยงาน สนับสนุน
๖.๖	ควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์และกลไกกำกับ ดูแลที่ชัดเจน เพื่อป้องกันปัญหาการพัฒนา เชิงพาณิชย์เกินควรและผลกระทบต่อชุมชนเดิม รวมถึงควรมีกำหนดมาตรการด้านความเป็นธรรม ทางสังคม เช่น การจัดให้มีที่อยู่อาศัยในราคา ที่เข้าถึงได้ เพื่อให้การพัฒนามีความยั่งยืน และครอบคลุมทุกกลุ่ม	รับทราบความเห็น
๖.๗	รายชื่อผู้ขอพัฒนาตามร่างปัจจุบันครอบคลุม หน่วยงานรัฐและเอกชน แต่ยังขาดการกำหนด กลไกความร่วมมือและคุณสมบัติ ที่จำเป็นต่อ การพัฒนาเมืองและชุมชนที่ยั่งยืน โดยมีข้อเสนอ ดังนี้	รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำ ร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	๑. สนับสนุนการรวมกลุ่มในรูปแบบองค์กรพัฒนาเมือง Urban Development Corporation (UDC) ที่มีมืออาชีพทำหน้าที่ประสานประโยชน์รัฐ เอกชน และเจ้าของที่ดินเดิม ๒. เกณฑ์สมรรถนะดิจิทัล: ผู้พัฒนาต้องพิสูจน์ความสามารถในการจัดทำแพลตฟอร์มข้อมูลเมือง (CDP) และธรรมาภิบาลข้อมูลเมือง (UDG) ตามมาตรฐานของ สดช. ๓. เปิดโอกาสให้หน่วยงานที่ดูแลรูปแบบการสัญจรแบบอื่นๆ มีสิทธิเป็นผู้ขอพัฒนาโครงการได้โดยตรงด้วย เพื่อสร้างโครงข่ายการสัญจรเชื่อมต่อล้อ - ราง - เรือ รวมถึงอากาศยานในอนาคต	
๖.๘	การพัฒนาพื้นที่ต้องออกแบบโดยส่วนกลางของรัฐบาลนำเสนอผ่านท้องถิ่น หรือให้ท้องถิ่นร้องขอมายังรัฐบาลเพื่อให้รัฐบาลออกแบบจัดสรรบุคลากรให้ เพื่อให้งบผูกพันพัฒนาให้ทันสมัยไม่ทิ้งร้างเหมือนในอดีต เนื่องจากความรู้ความสามารถในการวางโครงสร้างการพัฒนาระดับท้องถิ่น ไม่มีความสามารถ	ร่าง พ.ร.บ. นี้มุ่งเน้นการบูรณาการความร่วมมือระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น ซึ่งสำนักงานจะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางที่รวบรวมผู้เชี่ยวชาญและงบประมาณจากกองทุนเพื่อสนับสนุนการออกแบบและวางผังร่วมกับท้องถิ่น เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการพัฒนาพื้นที่ให้มีความทันสมัยมีประสิทธิภาพ และป้องกันปัญหาโครงการทิ้งร้างอย่างยั่งยืน
๖.๙	เสนอให้มีการกำหนด คุณสมบัติ/มาตรฐานของผู้ขอพัฒนาโครงการให้ชัดเจน เช่น ด้านการเงิน ประสิทธิภาพ และความโปร่งใส	รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง
๖.๑๐	ควรมีขั้นตอนให้เอกชนเสนอโครงการต่อบุคคลหรือหน่วยงานตามมาตรา ๑๙ ด้วย เพื่อให้บุคคลและหน่วยงานดังกล่าวกลั่นกรองและเสนอแผนต่อไปได้	รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง
๖.๑๑	ระบุคุณสมบัติของผู้สิทธิขออนุญาตให้ชัดเจน และเงื่อนไขการขอ	รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง
๖.๑๒	ตาม ม. ๑๙ (๓) นิติบุคคลนี้หมายความว่า นิติบุคคลที่เป็นภาคเอกชน เท่านั้นหรือไม่ เพราะ ตาม (๑) คำว่าหน่วยงานของรัฐอื่น หมายความว่า หน่วยงานอะไรบ้าง มีสถานะเป็นนิติบุคคลหรือไม่ และ ตาม (๕) บุคคลอื่น	ตาม ม. ๑๙ (๓) หมายถึงนิติบุคคลที่เป็นเอกชนเท่านั้น ทั้งนี้ การจำแนกประเภทไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้สามารถกำหนดเกณฑ์การพิจารณาและเงื่อนไขการรับสิทธิประโยชน์ให้เหมาะสมกับลักษณะของบุคคลแต่ละประเภทได้ เช่น รัฐอาจได้สิทธิประโยชน์ในเชิงสนับสนุน

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	หมายความว่าถึงบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลประเภทอื่น	งบประมาณ ส่วนเอกชนจะได้สิทธิประโยชน์ในเชิงภาษีและผังเมืองเป็นหลัก
๗.	ท่านเห็นว่าเอกสารและรายละเอียดที่ผู้ขอพัฒนาโครงการ จะต้องยื่นต่อสำนักงานเพื่อขออนุญาตพัฒนาโครงการมีความเหมาะสม และรัดกุมเพียงพอต่อการพัฒนาโครงการตามวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่	
๗.๑	(๓) การรับฟังความคิดเห็นที่มีขนาดสำรวจ sample size ที่ใหญ่พอที่จะตีความโยงถึงความเป็นไปได้จริง	รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองในประเด็นการรับฟังความคิดเห็นประชาชนที่ต้องมีกระบวนการสำรวจข้อมูลที่ได้มาตรฐาน มีขนาดกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมและน่าเชื่อถือตามหลักสถิติ
๗.๒	ควรกำหนดรายละเอียดของการรับฟังความเห็นเพิ่มเติม เช่น จำนวนชั้นต่ำหรือลักษณะของผู้เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีการรับฟังความเห็นผู้เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน เช่น ต้องเป็นผู้อยู่อาศัยในบริเวณนั้นก่อนมีการพัฒนา หรือผู้เกี่ยวข้องในด้านอื่น	
๗.๓	เป็นห่วงว่าในกรณีที่ ดินที่จำเป็นต้องใช้ในการพัฒนาบางส่วนหรือทั้งหมดเป็นที่ราชพัสดุ หรือเป็นที่ดินของหน่วยงานของรัฐและผู้ขอพัฒนาโครงการไม่สามารถได้มา ซึ่งความยินยอมได้ให้ผู้ขอพัฒนาระบุรายละเอียดของที่ดินดังกล่าวในโครงการให้ชัดเจน เพื่อที่สำนักงานหรือคณะกรรมการนโยบายจะได้ดำเนินการตามมาตรา ๒๕ (๕) หรือมาตรา ๒๙ ต่อไปจะทำให้เกิดความลักลั่นในการทำงานเป็นความล่าช้าที่ต้องหาทางป้องกัน โดยเน้นการพัฒนาาร่วมกันในฐานะที่เป็น พันธมิตรเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Partner) ร่วมกัน	รับทราบความเห็นโดยจะรับไปกำหนดกลไกการทำงานเชิงบูรณาการในกฎหมายลำดับรองเพื่อให้สำนักงาน TOD ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการสร้างความเป็นพันธมิตรเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างผู้พัฒนาและหน่วยงานเจ้าของที่ดินรัฐ ตั้งแต่ระยะเริ่มต้นของโครงการ เพื่อป้องกันความล่าช้าในการขอความยินยอมและลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงานอย่างยั่งยืน
๗.๔	กระบวนการดังกล่าวอาจมีความซับซ้อนและใช้เวลานาน โดยเฉพาะสำหรับโครงการขนาดเล็ก จึงควรมีการปรับระดับข้อกำหนดให้เหมาะสมกับขนาดของโครงการ รวมถึงปรับปรุงกระบวนการให้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	รับทราบความเห็น โดยการดำเนินงานภายใต้ร่าง พ.ร.บ. นี้ เป็นกลไกที่เพิ่มความคล่องตัวมากกว่ากลไกกฎหมายที่มีอยู่เดิม
๗.๕	(๖) รายงานการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์และการเงิน รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานความยั่งยืน	รับไปปรับแก้ในมาตรา ๒๐(๖) รายงานการวิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ซึ่งอย่างน้อยประกอบด้วย การวิเคราะห์ทางการเงินของโครงการ การวิเคราะห์ทางกฎหมายและข้อบังคับ และด้านอื่นตามความจำเป็นและเหมาะสม

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๗.๖	รายละเอียดโครงการ ๑๐ หัวข้อเป็นเพียงพื้นฐานทางกายภาพและเศรษฐกิจ ยังขาดมิติด้านข้อมูล สังคม และสิ่งแวดล้อมในเชิงลึก โดยมีข้อเสนอ ดังนี้ ๑. ต้องบรรจุแผนการบริหารจัดการข้อมูลเมือง (CDP) และการใช้ Big Data & AI ในการวิเคราะห์โครงข่ายการสัญจรเป็นส่วนหนึ่งของรายละเอียดโครงการ ๒. เพิ่มรายละเอียดการพัฒนา Urban Resilience และ Blue & Green Infrastructure เช่น พื้นที่รับน้ำ หนองน้ำ และการฟื้นฟูระบบคลองเพื่อรับมือภัยพิบัติ ตามแนวทาง UN-Habitat ๓. บังคับแสดงสัดส่วนที่อยู่อาศัย (Affordable Housing) และพื้นที่สาธารณะเพื่อทุกคนในพื้นที่โครงการ เพื่อลดการขับไล่ของชุมชนเดิม ลดความขัดแย้งและต่อต้านโครงการ	รับทราบความเห็นไปประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง เพื่อให้โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีครอบคลุมทั้งมิติทางสังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น การบริหารจัดการข้อมูลเมือง (CDP) การออกแบบเพื่อรับมือภัยพิบัติ (Urban Resilience) และการกำหนดสัดส่วนที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมเพื่อรักษาชุมชนเดิม และลดความเหลื่อมล้ำ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการสร้างเมืองที่ยั่งยืนตามมาตรฐานสากล
๗.๗	ยังขาดรูปแบบการนำเสนอแบบ ไม่แน่ใจคำว่ารายละเอียดครอบคลุมไหม	
๗.๘	ควรกำหนดให้มีแผนบริหารความเสี่ยง และแผนรองรับกรณีโครงการล่าช้าหรือไม่เป็นไปตามแผน และควรเพิ่มเติมมาตรการรองรับหากเกิดปัญหาที่ดินไต่ดาว (เจ้าของที่ดินคนเดียวกลางโครงการไม่ยินยอมจนพัฒนาต่อไม่ได้)	รับทราบไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง ในประเด็นแผนบริหารความเสี่ยง และมาตรการจูงใจ/กลไกเพื่อให้เกิดการรวบรวมที่ดินที่มีประสิทธิภาพ
๗.๙	ควรมีเรื่องการบูรณาการที่ดินนโยบายด้านการเคหะ คมนาคม และสิ่งแวดล้อมมากกว่านี้ และควรพิจารณาใส่ข้อเสนอ exaction อย่างที่ปรากฏในกฎหมายบางประเทศ	รับทราบความเห็น ซึ่งสอดคล้องกับร่าง พ.ร.บ.นี้ ในหมวด ๓ การพัฒนาพื้นที่ มาตรา ๒๑ และ ๒๒ ที่ระบุถึงการจัดทำแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยใช้เครื่องมือด้านผังเมือง มาตรา ๒๕ และ ๒๗ ที่ระบุการนำเครื่องมือการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่มาใช้ การใช้มาตรการทางภาษี และค่าธรรมเนียมเพื่อจูงใจให้เจ้าของที่ดินเข้าร่วมโครงการ การเจรจา แลกเปลี่ยน หรือจัดซื้อที่ดิน สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เพื่อรวบรวมที่ดินมาพัฒนา

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๘.	ท่านเห็นว่าระบบสาธารณูปโภคที่จะต้องเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมีความเหมาะสม และครอบคลุมเพียงพอแล้วหรือไม่	
๘.๑	ยังไม่ครอบคลุมความเป็นผังเมืองเฉพาะ เนื่องจากหากได้รับการอนุมัติจะกลายเป็นผังเมืองเฉพาะทันที	ร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้กำหนดให้มีแผนผังการพัฒนาที่เฉพาะประกอบด้วยระบบอย่างน้อยตาม (๑) ถึง (๘) ซึ่งมีสาระสำคัญครอบคลุมองค์ประกอบของผังเมืองเฉพาะอย่างครบถ้วน เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ การจัดการสิ่งแวดล้อม ฯลฯ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงโครงข่ายสาธารณูปโภคทั้งภายในและภายนอกเขตพัฒนาพื้นที่ ทั้งนี้ จะมีการกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานทางวิชาการผังเมืองในรายละเอียดไว้ในกฎหมายลำดับรอง เพื่อให้แผนผังดังกล่าวทำหน้าที่เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เทียบเท่าหรือดีกว่าผังเมืองเฉพาะเดิมในประเด็นการสามารถร่นระยะเวลาในการดำเนินการ ความเป็นเอกภาพในการขับเคลื่อนพัฒนาภายในพื้นที่โครงการซึ่งมีเป้าหมายการพัฒนาในพื้นที่ในและโดยรอบสถานที่ที่มีศักยภาพ และสามารถนำมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนากลับมาอุดหนุนการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะและค่าโดยสารแก่ประชาชนอย่างเป็นระบบ
๘.๒	- ระบบการตั้งถิ่นฐานและภูมิสังคม ตามมาตรา ๒๒ (๔) เป็นอย่างไร และมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอย่างไร - ควรคำนึงถึงความต่อเนื่องกับระบบควบคุมมลพิษ และสิ่งแวดล้อมด้วย - เพิ่มระบบรักษาความปลอดภัย เช่น รปภ. กล้อง CCTV และระบบการอพยพ - ควรมีแผนที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่ในบริเวณนั้น ๆ เช่น พิพิธภัณฑ์อยู่ตรงไหน มีสถานที่น่าสนใจตรงไหน มีร้านของกินอร่อย ๆ ตรงไหน	รับทราบความเห็น ซึ่งมีความสอดคล้องตามมาตรา ๒๒ (๘)
	เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาที่ดินที่จะต้องบริหารระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้ทำงาน	รับทราบความเห็น

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	ได้อย่างมีประสิทธิภาพ การบริหารระบบ สาธารณูปโภคโดยองค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่นจะมีความพร้อมมากกว่า มีความยั่งยืน	
๘.๓	เห็นด้วยในหลักการ เนื่องจากมีการกำหนด ระบบสาธารณูปโภคที่เชื่อมโยงกับโครงสร้าง พื้นฐานอย่างครบถ้วนและเอื้อต่อการพัฒนา อย่างเป็นระบบ อย่างไรก็ตาม ควรเพิ่ม รายละเอียดในเชิงการบูรณาการ และการดำเนินงานจริง เพื่อให้เกิด ประสิทธิภาพและความต่อเนื่องในระยะยาว	รับทราบความเห็น ซึ่งมีความสอดคล้อง ตามมาตรา ๒๒ (๘)
๘.๔	ควรมีมาตรการที่ช่วยผ่อนปรนข้อกำหนด ผังเมืองเดิม เช่น การให้ FAR Bonus หรือค่าโบนัส เพิ่มพื้นที่อาคาร เพื่อเป็นแรงจูงใจให้ผู้พัฒนา โครงการยอมลงทุนในระบบสาธารณูปโภค หรือพื้นที่สีเขียวที่ระบุ	มีอยู่แล้วในมาตรา ๒๕ (๔)
๘.๕	ควรเขียนให้ชัดเจนว่า - (๗) ระบบป้องกันอุบัติเหตุและเผชิญเหตุ แผ่นดินไหว อุทกภัย วาตภัย และอัคคีภัย - (๘) ระบบการสื่อสารสำรองกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน - (๙) พื้นที่โล่ง พื้นที่เปิดโล่ง กรณีอพยพฉุกเฉิน หรือสนับสนุนการปฐมพยาบาล การเคลื่อนย้าย ฉุกเฉิน	ปรับแก้มาตรา ๒๒ (๗) ระบบป้องกันอุบัติเหตุ การเผชิญเหตุ และการอพยพ
๘.๖	ระบบที่ระบุไว้ ๗ ระบบ ยังเป็นระบบกายภาพ แบบเดิม ซึ่งไม่เพียงพอต่อการเป็นการพัฒนา เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน ในยุค Digital & AI โดยมีข้อเสนอ ดังนี้ ๑. ยกระดับระบบ ICT สู่การเป็นแพลตฟอร์ม ข้อมูลเมือง (CDP) ที่เชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง หน่วยงานด้านคมนาคมขนส่งกับท้องถิ่น ในการบริหารจัดการจราจรและพลังงาน ๒. ควรระบุให้ครอบคลุมถึงโครงข่ายแม่น้ำ ลำคลองและชายฝั่งกับระบบขนส่งทางน้ำ และต้องบรรจุการใช้ (NbS) เช่น พื้นที่รับน้ำ แก้มลิงหรือทางเดินริมน้ำที่มีคุณภาพ เพื่อสร้าง Urban Resilience ๓. ควรเชื่อมโยงกับกฎหมายผังเมืองเฉพาะ (มาตรา ๔๐) ตาม พ.ร.บ. การผังเมือง	รับทราบความเห็น ทั้งนี้ข้อเสนอแนะดังกล่าว เป็นรายละเอียดเชิงเทคนิคที่สามารถ ดำเนินการได้ภายใต้กรอบอำนาจหน้าที่ ตาม มาตรา ๒๐ และ ๒๑ โดยไม่จำเป็นต้อง ปรับปรุงข้อความในระดับ พ.ร.บ. เพื่อให้ กฎหมายมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ทางเทคโนโลยี แต่จะรับความเห็น ไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง ในประเด็นการกำหนดรายละเอียด ด้าน Smart City Nature - based Solutions และมาตรฐานการออกแบบสถาปัตยกรรม (Urban Design Guideline) ที่สอดคล้องกับ บริบทพื้นที่ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนา เมืองที่ยั่งยืนและมีสุนทรียภาพเมือง

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบ และสุนทรียภาพของเมือง ที่อ้างอิงตามบริบททางประวัติศาสตร์ ศิลปะและสถาปัตยกรรมของแต่ละพื้นที่	
๘.๗	ควรคำนึงถึงโครงสร้างด้านเศรษฐกิจของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เหล่านั้นด้วย เพื่อประเมินการได้รับผลกระทบต่อการดำเนินโครงการ และประเมินราคา อัตราค่าโดยสารในอนาคต ในกรณีโครงการเสร็จ ถ้าหากทราบรายได้ต่อหัวของประชากรในพื้นที่นั้นๆ จะสามารถคำนวณรายได้ในอนาคตที่อาจเกิดขึ้น และย้อนกลับมาประเมินงบลงทุนตั้งต้นในปัจจุบันที่ควรลงทุนได้ ยกเว้นแม้แต่โครงการนี้ไม่แสวงหาผลกำไร ถ้าหากเป็นเช่นนั้น ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงรายได้ต่อหัวของประชากรในพื้นที่	รับทราบความเห็น ทั้งนี้ สนข. ได้กำหนดให้ พ.ร.บ. นี้เป็นกลไกหลักในการเปลี่ยนเมืองให้เป็นระเบียบ ลดความเหลื่อมล้ำ และกระตุ้นเศรษฐกิจจากการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานี อย่างคุ้มค่า เมืองคัมภีร์ของกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายและเหมาะสมกับการดำรงชีวิตของชุมชน มีระบบโครงข่ายการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน และสร้างเมืองยั่งยืนในระยะยาว โดยร่าง พ.ร.บ. นี้ ในหมวด ๓ การพัฒนาพื้นที่ มาตรา ๒๑ และ ๒๒ ที่ระบุถึงการจัดทำแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยใช้เครื่องมือด้านผังเมือง มาตรา ๒๕ และ ๒๗ ที่ ระบุการนำเครื่องมือการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่มาใช้ การใช้มาตรการทางภาษี และค่าธรรมเนียมเพื่อจูงใจให้เจ้าของที่ดินเข้าร่วมโครงการ การเจรจา แลกเปลี่ยน หรือจัดซื้อที่ดิน สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เพื่อรวบรวมที่ดินมาพัฒนา
๘.๘	ควรรวมถึงที่อยู่อาศัย สถานศึกษาสถานพยาบาล	
๘.๙	เพื่อให้การพัฒนามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อาจพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรฐานขั้นต่ำของระบบเชื่อมโยงที่สำคัญ เช่น ระบบขนส่ง เชื่อมต่อ (feeder) ทางเดินเท้า และการเชื่อมต่อระหว่างสถานีกับพื้นที่โดยรอบให้ชัดเจนยิ่งขึ้น	
๘.๑๐	ควรมีเรื่องการบูรณาการนโยบายด้านการเคหะ (นโยบายบ้านเคหะ) และสิ่งแวดล้อมมากกว่านี้ และควรพิจารณาใส่ข้อเสนอ Exaction อย่างที่ปรากฏในกฎหมายบางประเทศ	
๘.๑๑	ควรเพิ่มพื้นที่อพยพในกรณีเกิดภัยพิบัติ	
๙.	ท่านเห็นว่าการจัดให้หน่วยงานของรัฐอื่น ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการตามโครงการ มีหน้าที่ในการช่วยเหลือในกรณีต่าง ๆ ที่จำเป็น เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และรวดเร็วมีความเหมาะสมหรือไม่	
๙.๑	เห็นด้วย แต่ไม่แน่ใจต้องใช้กลไกพิเศษหรือไม่	ร่าง พ.ร.บ. นี้ได้วางกลไกพิเศษผ่านคณะกรรมการนโยบาย เพื่อทำหน้าที่บูรณาการและสั่งการระหว่างหน่วยงานรัฐให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เกิดความคล่องตัว ลดความล่าช้า และสร้างแนวทางการทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๙.๒	การเวนคืนที่ดินนั้นมีผลกระทบโดยตรงต่อประชากรในพื้นที่ การอนุมัติการเวนคืนนั้น	รับทราบความเห็น โดยจะปรับเพิ่มมาตรา ๒๖ ทั้งนี้ การเวนคืนที่ดินตามวรรคนี้ จะต้องเป็น

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	จะต้องมีหลักฐานในความจำเป็นจริง ๆ พร้อมตัวเลขชัดเจนว่ามีผู้รับผลกระทบกี่ราย และรัฐได้เตรียมการอย่างไรในการแก้ปัญหาของผู้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ และไม่อิงเพียง พ.ร.บ. เวณคืนพื้นที่ เพื่อความเป็นธรรมแก่ประชาชน และบรรเทาความเข้าใจผิดที่อาจเกิดขึ้นในสถานการณ์ที่ประชาชนจะมองสถานการณ์ด้วยความกลัว	กรณีที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งและจะต้องปรากฏว่าวิธีการรวบรวมที่ดินโดยวิธีการอื่นข้างต้นนั้นไม่สามารถทำได้ และหากไม่ได้ที่ดินที่จะเวนคืนดังกล่าวมาจะทำให้ไม่สามารถดำเนินโครงการได้อย่างมีนัยสำคัญ
๙.๓	มาตรา ๒๕ (๔) ให้ความเห็นชอบ อนุมัติ อนุญาตหรือดำเนินการใด ๆ อันเป็นผลในการยกเว้นข้อกำหนดหรือข้อจำกัดตามกฎหมาย อาจเป็นการทำเกินอำนาจที่กฎหมายต่าง ๆ ได้รับความเห็นชอบในหลักการจากรัฐสภา	มาตรา ๒๕ (๔) มิใช่การให้อำนาจแบบเบ็ดเสร็จอย่างไร้ขอบเขต แต่เป็นกลไกเชิงบูรณาการเพื่อปลดล็อกอุปสรรคทางกฎหมายที่ทับซ้อนกันในพื้นที่ TOD โดยเฉพาะ ทั้งนี้ การยกเว้นหรือผ่อนปรนต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายลำดับรอง ซึ่งต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการนโยบายซึ่งมีกรรมการจากทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินการดังกล่าวสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายเดิมและมุ่งเน้นเพื่อประโยชน์สาธารณะเป็นสำคัญ อันเป็นไปตามหลักเกณฑ์การจัดทำบริการสาธารณะที่มีความเฉพาะตัวในพื้นที่โครงการ
๙.๔	- การใช้บังคับพระราชบัญญัติฉบับนี้ ต้องไม่กระทบต่อสิทธิของเอกชนที่มีอยู่ก่อน - กรณีคณะกรรมการนโยบาย จะอนุญาต ยกเว้นข้อกำหนดหรือข้อจำกัดตามกฎหมายใดที่เป็นอุปสรรคกับการพัฒนาโครงการ (ข้อ ๒๕ (๔)) ต้องเป็นการยกเว้นที่ไม่ส่งผลกระทบต่อเกณฑ์ความปลอดภัยตามกฎหมายแต่ละฉบับด้วย	รับทราบความเห็น ไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง เพื่อเน้นย้ำการดำเนินการพัฒนาโครงการที่คำนึงถึงการคุ้มครองสิทธิของเอกชนที่มีอยู่ก่อนเป็นสำคัญ นอกจากนี้ การใช้อำนาจผ่อนปรนข้อกำหนดตามมาตรา ๒๕ (๔) จะถูกจำกัดขอบเขตเฉพาะเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาพื้นที่ โดยจะไม่มีกรยกเว้นมาตรฐานความปลอดภัยตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องในทุกกรณี
๙.๕	การจัดให้หน่วยงานของรัฐอื่น ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการตามโครงการ มีหน้าที่ในการช่วยเหลือในกรณีต่าง ๆ ที่จำเป็น เป็นเรื่องสำคัญ ทั้งนี้ต้องสร้างความเข้าใจ เจตนารมณ์ และความมุ่งหมายที่ตรงกัน การทำงานจึงจะขับเคลื่อนไปได้	รับทราบความเห็น

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้บริหารโครงการ TOD ในระดับพื้นที่ต้องมีความสามารถในการรวมพลังของหน่วยงานและภาคส่วนต่าง ๆ โดยมีกฎหมายเป็นปัจจัยหลักในการดำเนินงาน	
๙.๖	เนื่องจากการให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเข้ามาสนับสนุนจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและเร่งรัดการดำเนินโครงการให้เกิดผลเป็นรูปธรรม แต่ควรกำหนดบทบาท หน้าที่ และกลไกประสานงานให้ชัดเจน เพื่อลดความซ้ำซ้อนและปัญหาความล่าช้า	รับทราบความเห็น
๙.๗	การใช้อำนาจสั่งการหรือยกเว้นกฎหมายหลายฉบับตามมาตรา ๒๕ (๔) มีความเสี่ยงสูงหากขาดกลไกตรวจสอบและภาพรวมการพัฒนาเมืองที่รอบคอบ โดยมีข้อเสนอ ดังนี้ ๑. คณะกรรมการนโยบายควรใช้ระบบ CDP เป็นฐานในการพิจารณาอนุมัติ/อนุญาตแบบดิจิทัลแทนการใช้ดุลยพินิจเพียงอย่างเดียวเพื่อความโปร่งใสและตรวจสอบได้ ๒. การยกเว้นข้อกำหนด ควรดำเนินการภายใต้กรอบและกลไกของผังเมืองเฉพาะเป็นฐานซึ่งมีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นเชิงลึกและมีมาตรฐานทางวิชาการผังเมืองรองรับอยู่แล้ว ๓. การใช้ที่ดินรัฐเพื่อมูลค่าสาธารณะ (Public Value) ตามมาตรานี้ ควรมีเงื่อนไขบังคับให้ผู้พัฒนาโครงการต้องจัดที่อยู่อาศัย (Affordable Housing) และพื้นที่สาธารณะที่ทุกคนเข้าถึงได้ ในสัดส่วนที่เหมาะสมตามเป้าหมาย SDGs	รับทราบความเห็นมาประกอบการปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. และร่างกฎหมายลำดับรอง
๙.๘	มาตรา ๒๕ จะช่วยเร่งรัดและบูรณาการการดำเนินโครงการ โดยให้อำนาจรัฐในการประสานงาน อนุมัติ และสนับสนุนทรัพยากร ซึ่งเหมาะกับโครงการขนาดใหญ่ที่ต้องใช้หลายหน่วยงานร่วมกันและสามารถลดความซ้ำซ้อนของขั้นตอนอนุญาตจากหลายหน่วยงาน	รับทราบความเห็น
๙.๙	ควรพิจารณาประเด็นการเวนคืน การใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินที่เวนคืนให้ชัดเจนยิ่งขึ้น	- รับทราบความเห็น โดยจะปรับเพิ่มมาตรา ๒๖ ทั้งนี้ การเวนคืนที่ดินตามวรรคนี้ จะต้องเป็น

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
		กรณีที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งและจะต้องปรากฏว่าวิธีการรวบรวมที่ดินโดยวิธีการอื่นข้างต้นนั้นไม่สามารถทำได้ และหากไม่ได้ที่ดินที่จะเวนคืนดังกล่าวมาจะทำให้ไม่สามารถดำเนินโครงการได้อย่างมีนัยสำคัญ
๙.๑๐	มาตรานี้เหมือนจะเชิงบังคับให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องพิจารณาอนุมัติ อนุญาต หรือเห็นชอบ เพื่อลดข้อจำกัดหรือดำเนินการใด ๆ อันเป็นผลในการยกเว้นข้อกำหนด หรือข้อจำกัดตามกฎหมายว่าด้วยประมวลกฎหมายที่ดิน กฎหมายว่าด้วยการเวนคืนที่ดิน กฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่ดิน กฎหมายว่าด้วยการผังเมือง กฎหมายควบคุมอาคาร กฎหมายว่าด้วยทางหลวง กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง กฎหมายว่าด้วยการขุดดินและถมดิน หรือกฎหมายอื่นที่เป็นอุปสรรคกับการพัฒนาโครงการตามที่ได้มีการอนุมัติเพื่อให้ทำการพัฒนาโครงการตามที่อนุมัติได้ โดยให้มีผลเป็นการยกเว้นเฉพาะในขอบเขตพื้นที่ของโครงการที่ได้รับอนุมัติเท่านั้น เหมือนเป็นการ over rule กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง จำเป็นมากแค่ไหนที่กฎหมายนี้ต้องกำหนด over rule กฎหมายอื่น ถ้าไม่มีจะดำเนินโครงการไม่ได้หรือไม่	เป็นการบูรณาการกฎหมายที่ซับซ้อนให้มีเอกภาพ ลดความซ้ำซ้อนและอุปสรรคเชิงเทคนิคที่มักเกิดขึ้นในการพัฒนาเมืองขนาดใหญ่ หากไม่มีมาตรานี้ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีตามมาตรฐานสากลจะไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ ทั้งนี้ การใช้อำนาจดังกล่าวจะกระทำอย่างจำกัดภายใต้กรอบแผนผังที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายอย่างรอบคอบ เพื่อประโยชน์สาธารณะและความคุ้มค่าของการลงทุนเป็นสำคัญ โดยอธิบายในกรณีตัวอย่าง ดังนี้ - หากไม่มีมาตรานี้ โครงการ TOD จะติดกับดักทางกฎหมาย เช่น กฎหมายผังเมืองกำหนด FAR ต่ำเกินไปจนไม่คุ้มทุน กฎหมายควบคุมอาคารกำหนดระยะถอยร่นที่ไม่เอื้อต่อการทำทางเดินเชื่อมสถานี (Skywalk) หรือกฎหมายทางหลวงที่ไม่อนุญาตให้ใช้พื้นที่เขตทางเพื่อการค้าขายเล็กน้อยรอบสถานี - โครงการจะใช้เวลาขออนุญาตจากหน่วยงานนานหลายปี และสุดท้ายอาจพัฒนาไม่ได้ตามรูปแบบที่ออกแบบไว้ (Sub - Optimal Design) เนื่องจากไม่มีกำหนดหน่วยงานหลักในการบูรณาการอย่างมีเอกภาพ
๑๐.	ท่านเห็นว่าการกำหนดระยะเวลาการเช่าและให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ที่ใช้ในการพัฒนาโครงการตามวัตถุประสงค์และหลักการของ TOD มีกำหนดระยะเวลาไม่เกิน ๕๐ ปีโดยไม่ให้นำระยะเวลาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติการเช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม พ.ศ. ๒๕๔๒ มาใช้ มีความเหมาะสมหรือไม่	
๑๐.๑	ควรพิจารณากฎหมายอื่นให้รอบคอบ	รับทราบความเห็น
๑๐.๒	- เพื่อจูงใจในการพัฒนาพื้นที่ และไม่ขัดกับพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่รัฐสามารถให้เอกชนมีระยะเวลาเช่าไม่เกิน ๕๐ ปี เช่นกัน	รับทราบความเห็น ทั้งนี้ จะมีร่างกฎหมายลำดับรองกำหนดในประเด็นเงื่อนไขรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการเช่าหรือเช่าช่วงที่เกี่ยวข้องต่อไป

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	- ข้อกำหนดเรื่องการเช่า เช่าช่วง ให้เช่า หรือให้เช่าช่วงอสังหาริมทรัพย์ จะถูกกำหนด ในกฎหมายลำดับรองหรือไม่	
๑๐.๓	ระยะเวลา ๕๐ ปี เป็นเวลาที่เหมาะสม ต่อการพัฒนาในเชิงธุรกิจ การมีระยะเวลา กำหนดไว้ชัดเจนเป็นเรื่องที่จำเป็น	รับทราบความเห็น
๑๐.๔	ควรมีความยืดหยุ่นตามลักษณะโครงการ และเงื่อนไขการลงทุน เพื่อให้เกิดความคุ้มค่า และดึงดูดการมีส่วนร่วมจากภาคเอกชน มากยิ่งขึ้น	
๑๐.๕	เห็นว่ามีความเหมาะสมและพอดี เนื่องจาก โครงการ TOD เป็นการลงทุนโครงสร้าง พื้นฐานที่ใช้เงินทุนสูงและคืนทุนนาน ระยะเวลา ๕๐ ปีจะช่วยสร้างความเชื่อมั่น ให้นักลงทุนและช่วยให้นักพัฒนาพื้นที่รอบสถานี มีความต่อเนื่องและยั่งยืนมากกว่าการใช้ กำหนดเวลาตามกฎหมายแพ่งปกติ	
๑๐.๖	- สัญญาเช่าไม่ควรเกิน ๓๐ ปี - มีสัดส่วนผู้ถือหุ้นในบริษัทเป็นคนไทย อย่างน้อยร้อยละ ๕๑ - ไม่เป็นบริษัทที่อยู่ในบัญชีผู้ ที่งาน ของกรมบัญชีกลางในระยะเวลา ๑๐ ปี - ดำเนินกิจการและเสียภาษีถูกต้อง ตามกฎหมาย	คงความตามร่าง พ.ร.บ. ด้วยเหตุผล ดังนี้ - โครงการ TOD ไม่ใช่แค่การสร้างอาคาร แต่รวมถึงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณประโยชน์รอบสถานี ซึ่งมีต้นทุน สูงมาก ระยะเวลา ๓๐ ปี มักไม่เพียงพอ ต่อการคืนทุน (Payback Period) และอาจ ส่งผลให้เอกชนต้องตั้งราคาค่าบริการ/ค่าเช่า ที่สูงเกินไปเพื่อเร่งคืนทุน ซึ่งจะกระทบ ต่อประชาชนผู้ใช้บริการ - การไม่ระบุดำเนินการสัญญาไว้ในกฎหมายแม่ จะช่วยให้โครงการมีความยืดหยุ่นในการดึงดูด เทคโนโลยีและความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน จากต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม รัฐสามารถ กำหนดเงื่อนไขการร่วมทุน (Joint Venture) ที่เหมาะสมได้ในขั้นตอนการคัดเลือก รายโครงการ (Project by Project) - มี พ.ร.บ. การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหาร พัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบบ ที่เกี่ยวข้องควบคุมอยู่แล้วและสำนักงาน TOD

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
		สามารถระบุเป็นคุณสมบัติ (Qualification) ในประกาศเชิญชวนผู้ร่วมลงทุนได้
๑๐.๗	ระยะเวลาเช่า ๕๐ ปีแม้จะมุ่งใจการลงทุนแต่ยังขาดมิติความมั่นคงของที่อยู่อาศัยและตัวชี้วัดประสิทธิภาพเมือง ข้อเสนอเสริม: ๑. ควรเปิดช่องให้สิทธิในการเช่าสามารถขยายเวลาได้ถึง ๙๙ ปี สำหรับโครงการที่อยู่อาศัย Affordable Housing เพื่อสร้างหลักประกันแก่ผู้มีรายได้น้อย ๒. การต่อสัญญาหรือให้สิทธิพิเศษกับผู้พัฒนาโครงการ ควรผูกกับดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการบริหารเมืองผ่านระบบ CDP และ Urban Resilience ที่โครงการทำได้จริง ๓. ในสัญญาเช่าต้องระบุข้อกำหนดในเรื่องการแบ่งปันข้อมูล (Open Data) ให้กับสำนักงานและท้องถิ่น เพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์และวางแผนเมืองในภาพรวม ตามแนวทาง UN - Habitat	รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง ในประเด็นการสร้าง ความมั่นคงในที่อยู่อาศัย (Affordable Housing) การกำหนด ตัวชี้วัดประสิทธิภาพเมือง (KPIs) และนโยบายการแบ่งปันข้อมูล (Open Data) ทั้งนี้ เห็นสมควรให้คงระยะเวลาเช่า ๕๐ ปี เนื่องจากการขยายเวลาได้ถึง ๙๙ ปี ไว้ใน พ.ร.บ. นี้ อาจขัดแย้งกับกฎหมายหลักของประเทศ (พ.ร.บ. ทรัพย์สินสิทธิอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒) อย่างไรก็ตาม สนข. สามารถใช้กลไกการต่อสัญญาเช่าที่ระบุไว้ล่วงหน้าในสัญญา เพื่อให้ต่ออายุสัญญาได้อีกไม่เกิน ๔๙ ปี เมื่อครบกำหนด ซึ่งในกรณีโครงการ Affordable Housing ย่อมสร้างความมั่นคงระยะยาวเทียบเท่า ๙๙ ปีได้ โดยไม่ต้องแก้กฎหมายแม่
๑๐.๘	การลงทุนโครงการ TOD ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการยาว เสนอให้ขยายระยะเวลาการเช่าเพิ่มเติมอีก ๔๙ ปี เพื่อเพิ่มแรงจูงใจการลงทุน และเพิ่มผลตอบแทนเข้ากองทุนในอนาคต	
๑๐.๙	ถ้าเป็นเพื่อที่อยู่อาศัยในราคาย่อมเยา ควรให้ได้มากกว่า ๕๐ ปี (มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์)	
๑๐.๑๐	ควรเป็นเพียง ๓๐ ปีแล้วต่อสัญญาให้คล้ายคลึงกับการเช่า Lease - Hold	โครงการ TOD ไม่ใช่แค่การสร้างอาคาร แต่รวมถึงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณประโยชน์รอบสถานี ซึ่งมีต้นทุนสูงมาก ระยะเวลา ๓๐ ปี มักไม่เพียงพอต่อการคืนทุน (Payback Period) และอาจส่งผลให้เอกชนต้องตั้งราคาค่าบริการ/ค่าเช่าที่สูงเกินไปเพื่อเร่งคืนทุน ซึ่งจะกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการ
๑๐.๑๑	โครงการ TOD จะต้อง มี ระยะเวลา การดำเนินงานที่ยาวนานสอดคล้องกับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง	รับทราบความเห็น

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๑๑.	ท่านเห็นว่าวิธีการและอัตราเงินสมทบเข้ากองทุนส่งเสริมการพัฒนาโครงการ มีความเหมาะสมหรือไม่	
๑๑.๑	ควรมีมาตรการยกเลิกใบอนุญาตโครงการด้วย	รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองในการกำหนดรายละเอียดมาตรการบังคับทางปกครองไว้ในกฎหมายลำดับรอง เพื่อควบคุมให้ผู้พัฒนาโครงการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การส่งเงินสมทบเข้ากองทุนอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะครอบคลุมถึงมาตรการการพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตโครงการในกรณีที่มีการฝ่าฝืนเงื่อนไขที่เป็นสาระสำคัญ ทั้งนี้ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของรัฐและสร้างระบบการพัฒนาเมืองที่มีธรรมาภิบาล
๑๑.๒	- ขึ้นอยู่กับหลักเกณฑ์ วิธีการ และอัตราเงินสมทบเข้ากองทุน ซึ่งควรมีความชัดเจนต่อผู้ขอพัฒนาโครงการ - มีข้อสงสัยว่า นอกจากผู้พัฒนาโครงการจะนำส่งเงินสมทบเข้ากองทุนส่งเสริมการพัฒนาโครงการแล้ว กฎหมายลำดับรองจะมีการกำหนดให้ผู้พัฒนาโครงการจะจ่ายเงินอื่นอีกหรือไม่	รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองให้มีหลักเกณฑ์ วิธีการ และอัตราเงินสมทบเข้ากองทุนที่เหมาะสมในแต่ละโครงการ ทั้งนี้ เจตนารมณ์ของ พ.ร.บ. นี้ มุ่งเน้นการจัดเก็บเงินสมทบเข้ากองทุนเพียงแหล่งเดียวตามหลักการแบ่งปันผลประโยชน์ จากสิทธิประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นภายหลังการพัฒนา ไม่มีนโยบายในการกำหนดค่าธรรมเนียมหรือเงินสมทบทับซ้อนอื่นใดเพิ่มเติมในกฎหมายลำดับรองที่จะเป็นการสร้างภาระเกินควรแก่ผู้พัฒนาโครงการ เว้นแต่จะเป็นค่าธรรมเนียมตามปกติในการขออนุญาตตามกฎหมาย (Administrative Fees) หรือค่าปรับในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเท่านั้น เพื่อให้ผู้พัฒนาโครงการสามารถคำนวณต้นทุนการลงทุนได้อย่างแม่นยำและโปร่งใส
๑๑.๓	การมีกฎหมายกำหนดชัดเจนเรื่องหน้าที่นำส่งเงินสมทบเข้ากองทุนส่งเสริมการพัฒนาโครงการเป็นรายปี เป็นวิธีการที่เหมาะสมในการนำเงินไปใช้เพื่อพัฒนาในเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร TOD กองทุนส่งเสริมการพัฒนาโครงการ TOD จำเป็นที่จะต้องจัดทำขึ้นโดยมีรายได้มาจากผู้พัฒนาโครงการ	รับทราบความเห็นไปประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๑๑.๔	ควรกำหนดอัตราและหลักเกณฑ์ให้เหมาะสมและเป็นธรรม เพื่อไม่ให้เป็นการระต่อผู้พัฒนาโครงการมากเกินไป	
๑๑.๕	เห็นด้วย เนื่องจากเป็นกลไกที่สร้างความเป็นธรรม โดยให้ผู้พัฒนาโครงการที่ได้รับประโยชน์ร่วมส่งเงินสมทบกลับคืนสู่สังคมผ่านกองทุน และมีการกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจนในกรณีล่าช้า ซึ่งจะช่วยให้กองทุนมีเสถียรภาพทางการเงินในระยะยาว	
๑๑.๖	ควรมีการเปิดช่อง เงินจากภาษีท้องถิ่น หากในอนาคตมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเก็บภาษีท้องถิ่น	
๑๑.๗	การจัดเก็บเงินสมทบรายปี ควรเป็นเครื่องมือจูงใจ (Incentives) มากกว่าเพียงการจัดเก็บรายได้แบบคงที่ โดยมีข้อเสนอ ดังนี้ ๑. มีส่วนลดเงินสมทบ (Contribution Credits) สำหรับโครงการที่บรรลุมาตรฐานการพัฒนาเมืองตามที่รัฐกำหนด เช่น มีระบบจัดการน้ำยอดเยี่ยม หรือมี CDP ที่สมบูรณ์ ๒. ควรระบุกลไกการประสานงานกับกองทุนพัฒนาพื้นที่ฝั่งเมืองเฉพาะ เพื่อไม่ให้เป็นการระซ้ำซ้อนแก่เจ้าของที่ดินและผู้พัฒนาโครงการ ๓. ควรระบุให้เปิดเผยข้อมูลการจัดเก็บ และการใช้จ่ายเงินกองทุน ผ่านระบบดิจิทัล ด้วย Open Data ที่ประชาชนตรวจสอบได้แบบ Real - Time	
๑๑.๘	ให้เพิ่มเติม ความโปร่งใสในการบริหารกองทุน เช่น การเปิดเผยรายงานการใช้จ่ายเงิน และควรมีระเบียบการจัดหาเงินเข้ากองทุนจากมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นในอนาคตด้วย	
๑๑.๙	ควรกำหนดปริมาณเงินที่ ต้องส่งมอบเพียงเล็กน้อยหรือมีปริมาณขั้นสูงก็เพียงพอ ไม่ต้องคิดเป็นร้อยละ ๑ ที่จะไม่มีความขั้นสูง ผู้พัฒนาพื้นที่ จะได้มีกำไรมากขึ้นเพื่อนำไปพัฒนาพื้นที่ได้ซึ่งเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจได้มากกว่า	

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๑๒.	ท่านเห็นว่าวัตถุประสงค์ในการใช้เงินจากกองทุนส่งเสริมการพัฒนาโครงการ มีความเหมาะสมและครอบคลุมต่อการพัฒนาโครงการหรือไม่	
๑๒.๑	- เงินกองทุนควรใช้เพื่อให้ความช่วยเหลือผู้พัฒนาโครงการภายหลังได้รับการอนุมัติโครงการแล้ว หากอยู่ระหว่างการขออนุมัติ ผู้พัฒนาโครงการควรกู้ยืมเงินจากกองทุน (ข้อ ๓๓ (๑)) - เงินกองทุนควรใช้อุดหนุนค่าโดยสารเฉพาะในระบบราง หรือระบบขนส่งที่เข้าร่วม เพื่อจูงใจให้ระบบขนส่งอื่นๆ เข้าร่วมในโครงการพัฒนาพื้นที่เพิ่มขึ้น แต่ไม่ควรนำเงินกองทุนไปอุดหนุนการคมนาคมที่ไม่เกี่ยวกับโครงการ (ข้อ ๓๓ (๓)) - เงินของกองทุนไม่ควรใช้ค่าใช้จ่ายของสำนักงาน หรือเป็นค่าตอบแทนของคณะกรรมการนโยบาย หรือคณะกรรมการกองทุน - หลักการและเหตุผลที่เป็นที่มาของการใช้เงินกองทุน เช่น มาตรา ๓๓ (๕) เป็นเงื่อนไขการใช้ที่กว้าง อาจทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เกินความจำเป็นของกองทุน	รับทราบความเห็น เนื่องจากผู้พัฒนาโครงการที่เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือหน่วยงานของรัฐ อาจต้องการเงินทุนสนับสนุนในการริเริ่มศึกษาพัฒนาโครงการ
๑๒.๒	โครงสร้างการบริหารจัดการกองทุนฯ เป็นเรื่องที่ละเอียดอ่อน อาจจะต้องมีกฎหมายลูกกำหนดขึ้นมาเป็นหลักปฏิบัติ	รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องต่อไป
๑๒.๓	ควรเพิ่มกลไกติดตามและตรวจสอบการใช้เงินเพื่อให้เกิดความโปร่งใสและประสิทธิภาพในการดำเนินงาน	
๑๒.๔	วัตถุประสงค์กองทุนในปัจจุบันยังขาดมิติการลงทุนเพื่ออนาคต โดยมีข้อเสนอ ดังนี้ ๑. ควรเพิ่มวัตถุประสงค์ในการใช้เงินกองทุน สนับสนุนการจัดตั้งและบริหารจัดการแพลตฟอร์มข้อมูลเมือง (CDP) และระบบ Big Data & AI ๒. เงินกองทุนควรถูกนำมาใช้เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสีฟ้าและสีเขียว (Blue - Green Infrastructure) และ NbS เพื่อสร้าง Urban Resilience ให้ทนต่อภัยพิบัติได้	

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	๓. ควรมีวัตถุประสงค์ในการช่วยเหลือทางการเงินเพื่อการจัดทำที่อยู่อาศัยที่ทุกคนเข้าถึงได้ ในพื้นที่รอบสถานีด้วย เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของกลุ่มผู้มีรายได้น้อย	
๑๒.๕	มีการครอบคลุมทั้งการลงทุนและการพัฒนาเชิงระบบ สนับสนุนทั้งระยะเริ่มต้น (จัดทำโครงการ) และระยะดำเนินการจริง มีการกำกับผ่านคณะกรรมการบริหารกองทุน ช่วยให้เกิดการควบคุมได้ชัดเจนขึ้น เสนอให้มีการเปิดเผยการบริหารกองทุนต่อสาธารณะ โดยอาจเสนอให้มีการจัดทำรายงานสรุปการดำเนินงานรายปีต่อสาธารณะผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้ประชาชนตรวจสอบความคุ้มค่า และลดความเสี่ยงในการทุจริต รวมถึงสร้างความเชื่อมั่นต่อนักลงทุน	รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป
๑๒.๖	- กองทุนนี้มีสถานะเป็นนิติบุคคลหรือไม่ ถ้าไม่ใช่ แล้วจะมีอำนาจหน้าที่ในการให้กู้ยืม แก่ผู้ขอโครงการอย่างไร หรือต้องดำเนินการผ่านสำนักงาน - วัตถุประสงค์ ตาม (๑) (๒) ต่างกันอย่างไร รวมข้อกันได้หรือไม่ - เสนอให้นำเงินไปช่วยจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โดยรอบสถานี	- กองทุนในลักษณะนี้ จะไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคลแยกต่างหาก แต่เป็นทุนหมุนเวียนที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงาน TOD ซึ่งเป็นนิติบุคคลการทำสัญญาให้กู้ยืมเงินแก่ผู้พัฒนาโครงการจะดำเนินการผ่านสำนักงาน TOD ในฐานะผู้บริหารจัดการกองทุน โดยมีคณะกรรมการบริหารกองทุนเป็นผู้อนุมัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมาย - ความแตกต่างระหว่าง มาตรา ๓๓ (๑) และ (๒) สรุปดังนี้ มาตรา ๓๓ (๑) ช่วงก่อนการก่อสร้าง และ (๒) ช่วงหลังได้รับการอนุมัติโครงการแล้ว ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการช่วยเหลือที่แตกต่างกัน - แผนการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมระบบสาธณูปโภค สาธารณูปการ เป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาโครงการ ซึ่งสามารถพิจารณาขอรับเงินช่วยเหลือในรูปแบบที่เหมาะสมจากกองทุนฯ ได้

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๑๓.	ท่านเห็นว่าคณะกรรมการกองทุนส่งเสริมการพัฒนาโครงการ มีความเหมาะสมหรือไม่	
๑๓.๑	เนื่องจากคณะกรรมการนโยบายต้องมีความเชี่ยวชาญหลากหลายด้าน ควรพิจารณาเพิ่มจำนวนกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิให้เพียงพอต่อความเชี่ยวชาญที่จำเป็นต้องใช้ใน TOD และการบริหารกองทุน	รับไปปรับใน ร่าง พ.ร.บ. ในประเด็นองค์ประกอบคณะกรรมการนโยบาย แต่ สนข. พิจารณาแล้วเห็นว่าร่างเนื้อหาเกี่ยวกับคณะกรรมการบริหารกองทุนฯ ในปัจจุบันมีความเหมาะสม ครอบคลุม และสอดคล้องกับ
๑๓.๒	เป็นไปตามเหตุผลและความจำเป็นของการบริหารกองทุนฯ จะต้องมีกฎหมายประกอบการบริหารกองทุนฯ	ความเห็นที่เสนอแนะมาแล้ว โดยมีการกำหนดองค์ประกอบที่เชี่ยวชาญครบทุกมิติ ที่จำเป็นต่อการบริหารกองทุนได้อย่างโปร่งใส
๑๓.๓	ควรเพิ่มความโปร่งใสและการมีส่วนร่วมจากภาคเอกชนหรือผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้การตัดสินใจมีประสิทธิภาพและตอบโจทย์การพัฒนามากยิ่งขึ้น	และกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนตามมาตรฐานกฎหมายทุนหมุนเวียนภาครัฐ ตลอดจนมีกลไกเปิดส่วนร่วมให้ภาคเอกชนและผู้เชี่ยวชาญภายนอกเข้ามาสนับสนุนงาน
๑๓.๔	องค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารกองทุนมีความเชี่ยวชาญครอบคลุมทั้งด้านนโยบายการเงิน และงบประมาณ อีกทั้งการกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนจะช่วยให้การบริหารจัดการเงินกองทุนมีความโปร่งใสและมีประสิทธิภาพสูงสุด	ในรูปแบบคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น ทำให้มีความยืดหยุ่น และตอบโจทย์การพัฒนาเมืองจริง จึงเห็นควรคงเนื้อหาตามร่างเดิม
๑๓.๕	นานเกินไป ไม่ควรเกิน ๑ ปี ต่อวาระ เพื่อลดการคอร์รัปชัน	รับทราบ โดยเห็นว่าระยะเวลาเดิมตามที่ระบุในร่าง พ.ร.บ. มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากการกำหนดระยะเวลาไม่เกิน ๑ ปีต่อวาระจะทำให้เกิดปัญหาความไม่ต่อเนื่องในการบริหารจัดการกองทุนให้เกิดประสิทธิภาพได้
๑๓.๖	ควรเพิ่มหน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจสอบและป้องกันการทุจริต ซึ่งภารกิจและอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานนั้นควรสอดคล้องกับการดำเนินการของคณะกรรมการฯ โดยเฉพาะในการบริหารจัดการกองทุน	รับทราบ โดย สนข. พิจารณาแล้วเห็นว่าร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้และระบบกฎหมายไทยในปัจจุบันมีกลไกการตรวจสอบทุจริตที่เข้มงวดและครอบคลุมอยู่แล้ว โดยสำนักงานและกองทุน TOD จะต้องอยู่ภายใต้การตรวจสอบของหน่วยงานภายนอกที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายระดับชาติโดยตรง เช่น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ และคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ ซึ่งการจัดตั้งหน่วยงานตรวจสอบขึ้นใหม่เป็นการเฉพาะในกฎหมายฉบับนี้ จะทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในโครงสร้างระบบราชการ

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
		(Overlapping Jurisdictions) และเพิ่มภาระงบประมาณโดยไม่จำเป็น
๑๓.๗	องค์ประกอบกรรมการยังเน้นด้านการเงินและกฎหมาย ขาดความหลากหลายด้านเทคโนโลยีเมืองและงานออกแบบ ข้อเสนอเสริม: ๑. เพิ่มตัวแทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้การจัดสรรเงินอุดหนุนสอดคล้องกับแผนพัฒนาและความต้องการจริงในพื้นที่รอบสถานี ๒. เพิ่มกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ที่เป็นผู้เชี่ยวชาญด้าน Urban Data Governance และ Urban Resilience & NbS ในสัดส่วนที่ชัดเจน ๓. ควรมีผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมืองเฉพาะจากกรมโยธาธิการและผังเมือง และให้สมาคมวิชาชีพ เช่น สมาคมสถาปนิกผังเมืองไทยมีส่วนร่วมในฐานะที่ปรึกษาเพื่อรับรองคุณภาพด้านการออกแบบเมืองของโครงการที่ขอรับการสนับสนุน	คณะกรรมการบริหารกองทุนฯ มีหน้าที่หลักเฉพาะด้านการบริหารจัดการเงินและการคลังสำหรับโครงการที่ผ่านการพิจารณาความเหมาะสมทางเทคนิคและผังเมืองมาแล้ว โดยผู้เชี่ยวชาญเชิงเทคนิค เทคโนโลยีเมือง และงานออกแบบ จะได้รับการจัดวางให้อยู่ในคณะกรรมการนโยบายหรือคณะอนุกรรมการเชิงเทคนิค ซึ่งเป็นกลไกในการกลั่นกรองและอนุมัติโครงการตั้งแต่ต้นอยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดให้อยู่ในคณะกรรมการบริหารกองทุนฯ เพื่อแยกบทบาทหน้าที่ไม่ให้ซ้ำซ้อนกัน และเพื่อให้การบริหารเงินกองทุนมีประสิทธิภาพสูงสุด สนข. พิจารณาแล้วเห็นว่า คณะกรรมการบริหารกองทุนฯ มีภารกิจเฉพาะด้านการบริหารจัดการทางการเงินในโครงการที่คณะกรรมการนโยบายฯ ได้พิจารณาความเหมาะสมทางเทคนิคและผังเมืองเรียบร้อยแล้ว โดยผู้เชี่ยวชาญเชิงเทคนิค เทคโนโลยีเมือง และงานออกแบบ จะเข้าไปมีบทบาทโดยตรงในกลไกของคณะกรรมการนโยบาย หรือคณะอนุกรรมการกลั่นกรองโครงการตั้งแต่ต้นอยู่แล้ว จึงเห็นควรองค์ประกอบตามร่างเดิมเพื่อประโยชน์ในการแยกหน้าที่และมุ่งเน้นวินัยการเงินการคลังของกองทุนอย่างเป็นมืออาชีพ
๑๓.๘	ควรเพิ่มผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย	ไม่สมควร เนื่องจากการให้การไม่กำหนดผู้แทนจากหน่วยงานรัฐวิสาหกิจผู้ดำเนินโครงการ (เช่น รฟท. หรือ รฟม.) ร่วมเป็นคณะกรรมการบริหารกองทุนโดยตำแหน่งนั้น เพื่อป้องกันประเด็นการมีส่วนได้เสียหรือผลประโยชน์ทับซ้อนในการพิจารณาบริหารจัดการหรืออนุมัติเงินกองทุนฯ

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๑๓.๙	โครงสร้างคณะกรรมการบริหารกองทุนมีความเหมาะสมในด้านการบูรณาการหน่วยงานหลักของรัฐด้านงบประมาณ เศรษฐกิจ กฎหมาย และการคลัง รวมถึงมีผู้ทรงคุณวุฒิเข้ามาช่วยเสริมความเชี่ยวชาญทำให้สามารถบริหารกองทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพและรอบด้าน	รับทราบความเห็น
๑๓.๑๐	ควรระวังการทับซ้อนกับกรรมการว่าด้วยการผังเมือง	รับทราบความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. ทั้งนี้เรื่องกองทุน TOD เป็นเรื่องใหม่ที่นอกเหนือจากกลไกกฎหมายเดิม ไม่มีความทับซ้อนกับกรรมการว่าด้วยการผังเมือง
๑๔.	ความเห็นอื่น ๆ	
๑๔.๑	- ไม่ควรมีการตั้งสำนักงานฯ ขึ้นมาใหม่เนื่องจากภาระหน้าที่อาจมีไม่เพียงพอ - กลไกที่พึงมีคือการส่งเสริมเท่านั้น - การเน้นการทำให้เกิดขึ้นจริงควรใช้กลไกทางผังเมืองที่มีอยู่แล้ว - ผังการพัฒนาไม่ควรเทียบเคียงกับผังเมืองเฉพาะ เนื่องจากไม่ได้มีกระบวนการมีส่วนร่วมหรือรับฟังความต้องการของผู้ทรงสิทธิในอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่อย่างทั่วถึง	การจัดตั้งสำนักงาน TOD เป็นความจำเป็นเชิงยุทธศาสตร์เพื่อให้มีหน่วยงานเจ้าภาพที่รับผิดชอบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีอย่างครบวงจร ซึ่งจะทำหน้าที่อุดช่องว่างของกฎหมายผังเมืองเดิมที่เน้นเฉพาะการควบคุมพื้นที่แต่ขาดกลไกการบริหารจัดการและการสร้างแรงจูงใจในการพัฒนาและการนำมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนากลับมาอุดหนุนระบบขนส่งสาธารณะและพัฒนาพื้นที่เมืองรอบสถานี ในมาตราที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำผังโครงการได้ระบุขั้นตอนการสำรวจ การประชุมรับฟังความคิดเห็น และการประกาศโฆษณาไว้อย่างชัดเจนซึ่งเป็นกระบวนการที่โปร่งใสและครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพื่อให้มีมาตรฐานเทียบเท่าหรือสูงกว่ากระบวนการตามกฎหมายผังเมือง
๑๔.๒	ขอให้มีการกำหนดให้มีตัวแทนประชาชนในพื้นที่เป็นส่วนหนึ่งในคณะกรรมการในแต่ละระดับ เพื่อที่จะได้รวมความเห็นภาคประชาชนที่โดยมากหายไปจากนโยบายการพัฒนาเมือง	รับไปปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. โดยกำหนดให้สำนักงานสามารถแต่งตั้งคณะทำงานระดับพื้นที่ และมีผู้แทนจากภาคประชาชนในพื้นที่
๑๔.๓	- มาตรา ๔ การเลือกไม่ให้ใช้บังคับกับการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่ตั้งอยู่ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกตามกฎหมายว่าด้วยเขตพัฒนาพิเศษภาค	-การยกเว้นพื้นที่ EEC มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันความซ้ำซ้อนในการใช้อำนาจหน้าที่เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมี พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๑ กำกับดูแล

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	ตะวันออก ทำให้เกิดความไม่สมดุลในการพัฒนาและบริหารจัดการ เนื่องจากนอกพื้นที่ EEC ถูกกำหนดในรายละเอียดแบบผังเมืองเฉพาะ ขณะที่ในเขต EEC ไม่ได้ระบุรูปแบบการพัฒนาหรือการใช้บังคับ และการบริหารจะไม่เหมือนกัน อาจเกิดความสับสนในการปฏิบัติ - มาตรา ๖ การกำหนดขอบเขตไม่เกิน ๕๐๐ เมตรหรือเกินได้ตามความเห็นชอบ อาจไม่เหมาะสมเนื่องจากเป็นการเปิดกว้างโดยไม่ได้พิจารณาเป็นรายพื้นที่ จึงไม่ควรกำหนดระยะทางถึงแม้จะต้องการลดการขนส่งที่ใช้เครื่องยนต์ เพราะต้องพิจารณาตำแหน่งของจุดจอดจุดต่อเชื่อม เพื่อเข้าถึงสถานี รวมทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกี่ยวข้องเนื่องกับจุดจอด และจุดต่อเชื่อมร่วมด้วย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด - มาตรา ๙ กรณีที่กฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งใดก่อให้เกิดความไม่สะดวก หรือล่าช้า มีความซ้ำซ้อนหรือเป็นการเพิ่มภาระการดำเนินการโดยไม่จำเป็น หรือมีปัญหาหรืออุปสรรคอื่นใด กรม มีอำนาจพิจารณา ปรับปรุงกฎหมาย ซึ่งบางอย่างอาจเป็นอำนาจของรัฐสภา ไม่ใช่เพียงแค่ กรม. จึงควรเขียนให้ครอบคลุม - มาตรา ๑๓ ควรเพิ่มหน้าที่และอำนาจ ข้อ ๑ เป็นกำหนดนโยบายและแผนผังเพื่อการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งอาจคล้ายข้อ ๔ ซึ่งสำนักงานจัดทำขึ้น โดยอาจจะไม่เห็นความเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่อเนื่อง พื้นที่	เป็นการเฉพาะอยู่แล้ว ซึ่งมีกลไกการจัดทำผังเมืองเฉพาะและสิทธิประโยชน์ทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ ทั้งนี้ สนข. และ สกพอ. มีการประสานความร่วมมือเพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติ (Guidelines) ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้ภาพรวมการพัฒนา TOD ของประเทศไทยมีมาตรฐานที่สอดคล้องกันโดยไม่เกิดภาระทางกฎหมายที่ทับซ้อนกันแก่ผู้ประกอบการและหน่วยงานรัฐ - มาตรา ๖ ได้ออกแบบให้มีความยืดหยุ่นรองรับบริบทเฉพาะพื้นที่อยู่แล้ว โดยกำหนดระยะ ๕๐๐ เมตรเป็นเพียงเกณฑ์มาตรฐานขั้นต่ำตามหลักสากล (Walking Distance) หากจำเป็นต้องกำหนดขอบเขตเกินกว่านั้นสามารถเสนอคณะกรรมการนโยบายพิจารณา กำหนดได้ตามความเหมาะสมกับบริบทพื้นที่ และหากไม่มีการระบุตัวเลขพื้นฐานไว้เลย จะทำให้การใช้อำนาจของรัฐขาดความชัดเจน (Legal Certainty) และอาจถูกโต้แย้งในเรื่องการขยายเขตพื้นที่ตามอำเภอใจ - มาตรา ๙ มีความเหมาะสมและเป็นไปตามหลักนิติธรรม โดยอำนาจการปรับปรุงกฎหมายของ กรม. ตามมาตรานี้จะดำเนินการภายใต้ขอบเขตและขั้นตอนที่รัฐธรรมนูญกำหนดอย่างเคร่งครัด หากเป็นกฎหมายระดับพระราชบัญญัติยังคงต้องผ่านกระบวนการนิติบัญญัติของรัฐสภาตามปกติ มาตรานี้ จึงทำหน้าที่เป็นกลไกเร่งรัดการพิจารณาและขจัดอุปสรรคทางกฎหมายในระดับนโยบาย เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีเกิดความต่อเนื่องและไม่ล่าช้าจากขั้นตอนทางธุรการที่ซ้ำซ้อน - มาตรา ๑๓ มีความเหมาะสมและมีกลไกป้องกันการเอื้อประโยชน์อย่างชัดเจน โดยกำหนดให้รัฐเป็นผู้จัดทำแผนผังนโยบายเพื่อคุณภาพรวมก่อนเสมอ ส่วนการให้เอกชนจัดทำรายละเอียดโครงการนั้น เป็นไปเพื่อให้เกิด

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	ข้างเคียง และผังเมืองบริเวณโดยรอบ และข้อ ๕ กลับให้ความเห็นชอบแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่จะทำการพัฒนาตามรายละเอียดโครงการที่ผู้ขอพัฒนาโครงการได้จัดทำขึ้น ซึ่งอาจเป็นการเอื้อประโยชน์โดยแผนผังดังกล่าวควรถูกกำหนดขึ้นก่อนส่วนผู้ขอพัฒนาโครงการควรทำตามแผนผังที่กำหนดไว้เท่านั้น อาจเพิ่มเติมได้แต่ต้องสอดคล้องและเป็นประโยชน์สาธารณะ และจากที่กล่าวมา พระราชบัญญัติผังเมืองสามารถดำเนินได้อยู่แล้ว ดังนั้น ในส่วนแผนผังควรเป็นอำนาจตามเจตนารมณ์ที่กำหนดไว้แล้วในพระราชบัญญัติผังเมือง ดังนั้น พรบ. การพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง พ.ศ. ควรมุ่งเน้นและส่งเสริมในแง่การลงทุนเท่านั้น - มาตรา ๑๗ ไม่มีการระบุชัดเจนว่าสำนักงานมีหน้าที่และอำนาจ ในการจัดทำนโยบายและแผนภาพรวมการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทาง หากแต่ใช้คำว่า เสนอแนะ ตามข้อ ๒ - มาตรา ๑๙ ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางไม่ควรเป็นผู้ขอพัฒนาโครงการ เนื่องจากอาจเป็นการเอื้อการทำธุรกิจ ซึ่งควรเป็นคนละบริษัทโดยมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินกิจการพัฒนาพื้นที่เป็นการเฉพาะ ไม่เช่นนั้นจะเป็นผลประโยชน์ทับซ้อนชัดเจน	ความคล่องตัวในการลงทุนภายใต้กรอบที่รัฐกำหนด ทั้งนี้ การคงอำนาจด้านแผนผังไว้ใน พ.ร.บ. นี้ มีความจำเป็นเพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่แบบเบ็ดเสร็จ (Integrated Development) ซึ่งจะเป็นกลไกหลักที่ช่วยให้โครงการ TOD ประสบความสำเร็จได้รวดเร็วและเป็นระบบกว่ากฎหมายผังเมืองปกติ - มาตรา ๑๗ มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับหลักนิติวิธี โดยสำนักงานมีบทบาทสำคัญในการเป็นฝ่ายเลขานุการที่ต้องศึกษาวิเคราะห์ และจัดทำร่างนโยบายเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายฯ ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจอนุมัติตามกฎหมาย กระบวนการนี้ช่วยให้มั่นใจได้ว่าแผนการพัฒนาพื้นที่ TOD จะผ่านการกลั่นกรองอย่างรอบคอบจากผู้แทนหลากหลายภาคส่วนก่อนนำไปบังคับใช้จริงเพื่อประโยชน์สูงสุดของสาธารณะและความโปร่งใสในการดำเนินงาน ทั้งนี้ การระบุให้สำนักงานมีอำนาจจัดทำและมีผลบังคับใช้เองโดยตรงอาจขัดต่อหลักการตรวจสอบและถ่วงดุลเนื่องจากสำนักงานเป็นผู้นำแผนไปปฏิบัติด้วย - มาตรา ๑๙ สอดคล้องกับหลักการ Rail + Property ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่ใช้กันทั่วโลก (เช่น MTR ฮองกง และ JR ญี่ปุ่น) เพื่อให้ผู้ประกอบการเดินรถสามารถนำรายได้จากการพัฒนาที่ดินมาสนับสนุน (Cross - subsidize) ค่าโดยสารและค่าบำรุงรักษา

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	- มาตรา ๒๓ แผนผัง หากดำเนินการเป็นรายโครงการอาจขาดความเชื่อมโยงและต่อเนื่อง รวมทั้งขาดความสอดคล้องกับแผนผังภาพรวมของเมือง ดังนั้น การดำเนินการจึงควรดำเนินการให้สอดคล้องหรือเป็นไปตามแผนผังที่ถูกจัดทำขึ้นภายใต้ พรบ.ผังเมือง จะเหมาะสมกว่า ซึ่งตามมาตรา ๒๔ ก็เป็นหลักการที่ไม่ถูกต้อง รวมทั้งรายละเอียดในแผนผังเป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือองค์ประกอบของผังเมืองเฉพาะหรือไม่ มาตรา ๒๕ (๔) ให้ความเห็นชอบ อนุมัติ อนุญาต หรือดำเนินการใด ๆ อันเป็นผลในการยกเว้นข้อกำหนดหรือข้อจำกัดตามกฎหมาย อาจเป็นการทำเกินอำนาจที่กฎหมายต่างๆ ได้รับความเห็นชอบในหลักการจากรัฐสภา - มาตรา ๒๖ การเวนคืนอาจทำเกินความจำเป็นเพื่อนำที่ดินที่ได้จากเวนคืนมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่น ซึ่งไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ที่ให้เวนคืนเท่าที่จำเป็นและเพื่อประโยชน์สาธารณะ - มาตรา ๔๓ สำนักงานมีหน้าที่ติดตาม กำกับดูแล ตรวจสอบ และประเมินผลโครงการ แต่ไม่มีการระบุว่าดำเนินการอย่างไร และถ้าต้องปรับปรุงแผนผังหรือนโยบายในแต่ละพื้นที่จะต้องทำอย่างไร และใครเป็นผู้ดำเนินการ เพราะหากโครงการเป็นผังเมืองเฉพาะตามพระราชบัญญัติผังเมืองหลังอนุมัติโครงการ การปรับปรุงแผนผังหรือนโยบายควรอยู่ภายใต้การวิเคราะห์เชื่อมโยงผังเมืองในระดับต่าง ๆ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง	โครงการขายขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน โดยไม่ต้องพึ่งพางบประมาณจากภาครัฐเพียงอย่างเดียว ทั้งนี้ จะมีคณะกรรมการนโยบาย กำกับดูแล ความโปร่งใส และผลประโยชน์สาธารณะอย่างเข้มงวด - มาตรา ๒๓ และ ๒๔ ถูกออกแบบมาเพื่อบูรณาการผังโครงการให้มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายอย่างรวดเร็ว (Fast - track) โดยรายละเอียดในแผนผังต้องมีมาตรฐานวิชาการเทียบเท่าผังเมืองเฉพาะ ส่วนมาตรา ๒๕ (๔) เป็นกลไกขจัดอุปสรรคทางกฎหมายที่ซ้ำซ้อนเพื่อให้โครงการระดับยุทธศาสตร์เกิดขึ้นได้จริง โดยอยู่ภายใต้การกำกับของคณะกรรมการนโยบาย ซึ่งมีผู้แทนจากหลายกระทรวงเพื่อการถ่วงดุลอำนาจ - รับทราบความเห็น โดยจะปรับเพิ่มมาตรา ๒๖ ทั้งนี้ การเวนคืนที่ดินตามวรรคนี้ จะต้องเป็นกรณีที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งและจะต้องปรากฏว่าวิธีการรวบรวมที่ดินโดยวิธีการอื่นข้างต้นนั้นไม่สามารถทำได้ และหากไม่ได้ที่ดินที่จะเวนคืนดังกล่าวมาจะทำให้ไม่สามารถดำเนินโครงการได้อย่างมีนัยสำคัญ - รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและชัดเจนในทางปฏิบัติ ในส่วนแผนผังเพื่อการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละพื้นที่ควรเป็นหน้าที่และอำนาจของกรมโยธาธิการและผังเมืองเป็นผู้ดำเนินการ ส่วนโครงการพัฒนาต่าง ๆ ควรดำเนินการตามแผนผังเพื่อการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานเท่านั้น - มาตรา ๔๕ ในช่วง ๕ ปี สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นเพียงแค่ที่ปรึกษาแก่สำนักงาน จึงไม่จำเป็นต้องระบุนโยบาย ควรเป็นผู้ดำเนินการร่วมในช่วงเวลา ๓ หรือ ๕ ปี เป็นต้น	- การระบุให้ สนข. เป็นที่ปรึกษาในช่วง ๕ ปีแรกมีความเหมาะสมและจำเป็นอย่างยิ่งเนื่องจาก สนข. เป็นหน่วยงานหลักที่ริเริ่มวางกรอบแนวคิด TOD ในประเทศไทยมาตั้งแต่ต้น การระบุบทบาทนี้ไว้ในกฎหมายเพื่อให้มั่นใจว่าสำนักงานที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่ จะได้รับการถ่ายทอดองค์ความรู้ ข้อมูลวิชาการ และความต่อเนื่องทางนโยบายอย่างเป็นระบบ โดยคำว่าที่ปรึกษาในบริบทนี้ครอบคลุมถึงการสนับสนุนการทำงานอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การเปลี่ยนผ่านอำนาจหน้าที่เป็นไปอย่างราบรื่นโดยไม่กระทบต่อโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่
๑๔.๔	ส่วนที่ ๑ : การยกระดับเจตนารมณ์และปรัชญาทางกฎหมาย (Philosophical & Legal Foundation Upgrade) ร่างกฎหมายนี้ต้องไม่เป็นเพียงกฎหมาย "ให้อำนาจ" แต่ต้องเป็นกฎหมาย "สร้างสภาวะแวดล้อมที่เอื้ออำนวย" (Enabling Environment) โดยต้องเพิ่มหมวดบททั่วไปที่นิยามปรัชญาการพัฒนาให้ชัดเจน ๑.๑ การรับรองหลักนิติธรรมและสิทธิในทรัพย์สิน (Alignment with Constitutional Property Rights) : การใช้อำนาจอเวนคืนตามร่างกฎหมายนี้ (ตามมาตรา ๒๖) ต้องถูกตีกรอบให้เป็นมาตรการทางเลือกสุดท้าย (Last Resort) โดยต้องเขียนระบุให้ชัดเจนว่ารัฐต้องใช้เครื่องมือการจัดรูปที่ดิน (Land Readjustment) และการร่วมลงทุน (PPP)	รับทราบความเห็น - รับทราบความเห็น โดยจะปรับเพิ่มมาตรา ๒๖ ทั้งนี้ การเวนคืนที่ดินตามวรรคนี้ จะต้องเป็นกรณีที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งและจะต้องปรากฏว่าวิธีการรวบรวมที่ดินโดยวิธีการอื่นข้างต้นนั้นไม่สามารถทำได้ และหากไม่ได้ที่ดินที่จะเวนคืนดังกล่าวมาจะทำให้ไม่สามารถดำเนินโครงการได้อย่างมีนัยสำคัญ

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	เป็นลำดับแรก เพื่อเคารพสิทธิในทรัพย์สินของประชาชนตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๓๗ การเวนคืนจะทำได้ต่อเมื่อการเจรจาและการจัดรูปที่ดินล้มเหลว และต้องชดเชยด้วยมูลค่าทางเศรษฐกิจในอนาคต (Future Economic Value) ไม่ใช่เพียงราคาประเมิน เพื่อไม่ให้ประชาชนเสียเปรียบจากการพัฒนาของรัฐ ๑.๒ กฎหมายเชิงพลวัต (Dynamic Law) : ร่างกฎหมายต้องมีกลไก Regulatory Guillotine หรือการกีดกันกฎระเบียบที่ล้าหลังระบุไว้ในหมวดอำนาจของคณะกรรมการนโยบาย (มาตรา ๑๓) โดยให้อำนาจคณะกรรมการนโยบายสามารถประกาศระงับการใช้บังคับกฎระเบียบส่วนท้องถิ่นหรือกฎกระทรวงของกระทรวงอื่นที่ขัดขวางการพัฒนา TOD ได้ทันที (Override Clause) ภายใต้เงื่อนไขที่ว่าต้องไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญและหลักสิทธิมนุษยชน เพื่อแก้ปัญหาสุญญากาศและคอขวดทางข้อกฎหมายระหว่างหน่วยงาน ส่วนที่ ๒ : นวัตกรรมทางการเงินและกลไกการสร้างมูลค่าเพิ่มระดับโลก (Financial Innovation & Land Value Capture - LVC) จุดอ่อนที่สุดของร่างปัจจุบัน (มาตรา ๓๑ - ๓๒ เรื่องกองทุน) คือกลไกทางการเงินที่ยังเป็นแบบดั้งเดิม ต้องขยายความและเพิ่มเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ขั้นสูงระดับรัฐบาลอำนาจ ๒.๑ การจัดเก็บมูลค่าเพิ่มจากที่ดิน (Betterment Levy & Tax Increment Financing - TIF) : ต้องเพิ่มมาตราที่ให้อำนาจองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ร่วมกับสำนักงาน ในการจัดตั้งเขตจัดเก็บภาษีส่วนเพิ่ม (TIF District) ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือรายได้ทางพาณิชย์ที่เพิ่มขึ้นจากมูลค่าที่ดินที่สูงขึ้นรอบสถานี ต้องถูกดึงกลับเข้ากองทุนส่งเสริมการพัฒนาโครงการ เพื่อนำไปชดเชยค่าเวนคืน อุดหนุนค่าโดยสารให้ผู้มีรายได้น้อย และสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม	

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	๒.๒ การซื้อขายสิทธิการพัฒนาทางอากาศ (Transfer of Development Rights - TDR) และโบนัสอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus): ต้องบัญญัติสิทธิในการซื้อขาย FAR (Floor Area Ratio) ในร่างกฎหมายอย่างชัดเจน ให้ผู้พัฒนาโครงการที่ยอมสร้างประโยชน์สาธารณะ (เช่น สวนสาธารณะ ทางเชื่อมคนเดิน ทางลาดสำหรับคนพิการ หรือที่อยู่อาศัยราคาถูก) ได้รับ FAR Bonus และสามารถนำสิทธินี้ไปขายต่อในตลาดทุนได้ นี่คือการเครื่องมือของทุนนิยมก้าวหน้าที่จะสร้างแรงจูงใจโดยรัฐไม่ต้องควักงบประมาณ ส่วนที่ ๓ : มิติทางสังคม ความเหลื่อมล้ำ และสิทธิมนุษยชน (Social Equity Inclusion & Human Rights) การพัฒนา TOD ระดับโลกต้องไม่นำไปสู่การไล่รื้อคนจนออกจากเมือง (Gentrification) ร่างกฎหมายนี้ต้องสะท้อนการปกป้องประชาชนอย่างเต็มที่ สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ มาตรา ๔๓ และ ๕๘ ๓.๑ ข้อกำหนดสัดส่วนที่อยู่อาศัยที่เข้าถึงได้ (Inclusionary Zoning): ต้องเพิ่มมาตราที่บังคับให้โครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ในพื้นที่ TOD ต้องจัดสรรพื้นที่อย่างน้อยร้อยละ ๑๕ - ๒๐ ให้เป็นที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยและปานกลาง (Affordable Housing) หรือจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนเพื่อไปสร้างที่อยู่อาศัยดังกล่าวในบริเวณใกล้เคียง เพื่อรักษาสมดุลทางสังคมและเปิดโอกาสให้ชนชั้นแรงงานสามารถอยู่อาศัยใกล้เคียงระบบรางได้ ๓.๒ การประเมินผลกระทบทางสังคมและสิทธิมนุษยชน (Social and Human Rights Impact Assessment): นอกเหนือจากการทำ EIA ตามมาตรา ๘ ต้องเพิ่มการทำ SIA (Social Impact Assessment) เพื่อประเมินว่าโครงการจะกระทบต่อวิถีชีวิต ชุมชนดั้งเดิม และหาบเร่แผงลอยในพื้นที่อย่างไร พร้อมทั้งต้องจัดทำ	

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	แผนการเยียวยาและยกระดับคุณภาพชีวิต (Livelihood Restoration Plan) ให้ชุมชนเดิม มีพื้นที่ค้าขายในสถานีหรือพื้นที่พัฒนาใหม่ ในราคาควบคุม เพื่อให้คนตัวเล็กตัวน้อยเติบโต ไปพร้อมกับความเจริญของชาติ ๓.๓ การออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) : ต้องระบุเป็นเงื่อนไขบังคับเด็ดขาดในกฎหมายว่า โครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่โดยรอบทั้งหมด ต้องออกแบบบนหลักการ Universal Design ๑๐๐% เพื่อให้ ผู้สูงอายุ คนพิการ สตรีมีครรภ์ และเด็ก สามารถเข้าถึงบริการของรัฐ ได้อย่างเท่าเทียม ตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๒๗ ส่วนที่ ๔ : การบูรณาการโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อมขั้นสูงสุด (Smart City Tech Integration & Environmental Supremacy) กฎหมายต้องมองข้ามไปสู่โลกอนาคตในอีก ๕๐ ปีข้างหน้า ไม่ใช่แค่วางแผนแบบเดิม ๔.๑ ข้อบังคับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net-Zero TOD): ต้องเพิ่มบทบัญญัติ ในวัตถุประสงค์ (มาตรา ๗) และเงื่อนไข การอนุมัติโครงการ ว่าการพัฒนาพื้นที่ TOD ต้องสอดคล้องกับเป้าหมาย Net - Zero Emission ของประเทศ โครงการจะต้องใช้ พลังงานหมุนเวียน มีพื้นที่สีเขียว ตามมาตรฐานสากล (เช่น LEED หรือ TREES ระดับ Platinum) และมีระบบบริหารจัดการ น้ำและขยะแบบหมุนเวียน (Circular Economy) ๔.๒ นครอัจฉริยะและโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล (Smart City & Digital Infrastructure Blueprint) : เพิ่มนิยามคำว่าโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยี เข้าไปในร่างกฎหมาย โดยบังคับให้การพัฒนา พื้นที่รอบสถานีต้องฝังระบบเซนเซอร์ (IoT) โครงข่าย ๕G/๖G ระบบท่อร้อยสายใต้ดินแบบ รวมศูนย์ (Common Utility Duct) และระบบ เปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data) เพื่อรองรับการบริหารจัดการจราจร การใช้พลังงาน	

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	และความปลอดภัยของประชาชนแบบเรียลไทม์ผ่าน AI ๔.๓ การบูรณาการขนส่งรอง (Feeder Integration) : กฎหมายต้องบังคับให้พื้นที่ TOD ห้ามมองเฉพาะรอยต่อ ๕๐๐ เมตร แต่ต้องมีแผนการเชื่อมโยงระบบขนส่งรอง (Feeder) เช่น รถเมล์ไฟฟ้า (EV Bus) เล่นจักรยาน และทางเท้าที่มีหลังคาคลุม (Covered Walkways) รัศมี ๒ - ๓ กิโลเมตร เพื่อเชื่อมชุมชนภายนอกเข้าสู่สถานีอย่างสมบูรณ์แบบไร้รอยต่อ ส่วนที่ ๕ : การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชาติและศักยภาพการแข่งขันในสภาวะโลกใหม่ (National Competitiveness & Dynamic Empowerment) นี่คือนโยบายสำคัญในการทำให้กฎหมายฉบับนี้เป็นเครื่องมือพิทักษ์และส่งเสริมผลประโยชน์ของชาติอย่างก้าวหน้า โดยใช้เวทีโลกเป็นมาตรวัด และให้คนไทยเป็นผู้รับผลประโยชน์สูงสุด ๕.๑ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการส่งเสริมห่วงโซ่อุปทานในประเทศ (Tech Transfer & Local Supply Chain Empowerment) : ในกรณีที่มีการร่วมลงทุนกับต่างชาติ (PPP) หรือการดึงดูดกลุ่มทุนข้ามชาติเข้ามาพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ต้องเพิ่มมาตราที่บังคับเงื่อนไขการถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูง (Technology Transfer) ให้แก่ วิศวกร สถาปนิก และนักผังเมืองชาวไทย รวมถึงบังคับใช้ข้อกำหนด Local Content Requirement ให้ใช้วัสดุก่อสร้าง นวัตกรรม และทรัพยากรมนุษย์จากภายในประเทศในสัดส่วนที่เป็นธรรม เพื่อป้องกันการผูกขาดจากทุนต่างชาติ และเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมไทยให้ก้าวสู่ระดับ Global Player ๕.๒ การปกป้องอธิปไตยทางเศรษฐกิจเหนือพื้นที่ยุทธศาสตร์: กฎหมายต้องกำหนดเกณฑ์ชัดเจนในการให้สิทธิการเช่าระยะยาว	

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	(Leasehold) แก่ต่างชาติ (ตามมาตรา ๒๘ ที่ขยายเวลาเช่าเป็น ๕๐ ปี) ว่าจะต้องไม่นำไปสู่การเสียสิทธิขาด หรือการตั้งเขตเช่าพิเศษที่กฎหมายไทยเอื้อไม่ถึง (No Extraterritoriality) สำนักงานฯ ต้องมีอำนาจเพิกถอนสิทธิหากพบว่าทุนต่างชาติมีพฤติกรรมผูกขาด กีดกันผู้ประกอบการไทย หรือกระทบต่อความมั่นคงของชาติ ทั้งมิติทางเศรษฐกิจและไซเบอร์ ๕.๓ การส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของไทย (SME Promotion Area) : ในพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานี ต้องมีข้อบังคับทางกฎหมายในการจัดสรรพื้นที่ (Quota) อย่างน้อยร้อยละ ๑๐ - ๒๐ สำหรับผู้ประกอบการ SME ไทย สตาร์ทอัพ (Startups) และสินค้าท้องถิ่น (Local Products) ในอัตราค่าเช่าที่ได้รับการอุดหนุน (Subsidized Rate) เพื่อไม่ให้พื้นที่ TOD กลายเป็นเพียงแหล่งรวมกลุ่มทุนผูกขาดระดับบน แต่ต้องเป็นเวทีจัดแสดงศักยภาพของชาติ (National Showcase) ที่คนไทยทุกคนเข้าถึงได้ ส่วนที่ ๖ : ธรรมาภิบาล การตรวจสอบและความโปร่งใสขั้นสูงสุด (Ultimate Transparency & Good Governance) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักนิติรัฐและรัฐธรรมนูญ หมวดการป้องกันการทุจริต (มาตรา ๖๓) ๖.๑ กลไกข้อมูลเปิดเผยต่อสาธารณะ โดยค่าเริ่มต้น (Open Data by Default) : การอนุมัติโครงการการทำ PPP การให้ FAR Bonus และบัญชีรายรับ - รายจ่ายของกองทุน ต้องถูกเปิดเผยต่อสาธารณะผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัลแบบเรียลไทม์ ประชาชนและสื่อมวลชนต้องสามารถตรวจสอบที่มาที่ไปของเงิน สัญญา และผู้ได้รับสัมปทานได้อย่างทะลุปรุโปร่ง ๖.๒ ข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) : การจัดซื้อจัดจ้างและการร่วมลงทุน	

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	ทุกโครงการภายใต้พระราชบัญญัตินี้ ต้องเข้าสู่ระบบข้อตกลงคุณธรรม โดยมีผู้สังเกตการณ์อิสระ (Independent Observers) จากภาคประชาสังคมที่มีความเชี่ยวชาญเข้าร่วมทุกขั้นตอนตั้งแต่การร่าง TOR จนถึง การส่งมอบงาน หากพบการทุจริตสัญญาณนั้น ต้องถูกระงับทันที ๖.๓ การกระจายอำนาจและการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นอย่างแท้จริง (Genuine Decentralization) : ปรับแก้โครงสร้างคณะกรรมการนโยบาย (มาตรา ๑๐) ให้เพิ่มสัดส่วนนายกองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (เช่น นายกเทศมนตรี หรือ ผู้ว่าฯ กทม.) และตัวแทนภาคประชาสังคม/นักผังเมืองอิสระเข้าไปเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง ไม่ใช่อำนาจกระจุกอยู่เพียงข้าราชการส่วนกลาง เพื่อสอดคล้องกับหลักการกระจายอำนาจตามรัฐธรรมนูญ หมวด ๑๔	
๑๔.๕	- พระราชบัญญัติฉบับนี้มีแนวคิดการพัฒนาในรูปแบบใหม่ ควรจัดให้มีการประชุมรับฟังความเห็นอย่างเป็นทางการ เพื่อหารือในรายละเอียด - มาตรา ๑๑(๒) กำหนดอายุของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า ๔๕ ปี ควรพิจารณาความเชี่ยวชาญจากปัจจัยอื่นนอกจากอายุ และอาจพิจารณาปรับลดอายุลงเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้เชี่ยวชาญมากขึ้น - มาตรา ๑๑(๘) และ ๑๑(๑๓) กำหนดว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องไม่เป็นข้าราชการหรือที่ปรึกษาของสำนักงาน ซึ่งเป็นการจำกัดมากเกินไป - มาตรา ๒๔ ในขั้นตอนก่อนอนุมัติของคณะกรรมการนโยบายควรมีการรับฟังความเห็นเกี่ยวข้องอีกชั้น เช่น ผู้อยู่อาศัย	- มีการดำเนินการเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยให้ความสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน - เห็นสมควรคงตามร่างเดิม เนื่องจากคณะกรรมการควรมีความเหมาะสมทั้งวัยวุฒิและคุณวุฒิ - มาตรา ๑๑(๘) และ ๑๑(๑๓) มีความเหมาะสมตามหลักนิติธรรมและธรรมาภิบาล เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาการขัดกันแห่งผลประโยชน์ และเพื่อให้คณะกรรมการนโยบายมีความอิสระในการกำกับดูแลและตรวจสอบการดำเนินงานของสำนักงานได้อย่างโปร่งใส - รับทราบความเห็นไปประกอบการปรับปรุงร่าง พ.ร.บ.

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	ในพื้นที่ที่คณะกรรมการกำหนด เพื่อลดผลกระทบที่เกิดต่อผู้อยู่อาศัย เป็นต้น - กรณีที่ต้องพัฒนาพื้นที่ในระยะเกิน ๕๐๐ เมตร ควรมีการพิจารณาเงื่อนไขและความจำเป็นในแต่ละโครงการประกอบด้วย หรือกำหนดหลักเกณฑ์ที่มากกว่าการกำหนดระยะทาง เพื่อโครงการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของ TOD - การกำหนดให้คณะกรรมการนโยบายฯ มีอำนาจเวนการปฏิบัติตามกฎหมายฉบับอื่น อาจส่งผลให้มีปัญหาในทางปฏิบัติ เช่น เจ้าพนักงานท้องถิ่นไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากไม่ใช่กฎหมายที่กำหนดอำนาจของเจ้าพนักงานนั้นโดยตรง จึงเสนอให้สามารถปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม มาตรา ๒๕ ควรมีเกณฑ์ที่ชัดเจนว่าจะร่วมมืออย่างไร ทำ MOU หรือส่งหนังสือเวียน เพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าว เป็นต้น - การใช้บังคับพระราชบัญญัติฉบับนี้ ต้องไม่กระทบต่อสิทธิของเอกชนที่มีอยู่ก่อน	- การกำหนดระยะ ๕๐๐ เมตรเป็นเพียงเกณฑ์มาตรฐานขั้นต่ำตามหลักสากล (Walking Distance) หากจำเป็นต้องกำหนดขอบเขตเกินกว่านั้นสามารถเสนอคณะกรรมการนโยบายพิจารณากำหนดได้ตามความเหมาะสมกับบริบทพื้นที่ และหากไม่มีการระบุตัวเลขพื้นฐานไว้เลย จะทำให้การใช้อำนาจของรัฐขาดความชัดเจน (Legal Certainty) และอาจถูกโต้แย้งในเรื่องการขยายเขตพื้นที่ตามอำเภอใจ - รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป - รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป ทั้งนี้ การบังคับใช้ พ.ร.บ. ฉบับนี้ ไม่มีผลย้อนหลังที่เป็นโทษ และต้องไม่ขัดหรือแย้งกับสิทธิที่เอกชนได้รับตามสัญญาสัมปทานหรือสัญญาจ้างเดินรถที่ทำไว้กับรัฐก่อนวันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้
๑๔.๖	ต้องการให้กฎหมาย TOD ฉบับนี้ผ่านการพิจารณาออกมาใช้ได้โดยเร็ว จะได้ขับเคลื่อนการพัฒนา TOD อย่างมีทิศทางที่ดีเพื่อรองรับการพัฒนาเมือง	รับทราบความเห็น
๑๔.๗	ขาดอำนาจหน้าที่ ติดตามกำกับดูแล ผลการดำเนินการหลังการพัฒนาพื้นที่	พ.ร.บ. ฉบับนี้มีกลไกการติดตามและกำกับดูแลหลังการพัฒนาพื้นที่อย่างครบถ้วน โดยสำนักงานมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นไปตามแผนผังโครงการที่ได้รับอนุมัติอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ยังมีการกำหนดมาตรการติดตาม

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
		ผลสัมฤทธิ์ผ่านระบบรายงานต่อคณะกรรมการนโยบายฯ และการบริหารจัดการกองทุน ซึ่งจะช่วยให้การกำกับดูแลพื้นที่หลังการพัฒนา มีประสิทธิภาพและยั่งยืน โดยประเด็นรายละเอียดวิธีปฏิบัติในการติดตามผลจะมีการกำหนดไว้ชัดเจนในกฎหมายลำดับรอง และคู่มือการบริหารโครงการต่อไป
๑๔.๘	เพื่อให้ TOD เกิดขึ้นได้จริง รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสูงสุด ควรปรับโครงสร้างกฎหมายนี้ให้เป็นตัวเชื่อมประสาน ข้อเสนอสรุป: ๑. ปรับร่าง พ.ร.บ. TOD ให้ทำหน้าที่เป็นกฎหมายปลดล็อกที่ดึงเอาเครื่องมือผังเมืองเฉพาะและการจัดรูปที่ดินมาใช้ในพื้นที่เขตส่งเสริมอย่างเป็นระบบ เพื่อประสานอำนาจระหว่างกฎหมายคมนาคมและกฎหมายการผังเมือง ๒. กำหนดให้เรื่องการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (CDP & AI) และ TOD (Inclusivity /Resilience) เป็นข้อกำหนดมาตรฐาน ภายใต้ ผังเมืองเฉพาะ เพื่อให้สถาปนิกผังเมืองออกแบบเมืองที่ยืดหยุ่น(Urban Resilience) และเท่าเทียม (Inclusivity) ได้โดยมีสภาพบังคับทางกฎหมายที่เข้มแข็ง ๓. ขยายขอบเขตการพัฒนา TOD ให้ครอบคลุมระบบขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ทั้ง ล้อ - ราง - เรือ และอากาศยาน รวมถึงการเชื่อมต่อระหว่างระบบแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity) เพื่อตอบโจทย์บริบทเมืองของประเทศไทยอย่างแท้จริง	- รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป
๑๔.๙	ในการจัดทำ TOD ขอให้ท่านพึงคำนึงว่าโมเดลจากต่างประเทศ บางทีในไทยอาจต้องปรับแต่งเพิ่ม เพราะโครงสร้างประเทศเราบิดเบี้ยวมาตั้งแต่ต้น สิ่งที่ท่านต้องทำคือ ๑. การสื่อสารและประชาสัมพันธ์อย่างจริงจัง สร้างความรู้ความเข้าใจทางวิชาการ ออกสื่อ	รับทราบความเห็นไปประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	บ่อ ๆ ให้คนรู้ว่า TOD มันสำคัญ และมันไม่ใช่การเอื้อนายทุน ต้องสื่อสารให้ดี ไม่งั้นท่านเหนื่อยฟรี เสียเวลาและสุขภาพจิตที่พวกท่านทำงานอย่างหนัก ๒. ต้องเคลียร์เรื่องหลักการเวนคืนหรือชดเชยต่าง ๆ ให้เคลียร์ ว่าคนจะย้ายไปอยู่ที่ไหน หรือเราจะเอาคนเรานี้เข้ามาเป็นสมการ TOD ได้อย่างไร เพราะยังงี้ก็ต้องมี Mixed - income คนกลุ่มนี้อาจมาช่วยอยู่ในสมการได้ ๓. อาจต้องเข้าใจวิถีของความสามัญของเมือง เช่น คนจะแบกอาหารสด อาหารคาวจากตลาด ขึ้นรถไฟ ในเชิงการออกแบบสถาปัตยกรรม และผังเมือง หรือการออกแบบระบบบริการ หรือพื้นที่ใช้สอยรองรับ จะต้องมีความทางอย่างไร ซึ่งสถาปนิก และนักผังเมือง พอจะมีแนวทางสำหรับคำตอบนี้ได้	
๑๔.๑๐	ทีมคณะกรรมการควรได้มาจากการเลือกตั้ง และโครงการควรประเมินรายได้ต่อหัวของประชากรในพื้นที่เพื่อคำนวณอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมในอนาคต	เห็นสมควรยืนยันตามร่าง พ.ร.บ. นี้ เนื่องจากโครงสร้างคณะกรรมการตามร่าง พ.ร.บ. มีความเหมาะสมตามหลักการบริหารราชการเชิงบูรณาการ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานรัฐและผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เพื่อให้การตัดสินใจเป็นไปตามหลักวิชาการและยุทธศาสตร์ชาติ สำหรับการกำหนดค่าโดยสารนั้น ร่าง พ.ร.บ. ได้เปิดช่องให้มีการนำรายได้จากการพัฒนาที่ดินรอบสถานีมาสนับสนุน (Cross-subsidize) เพื่อให้ค่าโดยสารอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเป็นธรรม โดยจะมีการพิจารณาดัชนีทางเศรษฐกิจและกำลังซื้อของประชาชนในขั้นตอนการออกกฎหมายลำดับรองต่อไป
๑๔.๑๑	ควรมีการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัตินี้ให้ครอบคลุมพื้นที่รอบสถานีขนส่ง ท่าอากาศยาน ท่าเทียบเรือ และท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	เจตนารมณ์หลักของร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ มุ่งเน้นการแก้ปัญหาและสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่รอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง เป็นลำดับแรก เนื่องจากเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักที่มีศักยภาพสูงในการขึ้นนำการพัฒนาเมือง (Transit - Oriented Development)

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
		การขยายขอบเขตให้ครอบคลุมถึงท่าอากาศยานหรือท่าเรือ ซึ่งมีกฎหมายเฉพาะและหน่วยงานกำกับดูแลที่มีบทบาทการบริหารจัดการที่แตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง อาจส่งผลให้โครงสร้างกฎหมายมีความซับซ้อนเกินความจำเป็นและเกินกว่าเป้าประสงค์ในการจัดตั้งสำนักงาน TOD ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนโครงการในระยะเริ่มต้น เป็นประเด็นที่เกินกว่าวัตถุประสงค์และขอบเขตหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย
๑๔.๑๒	ร่าง พ.ร.บ. TOD ฉบับนี้ เป็นกฎหมายที่มีความเหมาะสมและทันสมัย สามารถช่วยเร่งการพัฒนาโครงการรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง (TOD) ได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นเครื่องมือที่จะช่วยให้การพัฒนาเมืองรอบสถานีรถไฟ/รถไฟฟ้า ไม่ใช่แค่การสร้างสถานี แต่เป็นการสร้างย่านหรือเมืองใหม่ที่มีทั้งที่อยู่อาศัย แหล่งงาน และร้านค้าอยู่รวมกันอย่างเป็นระเบียบและยั่งยืน โดยเฉพาะในด้านการลดขั้นตอนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนารวมถึงเป็นการเปิดให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้นกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง	รับทราบความเห็น
๑๔.๑๓	ให้มีการจัดเวทีสาธารณะในพื้นที่มากกว่าเพื่อให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงสามารถเข้าถึงข้อมูลและแก้ไขปัญหาร่วมกัน	รับทราบความเห็นเพื่อประกอบการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป โดยร่าง พ.ร.บ. ได้กำหนดกลไกการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้เป็นขั้นตอนสำคัญในการจัดทำผังโครงการอยู่แล้ว (เทียบเท่าหรือสูงกว่ามาตรฐานกฎหมายผังเมือง) พร้อมทั้งจะกำหนดในกฎหมายลำดับรอง ในประเด็นการจัดเวทีสาธารณะในพื้นที่ (Public Hearing) เพื่อให้มั่นใจว่าประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลและมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๑๔.๑๔	๑. การปรับปรุงคำนำหน้า (Preamble) และเหตุผลความจำเป็น ร่างปัจจุบันมีเหตุผลดี แต่ควรขยายให้ครอบคลุมและชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อแสดงถึงเจตนารมณ์ที่สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญมาตรา ๒๖ และ ๘๕ โดยตรง - เสนอปรับคำนำหน้าใหม่ โดยที่ เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการพัฒนาพื้นที่ ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง เพื่อส่งเสริมระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ สูงสุด ลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคล ลดมลพิษ สนับสนุนการใช้ประโยชน์ที่ดิน อย่างเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ สร้างเมืองที่น่าอยู่ ปลอดภัย เข้าถึงได้สำหรับ ทุกคน และเกื้อกูลการพัฒนาเศรษฐกิจที่ยั่งยืน ของประเทศ โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วม ของประชาชน การคุ้มครองสิทธิเสรีภาพ ตามรัฐธรรมนูญ และการพัฒนาที่คำนึงถึง สิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม และคุณภาพชีวิต ของประชาชนไทยทุกกลุ่ม - พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการ เกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติ ให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติ แห่งกฎหมาย เพื่อให้การพัฒนาเป็นไป อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยเฉพาะ การส่งเสริมระบบขนส่งมวลชน การประกอบ พาณิชยกรรม การพัฒนาเมืองแบบบูรณาการ และการยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนรอบ โครงสร้างพื้นฐานทางราง ซึ่งการตรา พระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแล้ว - เติมวรรคใหม่ว่าการพัฒนาดังกล่าวจะต้อง เป็นไปตามหลักการพัฒนาเมืองแบบยั่งยืน (Sustainable Urban Development) ที่ผสมผสาน การเดิน การปั่นจักรยาน การเชื่อมต่อบริบท ขนส่ง และการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบ	๑. รับทราบข้อเสนอแนะเกี่ยวกับคำนำหน้า อย่างไรก็ดี การเขียนคำนำหน้ากฎหมายระดับ พ.ร.บ. จะมีแนวทางในการเขียนที่ค่อนข้าง เฉพาะเจาะจง โดยจะหลีกเลี่ยงการเขียน ที่มีลักษณะเฉพาะเจาะจงจนอาจกระทบ เนื้อหาข้างในได้จึงเห็นว่าอาจคงคำนำหน้าเดิมไว้ และหากต้องการเพิ่มหลักการใด ๆ อาจมี การกำหนดเป็นกฎหมายลำดับรองหรือนำเสนอเป็น รายโครงการจะเหมาะสมกว่า

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	ผสมผสาน (Mixed - Use) ตามมาตรฐานสากลที่ได้รับการยอมรับ เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานทางรางเป็นศูนย์กลาง การพัฒนาเมืองที่ทันสมัยและเกื้อกูลประชาชน ๒. การปรับปรุงนิยาม (มาตรา ๓) นิยามปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมพอ ควรขยายให้ละเอียดสูงสุด เพื่อป้องกันการตีความที่คลุมเครือ (หลักนิติธรรม) - เสนอเพิ่ม/แก้ไขนิยามใหม่ โครงการหมายความว่า โครงการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่ได้ดำเนินการตามมาตรา ๒๐ และต้องเป็นไปตามหลักการพัฒนาเมืองแบบบูรณาการ ๘ ประการ ได้แก่ การส่งเสริมการเดินทาง (Walk) การปั่นจักรยาน (Cycle) การเชื่อมต่อเครือข่ายถนนและทางเดิน (Connect) การเข้าถึงระบบขนส่งคุณภาพสูง (Transit) การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mix) การเพิ่มความหนาแน่นที่เหมาะสม (Densify) การสร้างเมืองขนาดกะทัดรัด (Compact) และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทาง (Shift) - เพิ่มนิยามใหม่ : การพัฒนาแบบบูรณาการ (Integrated Development) หมายความว่า การพัฒนาที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางรางกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน การสาธารณูปโภค การบริการชุมชน และระบบขนส่งอื่น ๆ อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน - กองทุน ควรขยายว่า กองทุนเพื่อส่งเสริมการพัฒนาโครงการ รวมถึงการจัดเก็บมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นจากโครงการ (Value Capture) เช่น ค่าธรรมเนียมการพัฒนาเพิ่มเติม (Development Impact Fee) หรือภาษีมูลค่าเพิ่มจากที่ดิน (Land Value Capture Tax) - เพิ่มนิยามการมีส่วนร่วมของประชาชนตามมาตรา ๘๗ รัฐธรรมนูญ เพื่อบังคับใช้ในทุกระยะ	๒. เกี่ยวกับคำนิยาม “โครงการ” / “การพัฒนาแบบบูรณาการ” คำนิยามนี้มีวัตถุประสงค์เดิมคือหมายถึงโครงการที่ได้มีการจัดทำเพื่อยื่นขออนุมัติการพัฒนาตามกฎหมายฉบับนี้เท่านั้น จากการศึกษาที่ผ่านมา พบว่าการพัฒนาเมืองมีลักษณะที่หลากหลาย หากมีการกำหนดรายละเอียดของโครงการที่เฉพาะเจาะจงและอ้างอิงกับหลักวิชาการที่มีความเปลี่ยนแปลงง่าย (Dynamic) อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินโครงการในภายหลังก็ได้ “กองทุน” – รับทราบความเห็น ทั้งนี้ การชำระเงินในส่วนที่เป็นมูลค่าเพิ่มของที่ดินจากโครงการได้มีการคำนึงถึงและกำหนดในเงื่อนไขที่ผู้พัฒนาโครงการจะต้องคืนหรือนำส่งเงินสมทบ (มาตรา ๓๐) ให้แก่กองทุนแล้ว ในส่วนภาษีมูลค่าเพิ่มจากที่ดินจะมีการจัดเก็บในรูปแบบของภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง จากฐานที่ดินที่เพิ่มขึ้นแล้ว

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	๓. การปรับปรุงขอบเขตการพัฒนา (มาตรา ๖) ปัจจุบันจำกัด ๕๐๐ เมตร ควรเพิ่มความยืดหยุ่นและเกณฑ์ชัดเจน - เสนอแก้ไขมาตรา ๖ : โครงสร้างพื้นฐานซึ่งผู้ขอพัฒนาโครงการสามารถยื่นขอพัฒนาโครงการเพื่อวัตถุประสงค์ที่กำหนดตามมาตรา ๗ ให้เป็นไปที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนด ในการพัฒนาพื้นที่ที่จะต้องอยู่ในโครงสร้างพื้นฐานและภายในขอบเขตไม่เกิน ๕๐๐ เมตร นับจากพื้นที่ของโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มีการประกาศกำหนดตามวรรคหนึ่งในกรณีที่มีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาพื้นที่ในระยะเกิน ๕๐๐ เมตร ให้คณะกรรมการนโยบายโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยต้องมีเหตุผลด้านการเชื่อมต่อระบบขนส่ง การลดมลพิษหรือการพัฒนาเมืองแบบบูรณาการ และต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่ครอบคลุม - เพิ่มวรรคใหม่ : การประกาศกำหนดโครงสร้างพื้นฐานและระยะทางต้องคำนึงถึงศักยภาพของพื้นที่ การเข้าถึงได้ของประชาชน และการป้องกันการกระจุกตัวที่เกินไป ๔. การปรับปรุงวัตถุประสงค์ (มาตรา ๗) เพิ่มวัตถุประสงค์ให้ครบถ้วนตาม TOD มาตรฐานสากล - เสนอแก้ไขมาตรา ๗ (ขยาย ๖ ข้อเดิม + เพิ่ม ๔ ข้อใหม่) : โดยเพิ่ม (๗) ส่งเสริมการพัฒนาเมืองแบบผสมผสาน (Mixed - Use) ที่รวมที่อยู่อาศัย ธุรกิจ การบริการ และพื้นที่สาธารณะ เพื่อลดการเดินทางไกลและเพิ่ม	- คำดังกล่าวมีความหมายเป็นไปตามรัฐธรรมนูญอยู่แล้ว โดยคำว่า “การมีส่วนร่วมของประชาชน ... ตามรัฐธรรมนูญ” ๓. ข้อเสนอแนะที่ว่า อยู่ในหลักการของการพัฒนาเมืองที่คณะกรรมการนโยบายจะต้องพิจารณาอยู่แล้ว ๔. การใช้หลักการทางวิชาการในการพัฒนาเมืองได้มีการกำหนดไว้ในมาตรา ๒๓ ในระหว่างการทำแผนผังตามมาตรา ๒๒ ให้ดำเนินการตามหลักวิชาการผังเมืองโดยยึดหลักแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) แล้ว

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	ความคล่องตัว (๘) จัดการระบบจอตรดและการเคลื่อนย้ายแบบยั่งยืน (Shift) โดยลดพื้นที่จอตรดส่วนบุคคลและส่งเสริมการเดินและปั่นจักรยาน (๙) เกื้อกูลการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากและธุรกิจขนาดเล็ก-กลางรอบสถานี (๑๐) คุ่มครองและฟื้นฟูวัฒนธรรมท้องถิ่นและสิ่งแวดล้อมตามหลักการพัฒนายั่งยืน ๕. การปรับปรุงกระบวนการ EIA และการอนุญาต (มาตรา ๘) ควรทำให้คล่องตัวยิ่งขึ้นแต่ยังคงมาตรฐานสูง - เสนอแก้ไข: เพิ่มระยะเวลาพิจารณาไม่เกิน ๙๐ วัน (ลดจาก ๑๒๐ วัน) หากข้อมูลครบถ้วนและบังคับให้มีกระบวนการรับฟังความเห็นประชาชนแบบออนไลน์และออฟไลน์ตามมาตรา ๘๗ รัฐธรรมนูญ ๖. การปรับปรุงคณะกรรมการนโยบาย (มาตรา ๑๐ - ๑๕) เพิ่มกรรมการจากภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้แทนประชาชน (ไม่เกิน ๓ คน) เพื่อความสมดุลและการมีส่วนร่วม - เพิ่มมาตราใหม่หลัง ๑๕ : หมวดคณะกรรมการเฉพาะกิจสำหรับการวางแผนพื้นที่ (ให้มีอำนาจจัดทำแผนผังการใช้ที่ดินแบบบูรณาการ) ๗. การปรับปรุงสำนักงาน (มาตรา ๑๖ - ๑๗/๑๓) เพิ่มอำนาจในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Governance) การตรวจสอบภายในแบบเรียลไทม์ และการประสานกับหน่วยงานท้องถิ่น - เสนอเพิ่มมาตรา ๑๗/๑๔ : สำนักงานต้องจัดทำระบบฐานข้อมูลดิจิทัลเปิด (Open Data) สำหรับโครงการทุกโครงการเพื่อความโปร่งใสและการมีส่วนร่วมของประชาชน	๕. ในการศึกษาพบว่าระยะเวลา ๑๒๐ วันเป็นระยะเวลาที่เหมาะสมแล้ว หากกำหนดระยะเวลาไว้น้อยกว่านั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจไม่สามารถดำเนินการพิจารณาได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ๖. คณะกรรมการนโยบายเป็นคณะกรรมการระดับประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อการอนุมัติโครงการที่ได้มีการพิจารณาจากสำนักงานฯ แล้ว ในการนี้ ได้มีการแก้ไขให้สำนักงานฯ สามารถจัดตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานสำหรับพิจารณาโครงการที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและผู้แทนประชาชน (ในพื้นที่) สามารถมีส่วนร่วมในส่วนนั้นได้ ๗. เรื่องเกี่ยวกับการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล มีการกำหนดไว้แล้วใน พระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒ และพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ จึงเห็นว่าไม่ควรจะเขียนให้เกิดความซ้ำซ้อน

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	๘. การเพิ่มหมวดใหม่ (เพื่อความครบถ้วนระดับสูงสุด) ร่างปัจจุบันยังขาดหลายหมวดที่จำเป็น - ควรเพิ่มดังนี้: หมวดใหม่ ๔: การวางแผนการใช้ที่ดินและการพัฒนาโครงการ - บังคับให้ผู้ขอพัฒนาจัดทำแผนผังบูรณาการ (Master Plan) ที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ - เพิ่มสิทธิประโยชน์ เช่น โบนัสความหนาแน่น (Density Bonus) หากโครงการมีที่อยู่อาศัยราคาถูกหรือพื้นที่สาธารณะ - หมวดใหม่ ๕: การร่วมทุนกับเอกชน (PPP) และการเงิน - ขยายมาตรา ๑๔ ให้ละเอียดตามแนวทางสากล (World Bank PPP Guide) รวม Value Capture และ Land Readjustment - กองทุนต้องมีแหล่งรายได้จากค่าธรรมเนียมการพัฒนา ภาษีมูลค่าเพิ่ม และเงินทุนจากรัฐ - หมวดใหม่ ๖: การมีส่วนร่วมของประชาชน การตรวจสอบ และการแก้ไขข้อขัดแย้ง - บังคับประชุมรับฟังความเห็นอย่างน้อย ๒ ครั้งต่อโครงการ - จัดตั้งคณะกรรมการตรวจสอบอิสระ (Independent Oversight Committee) - หมวดใหม่ ๗: บทลงโทษ การเยียวยาและบทเฉพาะกาล - เพิ่มโทษทางปกครองและอาญาสำหรับการกระทำที่ขัดกฎหมาย - บทเฉพาะกาลให้ปรับโครงสร้างพื้นฐานเดิมให้สอดคล้องภายใน ๓ ปี ๙. หลักการทั่วไปที่ต้องฝังในกฎหมาย - ทุกกระบวนการต้องโปร่งใส (Transparency) ไม่เลือกปฏิบัติ (Non - Discrimination) และมีเหตุผลสมเหตุสมผล (Proportionality) ตามรัฐธรรมนูญ	๘. เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะ แต่เนื่องจากเป็นการดำเนินการในแง่ของหลักการที่จะต้องนำมาพัฒนาโครงการอาจมีความเหมาะสมมากกว่าที่จะมีการออกกฎหมายลำดับรองในส่วนนี้ ๙. หลักการที่แนะนำอยู่ใน พ.ร.บ. จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคำฟ้อง พ.ร.บ. ส่งเสริมเศรษฐกิจ จติ จี ทัล พ.ศ. ๒๕๖๐ พ.ร.บ. ผู้สูงอายุ พ.ศ. ๒๕๔๖ พ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. ๒๕๕๐ และรัฐธรรมนูญแล้ว

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	- ส่งเสริมเทคโนโลยีสมาร์ทซิตี้ (Smart City) เช่น ระบบขนส่งอัจฉริยะ - เน้นการพัฒนาที่เกื้อกูลประชาชนไทยทุกกลุ่ม โดยเฉพาะผู้ด้อยโอกาส ชุมชนดั้งเดิม และผู้สูงอายุ	
๑๔.๑๕	๑. การปรับปรุงเชิงโครงสร้างความชอบด้วยรัฐธรรมนูญ และ หลักนิติธรรม (Constitutional Alignment & Rule of Law) ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีลักษณะของการให้อำนาจพิเศษ (Super Power) แก่คณะกรรมการนโยบายและสำนักงาน ในการยกเว้นกฎหมายหลายฉบับ เพื่อความคล่องตัว ซึ่งหากออกแบบไม่ดีก็อาจขัดต่อหลักนิติธรรมและรัฐธรรมนูญได้ - ความได้สัดส่วนของการจำกัดสิทธิ (Proportionality Principle): ร่างมาตรา ๒๕ (๔) ให้สิทธิยกเว้นข้อจำกัดตามกฎหมายผังเมือง กฎหมายควบคุมอาคาร กฎหมายจัดสรรที่ดิน และกฎหมายเวนคืน การยกเว้นเหล่านี้ต้องสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ มาตรา ๒๖ ที่ระบุว่า การจำกัดสิทธิเสรีภาพต้องไม่ขัดต่อหลักนิติธรรม ไม่เพิ่มภาระหรือจำกัดสิทธิเกินสมควรแก่เหตุ และต้องระบุเหตุผลความจำเป็น - ข้อเสนอแนะ: ต้องเพิ่มบทบัญญัติในร่างพ.ร.บ. ว่า "การยกเว้นกฎหมายตามมาตรา ๒๕ (๔) จะกระทำได้เท่าที่ จำเป็นอย่างยิ่งยวดต่อความสำเร็จของโครงการ TOD โดยต้องมีการคุ้มครองความปลอดภัยสาธารณะ สุขอนามัย และสิ่งแวดล้อม ที่ไม่ต่ำกว่ามาตรฐานสากลและมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎหมายเดิมที่ถูกยกเว้น" - การคุ้มครองสิทธิในทรัพย์สินและการเวนคืน (Property Rights & Expropriation): ร่างมาตรา ๒๖ วรรคสาม ระบุว่าหากที่ดินเวนคืนได้ใช้ตามวัตถุประสงค์แล้ว สามารถนำมาพัฒนาเพื่อวัตถุประสงค์อื่นตามโครงการ TOD ได้ โดยไม่ถือว่าขัดแย้งกับวัตถุประสงค์การเวนคืนเดิม ข้อนี้สัมพันธ์กับที่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา ๓๗	รับทราบความเห็น - รับทราบความเห็น โดยจะปรับเพิ่มมาตรา ๒๖ ทั้งนี้ การเวนคืนที่ดินตามวรรคนี้ จะต้องเป็นกรณีที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งและจะต้องปรากฏว่าวิธีการรวบรวมที่ดินโดยวิธีการอื่นข้างต้นนั้นไม่สามารถทำได้ และหากไม่ได้ที่ดินที่จะเวนคืนดังกล่าวมาจะทำให้ไม่สามารถดำเนินโครงการได้อย่างมีนัยสำคัญ

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	วรรคสี่ ที่บัญญัติว่าหากไม่ได้ใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน หรือมีอสังหาริมทรัพย์เหลือ และเจ้าของเดิมประสงค์จะได้คืน ให้คืนแก่เจ้าของเดิมหรือทายาท - ข้อเสนอแนะ: ปรับแก้ร่างมาตรา ๒๖ โดยเพิ่มเงื่อนไขว่าในกรณีที่มีการนำที่ดินเวนคืนที่เหลือจากการใช้ประโยชน์ในกิจการรถไฟมาพัฒนาเชิงพาณิชย์ รัฐต้องจัดให้มีกลไกการแบ่งปันผลประโยชน์ (Benefit Sharing) คืนสู่เจ้าของที่ดินเดิมอย่างเป็นธรรม หรือให้สิทธิปฏิเสธก่อน (Right of First Refusal) แก่เจ้าของเดิมในการเข้าร่วมลงทุน ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์การคุ้มครองสิทธิในทรัพย์สินตามรัฐธรรมนูญ" - กระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA/EHIA) และสิทธิชุมชน: ร่างมาตรา ๘ กำหนดให้ตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการเฉพาะและต้องพิจารณา EIA ให้เสร็จภายใน ๑๒๐ วัน ซึ่งต้องระวังไม่ให้การเร่งรัดนี้ไปลดทอนสิทธิชุมชนตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๔๓ และมาตรา ๕๘ ที่บังคับให้รัฐต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนก่อนการดำเนินการที่ส่งผลกระทบรุนแรง - ข้อเสนอแนะ: เพิ่มมาตราที่บังคับให้สำนักงานต้องจัดตั้ง "แพลตฟอร์มการมีส่วนร่วมของประชาชนแบบเปิดเผยข้อมูลและตรวจสอบได้ (Open & Accountable Public Participation Platform)" ควบคู่ไปกับกรอบเวลา ๑๒๐ วัน เพื่อประกันว่าความรวดเร็วในการอนุญาต จะไม่แลกมาด้วยการละเมิดสิทธิการรับรู้ข้อมูลของชุมชน ๒. การสร้างกลไกการเงินและการคลังระดับสากล (Advanced Value Capture & Public Finance) การดึงมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้น (Land Value Capture: LVC) กลับคืนสู่รัฐเพื่อนำมา	รับทราบข้อแนะนำ สามารถนำไปดำเนินการออกเป็นกฎหมายลำดับรองหรือแนวทางการดำเนินงานของสำนักงานฯ ต่อไป กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีเป็นกฎหมายที่มีลักษณะเฉพาะซึ่งมีกระบวนการการตราและการพิจารณาเป็นพิเศษ การกำหนดภาษีขึ้นเพิ่มเติมจึงควรออกเป็น

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	พัฒนาระบบขนส่ง เป็นหัวใจของ TOD ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด - การพัฒนากองทุนและแหล่งรายได้: ร่างมาตรา ๓๐ กำหนดให้ผู้พัฒนาโครงการนำส่งเงินสมทบเข้ากองทุนฯ และร่างมาตรา ๓๑ ได้กำหนดรายได้ของกองทุนไว้ อย่างไรก็ตาม ควรยกระดับให้เทียบเทียมสากล - ข้อเสนอแนะ: ควรบัญญัติกลไก TIF (Tax Increment Financing) หรือกลไกการจัดเก็บภาษีส่วนเพิ่มจากมูลค่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้างรอบสถานที่เพิ่มขึ้นจากโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ (Betterment Levy) ให้ชัดเจนในร่างกฎหมาย เพื่อเป็นหลักประกันความยั่งยืนของกองทุน โดยต้องสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ มาตรา ๖๒ ว่าด้วยการรักษาวินัยการเงินการคลังของรัฐอย่างเคร่งครัด - ระยะเวลาการเช่าอสังหาริมทรัพย์: ร่างมาตรา ๒๘ กำหนดให้เช่าได้ไม่เกิน ๕๐ ปี ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่ดีในการดึงดูดการลงทุนระดับโลก - ข้อเสนอแนะ: ควรเพิ่มเงื่อนไขความยืดหยุ่น (Dynamic Clause) ว่า "เมื่อครบกำหนด ๕๐ ปี หากผู้เช่าหรือผู้พัฒนาโครงการสามารถบรรลุตัวชี้วัดด้านความยั่งยืน (ESG) ด้านการลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม และการพัฒนานวัตกรรมในพื้นที่ได้ตามเกณฑ์ระดับสากล ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ให้มีสิทธิได้รับการพิจารณาต่ออายุสัญญาเช่าได้อีกคราวละไม่เกิน ๔๙ ปี" เพื่อจูงใจให้เอกชนลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานระยะยาวอย่างมีคุณภาพสูงสุด ๓. การกระจายอำนาจและการยกระดับศักยภาพท้องถิ่น (Decentralization & Local Empowerment) การพัฒนา TOD ไม่สามารถทิ้งท้องถิ่นไว้ข้างหลังได้ การรวมศูนย์อำนาจไว้ที่คณะกรรมการนโยบายตามร่างมาตรา ๑๐ ที่มีแต่นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีเป็นส่วนใหญ่ อาจขัดกับเจตนารมณ์การกระจายอำนาจ	พระราชบัญญัติอีกฉบับหนึ่งต่างหากไป อนึ่ง มูลค่าของทรัพย์สินที่เพิ่มเติมจะสะท้อนในมูลค่าประเมินทรัพย์สินของกรมที่ดินซึ่งจะสะท้อนในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างอยู่แล้ว จากการศึกษาและรับฟังความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเด็นนี้ และได้รับความเห็นว่าระยะเวลาการเช่าที่ดินไม่เกิน ๕๐ ปี เป็นระยะเวลาที่เหมาะสมแล้ว การมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถดำเนินการได้ในลักษณะของคณะทำงานหรืออนุกรรมการในชั้นการพิจารณาโครงการของสำนักงาน

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	- บุรณาการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.): รัฐธรรมนูญ มาตรา ๒๕๐ บัญญัติให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่และอำนาจดูแลและจัดทำบริการสาธารณะ และรัฐต้องให้ท้องถิ่นมีอิสระในการบริหาร ร่างมาตรา ๒๔ ที่กำหนดให้ผังเมืองเดิมยกเลิกไปเมื่อโครงการได้รับอนุมัติ และให้กรมโยธาธิการและผังเมืองทำผังเมืองเฉพาะขึ้นใหม่ เป็นการตัดอำนาจท้องถิ่นออกไป - ข้อเสนอแนะ: แก้ไของค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายในร่างมาตรา ๑๐ โดยต้องเพิ่ม "ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เป้าหมาย และผู้แทนภาคประชาสังคม/ภาคธุรกิจ/ในภูมิภาค" เข้าเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง - ข้อเสนอแนะเชิงกลไก: ปรับปรุงร่างมาตรา ๒๔ ให้เป็น "กลไกการจัดทำผังเมืองเฉพาะร่วม (Joint Specific Area Planning)" ระหว่างสำนักงาน กรมโยธาธิการและผังเมือง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเจ้าของพื้นที่ เพื่อสร้างมิตรร่วมกันแทนการใช้อำนาจส่วนกลางยกเลิกผังเมืองท้องถิ่นโดยพลการ ซึ่งจะสอดคล้องกับหลักนิติรัฐที่เคารพอำนาจหน้าที่ของแต่ละองค์กร ๔. การจัดการนิติบุคคลและความคล่องตัวของสำนักงาน (Institutional Agility & Good Governance) - สถานะและอำนาจของเลขาธิการ: ร่างมาตรา ๑๗/๑ และ ๑๗/๕ กำหนดให้สำนักงานมีเลขาธิการรับผิดชอบการบริหารกิจการและบังคับบัญชาพนักงาน - ข้อเสนอแนะ: เพื่อให้เกิดพลวัตสูงสุด (Hyper-Dynamic) ควรระบุให้ชัดเจนในร่างมาตรา ๑๗/๕ ว่า "เลขาธิการมีอำนาจในการจัดตั้งบริษัทลูก กิจการร่วม (Joint Venture) หรือนิติบุคคลเฉพาะกิจ (SPV) ร่วมกับเอกชน	นโยบายของสำนักงานไม่ประสงค์ที่จะเป็นหน่วยงานที่ร่วมลงทุนกับผู้พัฒนาโครงการ ทั้งนี้ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง สามารถร่วมลงทุนในกรณีดังกล่าวได้

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	หรือต่างชาติ เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูงหรือบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์ในโครงการ TOD ได้ โดยไม่ต้องอยู่ภายใต้ พ.ร.บ. ควบคุมลักษณะการร่วมทุนบางประการที่"ล่าช้า" แต่ต้องอยู่ภายใต้การตรวจสอบบัญชีที่เข้มงวดโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ตามร่างมาตรา ๑๗/๑๒ ๕. การผนวกรวมมิติทางสังคมและการลดความเหลื่อมล้ำ (Social Inclusion & Equity) การพัฒนา TOD ที่มีคุณภาพสูงสุดต้องไม่นำไปสู่การผลักดันคนจนเมือง (Gentrification) ออกจากพื้นที่ - วัตถุประสงค์ของโครงการ: ร่างมาตรา ๗ กำหนดวัตถุประสงค์การพัฒนาพื้นที่เพื่อสาธารณูปโภค ลดมลพิษ ส่งเสริมเศรษฐกิจ - ข้อเสนอแนะ: ต้องเพิ่ม (๗) ในร่างมาตรา ๗ ระบุว่า "เพื่อสร้างความเป็นธรรมทางสังคมโดยการจัดให้มีที่อยู่อาศัยที่ทุกคนเข้าถึงได้ (Affordable Housing) อย่างน้อยในสัดส่วนร้อยละ ๒๐ ของพื้นที่พัฒนาที่อยู่อาศัยทั้งหมดในโครงการ และการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) รองรับผู้สูงอายุและคนพิการ" ซึ่งสอดคล้องกับแนวนโยบายแห่งรัฐตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๗๑ - การคุ้มครองผู้ค้ารายย่อยและเศรษฐกิจฐานราก: ในร่างมาตรา ๒๕ ว่าด้วยการสนับสนุนโครงการ ควรเพิ่มข้อกำหนดให้รัฐมีอำนาจกำหนดโควตาพื้นที่พาณิชย์กรรมในโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนวิสาหกิจขนาดย่อมและขนาดกลาง (SMEs) ของประชาชนและชุมชนในท้องถิ่น ตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญ มาตรา ๗๕ วรรคสาม	การกำหนดสัดส่วนที่อยู่อาศัยดังกล่าวควรพิจารณาความเหมาะสมเป็นรายโครงการ เพราะแต่ละโครงการมีลักษณะไม่เหมือนกัน และมีรายละเอียดของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ดังกล่าวไม่เหมือนกัน โดยสามารถตั้งคณะกรรมการ คณะทำงานภายใต้ร่าง พ.ร.บ. นี้ ในการพิจารณาเป็นรายบริบทโครงการ
๑๔.๑๖	๑. ฐานะของผู้ให้ความเห็นและเจตนารมณ์ประสบการณ์ที่เทียบเคียงกับองค์กรระดับโลก อาทิ MTR ฮองกง, JR East ญี่ปุ่น, Network Rail อังกฤษ และ Deutsche Bahn เยอรมนี มาปรับใช้ โดยยึดมั่นในหลักการ ๓ ประการ:	รับทราบความเห็น

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	- เปิดช่องให้คณะกรรมการเสนอแก้กฎหมายที่เป็นอุปสรรค จุดอ่อนเชิงโครงสร้าง ๙ ประการ: - นิยามแคบเกินไป: ไม่รวมพื้นที่เหนือสถานี (Air Rights), พื้นที่ใต้ดิน และการเชื่อมต่อ Last Mile ๒. - รัศมีตายตัว: ๕๐๐ เมตร ไม่สอดคล้องกับบริบทการเดินเท้าจริงและเมืองภูมิภาค - ขาดกลไกจับมูลค่าที่ดิน (Value Capture) : รัฐลงทุน แต่เอกชนเก็บกำไรเพียงฝ่ายเดียว - โครงสร้างกรรมการรวมศูนย์: ขาดผู้แทนท้องถิ่นและชุมชน ขัดต่อหลักการมีส่วนร่วม - อำนาจยกเว้นกฎหมายอื่น: มาตรา ๙ และ ๑๔ เสี่ยงขัดหลักนิติรัฐและกฎหมายร่วมทุน - การเร่ง EIA ที่ลดทอนคุณภาพ: การเปิดช่องให้ผู้จัดทำ EIA ต่างชาติโดยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน เสี่ยงขัดมาตรา ๕๘ - ละเลยมิติที่อยู่อาศัยและ SME: ไม่มีมาตรการป้องกันปัญหา Gentrification - ไม่มีระบบข้อมูลเปิด: ขัดต่อหลักธรรมาภิบาล - ขาดมิติ ภูมิอากาศและวัฒนธรรม: ไม่มีการกำหนดเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน ๔. กรอบแนวคิดใหม่ TOD แบบบูรณาการ (๓V + บริบทไทย) - V1 Node (การเชื่อมต่อ): ศูนย์เชื่อมต่อที่ไร้รอยต่อ (รถไฟ-รถเมล์-จักรยาน-ทางเดิน)	รัศมี ๕๐๐ เมตรดังกล่าว ครอบคลุมพื้นที่เหนือดิน ใต้ดิน แต่ส่วนของสถานีเป็นส่วนของการพัฒนาของกฎหมายฉบับอื่น ระยะทางดังกล่าวเป็นระยะที่ไม่เกิน ดังนั้น การพัฒนาอาจอยู่ในระยะที่สั้นกว่านี้ได้ และหากมีความจำเป็นก็อาจขยายรัศมีดังกล่าวได้ตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด มาตรา ๓๐ กำหนดให้เอกชนที่ได้รับอนุมัติโครงการจะต้องชำระเงินสมทบให้แก่กองทุน นอกจากนี้ มูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นย่อมสามารถทำให้รัฐสามารถจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างได้มากขึ้น ผู้แทนท้องถิ่นสามารถมีส่วนร่วมได้จากคณะทำงานและอนุกรรมการในชั้นการพิจารณาของสำนักงาน การดำเนินโครงการอยู่ภายใต้การตรวจสอบจากหลายฝ่ายจึงเห็นว่า การเร่งรัดการพิจารณารายงานฯ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้โดยเร็วจะเป็นประโยชน์กว่า มาตรา ๗ (๓) กำหนดเรื่องการลดมลพิษและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หากกำหนดเงื่อนไขไว้เคร่งครัดเกินไปจะทำให้การพัฒนาทำได้ยาก นอกจากนี้ ได้มีการกำหนดว่าการพัฒนาที่จะได้รับอนุมัติจะต้องเป็นไปตามหลักการ TOD ด้วยแล้ว รับทราบความเห็น

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	- V2 Place (คุณภาพพื้นที่): เดินได้จริง (Walkable City) มีพื้นที่สาธารณะ ๑๕% และ Mixed-use แนวตั้ง - V3 Value (มูลค่า): ดึงมูลค่าที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนภาครัฐกลับคืนมาไม่น้อยกว่า ๔๐% - บริบทไทย: ต้องเน้นความต่อเนื่องทางวัฒนธรรม, การแบ่งพื้นที่ ๓๐% ให้ SME ไทย, การใช้เทคโนโลยีในประเทศ และโควตาที่อยู่อาศัยราคาเข้าถึงได้ ๒๕% ๕. ข้อเสนอปรับปรุงรายมาตราแบบขยายความ - มาตรา ๓ (นิยาม): เพิ่มนิยามพื้นที่ ๓ วง (แกน ๐ - ๔๐๐ม. เปลี่ยนผ่าน ๔๐๑ - ๘๐๐ ม. อิทธิพล ๘๐๑ - ๑,๕๐๐ ม.) และนิยามสิทธิเหนือพื้นที่ (Air Rights) - มาตรา ๖ (ขอบเขต): กำหนดรัศมีตามประเภทเมือง (ศูนย์กลางภูมิภาค ๘๐๐ม. จังหวัด ๖๐๐ม. เมืองใหม่ ๑,๐๐๐ม.) - มาตรา ๗ (วัตถุประสงค์): เพิ่มข้อเรื่องที่อยู่อาศัย SME และสิ่งแวดล้อม - มาตรา ๘ (EIA): เพิ่ม Scoping ขั้นต้น ห้ามลดทอนคุณสมบัติผู้จัดทำ เพิ่มความโปร่งใส - มาตรา ๑๐ (องค์ประกอบคณะกรรมการ): เพิ่มสัดส่วนท้องถิ่น ชุมชน และผู้ทรงคุณวุฒิอิสระ เพื่อการถ่วงดุล - มาตรา ๑๔ : ยกเลิกการยกเว้น พ.ร.บ.ร่วมทุนแบบเหมาเช่า เปลี่ยนเป็น Fast Track ๑๘๐ วันแทน	รับทราบความเห็น กระบวนการดำเนินการภายใต้มาตรา ๑๔ จะมีกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนดรายละเอียดเกณฑ์การพิจารณาความเหมาะสมของโครงการที่เข้าข่ายในการดำเนินการตามมาตรานี้ และรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และในกระบวนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนการท้ายสุดจะต้องผ่านคณะรัฐมนตรีเหมือนกับการอนุมัติโครงการตามกฎหมายนี้

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	๖. หมวดใหม่ที่ต้องเพิ่มเพื่อให้ครบวงจร - หมวด ๔ การมีส่วนร่วม: ทุกโครงการต้องมี CLIA (การประเมินผลกระทบชุมชน) และสิทธิคัดค้านที่มีผลผูกพัน - หมวด ๕ การเงินและการจับมูลค่า: จัดตั้งกองทุน TOD, รายได้ ๖๐% คืนสู่ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่, ห้ามขายขาดที่ดินรัฐ - หมวด ๖ สิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม: Net Zero ภายใน ๒๐๕๐ และ HIA สำหรับเขตเมืองเก่า - หมวด ๗ ธรรมาภิบาลดิจิทัล: One Stop Service บน Platform ดิจิทัล ข้อมูลต้องเป็น Open Data - หมวด ๘ การติดตามประเมินผล: รายงานต่อสภาฯ ประจำปี พร้อมตัวชี้วัดที่จับต้องได้ ๗. กลไกคุ้มครองสิทธิให้สอดคล้องรัฐธรรมนูญ - การทดสอบความได้สัดส่วน: ต้องระบุไว้ในกฎหมายว่าทุกการตัดสินใจต้องผ่านการทดสอบ ๓ ชั้น (เป้าหมาย, วิธีการ, ความคุ้มค่า) - การชดเชยที่เป็นธรรม: อิงราคาตลาดบวกมูลค่าเพิ่ม ๑๕% และสิทธิการเช่าซื้อคืนในราคาต้นทุน - สิทธิชุมชน: ต้องเข้าถึงศาลปกครองได้หากเกิดการละเมิดสิทธิจากกระบวนการของ TOD ๘. ตัวอย่างการประยุกต์ใช้จริง - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์: พัฒนาที่อยู่อาศัยราคาประหยัดสำหรับเจ้าหน้าที่รถไฟและ SME - สถานีขอนแก่น: เน้น TOD สายเศรษฐกิจชีวภาพ เชื่อมโยงตลาดเกษตรกรท้องถิ่น - สถานีเชียงใหม่: เน้น Heritage Impact Assessment ควบคุมความสูงสถาปัตยกรรมล้านนา	รับทราบความเห็น โดยรายละเอียดดังกล่าวมีความแตกต่างตามแต่ละโครงการ ซึ่งอยู่ในอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายเป็นผู้พิจารณา รับทราบความเห็น รับทราบความเห็น
๑๔.๑๗	ไม่เห็นด้วย ตามมาตรา ๒๔ แห่งร่างพระราชบัญญัติการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง พ.ศ.... เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองมีวัตถุประสงค์หลัก	มาตรา ๒๔ มีความเหมาะสมและเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอย่างมีระบบ โดยเจตนารมณ์ของมาตรานี้มิได้มุ่งที่จะลดทอนมาตรฐานของกฎหมายผังเมือง แต่เป็น

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองให้เป็นไปอย่างมีระบบ สอดคล้องกับการเจริญเติบโตของชุมชน เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเพื่อประโยชน์สาธารณะ ดังนั้น บทบัญญัติดังกล่าวจึงเป็นการจำกัดหลักการสำคัญของกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง อันมีผลกระทบต่อการพัฒนาเมือง	การบูรณาการผังโครงการ TOD ให้มีผลบังคับใช้ตามกฎหมายอย่างมีเอกภาพ เพื่อลดความซ้ำซ้อนในขั้นตอนการอนุมัติ โดยยังคงไว้ซึ่งมาตรฐานวิชาการผังเมือง การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และการรักษาประโยชน์สาธารณะเป็นสำคัญ เพื่อให้การพัฒนาเมืองรอบสถานีเกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรมตามเป้าหมายของรัฐบาล
๑๔.๑๘	ขอให้พิจารณาการจัด Population Displacement ตาม TOD ด้วย อาจจะเป็นแผนระยะยาวแต่ควรค่าแก่การพิจารณา หาก TOD ประสบความสำเร็จและเติบโตได้อย่างราบรื่น พื้นที่โดยรอบจะแพงขึ้นอย่างเลี่ยงไม่ได้ ทั้งค่าเช่าที่และค่าเช่าบ้าน จะไล่ประชากรที่เคยอยู่ออกไปอยู่ในบริเวณที่ TOD ต่ำกว่าอยู่ดี และถูกแทนที่ด้วยประชาชนที่มั่งคั่งมากกว่าที่ย้ายออกมาจากเมืองส่วนที่มี TOD สูงกว่า	รับทราบความเห็น
๑๔.๑๙	ควรคิดถึงการเชื่อมต่อในระดับพื้นฐานมากขึ้น กล่าวคือ ให้การขนส่งทางรางเชื่อมต่อกับระบบรถเมล์ หรือขนส่งขนาดเล็กให้มีการพัฒนาไปด้วยกันด้วย เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อและดึงผู้ใช้บริการไปยังพื้นที่เกินกว่า ๕๐๐ เมตร รอบโครงการได้มากกว่า เช่น รถเมล์รถสองแถว (ที่มีความปลอดภัยมากกว่าปัจจุบัน) ไม่ควรจำกัดแค่ระบบราง (มหาวิทยาลัยมหิดล)	รับทราบความเห็น
๑๔.๒๐	นอกจากด้านสุขภาพของประชากรแล้ว ควรศึกษาผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตก่อน - หลังการจัดทำโครงการ TOD ด้วย และนำเสนอต่อชุมชนที่ตั้งเดิมเพื่อสร้างความเข้าใจอย่างทั่วถึง และลดแรงต่อต้าน ประโยชน์ที่ตัวผู้อยู่อาศัย (หรือประโยชน์ที่ลูก-หลานผู้อยู่อาศัยในกรณีโครงการมีระยะเวลาจัดทำนาน) จะได้รับ และควรหากลไกทางอสังหาฯ เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่ได้สิทธิพิเศษในการอาศัยอยู่ใกล้เคียงที่เดิมหลังจัดทำโครงการ ในกรณีมีการก่อสร้างอาคารอยู่อาศัยใหม่ที่ใหญ่ขึ้น	รับทราบความเห็น

ลำดับ	ความคิดเห็น	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	ผ่านบริษัทอสังหาฯ หรือโดยหน่วยงานรัฐก็ตาม ทั้งนี้เพื่อลดแรงต่อต้านจากการย้ายถิ่นที่อยู่ ที่ราคาเอื้อถึงของผู้อยู่อาศัยเดิมไปอยู่ไกลขึ้น หรือเดินทางนานขึ้น ชุมชนเดิมไม่เหลือคน อยู่รับผลประโยชน์จากขนส่งมวลชน ทั้งที่ ผู้อยู่อาศัยเดิมและใหม่และห้างร้านแหล่งงาน ขนาดใหญ่ใหม่ ๆ รอบสถานีสมควรอยู่ด้วยกันได้	

๔.๒.๒ ความเห็นของกรมโยธาธิการและผังเมือง (ยผ.)

ยผ. ได้มีหนังสือ ที่ มท ๐๗๐๖/๘๔๕๑ ลงวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๙ แจ้งความคิดเห็น ของ ยผ. ต่อร่าง พ.ร.บ. การพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง พ.ศ. ให้ สนข. ทราบ โดยสรุปสาระสำคัญและคำชี้แจงต่อความเห็นของ ยผ. ดังนี้

หัวข้อ	ความเห็น		ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๑. มาตรา ๔		✓	มีความเห็นว่า การกำหนดไม่ให้ใช้บังคับกับการพัฒนาพื้นที่ใน และโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง ที่ตั้งอยู่ในเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก ตามกฎหมายว่าด้วย เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ทำให้เกิดความไม่สมดุลในการพัฒนา และการบริหารจัดการ เนื่องจากนอกพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกถูกกำหนดให้มี รูปแบบการพัฒนาในลักษณะของ ผังเมืองเฉพาะ ขณะที่ในเขต EEC ไม่ได้มีการกำหนดรูปแบบการพัฒนา หรือการใช้บังคับ ทำให้การพัฒนา และการบริหารจัดการพื้นที่ ไม่เป็นไปในรูปแบบเดียวกัน	รับทราบ เห็นสมควรคงตามร่าง พ.ร.บ. เพื่อป้องกันความซ้ำซ้อน ของกฎหมาย เนื่องจากพื้นที่ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มี กฎหมาย เฉพาะ ก ำ ก ำ บ อย่างเบ็ดเสร็จอยู่แล้วซึ่งสามารถ แก้ไขข้อจำกัดของการจัดทำ ผังเฉพาะ ทั้งในประเด็นระยะเวลา การดำเนินการพัฒนาและการบริหาร จัดการพื้นที่ได้สอดคล้อง ตามแนวคิด TOD
๒. มาตรา ๖		✓	มีความเห็นว่า การกำหนดขอบเขต ไม่เกิน ๕๐๐ เมตร หรือเกิน ๕๐๐ เมตร ได้ โดยความเห็นชอบของ คณะรัฐมนตรีอาจไม่เหมาะสม	รับทราบ โดยการกำหนดระยะ ๕๐๐ เมตรเป็นเกณฑ์อ้างอิง ขึ้นต้นตามหลักสากลจากระยะ เดินถึง (Walking Distance) ซึ่ง

หัวข้อ	ความเห็น		ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
			เนื่องจากการเป็นการเปิดกว้างโดยไม่ได้พิจารณาเป็นรายพื้นที่ จึงไม่ควรกำหนดระยะของขอบเขต ถึงแม้จะต้องลดการขนส่งที่ใช้เครื่องยนต์เพราะต้องพิจารณาตำแหน่งของจุดจอด จุดต่อเชื่อมเพื่อเข้าถึงสถานี รวมทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกี่ยวข้องกับจุดจอดและจุดต่อเชื่อมร่วมด้วย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด	ตัวร่าง พ.ร.บ. นี้ ได้เปิดช่องให้ขยายระยะทางได้ตามความจำเป็นของแต่ละสถานี ซึ่งคณะกรรมการนโยบายจะเป็นผู้พิจารณาตามความสอดคล้องเหมาะสมของบริบทพื้นที่ ภายใต้กรอบแนวคิดการพัฒนาตามหลัก TOD ซึ่งมีองค์ประกอบเรื่องการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อการเดินทางหลากหลายรูปแบบ การส่งเสริมระบบการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ควบคู่การกับการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสานอย่างยั่งยืน
๓. มาตรา ๙		✓	มีความเห็นว่า กรณีที่กฎหมายถูกระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งใด ก่อให้เกิดความไม่สะดวก หรือล่าช้า มีความซ้ำซ้อน หรือเป็นการเพิ่มภาระการกำหนดให้เฉพาะคณะรัฐมนตรีมีอำนาจพิจารณา ปรับปรุงกฎหมายถูกระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่ง หรือการมีกฎหมายขึ้นใหม่นั้นมีความเห็นว่า อาจมีกฎหมายบางฉบับที่เป็นหน้าที่และอำนาจของรัฐสภา ดังนั้นจึงควรกำหนดให้ครอบคลุม	รับทราบ โดยร่าง พ.ร.บ. นี้ เป็นกลไกสำคัญเพื่อขจัดความล่าช้าหรือซ้ำซ้อนในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ ศักยภาพที่เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน โดยเป็นกฎหมายระดับพระราชบัญญัติซึ่งยังคงต้องเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของรัฐสภาตามปกติภายใต้กรอบรัฐธรรมนูญ
๔. มาตรา ๑๓		✓	มีความเห็นว่า ควรเพิ่มหน้าที่และอำนาจใน (๑) เป็นกำหนดนโยบายและแผนผัง เพื่อการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งอาจคล้ายกับ (๔) ซึ่งสำนักงานฯ จัดทำขึ้น โดยอาจจะไม่เห็นความเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่อเนื่อง พื้นที่	รับทราบ โดยยืนยันว่า พ.ร.บ. นี้ เป็นการขจัดอุปสรรคด้านกลไกและกฎหมายเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยเห็นว่า พ.ร.บ. ผังเมืองเดิมเน้นการ "ควบคุม" แต่ พ.ร.บ. นี้เน้นการ "ขับเคลื่อนและเร่งรัด" การรวมศูนย์อำนาจ

หัวข้อ	ความเห็น		ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
			ข้างเคียง และผังเมืองบริเวณโดยรอบ และ (๕) กลับให้ความเห็นชอบแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่จะทำการพัฒนาตามรายละเอียดโครงการที่ผู้ขอพัฒนาโครงการได้จัดทำขึ้น ซึ่งอาจเป็นการเอื้อประโยชน์ โดยแผนผังดังกล่าวควรกำหนดขึ้นก่อน ส่วนผู้ขอพัฒนาโครงการควรทำตามแผนผังที่กำหนดไว้เท่านั้น อาจเพิ่มเติมได้แต่ต้องสอดคล้องและเป็นประโยชน์สาธารณะ และจากที่กล่าวมาตาม พ.ร.บ. การผังเมือง พ.ศ. ๒๕๖๒ สามารถดำเนินการได้อยู่แล้ว โดยในส่วนของแผนผังควรเป็นอำนาจตามเจตนารมณ์ที่กำหนดไว้แล้วใน พ.ร.บ. การผังเมือง พ.ศ. ๒๕๖๒ ดังนั้น พ.ร.บ. การพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง พ.ศ. ควรมุ่งเน้นและส่งเสริมในลักษณะของการลงทุนเท่านั้น	ไว้ที่คณะกรรมการนโยบายซึ่งมีกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนผู้ทรงคุณวุฒิ และ คณะอนุกรรมการ คณะทำงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ภายใต้กลไกกฎหมายเฉพาะ จะช่วยให้อนุมัติโครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาที่ดินไปพร้อมกันได้จริง ไม่ล่าช้า และเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ยั่งยืน และสมดุล
๕. มาตรา ๑๗		✓	มีความเห็นว่า ไม่มีการระบุชัดเจนว่าสำนักงานฯ มีหน้าที่และอำนาจในการจัดทำนโยบายและแผนภาพรวมการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง เนื่องจากตาม (๒) ใช้คำว่า “เสนอแนะ”	รับทราบ โดยยืนยันว่ามีความเหมาะสมแล้วตามหลักการถ่วงดุลอำนาจ (Checks and Balances) โดยให้สำนักงานทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการในการจัดทำร่างและเสนอแนะนโยบาย และแผนเพื่อเสนอคณะกรรมการนโยบายซึ่งมีองค์ประกอบคณะกรรมการฯ ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและตัวแทนภาคประชาชนเป็นผู้พิจารณา

หัวข้อ	ความเห็น		ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๖. มาตรา ๑๙		✓	มีความเห็นว่า ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางไม่ควรเป็นผู้ขอพัฒนาโครงการ เนื่องจากอาจเป็นการเอื้อประโยชน์ต่อการทำธุรกิจ ซึ่งควรเป็นคณะบริษัท โดยมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินกิจการพัฒนาพื้นที่เป็นการเฉพาะ ไม่เช่นนั้นจะเป็นผลประโยชน์ทับซ้อนชัดเจน	รับทราบ โดยยืนยันความจำเป็นตามหลักการ "Rail + Property" ของสากลที่ประสบความสำเร็จในหลายประเทศ เพื่อให้สามารถนำรายได้จากการพัฒนาที่ดินมาสนับสนุนระบบขนส่งทางราง ระบบขนส่งลำดับรองเชื่อมต่อ รวมทั้งการอุดหนุนค่าโดยสารของประชาชน โดยมีคณะกรรมการนโยบายเป็นผู้กำกับดูแลให้เกิดความสมดุลและโปร่งใส และเป็นการแก้ไขข้อจำกัดของกฎหมายผังเมืองเดิมที่ไม่สามารถขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนา TOD ได้ในทางปฏิบัติ
๗. มาตรา ๒๓		✓	มีความเห็นว่า การจัดทำแผนผัง หากดำเนินการเป็นรายโครงการ อาจขาดความเชื่อมโยงและต่อเนื่อง รวมทั้งขาดความสอดคล้องกับแผนผังภาพรวมของเมือง ดังนั้นการดำเนินการจึงควรดำเนินการให้สอดคล้องหรือเป็นไปตามแผนผังที่ ถูกจัดทำขึ้นภายใต้ พ.ร.บ. การผังเมืองฯ จะเหมาะสมกว่า	รับทราบ โดยยืนยันว่า ร่าง พ.ร.บ. นี้ จัดให้มี กลไกต่าง ๆ เช่น คณะกรรมการนโยบาย อำนาจหน้าที่ ให้เกิดการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง เพื่อพิจารณาโครงการที่ผู้ขอพัฒนาจะต้องจัดทำแผนหรือผังพัฒนาโดยมีเนื้อหาสาระที่จำเป็นต่อการพัฒนาในบริบทพื้นที่แต่ละโครงการ เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบขนส่งสาธารณะ ระบบสาธารณูปโภค ระบบสาธารณูปการ พื้นที่สันทนาการ พื้นที่สีเขียว มาตรการด้านการเงินการลงทุน เป็นต้น ทั้งนี้ กลไกตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถตอบโจทย์การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ได้จริงในทางปฏิบัติ เนื่องจากมี Pain

หัวข้อ	ความเห็น		ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				Point สำคัญ คือ มีลักษณะเป็นเพียง "มาตรการเชิงตั้งรับ" (Passive Control) ที่เน้นการควบคุมข้อห้าม แต่ขาดกลไก "เชิงรุก" (Active Driving) ในการสร้างแรงจูงใจ การร่วมลงทุน และการรวบรวมที่ดิน ตลอดจนมีขั้นตอนในการขับเคลื่อนที่ใช้เวลา เช่น การจัดทำผังเฉพาะเพื่อพัฒนาพื้นที่ตามขั้นตอนปกติ เวลาเฉลี่ย ๕ ปี และยังไม่ปรากฏจริงในทางปฏิบัติ ซึ่งทำให้เป็นอุปสรรคในการดึงดูดนักลงทุนและอุปสรรคในการป้องกันปัญหาการเจริญเติบโตของเมืองอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) ร่าง พ.ร.บ. นี้จะสามารถกำหนดพื้นที่เป้าหมายและขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ในระดับผังเฉพาะสอดคล้องกับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางที่กำลังจะเกิดขึ้นได้อย่างสอดคล้องตามกรอบระยะเวลาที่เหมาะสม ลดขั้นตอนทางธุรการที่ซ้ำซ้อนและสร้างความแน่นอนแก่นักลงทุน โดยมีรูปแบบ แผน และผังเมืองเฉพาะในรายละเอียดที่เหมาะสมในแต่ละบริบทพื้นที่ ซึ่งจะระบุรายละเอียดในร่างกฎหมายลำดับรองต่อไป
๘. มาตรา ๒๔		✓	มีความเห็นว่า ในการที่จะยกเลิกผังเมืองที่มีผลใช้บังคับกับพื้นที่พัฒนาตามโครงการที่ได้ใช้มาก่อนวันที่คณะกรรมการนโยบายอนุมัติโครงการนั้น ถือเป็นการกำหนดให้โครงการดังกล่าวอยู่เหนือการใช้บังคับ (Over Rule) กฎหมายว่า	รับทราบความเห็นไปประกอบการปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. มาตรา ๒๔ ให้มีความชัดเจนเหมาะสมยิ่งขึ้น โดยยืนยันว่าไม่ได้เป็นการกำหนดให้โครงการอยู่เหนือการใช้บังคับ (Over Rule) กฎหมายว่าด้วยการผังเมือง

หัวข้อ	ความเห็น		ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
			ด้วยการผังเมือง ซึ่งกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองได้มีการกำหนดให้ยกเว้นการใช้บังคับกับพื้นที่ในโครงการและเนื่องจากผังเมืองเป็นกฎหมายที่ใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาโดยภาพรวม และมีการวิเคราะห์ในเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ทุก ๆ บริเวณอยู่แล้ว จึงมีข้อเสนอแนะว่า ถ้าจะให้ผังเมืองสอดคล้องกับพื้นที่ที่กำหนดของโครงการอาจจะยื่นขอแก้ไขผังเมืองตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. ๒๕๖๒ ทั้งนี้ กรณีมาตรา ๒๔ ของร่างพระราชบัญญัติการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง พ.ศ. ที่กำหนดให้ยผ. จัดทำผังเมืองขึ้นใหม่ให้สอดคล้องกับแผนผังตามมาตรา ๒๐ (๔) ในระหว่างที่ยังจัดทำผังเมืองไม่แล้วเสร็จให้ถือว่าแผนผังตามที่คณะกรรมการนโยบายอนุมัติเป็นผังเมืองเฉพาะตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองแต่รูปแบบของผังเมืองเฉพาะตาม พ.ร.บ. การผังเมือง พ.ศ. ๒๕๖๒ จะต้องตราเป็น พ.ร.บ. หรือ พ.ร.ฎ. เท่านั้น	แต่เป็นการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาที่เหมาะสมเชิงรุก และแก้ปัญหาความล่าช้าของการดำเนินการพัฒนาเมืองที่ไม่สอดคล้องทันกรอบเวลากับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในบริบทประเทศไทย อันเนื่องมาจากปัญหาด้านกฎหมายและองค์กรที่มีอยู่ในปัจจุบัน
๙. มาตรา ๒๕		✓	มีความเห็นว่า ตามมาตรา ๒๕ (๔) ให้ความเห็นชอบ อนุมัติ อนุญาต หรือดำเนินการใด ๆ อันเป็นผลในการยกเว้นข้อกำหนดหรือข้อจำกัดตามกฎหมายอาจเป็นการทำเกินอำนาจที่กฎหมายต่าง ๆ ได้รับความเห็นชอบในหลักการจากรัฐสภา	รับทราบ โดยมาตรานี้คือเครื่องมือทำกลไกสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาโดยแก้ไขอุปสรรคด้านกฎระเบียบอันเกิดจากกฎหมายเดิมไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันที่จะสามารถพัฒนาเมืองควบคู่ไปกับการพัฒนาด้านโครงสร้าง

หัวข้อ	ความเห็น		ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				พื้นฐานคมนาคมขนส่ง ไม่ใช่การใช้ อำนาจตามอำเภอใจ แต่เป็นการทลาย ข้อจำกัดทางกฎหมายที่ขัดแย้ง กันเอง เพื่อมุ่งเป้าพัฒนาเพียง บริเวณพื้นที่สถานีและโดยรอบ ในรัศมี ๕๐๐ เมตร เพื่อเหนี่ยวนำ ให้เกิดการดำเนินการพัฒนาได้จริง ในทางปฏิบัติ
๑๐. มาตรา ๒๖		✓	มีความเห็นว่า การเวนคืนอาจทำ เกินความจำเป็นเพื่อนำที่ดินที่ได้ จากการเวนคืนมาใช้ เพื่อ วัตถุประสงค์อื่น ซึ่งไม่เป็นไปตาม เจตนารมณ์ที่ให้เวนคืนเท่าที่จำเป็น และเพื่อประโยชน์สาธารณะ	รับทราบความเห็นไป ประกอบการพิจารณาปรับปรุง ถ้อยคำในร่าง พ.ร.บ. มาตรา ดังกล่าว เพื่อให้มีความชัดเจน ป้องกันการตีความคลาดเคลื่อน โดยยืนยันว่า การเวนคืนที่ดิน จะเป็นการดำเนินการ ตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืน โดยเวนมีรัฐเป็นผู้ดำเนินการ เพื่อประโยชน์ด้านโครงสร้าง พื้นฐานและประโยชน์สาธารณะ ที่จำเป็น
๑๑. มาตรา ๔๓		✓	มีความเห็นว่า สำนักงานฯ มีหน้าที่ ติดตาม กำกับดูแล ตรวจสอบและ ประเมินผลโครงการ แต่ไม่มีการ ระบุว่าการดำเนินการอย่างไร และถ้า ต้องปรับปรุงแผนผังหรือนโยบาย ในแต่ละพื้นที่จะต้องทำอย่างไร และใครเป็นผู้ดำเนินการ เพราะ หากโครงการเป็นผังเมืองเฉพาะ ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. ๒๕๖๒ หลังอนุมัติโครงการ การ ปรับปรุงแผนผังหรือนโยบายก็ควร อยู่ภายใต้การวิเคราะห์เชื่อมโยงกับ ผังเมืองในระดับต่าง ๆ ของ ยผ. ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเหมาะสม	รับทราบ โดยคณะกรรมการนโยบาย คณะกรรมการ คณะทำงาน ภายใต้ร่าง พ.ร.บ. และกฎหมาย ลำดับรองเป็นกลไกในการทำหน้าที่ ติดตามกำกับดูแล โดยจะมี การบูรณาการร่วมกับ ยผ. และหน่วยงานต่าง ๆ รวมทั้ง ภาคเอกชนหรือประชาชน ที่เกี่ยวข้องผ่านกลไกดังกล่าว และมีความครอบคลุม คล่องตัว และรวดเร็วกว่า

หัวข้อ	ความเห็น		ความเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
			และชัดเจนในทางปฏิบัติ ในส่วนของแผนผังเพื่อการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละพื้นที่ ควรเป็นหน้าที่และอำนาจของ ยผ. เป็นผู้ดำเนินการส่วนโครงการพัฒนาต่าง ๆ ควรดำเนินการตามแผนผังเพื่อการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานเท่านั้น	
๑๒. มาตรา ๔๕		✓	มีความเห็นว่า ในช่วงระยะเวลา ๕ ปี สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีฐานะเป็นหน่วยงานที่ปรึกษาแก่สำนักงาน จึงไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดให้หน่วยงานดังกล่าวเข้าร่วมเป็นผู้ดำเนินการในช่วงระยะเวลา ๓ หรือ ๕ ปี แต่อย่างใด	รับทราบ โดยยืนยันว่า การแปลงนโยบายและขับเคลื่อนการพัฒนา TOD ตามนโยบายของรัฐบาล และกระทรวงคมนาคมให้มีความสอดคล้อง ต่อเนื่อง ไม่เกิดภาวะสูญญากาศในการดำเนินงาน สนับสนุนให้เกิดประสิทธิภาพในการพัฒนา TOD ให้เกิดผลสำเร็จในทางปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระยะเริ่มต้น สนข. จำเป็นต้องเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน เป็นที่ปรึกษาแก่สำนักงานตามที่ระบุในร่าง พ.ร.บ. นี้

๔.๒.๓ ความเห็นของขบวนคนจนเพื่อสิทธิที่ดินและที่อยู่อาศัย

ในคราวการประชุมเพื่อรับฟังความเห็นต่อร่าง พ.ร.บ. การพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐาน พ.ศ. ร่วมกับผู้แทนขบวนคนจนเพื่อสิทธิที่ดินและที่อยู่อาศัยและผู้แทนสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) และนักวิชาการจากสถาบันการศึกษา ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๙ และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๙ ณ ห้องประชุม อาคาร พอช. สรุปสาระสำคัญความเห็นและคำชี้แจง ดังนี้

ลำดับ	ความเห็น/ข้อร้องเรียน	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
๑	กระบวนการรับฟังความเห็นร่าง พ.ร.บ. ดังกล่าวยังไม่ครอบคลุมและอาจมีเนื้อหาที่กระทบต่อสิทธิของชุมชน ละเมิดสิทธิการเข้าถึงที่ดินของประชาชน ซึ่งได้เข้าที่ติดกับการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ในปัจจุบัน กระบวนการเสนอร่าง พ.ร.บ. มีขอบด้วยกฎหมาย มีความรวบรัดเร่งรีบ เห็นควรเสนอขอให้ชะลอการดำเนินการเสนอร่าง พ.ร.บ. ต่อคณะรัฐมนตรีไปอย่างน้อย ๖ เดือน เพื่อจัดเวทีรับฟังความเห็นใหม่กับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงอย่างครบถ้วน	สนข. ได้ดำเนินการสอดคล้องตามขั้นตอนที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๓๗ และ พ.ร.บ. หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยเคร่งครัด ซึ่งการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย (https://www.law.go.th) ๓๐ วัน นอกจากนี้ ในชั้นการศึกษาได้มีการดำเนินการโดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับฟังความเห็นและข้อเสนอแนะประกอบการดำเนินงาน ดังนี้ - การประชุมกลุ่มย่อยเชิงวิชาการในส่วนกลาง ครั้งที่ ๑ ด้านผังเมืองและชุมชน เมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๒ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องเปี่ยมก้า โรงแรมบางกอกชญา กรุงเทพมหานคร - การประชุมเกี่ยวกับองค์กรและกฎหมาย TOD เมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๒ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๐๐ น. ณ ห้องเปี่ยมก้า โรงแรมบางกอกชญา กรุงเทพมหานคร - การประชุมกลุ่มย่อยเชิงวิชาการ ในส่วนกลาง ครั้งที่ ๓ ด้านกฎหมาย เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๒ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องเปี่ยมก้า โรงแรมบางกอกชญา กรุงเทพมหานคร - การประชุมกลุ่มย่อย (ร่างแผนพัฒนา TOD ประเทศไทย) ในประเด็น ด้านองค์กร และกฎหมายโครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องบอลรูม ๑ โรงแรมอีสตินปญาไท กรุงเทพมหานคร ผู้เข้าร่วมการประชุมข้างต้น ประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานราชการส่วนกลาง ผู้แทนจากหน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค ผู้แทนจากสถาบันการศึกษา ผู้แทนจากองค์กรภาคเอกชน สมาคมขนส่ง หอการค้าจังหวัด ผู้นำชุมชน/ประธานชุมชน ประชาชนในพื้นที่ TOD และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ - การประชุมคณะทำงานร่างพระราชบัญญัติการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง พ.ศ. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุม ๒๐๑ อาคาร สนข. คณะทำงานประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สนข. สศช. กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง สำนักงาน

ลำดับ	ความเห็น/ข้อร้องเรียน	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
		คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก กรุงเทพมหานคร ยผ. กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น รพท. การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด - - ทั้งนี้ มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่าง พ.ร.บ. ดังกล่าว ร่วมกับ พอช. ขพศ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๔ และวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๔ ณ อาคาร พอช. ซึ่ง สนข. ได้ประมวลความเห็นประกอบการดำเนินการปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. นี้ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้นด้วย
๒	เพื่อเป็นการป้องกันการละเมิดสิทธิที่อยู่อาศัยของชุมชนที่เช่าที่ดินของ รพท. ที่มีโครงการบ้านมั่นคงตามมติ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๖ และมติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (ครร.) เมื่อวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๕๓ และวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ให้ สนข. เพิ่มเนื้อหาในร่างพระราชบัญญัติฯ ว่า “ในพื้นที่การพัฒนา TOD หากมี ชุมชนที่เช่าที่ดิน รพท. ผ่าน พอช. และมีการดำเนินโครงการบ้านมั่นคง หากชุมชนมีความประสงค์จะอยู่อาศัย ในพื้นที่เช่า รพท. แบบโครงการบ้านมั่นคงได้ดำเนินการไปแล้ว ก็ให้ชุมชน ได้รับสิทธิด้านที่อยู่อาศัยดังกล่าวต่อ โดยต้องไม่ได้รับผลกระทบจาก โครงการพัฒนา TOD”	สอดคล้องตามหลักการพัฒนาตามแนวคิด TOD ตาม วัตถุประสงค์ของร่าง พ.ร.บ. ที่พัฒนาโดยไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง และรับความเห็นไปประกอบการพิจารณา ปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. ให้ครอบคลุมเหมาะสมยิ่งขึ้น ใน มาตรา ๒๐ (๕) มาตรา ๒๒(๔) และ มาตรา ๑๗ (๑) แล้ว
๓	เพิ่มกระทรวงการพัฒนาสังคม และความมั่นคงของมนุษย์ ในคณะกรรมการนโยบายฯ และเพิ่ม สัดส่วนของภาคประชาชนและประชาสังคมในคณะกรรมการนโยบายฯ อย่างน้อย ๑ ใน ๓ ของกรรมการ เพื่อเอื้อต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน	รับทราบความเห็นไปประกอบการปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. ดังนี้ - ปรับปรุงมาตรา ๑๐ เพิ่มกรรมการ ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคม และความมั่นคงของมนุษย์ และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นจำนวนไม่เกิน ๖ คน ครอบคลุมสาขาที่จำเป็น รวมทั้งด้านการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

ลำดับ	ความเห็น/ข้อร้องเรียน	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
		- ปรับปรุงมาตรา ๑๗ (๑) ให้สำนักงานสามารถแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้โครงการ - ปรับปรุงมาตรา ๒๐ (๕) สัดส่วนคณะทำงาน (ระดับพื้นที่) ประกอบด้วยตัวแทนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ไม่น้อยกว่า ๑ ใน ๓ ทั้งนี้ ยังสามารถดำเนินการได้สอดคล้องตามมาตรา ๑๓ (๙) กรณีการมีส่วนร่วมภาคประชาชนและประชาสังคม คณะกรรมการนโยบายฯ สามารถแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจหรือคณะอนุกรรมการได้
๔	มาตรา ๑๙ เปิดโอกาสให้ชุมชนผู้มีรายได้น้อยในการเป็นผู้ขอพัฒนาโครงการ	สามารถเป็นได้ตามมาตรา ๑๙ (๓) และมาตรา ๑๙ (๕) เช่น สามารถรวมกลุ่มกันมาในรูปแบบสหกรณ์ วิสาหกิจชุมชน สภา เป็นต้น ทั้งการขอพัฒนาเป็นส่วนหนึ่งของโครงการหรือการขอพัฒนาทั้งโครงการฯ
๕	ขอให้ สนข. จัดเวทีรับฟังความเห็นใหม่ให้ครอบคลุมถึงกลุ่มชุมชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง อย่างน้อยจังหวัดละ ๑ ครั้ง	เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ และระยะเวลาในการดำเนินการ ควรนำระบบการประชุมรับฟังความเห็นแบบ Online มาประกอบการดำเนินการ และเสนอให้ตัวแทนชุมชนและ พอช. เป็นตัวกลางในการดำเนินการ
๖	จัดให้มีการประเมินผลกระทบด้านสิทธิมนุษยชน (HRIA) และการยืนยันว่า “การเข้าถึงระบบรางต้องหมายถึงการเข้าถึงที่อยู่อาศัยที่มั่นคงของคนรายได้น้อยด้วย” ไม่ใช่เพียงการเพิ่มมูลค่าที่ดินเพื่อกลุ่มทุน”	สอดคล้องตามหลักการพัฒนาตามแนวคิด TOD และร่าง พ.ร.บ. นี้ ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งทางรางให้เกิดมูลค่าเพิ่มทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกกลุ่ม ไม่ใช่เพียงการพัฒนาเชิงพาณิชย์เพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว ทั้งนี้ ได้รับความเห็นไปประกอบการพิจารณาปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. นี้เพิ่มเติมเพื่อคุ้มครองสิทธิของประชาชนและชุมชนผู้มีรายได้น้อยไว้ในหลายมาตรา เช่น - มาตรา ๒๒ (๔) “...ในกรณีที่พื้นที่โครงการมีชุมชนผู้มีรายได้น้อยตั้งถิ่นฐานหรือเช่าที่ดินของรัฐอยู่ก่อน ผู้ขอพัฒนาโครงการ "จะต้องจัดให้มีแผนการพัฒนาหรือแผนการอนุรักษ์และฟื้นฟูที่อยู่อาศัยรองรับผู้มีรายได้น้อยดั้งเดิมในพื้นที่โครงการหรือพื้นที่ต่อเนื่อง" โดยแผนดังกล่าวต้องสอดคล้องกับวิถีชีวิตและเกิดจากกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนอย่างแท้จริง..” - มาตรา ๒๐ (๕) วรรคสอง การพัฒนาที่ดินต้องได้รับคำยินยอมจากผู้ที่ครอบครองหรืออยู่อาศัยในที่ดิน

ลำดับ	ความเห็น/ข้อร้องเรียน	คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น
		ซึ่งสามารถเป็นกลไกในการบริหารจัดการที่ดินของรัฐอย่างสมดุลและเป็นธรรม - มาตรา ๒๕ (๕) และ มาตรา ๒๙ ซึ่งจะเป็นกลไกบูรณาการหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของที่ดินดำเนินการอย่างเป็นธรรมในการจัดหามาตรการเยียวยาสิทธิประโยชน์ทดแทน หรือการจัดสรรที่ดินแปลงอื่นของรัฐเพื่อรองรับการตั้งถิ่นฐานใหม่ที่มีคุณภาพ ทั้งนี้ ตัวร่าง พ.ร.บ. นี้ เป็นเครื่องมือในการกำหนดแนวปฏิบัติ หลักการดำเนินงานในภาพรวมไม่ได้ประกาศกำหนดเขตทางกายภาพของ TOD ในแต่ละสถานีอย่างเฉพาะเจาะจง ในกรณีเมื่อมีการริเริ่มโครงการ TOD ในบริเวณใดบริเวณหนึ่งในอนาคตที่เข้าข่ายตามเกณฑ์ที่ต้องดำเนินการประเมินผลกระทบด้านสิทธิมนุษยชน (HRIA) ตามที่คณะกรรมการนโยบายฯ เห็นชอบ ย่อมเป็นหน้าที่ตามกฎหมายของผู้พัฒนาโครงการนั้น ๆ ที่จะต้องจัดให้มีการประเมินผลกระทบด้านสิทธิมนุษยชน (HRIA) และลงพื้นที่ทำกระบวนการมีส่วนร่วมกับชุมชน รวมทั้งปฏิบัติตามที่ พ.ร.บ. และกฎหมายลำดับรองกำหนดเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายฯ เป็นผู้พิจารณา

๕. การนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย

สนช. จะนำผลการรับฟังความคิดเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการพัฒนาพื้นที่ในและโดยรอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง พ.ศ. ต่อไป
