

ด่วนที่สุด

ที่ คค ๐๒๐๔/๗๖๓๒



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส24114
วันที่ : ๑13602/60 กน ๕
วันที่ : 13 ก.ย. 60 เวลา : 10:10

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑๒ กันยายน ๒๕๖๐

เรื่อง ข้อเสนอของคณะกรรมการเต็มสภาพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ในท้องที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และเขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร พ.ศ.

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓ /๒๐๑๕๑ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๐

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งว่า สำนักเลขาธิการวุฒิสภาปฏิบัติหน้าที่ สำนักเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้เสนอข้อสังเกตของคณะกรรมการเต็มสภาพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ในท้องที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และเขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. มาเพื่อดำเนินการโดยรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) มีคำสั่งให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักรับข้อสังเกตดังกล่าวไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อศึกษาแนวทางและความเหมาะสมแล้วสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการในภาพรวม ส่งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป นั้น

กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาข้อสังเกตดังกล่าวแล้ว สรุปผลการพิจารณาในภาพรวมได้ดังนี้

๑. การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการก่อสร้างทางพิเศษ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะพิจารณาหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญจะกำหนดแนวเขตเวนคืนเฉพาะที่จำเป็น และให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนน้อยที่สุด โดยคำนึงถึงความปลอดภัยด้านวิศวกรรมจราจร รวมถึงการบำรุงรักษาทางพิเศษ ทั้งนี้ได้จัดให้มีการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบด้านต่าง ๆ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการถูกเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และดำเนินการกำหนดค่าทดแทนตามกระบวนการเวนคืนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ กรณีเจ้าของทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนรายใดมีเหตุขัดข้องในการรับเงินค่าทดแทน หรือไม่สามารถทำความตกลงกับผู้ทรงทรัพย์สินสิทธิเหนืออสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนได้หรือไม่พอใจราคาค่าทดแทนจะต้องดำเนินการวางเงินค่าทดแทนเพื่อให้เจ้าหน้าที่เวนคืนหรือผู้ได้รับมอบหมายมีอำนาจเข้าครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์ดำเนินโครงการก่อสร้างทางพิเศษ และตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อให้กรรมสิทธิ์ตกเป็นของรัฐ ดังนั้น จำนวนผู้ครอบครอง

อสังหาริมทรัพย์...

อสังหาริมทรัพย์ตามบัญชีแนบท้ายพระราชบัญญัติไม่ได้บ่งชี้ถึงจำนวนผู้ถูกเวนคืนที่ไม่พอใจราคาค่าทดแทน แต่เพียงอย่างเดียวแต่รวมถึงผู้มีเหตุขัดข้องประการอื่นด้วย อย่างไรก็ตามกระทรวงคมนาคมจะกำชับหน่วยงานในสังกัดให้พยายามติดต่อเจ้าของทรัพย์สินรวมถึงทายาทในกรณีผู้ถูกเวนคืนวายชนม์หรือผู้ทรงทรัพย์สินเหนืออสังหาริมทรัพย์ เพื่อร่วมในการเจรจาและแก้ปัญหาขัดข้องต่าง ๆ ให้สามารถตกลงทำสัญญารับเงินค่าทดแทนภายในกรอบระยะเวลาตามแผนงานที่กำหนด เพื่อลดจำนวนผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ที่จะนำเสนอขอตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามข้อสังเกตของคณะกรรมการสิทธิการเต็มสภา

๒. การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ได้พิจารณาตามมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ และคู่มือหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคม ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเห็นชอบให้หน่วยงานในสังกัดถือปฏิบัติโดยคำนึงถึงราคาซื้อขายตามปกติในท้องตลาด ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม และความเสียหายอื่น ๆ ที่ผู้ถูกเวนคืนได้รับและได้ตรวจสอบข้อมูลราคาจดทะเบียนจำนอง ราคาเสนอขายที่ดิน ราคาซื้อขายที่ดินในบริเวณใกล้เคียง ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้เพื่อการเสียภาษีบำรุงท้องที่ สภาพและทำเลที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์ เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคม และเนื่องจากโครงการนี้อยู่ใกล้เคียงกับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วงของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และโครงการก่อสร้างถนนสายเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ – ถนนกาญจนาภิเษก ของกรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงได้นำหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนของทั้งสามโครงการดังกล่าวมาเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา เมื่อพิจารณาแล้วกำหนดค่าทดแทนเบื้องต้นให้ใกล้เคียงกับราคาซื้อขายตามปกติในท้องตลาด โดยใช้ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม พ.ศ. ๒๕๕๕ ที่ประกาศใช้อยู่ในวันที่พระราชกฤษฎีกามีผลใช้บังคับเป็นฐานในการกำหนดค่าทดแทนที่ดินและเพิ่มให้อีกร้อยละ ๕๐ ของราคาประเมินทุนทรัพย์ฯ ถือว่าเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคมแล้ว

๓. กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในสังกัดได้ดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งหมายพัฒนาพื้นที่ในเขตทางหลวง ทางพิเศษ และบริเวณสถานีรถไฟ รถไฟฟ้า เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและสาธารณะให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ในเขตทางพิเศษได้ร่วมกับกรุงเทพมหานครจัดทำโครงการสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ ลานกีฬา สถานที่ออกกำลังกาย เส้นทางลัดเพื่อแก้ปัญหาจราจร เส้นทางจักรยาน และมอบพื้นที่ให้กระทรวงมหาดไทยจัดทำศูนย์กระจายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ และใช้พื้นที่เพื่อจัดระเบียบการจอดรถคู่โดยสารสาธารณะตามนโยบายของคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ นอกจากนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยยังได้นำพื้นที่ในเขตทางพิเศษใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษควบคู่ไปกับการพัฒนาใช้ประโยชน์ในเชิงสาธารณะตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๔ เพื่อเป็นการดูแลและป้องกันปัญหาการบุกรุกและเป็นการจัดระเบียบการใช้พื้นที่และกำหนดให้มีแผนการตรวจพื้นที่ในเขตทางพิเศษ โดยร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่นและประชาชนที่พักอาศัยอยู่บริเวณริมเขตทางพิเศษ เพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษร่วมกันให้มีความเป็นระเบียบสะอาดเรียบร้อย ทำให้ประชาชนที่พักอาศัยอยู่บริเวณริมทางพิเศษเกิดความรักความหวงแหนและช่วยสอดส่องดูแลการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ในเขตทางพิเศษให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย

๔. ในการวางแผน...

๔. ในการวางแผนสำรวจการสร้างทางพิเศษและการกำหนดทางขึ้น – ลงทางพิเศษนั้น ได้มีการพิจารณาถึงการเชื่อมต่อโครงข่ายทางด่วนที่ต่อเนื่อง ความสะดวกและความคล่องตัวในการใช้บริการ รวมทั้งความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยนำหลักวิศวกรรมจราจรมาใช้ในการวางแผน ออกแบบและควบคุมกระแสจราจรของถนนย่อย ถนนหลัก ทางหลวง โครงข่ายถนน สถานที่ พื้นที่โดยรอบถนน ความสัมพันธ์ระหว่าง การขนส่งประเภทต่าง ๆ ที่มาใช้เส้นทางร่วมกัน ตลอดจนศึกษาพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชน และวิเคราะห์ถึงผลกระทบต่อระบบการจราจรพื้นราบ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและกรมทางหลวง ได้ร่วมกับนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรรชวนชื่นพาร์ควิลล์ ประชุมร่วมกันให้ประชาชนที่ประสงค์จะเดินทางเข้าสู่ ถนนกาญจนาภิเษกใช้ทางกลับรถใต้ทางยกระดับของทางพิเศษ เพื่อออกบริเวณทางกลับรถของกรมทางหลวง ปัจจุบันได้ปิดจุดกั้น (Barrier) ทางกลับรถเพื่อเชื่อมต่อกับถนนเลียบทางรถไฟ (Local Road) แล้ววิ่งขึ้นทาง ยกระดับข้ามทางรถไฟและคลองมหาสวัสดิ์ลงทางลาดเพื่อเข้าสู่ถนนกาญจนาภิเษกใกล้ซอยทางเข้าวัดศรีประวัติ โดยไม่ตัดกับช่องทางการจราจรที่ใช้ทางพิเศษ และได้แจ้งให้บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด มหาชน (BEM) ผู้รับสัมปทานโครงการดำเนินการจัดทำเครื่องหมายจราจร ดังนี้

๑) ตีเส้นเครื่องหมายจราจรบังคับเป็นเส้นประคู่กับเส้นทึบระยะทาง ๑๒๐ เมตร เพื่อให้รถ ที่ออกจากซอยกาญจนาภิเษก ๑๕ ไม่ตัดกระแสรถทางตรงที่มาจากถนนกาญจนาภิเษก

๒) ตีเส้นห้ามหยุด (เส้นทแยงมุมสี่เหลี่ยม) บริเวณปากซอยกาญจนาภิเษก ๑๕ กว้าง ๒๑ เมตร ยาว ๖.๕ เมตร

๓) ทาสีคันหินทางเท้าเป็นสีขาว – แดง ตั้งแต่ปากซอยกาญจนาภิเษก ๑๕ ถึงทางแยกเข้า ทางพิเศษและพื้นที่ที่เกี่ยวข้องบนถนนกาญจนาภิเษก เพื่อป้องกันยานพาหนะจอดริมถนนกีดขวางการจราจร โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะได้นำข้อสังเกตมาเป็นข้อมูลสำหรับการศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษในอนาคตต่อไป

๕. ปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติดำเนินการจัดระบบ การจราจรแบบ Reversible lane บนทางพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็น จำนวน ๕ จุด ดังนี้

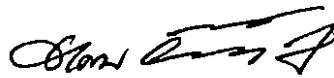
๕.๑ ช่วงเช้า บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชารัฐขึ้นขาเข้า ช่วงทางขึ้นงามวงศ์วานขาเข้า ถึงด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชารัฐ (ทางพิเศษศรีรัช), ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษอโศก ๔ ปรับช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ๒ ช่อง (ทางพิเศษศรีรัช) และทางลงพระราม ๔ – ๑ โดยเพิ่มแถวคอยสำหรับรถที่มาจากบางนา จะลงพระราม ๔ – ๑ ไปกลับรถที่สาธุประดิษฐ์ (เฉลิมมหานคร)

๕.๒ ช่วงเย็น บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชารัฐขึ้นขาออก ปรับเปลี่ยนช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ๒ ช่อง (ทางพิเศษศรีรัช) และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษอโศก ๓ ปรับเปลี่ยนช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ๒ ช่อง (ทางพิเศษศรีรัช)

ส่วนบริเวณจุดทางขึ้นทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและพื้นที่ราบ ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอบางกรวยนั้น มีผู้ใช้บริการน้อยไม่มีปัญหาการจราจรติดขัด ได้จัดการจราจรแบบเดินรถทางเดียว (One way) ซึ่งแก้ปัญหการจราจรได้ดียังไม่ต้องจัดการจราจรแบบรีเวิร์สซิเบิลเลน (Reversible lane) ในพื้นที่ดังกล่าว สำหรับการสร้างจุดกลับรถบริเวณเกาะกลางถนนระหว่างตอม่อของทางด่วนนั้น อยู่ระหว่างการก่อสร้างจุดกลับรถทางด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของด่านเก็บเงินบางบำหรุ ส่วนบริเวณอื่น ๆ จะได้พิจารณาดำเนินการในพื้นที่ที่เหมาะสม เพื่อประโยชน์สูงสุดในการใช้ทางพิเศษต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม