

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๒/๑๑๕



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
กพร. รับที่... ๒) ... รหัสเรื่อง : ส26073 ส1 กสอ ✓
วันที่ 4 มิ.ย. 2561 รับที่ : 64929/61 กทม
เวลา..... วันที่ : 04 เม.ย. 61 เวลา : 15:48

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๔ เมษายน ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานผลตรวจสอบที่มีข้อเสนอแนะในการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือคำสั่ง (เรื่อง สิทธิชุมชน และสิทธิในทรัพยากรสิน กรณีได้รับผลกระทบโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๑ สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๔๐๓๖๕ ลงวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๑๓๕/๙๓๕ ลงวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

๓. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๑๑๒.๖.๑/๗๒๓ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๑

๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๒๐๙/กอ ๑๒๔ ลงวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

๕. สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๒๑๑.๔/๐๐๗๘๑

ลงวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๑

๖. สำเนาหนังสือกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด่วนที่สุด ที่ ทส ๑๐๑๖.๒/๒๑๓

ลงวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๑

๗. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๙๐๘/๑๖๕

ลงวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๑

๘. CHECKLIST การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมเสนอเรื่อง รายงานผลตรวจสอบที่มีข้อเสนอแนะในการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือคำสั่ง (เรื่อง สิทธิชุมชนและสิทธิในทรัพยากรสิน กรณีได้รับผลกระทบโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ หมายเลข ๘๑ สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอ คณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๒) ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำ เรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีแล้ว ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติได้เสนอเรื่อง รายงานผล ตรวจสอบที่มีข้อเสนอแนะในการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือคำสั่ง (เรื่อง สิทธิชุมชนและสิทธิ ในทรัพยากรสิน กรณีได้รับผลกระทบโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๑ สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี)

ซึ่ง...

ซึ่งแบ่งเป็นข้อเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันหรือแก้ไขปัญหาการละเมิดสิทธิมนุษยชน จำนวน ๓ ข้อ ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือคำสั่ง จำนวน ๒ ข้อ โดยรองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักรับเรื่องนี้ไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของข้อเสนอแนะดังกล่าว และให้กระทรวงคมนาคมสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวม รวมถึงแนวทางและมาตรการในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแล้วส่งไปให้นักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

๒. เหตุผลความจำเป็นที่เสนอคณะรัฐมนตรี

เนื่องจากเรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๒)

๓. ข้อเสนอแนะของส่วนราชการ/ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการประชุมหารือเรื่องดังกล่าว โดยมีผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย และผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เข้าร่วมประชุม (ผู้แทนกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตีตราสาร) ในวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๓๐ น. ณ กระทรวงคมนาคม ซึ่งผลการดำเนินการสรุปได้ ดังนี้

๓.๑ ข้อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมในการป้องกันหรือแก้ไขปัญหาการละเมิดสิทธิมนุษยชนของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ รวม ๓ ข้อ ดังนี้

๓.๑.๑ กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงควรแต่งตั้งคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยตัวแทนของประชาชนผู้ถูกเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ และผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อพิจารณาการกำหนดค่าทดแทนการเวนคืนที่ดินให้เกิดความเป็นธรรม โดยทดแทนในราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด ความเสียหายของผู้ถูกเวนคืน และประโยชน์ของรัฐและผู้ถูกเวนคืนได้รับหรือสูญเสียไปจากการใช้สอยอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนมาประกอบการพิจารณากำหนดค่าทดแทนด้วย ในกรณีที่ไม่สามารถตกลงราคากันได้ หรือเจ้าของที่ดินไม่ยินยอมรับราคาค่าทดแทน ให้ตราเป็นร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๘๑ สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี พ.ศ. ตามมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ต่อไป

กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงขอชี้แจงว่า กระบวนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของกรมทางหลวงได้ดำเนินการตามมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ โดยแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นเพื่อทำหน้าที่กำหนดค่าทดแทนของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืน และจำนวนเงินค่าทดแทนด้วย ดังนั้น การกำหนดค่าทดแทนโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นของทางหลวงสายนี้ จะมีผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด และนายกองค์การบริหารส่วนตำบล หรือนายกเทศมนตรีเทศบาลตำบล ที่แนวทางหลวงตัดผ่านในพื้นที่นั้นๆ

ผู้แทนสภาท้องถิ่น...

ผู้แทนสภาท้องถิ่นดังกล่าวตามข้อเท็จจริงจะเป็นผู้แทนของประชาชนผู้ถูกเวนคืนในท้องถิ่นนั้นๆ มาร่วมพิจารณา กำหนดค่าทดแทนตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติอยู่ด้วยแล้ว อนึ่ง ในช่วงที่ผ่านมา การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นของทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๑ สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ตลอดทั้งสายคณะกรรมการฯ ได้กำหนดค่าทดแทนตามราคาที่มีการซื้อขายที่ดินกันจริงตามปกติในท้องตลาดในท้องถิ่น ซึ่งเป็นการกำหนดค่าทดแทนให้อย่างเป็นธรรม ตามนัยมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ แล้ว

๓.๑.๒ กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงควรพิจารณาทบทวนพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) บริเวณตำบลดอนแฝก อำเภอนครชัยศรี (กม ๑๙+๕๐๐) ซึ่งกำหนดพื้นที่ไว้ประมาณ ๑๔๐ ไร่ โดยเวนคืนเท่าที่จำเป็น (ประมาณ ๒๐ - ๕๐ ไร่) และหากมีความจำเป็นต้องขยายพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) เพื่อรองรับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ให้ดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในภายหลัง ในกรณีที่ต้องพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ควรใช้วิธีการส่งเสริมให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนโดยไม่ควรนำที่ดินที่ได้มาจากการเวนคืนไปให้เอกชนสัมปทานหรือประมูลเพราะอาจขัดต่อกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงขอชี้แจง ดังนี้

- กรมทางหลวงได้พิจารณาพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) บริเวณตำบลดอนแฝก อำเภอนครชัยศรี (กม ๑๙+๕๐๐) โดยลดขนาดพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) ผังฯ เข้ากรุงเทพได้จากเดิม ประมาณ ๔๔ ไร่ ลดลงไปประมาณ ๖ ไร่ เหลือพื้นที่ก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) ประมาณ ๓๘ ไร่ ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างขั้นตอนติดต่อประสานงานกับผู้ได้รับผลกระทบเพื่อทำความเข้าใจ เหตุผลความจำเป็นของขนาดของพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) ซึ่งต้องปรับลดและจัดวางผังใหม่ ให้สอดคล้องกับพื้นที่ที่ผู้ได้รับผลกระทบต้องการให้เหลือไว้เพื่อทำประโยชน์ ซึ่งเมื่อสามารถประสานงานเป็นที่เข้าใจและยอมรับกันได้ เหตุผลความจำเป็นของทั้งสองฝ่าย กรมทางหลวงก็จะดำเนินการแก้ไขขอบเขตที่ดินที่จะเวนคืน เพื่อดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามระเบียบต่อไป

- การที่กรมทางหลวงดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพิ่มเติมภายหลังหากมีความจำเป็นต้องขยายพื้นที่บริการทางหลวงนั้น จะเป็นการดำเนินการที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในภายหลังนั้นเสี่ยงประมาณในการเวนคืนที่สูงกว่า เพราะความเจริญของชุมชนที่เพิ่มมากขึ้น อาจมีบ้านเรือนพักอาศัยหนาแน่น ตามแนวถนน และราคาที่ดินที่สูงขึ้น ซึ่งจะเป็นภาระงบประมาณ ในภายภาคหน้า แนวทางปฏิบัติของกรมทางหลวงมักจะคำนวณความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) จากการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตตามหลักการแล้วกันพื้นที่ไว้ในคราวเดียว ยกเว้นแต่อาคารต่างๆ ในพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) ที่จะทยอยก่อสร้างเพิ่มเติมตามจำนวนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เพิ่มขึ้น ในพื้นที่ที่มีการเวนคืนไว้ก่อนหน้า

กรมทางหลวงได้ชี้แจงเพิ่มเติมเกี่ยวกับความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนในพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) ว่า กรมทางหลวงใช้มาตรฐานสำหรับที่จอดรถในเขตสถานีบริการทางหลวง (Service Area) ของ Policy on Service Areas and Other Roadside Facilities on Motorways and All- purpose Trunk Roads in England By Department for Transport, 2 April 2008 ที่กำหนดให้พื้นที่บริการทางหลวง

ประเภท Rest Area ควรมีพื้นที่ประมาณ ๒๐ ไร่ ประเภท Service Area ควรมีพื้นที่ประมาณ ๒๐ - ๕๐ ไร่ ประเภท Service Center ควรมีพื้นที่ประมาณ ๕๐ ไร่ ทั้งนี้ พื้นที่บริการทางหลวงแต่ละประเภทขึ้นอยู่กับปริมาณจราจรที่ใช้ในการคำนวณและคาดการณ์ตามหลักวิชาการ ซึ่งจำนวนไร่ที่ปรากฏอยู่นั้นเป็นพื้นที่บริการทางหลวงเพียงหนึ่งด้านในฝั่งขาเข้าหรือขาออก โดยในแต่ละจุดที่มีการวางตำแหน่งพื้นที่บริการทางหลวง จะต้องมีการก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวงทั้งสองด้านเพื่อรองรับการเข้าใช้พื้นที่ทั้งในฝั่งขาเข้าและขาออก โดยกรณีบริเวณตำบลดอนแฝก อำเภอนครชัยศรี (กม ๑๙+๕๐๐) มีปริมาณจราจรในปีที่ใช้คาดการณ์จำนวน ๗๒,๗๒๕ คันต่อวัน (ปี ๒๕๗๗) ประเภทของพื้นที่บริการทางหลวงจะเป็นประเภท Service Area มีพื้นที่ตามคำแนะนำประมาณ ๒๐ - ๕๐ ไร่ ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้นำพื้นที่ใช้สอยตามคำแนะนำมาจัดวางตัวอาคารต่างๆ และคำนวณพื้นที่ที่ต้องการตามจริงได้พื้นที่ประมาณ ๔๔ ไร่เท่านั้น มิใช่พื้นที่ ๑๔๐ ไร่ ตามที่ปรากฏอยู่ในข้อเสนอของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ดังนั้น ตัวเลขพื้นที่ ๑๔๐ ไร่ น่าจะมาจากการรวบรวมพื้นที่ของพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) ทั้งสองฝั่ง (ประมาณ ๘๘ ไร่) ควบรวมกับพื้นที่เขตทางของทางหลวงพิเศษที่มีเขตทางกว้าง ๗๐ เมตร ความยาวทั้งสิ้นในช่วงที่จะต้องสร้างพื้นที่บริการทางหลวง ๑,๑๖๘ เมตร รวมคิดเป็นเนื้อที่ส่วนของทางหลวง ประมาณ ๕๑ ไร่ เมื่อรวมกันกับพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) ทั้งสองฝั่งแล้ว จะได้พื้นที่ประมาณ ๑๓๙ - ๑๔๐ ไร่ ตามที่ปรากฏอยู่ในข้อเสนอของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ทั้งนี้ ตามความต้องการของผู้ได้รับผลกระทบต้องการให้ กรมทางหลวงลดพื้นที่ให้เหลือเพียง ๑๐ - ๒๐ ไร่ นั้น น่าจะมาจากพื้นที่ของพื้นที่บริการทางหลวงประเภท Rest Area ที่ต้องการพื้นที่ใช้สอยตามคำแนะนำเพียง ๒๐ ไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่บริการทางหลวงเพียงหนึ่งด้านไม่เพียงพอต่อการให้บริการที่ต้องให้บริการในฝั่งขาเข้าและขาออก ซึ่งขณะนี้กรมทางหลวงกำลังดำเนินการจัดวางปรับลดพื้นที่ใช้สอย ในพื้นที่ ๔๔ ไร่ นั้นให้เหลือเพียง ๓๘ ไร่ เพื่อลดผลกระทบให้มากที่สุด ก่อนประสานงานกับผู้ได้รับผลกระทบเพื่อชี้แจงทำความเข้าใจและหาข้อสรุปให้ได้เร็วที่สุดก่อนดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต่อไป

๓.๑.๓กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงควรร่วมกับหน่วยงานในท้องถิ่นและตัวแทนภาคประชาชนจัดตั้งคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่ร่วมกันในการออกแบบและก่อสร้างหน่วยงาน เช่น การทำทางบริการ (Local Road) การทำทางลอดหรือทางข้ามในจุดต่างๆ ช่องทางการระบายน้ำ ฯลฯ เพื่อแก้ปัญหาและบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประชาชนให้มากที่สุดและสอดคล้องกับการจัดทำเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals-SDGs) อาทิ เป้าหมายที่ ๙ อุตสาหกรรม นวัตกรรม โครงสร้างพื้นฐาน เป้าหมายที่ ๑๕ การใช้ประโยชน์จากระบบนิเวศทางบก เป้าหมายที่ ๑๖ สังคมสงบ ยุติธรรม ไม่แบ่งแยก และ เป้าหมายที่ ๑๗ ความร่วมมือในการพัฒนาที่ยั่งยืน เป็นต้น

กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงขอเรียนชี้แจงว่า กรมทางหลวงร่วมกับหน่วยงานในท้องถิ่น และตัวแทนภาคประชาชนจัดตั้งคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่ร่วมกันในการออกแบบและก่อสร้างหน่วยงาน เช่น การทำทางบริการ (Local Road) การทำทางลอดหรือทางข้ามในจุดต่างๆ ช่องทางการระบายน้ำ ฯลฯ เพื่อแก้ปัญหาและบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประชาชนให้มากที่สุด สามารถทำได้และกำลังดำเนินการอยู่ในทุกโครงการ โดยปัจจุบันก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้างโครงการของกรมทางหลวงนั้น กรมทางหลวงจะได้มีการประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ ซึ่งเป็นไปตามกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ทั้งในขั้นตอนระหว่างการออกแบบ และขั้นตอน

ก่อน...

ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งขั้นตอนที่สำคัญก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้างนั้นจะเป็นการประชาสัมพันธ์รูปแบบโครงการตลอดจนรายละเอียดต่างๆ ให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง ซึ่งเป็นไปได้ที่รูปแบบการออกแบบหรือลักษณะภูมิประเทศ ในขั้นตอนการออกแบบอาจมีเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ออกไป ก่อนมาถึงขั้นตอนการเข้าดำเนินการก่อสร้างจริง ดังนั้น ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้างประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม ก็จะพิจารณาร่วมกันถึงรูปแบบที่ทางกรมทางหลวงนำเสนอและออกความเห็น และเสนอปัญหากลับเข้ามายังโครงการก่อสร้างนั้น ผ่านผู้นำชุมชนโดยทางโครงการก่อสร้างซึ่งรับผิดชอบ โดยนายช่างควบคุมงานจะเป็นผู้รับทราบปัญหา เปิดประชุมเพื่อแก้ไขปรับปรุงแบบการก่อสร้างในเบื้องต้นหน้าสนาม โดยบางครั้งมีการเชิญวิศวกรผู้ออกแบบเข้าร่วมประชุมรับฟังปัญหาและออกดูสภาพหน้างานจริงเพื่อแก้ไขปัญหาพร้อมกับประชาชนบริเวณนั้นๆ ให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมและความพึงพอใจของประชาชนผู้ได้รับผลกระทบต่างๆ เช่น ปัญหาพื้นที่ที่ขาดอด จำเป็นต้องสร้างทางบริการ (Local Road) เพื่อเปิดพื้นที่ให้กับผู้ได้รับผลกระทบ ปัญหาการตัดขาดของชุมชนออกเป็นสองส่วนจากการตัดถนนทางหลวงพิเศษนั้น ประชาชนผู้สัญจรก็จะร่วมกันให้ข้อมูลและความคิดเห็นต่างๆ ในการออกแบบทางข้ามหรือทางลอดเหล่านั้นให้เหมาะสมกับการสัญจรในปัจจุบัน รวมไปถึงช่องทางการระบายน้ำหรือผันน้ำเข้าพื้นที่การเกษตร ข้อมูลเหล่านี้จำเป็นต้องอาศัยประชาชน ผู้นำชุมชนเป็นหลักในการวางแผน ออกแบบ หรือแก้ไขแบบที่เคยออกแบบไปก่อนหน้านี้ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบันทั้งสิ้นซึ่งปัจจุบันหากไม่ได้รับการร่วมมือจากภาคประชาชนในส่วนนี้แล้ว โครงการก่อสร้างของกรมทางหลวงต่างๆ ในทั่วประเทศนั้น ก็ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างราบรื่น ได้รับการคัดค้านอย่างรุนแรง ซึ่งก็ต้องหาทางแก้ไขปัญหาร่วมกับประชาชนผู้ได้รับผลกระทบอย่างเต็มที่ต่อไป

อนึ่ง ผลการพิจารณาของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติว่า กรมทางหลวงมิได้เปิดเผยข้อมูลข่าวสาร และชี้แจงทำความเข้าใจแก่ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงสายนี้ อย่างทั่วถึงเพียงพอ รวมทั้งมีการจัดประชุมโดยไม่เปิดโอกาสให้ผู้ร้องแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อให้ กรมทางหลวงนำไปประกอบการพิจารณาปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสมและลดผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ก่อนจะเสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยกรมทางหลวงขอชี้แจงข้อเท็จจริง ดังนี้

๑) โครงการสายบางใหญ่ - บ้านโป่ง กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และ บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยรายงานดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๔๑ ต่อมาในปี ๒๕๔๔ กรมทางหลวงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการสายบางใหญ่ - บ้านโป่ง เพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นและเสนอแนะแนวทางแก้ไขผลกระทบจากโครงการ

๒) โครงการสายบ้านโป่ง - กาญจนบุรี กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท สินธุมอนเชลล์คอนซัลแต้นท์ส จำกัด และ บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยรายงานดังกล่าวได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๔๖ ทั้งนี้ ได้มีการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้ว

๓) การสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๑ สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ทิม คอนซัลตติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และบริษัทแอฟซิลอน จำกัด ซึ่งแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๒ โดยในโครงการดังกล่าวได้มีการนำมาตรการป้องกัน แก๊ซไค และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาพิจารณาประกอบการออกแบบแล้วพร้อมทั้งได้มีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่อง

๔) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ อนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี โดยมีความเห็นว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้พิจารณาเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมมาแล้วตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๔๑ ซึ่งระยะเวลาได้ผ่านมาแล้ว ๑๗ ปี อาจทำให้สภาพแวดล้อมในพื้นที่โครงการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ดังนั้น ขอให้กรมทางหลวงตรวจสอบพื้นที่ดังกล่าว และหากมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการป้องกัน แก๊ซไคผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ กรมทางหลวงเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ บริษัทเทสโก้ จำกัด และ บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการดังกล่าว และจัดทำรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ต่อมารายงานของกลุ่มบริษัทในเรื่องนี้ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๔/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๕๙ และ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๕๙ โดยในขั้นตอนการทบทวน รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้มีการจัดประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกัน แก๊ซไค และลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อมจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งออกเป็น ๕ กลุ่มย่อยตามพื้นที่ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม ทั้ง ๕ กลุ่ม รวมทั้งสิ้น ๑,๑๔๒ คน

รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วม ภาคประชาชน โดยเปิดโอกาสให้มีการแสดงความคิดเห็นตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงการต่างๆ ของหน่วยงานในสังกัด ซึ่งจะได้กำชับให้ทุกหน่วยงานได้ตระหนักและ ดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างจริงจังต่อไป

๓.๒ ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือคำสั่ง ของคณะกรรมการ สิทธิมนุษยชน รวม ๒ ข้อ คือ

๑) คณะรัฐมนตรี โดยกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ควรพิจารณา ปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ ว่าด้วยเรื่องการประเมินผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดให้รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอายุไม่เกิน ๕ ปี ทั้งนี้ เพื่อให้มาตรการลดผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ สังคมและสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป

๒) คณะรัฐมนตรีควรพิจารณาปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ให้สอดคล้องกับหลักการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามรัฐธรรมนูญแห่ง ราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ เนื่องจากรัฐธรรมนูญฯ ซึ่งประกาศใช้บังคับเมื่อวันที่ ๖ เมษายน ๒๕๖๐

มีหลักการว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์แตกต่างไปจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ในหลายประการ เช่น การจ่ายค่าทดแทนซึ่งต้องพิจารณาถึงผลกระทบต่อผู้ถูกเวนคืน รวมทั้งประโยชน์ที่ผู้ถูกเวนคืนอาจได้รับ การกำหนดให้คืนอสังหาริมทรัพย์เหลือจากการใช้ประโยชน์และเจ้าของเดิมหรือทายาทประสงค์จะได้คืนให้แก่เจ้าของเดิมหรือทายาท กระบวนการเวนคืนเพื่อนำอสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน เป็นต้น

กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาข้อเสนอแนะดังกล่าวแล้ว ดังนี้

๓.๒.๑ กรมทางหลวงพิจารณาแล้วเห็นว่า ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ตามรายงานผลการตรวจสอบฯ ของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ จะทำให้กฎหมายทั้งสองฉบับมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จึงไม่มีข้อขัดข้องต่อข้อเสนอแนะดังกล่าว รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๓.๒.๒ กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า ในส่วนของการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ให้สอดคล้องกับหลักการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ซึ่งมีหลักการว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์แตกต่างไปจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ในหลายประการ เช่น การจ่ายเงินค่าทดแทนซึ่งต้องพิจารณาถึงผลกระทบต่อผู้ถูกเวนคืนรวมทั้งประโยชน์ที่ผู้ถูกเวนคืนอาจได้รับการกำหนดให้คืนอสังหาริมทรัพย์เหลือจากการใช้ประโยชน์ และเจ้าของเดิมหรือทายาทประสงค์จะได้คืนให้แก่เจ้าของเดิมหรือทายาท กระบวนการเวนคืน เพื่อนำอสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนนั้น ซึ่งอยู่ในระหว่างการดำเนินการของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาซึ่งได้รับฟังข้อคิดเห็นและปัญหาต่างๆ จากหน่วยงาน เพื่อนำไปแก้ไขบทวน ปรับปรุงร่างดังกล่าว ก่อนให้หน่วยงานพิจารณาและแจ้งความเห็นไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาอีกครั้งหนึ่ง

สำหรับกระบวนการเยียวยาในส่วนของขั้นตอนของกฎหมายถ้าหากผู้ถูกเวนคืนเห็นว่า การกำหนดราคาของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดค่าทดแทนไม่เป็นธรรม พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ได้กำหนดขั้นตอนการกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์และจำนวนเงินค่าทดแทน การจ่ายเงินหรือการวางเงินค่าทดแทน การอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรี และการฟ้องคดีต่อศาลไว้ โดยให้คณะกรรมการตามมาตรา ๙ หรือมาตรา ๒๓ เป็นผู้กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ และจำนวนเงินค่าทดแทนก่อน เมื่อคณะกรรมการดังกล่าวกำหนดแล้ว ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนไม่พอใจในราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์และจำนวนเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการดังกล่าวกำหนดต้องอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในกำหนดเวลาตามมาตรา ๒๕ วรรคหนึ่ง เป็นลำดับต่อมาเพื่อให้รัฐมนตรีพิจารณาวินิจฉัยแล้วจึงจะถึงขั้นตอนการฟ้องคดีตามมาตรา ๒๖ วรรคหนึ่ง คือ ในกรณีที่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนยังไม่พอใจในคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๕ หรือในกรณีที่รัฐมนตรีมิได้วินิจฉัยก็มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลได้ภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ได้รับความวินิจฉัยของรัฐมนตรี หรือนับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาดังกล่าวแล้วแต่กรณี

สำหรับการกำหนดค่าทดแทนแก่ผู้ถูกเวนคืน ซึ่งได้กำหนดไว้ในคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดค่าทดแทนของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นและคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์เงินค่าทดแทนเพื่อให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๓.๒.๓ กระทรวงมหาดไทยพิจารณาแล้วเห็นว่า กรณีดังกล่าวมีประเด็นที่ต้องพิจารณา เช่น การจ่ายเงินค่าทดแทนการเวนคืนที่ดินเป็นธรรมหรือไม่ และกรณีที่หน่วยงานที่เวนคืนไม่ใช่สังหาริมทรัพย์ ตามวัตถุประสงค์ที่เวนคืนภายในกำหนดระยะเวลา หรือมีที่ดินเหลือจากการใช้ประโยชน์หากเจ้าของเดิมหรือทายาทประสงค์จะได้คืนต้องคืนให้กับบุคคลดังกล่าว โดยระยะเวลาในการขอคืน การคืน และการเรียกคืน ค่าทดแทนให้เป็นไปตามกฎหมายบัญญัติหรือไม่อย่างไร ซึ่งปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ดำเนินการ รับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องกับ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มา ซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยที่บัญญัติไว้ก่อนการตรา กฎหมายทุกฉบับเสร็จสิ้นแล้ว อีกทั้งร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้บัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าทดแทน และการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้เจ้าของเดิมหรือทายาทไว้ด้วยแล้ว รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

๓.๒.๔ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาแล้วเห็นว่า ประเด็น ปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ ว่าด้วยเรื่องการประเมินผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดให้รายงานประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการผู้ชำนาญการหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอายุไม่เกิน ๕ ปี ทั้งนี้ เพื่อให้มาตรการ ลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ สังคมและสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปขอเรียนว่า เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะดังกล่าว ซึ่งร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับอายุรายงาน ๕ ปี ซึ่งสอดคล้องตามข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ โดยอยู่ในมาตรา ๕๑/๕ (เดิม ๕๑/๗) ของร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ซึ่งขณะนี้ผ่านความเห็นชอบของสภานิติบัญญัติแห่งชาติแล้ว รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

๓.๒.๕ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑) การแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยกำหนดให้รายงานประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการผู้ชำนาญการหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้รายงานการประเมินผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อมดังกล่าวมีอายุไม่เกิน ๕ ปี ซึ่งการกำหนดระยะเวลาการมีผลของรายงานประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาตินั้น ปัจจุบันได้มีการกำหนดไว้ในร่าง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่...) พ.ศ. โดยสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้ มีมติเห็นชอบ และขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อให้มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายแล้ว

๒) การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้สอดคล้อง กับหลักการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ นั้น ในขณะนี้ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาอยู่ระหว่างการดำเนินการพิจารณาปรับปรุงกฎหมายดังกล่าว เพื่อให้เป็นไป ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ซึ่งสอดคล้องกับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ สิทธิมนุษยชนแห่งชาติแล้ว

รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗

กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรรายงานผลการดำเนินการและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ พร้อมนี้ได้ส่ง Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๘

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองกฎหมาย

โทร. ๐ ๒๒๘๑ ๔๐๘๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๖๑๑๖

masarahashi@hotmail.com