



การจัดการความรู้ : KM

(Knowledge Management)



องค์ความรู้ในการปฏิบัติงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อการก่อสร้างทางหลวง
หมายเลข ๑๓๐ สาย ทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ ที่แม่สอด
ซึ่งพื้นที่แนวทาบบางส่วนทับซ้อนอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก

ส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวงที่ ๔

คำนำ

การจัดทำองค์ความรู้ในการปฏิบัติงานจัดการมลพิษที่ติดดิน ของส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวงที่ ๔ เพื่อการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ ที่แม่สอด ซึ่งมีพื้นที่บางส่วนทับซ้อนอยู่ในแนวเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของนโยบายของท่านผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๔ โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บรวบรวมองค์ความรู้ที่ได้จากการปฏิบัติงาน และเพื่อเป็นแนวทางศึกษา เรียนรู้ถึงสาเหตุ ปัญหา อุปสรรค แนวทางแก้ไข ในการจัดการมลพิษที่ติดดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวงตัดใหม่สายทางนี้ รวมถึงสามารถนำไปแสดงหรือเผยแพร่องค์ความรู้ หรือนำไปใช้ประโยชน์จากกระบวนการต่างๆ สู่การปฏิบัติได้จริงและทันต่อระยะเวลาในการส่งมอบพื้นที่ให้กับโครงการก่อสร้างฯ ที่เป็นนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อรับรองการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) มุ่งเน้นส่งเสริมการค้าชายแดนให้มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก

คณะผู้จัดทำองค์ความรู้ในการปฏิบัติงานจัดการมลพิษที่ติดดิน เพื่อการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ ที่แม่สอด ขอขอบพระคุณท่านผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๔ นายจงจิตร เต็งยะ ผู้ให้แนวทาง ความรู้ในการจัดทำ และให้ความช่วยเหลืออย่างดี มาโดยตลอด ทางคณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่าองค์ความรู้ในการจัดการมลพิษที่ติดดินฯ ฉบับนี้ จะเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน และเป็นประโยชน์แก่ผู้ศึกษาทุกๆ ท่าน หากมีข้อผิดพลาดประการใดต้องขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

คณะผู้จัดทำ

ส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวงที่ ๔

๑. ความเป็นมา/ความสำคัญ

ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมใน ๖ ด้าน จำเป็นต้องอาศัยการขับเคลื่อนจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเป็นทิศทางการพัฒนาและบูรณาการการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่งของหน่วยงานในสังกัด เพื่อให้สามารถรองรับและสนับสนุนการขับเคลื่อนประเทศในทุกด้าน โดยกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ คือ ๑.) การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน ๒.) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง ๓.) การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๔.) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ เศรษฐกิจ ชุมชน อย่างทั่วถึงพอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ๕.) พัฒนาการบริหารจัดการระบบขนส่งและจราจร และ ๖.) การเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล ของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ดังนั้น ระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศ และการขนส่งเชื่อมโยงไปสู่ศูนย์กลางของส่วนภูมิภาค พร้อมกับประเทศเพื่อนบ้านที่รองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จึงทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมเมืองชายแดนจำเป็นต้องกำหนดกระบวนการที่ชัดเจน ทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน สอดคล้อง กับศักยภาพในพื้นที่และบริบทของสังคม รวมถึงการเชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคมขนส่งในอนาคต อันจะนำมาซึ่งการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมไทยได้อย่างยั่งยืนและระยะยาว

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน และเป็นประตู (Gateway) การขยายฐานการผลิตตลอดถึงห่วงโซ่อุปทาน การผลิตต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ เพื่อรองรับการเป็นฐานการผลิตทางการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุนตามแผนยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน นโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จากสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่เป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบสามารถทำการค้าชายแดน ด้วยการเล็งเห็นถึงการพัฒนาในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) รัฐบาลจึงกำหนดแนวทางในการดำเนินนโยบายด้านเศรษฐกิจโดยมุ่งเน้นการส่งเสริมการค้าชายแดนในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะแรก ๕ พื้นที่ ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสระแก้ว จังหวัดตราด และจังหวัดสงขลา โดยทั้งนี้ จังหวัดตาก มีพื้นที่ติดกับประเทศเมียนมาร์ ยาวประมาณ ๕๔๐ กิโลเมตร โดยด่านการค้าหลักอยู่ระหว่างชายแดนอำเภอแม่สอด และจังหวัดเมียวดี ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับเขตการค้าเมียวดี (Myawady Trade Zone) ของประเทศเมียนมาร์ มีพื้นที่อยู่ปลายแนวเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ (East-West Economic Corridor)

และเป็นจุดตัดระหว่างแนวเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ (North-South Economic Corridor) มีโครงข่าย การคมนาคมทางบก ที่สนับสนุนการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า มีสนามบินพาณิชย์ เป็นแหล่งผลิต ทางการเกษตร และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ตลอดจนเป็นประตูอันดามันรวมถึงสามารถเชื่อมโยงกับ เส้นทางการค้าขายเป็นประตูสู่ยุโรปได้

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในฐานะหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่ในการดำเนินการก่อสร้าง ทางหลวงแผ่นดิน ได้รับมอบหมายให้ดำเนินงานก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ พร้อมสะพานข้าม แม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ และอาคารด่านพรมแดน เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ ตะวันออก – ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ที่จะเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม และขนส่ง ระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ในการรองรับปริมาณการเดินทาง และ การขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น สอดคล้องกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตาก โครงการก่อสร้างสะพาน ข้ามแม่น้ำเมย-ตองยีน แห่งที่ ๒ เป็นบันทึกความตกลงร่วมมือกันระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐ แห่งสหภาพเมียนมาร์ เกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ (ทางเลี่ยงเมืองแม่สอด) ของประเทศไทย โดยการดำเนินโครงการได้พิจารณาถึงการพัฒนาทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ และการพัฒนาทางหลวงให้สอดคล้องกับมาตรฐานเอเซีย (ASEAN Highway Design Standard) ดังนั้น การจัดการมลพิษที่ติด การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน และก่อสร้างสะพาน ข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ นี้ มีหน่วยงานส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวงที่ ๔ เป็นผู้รับผิดชอบกำกับดูแล ในการเวนคืนที่ดินเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล และให้การดำเนิน โครงการสำเร็จเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

การจัดการมลพิษที่ติดเพื่อก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ ที่แม่สอด เป็นทางหลวงตัดใหม่ตลอดสาย มีระยะทางรวมตลอดโครงการฯ ทั้งสิ้น ๒๑.๔๐๐ กิโลเมตร โดยมีระยะทางในฝั่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ประมาณ ๔.๑๕๐ กิโลเมตร และ มีระยะทางในฝั่งประเทศไทย ประมาณ ๑๗.๒๕๐ กิโลเมตร ซึ่งระยะทางในฝั่งประเทศไทย มีจุดเริ่มต้นที่ กม. ๐+๐๐๐ และจุดสิ้นสุดที่ กม. ๑๗+๒๕๐ โดยแนวเส้นทางโครงการจะมีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวง หมายเลข ๑๒ สาย (แม่สอด-มุกดาหาร) ที่หลักกิโลเมตรที่ ๑๑+๐๐๐ ตั้งอยู่ด้านใต้ของอนุสรณ์สถาน ผู้เสียสละ ประมาณ ๓๐๐ เมตร หลังจากนั้นแนวเส้นทางจะวิ่งไปทางด้านตะวันตกเฉียงเหนือ โดยผ่าน ทางด้านใต้ของอ่างเก็บน้ำห้วยลึก ประมาณ ๕๐๐ - ๗๐๐ เมตร และตัดกับทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ สายแม่สอด – แม่สะเรียง ที่หลักกิโลเมตรที่ ๕+๕๐๐ ซึ่งในช่วงนี้จะเป็นพื้นที่ชุมชนแม่ปะสลับกับพื้นที่ เพื่อการเกษตร หลังจากนั้นแนวเส้นทางจะวิ่งไปทางด้านตะวันตกเฉียงใต้จนบรรจบกับแม่น้ำเมย

ตลอดแนวเส้นทางในช่วงท้ายจะอยู่ในพื้นที่ของป่าสงวนแห่งชาติ (ป่าแม่ละเมา) และป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งลักษณะพื้นที่ในปัจจุบันเป็นป่าเสื่อมโทรมทั้งหมด โดยส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่เพื่อการเกษตร และโครงการฯ ยังคงมุ่งหน้าในทิศทางเดิมเข้าสู่สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ เข้าบรรจบกับถนนหมายเลข ๘๕ (สายเมียวดี – กอกะเร็ก) การใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางในฝั่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ เป็นพื้นที่ชุมชนสลักกับพื้นที่เพื่อการเกษตร เมื่อการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการก่อสร้างเสร็จสิ้นลงแล้ว เส้นทางสายนี้จะเป็นโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดนที่สำคัญระหว่างประเทศ ตามแนวตะวันออก – ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ในกรอบความร่วมมือ GMS ซึ่งมีปริมาณการจราจรในปัจจุบันที่สูง และในอนาคตมีแนวโน้มเพิ่มสูงมากขึ้น โดยการการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ และทางหลวงสายใหม่นี้ สามารถหลีกเลี่ยงชุมชนหนาแน่น ช่วยให้ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง รวมทั้งลดปัญหาอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางได้

๒. วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อศึกษาสาเหตุ ปัญหา อุปสรรค ในการก่อสร้างทางหลวงแนวทางตัดใหม่ที่ติดปัญหา อุปสรรค ซึ่งพื้นที่แนวทางบางส่วนทับซ้อนอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก และรายละเอียด ขั้นตอนการปฏิบัติงาน กระบวนการต่างๆ ของหน่วยงาน เพื่อให้การปฏิบัติงานมีคุณภาพทั่วทั้งองค์กร เกิดผลงาน ที่ได้มาตรฐานเป็นไปตามเป้าหมาย
- ๒) เพื่อแสดงวิธีการปฏิบัติงานที่สามารถถ่ายทอดองค์ความรู้ ในการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการก่อสร้างซึ่งพื้นที่แนวทางบางส่วนทับซ้อนอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก รวมทั้งแสดงหรือเผยแพร่องค์ความรู้ให้เข้าใจ และใช้ประโยชน์จากกระบวนการที่มีอยู่เพื่อสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง
- ๓) การจัดทำองค์ความรู้ในการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการก่อสร้างซึ่งพื้นที่แนวทางบางส่วนทับซ้อนอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานด้านการจัดการองค์ความรู้ เพื่อพัฒนาหน่วยงานให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวงที่ ๔ ทั้งนี้เพื่อให้สามารถทราบแนวทางการดำเนินงานด้านการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินอย่างถูกต้อง และเป็นไปตามคำสั่ง ระเบียบ และกฎหมาย

๓. ขอบเขต

การดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อสร้างถนนและโครงการเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ ย่อมมีราษฎรได้รับผลกระทบเป็นจำนวนมาก ดังนั้น การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจึงต้องให้ราษฎร ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด ลดความขัดแย้งกับราษฎร ด้วยวิธีการถูกต้อง และเป็นธรรมต่อสังคม การจัด กรรมสิทธิ์ที่ดิน จึงเป็นภารกิจสนับสนุน เพื่อให้โครงการก่อสร้างดำเนินการต่อไปได้ตามแผนงาน ที่กำหนด ดังนี้

- ๑) ศึกษาสาเหตุ ปัญหา อุปสรรค ในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการก่อสร้างซึ่งพื้นที่แนวทาง บางส่วนทับซ้อนอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก เพื่อสามารถให้งานก่อสร้างถนน และ โครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ ดำเนินการก่อสร้างได้ตามเป้าหมาย
- ๒) ศึกษาการปฏิบัติงานที่สามารถถ่ายทอดองค์ความรู้ ในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการก่อสร้าง ซึ่งพื้นที่แนวทางบางส่วนทับซ้อนอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก รวมถึงเผยแพร่ องค์ความรู้ให้สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง
- ๓) ศึกษาองค์ความรู้ แนวทาง ในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการก่อสร้างซึ่งพื้นที่แนวทาง บางส่วนทับซ้อนอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก และการติดต่อประสานงานกับ หน่วยงานต่างๆ ตลอดจนราษฎรที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างถนนซึ่งเป็นทางหลวงตัด ใหม่ตลอดสาย และโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒

๔. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑) ทราบสาเหตุ ปัญหา อุปสรรค ในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการก่อสร้างซึ่งพื้นที่แนวทาง บางส่วนทับซ้อนอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก และสามารถปฏิบัติงานตาม กระบวนการต่างๆ ได้ เพื่อให้ได้มาตรฐานเป็นไปตามเป้าหมาย
- ๒) ทราบวิธีการปฏิบัติงานและองค์ความรู้ ในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการก่อสร้างซึ่งพื้นที่ แนวทางบางส่วนทับซ้อนอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก และสามารถแสดงหรือ เผยแพร่องค์ความรู้ เพื่อให้นำไปปฏิบัติงานได้จริง
- ๓) ทราบแนวทางการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการก่อสร้างซึ่งพื้นที่แนวทางบางส่วนทับซ้อนอยู่ใน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก และสามารถนำองค์ความรู้มาพัฒนาองค์กรได้ อย่างถูกต้อง เป็นไปตามกฎระเบียบ กฎหมาย คำสั่ง

๕. นิยามศัพท์เฉพาะ/คำจำกัดความ

เจ้าหน้าที่ หมายความว่า กระทรวง ทบวง กรม หรือบุคคลอื่นใดผู้กระทำการเพื่อประโยชน์ของรัฐ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการเวนคืน หรือควบคุมการเวนคืน

เขตป่าสงวนแห่งชาติ หมายความว่า ป่าที่ได้กำหนดให้เป็นป่าสงวนแห่งชาติ ตามพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๐๗

เขตป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี หมายความว่า ไม่มีกฎหมายกำหนดไว้โดยตรงว่าให้เป็นป่าอีกประเภทหนึ่งแตกต่างไปจากป่าที่มีกฎหมายกำหนดไว้ เช่น ป่าสงวนแห่งชาติ เป็นต้น แต่ “ป่าไม้ถาวร” นี้เกิดขึ้นสืบเนื่องมาจากนโยบายของรัฐบาล ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๐๔ ที่ได้มีมติเห็นชอบ ด้วยตามข้อเสนอของกระทรวงมหาดไทย ที่เสนอขออนุมัติให้มีการจำแนกประเภทที่ดินในเขตจังหวัดต่างๆ โดยได้จำแนกที่ดินออกเป็น ๒ ประเภท คือ

๑. ที่ดินที่เป็นเขตป่าที่จะทำการสงวนคุ้มครองไว้เป็นสมบัติของชาติโดยถาวรสืบไป (ป่าไม้ถาวร)
๒. ที่ดินบริเวณใดที่จะไม่สงวนไว้เป็นป่าก็กำหนดให้เป็นเขตที่จะเปิดจัดสรรเพื่อเกษตรกรรม และเพื่อการใช้ประโยชน์อย่างอื่น

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ หมายความว่า เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ฉบับที่ ๑/๒๕๕๘ เรื่อง กำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ลงวันที่ ๑๙ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๕๘ ให้ที่ดินดังต่อไปนี้ตกเป็นที่ราชพัสดุ โดยให้มีผลเป็นการเพิกถอนสภาพที่ดินต่างๆ ดังต่อไปนี้ คือ ที่ดินในพื้นที่ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

การเวนคืน หมายความว่า การใช้อำนาจตามกฎหมายของรัฐ บังคับเอาทรัพย์สินของเอกชนมาเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐ โดยไม่ต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของอสังหาริมทรัพย์นั้นก่อน โดยภายใต้อำนาจนี้อยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า อสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนมานั้นต้องนำไปใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะ และต้องจ่ายค่าทดแทนที่เป็นธรรม แก่ผู้ถูกเวนคืนที่มีอสังหาริมทรัพย์อยู่ในเขตการก่อสร้างถนนและโครงการเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐

การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน หมายความว่า การดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ เพื่อกิจการใดๆ ตามความต้องการของผู้ที่ต้องการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ในการดำเนินการดังกล่าวจะดำเนินการภายใต้บทบัญญัติของกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน

อสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐ เป็นหลัก โดยให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจเข้าสำรวจตรวจสอบข้อมูลเสนอขออนุมัติ
จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จนถึงดำเนินการเพื่อให้ได้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ภายในขอบเขตของโครงการ
ก่อสร้างทางหลวง และสะพานข้ามแม่น้ำแม่ยั้งแห่งที่ ๒

ผู้ได้รับผลกระทบ หมายความว่า ราษฎรผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการจัดหาที่ดิน ในเขตโครงการ
ก่อสร้างถนนและโครงการเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำแม่ยั้งแห่งที่ ๒ เพื่อประโยชน์ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
ตาก ตามคำสั่งคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๗/๒๕๕๘

เงินค่าทดแทน หมายความว่า ค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ อาคาร สิ่งปลูกสร้าง พืชผลต้นไม้
ที่ดิน รวมทั้งค่าทดแทนตามบทบัญญัติกฎหมาย หรือตามมติคณะรัฐมนตรี

เงินช่วยเหลือ หมายความว่า เงินเยียวยาช่วยเหลือแก่ผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง
ทางหลวง เป็นเงินตามมติคณะรัฐมนตรี ใช้สำหรับกรรมสิทธิ์ที่ดิน และทรัพย์สิน ที่อยู่ในที่ส่วนราชการอื่นๆ
ดูแล

ที่ดินที่มีเอกสารสิทธิ หมายความว่า ที่ดินที่มีเอกสารสิทธิตามประมวลกฎหมายที่ดิน เช่น
แบบหมายเลข ๓ , นส.๓ , นส.๓ก , โฉนดแผนที่ , โฉนดตราจอง , ตราจองที่ตราว่า “ได้ทำประโยชน์
แล้ว” , โฉนดที่ดิน

ที่ดินที่ไม่มีเอกสารสิทธิ หมายความว่า ที่สงวนหวงห้ามของทางราชการ และที่ดินที่ไม่มีเอกสาร
สิทธิ ซึ่งไม่สามารถขอกออกเอกสารสิทธิ ตามประมวลกฎหมายที่ดินได้ เช่น ที่ดินป่าสงวนแห่งชาติ
ที่ดินอุทยานแห่งชาติ ที่ดินสาธารณประโยชน์ ตลอดที่ดินที่มีเอกสารสิทธิตามกฎหมายอื่นๆ แต่ห้ามโอน
เช่น ส.ป.ก ๔-๐๑ , นค.๓

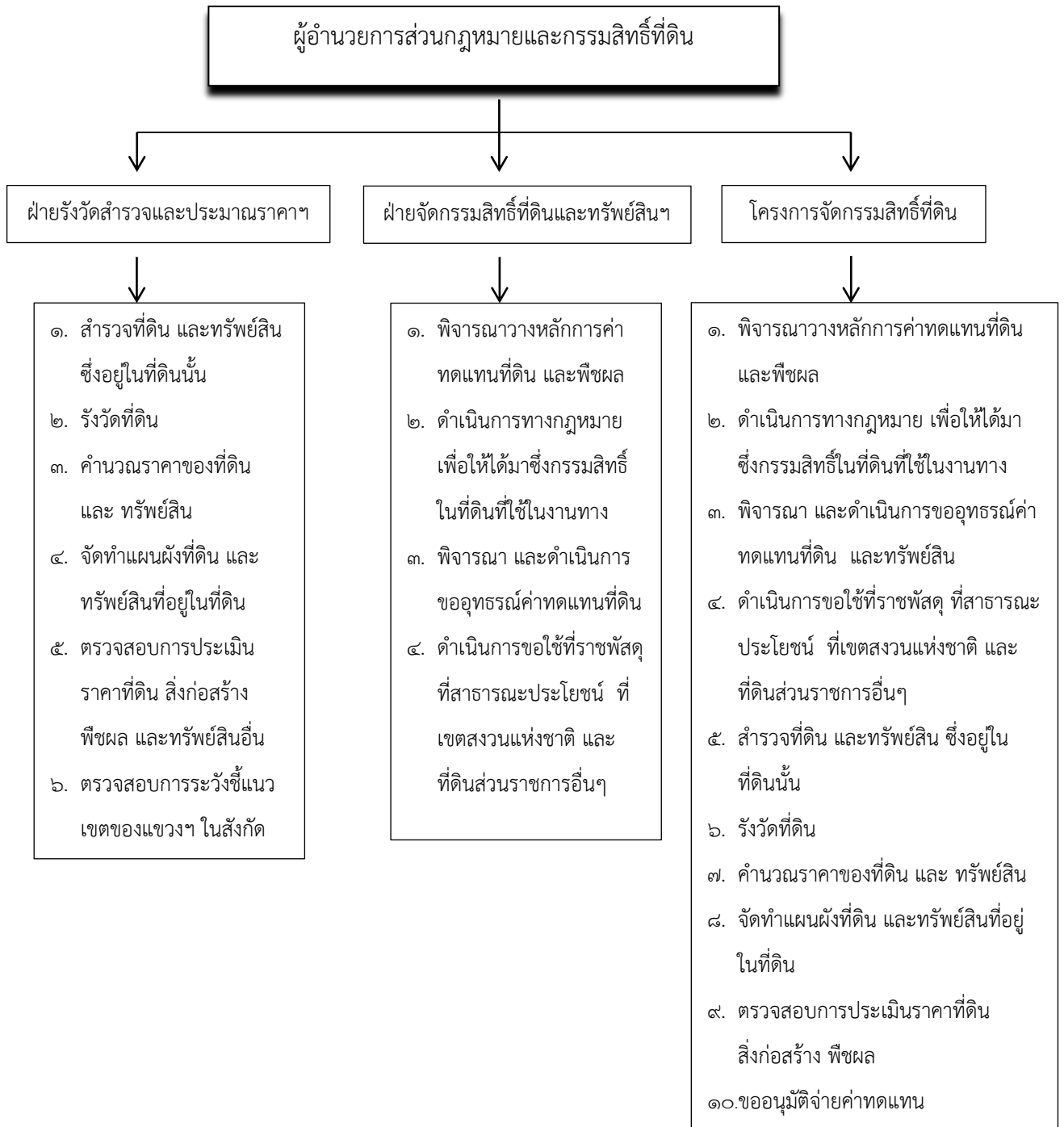
พืชผลต้นไม้ หมายความว่า พืชผลต้นไม้ที่อยู่ในเขตทางหลวง ที่มีการเวนคืนในเขตโครงการ
ก่อสร้างถนนและโครงการเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำแม่ยั้งแห่งที่ ๒ โดยผู้ถูกเวนคืน ที่ได้รับความเสียหาย
มีสิทธิได้รับค่าทดแทนจากการปลูกพืชผลต้นไม้

สิ่งปลูกสร้าง หมายความว่า อาคาร บ้านเรือน ที่อยู่ในเขตทางหลวง ที่มีการเวนคืนในเขต
โครงการก่อสร้างถนนและโครงการเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำแม่ยั้งแห่งที่ ๒ โดยผู้ถูกเวนคืน ที่ได้รับ
ความเสียหายมีสิทธิได้รับค่าทดแทนตามที่ได้ประมาณราคาไว้

ที่ดิน หมายความว่า ที่ดิน ที่อยู่ในเขตทางหลวง ที่มีการเวนคืนในเขตโครงการก่อสร้างถนน และโครงการเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำแรมแห่งที่ ๒ โดยผู้ถูกเวนคืน ที่ได้รับเงินค่าทดแทน หรือเงินช่วยเหลือ ในความเสียหาย แล้วแต่กรณี

๖. บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ

๖.๑ แผนภูมิโครงสร้าง



๖.๒ Work flow กระบวนการ



๗. หลักเกณฑ์และเงื่อนไข

๗.๑) ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องทั่วไป

๗.๑.๑ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๔๙

มาตรา ๖๘/๑ เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่นให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

ในกรณีที่มีการโอนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้มาโดยมิได้มีการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียม ค่าอากรแสตมป์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายใดๆ เช่นเดียวกับกรณีที่ได้มา โดยการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

๗.๑.๒ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐

มาตรา ๕ วรรคแรก เมื่อรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการใดๆ อันจำเป็นเพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภค หรือการอันจำเป็นในการป้องกันประเทศ หรือการได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อการผังเมือง หรือเพื่อการพัฒนาการเกษตร หรือการอุตสาหกรรม หรือการปฏิรูปที่ดิน หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนเป็นอย่างอื่นให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

๗.๑.๓ พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.๒๕๓๔ แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ ๕) พ.ศ.๒๕๔๕

มาตรา ๓๒ วรรค ๒ ในกรมหนึ่งมีอธิบดีคนหนึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาข้าราชการและรับผิดชอบในการปฏิบัติราชการของกรมให้เกิดผลสัมฤทธิ์ และเป็นไปตามเป้าหมายแนวทางและแผนผังการปฏิบัติราชการของกระทรวง และในกรณีที่มีกฎหมายอื่นกำหนดอำนาจหน้าที่ของอธิบดีไว้เป็นการเฉพาะ การใช้อำนาจและการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายดังกล่าว ให้คำนึงถึงนโยบายที่คณะรัฐมนตรีแถลงไว้ต่อรัฐสภา หรือที่คณะรัฐมนตรีกำหนดหรืออนุมัติ และนโยบาย แนวทาง และแผนการปฏิบัติราชการของกระทรวงด้วย

๗.๑.๔ มติคณะรัฐมนตรีเดือนตุลาคม ๒๕๐๐ แจ้งตามนัยหนังสือกรมสารบรรณคณะรัฐมนตรีฝ่ายบริหาร ที่ นว.๑๕๕/๒๕๐๐ ลงวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๐๐ ว่าเพื่อระงับความเดือดร้อนของเจ้าของที่ดิน และให้ได้ประโยชน์แก่ทางราชการอย่างยิ่งจากที่ดินที่ทางราชการเวนคืนมา สมควรที่กระทรวง ทบวง กรม ต่างๆ ที่ทำงานการเวนคืนที่ดินจะพึงปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ โดยเคร่งครัด จึงมีมติให้กระทรวง ทบวง กรมฯ ต่างๆ ถือเป็นหลักปฏิบัติต่อไป ดังนี้

๑. กระทรวง ทบวง กรมใด จะเวนคืนที่ดินเพื่อราชการอะไร ให้กระทรวง ทบวง กรม นั้น จัดทำโครงการที่จะใช้ที่ดินที่จะเวนคืนนั้นให้ถี่ถ้วน และให้กำหนดที่ดินที่จะเวนคืนอย่างประหยัด เพื่อให้ราษฎรเดือดร้อนน้อยที่สุด และต้องเตรียมงบประมาณเกี่ยวกับการนั้นให้เรียบร้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งงบประมาณเงินค่าทดแทนที่ดินที่จะเวนคืน และให้ปรึกษาทำความเข้าใจกับราษฎรเจ้าของที่ดินที่จะต้องทำตามโครงการนั้นเสียก่อน ถ้าตกลงซื้อขายกันได้ก็ไม่จำเป็นต้องขออนุญาตพระราชบัญญัติเวนคืน หากตกลงซื้อขายกันไม่ได้และทางราชการจำเป็นต้องใช้ที่ดินนั้น จึงต้องออกพระราชบัญญัติเวนคืน

๒. เมื่อได้ออกพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดินที่ใดแล้ว ให้ดำเนินการเข้าครอบครองที่ดิน และจ่ายค่าทดแทนให้แก่เจ้าของที่ดินเสร็จไปโดยเร็วที่สุด และดำเนินการเพื่อใช้ที่ดินนั้นตามโครงการที่ได้วางไว้

๗.๑.๕ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๒๑ แจ้งตามนัยหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร ๐๒๐๓/ว.๑๙๙ ลงวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๒๑ ที่เห็นชอบมิให้นำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.๒๕๒๑ มาใช้บังคับแก่การจัดซื้อที่ดินโดยวิธีปรองดอง

๗.๒) ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องประกอบการพิจารณาค่าทดแทน ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ และค่าเสียหายอื่นๆ จากการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

๗.๒.๑ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐

มาตรา ๑๘ เงินค่าทดแทน นั้น ให้กำหนดให้แก่บุคคลดังต่อไปนี้

(๑) เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งที่ดินที่ต้องเวนคืน

มาตรา ๒๑ เงินค่าทดแทนที่จะให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับเงินทดแทน ตามมาตรา ๑๘ นั้น ถ้ามิได้บัญญัติไว้เป็นพิเศษในพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ฉบับใดโดยเฉพาะแล้ว ให้กำหนดโดยคำนึงถึง

(๑) ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาที่ออกตาม มาตรา ๖

(๒) ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่

(๓) ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิ และนิติกรรม

(๔) สภาพทำเล และที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์นั้น และ

(๕) เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน

ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคม

ถ้าต้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์แต่เพียงส่วนหนึ่ง และส่วนที่เหลือนั้น ราคาลดลงให้กำหนดเงินค่าทดแทนให้เฉพาะสำหรับส่วนที่เหลือ อันราคาลดลงนั้นด้วย

๗.๒.๒ ประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๔๔ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

ข้อ ๑. ให้ยกเลิกความในวรรคสี่และวรรคห้า ของมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ในการกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ และจำนวนเงินค่าทดแทนให้คณะกรรมการกำหนดโดยอาศัยหลักเกณฑ์ ตามมาตรา ๑๘ มาตรา ๒๑ ฯลฯ”

๗.๒.๓ ระเบียบกรมทางหลวงว่าด้วย การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน พ.ศ.๒๕๕๑

ข้อ ๑๒ ในระหว่างที่ไม่มีพระราชกฤษฎีกา เมื่อมีความจำเป็นจะต้องเข้าดำเนินการก่อสร้างหรือขยายทางหลวง ให้จัดกรรมสิทธิ์ด้วยวิธีปรองดอง โดยการตกลงซื้อขายกับเจ้าของทรัพย์สินตามหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐ โดยอนุโลม

ข้อ ๑๔ การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ตามข้อที่ ๑๒ ให้ดำเนินการ ดังนี้

๑๔.๓ การพิจารณากำหนดราคาและจำนวนเงินค่าทดแทน ให้นำหลักเกณฑ์ตาม มาตรา ๑๘ มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ และมาตรา ๒๔ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาใช้โดยอนุโลม

๗.๒.๔ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๔๙

มาตรา ๖๘/๑ เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่นให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

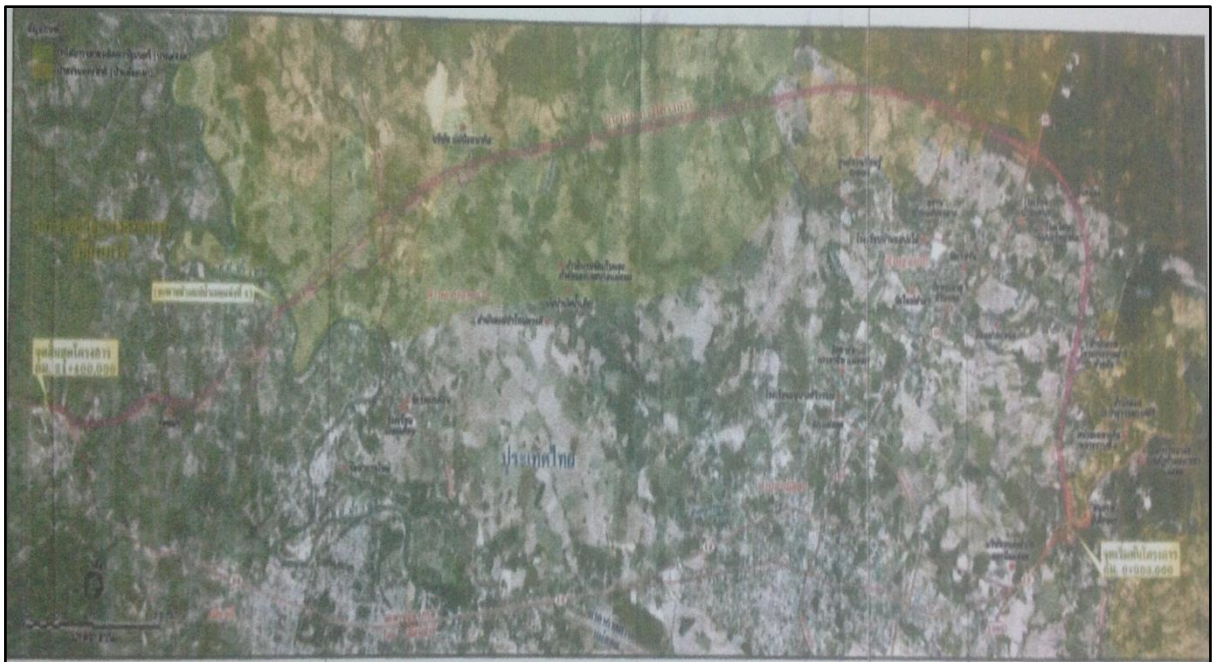
๗.๒.๕ คู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ของกระทรวงคมนาคมสิงหาคม ๒๕๕๖ ท้ายบันทึกสำนักอุทธรณ์เงินค่าทดแทนฯ ที่ คค ๐๒๐๙/สอ ๓๘๖ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๖

๘. ขั้นตอนการปฏิบัติงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินซึ่งพื้นที่แนวทางบางส่วนทับซ้อนอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก

การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เป็นการดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ ในการดำเนินการภายใต้บทบัญญัติของกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ เป็นหลัก ดังนั้น วิธีการดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จึงสามารถดำเนินการได้ ๓ วิธี คือ

- **การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยวิธีการจัดซื้อ (ขั้นปรองดอง)** เป็นการตกลงกับเจ้าของทรัพย์สิน ก่อนที่จะมีการประกาศใช้ พ.ร.ฎ เวนคืนฯ โดยหลักการแล้ว จะดำเนินการขออนุญาต พ.ร.ฎ กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะมีการเวนคืนในทุกๆ โครงการ แต่ในระหว่างที่ดำเนินการขออนุญาต พ.ร.ฎ ซึ่งจะใช้เวลาดำเนินการตั้งแต่ขออนุญาต พ.ร.ฎ จนถึง พ.ร.ฎ ประกาศใช้บังคับ จะมีระยะเวลาประมาณ ๘ - ๑๒ เดือน ซึ่งในช่วงระยะเวลานี้ จะดำเนินการโดยวิธีปรองดองไปก่อน เพื่อเป็นการลดปัญหาความเดือดร้อนของผู้ถูกเวนคืน และทำให้สามารถได้รับเงินค่าทดแทนทรัพย์สินได้รวดเร็วขึ้น อันเป็นผลให้การก่อสร้างทางหลวงดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้
- **การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยการออกพระราชกฤษฎีกา (ขั้น พ.ร.ฎ.)** กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน (ขั้น พ.ร.ฎ.) ซึ่งจะระบุท้องที่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด และความกว้างของเขต พ.ร.ฎ.
- **การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยการออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ขั้น พ.ร.บ.)** เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ตกเป็นของรัฐ

๘.๑ เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องเข้าก่อสร้าง หรือขยายเขตทางหลวง สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้รับแผนที่ก่อสร้างที่ได้รับอนุมัติจากกรมฯ ซึ่งสำนักสำรวจและออกแบบ จะจัดส่งให้สำนักงานทางหลวง ที่ ๔ เพื่อให้โครงการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรับไปดำเนินการ เจ้าหน้าที่ด้านช่างจะต้องเข้าสำรวจปริมาณ ทรัพย์สิน ในสายทางที่จะเวนคืน เช่น ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ยืนต้น ในกรณีเป็นการออกแบบการ ก่อสร้างแนวใหม่ตลอดสายทาง เช่น ในโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ ที่แม่สอด และ การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ เจ้าหน้าที่จะต้องทำการตรวจสอบว่าแนวทางตัดผ่าน ท้องที่ ตำบล อำเภอ จังหวัดใด ในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินนี้ มีแนวทางหลวงตัดผ่านท้องที่ ตำบลแม่ปะ และตำบล ท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เจ้าหน้าที่ด้านช่างต้องทำการตรวจสอบจากหลักฐานที่ระบุอยู่ใน แผนที่ก่อสร้าง จากแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ ใน Title Sheet จากนั้นนำชื่อหมู่บ้านมาตรวจสอบกับ ทำเนียบท้องที่ของกรมการปกครอง จะทำให้ทราบแนวทางตัดผ่านที่แน่นอน พร้อมทำหนังสือติดต่อ ประสานงานกับส่วนราชการในพื้นที่ เพื่อแจ้งให้ราษฎรทราบว่า ในระหว่างที่ไม่มีพระราชกฤษฎีกาใช้ บังคับ เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องเข้าก่อสร้าง หรือขยายเขตทางหลวง ก็ให้จัดกรรมสิทธิ์โดยวิธีปรองดอง โดยการตกลงซื้อขายกับเจ้าของทรัพย์สินตามหลักเกณฑ์ของ พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนฯ ซึ่งคณะรัฐมนตรี ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๓๔ เจ้าหน้าที่จะต้องหาข้อมูล รายละเอียดในการ ขออนุมัติ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และแต่งตั้งคณะกรรมการปรองดอง



แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ

๘.๒ ในความจำเป็นเร่งด่วน ดังเช่นในกรณีโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ (ที่แม่สอด) และการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ นี้ เมื่อกรมทางหลวงได้อนุมัติจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในชั้นปรองดอง และได้แต่งตั้งคณะกรรมการปรองดองแล้ว เจ้าหน้าที่จะต้องเร่งรัดหาข้อมูลในการกำหนดหลักการค่าทดแทนเบื้องต้น และค่าที่ดิน เพื่อนำมาเสนอต่อคณะกรรมการปรองดองพิจารณากำหนดหลักการค่าทดแทน แล้วนำเสนอสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อขออนุมัติหรือทราบหลักการในการกำหนดราคาค่าทดแทน

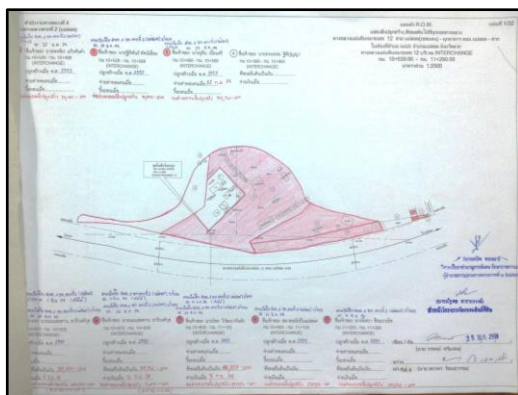
คณะกรรมการปรองดอง ในส่วนของกรมทางหลวง

ขอแต่งตั้งคณะกรรมการ ประกอบด้วย



๑. รองผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง ตำแหน่งที่ ๑
๒. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง
๓. ผู้อำนวยการส่วนกฎหมายและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

เจ้าหน้าที่ด้านช่างจัดทำบัญชีสำรวจทรัพย์สินขั้นเบื้องต้น เพื่อจัดทำ บัญชี ช.๑ และแผนผัง R.O.W. ประกอบ ช.๑ แสดงสิ่งปลูกสร้าง พืชผล ต้นไม้ ที่ถูกเขตทางหลวง ตามบันทึกที่ คค ๐๖๐๗(ม.๑)/๕๓๕๓ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๓๑ และทรัพย์สินสาธารณูปโภคอื่นๆ ที่จะต้องจ่ายเงินค่าทดแทน โดยดำเนินการจัดทำการสำรวจในส่วนที่ติดขัดการก่อสร้างก่อน ส่วนทรัพย์สินที่ไม่ติดขัดการก่อสร้าง ให้ดำเนินการเมื่อพระราชกฤษฎีกาฯ ประกาศใช้แล้ว



แผนผัง R.O.W. ประกอบ ช.๑

ประเภททรัพย์สิน	พื้นที่	ชนิด	ลักษณะ	ราคา	ค่าทดแทน	รวม	หมายเหตุ
ที่ดิน	๑๕๐	ไร่
...

แบบสำรวจเบื้องต้น บัญชี ช.๑

๘.๓ เจ้าหน้าที่ด้านกฎหมายทำหนังสือไปยังหน่วยงานราชการ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับที่ดิน ในแนวที่จะมีการเวนคืน และตรวจสอบแนวทางผ่านที่ดินที่ส่วนราชการอื่นดูแล เช่น ที่ป่าสงวนแห่งชาติ ที่ราชพัสดุ ที่ ส.ป.ก. ฯ ตรวจสอบหลักฐานการรับมอบ การอุทิศที่ดิน และเมื่อตรวจสอบจากแผนที่ ก่อสร้างแล้ว หากคาดว่ามิได้จุดติดขัดการก่อสร้างก็ให้ประสานกับนายช่างโครงการฯ ก่อสร้าง

เจ้าหน้าที่ด้านช่างทำการสำรวจและประมาณราคาค่าทดแทนโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งก่อนจะเข้าดำเนินการสำรวจ เจ้าหน้าที่จะต้องขอทราบราคาวัสดุก่อสร้าง จากสำนักงานพาณิชย์จังหวัด และค่าแรงงานจากกรมบัญชีกลาง ในกรณีราคาวัสดุก่อสร้างไม่มีในบัญชีของสำนักงานพาณิชย์ จะต้องสืบราคาวัสดุก่อสร้างจากร้านค้าในท้องถิ่น และจัดทำบัญชีมาตรฐานค่าวัสดุ ค่าแรงงาน เพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๔ เพื่อนำหลักเกณฑ์มาใช้ในการคำนวณ ประมาณราคาค่าทดแทน ดังนั้นในการสำรวจสิ่งปลูกสร้าง จะต้องมีการแจ้งชื่อหรือผู้แทนร่วมกันนำสำรวจ สิ่งปลูกสร้าง เมื่อสำรวจรายละเอียดสิ่งปลูกสร้างที่จะต้องเวนคืนครบถ้วนแล้ว บันทึกลงในแบบสำรวจ หลักฐาน เรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ (ม.๑-๑๒) และให้เจ้าของสิ่งปลูกสร้าง เจ้าของที่ดิน และผู้ปกครองท้องที่ ลงชื่อไว้เป็นหลักฐาน ทั้งนี้รายการประมาณราคาค่าทดแทนโรงเรือนหรือ สิ่งปลูกสร้างทุกราย ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๔ ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจ หน้าที่ในการพิจารณาใช้ดุลยพินิจเห็นชอบราคาค่ารถถอนบางส่วนหรือทั้งหมด รวมถึงวินิจฉัยในการ จ่ายเงินทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ตามคำสั่งกรมฯ ที่ บ.๓/๖๑/๒๕๓๓ ลงวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๓๓ เรื่องการจ่ายเงินค่าทดแทน ค่ารถถอนสิ่งปลูกสร้าง ที่ถูกเขตทางหลวง

หมายเหตุ : ราคาสิ่งปลูกสร้าง อยู่ภายใต้อำนาจของสำนักงานทางหลวง ในกรณีวงเงินไม่เกิน ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ต่อราย

แบบ ม.๑-๑๒ สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้

การสำรวจและประมาณราคาค่าทดแทน

โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้าง

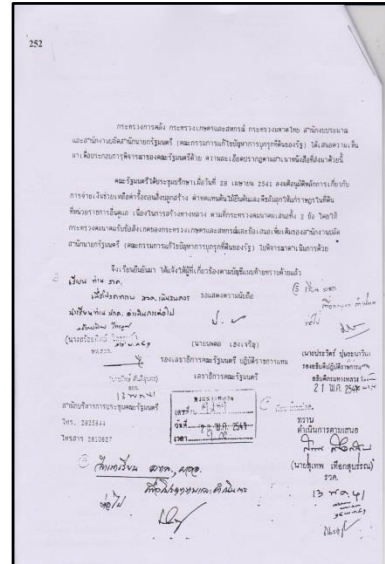
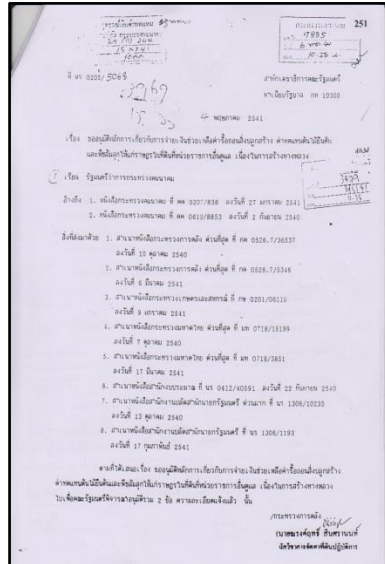
๑. เจ้าหน้าที่ที่ต้องขอทราบราคาวัสดุก่อสร้างจากสำนักงานพาณิชย์ ร้านค้าวัสดุก่อสร้าง เมื่อไม่มีราคาจากพาณิชย์จังหวัด ให้สืบราคาวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ อย่างน้อย ๒ ถึง ๓ ร้าน ค่าแรงนำมาจากของกรมบัญชีกลาง พร้อมทั้งจัดทำบัญชีมาตรฐาน ค่าวัสดุและค่าแรงงาน เป็นความเห็นชอบจากสำนักงานทางหลวงที่ ๔

๒. ในการสำรวจสิ่งปลูกสร้างจะต้องมีเจ้าของหรือผู้แทน ร่วมทำการสำรวจสิ่งปลูกสร้าง แล้วลงบันทึกการสำรวจร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่กับเจ้าของทรัพย์สินผู้ปกครองท้องถิ่น

๓. วิธีการคำนวณราคาค่าทดแทนต้องเขียนแปลนสิ่งปลูกสร้างตามที่ได้สำรวจจริงในสนาม พร้อมคำนวณราคาตามกฎเกณฑ์ที่จัดทำบัญชีมาตรฐานไว้แล้ว

ในการสำรวจพืชผลต้นไม้ เจ้าหน้าที่ด้านช่างตรวจนับต้นไม้ยืนต้น สำรวจตามชื่อ ชนิด โดยจำแนกตามอายุเป็น ๓ ขนาด คือ ขนาดเล็ก กลาง ใหญ่ ส่วนขนาดของต้นไม้ เจ้าหน้าที่จะต้องหาข้อมูลจากกรมส่งเสริมการเกษตร ว่าขนาดเท่าใด อายุเท่าใด การจ่ายเงินค่าทดแทนต้องจ่ายตามข้อเท็จจริง ส่วนพืชล้มลุก ให้ปฏิบัติตามหนังสือ ที่ คค ๐๖๐๗(ม.๑)/๑๑๔๙ ลงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๔ และหากยังไม่มี ความจำเป็นที่จะเข้าก่อสร้าง ควรให้เจ้าของเก็บเกี่ยวไปก่อน แต่หากมีความจำเป็น เช่น ในกรณีโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ นี้ เจ้าหน้าที่ก็เข้าดำเนินการตรวจสอบ และจ่ายเงินค่าทดแทนความเสียหายเท่าที่เสียหายจริง

สำหรับพืชผลต้นไม้ ที่ปลูกในที่ดินที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ หรือปลูกอยู่ในที่ดินในความดูแลของส่วนราชการอื่น ก็ให้ดำเนินการจ่ายเงินช่วยเหลือ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๔๑ โดยถือปฏิบัติตามหนังสือสำนักจัดการกรมสิทธิ์ที่ดิน ที่ คค ๐๖๑๙/๕๓๔๙ ลงวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๔๑



**การสำรวจพืชผลต้นไม้ และ
การวางหลักการค้าทดแทน**



แยกออกเป็น 2 ประเภท คือ ไม้ยืนต้น กับ พืชล้มลุก

ไม้ยืนต้น
ไม้ยืนต้น ต้องสำรวจตามอายุ ใหญ่ กลาง เล็ก ตามกฎเกณฑ์ของ กรมส่งเสริมการเกษตร หรือ กองส่งเสริมพืชสวน ว่าจ่ายราคา เท่าใด อายุเท่าใด

พืชล้มลุก
พืชล้มลุก ต้องสำรวจชนิด ประเภท เช่น อ้อย ปลูกปีที่เท่าไร เนื่องจาก ราคาไม่เท่ากัน



ภาพการสำรวจต้นไม้ยืนต้น



ภาพการสำรวจพืชล้มลุก

๘.๔ เมื่อตรวจสอบพบว่าแนวทางหลวงตัดผ่านที่ดินของรัฐ เช่นในกรณีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ในสายทางตัดใหม่ทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ นี้ ซึ่งมีพื้นที่ทับซ้อนกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่รัฐบาลประกาศ ให้พื้นที่นี้เป็นที่ราชพัสดุ อยู่ในความรับผิดชอบดูแลของ ธนารักษ์พื้นที่ และที่ดิน ส.ป.ก ในความดูแลของ สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ฯลฯ ดังนั้น การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจึงไม่สามารถเวนคืนได้ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฯ แต่จะต้องดำเนินการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ ในที่ดินนั้น ทั้งนี้ให้ดำเนินการตรวจสอบว่าแนวเขตทางที่จะขอใช้ประโยชน์นั้น อยู่ระหว่าง กม.ใด ถึง กม.ใด เป็นที่ดินประเภทใด มีเนื้อที่จำนวนเท่าไร แล้วจึงดำเนินการขอใช้พื้นที่ดังกล่าว

จากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวงที่ ๔ การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในสายทางตัดใหม่นี้ เพื่อดำเนินการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ และ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่แห่งที่ ๒ (ที่แม่สอด) ระหว่าง กม.๐+๐๐๐ ถึง กม.๑๗+๒๕๐ รวม ระยะทาง ๑๗.๒๕๐ กิโลเมตร โดยตัดผ่านท้องที่ ตำบลแม่ปะ ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัด ตาก นั้น ปรากฏว่าช่วงระหว่าง กม.๑๓+๔๓๐ - กม.๑๔+๕๒๐ และระหว่าง กม.๑๕+๖๘๐ - กม.๑๖+ ๔๐๐ ทับซ้อนกับแนวเขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่รัฐบาลประกาศตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๗/๒๕๕๘ เรื่อง การจัดหาที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จึงต้องขอใช้ประโยชน์ใน ที่ดินของรัฐ โดยมีการขออนุญาตใช้ประโยชน์ในที่ดินเพื่อก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ ดังนี้

หลักเกณฑ์การขออนุญาตใช้ประโยชน์ในที่ดินของรัฐ

๑. ที่ดินต้องได้รับความยินยอมจากผู้ครอบครองใช้ประโยชน์ในที่ดินแปลงนั้นๆ ก่อน เช่น

๑.๑) ที่ราชพัสดุ ต้องทำความตกลงกับส่วนราชการที่ครอบครองอยู่ก่อนแล้ว แจ้งการขอใช้พร้อมแนบหลักฐานการยินยอมของส่วนราชการ นั้น (ดูภาคผนวก ก.)

๑.๒) ที่ดิน ส.ป.ก. การขอใช้ต้องดำเนินการตามระเบียบคณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ว่าด้วยการมอบหมายให้เลขาธิการสำนักงานปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม พิจารณาอนุญาตการใช้ที่ดินเพื่อกิจการสาธารณูปโภค และกิจการอื่นๆ (ดูภาคผนวก ก.)

๑.๓) ที่ดินของส่วนราชการ อื่นๆ ฯลฯ

๒. ให้ยื่นคำขออนุญาตใช้ที่ดินโดยตรงต่อส่วนราชการ ผู้ดูแลในที่ดิน นั้นๆ

๘.๕ การขออนุมัติจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินชั้นปรองดอง เจ้าหน้าที่จะขออนุญาตเข้าสำรวจทรัพย์สินและประมาณราคา ส่วนในกรณีที่ดิน เจ้าของต้องยื่นคำขอรังวัดโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย เพราะในการรังวัด กรมทางหลวงจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการรังวัด เมื่อคณะกรรมการปรองดองกำหนดราคา ค่าทดแทนแล้ว เจ้าหน้าที่ทำบันทึกข้อตกลงกับราษฎร ในการจ่ายค่าทดแทนชั้นปรองดอง ราษฎรไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ตามมาตรา ๖๘/๑ วรรคสอง แห่ง พ.ร.บ.ทางหลวงฯ แต่ราษฎรต้องเสียค่าภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา กรณีนี้ ราษฎรเจ้าของทรัพย์สินไม่มีสิทธิอุทธรณ์เงินค่าทดแทน เมื่อไม่พอใจในราคา

๘.๖ ก่อนที่เจ้าหน้าที่จะเสนอข้อมูลต่อคณะกรรมการฯ ต้องหาข้อมูลเพื่อประชุมวางหลักการค่าที่ดิน และต้นไม้ ตามมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนฯ ดังนี้

ค่าที่ดิน

๑) ทำหนังสือขอทราบราคาซื้อขายจากสำนักงานที่ดิน และราคาประเมินทุนทรัพย์จากธนารักษ์พื้นที่ เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมในปีปัจจุบัน หรือปีทำการก่อสร้างทาง

๒) ทำหนังสือขอทราบราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้ เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่ จากองค์การบริหารส่วนตำบล ที่แนวทางหลวงตัดผ่าน

๓) ตรวจสอบราคาซื้อขายในท้องตลาดในบริเวณที่ก่อสร้างทาง หรือพื้นที่ใกล้เคียงจากการก่อสร้างทางกับผู้เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานที่ดิน

๔) ตรวจสอบราคาจดทะเบียนที่ดินพร้อมอาคาร หรือเฉพาะที่ดินจากเจ้าของหรือจากผู้รับจ้าง หรือจากสำนักงานที่ดิน หรือจากธนาคารของรัฐผู้รับจ้างเอง เป็นต้น

๕) ตรวจสอบสภาพ ทำเล ตามข้อเท็จจริงในบริเวณที่ก่อสร้างและใกล้เคียง

การวางหลักการของคณะกรรมการฯ ต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์ข้างต้น และต้องพิจารณาไปถึงที่ดินที่มีที่ตั้ง และลักษณะของที่ดินเหมือนกันหรือใกล้เคียงกัน แต่ราคาที่กำหนดไม่เท่ากันหรือต่างกัน เนื่องจากราคาประเมินฯ ไม่เท่ากัน คณะกรรมการฯ จะกำหนดราคาให้เท่ากันหรือใกล้เคียงกันก็ได้ โดยใช้เหตุผลในเรื่องสภาพทำเล ตามมาตรา ๒๑ (๔) และที่ดินแปลงเดียวกันหรือที่ดินหลายแปลง แต่เป็นเจ้าของเดียวกันและอยู่ติดกัน แต่ราคาประเมินฯ กำหนดไว้ไม่เหมาะสม เช่น อยู่ติดทางหลวง ระยะ ๒๐ เมตร กับส่วนที่พื้นระยะ ๒๐ เมตร ออกไป กำหนดราคาประเมินฯ แตกต่างกันมาก คณะกรรมการฯ จะกำหนดราคาให้ลดหลั่นเป็นขั้นบันได โดยใช้เหตุผลในเรื่องสภาพทำเล ที่ตั้ง ตามมาตรา ๒๑ (๔) ได้ หรือแปลงที่ดินไม่ติดทางเข้าออก แต่ติดต่อกับแปลงที่ดินที่ติดทางเข้าออก ซึ่งเป็นเจ้าของเดียวกันก็ให้ถือว่าเป็นแปลงเดียวกันได้

ค่าต้นไม้ยืนต้น

- ๑) ทำหนังสือขอทราบราคา พืชผล ต้นไม้ จากเกษตรกรจังหวัด , ศูนย์วิจัยพันธุ์พืช ฯ
- ๒) ขอทราบราคากรมส่งเสริมการเกษตร จากสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- ๓) จัดหาเอกสารราคาในสายทางใกล้เคียงที่กรมทางหลวงได้เคยอนุมัติ หรือรับทราบแล้ว
- ๔) จัดทำตารางเปรียบเทียบราคา

หลักเกณฑ์ที่จะนำมาวางหลักการค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้น กรณีเป็นต้นไม้ยืนต้นให้มีหนังสือสอบถามราคาต้นไม้ไปที่สำนักงานเกษตร อำเภอ หรือส่วนราชการ ที่รับผิดชอบในเรื่องต้นไม้ เช่น ศูนย์วิจัยพันธุ์พืช ฯลฯ กรณีที่ไม่มีราคา อาจนำราคาซื้อขายในท้องตลาดมาใช้เป็นเกณฑ์ก็ได้ การพิจารณาทำงานของคณะกรรมการฯ ต้องคำนึงถึงราคาต้นไม้ที่เป็นปัจจุบันในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา ซึ่งในกรณีนี้ คณะกรรมการฯ สามารถปรับราคาจากบัญชีที่เกษตรกรส่งมาให้ได้ หากมีหลักฐาน และเหตุผลประกอบ

๘.๗ ทำหนังสือเชิญประชุมคณะกรรมการฯ พร้อมแจ้งสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทราบ ส่งข้อมูล ขออนุมัติหลักการค่าที่ดิน และค่าต้นไม้ เพื่อให้กรมฯ อนุมัติหลักการ

เมื่อเจ้าหน้าที่ได้ส่งหลักฐานการประมาณราคาที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ ซึ่งได้ผ่านการ ตรวจสอบ และเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๔ แล้ว เจ้าหน้าที่จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ต้องจัดทำบัญชีกำหนดราคาของผู้ถูกเวนคืน ว่าแต่ละรายถูกเวนคืนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ อย่างไรบ้าง เป็นเงินเท่าใด ขอความเห็นชอบเป็นมติคณะกรรมการฯ กำหนดราคา เมื่อคณะกรรมการฯ กำหนดราคา แล้ว ต้องส่งบัญชีกำหนดราคาไปปิดประกาศ ณ ที่ว่าการอำเภอ , สำนักงานที่ดิน , องค์การบริหาร ส่วนตำบล ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้เป็น ตามมาตรา ๗ แห่ง พ.ร.บ. เวนคืน พ.ศ.๒๕๓๐

๘.๘ ในกรณีที่ดิน สำนักงานที่ดินจะส่งหนังสือรับรองเนื้อที่ของแต่ละรายพร้อม (รว.๙) เพื่อนำมาคำนวณเนื้อที่ ที่ถูกเวนคืนเพื่อกำหนดราคา ขั้นตอนนี้ให้ทำหนังสือไปถึงราษฎรผู้ถูกเวนคืน ให้ราษฎรไปยื่นคำขอรังวัดกับสำนักงานที่ดิน

๘.๙ ในการจัดทำบันทึกข้อตกลง เมื่อได้รับแจ้งการจัดสรรเงินประจำงวดจากสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้ว เจ้าหน้าที่จะต้องจัดทำหนังสือแจ้งให้เจ้าของทรัพย์สินมาทำบันทึกข้อตกลงกับแขวงฯ เพราะเจ้าหน้าที่ ต้องตรวจสอบเอกสารจากต้นฉบับทั้งหมด สำหรับในขั้นปรองดองใช้แบบฟอร์มบันทึกข้อตกลง ยินยอมระหว่างผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทนกับกรมทางหลวง (แบบ ม๑-๑๓) และในขั้น พ.ร.ฎ. ใช้แบบฟอร์ม บันทึกข้อตกลงยินยอมระหว่างผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทนกับเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินการตามพระราชกฤษฎีกา (แบบ ม๑-๑๔) เจ้าหน้าที่ส่งมอบสำเนาบันทึกข้อตกลง ให้แก่ผู้ถูกเวนคืน เพื่อทราบ จำนวน ๑ ชุด

การจ่ายเงิน



หมายเหตุ: กรณีที่เป็นที่ดินต้องมีการนำหลักฐานที่ดิน ไปจดทะเบียนแปลงหักเป็นทางหลวงก่อนจึงจะจ่ายเงิน

ในกรณีที่เป็นการจ่ายเงินค่าทดแทนที่ดิน ต้องมีหนังสือแจ้งให้สำนักงานที่ดิน จดทะเบียนแบ่งหักที่ดินแปลงดังกล่าวให้กรมทางหลวง จึงจะจ่ายเงินให้กับราษฎรต่อไป

ในกรณีทรัพย์สินติดจำนอง ก็จะมีหนังสือแจ้งให้แก่ผู้รับจำนองทราบ เพื่อให้คู่กรณีได้ตกลงกันว่าใครจะเป็นผู้มาตกลงราคาและรับเงินค่าทดแทน

๘.๑๐ กรณีในชั้น พ.ร.ฎ. หากราษฎรไม่ยินยอมรับราคา ตามมาตรา ๓๑ แห่ง พ.ร.บ. เวนคืนฯ ได้กำหนดการวางเงินค่าทดแทน กระทำได้ ๓ วิธี คือ

- การนำไปวางต่อศาล
- การนำไปวางต่อสำนักงานวางทรัพย์
- การนำเงินไปฝากธนาคารออมสินในชื่อของผู้มีสิทธิรับเงินค่าทดแทน

ตามระเบียบกรมทางหลวง ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ และการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๓ เมื่อสำนักงานทางหลวงที่ ๔ ได้รับแผนที่แสดงแนวทาง และเขตทางที่ชัดเจน ให้จัดส่งข้อมูลรายละเอียดของอนุมัติจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ไปยังสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง เพื่อขออนุมัติจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และแต่งตั้งคณะกรรมการปรองดอง เพื่อพิจารณากำหนดราคาของทรัพย์สิน และจำนวนเงินค่าทดแทน ตามมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐ และประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๔๔ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ วันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๔ โดยอนุโลม ซึ่งเป็นการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยวิธีปรองดอง การจัดซื้อหรือตกลงราคาซื้อขายกับราษฎรเจ้าของทรัพย์สิน ระหว่างรอการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ปรากฏว่ามีทรัพย์สินของราษฎรถูกเขตทางหลวง และจะต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อให้ได้เขตทางโดยสมบูรณ์ตามแบบแผนที่ก่อสร้าง อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา ๓๒ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.๒๕๓๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ ๕) พ.ศ.๒๕๔๕ อธิบดีกรมทางหลวงได้ใช้อำนาจในการแต่งตั้งคณะกรรมการปรองดอง เพื่อพิจารณากำหนดราคาทรัพย์สินให้แก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายที่ถูกเขตทางหลวง ตามหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐ ระหว่าง กม. ๐+๐๐๐ - กม. ๑๗+๒๕๐ ประกอบไปด้วย

๑. รองผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๔ ตำแหน่งที่ ๑ ประธานกรรมการ
๒. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงตากที่ ๒ (แม่สอด) กรรมการ
๓. ผู้อำนวยการส่วนกฎหมายและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวงที่ ๔ กรรมการ

การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้ส่งแผนที่ Title Sheet และแผนที่แนวทางการก่อสร้าง สายสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ ที่แม่สอด ระหว่าง กม. ๐+๐๐๐ - กม. ๒๑.๔๐๐ รวมระยะทาง ๒๑.๕๐๐ กิโลเมตร ให้สำนักงานทางหลวงที่ ๔ ดำเนินการ ดังนี้

๑. ถ้าพิจารณาแล้วเห็นว่า ไม่มีความจำเป็นต้องออก พ.ร.ฎ. กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง โปรดยืนยันให้สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทราบ
๒. หากจำเป็นต้องออก พ.ร.ฎ. กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ให้จัดส่งข้อมูลตามบันทึก ที่ คค๐๖๐๘(ส.๖)/๓๒๙๑ ลงวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๓๖ ส่งสำนักจัดกรรมสิทธิ์

ที่ดิน ภายใน ๓๐ วัน นับตั้งแต่ได้รับแผนที่ Title Sheet และแผนที่แนวทางการก่อสร้างพร้อม
บันทึกฉบับนี้

๓. ในระหว่างที่ไม่มี พ.ร.ฎ. กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน หากมีความจำเป็นจะต้อง
จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ให้สำนักงานทางหลวง ตรวจสอบและตรวจสอบข้อเท็จจริง พร้อมจัดส่งข้อมูล
ให้สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ตามระเบียบกรมทางหลวงว่าด้วยการเวนคืน และจัดกรรมสิทธิ์
ที่ดิน พ.ศ.๒๕๕๑ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๕๓

สำนักงานทางหลวงที่ ๔ ได้จัดส่งแผนที่ Title Sheet และแผนที่แนวทางการก่อสร้าง และสำเนา
โฉนดที่ดิน ให้แขวงทางหลวงตากที่ ๒ (แม่สอด) ผู้ดูแลรับผิดชอบพื้นที่ไปดำเนินการ รวม ๓ ข้อ โดยแขวง
ทางหลวงตากที่ ๒ (แม่สอด) ได้มอบหมายให้โครงการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และส่วนสำรวจและออกแบบ
ร่วมกันสำรวจตรวจสอบข้อมูล รายละเอียด ข้อเท็จจริง ในสนามตามแบบแผนที่แนวทางการก่อสร้าง
ส่วนสำรวจและออกแบบได้ดำเนินการวางแนวศูนย์กลางและออกแนวเขตทางหลวง ส่วนโครงการ
จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้เข้าสำรวจพื้นที่เบื้องต้นว่า แนวทางหลวงที่จะก่อสร้างตัดผ่านพื้นที่ ตำบล อำเภอ
จังหวัดใดบ้าง พร้อมสำรวจรายละเอียดทรัพย์สินเบื้องต้น สิ่งปลูกสร้าง พืชผลต้นไม้ และที่ดิน ของ
ส่วนราชการอื่นๆ เช่น ป่าสงวนแห่งชาติ เขตนิคมสหกรณ์ และเขตปฏิรูปที่ดิน เป็นต้น แล้วรวบรวมข้อมูล
จัดส่งให้สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ขออนุมัติจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และแต่งตั้งคณะกรรมการปรองดอง
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๓๐ สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ ที่แม่สอด ระหว่าง
กม. ๐+๐๐๐ - กม. ๑๗+๒๕๐ รวมระยะทาง ๑๗.๒๕๐ กิโลเมตร เฉพาะในเขตพื้นที่ประเทศไทย
กรมทางหลวง ได้อนุมัติให้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เมื่อวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๗



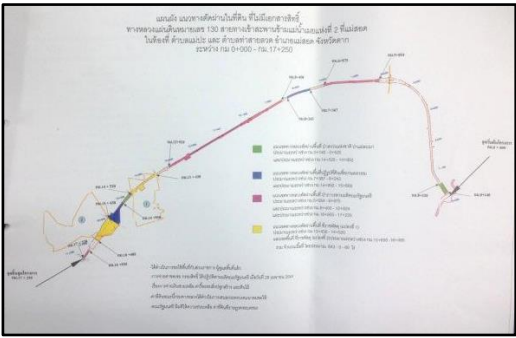
ภาพแสดงการสำรวจสิ่งปลูกสร้าง และพืชผลต้นไม้

เจ้าหน้าที่จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้ดำเนินการทำหนังสือสอบถามราคาค่าวัสดุก่อสร้างจากร้านค้า ในท้องที่ สอบถามศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรตาก ราคาค่าชดเชยความเสียหายในการทำเกษตร ด้าน พืชไร่/พืชสวน สอบถามสำนักงานที่ดินจังหวัดตาก สาขาแม่สอด สำเนาราคาจดทะเบียนสิทธิ และ นิติกรรมที่มีการซื้อขายที่ดิน สอบถามองค์การบริหารส่วนตำบลท่าสายลวด องค์การบริหารส่วน ตำบลแม่ปะ ขอสำเนาราคาเรียกเก็บภาษีบำรุงท้องที่ ขอสำเนาราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินในการ จดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม จากสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ตาก

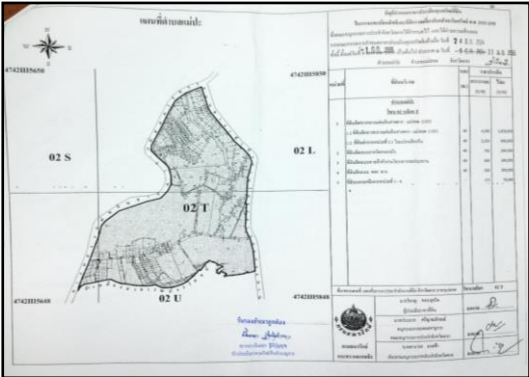
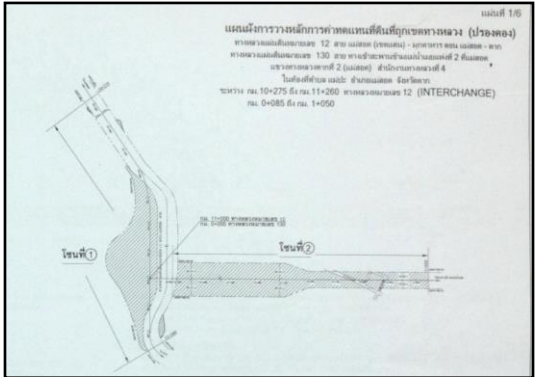
อย่างไรก็ตาม ประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (คสช.) ได้กำหนดแนวทางในการ ดำเนินนโยบายด้านเศรษฐกิจ โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมการค้า การลงทุนชายแดน การจัดตั้งเขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษ ในพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษใน ๕ พื้นที่ ชายแดน รวมถึงพื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก จึงทำให้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๓๐ สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ ที่แม่สอด ต้องเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว แต่ตามสถานการณ์แล้วทางหลวงที่ตัดใหม่ตลอดสายทางจะต้องให้เจ้าของที่ดิน หรือผู้ครอบครองโดยชอบ ด้วยกฎหมายยินยอมให้กับกรมทางหลวง ขอดำเนินการก่อสร้างได้ก่อน เพราะถ้ารอพระราชกฤษฎีกา ประกาศใช้ จะต้องใช้เวลา ๑ - ๒ ปี ซึ่งจะไม่สามารถเข้าดำเนินการก่อสร้างได้เลย จึงเป็นการทำงานที่ ค่อนข้างยากลำบากที่จะให้เจ้าของที่ดินหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย ยินยอมให้เข้าดำเนินการ ก่อสร้างทางได้ทุกรายตลอดสาย แต่เป็นความสามารถของเจ้าหน้าที่จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ร่วมมือร่วมแรง กันทำงานอย่างเต็มที่ ประกอบกับผู้บังคับบัญชาให้ความใส่ใจ และให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีจึงทำให้การ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นไปด้วยความรวดเร็วและถูกต้อง ทันท่วงทีระยะเวลาในการส่งมอบพื้นที่ให้โครงการฯ ก่อสร้าง ดังนั้น ส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน และโครงการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จะต้องทำความเข้าใจ กับราษฎรผู้ถูกเวนคืน ถึงความสำคัญหรือความจำเป็นในการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งเป็นนโยบาย เร่งด่วนขอรัฐบาล ให้แก่เจ้าของทรัพย์สินรับทราบและเข้าใจ เพื่อให้โครงการก่อสร้าง ทั้ง ๔ ศูนย์สร้าง ทาง และ ๒ ศูนย์สร้างสะพาน เข้าดำเนินการก่อสร้างก่อน โดยชี้แจงแก่ราษฎรผู้ถูกเวนคืน ทั้งรายที่ จ่ายเงินแล้วและยังไม่ได้จ่ายเงิน เพื่อป้องกันปัญหาการติดขัดการก่อสร้าง และปัญหาการร้องเรียนจาก ราษฎรผู้ถูกเวนคืน



๑๐. ปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงาน

การจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินในทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ สาย ทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำแม่ยั้งแห่งที่ ๒ (ที่แม่สอด) นี้ ทางส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวงที่ ๔ รวมถึงโครงการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินได้ดำเนินการตามนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล โดยได้รับการบรรจุอยู่ในแผนลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง พ.ศ.๒๕๕๖ - ๒๕๖๓ (เงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท) ส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวงที่ ๔ จึงได้เข้าดำเนินการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน ระหว่าง กม.๐+๐๐๐ - กม. ๑๗+๒๕๐ (ในเขตประเทศไทย) โดยมีที่ดินที่มีเอกสารสิทธิ เช่น โฉนด , นส.๓ , นส.๓ก มีจำนวนเนื้อที่โดยประมาณ ๕๑๐-๑-๔๑.๕๕ ไร่ และมีที่ดินที่ไม่มีเอกสารสิทธิ เช่น เขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ , เขตพื้นที่ ส.ป.ก. , เขตพื้นที่ป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี , เขตพื้นที่ราชพัสดุ มีจำนวนเนื้อที่โดยประมาณ ๖๔๓-๑-๖๕.๕๕ ไร่ ซึ่งได้ดำเนินการจัดการกรรมสิทธิ์ในชั้นปรองดองระหว่างที่รอ พ.ร.ฎ. เวณคืนฯ ประกาศใช้ ซึ่งคาดว่าจะออกภายในระยะเวลาอันใกล้ จึงมีปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ดังต่อไปนี้




ปัญหา อุปสรรค	แนวทางการแก้ไข
<p>๑. ในกรณีที่ดินที่ไม่มีเอกสารสิทธิ หรือที่ครอบครองใช้ทำประโยชน์ และราษฎรอาศัยอยู่ทำกิน เจ้าหน้าที่จะต้องทำการรังวัดครอบแปลงที่ดิน เนื่องจากมีแนวเขตทางไม่ชัดเจน และราษฎรไม่ค่อยให้ความร่วมมือในการรังวัดแปลงที่ดิน ทำให้ไม่สามารถทราบเนื้อที่ที่ถูกเขตทางได้อีกทั้ง พื้นที่บางส่วนมีสภาพเป็นป่ารกทึบสลับเนินเขาประกอบกับช่วงที่เข้าสำรวจในเบื้องต้นเป็นช่วงคาบเกี่ยวกับฤดูฝน</p>  <p>แผนผังแนวทางการตัดผ่าน ที่ดินที่ไม่มีเอกสารสิทธิ</p>	<p>เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งกับราษฎรในที่ดินที่ไม่มีเอกสารสิทธิ เจ้าหน้าที่จัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินจะขออนุญาตเจ้าของที่ดิน ผู้ครอบครองเข้าดำเนินการรังวัดคร่าวๆ ก่อน โดยเชิญผู้ครอบครองที่ดินที่ถูกเขตทางตัดผ่าน เจ้าของที่ดินข้างเคียง และผู้ปกครองท้องที่ เช่น อบต. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน มาทำการชี้แนวเขตที่ดินของตนเอง และเจ้าหน้าที่จะดำเนินการรังวัดในคราวเดียวกัน ซึ่งจะทำให้เนื้อที่ของผู้ครอบครองกับผู้ครอบครองที่ดินข้างเคียงได้ตกลงในเนื้อที่ที่ตนเองครอบครอง ทั้งนี้ ก็เพื่อขจัดปัญหาเนื้อที่ดินซ้อนทับกัน</p> <p>ส่วนในกรณีพื้นที่เป็นป่ารกทึบสลับเนินเขาและคาบเกี่ยวฤดูฝน หากสภาพพื้นที่บางส่วนเป็นดินโคลน น้ำขังเป็นแอ่งน้ำ ไม่สามารถนำรถยนต์ขับเคลื่อนเข้าพื้นที่ได้ เจ้าหน้าที่จะต้องใช้วิธี เดินทางเท้าเข้าสำรวจในเส้นทางซึ่งจะ</p>

ปัญหา อุปสรรค	แนวทางการแก้ไข
	<p>สามารถสำรวจได้ เพื่อให้งานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และให้ทันต่อสถานการณ์</p>
	
<p>๒. ในกรณีที่ดินที่ไม่มีเอกสารสิทธิ หรือที่ครอบครอง ของส่วนราชการอื่น เช่น เขตปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.) , เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ที่ราชพัสดุ) , เขตป่าไม้ถาวร ตามมติคณะรัฐมนตรี , ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าแม่ละเมา ฯลฯ กรมทางหลวง โดยแขวงทางหลวงตากที่ ๒ (แม่สอด) ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากกรมทางหลวง จะต้องทำการขอใช้พื้นที่ ที่ส่วนราชการอื่นดูแล แต่เมื่อราษฎรไม่ยอมสละการครอบครองที่ดิน เนื่องจากราษฎรได้เข้าไปใช้ประโยชน์ทำกิน และเป็นที่อยู่อาศัยพัฒนาที่ดินจนสามารถสร้างมูลค่าที่ดินให้สูงขึ้น และสามารถสร้างรายได้จากการเพาะปลูกพืชผล จึงเกิดความหวงแหนในที่ดินนั้น</p>	<p>ตามวิสัยปกติธรรมดาของคนทั่วไป ย่อมมีความหวงแหนหรือรู้สึกถึงการเป็นเจ้าของทรัพย์สิน ดังนั้นเจ้าหน้าที่จะต้องใช้ความสามารถในการชี้แจงข้อเท็จจริง ข้อกฎหมาย กฎระเบียบ คำสั่ง ความจำเป็น และความสำคัญ ให้แก่ราษฎรเข้าใจ ยอมรับ โดยนัดประชุมปรึกษาหารือ ที่องค์การบริหารส่วนตำบลที่แนวทางหลวงตัดผ่าน หรือการนัดประชุมกลุ่มย่อยภายในหมู่บ้าน โดยเชิญผู้ที่เกี่ยวข้อง และฝ่ายปกครองท้องถิ่นๆ เข้าร่วมการประชุมชี้แจงทำความเข้าใจ ภายใต้กรอบอำนาจของทางราชการที่กำหนดให้สามารถกระทำได้ จึงทำให้การต่อต้าน หรือขัดขวางการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่น้อยลง และยินยอมให้ทางโครงการก่อสร้างฯ เข้าดำเนินการต่อไปได้</p>

ปัญหา อุปสรรค	แนวทางการแก้ไข
<p>๓. ราษฎรผู้ถูกเวนคืนส่วนใหญ่ไม่ยินยอมรับราคาที่ดิน ที่ทางคณะกรรมการปรองดองฯ วางหลักเกณฑ์ราคาไว้ เนื่องจาก</p> <p>๓.๑ หลักเกณฑ์การคิดราคาที่ดินของธนารักษ์พื้นที่กำหนดเป็นโซนบล็อก โดยยึดระยะที่ดินติดทาง และที่ดินที่ติดทางต่อจากที่ดินในหน่วยที่ ๑ โซนบล็อกในหน่วยสุดท้ายของโซนบล็อกนั้นๆ จะเป็นราคาที่ต่ำมาก (หน่วยสุดท้ายหมายถึง ที่ดินตาบอด) ซึ่งต่างจากราคาทั่วไปที่จะคิดราคาที่ดินในการซื้อขายเป็นแปลง/ไร่ ดังนั้น การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในชั้นปรองดองที่ทางเจ้าหน้าที่ขอเข้าพื้นที่ก่อน จึงทำได้ยาก เพราะราคาที่ดินที่รัฐประเมินเป็นราคาที่ต่ำต่างจากราคาซื้อขายของเอกชน (หลักการของธนารักษ์ไม่ตรงกับราคาซื้อขาย)</p>	<p>- กรณีผู้ถูกเวนคืนส่วนใหญ่ไม่ยอมรับราคาที่ดิน ที่ทางคณะกรรมการปรองดองฯ วางหลักเกณฑ์ราคาไว้ เนื่องจากเห็นว่าเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาซื้อขายในท้องตลาด อีกทั้งปัจจุบันได้มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดด ซึ่งส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องจัดเจ้าหน้าที่ ที่ประจำอยู่ ณ แขวงทางหลวงตากที่ ๒ (แม่สอด) ให้สามารถออกปฏิบัติงานเข้าชี้แจงกับราษฎรผู้ถูกเวนคืน โดยจัดเป็นชุดเคลื่อนที่เร็ว หรือ “ ชุดมวลชนสัมพันธ์ ” เพื่อขจัดข้อสงสัยเกี่ยวกับเรื่องระเบียบ กฎหมาย คำสั่ง ของการปฏิบัติงาน ให้ราษฎรผู้ถูกเวนคืนได้คลายความกังวล โดยอธิบายถึงความจำเป็นเร่งด่วน ที่เป็นนโยบายของรัฐบาลและหลักเกณฑ์การคิดราคาที่ดิน ให้ราษฎรเข้าใจยอมรับ พร้อมทั้งอธิบายถึงประโยชน์ที่ราษฎรจะได้รับจากโครงการก่อสร้างฯ เช่น การคมนาคมขนส่งเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว และมีแนวโน้มในเรื่องของราคาที่ดินสูงขึ้น เป็นต้น</p>
 <p>บัญชีกำหนดราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน ของกรมธนารักษ์</p>	 <p>แผนผังการวางหลักการค่าที่ดินที่ถูกเขตทางหลวง (ปรองดอง)</p>

ปัญหา อุปสรรค	แนวทางการแก้ไข
<p>๓.๒ โครงการก่อสร้างฯ ทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ สาย ทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ (แม่สอด) เป็นทางตัดใหม่ตลอดสาย ซึ่งมีพื้นที่ตัดผ่านหรือซ้อนทับแนวเขตเศรษฐกิจพิเศษตาก ตามประกาศคำสั่ง ค.ส.ช.ที่๑๗/๒๕๕๘ อีกทั้งในอนาคตจะมีด้านศุลกากร และสำนักงานขนส่ง เข้ามาอยู่ในบริเวณที่ติดกับเขตทางหลวง (ใกล้สะพานข้ามแม่น้ำเมย) จึงทำให้มูลค่าที่ดินมีราคาสูงขึ้นหลายเท่า แต่การตกลงซื้อขายในชั้นปรองดองกับราษฎร กรมทางหลวงจะต้องเทียบเคียงราคาที่ดินจากธนารักษ์พื้นที่ ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำจึงทำให้ราษฎรไม่ยอมรับราคาที่ดิน</p>  <p>แผนที่แสดงแนวเขตทางตัดผ่านเขตเศรษฐกิจพิเศษ ตาก</p>  <p>แผนที่แสดงแนวเขตทางตัดผ่านเขตเศรษฐกิจพิเศษ ตาก</p>	<p>- เจ้าหน้าที่จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จะต้องใช้ทักษะและความจริงใจ ในการอธิบายให้ทราบถึงหลักการและเหตุผล ของการสร้างทางหลวงสายนี้ เพื่อให้ราษฎรได้เข้าใจถึงความจำเป็นในการก่อสร้างทาง และกรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่ในการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๓๐ นี้ ปรากฏว่ามีพื้นที่ซ้อนทับเศรษฐกิจพิเศษ ดังนั้น เจ้าหน้าที่จะต้องอธิบายให้ราษฎรได้ทราบถึงสถานะของที่ดินที่ราษฎรครอบครองอยู่ ว่ามีสภาพเปลี่ยนแปลงเป็น ที่ราชพัสดุไปแล้ว ตามคำสั่ง ค.ส.ช. ที่ ๑๗/๒๕๕๘ ซึ่งเจ้าหน้าที่จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ต้องเป็นผู้ประสานงาน เป็นคนกลางระหว่างราษฎรผู้ถูกเวนคืน กับกรมธนารักษ์พื้นที่เขตตาก ว่ามีแนวทางการดำเนินการอย่างไร</p> <p>ในส่วนที่ซ้อนทับช่วงที่เป็นแนวเขตเศรษฐกิจพิเศษมี ๒ ช่วง จำนวน ๑๖ แปลง ซึ่งจะอยู่ซ้อนทับกับเขตทางหลวง ดังนี้</p> <p>ช่วงที่ ๑ กม.๑๓+๔๓๐ – กม.๑๔+๕๒๐ จำนวน ๕ แปลง เนื้อที่ประมาณ ๗๖ ไร่ ๑ งาน ๔๕ ตารางวา</p> <p>ช่วงที่ ๒ กม.๑๕+๖๘๐ – กม.๑๖+๔๐๐ จำนวน ๑๑ แปลง เนื้อที่ประมาณ ๑๔๘ ไร่ ๓ งาน ๒๔ ตารางวา</p>

ปัญหา อุปสรรค	แนวทางการแก้ไข
<p>๔. ราษฎรผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนฯ ไม่ยินยอมให้เข้าพื้นที่ กรณีบริเวณ กม.๐+๐๐๐ (INTERCHANGE) และบริเวณด่านศุลกากร (BCF) มีผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน ไม่ยินยอมให้เข้าดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจาก ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะ และ ประกอบเครื่องรถยนต์ รถบรรทุก ทั้งนี้ ผู้ประกอบการต้องไปหาสถานที่ประกอบกิจการแห่งใหม่ หรืออาจจะเลิกกิจการไป อันส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการและบุคลากร ในบริษัทฯ</p>	<p>ณ ปัจจุบันนี้ กรมทางหลวง โดยแขวงทางหลวงตากที่ ๒ (แม่สอด) ได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๖๖๙/๑๙๑ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัดตาก เพื่อขอจ่ายค่าทรัพย์สินสิ่งปลูกสร้าง พืชผล ต้นไม้และพืชล้มลุกไปก่อน (เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีที่กรมทางหลวงถือจ่ายได้) และทางจังหวัดตากได้มีหนังสือเห็นชอบตอบกลับ ให้ดำเนินการจ่ายเงินได้ (ภาคผนวก ก.)</p> <p>ในส่วนของที่ดิน เจ้าหน้าที่จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้ดำเนินการหาทางชดเชย เยียวยา ให้แก่ราษฎร และได้ดำเนินการ เพื่อขออนุมัติหลักการ และจ่ายเงินช่วยเหลือเกี่ยวกับที่ดินให้แก่ราษฎรผู้ถือครองและทำประโยชน์ในที่ดิน ที่หน่วยราชการดูแล เป็นมติของคณะรัฐมนตรีตามหนังสือ กระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๖๑๕/๒๔๖๗ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๙ (ภาคผนวก ก.)</p> <p>การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในชั้นปรองดอง ในระหว่างที่รอ พ.ร.ฎ. ประกาศใช้ นั้น ราษฎรอาจไม่รับราคาที่ดินได้ และนำไปสู่การไม่ให้เข้าพื้นที่ แต่ในความจำเป็นเร่งด่วน ตามนโยบายรัฐบาล และได้จัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก จึงทำให้การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ของส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวงที่ ๔ จะต้องเร่งรัดดำเนินการอย่างเชิงรุก เพื่อให้เครื่องจักรสามารถเข้าดำเนินการก่อสร้างได้ก่อน โดยส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้จัดส่งเจ้าหน้าที่ให้คำปรึกษา เจรจา ช่วยเหลือ กับราษฎรผู้ได้รับผลกระทบ ในลักษณะการขอความ</p>

ปัญหา อุปสรรค	แนวทางการแก้ไข
 <p data-bbox="507 712 630 743">บริษัท ขนส่งฯ</p>  <p data-bbox="507 1115 630 1146">บริษัท ขนส่งฯ</p>  <p data-bbox="507 1518 630 1550">บริษัท ขนส่งฯ</p>	<p data-bbox="865 286 1412 548">ร่วมมือ และอำนวยความสะดวกแก่ราษฎร เช่น การรื้อถอน การขนย้าย เป็นต้น เพื่อให้ราษฎร เข้าใจและยอมปฏิบัติตาม โดยเป็นการกระทำ ภายใต้กรอบอำนาจที่สามารถทำได้ ทำให้ ส่งมอบพื้นที่ให้โครงการก่อสร้างฯ ได้</p>

๑๑. ข้อควรระวัง/สิ่งที่ควรคำนึงในการปฏิบัติงาน

การจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นการได้มาซึ่งที่ดิน เพื่อการก่อสร้างทางหลวง หรือขยายทางหลวง ทั้งขั้นตอนการจัดการกรรมสิทธิ์ในชั้นปรองดองหรือ การออก พ.ร.ฎ. เพื่อการเวนคืน ทั้งนี้เป็นเรื่องเกี่ยวกับความเดือดร้อนของราษฎรที่ได้รับผลกระทบ จากโครงการก่อสร้างทางหลวง หรือขยายเขตทางหลวง ดังนั้น ในการดำเนินการใดๆ เพื่อการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินนั้น จะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่ราษฎรจะได้รับ ความเดือดร้อน ซึ่งอาจจะส่งผลให้โครงการก่อสร้าง หรือขยายเขตทางหลวง ตามนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล ไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ หรือมีอุปสรรคต่อโครงการก่อสร้างหรือขยายเขตทางหลวงได้

ข้อควรระวังในการปฏิบัติงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

- ๑.) งานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินจะต้องไม่ล่าช้า ปฏิบัติงานด้วยความรวดเร็ว และเป็นธรรมต่อราษฎร ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน
- ๒.) งานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินจะต้องมีผู้รับผิดชอบ ตามลำดับของการดำเนินการ และจะต้องมีคำตอบ หรือสามารถชี้แจงให้กับราษฎรได้
- ๓.) ราษฎรที่ได้รับผลกระทบจากการจัดการกรรมสิทธิ์ ถือได้ว่าเป็นบุคคลผู้เสียสละ ดังนั้นไม่ว่าปัญหา เล็กน้อยของราษฎรจะต้องได้รับการแก้ไข เยียวยา ไม่ควรปล่อยปะละเลย ซึ่งอาจจะเกิดปัญหา ขึ้นได้ในอนาคต หรืออาจส่งผลกระทบต่อโครงการก่อสร้างหรือขยายเขตทางหลวงได้
- ๔.) การดำเนินการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนของ กฎ ระเบียบ กฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หรือตามคำสั่งของกรมทางหลวง เพราะเมื่อเกิดปัญหาอุปสรรคขึ้น จะได้สามารถชี้แจง ตามระเบียบขั้นตอนได้
- ๕.) เนื่องจากการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่อนข้างมีเอกสาร หลักฐาน จากราษฎรเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ความไม่สมบูรณ์ของเอกสาร หลักฐานต่างๆ จะเป็นปัญหา และอุปสรรค ต่อการจัดการกรรมสิทธิ์ได้
- ๖.) การจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินในสายทางตัดใหม่ ทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ นี้ มีเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ของ หน่วยงานราชการในความรับผิดชอบค่อนข้างมาก เช่น พื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ (ป่าแม่ละเมา) , ที่ราชพัสดุ , ที่ ส.ป.ก. เป็นต้น ดังนั้น การติดต่อประสานงานควรคำนึงถึง มารยาท บุคลิกภาพ เพื่อให้งานดำเนินการไปได้ด้วยความรวดเร็ว และได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีในการติดต่อ ประสานงานต่อหน่วยงาน นั้นๆ

๑๒. มาตรฐานในการปฏิบัติงาน

การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ของส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวงที่ ๔ เมื่อได้ดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้แล้ว ย่อมก่อให้เกิดความเดือดร้อน และกังวลใจ แก่เจ้าของที่ดิน หรือราษฎรที่ได้รับผลกระทบ เนื่องจากต้องกังวล และระมัดระวังเกี่ยวกับการลงทุน สิ่งปลูกสร้าง ผลกระทบของผลผลิตทางการเกษตร ที่จะได้รับ ความเสียหายจากโครงการของรัฐ หรือโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ (ที่แม่สอด) และการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ ดังนั้น การปฏิบัติงานจะต้องมีมาตรฐาน คือ

๑. ราษฎรผู้ได้รับผลกระทบจะต้องได้รับค่าทดแทน หรือการเยียวยาความเดือดร้อน จากทางราชการ ด้วยความรวดเร็ว โปร่งใส และเป็นธรรม
๒. เจ้าหน้าที่จะต้องทุ่มเทในการปฏิบัติงาน เพื่อให้ราษฎรผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการของรัฐ เห็นว่า การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่นั้นมีประโยชน์ ราษฎรผู้ถูกเวนคืนก็就不用การต่อต้าน และให้ความร่วมมือกับทางราชการ
๓. การดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อการก่อสร้างหรือขยายเขตทางหลวงนั้น เจ้าหน้าที่ จะต้องดำเนินการให้ได้คุณภาพเป็นไปตามกฎ ระเบียบ กฎหมาย นโยบายของกรมฯ หรือ ตามมติคณะรัฐมนตรี และให้ได้มาตรฐานเดียวกันในทุกๆ โครงการ

๑๓. ระบบการติดตามประเมินผล

เมื่อได้ปฏิบัติงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน หรือการเวนคืนให้เป็นไปตามมาตรฐาน และนโยบายของรัฐบาล แล้วได้มีการส่งมอบพื้นที่เพื่อให้เครื่องจักรเข้าก่อสร้าง ในการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ และโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ (ที่แม่สอด) ตรงตามแผนงานที่ได้กำหนดไว้ พร้อมนี้ เจ้าหน้าที่ทั้งฝ่ายช่าง และฝ่ายกฎหมาย (จัดหาที่ดินฯ) ได้ติดตาม ตรวจสอบ ปัญหาภายหลังจากการส่งมอบพื้นที่เข้าก่อสร้าง และให้ทางโครงการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ที่ประจำอยู่แขวงทางหลวงตากที่ ๒ แม่สอด ติดต่อประสานงานกับนายช่างโครงการก่อสร้าง เพื่อติดตามประเมินผล รวมถึงแก้ไขปัญหาอุปสรรค กับผู้ที่เกี่ยวข้อง และนำมาปรับปรุงวิธีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน หรือเร่งรัดการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ต่อไป

๑๔. ข้อเสนอแนะ

การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ และการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวงที่ ๔ เป็นภารกิจสำคัญที่จะทำให้การดำเนินการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ ให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายในการปฏิบัติงาน มีขั้นตอนและวิธีการที่ซับซ้อน ต้องอาศัยความชัดเจน ความละเอียดอ่อน รวมถึงสิ่งที่สำคัญคือความอดทน อดกลั้น โดยปฏิบัติงานตามข้อกำหนด ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับ เพราะย่อมมีผู้ที่ได้รับประโยชน์ และผู้ที่เสียประโยชน์จากการเวนคืน เป็นต้น

ดังนั้น ส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวงที่ ๔ จึงมีข้อเสนอแนะเพื่อนำไปเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน หรือพัฒนางานด้านจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ดังต่อไปนี้

๑) กรณีเจ้าของที่ดินที่มีที่ดินแปลงใหญ่ แต่ถูกเวนคืนบางส่วน และที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนเหลืออยู่จำนวนมาก ย่อมจะได้รับประโยชน์จากการก่อสร้างทางหลวง ในทางกลับกัน หากเจ้าของที่ดิน มีที่ดินแปลงเล็ก และถูกเวนคืนเกือบทั้งแปลง ที่ดินส่วนที่เหลือไม่อาจใช้ประโยชน์ ได้ดังเดิมย่อมเสียประโยชน์จากการก่อสร้างทางหลวง ดังนั้น เจ้าหน้าที่จะต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อสิทธิ และความเสียหาย ที่จะเกิดกับผู้ถูกเวนคืน ตลอดจนต้องก่อให้เกิดการเป็นธรรมทั้งประชาชนและรัฐด้วย

๒) การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ต้องมีการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่ออธิบายขั้นตอนและชี้แจงข้อเท็จจริง ข้อกำหนด ในการปฏิบัติต้องประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐ กฎหมายที่เกี่ยวข้องครบถ้วนทุกประการแล้ว พร้อมได้เปิดโอกาส ให้เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนใช้สิทธิอุทธรณ์เงินค่าทดแทน ใช้สิทธิฟ้องศาลปกครอง เป็นต้น การพิจารณาดำเนินการต่างๆ ต้องใช้กฎหมายประกอบหลายฉบับ เจ้าหน้าที่ต้องกระทำอย่างรอบคอบ รัดกุม ถูกต้อง ตามระเบียบทางราชการ รวมถึงให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ และต้องให้เป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนด้วย

๓) การดำเนินการตามระเบียบกรมทางหลวงว่าด้วยการจ่ายเงินค่าทรัพย์สินในที่ดิน ซึ่งไม่มีหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน พ.ศ.๒๕๓๔ ลงวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๓๔ หลักเกณฑ์นี้กรมทางหลวงอนุมัติ ในหลักการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๔๑ เกี่ยวกับการดำเนินการจ่ายเงินช่วยเหลือ ค่ารถอเนกประสงค์ปลูกสร้าง ค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้น และพืชล้มลุก ให้แก่ราษฎร เพื่อลดปัญหา ความเดือนร้อนของผู้ถูกเวนคืนทรัพย์สิน ทำให้เจ้าของทรัพย์สินให้ความร่วมมือยินยอม ให้โครงการก่อสร้างเข้าพื้นที่ก่อน ในระหว่างก่อสร้างทางหลวง ส่วนกรณีที่ดินที่ส่วนราชการอื่นดูแลและราษฎรเข้าไปครอบครองอยู่ ไม่อยู่ในข่ายที่จะใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐

และไม่สามารถจ่ายเงินทดแทนที่ดิน เพื่อเป็นการเยียวยาได้ ส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดินมีความเห็นว่าควรเสนอขอมติจากคณะรัฐมนตรี เพื่อขออนุมัติหลักการและวิธีการจ่ายเงินช่วยเหลือเกี่ยวกับที่ดินที่ส่วนราชการอื่นดูแล เพื่อแก้ไขปัญหาค่าที่ดินเดือดร้อนแก่ราษฎรต่อไป

๔) การจ่ายเงินช่วยเหลือค่ารื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง ค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้นและพืชล้มลุกให้แก่ราษฎรในที่ดินที่หน่วยงานราชการอื่นดูแล เนื่องในการก่อสร้างทางหลวง มีขั้นตอนในการดำเนินการก่อสร้างใช้เวลาในการดำเนินการเป็นเวลานานมาก ส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดินมีความเห็นว่าควรลดขั้นตอนการจ่ายเงินช่วยเหลือ เพื่อที่จะสามารถจ่ายเงินช่วยเหลือให้เจ้าของทรัพย์สินก่อน เพื่อให้การก่อสร้างทางเป็นไปได้อย่างรวดเร็วและคล่องตัว โดยให้แขวงทางหลวงฯ สำนักงานทางหลวงเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการสำรวจทรัพย์สิน และประมาณราคาฯ เจ้าหน้าที่ทำการสำรวจและประมาณราคาแล้ว นำเสนออำเภอแม่สอดหรือองค์การบริหารส่วนตำบลในท้องถิ่นพิจารณาการจ่ายเงินช่วยเหลือ และให้กรมทางหลวงมอบอำนาจให้สำนักงานทางหลวงอนุมัติในหลักการจ่ายเงินช่วยเหลือค่ารื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ยืนต้น และพืชล้มลุก เช่นเดียวกับการจ่ายเงิน ค่าทดแทนปกติ ทั้งนี้ เพื่อยุติปัญหาการร้องเรียน และจ่ายเงินช่วยเหลือได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

๕) ในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ที่ส่วนกฎหมายฯ ดำเนินการในครั้งนี้ เป็นการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินหรือการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางหลวง ซึ่งมีความจำเป็นเร่งด่วนตามนโยบายของรัฐบาล ดังนั้นเจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติงานให้ทันกับการก่อสร้าง ถึงแม้บางส่วนของที่ดินจะซ้อนทับกับเขตเศรษฐกิจพิเศษการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เจ้าหน้าที่เวนคืนจะต้องประสานงานกับราษฎรผู้ถูกเวนคืน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนทรัพย์สินเพื่อให้ได้เขตทาง หรือให้การเจรจากับราษฎรเป็นได้โดยราบรื่น บรรลุเป้าหมาย รวมถึงต้องคำนึงถึงความถูกต้องตามหลักเกณฑ์ ตามระเบียบวิธีปฏิบัติและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเป็นสำคัญ



แผนที่ตั้งโครงการ

๑๕. บรรณานุกรม

คู่มือแนวทางการดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินด้านช่าง (พิมพ์ครั้งที่ ๑) . (๒๕๕๖).

กรุงเทพมหานคร : cursสภาลาดพร้าว.

คู่มือแนวทางการดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินด้านกฎหมาย (พิมพ์ครั้งที่ ๑) . (๒๕๕๖).

กรุงเทพมหานคร : cursสภาลาดพร้าว

กระทรวงคมนาคม. (๒๕๕๖) . *คู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วย*

การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐

พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พุทธศักราช ๒๕๓๐ . (๒๕๓๐ ,๑๙ สิงหาคม).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม ๑๐๔ ตอนที่ ๑๖๔

สำนักสำรวจและออกแบบ . เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ ๓. (๒๕๕๘) . *การศึกษาความ*

เหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการ

ก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ อ.แม่สอด พร้อมโครงข่าย. (แผ่นพับ).

กรุงเทพมหานคร : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม.

ม.๔๔ กำหนด ๕ พื้นที่ ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ . (๒๕๕๘) . [ออนไลน์] . เข้าถึงได้จาก :

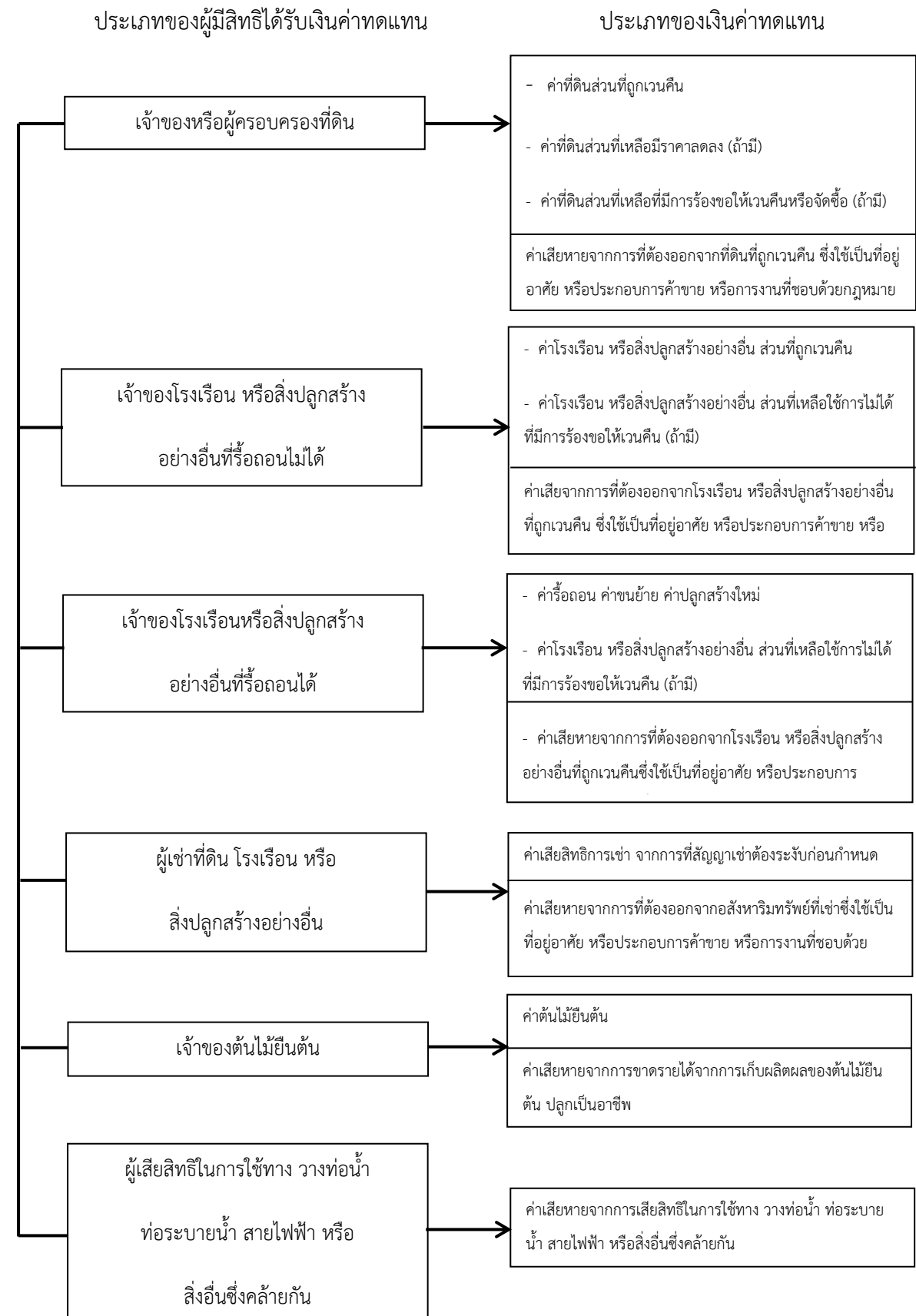
www.satriwit3.ac.th/Files/111026088592094_1202210772355.pdf. (วันที่

ค้นข้อมูล : ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙).

ระเบียบการเวนคืนที่ดิน. [ออนไลน์] . เข้าถึงได้จาก : www.doh.go.th/comtent.aspx?c_id=

[33&csc_id=98](http://www.doh.go.th/comtent.aspx?c_id=33&csc_id=98) . (วันที่ค้นข้อมูล : ๒๕ มกราคม ๒๕๕๙).

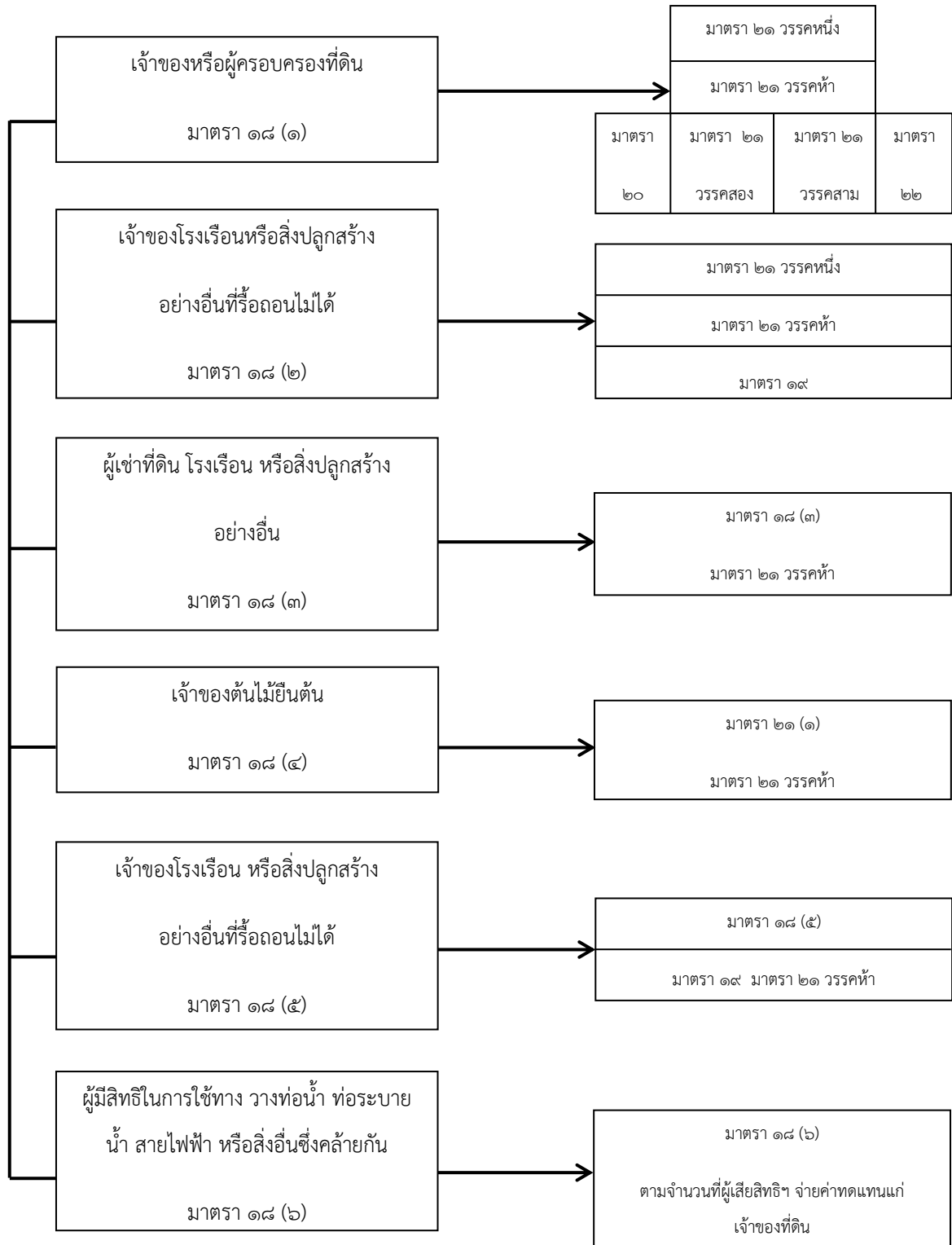
แผนภูมิประเภทของผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทน และประเภทของเงินค่าทดแทน



แผนภูมิสรุปข้อกำหนดในการจ่ายเงินค่าทดแทน

๑. ผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทน (มาตรา ๑๘)

๒. จำนวนค่าทดแทน



ภาคผนวก ข



สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง



ช่วงระหว่าง กม.0+000 - 1+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง





สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง

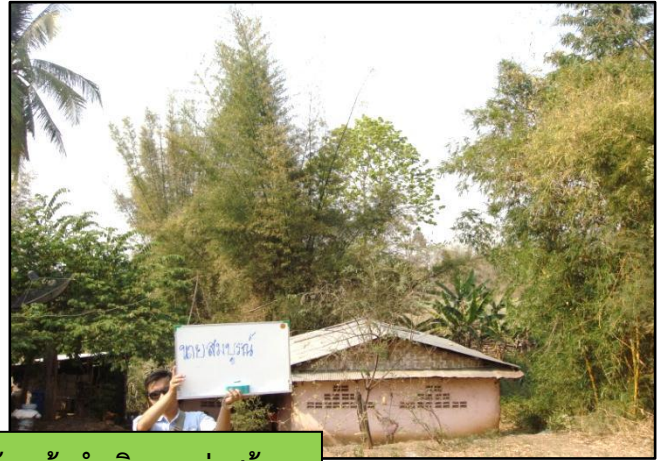


ช่วงระหว่าง กม.1+000 - 2+000

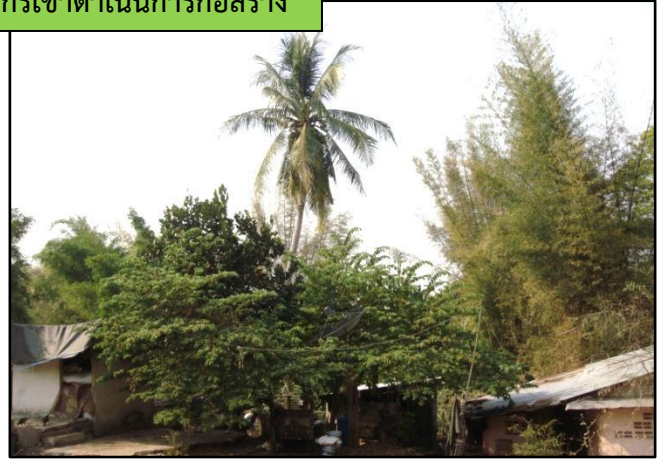


ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง





สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง



ช่วงระหว่าง กม.2+000 - 3+000

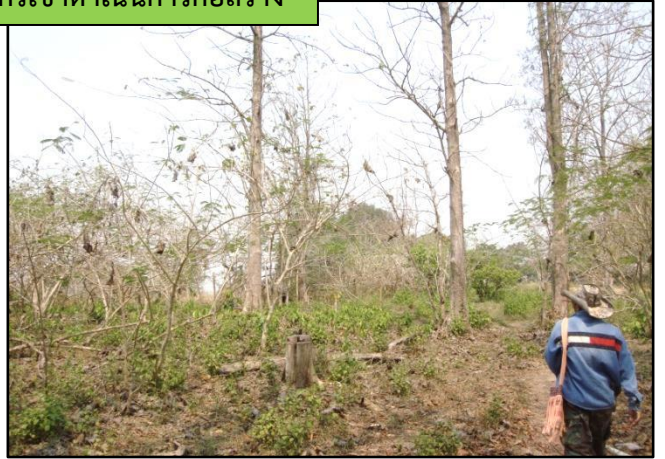
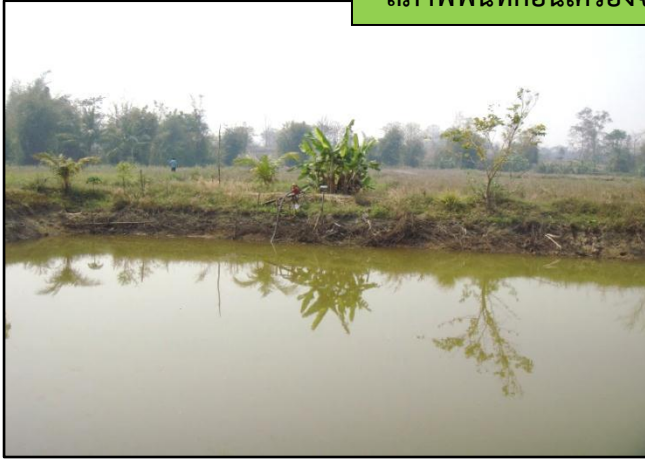


ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง





สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง



ช่วงระหว่าง กม.3+000 - 4+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง





สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง



ช่วงระหว่าง กม.4+000 - 5+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง





สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง

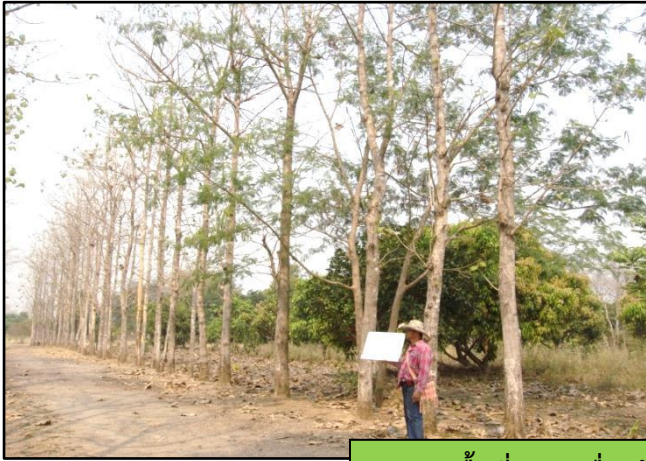


ช่วงระหว่าง กม.5+000 - 6+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง





สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง

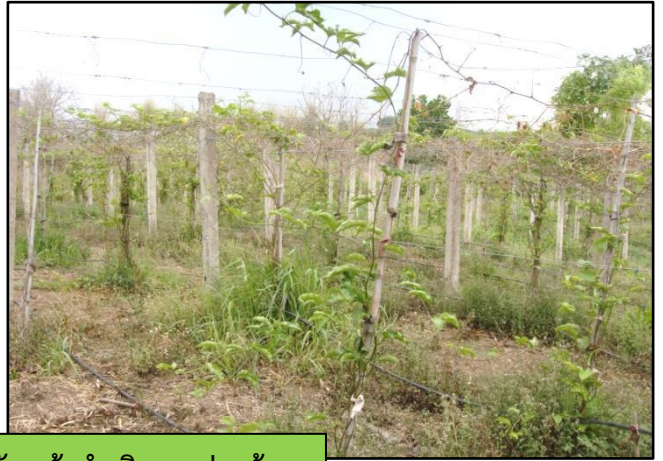


ช่วงระหว่าง กม.6+000 - 7+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง





สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง



ช่วงระหว่าง กม.7+000 - 8+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง

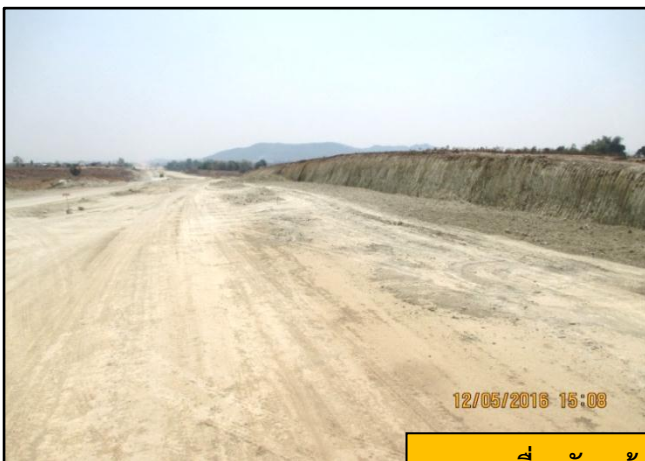




สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง

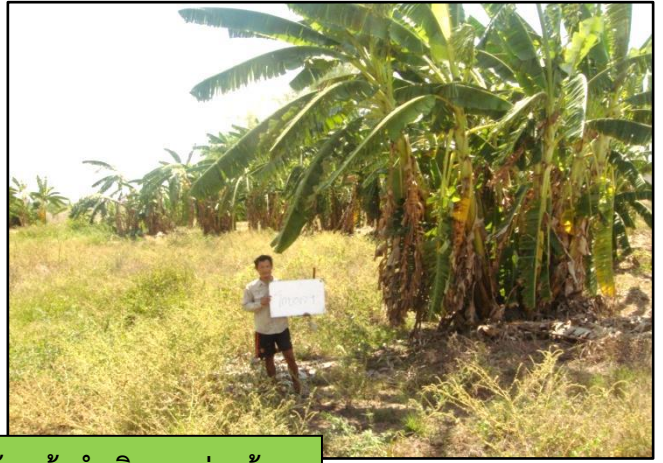


ช่วงระหว่าง กม.8+000 - 9+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง





สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง



ช่วงระหว่าง กม.9+000 - 10+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง





สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง

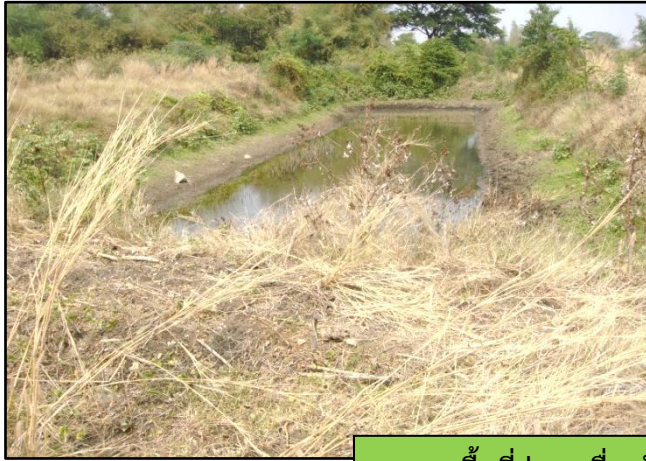


ช่วงระหว่าง กม.10+000 - 11+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง

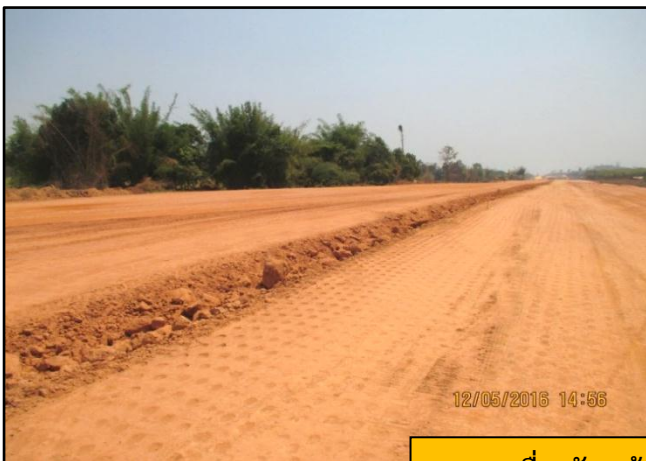




สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง



ช่วงระหว่าง กม.11+000 - 12+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง





สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง



ช่วงระหว่าง กม.12+000 - 13+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง





สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง

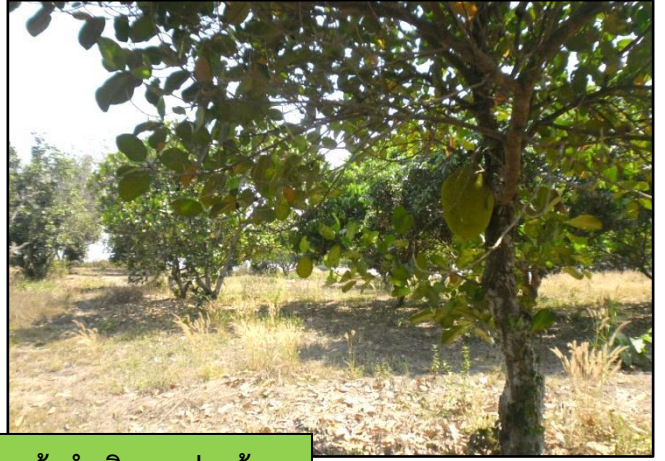
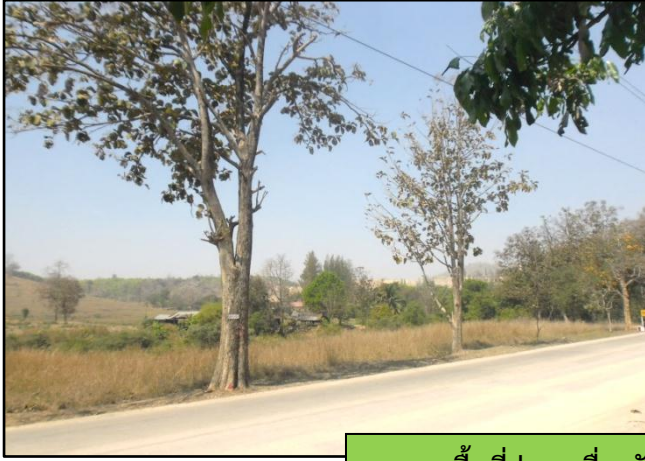


ช่วงระหว่าง กม.13+000 - 14+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง

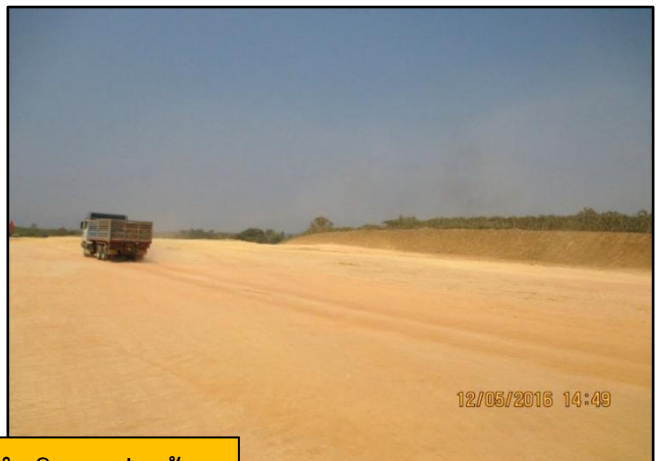




สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง



ช่วงระหว่าง กม.14+000 - 15+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง





สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง



ช่วงระหว่าง กม.15+000 - 16+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง





สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง



ช่วงระหว่าง กม.16+000 - 17+000



ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง

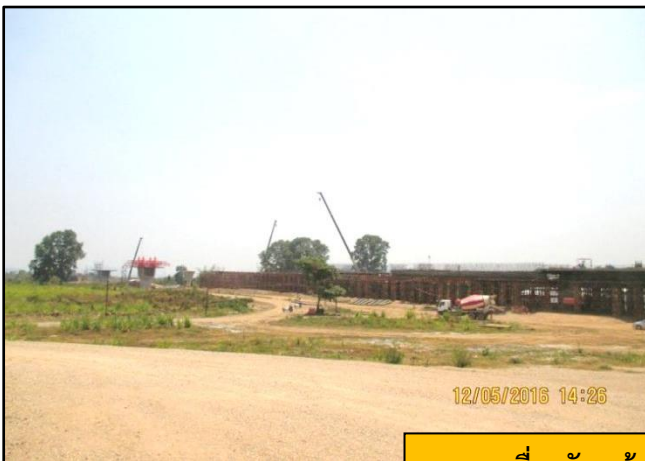




สภาพพื้นที่ก่อนเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง



ช่วงระหว่าง กม.17+000 - 17+250 (สิ้นสุดในเขตประเทศไทย)



12/05/2016 14:26



12/05/2016 14:26

ขณะเครื่องจักรเข้าดำเนินการก่อสร้าง



12/05/2016 14:26



12/05/2016 14:26



ช่วงระหว่าง กม.17+000 - 17+250 (สิ้นสุดในเขตประเทศไทย)

