



สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

บรรจระบุเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๓๒/๒๕๕๘

วันพฤหัสบดีที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๕๘

อ.พ. ๔๒/๒๕๕๘

จัดทำโดย

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

www.senate.go.th



บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘ โดยมีหลักการและเหตุผล ดังนี้

หลักการ

เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

เหตุผล

เนื่องจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ทำการสำรวจที่จะต้องเวนคืนเพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๕๓ เสร็จแล้ว สมควรเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวต่อไป จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. มีเนื้อหารวม ๖ มาตรา สรุปสาระสำคัญดังนี้

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



๑. กำหนดให้ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหน้าที่เวนคืนตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓)

๒. กำหนดให้เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งปรากฏรายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ (ร่างมาตรา ๔)

๓. กำหนดให้เจ้าหน้าที่เวนคืนต้องเข้าใช้สิทธิอสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนภายในระยะเวลาสี่ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๕)

๔. กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๖)

บทวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

ข้อดี

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ เป็นระบบขนส่งสาธารณะประเภทหนึ่งที่จะเข้ามาเพื่อช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในปัจจุบัน ซึ่งจะทำให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ช่วยประหยัดต้นทุนในด้านต่างๆ จากการใช้รถยนต์ เช่น ประหยัดต้นทุนด้านพลังงาน เพราะจะช่วยลดปริมาณการใช้พลังงานที่สูญเปล่าของรถยนต์ในเขตพื้นที่การจราจรติดขัด อันจะส่งผลต่อการนำเข้าพลังงานเชื้อเพลิงจากต่างประเทศให้ลดลง อีกทั้ง ช่วยประหยัดค่าบำรุงรักษารถยนต์ นอกจากนี้การเดินทางโดยระบบรางยังส่งผลดีในเรื่องเวลาการเดินทาง เพราะนอกจากจะเป็นการประหยัดเวลาในการเดินทางแล้ว ยังทำให้สามารถกำหนดเวลาในการถึงที่หมายได้อย่างแม่นยำและตรงเวลาเพราะไม่ต้องเสียเวลาไปกับการจราจรที่ติดขัดบนท้องถนน ทั้งนี้ได้มีการศึกษาแบบจำลองการเดินทางโดยทำการเปรียบเทียบระหว่างการมีโครงการรถไฟฟ้ากับ

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



การไม่มีรถไฟฟ้า พบว่าการเดินทางโดยรถไฟฟ้าสามารถลดระยะเวลาการเดินทางลงได้ถึง ๔๐ นาที

ข้อสังเกต

- การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามแนวเขตการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าเป็นประเด็นสำคัญอย่างยิ่งที่ภาครัฐต้องรับผิดชอบและให้ความสนใจเป็นพิเศษ เนื่องจากส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชนที่ต้องถูกเวนคืนที่ดิน ที่อยู่อาศัย ทำให้ต้องย้ายไปอยู่แห่งใหม่ ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตที่ต้องเปลี่ยนไปของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ดังนั้น จึงจำเป็นที่ภาครัฐจะต้องเร่งสร้างความเข้าใจชี้แจงถึงเหตุผล ความจำเป็นหรือความสำคัญในการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยเร่งด่วน เพื่อลดปัญหาความไม่เข้าใจ หรือความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้น เพื่อให้เกิดการยอมรับร่วมกันของทุกฝ่าย อีกทั้ง ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจะต้องได้รับการเยียวยาที่เหมาะสมจากภาครัฐด้วย

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. เสนอโดยคณะรัฐมนตรี ชุดที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาดำเนินการตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการวงงานนิติบัญญัติ โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้น เพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
มิถุนายน ๒๕๕๘

เอกสารประกอบการพิจารณา

จัดทำโดย

นายนัท ผาสุข	ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย
นางสาวสุภาวค์จิตต์ ไตรเทพพิสัย	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นายสุชาติ พันทองคำ	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๒
นางสาวน้ำฝน ราชสมบัติ	นิติกรชำนาญการ
นางสาวจิตรگان เจียรตระกูล	วิทยากรปฏิบัติการ
นางสิริกันย์ ส่องแสง	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นายพัลลภ วงศ์พานิช	เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลชำนาญ
กลุ่มงานกฎหมาย ๒	สำนักกฎหมาย โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๙๖

ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้จากเว็บไซต์วุฒิสภา www.senate.go.th

หรือขอรับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้ที่ศูนย์บริการข้อมูลกฎหมาย วุฒิสภา อาคารรัฐสภา ๒ ชั้น ๑ หมายเลขโทรศัพท์ ๐๒ ๒๔๔ ๑๕๖๕

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ก

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมาและสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ
 เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
 ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.
 (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ๑

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ
 เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
 ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ
 จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

- คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย - ๑ -
- ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และร่างพระราชกฤษฎีกา
 โอนกรรมสิทธิ์ที่ศาสนสมบัติกลาง เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ - ๖ -
- นโยบายของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย - ๑๐ -
- รูปแบบการเดินทางหลัก (Main Mode) ในกรณีแผนแม่บทปี พ.ศ. ๒๕๗๒ - ๑๓ -
- รถไฟฟ้า ๑๐ สาย : ระบบการขนส่งสาธารณะ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร - ๑๕ -
- สถานการณ์ปัจจุบันล่าสุดโครงการรถไฟฟ้า - ๑๘ -
- ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย - ๒๒ -
- ยุทธศาสตร์การดำเนินงานของ รฟม. ในช่วงปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ - ๒๔ -

ภาคผนวก

- ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
 ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.
 (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) (๑)

- บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ
เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. (๑๐)
- พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่เขตบางนา
กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๕๓ (๑๑)

ส่วนที่ ๑

ความเป็นมาและสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ
จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



ความเป็นมาและสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่
อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอ)

ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติ
 เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
 ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. เสนอโดยคณะรัฐมนตรี ชุดที่มีพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ
 เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
 ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ หลักการ

เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

๑.๒ เหตุผล

เนื่องจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ทำการสำรวจที่ที่จะต้องเวนคืนเพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ตามพระราชกฤษฎีกา

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
 ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๕๓ เสร็จแล้ว สมควรเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ดังกล่าวต่อไป จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.” (ร่างมาตรา ๑)

๓. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรให้เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

๔. วันใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒)

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป (ร่างมาตรา ๒)

๕ กำหนดให้ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหน้าที่เวนคืนตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓)

มาตรา ๓ ให้ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหน้าที่เวนคืนตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓)

๖ กำหนดให้เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งปรากฏรายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ (ร่างมาตรา ๔)

มาตรา ๔ ให้เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งปรากฏรายชื่อเจ้าของหรือ

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....



ผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ (ร่างมาตรา ๔)

๗. กำหนดให้เจ้าหน้าที่เวนคืนต้องเข้าใช้ข้อสั่งหาริมทรัพย์ที่เวนคืนภายในระยะเวลาสี่ปีนับแต่ วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๕)

มาตรา ๕ ให้เจ้าหน้าที่เวนคืนเวนคืนเข้าใช้ข้อสั่งหาริมทรัพย์ที่เวนคืนตามมาตรา ๔ ภายในระยะเวลาสี่ปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๕)

๘. กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๖)

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๖)

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....

ส่วนที่ ๒

ข้อมูลประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ช่วงแบริง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ

จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย*

ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

ส่วนราชการหรือหน่วยงานผู้เสนอ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

เหตุผลและความจำเป็นในการตรากฎหมาย

๑. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

๑.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้กรรมสิทธิ์ในที่ดินจำนวน ๗ แปลง ที่เจ้าของไม่มาตกลงทำสัญญาซื้อขายตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๕ และมาตรา ๑๕

๑.๒ ความจำเป็นที่ต้องทำภารกิจ

เนื่องจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ทำการสำรวจที่ดินในบริเวณที่จะต้องเวนคืน เพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๕๓ เสร็จแล้ว และได้ทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนที่แน่นอนแล้ว โดยมีที่ดินที่เจ้าของไม่มาตกลงทำสัญญาซื้อขายกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจำนวน ๗ แปลง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๑.๓ เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่อง

การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวจะทำให้กรรมสิทธิ์ในที่ดินตกเป็นของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยโดยผลของกฎหมาย นับตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์มีผลใช้บังคับ

๑.๔ มาตรการที่จะบรรล่วัตถุประสงค์ของภารกิจ

เสนอตราพระราชบัญญัติ ซึ่งเป็นผลให้มีกฎหมายเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ

/๑.๕ ...

*ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

๑.๕ ทางเลือกอื่นที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เดียวกัน
ไม่มี

๑.๖ เหตุผลที่ทำให้เชื่อว่ามาตรการนี้จะสามารถแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนั้นได้

เนื่องจากเจ้าของที่ดินหรือผู้ครอบครองที่ดิน ทั้ง ๗ แปลง ไม่มาตกลงทำสัญญาซื้อขายกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ จึงมีความจำเป็นต้องอาศัยอำนาจแห่งกฎหมาย

๒. ใครเป็นผู้ทำภารกิจ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๓. ความจำเป็นในการตรากฎหมาย

๓.๑ ในการทำภารกิจ เหตุใดจึงจำเป็นต้องตรากฎหมาย

เพื่อให้ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องเสนอตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว

๓.๒ ถ้าจำเป็นต้องตรากฎหมาย เหตุใดจึงไม่สมควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ออกกฎหมายระดับท้องถิ่น

พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๓๕ ประกอบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ บัญญัติให้กรณีดังกล่าวต้องตราเป็นพระราชบัญญัติ

๓.๓ (ก) การใช้บังคับกฎหมาย

พร้อมกันทุกท้องที่ เนื่องจาก

ททยอยใช้เป็นท้องที่ๆ ไป เนื่องจาก

ใช้บังคับเพียงบางท้องที่ เนื่องจาก ใช้บังคับเฉพาะท้องที่ตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติฯ

(ข) ระยะเวลาสิ้นสุดการใช้บังคับกฎหมาย

๓.๔ ลักษณะการใช้บังคับ

ระบบควบคุม ระบบกำกับ ระบบส่งเสริม

๓.๕ ประเภทของโทษที่กำหนด

โทษทางอาญา มาตรการบังคับทางปกครอง

๔. ความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่น

๔.๑ กฎหมายอื่นในเรื่องเดียวกันหรือทำนองเดียวกัน

๔.๒ เหตุผลที่ไม่สมควรยกเลิก แก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายอื่นที่มีอยู่เดิม

๕. ภาระต่อบุคคลและความคุ้มค่า

๕.๑ ผู้ซึ่งถูกกระทบโดยกฎหมาย

เจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ จำนวน ๗ แปลง

๕.๒ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ถูกกฎหมายบังคับใช้

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้าโดยมีนโยบายเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้น้อยที่สุด เพื่อมิให้เป็นภาระและความเดือดร้อนแก่ประชาชน ประกอบกับการเสนอตราพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นการดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ แม้ว่าจะมีผลกระทบต่อผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ แต่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยก็ได้วางเงินค่าทดแทนให้ผู้ถูกเวนคืนแล้ว

๕.๓ สิทธิและเสรีภาพที่ถูกจำกัด

กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์และเสรีภาพในการเลือกที่อยู่อาศัยซึ่งเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายจำเป็นต้องยอมมอบกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองให้แก่รัฐตามอำนาจของกฎหมาย

๕.๔ ประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาการจราจร

๒. ความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนที่สามารถเชื่อมต่อกันได้โดยง่าย

๓. ประหยัดค่าใช้จ่ายพลังงาน

๔. ลดมลภาวะ และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

๕. ส่งเสริมการจ้างงาน การลงทุน และรองรับแผนการพัฒนาประเทศ

๕.๕ ความยุ่งยากที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมาย

ไม่มี

๕.๖ ความคุ้มค่าของภารกิจเมื่อคำนึงถึงงบประมาณที่ต้องใช้ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับประชาชนและการที่ประชาชนจะต้องถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคม โครงการรถไฟฟ้าช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรทำให้ประชาชนเดินทางถึงที่หมายได้อย่างรวดเร็ว ปลอดภัย ลดการใช้พลังงาน และลดปัญหาสิ่งแวดล้อม และยังเป็นการส่งเสริมความมั่นคงของสถาบันครอบครัว

๖. ความพร้อมของรัฐ

๖.๑ ความพร้อมของรัฐ

(ก) กำลังคนที่คาดว่าจะต้องใช้

(ข) คุณวุฒิและประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ที่จำเป็นต้องมี

(ค) งบประมาณที่คาดว่าจะต้องใช้

๖.๒ วิธีการที่จะให้ผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายมีความเข้าใจ และพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย

เผยแพร่ประชาสัมพันธ์

๗. ข้อเสนอแนะในการดำเนินการกับหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติภารกิจซ้ำซ้อนหรือใกล้เคียง
ไม่มี

๘. วิธีการทำงานและการตรวจสอบ

๘.๑ ระบบการทำงานที่สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

.....การบริหารราชการเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของรัฐ.....

๘.๒ ระบบการตรวจสอบ

.....

๘.๓ ระบบการคานอำนาจ

.....

๙. กรอบหรือมาตรการป้องกันมิให้มีการตราอนุบัญญัติเป็นการขยายอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือเพิ่มภาระแก่บุคคลจนเกินสมควร

.....

๑๐. การรับฟังความคิดเห็น

๑๐.๑ โอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องแสดงความคิดเห็น

ในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียก่อนดำเนินการตามบทบัญญัติของกฎหมายแล้ว สำหรับการเสนอตราพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว เป็นการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายเพื่อให้ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในที่ดินของเอกชนสำหรับดำเนินกิจการรถไฟฟ้า

๑๐.๒ ข้อคัดค้านหรือความเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

ไม่มี

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และร่างพระราชกฤษฎีกาโอนกรรมสิทธิ์ที่ดิน
เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ*

1. เรื่องเดิม

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ โดยเจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการสำรวจ เพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2553 และได้มีประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีกำหนดให้การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว เป็นกรณีที่มีความจำเป็นโดยเร่งด่วน เพื่อให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่มีอำนาจเข้าครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นได้

2. ข้อเท็จจริง

2.1 ในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ มีที่ดินถูกเขตทาง รวมทั้งสิ้นจำนวน 102 แปลง ประกอบด้วย

2.1.1 ที่ดินเอกชน จำนวน 83 แปลง จำแนกเป็น

(1) ที่ดินที่เจ้าของได้ตกลงทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ฯ กับ รฟม. จำนวน 76 แปลง จำแนกเป็นที่ดินที่ได้ดำเนินการตามขั้นตอนจนสามารถโอนกรรมสิทธิ์เป็นของ รฟม. แล้ว จำนวน 66 แปลง คงเหลืออีกจำนวน 10 แปลง ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการรังวัดแบ่งแยกของสำนักงานที่ดิน และดำเนินการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมเพื่อโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดินเป็นของ รฟม. ต่อไป

(2) ที่ดินที่เจ้าของไม่ตกลงทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ฯ และ รฟม. ได้ดำเนินการวางเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของที่ดินแล้ว จำนวน 7 แปลง ซึ่ง รฟม. ได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 เข้าครอบครอง ไซ้ และส่งมอบพื้นที่ให้แก่ผู้รับเหมาก่อสร้างทั้งหมดแล้ว ทั้งนี้ ที่ดินทั้ง 7 แปลงดังกล่าว ยังไม่ได้จดทะเบียนแบ่งแยกและยังไม่สามารถโอนกรรมสิทธิ์เป็นของ รฟม. ได้ตามกฎหมาย

2.1.2 ที่ดินของรัฐ (ส่วนราชการ/รัฐวิสาหกิจ) จำนวน 18 แปลง ซึ่งเป็นกรณีที่ รฟม. ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินด้วยวิธีทำความตกลงกับส่วนราชการ/รัฐวิสาหกิจ โดยมีได้ดำเนินการเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 จำแนกเป็น

(1) ที่ราชพัสดุ (โดยกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง) จำนวน 3 แปลง บริเวณศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ วิทยาลัยสารพัดช่างสมุทรปราการ และสถานีตำรวจภูธรสำโรงเหนือ ซึ่งเป็นพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า ศาลากลาง และสถานีรถไฟฟ้าสำโรง และเป็นที่ดินที่มีใช้สาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะซึ่งสามารถโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินได้เมื่อกระทรวงการคลังให้ความยินยอมแล้วตามพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2518 และกฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2518 ข้อที่ 2 โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการทำความตกลงการใช้พื้นที่กับสำนักงานธนารักษ์พื้นที่สมุทรปราการ

* ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

(2) ที่ดินการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวน 14 แปลง บริเวณที่ดินเขตทางพิเศษกาญจนาภิเษก (สายบางพลี-สุขสวัสดิ์) ฝั่งทิศตะวันตกของถนนสุขุมวิท (ตรงข้ามพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ) โดย รฟม. กับ กทพ. ได้ทำบันทึกข้อตกลงการใช้ที่ดินดังกล่าว ฉบับลงวันที่ 13 ธันวาคม 2555 และ รฟม.จ่ายเงินค่าตอบแทนการใช้ที่ดินตามบันทึกข้อตกลงดังกล่าวแล้ว

(3) ที่ดินการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) จำนวน 1 แปลง บริเวณสถานีไฟฟ้าย่อยบางปิ้ง ซึ่งเป็นบริเวณก่อสร้างทางเข้า - ออก ศูนย์ซ่อมบำรุงโครงการฯ โดย รฟม.กับ กฟน. อยู่ระหว่างการทำความตกลงการใช้ที่ดินโดยมีค่าตอบแทน

2.1.3 ที่ศาสนสมบัติกลาง วัดสำโรง (ร้าง) (โดยสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ) จำนวน 1 แปลง บริเวณริมคลองสำโรง ซึ่งเป็นบริเวณก่อสร้างสถานีรถไฟสำโรง โดย รฟม. ได้วางเงินค่าผดุงกรรมที่ดินที่ถูกเขตทางให้แก่สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ โดยมหาเถรสมาคมในคราวประชุมครั้งที่ 27/2554 เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2554 ได้มีมติยินยอมให้รับค่าผดุงกรรมที่ดินดังกล่าวแล้ว และต่อมาสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติได้ดำเนินการรังวัดแบ่งแยกในนามเดิมที่ดินส่วนที่ถูกเขตทางโฉนดเลขที่ 3214 เลขที่ดิน 357 หน้าสำรวจ 254 ตำบลคลองสำโรง (สำโรงฝั่งใต้) อำเภอเมืองสมุทรปราการ (เมือง) จังหวัดสมุทรปราการ เป็นที่ดินแปลงใหม่โฉนดเลขที่ 321626 เลขที่ดิน 565 หน้าสำรวจ 3877 ตำบลเทพารักษ์ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ เนื้อที่ดิน - ไร่ - งาน 11.9 ตารางวา แล้ว

2.2 ในการดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในที่ดินที่เจ้าของไม่ตกลงทำสัญญาซื้อขายกับ รฟม. ตามข้อ 2.1.1 (2) และที่ศาสนสมบัติกลางตามข้อ 2.1.3 มีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

2.2.1 ที่ดินของเอกชน จำนวน 7 แปลงตามข้อ 2.1.1 (2) ที่ดินดังกล่าวจะตกเป็นของ รฟม. เมื่อได้มีการตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา 15 และมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530

2.2.2 ที่ศาสนสมบัติกลาง จำนวน 1 แปลงตามข้อ 2.1.3 ซึ่งได้แก่ วัดสำโรง (ร้าง) ที่ดินดังกล่าวจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟม. เมื่อได้มีการตราพระราชกฤษฎีกาโอนกรรมสิทธิ์ที่ศาสนสมบัติกลางตามมาตรา 32 มาตรา 34 และมาตรา 40 แห่งพระราชบัญญัติคณะสงฆ์ พ.ศ. 2505 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคณะสงฆ์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535

2.3 รฟม. ได้จัดทำร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามข้อ 2.2.1 และร่างพระราชกฤษฎีกาโอนกรรมสิทธิ์ที่ศาสนสมบัติกลางตามข้อ 2.2.2 เสนอคณะกรรมการ รฟม. พิจารณามีรายละเอียดดังนี้

2.3.1 ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. มีสาระสำคัญเป็นการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชบัญญัติและตามรายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินที่ต้องเวนคืนให้แก่ รฟม. (ที่ดินจำนวน 7 แปลง) โดยให้ผู้ว่าราชการ รฟม. เป็นเจ้าหน้าที่เวนคืนและให้มีการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนภายใน 10 ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัติใช้บังคับ

2.3.2 ร่างพระราชกฤษฎีกาโอนกรรมสิทธิ์ที่ศาสนสมบัติกลาง วัดสำโรง (ร้าง) ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. มีสาระสำคัญเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ที่ศาสนสมบัติกลางวัดสำโรง (ร้าง) ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ โฉนดเลขที่ 321626 เลขที่ดิน 565 หน้าสำรวจ 3877 ตำบลเทพารักษ์

อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ เนื้อที่ดิน - ไร่ - งาน 11.9 ตารางวา ให้แก่ รฟม. เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า

2.4 คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 7/2557 เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติให้ รฟม. เสนอตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และพระราชกฤษฎีกาโอนกรรมสิทธิ์ที่ศาสนสมบัติกลาง เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป

3. ข้อกฎหมาย

3.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 มาตรา 22

3.2 พระราชบัญญัติคณะสงฆ์ พ.ศ. 2505 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคณะสงฆ์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 มาตรา 32 มาตรา 34 และมาตรา 40

3.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 มาตรา 5 มาตรา 15 และมาตรา 16

3.4 พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 มาตรา 35 และมาตรา 74

3.5 พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 มาตรา 4 (2) และ (4)

4. ข้อพิจารณา

รฟม. พิจารณาเห็นว่า

4.1 เพื่อให้ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 และมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 และร่างพระราชกฤษฎีกาโอนกรรมสิทธิ์ที่ศาสนสมบัติกลาง วัดสำโรง (ร้าง) ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 32 มาตรา 34 และมาตรา 40 แห่งพระราชบัญญัติคณะสงฆ์ พ.ศ. 2505 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคณะสงฆ์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535

4.2 ในการดำเนินการร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. รฟม. มีเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

4.2.1 รฟม. มีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่การจราจรและการขนส่งอันเป็นกิจการสาธารณูปโภค

4.2.2 เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในที่ดินที่จะใช้เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ตกเป็นของรัฐ

4.2.3 ร่างพระราชบัญญัตินี้ ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 จึงไม่มีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายอื่น

4.2.4 บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัตินี้ ไม่มีส่วนใดเกี่ยวข้องกับการใช้กฎหมายโดยส่วนราชการต่างๆ ที่เป็นผู้รักษาการตามกฎหมายอื่น และไม่มีข้อมูลหรือความเห็นจากส่วนราชการ

4.2.5 ประโยชน์ของร่างพระราชบัญญัตินี้ ทำให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืนตกเป็นของเจ้าหน้าที่นับแต่วันที่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ใช้บังคับ

4.3 ในการดำเนินการร่างพระราชกฤษฎีกาโอนกรรมสิทธิ์ที่ศาสนสมบัติกลาง วัดสำโรง (ร้าง) ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. รฟม.ได้วางเงินค่าพาติกรรมที่ดินที่ถูกเขตทางให้แก่สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ โดยมหาเถรสมาคมในคราวประชุมครั้งที่ 27/2554 เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2554 ได้มีมติยินยอมให้รับค่าพาติกรรมที่ดินดังกล่าวแล้ว

4.4 โดยที่พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 มาตรา 4 (2) บัญญัติให้ร่างพระราชบัญญัติ และมาตรา 4 (4) บัญญัติให้ร่างพระราชกฤษฎีกา เป็นเรื่องที่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี ประกอบกับพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 มาตรา 74 ได้บัญญัติให้การเสนอเรื่องใดๆ ไปยังคณะรัฐมนตรีให้ รฟม. นำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอไปยังคณะรัฐมนตรีต่อไป จึงขอเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง – สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. พร้อมเอกสารประกอบ และร่างพระราชกฤษฎีกาโอนกรรมสิทธิ์ที่ศาสนสมบัติกลาง วัดสำโรง (ร้าง) ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ที่คณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบแล้วตามข้อ 2.4 เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

นโยบายของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย*

ในการดำเนินงานของ รฟม. มีคณะกรรมการ รฟม. เป็นผู้กำหนดนโยบายและกำกับดูแลกิจการของ รฟม. ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานของ รฟม. เป็นไปตามวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐบาล คณะกรรมการ รฟม. จึงได้กำหนดนโยบายเพื่อใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติงานและเพื่อการกำกับดูแลการดำเนินงาน ดังนี้

- ๑) ให้เร่งรัดดำเนินโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายต่าง ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายให้แล้วเสร็จและเปิดบริการได้ตามแผนงาน
- ๒) ให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงเวลา โดยคำนึงถึงความพึงพอใจของผู้ใช้บริการแต่ละกลุ่ม
- ๓) ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน และนำข้อคิดเห็นของประชาชนมาพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานขององค์กร
- ๔) ให้ดำเนินงานตามหลักธรรมาภิบาล มีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงให้ความสำคัญต่อการป้องกันและลดผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานขององค์กร
- ๕) ให้บริหารสินทรัพย์ ดำเนินธุรกิจต่อเนื่อง และให้บริการเสริมต่าง ๆ เพื่อเพิ่มรายได้และลดภาระการสนับสนุนจากภาครัฐ
- ๖) ให้บริหารจัดการทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในด้านการบริหารเงินสด การบริหารจัดการหนี้ และการบริหารความเสี่ยง
- ๗) ให้สื่อสารเชิงรุกในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนรับรู้และเข้าใจถึงความสำคัญของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน การดำเนินงานขององค์กร และการให้การสนับสนุนองค์กร
- ๘) ให้พัฒนาบุคลากร การบริหารจัดการภายใน และระบบสารสนเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานขององค์กร รวมทั้งให้มีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีจากผู้รับเหมาและที่ปรึกษาอย่างเป็นรูปธรรม
- ๙) ให้พัฒนาและปรับปรุงระบบแรงจูงใจทั้งในรูปตัวเงินและไม่ใช้ตัวเงิน เพื่อสร้างความเป็นธรรมและสร้างขวัญกำลังใจให้แก่พนักงาน

* ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรหลักในการจัดให้มีบริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพและครบวงจรเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน”

พันธกิจ

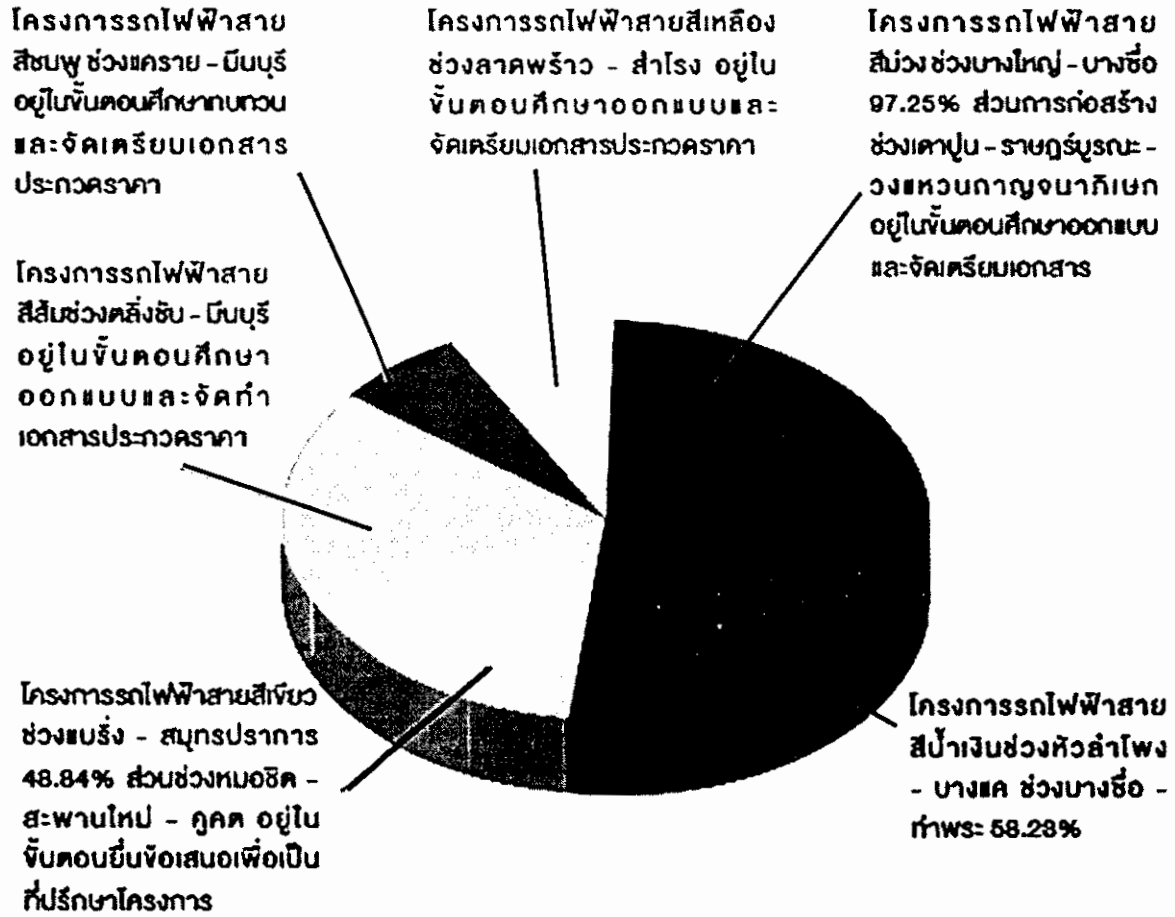
ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ ได้กำหนดวัตถุประสงค์ขององค์กรไว้ ๓ ประการ ดังนี้

- ๑) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว
- ๒) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้า เพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัย
- ๓) ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า

เป้าประสงค์ขององค์กร

- ๑) รถไฟฟ้า รฟม. ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากยิ่งขึ้น
- ๒) มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า รฟม. เพิ่มขึ้นตามเป้าหมาย
- ๓) ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจต่อบริการต่างๆ
- ๔) มีบริการที่หลากหลายและสอดคล้องกับวิถีชีวิตและการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า
- ๕) มีรายได้เพิ่มมากขึ้นและลดภาระการสนับสนุนจากภาครัฐ
- ๖) เป็นองค์กรหลักในการบริหารจัดการและถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านรถไฟฟ้าฯ ของประเทศ
- ๗) องค์กรเป็นที่รู้จักและยอมรับในทุกภาคส่วน
- ๘) มีระบบการบริหารจัดการภายในที่มีประสิทธิภาพ
- ๙) บุคลากรมีความรู้และความเชี่ยวชาญในสายงานที่รับผิดชอบ
- ๑๐) รถไฟฟ้า รฟม. เป็นส่วนสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

โครงการรถไฟฟ้าที่ รฟม. รับผิดชอบ
ความก้าวหน้าการก่อสร้างและการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า



หมายเหตุ : ข้อมูล ณ เดือน ธันวาคม ๒๕๕๗

แผนแม่บทปี พ.ศ.๒๕๗๒

แผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๒

โครงข่ายเพิ่มเติมในระยะ ๑๐ ปีถัดไป เส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางส่วนต่อขยายของโครงข่ายหลักเดิม และเพิ่มเติมโครงข่ายรอง โดยเพิ่มส่วนต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายหลักไปยังศูนย์ชุมชน และศูนย์พณิชยกรรมย่อยตามผังเมืองรวม และต่อขยายและเพิ่มเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายใหม่ เพื่อรองรับพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง เพื่อเพิ่มพื้นที่ให้บริการของระบบ ซึ่งโครงข่ายสามารถเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ มีระยะทางรวม ๑๑๗.๙ กม. ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ กรุงเทพฯ และปริมณฑลจะมีระบบรถไฟฟ้า รวมระยะทาง ๕๐๘ กิโลเมตร

สาย	แผน ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๕๗			แผน ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๗๒		
	Boarding	Transfer	Total	Boarding	Transfer	Total
สายสีแดงเข้ม	๑๑๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐	๑๒๒,๐๐๐	๕๑๘,๐๐๐	๒๐๔,๐๐๐	๗๒๒,๐๐๐
สายสีแดงอ่อน	๓๘,๐๐๐	๑๒,๐๐๐	๕๐,๐๐๐	๒๕๓,๐๐๐	๒๑๘,๐๐๐	๔๗๑,๐๐๐
สายARL	๑๑๙,๐๐๐	๙,๐๐๐	๑๒๘,๐๐๐	๑๖๑,๐๐๐	๕๙,๐๐๐	๒๒๐,๐๐๐
สายสีเขียวเข้ม	๖๐๐,๐๐๐	๕๕,๐๐๐	๖๕๕,๐๐๐	๑,๐๓๘,๐๐๐	๔๑๐,๐๐๐	๑,๔๔๘,๐๐๐
สายสีเขียวอ่อน	๓๗๖,๐๐๐	๔๐,๐๐๐	๔๑๖,๐๐๐	๒๗๒,๐๐๐	๑๖๘,๐๐๐	๔๔๐,๐๐๐
สายสีน้ำเงิน	๒๕๔,๐๐๐	๑๑๙,๐๐๐	๓๗๓,๐๐๐	๙๗๔,๐๐๐	๕๖๒,๐๐๐	๑,๕๓๖,๐๐๐
สายสีม่วง	๖๙,๐๐๐	๒๗,๐๐๐	๙๖,๐๐๐	๔๙๐,๐๐๐	๒๒๕,๐๐๐	๗๑๕,๐๐๐
สายสีส้ม	-	-	-	๕๒๑,๐๐๐	๒๙๑,๐๐	๘๑๒,๐๐๐
สายสีชมพู	-	-	-	๒๓๓,๐๐๐	๑๒๑,๐๐๐	๓๕๔,๐๐๐
สายสีเหลือง	-	-	-	๑๗๕,๐๐๐	๑๓๙,๐๐๐	๓๑๔,๐๐๐
สายสีเทา	-	-	-	๒๐๖,๐๐๐	๑๓๖,๐๐๐	๓๔๒,๐๐๐
สายสีฟ้า	-	-	-	๑๖๒,๐๐๐	๑๔๔,๐๐๐	๓๐๖,๐๐๐
รวมทั้งสิ้น	๑,๕๖๖,๐๐๐	๒๗๔,๐๐๐	๑,๘๔๐,๐๐๐	๕,๐๐๓,๐๐๐	๒,๖๗๗,๐๐๐	๗,๖๘๐,๐๐๐

รูปแบบการเดินทางหลัก (Main Mode) ในกรณีมีแผนแม่บทปี พ.ศ. ๒๕๗๒ พบว่า

การเดินทางโดยใชยานพาหนะส่วนบุคคลมีสัดส่วนร้อยละ ๕๗.๖ ซึ่งยังคงมีสัดส่วนที่สูงกว่าการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีสัดส่วนร้อยละ ๔๒.๔

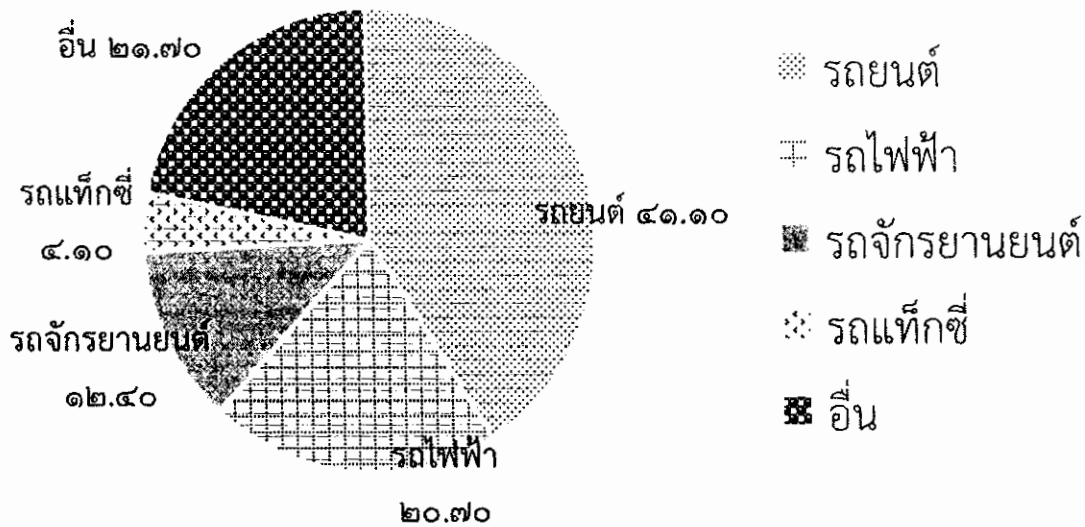
การเดินทางโดยใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Car) มีสัดส่วนร้อยละ ๔๑.๑

การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ (MC) มีสัดส่วนร้อยละ ๑๒.๔

การเดินทางโดยรถแท็กซี่ (Taxi) มีสัดส่วนร้อยละ ๔.๑

ทั้งนี้สำหรับสัดส่วนการเดินทางโดยรถไฟฟ้า (MRT) ที่มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ ๓.๗ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ เป็นร้อยละ ๒๐.๗ ในปี พ.ศ. ๒๕๗๒

รูปแบบการเดินทางหลัก กรณีดำเนินการตามแผนแม่บท ปี พ.ศ. ๒๕๗๒



รถไฟฟ้า ๑๐ สาย : ระบบการขนส่งสาธารณะ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร*

กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันเป็นชุมชนเมืองขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่รวมกันอย่างหนาแน่น เป็นเมืองหลักที่มีผลต่อเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของประเทศ ซึ่งผลจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจก่อให้เกิดการขยายตัวของชุมชนเมือง เกิดการหลั่งไหลของประชากรจากต่างจังหวัดเข้ามาสู่กรุงเทพฯ เกิดการกระจุกตัวของประชากรในชุมชนเมือง ซึ่งการกระจุกตัวดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาหลายอย่าง เช่น ปัญหาสาธารณูปโภคที่มีความจำเป็นแทบทุกด้าน ปัญหามลพิษ ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาชุมชนแออัด เป็นต้น แต่เห็นได้ชัดว่า “ปัญหาเรื่องการจราจรติดขัด” เป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของคนในชุมชนเมืองอย่างแท้จริง

สาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ สามารถสรุปได้ ดังนี้

๑. เกิดจากการใช้ที่ดิน และการขยายตัวของชุมชนที่ไม่เป็นระเบียบ การขยายตัวของชุมชนในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่จะเป็นไปในแนวราบตามถนนสายหลัก แต่ในขณะที่เดียวกันการพัฒนาถนนสายรอง เพื่อรองรับหรือเชื่อมโยงการขยายตัวของชุมชนให้สอดคล้องกับถนนสายหลักอย่างมีระบบตามแบบแผนนั้น กลับไม่สามารถทำให้เกิดประสิทธิภาพมากเท่าใดนัก

๒. ปัญหาโครงข่ายถนน จากระบบการวางผังเมืองทำให้ระบบโครงข่ายถนนยังไม่สมบูรณ์ เกิดการแออัดของปริมาณรถยนต์บนถนนสายหลักโดยทั่วไป

๓. ปริมาณรถยนต์ที่มีมากเกินไปที่ผิวการจราจรหรือถนนในเขตกรุงเทพฯ จะรองรับได้

๔. ปัญหาจุดตัดสี่แยกและจุดตัดรถไฟกับถนนสายหลัก

๕. ปัญหาการขาดแคลนระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมต่อกับชานเมือง โดยประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชานเมืองรอบนอกที่มีความจำเป็นต้องเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง นิยมใช้การขับขี่รถยนต์ส่วนตัว เนื่องจากสะดวก อีกทั้งการบริการในเรื่องการขนส่ง เช่น รถประจำทาง รถแท็กซี่ ยังไม่ทั่วถึง

๖. ปัญหาเรื่องความรู้ ความเข้าใจระเบียบวินัยจราจรและมารยาทในการขับขี่ ที่ผู้ขับขี่ไม่เคารพกฎหมาย ขาดสามัญสำนึกในเรื่องระเบียบวินัยจราจรและมารยาทในการขับขี่ อาทิ การจอดรถในบริเวณห้ามจอด การเบียดเลนบริเวณเชิงสะพาน การเบียดเลนอย่างกะทันหันจนเกิดอุบัติเหตุ สิ่งเหล่านี้ส่งผลก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมาก

* ที่มา : สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร สำนักวิชาการ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

โดยนายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย วิทยากรชำนาญการ

รถไฟฟ้า ๑๐ สาย ความหวังของคนเมือง เพื่อแก้ปัญหาจราจร

“รถไฟฟ้า” เป็นแนวคิดของรัฐบาลที่จะใช้การพัฒนากระบวนการขนส่งมวลชนระบบรางมาช่วยแก้ไขหรือบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด โดยจะทำการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าจำนวน ๑๐ สาย ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล คาดว่าจะส่งผลให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวก ลดเวลาในการเดินทาง ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม โดยการก่อสร้างนั้นยึดหลักตามแนวความคิด “แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง” ที่ได้เสนอให้เป็นแบบ “รัศมีและวงแหวน (Radial and Circumferential Pattern)” ซึ่งมีความเหมาะสมกับแนวทางการพัฒนาของกรุงเทพฯ ที่เป็นเมืองขนาดใหญ่ มีลักษณะเป็นจุดศูนย์กลางเดียว (Monocentric) และการกระจายของชุมชนชานเมืองเกิดขึ้นรอบ ๆ โดยเส้นทางในแนวรัศมีของระบบขนส่งจะทำหน้าที่ขนส่งผู้โดยสารจากพื้นที่ที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองเข้าสู่พื้นที่ในเขตเมือง ขณะที่แนวเส้นทางแบบวงแหวนจะช่วยในการเดินทางภายในเขตเมืองชั้นในให้สามารถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าตามแนวเส้นรัศมีต่าง ๆ ทำได้โดยง่าย สะดวกต่อการเดินทางภายในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน

โครงการรถไฟฟ้าจำนวน ๑๐ สาย ตามแผนแม่บทฯ จะใช้โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ทำหน้าที่เป็นแกนหลักของระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด ให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนจากชานเมืองสู่เขตใจกลางเมืองต่อไป ปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สาย อยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ สามารถสรุปได้ ดังนี้

โครงการรถไฟฟ้า	สถานะปัจจุบัน	หมายเหตุ
๑. รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ระยะทาง ๒๓ กิโลเมตร	กำลังเร่งรัด การก่อสร้าง	ปัจจุบันมีความคืบหน้าด้านโยธาประมาณ ๙๔ % และคาดว่าจะสามารถทดลองเดินรถได้ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ และเริ่มเดินรถเชิงพาณิชย์ได้ในปี ๒๕๕๙
๒. รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ ระยะทาง ๒๗ กิโลเมตร ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย ๔ ระยะทาง ๘ กิโลเมตร	กำลังเร่งรัด การก่อสร้าง ศึกษาออกแบบ รายละเอียด	
๓. รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง ๑๒.๘๐ กิโลเมตร ช่วงหมอชิต -สะพานใหม่-คูคต ระยะทาง ๑๘.๔๐ กิโลเมตร	กำลังเร่งรัด การก่อสร้าง อยู่ระหว่าง การประกวดราคา	

โครงการรถไฟฟ้า	สถานะปัจจุบัน	หมายเหตุ
๔. รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง ๒๖ กิโลเมตร รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง ๑๐ กิโลเมตร สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ- หัวลำโพง ระยะทาง ๒๕.๕ กิโลเมตร	กำลังเร่งรัด การก่อสร้าง อยู่ระหว่างเตรียม การประกวดราคา อยู่ระหว่างเตรียม การประกวดราคา	
๕. รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย-มีนบุรี ระยะทาง ๒๑.๒ กิโลเมตร	อยู่ระหว่างเตรียม การประกวดราคา	
๖. รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย -มีนบุรี ระยะทาง ๓๔.๕ กิโลเมตร	อยู่ระหว่างเตรียม การประกวดราคา	
๗. รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว- สำโรง ระยะทาง ๒๙.๑ กิโลเมตร	อยู่ระหว่างเตรียม การประกวดราคา	
๘. รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ช่วงดอนเมือง- บางซื่อ - พญาไท ระยะทาง ๒๑.๘ กิโลเมตร	อยู่ระหว่างเตรียม การประกวดราคา	
๙. รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท- มักกะสัน -หัวหมาก	อยู่ระหว่างเตรียม การประกวดราคา	
๑๐. สายสีเขียวอ่อน ช่วงยศเส-สนามกีฬา	คาดว่าจะดำเนินการ หลังปี ๒๕๖๒	ส่วนสะพานตากสิน -บางหว้า อยู่ระหว่าง การก่อสร้าง

ที่มา : ๑. สรุปข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗. <http://www.thaigov.go.th>

๒. คสช.อนุมัติ"ทางคู่"๘ เส้นเชื่อมรถไฟความเร็วสูงจีน.กรุงเทพธุรกิจ.วันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๕๗. <http://www.iqnewsclip.com/newsservice.aspx>

๓. ความคืบหน้ารถไฟฟ้ ๑๐ สาย. <http://news.mthai.com/hot-news/๓๕๕๘๙๑.html>.

สถานการณ์ปัจจุบันล่าสุด

๑. วันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแผนการดำเนินงานโครงการลงทุนพัฒนา ด้านคมนาคมขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒. วันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ มีการประชุมคณะรัฐมนตรี สามารถสรุปผลการประชุม คณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้า ดังนี้

๒.๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ตรวจสอบพิจารณา แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พิจารณา ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป

สาระสำคัญ เป็นการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ภายในแนวเขตตามแผนที่และบัญชีรายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายท้ายพระราชบัญญัตินี้ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ โดยให้ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหน้าที่เวนคืน

๒.๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว – สำโรง

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกา จำนวน ๒ ฉบับ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจสอบพิจารณา แล้วดำเนินการต่อไป ดังนี้

๑) ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตจตุจักร เขตห้วยขวาง เขตวังทองหลาง และเขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

สาระสำคัญ เป็นการกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตจตุจักร เขตห้วยขวาง เขตวังทองหลาง และเขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้า ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดสร้างโครงการขนส่งด้วยระบบรถไฟฟ้า สถานที่จอดรถสำหรับผู้โดยสาร และกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟฟ้าตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง

๒) ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชน ในท้องที่เขตจตุจักร เขตห้วยขวาง เขตวังทองหลาง และเขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

สาระสำคัญ เป็นการกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชน ในท้องที่เขตจตุจักร เขตห้วยขวาง เขตวังทองหลาง และเขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชน ตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง

๒.๓ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกา จำนวน ๒ ฉบับ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา แล้วดำเนินการต่อไป ดังนี้

๑) ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตห้วยขวาง เขตบางกะปิ เขตสะพานสูง และเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร พ.ศ.

สาระสำคัญ เป็นการกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตห้วยขวาง เขตบางกะปิ เขตสะพานสูง และเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร เพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดสร้างโครงการขนส่งด้วยระบบรถไฟฟ้า สถานที่จอดรถสำหรับผู้โดยสารและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟฟ้า ตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

๒) ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชน ในท้องที่เขตห้วยขวาง เขตบางกะปิ เขตสะพานสูง และเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร พ.ศ. สาระสำคัญ เป็นการกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชน ในท้องที่เขตห้วยขวาง เขตบางกะปิ เขตสะพานสูง และเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการสำรวจและเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพ ลักษณะ และการเข้าใช้ประโยชน์บน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ เพื่อการวางแผนหรือออกแบบกิจการขนส่งมวลชน ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชนตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

๒.๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกา ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง แล้วดำเนินการต่อไปได้ ประกอบด้วย

๑) ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่อำเภอเมืองนนทบุรี อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี และเขตหลักสี่ เขตบางเขน เขตบึงกุ่ม เขตคันนายาว เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร พ.ศ.

๒) ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชน ในท้องที่อำเภอเมืองนนทบุรี อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี และเขตหลักสี่ เขตบางเขน เขตบึงกุ่ม เขตคันนายาว เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร พ.ศ.

สาระสำคัญ เป็นการกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนและที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชน ในท้องที่อำเภอเมืองนนทบุรี อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี และเขตหลักสี่ เขตบางเขน เขตบึงกุ่ม เขตคันนายาว เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร เพื่อดำเนินการกิจการรถไฟฟ้าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดสร้างโครงการขนส่งด้วยระบบรถไฟฟ้า สถานที่จอดรถสำหรับผู้โดยสาร และเพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชนตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูช่วงแคราย-มีนบุรี

๒.๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกา ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ตรวจพิจารณาแล้วตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ตรวจพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง แล้วดำเนินการต่อไปได้ ประกอบด้วย

๑) ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตจตุจักร เขตบางเขน เขตหลักสี่ เขตสายไหม เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร และอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี พ.ศ.

๒) ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชน ในท้องที่เขตจตุจักร เขตบางเขน เขตหลักสี่ เขตสายไหม เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี พ.ศ.

สาระสำคัญ เป็นการกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนและที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชน ในท้องที่เขตจตุจักร เขตบางเขน เขตหลักสี่ เขตสายไหม เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร และอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี เพื่อดำเนินการกิจการรถไฟฟ้า ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดสร้างโครงการขนส่งด้วยระบบรถไฟฟ้า สถานที่จอดรถสำหรับผู้โดยสาร และเพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชนตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

ผลประโยชน์ทางตรง

ผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สาย ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งผลประโยชน์ที่ได้รับโดยตรงจากโครงการดังกล่าว ประกอบด้วย

-การประหยัดต้นทุนในด้านต่าง ๆ จากการใช้รถยนต์ อาทิ การประหยัดต้นทุนด้านพลังงาน การประหยัดต้นทุนเฉลี่ยต่อระยะทางของรถยนต์ การประหยัดค่าบำรุงรักษารถยนต์ โดยเฉพาะการประหยัดต้นทุนด้านพลังงานนั้นถือว่าเป็นประเด็นที่มีความสำคัญยิ่ง จากการศึกษาจะช่วยลดปริมาณการใช้พลังงานที่สูญเสียไปของรถยนต์ในเขตพื้นที่การจราจรติดขัด ส่งผลต่อปริมาณการนำเข้าพลังงานเชื้อเพลิงจากต่างประเทศให้ลดลง ก่อให้เกิดประโยชน์โดยรวมต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย

-การประหยัดเวลาในการเดินทาง ได้มีการศึกษาด้วยแบบจำลองการเดินทาง โดยทำการเปรียบเทียบกรณีระหว่างกรณีที่มีโครงการรถไฟฟ้ากับไม่มีโครงการรถไฟฟ้า พบว่า ในกรณีที่มีโครงการรถไฟฟ้า ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย/วัน สำหรับผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัว จะลดลงประมาณ ๑๕ นาที และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย/วัน สำหรับผู้ใช้บริการโครงการรถไฟฟ้าหรือโครงข่ายการขนส่งมวลชนระบบราง จะลดลงประมาณ ๔๐ นาที

ผลประโยชน์ทางอ้อม ประกอบด้วย ผลประโยชน์ระยะยาวในการกำหนดผังเมืองโดยรวมของกรุงเทพฯ ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) ผลประโยชน์ในการช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม ผลประโยชน์ด้านสุขภาพที่ดีขึ้นของประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลจากการลดลงของมลภาวะในอากาศ ส่งผลให้สามารถลดการใช้จ่ายงบประมาณด้านสาธารณสุขของประเทศได้ เป็นต้น

ผลกระทบ

การเวนคืนที่ดินตามแนวทางก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า เป็นประเด็นสำคัญหลักที่ภาครัฐต้องรับผิดชอบและให้ความสนใจเป็นพิเศษ เนื่องจากกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชนที่ต้องถูกเวนคืนที่ดิน ที่อยู่อาศัย ทำให้ต้องย้ายไปอยู่แห่งใหม่ ส่งผลต่อแนวทางการดำเนินชีวิตที่ต้องเปลี่ยนไปของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ดังนั้นจึงจำเป็นที่ภาครัฐจะต้องเร่งสร้างความเข้าใจชี้แจงถึงเหตุผล ความจำเป็นหรือความสำคัญในการเวนคืนที่ดินกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ โดยเร่งด่วน เพื่อลดปัญหาความไม่เข้าใจ หรือความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้น ก่อให้เกิดความความเข้าใจและยอมรับร่วมกันของทุกฝ่าย อีกทั้งประชาชนที่ได้รับผลกระทบจะต้องได้รับการเยียวยาที่เหมาะสมจากภาครัฐด้วย

การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า นับเป็นการลงทุนที่สำคัญต่อการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง สามารถลดรายจ่ายด้านพลังงาน อำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศให้มีความเจริญก้าวหน้า แต่การพัฒนาดังกล่าวนั้นจำเป็นที่ภาครัฐต้องพิจารณาควบคู่ไปกับการเอาใจใส่ และความรับผิดชอบต่อความเป็นอยู่ของประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน

ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย*

ระบบรางเป็นระบบขนส่งมวลชนที่ทั่วโลกใช้ในการแก้ไขปัญหาการจราจร และเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างความเติบโตของสังคมธุรกิจและการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในสังคม รฟม. ถือเป็นผู้นำระบบราง ซึ่งรับผิดชอบต่อโครงการรถไฟฟ้าที่ได้รับมอบหมายให้แล้วเสร็จ พัฒนาเป็นโครงข่ายให้ครอบคลุมการเดินทางซึ่งสิ่งที่ รฟม. ตระหนักและให้ความสำคัญควบคู่ไปกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า คือการมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพราะนอกเหนือการแก้ไขเยียวยาผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า คือการมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพราะนอกเหนือการแก้ไขเยียวยาผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการก่อสร้างแล้ว การดำเนินกิจกรรมที่จะร่วมกันพัฒนา และสร้างโอกาสให้สิ่งดี ๆ ต่อสังคมให้มีความยั่งยืน รฟม. ก็มีแผนการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเช่นกัน

นอกเหนือจากความมุ่งมั่นในการพัฒนาให้เป็นองค์กรที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์แล้ว รฟม. ยังมุ่งมั่นในการพัฒนาองค์กรและกำกับดูแลการก่อสร้างทุกโครงการให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งดำเนินกิจกรรมรับผิดชอบต่อสังคมอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งสร้างความมั่นใจให้กับชุมชนตามแนวสายทาง ผู้รับเหมา ผู้ใช้บริการ พนักงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย การดำเนินกิจกรรมด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ของ รฟม. ได้เน้นให้ความสำคัญกับการสร้างความเข้มแข็งให้กับสังคม ซึ่งถือเป็นพื้นฐานที่จะช่วยส่งเสริมให้เป็นการพัฒนาแบบมีส่วนร่วมทั้งการพัฒนาความคิด พัฒนาการศึกษา การสร้างอาชีพ สร้างองค์ความรู้ที่จะนำไปปฏิบัติและพัฒนาได้จริง เพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้นและมีความยั่งยืนสำหรับการดำเนินงานภายในองค์กรนอกจากการปรับปรุงพัฒนาการกำกับดูแลกิจการที่ดี รฟม. ยังให้ความสำคัญและใส่ใจดูแลพนักงาน โดยมุ่งพัฒนาคุณภาพชีวิตในที่ทำงานให้ดีขึ้น เพื่อให้พนักงานทำงานอย่างมีความสุข นอกจากนี้ได้ปลูกฝังแนวคิดให้พนักงานร่วมตระหนักถึงการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเป็นจิตอาสาในกิจกรรม CSR ทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อร่วมดูแลและพัฒนาการเติบโตของ รฟม. และสังคมควบคู่กันไป

รฟม. เชื่อมั่นว่าแนวทางการพัฒนาและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมให้มีความต่อเนื่องและมั่นคง เป็นหัวใจสำคัญของการสานพลัง สร้างสิ่งดี ให้สังคมเพื่อนำไปสู่การยกระดับชีวิตเมือง และการพัฒนาคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

* ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

การกำกับดูแลกิจการที่ดี

รฟม.เชื่อว่าการดำเนินงานภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี จะทำให้การพัฒนาองค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบการบริหารจัดการที่ดีเป็นที่น่าเชื่อถือของประชาชน และมีการเติบโตที่ยั่งยืน คณะกรรมการ รฟม. จึงได้กำหนดนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติ ดังนี้

๑. ให้อยึดมั่นในหลักสำคัญของการกำกับดูแลที่ดี อันได้แก่ การมีความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability) ความสำนึกในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยขีดความสามารถ และประสิทธิภาพที่เพียงพอ (Responsibility) การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสุจริต และเท่าเทียมกัน (Equitable Treatment) การดำเนินงานที่โปร่งใสและตรวจสอบได้ (Transparency) การสร้างมูลค่าเพิ่มทั้งในระยะสั้นและระยะยาว (Value Creation) และการมีจรรยาบรรณ และจรรยาบรรณ (Ethics)

๒. ให้มีการปฏิบัติตามหลักสำคัญของการกำกับดูแลที่ดีอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

๓. สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดีเพื่อให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

๔. ให้มีการติดตามประเมินผลพัฒนา และปรับปรุงการดำเนินงานเพื่อให้องค์กรเป็นรัฐวิสาหกิจชั้นนำในด้านการกำกับดูแลที่ดี

เป้าหมายการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

รฟม. ได้กำหนดเป้าหมาย การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ไว้ดังนี้

๑. ได้รับรางวัลเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ภายในปี ๒๕๕๙

๒. ประชาชนร้อยละ ๗๐ ยอมรับและเชื่อมั่นว่า รฟม. มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในระดับดีมากถึงดีเลิศในปี ๒๕๖๒

๓. การกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร

นโยบายด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมของ รฟม.

(Social and Environment Policy)

รฟม. ได้กำหนดนโยบายเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานที่แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมไว้ ดังนี้ “ให้ดำเนินงานตามหลักธรรมาภิบาล มีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงให้ความสำคัญต่อการป้องกันและลดผลกระทบต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานขององค์กร”

ยุทธศาสตร์การดำเนินงานของ รฟม. ในช่วงปี ๒๕๕๕-๒๕๕๙
แผนวิสาหกิจปีงบประมาณ ๒๕๕๕-๒๕๕๙ ของ รฟม. ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๒
ได้กำหนดยุทธศาสตร์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมไว้ ดังนี้
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การบริการผู้โดยสารและการพัฒนาคุณภาพชีวิตจากการดำเนิน
โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

๓.๑ ยุทธศาสตร์การรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์

๑. มุ่งเน้นดำเนินงานความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
๒. กำกับดูแลให้มีการดำเนินงานตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

อย่างเคร่งครัด

๓. จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ด้อยความสามารถ

การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

(Social and Environment Operations)

รฟม. ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างยิ่ง จึงได้ดำเนินงานขององค์กรควบคู่กันไปกับการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ได้นำมาตรฐานแนวทางความรับผิดชอบต่อสังคม ISO ๒๖๐๐๐ ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานด้าน CSR ของ รฟม. เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ตลอดจนเพื่อบรรลุวิสัยทัศน์ขององค์กร

ตัวอย่างโครงการ

โครงการกรีนคอนสตรัคชันกิจกรรมส่งเสริมโครงการก่อสร้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

รฟม. มีการดำเนินงานตรวจสอบการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมีความปลอดภัยต่อชุมชนตามแนวทาง และประสานงานกับที่ปรึกษาโครงการในการกำกับดูแลการทำงานของผู้รับเหมาให้เป็นไปตามมาตรการการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง

ภาคผนวก

- ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
- บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ
เวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.
- พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน
ในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ

ร่าง
พระราชบัญญัติ
เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่
อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

(๑)



สำนักงานคณะกรรมการ การเลือกตั้ง สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้งแห่งชาติ
เลขที่ ๕๑๕
วันที่ ๒๖ พ.ค. ๒๕๕๘
เวลา ๑๔.๓๓ น.

ที่ นร ๐๕๐๓/๒๗/๒๕๕๘

สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

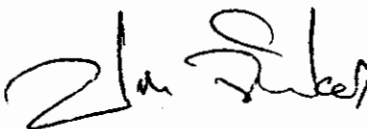
กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นเรื่องด่วน

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัตดังกล่าว พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาเป็นเรื่องด่วนต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลเอก 

(ประยุทธ์ จันทร์โอชา)
นายกรัฐมนตรี

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ 4๗๗/๒๕๕๘วันที่ 26/พ.ค./๕๘
เวลา 16.04 สง. พร.ม
สำนักการประชุม

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ
รับที่ ๒๕ / ๒๕๕๘
วันที่ ๒๖ / พ.ค. ๒๕๕๘
เวลา ๑๖.๒๐ น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๗ (สมโภชา)
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘
(0.2332/D/๙)

สำนักการประชุม

(๒)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ
ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
พ.ศ.

หลักการ

เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

เหตุผล

เนื่องจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ทำการสำรวจที่จะต้องเวนคืน
เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ ตามพระราชกฤษฎีกา
กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ
จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๕๓ เสร็จแล้ว สมควรเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวต่อไป จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง

พระราชบัญญัติ

เวนคืนอสังหาริมทรัพย์

เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ

ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

.....
.....
.....

.....
.....
โดยที่เป็นการสมควรให้เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ
จังหวัดสมุทรปราการ

.....
.....
มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอ
เมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศใน
ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหน้าที่
เวนคืนตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ
จังหวัดสมุทรปราการ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งปรากฏรายชื่อเจ้าของ
หรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ให้แก่การรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ

(๔)

มาตรา ๕ ให้เจ้าหน้าที่เวนคืนเข้าใช้ก่อสร้างทรัพย์ที่เวนคืนตามมาตรา ๔
ภายในระยะเวลาสี่ปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

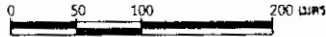
.....
นายกรัฐมนตรี

เพื่อสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ

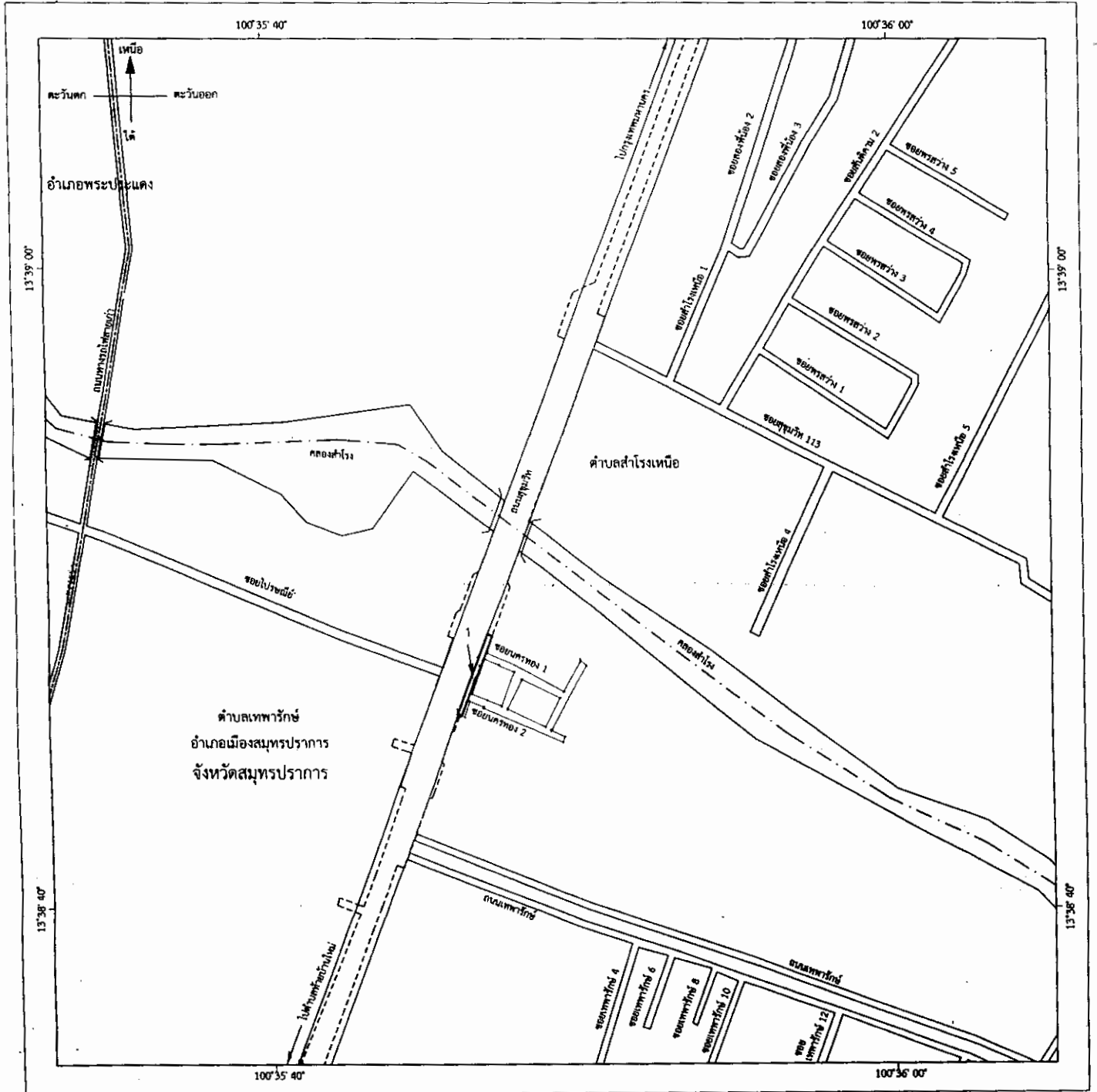
ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

มาตราส่วน 1 : 4,000



แผนที่หมายเลขที่ 1/4



เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินต้องเวนคืน
- แนวเขตที่จะสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ
- เขตอำเภอ เขตอำเภอ
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ชอ
- สนาม
- แม่น้ำ คลอง ห้วย

(นายสุชาติ ตันเจริญ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

(นายธีรยุทธ นิลทิพย์)
ผู้อำนวยการที่ดินและส่วนและประมวลผล

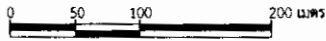
แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (๖)

เพื่อสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟสายสีเขียว ช่วงบางรีง - สมุทรปราการ

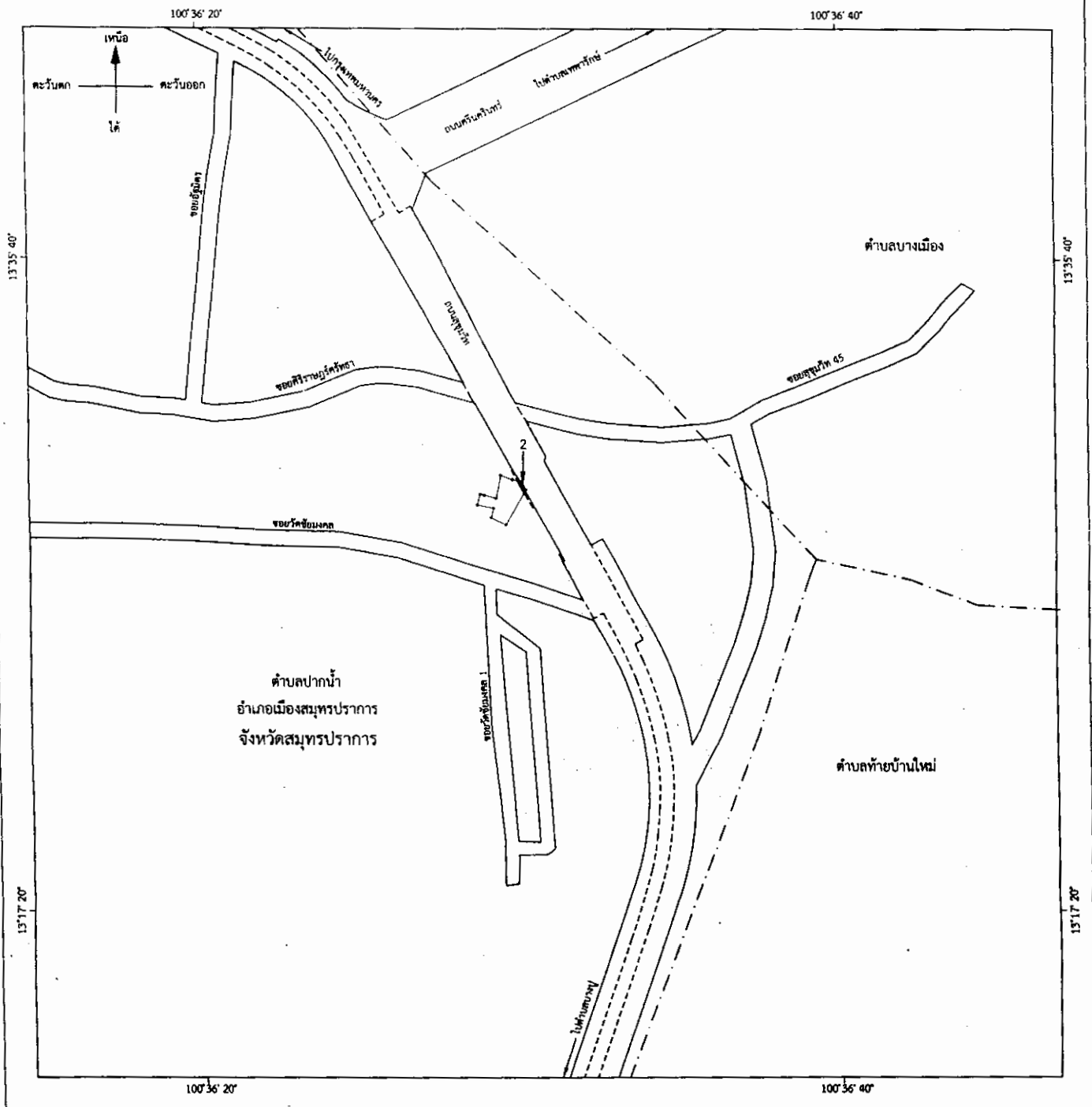
ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

มาตราส่วน 1 : 4,000

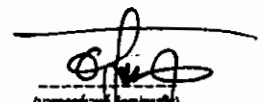
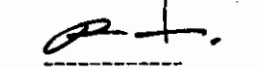


แผนที่หมายเลขที่ 2/4



เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่เวนคืน
- แนวเขตที่จะสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟสายสีเขียว ช่วงบางรีง - สมุทรปราการ
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ซอย


(นายสุชาติ วัฒนศิริ)
ผู้อำนวยการสำนักงานเวนคืน

(นายวิฑูรย์ อิงศ์พัฒนกุล)
ผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

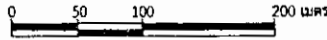
แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (๗)

เพื่อสร้างกิจการรถไฟไฟฟ้า โครงการรถไฟสายสีเขียว ช่วงบางริ่ง - สมุทรปราการ

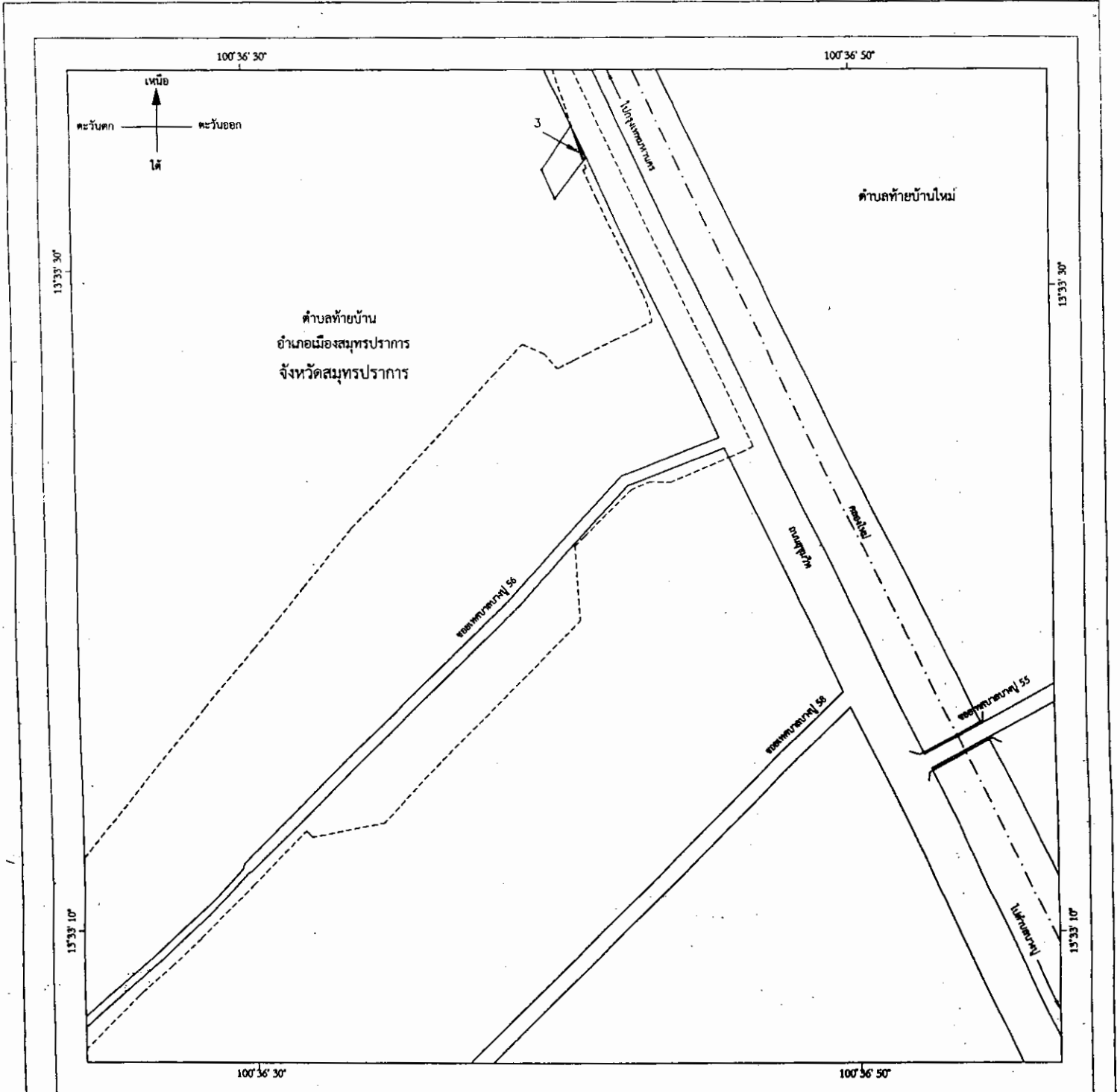
ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

มาตราส่วน 1 : 4,000



แผนที่ท้ายเลขที่ 3/4



เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่ออกโฉนด
- แนวเขตที่จะสร้างกิจการรถไฟไฟฟ้า โครงการรถไฟสายสีเขียว ช่วงบางริ่ง - สมุทรปราการ
- เขตอำเภอ เขตจังหวัด
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ขอบ
- สนาม
- แม่น้ำ คลอง ห้วย

(นายสุวิทย์ วัฒนศิริ)
ผู้อำนวยการสำนักงานที่ดิน

(นายวิมลคุณ ธีรวิมลคุณ)
ผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายบางริ่ง-สมุทรปราการ

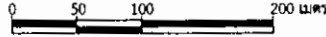
แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (๘)

เพื่อสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ

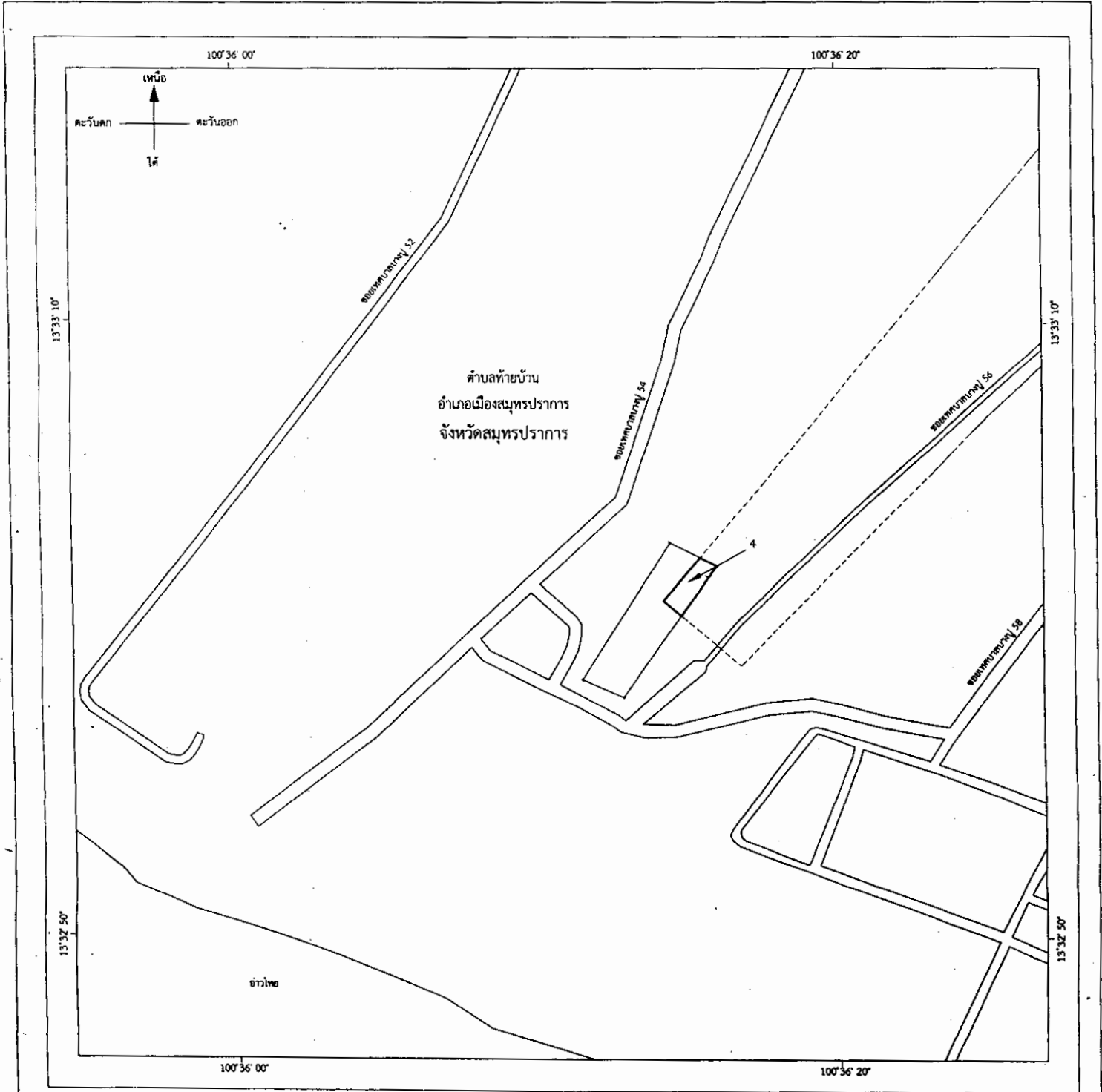
ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

มาตราส่วน 1 : 4,000

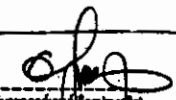



แผนที่หมายเลขที่ 4/4



เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่เวนคืน
- แนวเขตที่โครงการรถไฟฯ โครงการรถไฟสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
- ทางหลวง ถนน ชย
- สะพาน


(นายอรรถพร สิงหวิชัย)
ผู้อำนวยการสำนักงานที่ดิน


(นายสุวิทย์ สิงห์พิบูลย์)
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

บัญชีรายชื่อของรหัสผู้ทรงครองที่ดินที่คำนวณพื้นที่เกษตรกรรมโดยผู้ประเมินทรัพย์สิน
เพื่อส่งกรมการที่ดินไปทำโครงการรถไฟใต้ดินสาย ช่วงบางรัง - ตูยพราสาท
ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

แผ่นที่ 1/1

แปลง หมายเลข ที่ดิน	รายละเอียดของที่ดินของ	จำนวนไร่ของพื้นที่			ที่ดินตั้งอยู่			รหัสที่ดินตั้งอยู่						หมายเหตุ					
		จำนวนแปลง	ตำบล/เขต	จังหวัด	ตำบล/แขวง	อำเภอ/เขต	จังหวัด	ประเภท	เลขที่	ระวาง	เลขที่ดิน	หมู่ที่/ตรว	ไร่		จ.ม	ตรวจ.ว	ไร่	จ.ม	ตรวจ.ว
1	นางอรอนันต์ วัฒนศิริ ผู้ทรงครองที่ดินแปลง และโฉนดที่ดินเลขที่ 1/4	๑๑๖	ปทุมธานี	สมุทรปราการ	บางพลี	เมืองสมุทรปราการ	สมุทรปราการ	โฉนด	3853	5136 III 7208 - 11	278	284	1	3	33.8	-	-	85	พื้นที่ประมาณ 1/4
2	นายวิเชียร วัฒนศิริ	๑๑๖	ปทุมธานี	สมุทรปราการ	บางพลี	เมืองสมุทรปราการ	สมุทรปราการ	โฉนด	2402	5136 III 7402 - 9	42	716	-	3	18	-	-	3.2	พื้นที่ประมาณ 2/4
3	นายวิเชียร วัฒนศิริ	๑๑๖	ปทุมธานี	สมุทรปราการ	บางพลี	เมืองสมุทรปราการ	สมุทรปราการ	โฉนด	7344	5136 III 7498 - 6	43	1870	1	-	-	-	-	4.8	พื้นที่ประมาณ 3/4
4	นายวิชาญ วัฒนศิริ นายวิชาญ วัฒนศิริ นายวิชาญ วัฒนศิริ นางฉวีมาศ วัฒนศิริ นางฉวีมาศ วัฒนศิริ นางฉวีมาศ วัฒนศิริ	๑๑๖	ปทุมธานี	สมุทรปราการ	บางพลี	เมืองสมุทรปราการ	สมุทรปราการ	โฉนด	5116	5136 III 7298 - 0	268	1102	6	1	40	-	3	11.6	พื้นที่ประมาณ 4/4

บันทึกวิเคราะห์สรุป
สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. ต่อสมานิติบัญญัติแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

เนื่องจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้าอันเป็นกิจการสาธารณูปโภค และได้ทำการสำรวจที่ดินที่จะต้องเวนคืน เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตบางนา-กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๕๓ เสร็จแล้ว จึงสมควรเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ดังกล่าวต่อไป

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ



พระราชกฤษฎีกา

กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตบางนา

กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ

จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ. ๒๕๕๓

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๓

เป็นปีที่ ๖๕ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้า ในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งด้วยระบบรถไฟฟ้า สถานีที่จอดรถสำหรับผู้โดยสารและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกิจการรถไฟฟ้าตามโครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๘๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย กับมาตรา ๕ วรรคสาม และมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๘ ประกอบกับมาตรา ๔๒ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจ

ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ประกอบกับมาตรา ๓๕ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๕ ประกอบกับมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชกฤษฎีกานี้เรียกว่า “พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๕๓”

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับ ได้มีกำหนดสี่ปี

มาตรา ๔ ที่ดินที่จะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งด้วยระบบรถไฟฟ้า สถานีจอดรถสำหรับผู้โดยสาร และกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกิจการรถไฟฟ้าตามโครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ

มาตรา ๕ ให้ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหน้าที่เวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้

มาตรา ๖ เขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้ อยู่ในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกานี้

มาตรา ๗ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชกฤษฎีกานี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

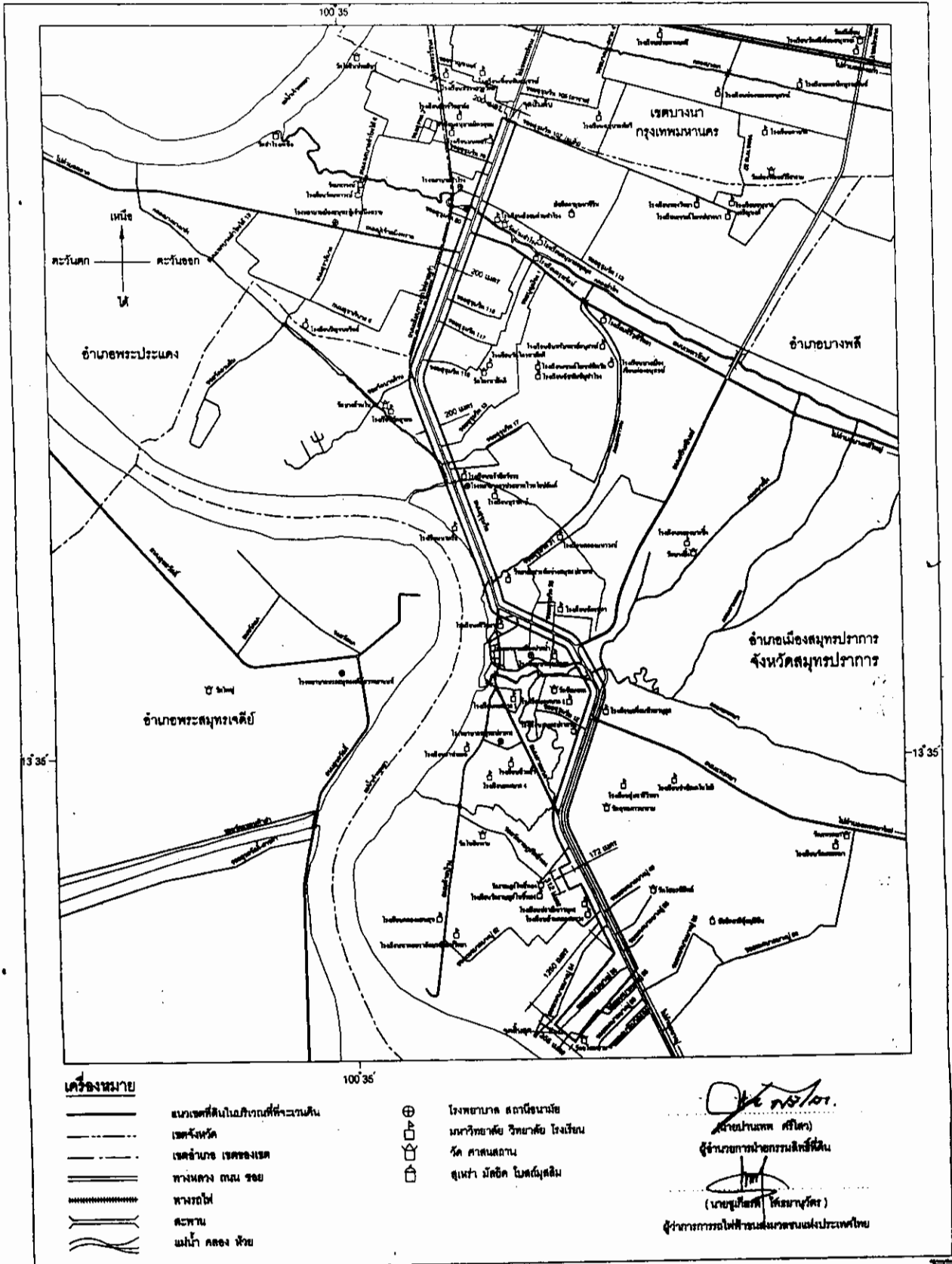
อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ

นายกรัฐมนตรี

(๑๓)

แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกา
กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน
ในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
พ.ศ. 2553

มาตราส่วน 1 : 50,000



เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน
- เขตจังหวัด
- เขตอำเภอ เขตของเขต
- ทางหลวง ถนน รอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ฝาย

- โรงพยาบาล สถานีอนามัย
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาลากลาง
- สุเหร่า มัสยิด โบสถ์มุสลิม

[Signature]
(นายปานเทพ ศรีโค)
ผู้อำนวยการฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน
[Signature]
(นายภูมิพล พิทยานุศิริ)
ผู้อำนวยการกองที่ดินและเวนคืนแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกานี้ คือ เนื่องจากมีความจำเป็นต้องดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งด้วยระบบรถไฟฟ้า สถานที่จอดรถสำหรับผู้โดยสาร และกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟฟ้าตามโครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงเบริ่ง - สมุทรปราการ ในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่การจราจรและการขนส่ง อันเป็นกิจการสาธารณูปโภค ในการนี้ สมควรกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนในท้องที่ดังกล่าว เพื่อให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปทำการสำรวจและเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับข้อสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนที่แน่นอน จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้



"การตราพระราชบัญญัติของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ"

"พระมหากษัตริย์ทรงตราพระราชบัญญัติโดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติจะเสนอได้ก็แต่โดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติร่วมกันจำนวนไม่น้อยกว่ายี่สิบห้าคน หรือคณะรัฐมนตรี หรือสภาปฏิรูปแห่งชาติตามมาตรา ๓๑ วรคสอง แต่ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงินจะเสนอได้ก็แต่โดยคณะรัฐมนตรี

ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงินตามวรรคสอง หมายความว่าร่างพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการตั้งขึ้น ยกเลิก ลด เปลี่ยนแปลง แก้ไข ผ่อน หรือวางระเบียบการบังคับอันเกี่ยวกับภาษีหรืออากร การจัดสรร รับ รักษา หรือจ่ายเงินแผ่นดิน หรือการโอนงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน การกู้เงิน การค้ำประกัน หรือการใช้จ่ายเงินกู้ หรือการดำเนินการที่ผูกพันทรัพย์สินของรัฐ หรือเงินตรา

ในกรณีเป็นที่สงสัยว่าร่างพระราชบัญญัติที่เสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงินหรือไม่ ให้ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นผู้วินิจฉัย

ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติหรือสภาปฏิรูปแห่งชาตินั้น คณะรัฐมนตรีอาจขอรับไปพิจารณาก่อนสภานิติบัญญัติแห่งชาติจะรับหลักการก็ได้

การตราพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญให้กระทำโดยวิธีการที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ แต่การเสนอร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ให้กระทำโดยคณะรัฐมนตรีหรือผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้น"

(บทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗, มาตรา ๑๔)