



เอกสารวิชาการส่วนบุคคล
เรื่อง
พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์
เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๕๐

โดย
นายณัฐพร สายสุวรรณ

เอกสารฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการอบรม
หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง รุ่นที่ ๒
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔
วิทยาลัยการยุติธรรมทางปกครอง สำนักงานศาลปกครอง
ลิขสิทธิ์ของสำนักงานศาลปกครอง



ห้องสมุดกฎหมายมหาชน
ศาลปกครอง

เอกสารวิชาการส่วนบุคคล

เรื่อง

พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์
เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๕๐

โดย

นายณัฐพร สายสุวรรณ

หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง รุ่นที่ ๒

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔

เอกสารฉบับนี้เป็นความคิดเห็นส่วนบุคคลของผู้ศึกษา

วิทยาลัยการยุติธรรมทางปกครอง
สำนักงานศาลปกครอง

เอกสารวิชาการส่วนบุคคล

เรื่อง

พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาสิ่งหาริมทรัพย์
เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๕๐

โดย

นายณัฐพร สายสุวรรณ

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติแล้ว
เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๕

กรรมการที่ปรึกษา

(นายพดล เสงเจริญ)

กรรมการที่ปรึกษา

(นายชาวัฒน์ ศรีแก้ว)

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

นโยบายสาธารณะเกี่ยวกับการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์นั้นเป็นนโยบายเพื่อการพัฒนาประเทศที่สำคัญ ซึ่งส่วนใหญ่มักจะส่งผลกระทบต่อสิทธิของเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ อันเป็นการกระทำที่ขัดต่อรัฐธรรมนูญที่กำหนดให้ความคุ้มครองเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว ดังนั้น นักกฎหมายซึ่งเปรียบเสมือนเป็นวิศวกรทางสังคม จึงจำต้องออกแบบโครงสร้างของกฎหมายให้เกิดความสมดุลระหว่างการใช้อำนาจอรัฐเพื่อให้การดำเนินนโยบายสาธารณะสอดคล้องหรือไม่ขัดแย้งกับหลักการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคล ตามแนวทางในระบอบประชาธิปไตยโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของส่วนรวม และส่งผลกระทบต่อสิทธิของเจ้าของทรัพย์สินน้อยที่สุด

ในอดีตที่ผ่านมาการแก้ปัญหาด้านการคมนาคมและการขนส่งของรัฐ จะกระทำโดยการออกกฎหมายเพื่อเวนคืนที่ดินของราษฎรนำไปสร้างเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการจราจรหรือถนนสาธารณะประโยชน์ ซึ่งกฎหมายเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดินดังกล่าวได้มีการพัฒนาแก้ไขปรับปรุงมาอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งปัจจุบันได้มีการตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ขึ้นใช้บังคับเป็นกฎหมายกลางในการกำหนดเงินค่าทดแทนการเวนคืนที่ดินของราษฎร ส่วนนโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ เช่น ระบบไฟฟ้าแรงสูงซึ่งเป็นสาธารณูปโภคที่สำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ รัฐก็ได้ดำเนินการตราพระราชบัญญัติการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๑๑ ขึ้น เพื่อกำหนดเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินให้แก่ราษฎร โดยไม่ต้องเวนคืนที่ดิน แม้แนวทางตามกฎหมายทั้งสองฉบับจะมีความแตกต่างกัน ระหว่างการบังคับซื้อที่ดินเป็นของรัฐด้วยการออกกฎหมายเวนคืน กับการรอนสิทธิในอสังหาริมทรัพย์ซึ่งทำให้เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ตกอยู่ในภาระจำยอมต้องงดเว้นการใช้สิทธิเหนือที่ดินของตนบางประการ แต่สำหรับการกำหนดเงินค่าทดแทนทั้งสองประเภทนั้นจะมีความเชื่อมโยงกัน เนื่องมาจากการกำหนดเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินที่ถูกสายส่งไฟฟ้าแรงสูงพาดผ่านจะต้องใช้ราคาของอสังหาริมทรัพย์ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง (๑) ถึง (๕) เป็นฐานในการคำนวณเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินแล้วจึงนำมากำหนดอัตราเงินค่าทดแทนตามประเภทของที่ดินเช่น ที่ตั้งเสาไฟฟ้า ที่บ้าน ที่สวน และที่นา เป็นต้น

ปัญหาการใช้บังคับกฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวทำให้ราษฎรที่ได้รับความเดือดร้อนเสียหายจากการถูกเวนคืนที่ดินหรือถูกแนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูงพาดผ่านที่ดิน (รอนสิทธิเหนือที่ดิน) นำคดีขึ้นสู่ศาลเพื่อขอให้วินิจฉัยชี้ขาดในประเด็นปัญหาที่แตกต่างกันไป แต่ส่วนมากมักเกิดจากความไม่พอใจที่รัฐกำหนดเงินค่าทดแทนต่ำเกินไป ไม่เป็นธรรมกับมูลค่าของที่ดินที่ถูกเวนคืน และมูลค่าราคาที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนที่มีราคาลดลง ซึ่งข้อโต้แย้งดังกล่าวศาลฎีกาได้เคยมีคำวินิจฉัยเป็นบรรทัดฐานไว้แล้วหลายคดี

ปัจจุบันการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นไปอย่างรวดเร็ว ประกอบกับความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่ทันสมัย การแก้ปัญหาการจราจรที่มีความสลับซับซ้อนในเมืองใหญ่ๆ ได้มีการพัฒนาไปจากอดีตอย่างมากมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานครมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เช่น รถไฟฟ้าใต้ดินขึ้น ดังนั้นความจำเป็นในการใช้บังคับกฎหมายให้เหมาะสมกับสภาพของโครงสร้างระบบรถไฟฟ้าจึงแตกต่างไปจากการเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างถนน หรือทางด่วน ทั้งนี้ เพื่อให้การใช้นโยบายสาธารณะกระทบกับสิทธิในทรัพย์สินของบุคคลน้อยที่สุด รัฐจึงได้ตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๔๐ ซึ่งกฎหมายดังกล่าวได้บัญญัติโครงสร้างองค์ประกอบของการกำหนดเขตที่ดินของราษฎรเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชนคล้ายคลึงกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ คงแตกต่างในสาระสำคัญ คือรัฐจ่ายเงินค่าทดแทนการใช้ประโยชน์ในที่ดินให้แก่ราษฎรเพื่อจัดทำระบบขนส่งมวลชนโดยไม่ต้องเวนคืน หรืออีกนัยหนึ่งคือการรอนสิทธิได้พื้นดินนั่นเอง แต่หลังจากกฎหมายดังกล่าวใช้บังคับแล้ว ยังไม่ปรากฏว่ารัฐได้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์ในการสร้างระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครแต่อย่างใด

โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) เป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย เริ่มก่อสร้างในปี ๒๕๔๒ และมีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๔๗ มีระยะทาง ๒๑ กิโลเมตร เส้นทางเริ่มต้นจากสถานีหัวลำโพง ถึงสถานีบางซื่อ มีจำนวน ๑๘ สถานี โดยรัฐได้ออกเป็นพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ซึ่งเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ไม่พอใจในจำนวนเงินค่าทดแทนที่ดินได้ฟ้องร้องต่อศาลยุติธรรมเพื่อขอเพิ่มเงินค่าทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืน และบางรายขอเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลือที่มีมูลค่าลดลง ซึ่งในกรณีในลักษณะนี้ศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้เป็นบรรทัดฐานแล้วหลายคดี

ปัญหาเบื้องต้นที่รัฐต้องคำนึงหากรัฐได้ทำการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินเพื่อกิจการขนส่งมวลชน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ขึ้น คือรัฐจะต้องจ่ายค่าทดแทนอย่างไรในกรณีเช่นนี้ เนื่องจากกฎหมายดังกล่าวไม่มีบทบัญญัติให้รัฐต้องจ่ายเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ส่วนที่ปลอดจากภาระในอสังหาริมทรัพย์ด้วย เว้นแต่จะเป็นไปตามกฎกระทรวงฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ข้อ ๖ ข้อ ๘ และข้อ ๙ ที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว นอกจากนั้นสภาพความเป็นจริงจากผลงานวิจัยของสำนักวิจัยหลายสำนักพบว่าที่ดินส่วนที่อยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าหานครหรือที่ดินบริเวณใกล้เคียงจะมีมูลค่าและราคาสูงขึ้นมากกว่าเดิมหลายเท่าตัว และจากการศึกษาคำวินิจฉัยของศาลฎีกาพบว่าศาลฎีกาไม่เคยกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนเพื่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินแต่อย่างใด

นอกจากนี้วิธีการคิดคำนวณดอกเบี้ยและวันเริ่มต้นชำระดอกเบี้ยของเงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ได้กำหนดลำดับขั้นตอนการคิดคำนวณดอกเบี้ยและวันเริ่มต้นชำระดอกเบี้ยในทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ซึ่งในกรณีนี้ศาลฎีกาเคยวินิจฉัยไว้เป็นบรรทัดฐานแล้วหลายคดี จึงสามารถนำมาเทียบเคียงกันได้

คำนำ

การจัดทำเอกสารวิชาการส่วนบุคคลนี้ สำเร็จลงได้ด้วยปัจจัยหลายประการ ประการแรก ข้าพเจ้าขอขอบความดีและกราบขอบพระคุณบิดามารดาและครอบครัวข้าพเจ้าที่สนับสนุน ด้านการศึกษาของข้าพเจ้ามาตลอด และเป็นกำลังใจอย่างดียิ่งในการพัฒนาความรู้ด้านต่าง ๆ ของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้กับ ข้าพเจ้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งท่านอาจารย์สุพจน์ แสงประชากุล ผู้ช่วยใหญ่ในศาลฎีกา ซึ่งเป็นผู้ ประสิทธิ์ประสาทความรู้ด้านคดีปกครอง และจุดประกายความคิดที่เป็นประโยชน์ให้กับข้าพเจ้า รวมทั้งให้คำแนะนำตลอดจนข้อคิดเห็นต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์อย่างมาก ซึ่งช่วยให้การจัดทำ เอกสารวิชาการส่วนบุคคลนี้ มีความชัดเจนและทรงคุณค่าทางวิชาการมากยิ่งขึ้น และ ขอขอบพระคุณท่านอาจารย์นพดล เสงเจริญ ดุลการศาลปกครองสูงสุด และท่านอาจารย์ ชาวิวัฒน์ ศรีแก้ว ดุลการศาลปกครองกลาง ที่กรุณาให้คำแนะนำต่าง ๆ ทำให้การจัดทำเอกสาร วิชาการส่วนบุคคลนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ข้าพเจ้าขอขอบคุณบุคคลหลาย ๆ ท่านที่ข้าพเจ้าไม่ได้กล่าวถึง ซึ่งสนับสนุนและ ช่วยเหลือข้าพเจ้าในการจัดทำเอกสารวิชาการส่วนบุคคลนี้ ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

นายณัฐพร สายสุวรรณ

๑๐ กันยายน ๒๕๕๔

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ก
คำนำ	ง
บทที่ ๑ กรอบแนวคิด	๑
๑. ประเด็นการศึกษา	๑
๒. วัตถุประสงค์ของการศึกษา	๒
๓. ขอบเขตการศึกษา	๓
๔. ระเบียบ วิธีการศึกษา และวิเคราะห์	๓
๕. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการศึกษา	๓
บทที่ ๒ การวิเคราะห์ประเด็นการศึกษา	๕
๑. สภาพปัญหาที่ผ่านมา	๖
สาเหตุของปัญหา	๖
๑.๑ ปัญหาโครงสร้างของกฎหมายแตกต่างกัน	๖
๑.๒ ปัญหาแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่เคยวินิจฉัยกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดิน	๑๑
๑.๓ ปัญหาการกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระ	
ในอสังหาริมทรัพย์	๑๔
บทที่ ๓ แนวทางและข้อเสนอ	๑๘
๑. กรณีที่ทำให้การใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ลดลง	๑๘
๒. กรณีที่ขอให้หน่วยงานซื้อหรือเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมด	๑๙
๓. กรณีขอให้จ่ายค่าซ่อมแซมปรับปรุงอาคาร และค่าทดแทนความเสียหาย	
จากการขาดผลประโยชน์ในระหว่างซ่อมแซมปรับปรุงอาคาร	๒๑
๔. การกำหนดดอกเบี้ยและวันชำระดอกเบี้ยของเงินค่าทดแทน	๒๒
๔.๑ กรณีจ่ายเงินค่าทดแทนล่าช้า	๒๒
๔.๒ กรณีที่รัฐมนตรีหรือศาลวินิจฉัยให้ชำระเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้น	๒๕
บทที่ ๔ สรุปผลและข้อเสนอแนะ	๓๐
บรรณานุกรม	๓๒
ภาคผนวก	๓๓
ประวัติผู้ศึกษา	

บทที่ ๑

กรอบแนวคิดการศึกษา

๑. ประเด็นการศึกษา

กรุงเทพมหานครกับปัญหาการจราจรแทบจะเป็นของคู่กัน และเป็นปัญหาที่เรื้อรังมายาวนานหลายทศวรรษ ซึ่งปัจจุบันปัญหาดังกล่าวนอกจากไม่ลดลงแล้ว ยังได้มีการขยายตัวไปยังเขตเมืองของจังหวัดใหญ่ ๆ ที่มีความเจริญและมีจำนวนประชากรอาศัยอย่างหนาแน่น ก่อให้เกิดปัญหาการติดขัดและปัญหามลภาวะทางอากาศตามมา ต้นเหตุแห่งปัญหาดังกล่าวนั้นมาจากการที่พื้นที่ผิวจราจรมีจำนวนน้อยไม่เพียงพอหรือไม่สมดุลกับจำนวนยานพาหนะของประชากร องค์การภาครัฐพยายามที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยการจัดให้มีการขนส่งสาธารณะหรือการเพิ่มพื้นที่ผิวจราจร ซึ่งการเพิ่มพื้นที่ผิวจราจรดังกล่าวนั้นส่งผลกระทบต่อสิทธิของเอกชนซึ่งเป็นเจ้าของที่ดิน อันจะต้องถูกบังคับเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างถนน หรือสร้างทางเลือกใหม่ของการจราจร เช่น รถไฟฟ้า ทางด่วน เป็นต้น การบังคับเวนคืนดังกล่าวแม้จะส่งผลกระทบต่อสิทธิในทรัพย์สินของบุคคลก็ตาม แต่รัฐจำต้องกระทำเพื่อแก้ไขปัญหาของประชาชนส่วนใหญ่ จึงเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์สาธารณะ

นับแต่อดีตจนถึงปัจจุบันได้มีการตรากฎหมายขึ้นใช้บังคับเพื่อการเวนคืนหลายฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๔๗๗ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๘๐ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๔๘๕ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๔๘๗ และพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ซึ่งต่อมาได้มีการแก้ไขโดยประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๔๔ แต่ยังคงถือว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ เป็นกฎหมายหลักในปัจจุบันที่ใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ทั่วไป ทั้งนี้ตามมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “เมื่อรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการใด ๆ อันจำเป็นเพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภคหรือการอันจำเป็น ในการป้องกันประเทศ หรือการได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อการผังเมือง หรือเพื่อการพัฒนาการเกษตร หรือการอุตสาหกรรม หรือเพื่อการปฏิรูปที่ดิน หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการเวนคืนตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ”

สำหรับการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทาง ได้มีกฎหมายบัญญัติไว้ โดยเฉพาะ ได้แก่ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๔๘๒ พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งได้บัญญัติถึงการสร้างการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างทางหลวงโดยเฉพาะ แต่บทกฎหมายดังกล่าวได้เชื่อมโยงให้ใช้วิธีการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๔๗๗, พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๘๐ และพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๔๙๗ เว้นแต่ที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๔๘๒ (มาตรา ๔๒) ต่อมา พระราชบัญญัติทางหลวงทั้งสองฉบับได้ถูกยกเลิกไปโดยประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๕ ซึ่งประกาศคณะปฏิวัติดังกล่าวได้กำหนดวิธีการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวงไว้ในส่วนที่ ๓ ข้อ ๖๓ ถึง ๘๐ ต่อมาเมื่อได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ อันเป็นกฎหมายแม่บทของการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ที่ใช้ในปัจจุบันแล้ว ได้มีการออกพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๕ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๐ ให้ยกเลิกความในส่วนที่ ๓ ตั้งแต่ข้อ ๖๓ ถึง ๘๐ และบัญญัติความในข้อ ๖๓ ขึ้นใหม่ว่า “ เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์” ซึ่งหมายถึงพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ นั้นเอง ต่อมาได้วิวัฒนาการออกแบบกฎหมายใหม่คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๔๐ เป็นต้นไป ซึ่งหลักการและเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวมาจากการดำเนินการตามโครงการระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ตลอดจนเมืองอื่นๆ อาจมีทั้งส่วนที่ต้องสร้างไปบน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ ซึ่งในส่วนของ การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนนั้น รัฐอาจมีความจำเป็นต้องเข้าไปใช้ประโยชน์ในที่ดินของเอกชนเฉพาะส่วนที่เป็นแดนกรรมสิทธิ์บน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ จึงมิใช่กรณีเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ และโดยที่ในปัจจุบัน ยังไม่มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในเรื่องนี้ไว้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว กฎหมายดังกล่าวจึงเป็นเครื่องมือที่รัฐสามารถใช้เป็นทางเลือกในการจัดหาอสังหาริมทรัพย์มาพัฒนาเพื่อประโยชน์ในกิจการขนส่งมวลชนอีกหนทางหนึ่ง

๒. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๒.๑ เพื่อศึกษาหลักการและแนวทางวิธีการกำหนดค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ เปรียบเทียบกับการกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐

๒.๒ เพื่อศึกษาข้อกฎหมายว่า มีหลักการกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินในส่วนที่ปลอดจากภาระในอสังหาริมทรัพย์ แตกต่างจากการกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๑ วรรคสอง หรือไม่อย่างไร

๒.๓ เพื่อศึกษาข้อเท็จจริงที่ปรากฏโดยทั่วไปว่า บริเวณที่ดินที่อยู่ในบริเวณโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง มีราคาเพิ่มขึ้นหรือลดลง

๒.๔ เพื่อศึกษาวิธีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยและวันเริ่มต้นชำระดอกเบี้ยของเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐

๓. ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษานี้มีขอบเขตการศึกษาจากแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาที่เคยวินิจฉัยวางหลักในการกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ เฉพาะเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร บริเวณแนวโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง และศึกษาจากกฎหมาย กฎกระทรวง เอกสารราชการที่เกี่ยวกับการปฏิบัติราชการทางปกครองวิธีการกำหนดเงินค่าทดแทนต่าง ๆ

๔. ระเบียบ วิธีการศึกษา และวิเคราะห์

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพโดยใช้วิธีวิจัยเอกสาร ซึ่งใช้วิธีการแยกแยะ แจกแจง จัดหมวดหมู่ องค์กรความรู้จากเอกสารในชั้นปฐมภูมิ อันได้แก่ตัวบทกฎหมายและเอกสารในชั้นทุติยภูมิ ได้แก่คำพิพากษาและเอกสารต่างๆ ในรูปแบบอื่น รวมทั้งอินเทอร์เน็ต

แหล่งข้อมูลของเอกสารจากห้องสมุดศาลฎีกา จากนั้นนำข้อมูลทั้งหลายมาทำการวิเคราะห์เพื่อตอบคำถามของการวิจัย โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ให้สอดคล้องกับประเด็นที่ได้ตั้งสมมติฐานไว้ภายใต้หลักกฎหมาย

๕. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

๕.๑ เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในหลักเกณฑ์การกำหนดเงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ตามกฎกระทรวงฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒)

๕.๒ เพื่อให้ทราบหลักเกณฑ์การกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนอันมีราคาสูงขึ้นหรือลดลงตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๑ วรรคสอง และวรรคสาม ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่เคยวินิจฉัยไว้เป็นบรรทัดฐานต่างๆ เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ตามกฎกระทรวงฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒)

๕.๓ เพื่อให้ทราบถึงหลักเกณฑ์การกำหนดดอกเบี้ยและวันเริ่มต้นชำระดอกเบี้ยตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ เปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ และพระราชบัญญัติการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๑๑ ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่เคยวินิจฉัยไว้เป็นบรรทัดฐาน

บทที่ ๒

การวิเคราะห์ประเด็นการศึกษา

จากอดีตจนถึงปัจจุบันรัฐได้มีการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนจำนวนมาก แต่ปัญหาดังกล่าวก็มิได้บรรเทาเบาบางลง เนื่องจากประเทศไทยเข้าสู่การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในทุก ๆ ด้าน ยิ่งเพิ่มพื้นที่ถนนเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครเท่าใด ก็ทำให้การขยายตัวของธุรกิจจำหน่ายรถยนต์เพิ่มมากขึ้นเท่านั้น การแก้ปัญหาดังกล่าวเหมือนวัวพันหลัก เพราะในขณะที่รัฐเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างหรือขยายถนน แต่การเพิ่มจำนวนรถก็ขยายตัวตามไปด้วย และปัญหามลพิษทางอากาศก็เพิ่มมากขึ้นจนเป็นวิกฤตด้านสิ่งแวดล้อม องค์การภาครัฐจึงพยายามแก้ปัญหาดังกล่าวด้วยการออกนโยบายสาธารณะ ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ขึ้นในกรุงเทพมหานคร คือรถไฟฟ้า (หมายถึง รถไฟฟ้าที่ใช้พลังงานหลักจากไฟฟ้าในการขับเคลื่อน) เช่น รถไฟฟ้ามหานคร รถไฟฟ้า บีทีเอส รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีแดง สีเขียว รถไฟฟ้าสายเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ และสร้างโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง เป็นต้น แต่นโยบายสาธารณะดังกล่าวก็ไม่อาจหลีกเลี่ยงการกระทบสิทธิเสรีภาพของเจ้าของอสังหาริมทรัพย์บริเวณที่ต้องสร้างสถานีรถไฟฟ้าได้ ซึ่งเดิมก่อนปี ๒๕๔๐ ได้แก้ปัญหาดังกล่าวด้วยการเวนคืนที่ดินที่จะสร้างสถานีรถไฟฟ้า โดยอาศัยพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ เช่นเดียวกัน แต่ต่อมาได้วิวัฒนาการออกแบบกฎหมายใหม่คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๔๐ เป็นต้นไป ได้กำหนดเกี่ยวกับการที่รัฐเข้าไปใช้ประโยชน์ในที่ดินของเอกชนเฉพาะส่วนที่เป็นแดนกรรมสิทธิ์บน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำซึ่งมิใช่กรรมสิทธิ์เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ อันมีหลักการสำคัญและรายละเอียดต่าง ๆ แตกต่างไปจากวิธีการกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินจากการเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ กฎหมายดังกล่าวจึงเป็นเครื่องมือที่รัฐสามารถใช้เป็นทางเลือกในจัดหาอสังหาริมทรัพย์มาพัฒนาเพื่อประโยชน์ในกิจการขนส่งมวลชนอีกหนทางหนึ่ง

๑. สภาพปัญหาที่ผ่านมา

สาเหตุของปัญหา

๑.๑ ปัญหาโครงสร้างของกฎหมายแตกต่างกัน

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ได้บัญญัติคุ้มครองสิทธิในทรัพย์สินของบุคคลไว้ในหมวดที่ ๓ ส่วนที่ ๕ มาตรา ๔๑ วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติว่า “สิทธิของบุคคลในทรัพย์สินย่อมได้รับความคุ้มครอง ขอบเขตแห่งสิทธิและการจำกัดสิทธิเช่นว่านี้ย่อมเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ”

มาตรา ๔๒ บัญญัติว่า “การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์จะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะกิจการของรัฐเพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภค การอันจำเป็นในการป้องกันประเทศ การได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ การผังเมือง การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การพัฒนาการเกษตรหรือการอุตสาหกรรม การปฏิรูปที่ดิน การอนุรักษ์โบราณสถานและแหล่งทางประวัติศาสตร์ หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น และต้องชดเชยค่าทดแทนที่เป็นธรรม ภายในเวลาอันควรแก่เจ้าของตลอดจนผู้ทรงสิทธิบรรดาที่ได้รับความเสียหายจากการเวนคืนนั้น ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ

การกำหนดค่าทดแทนตามวรรคหนึ่งต้องกำหนดให้อย่างเป็นธรรมโดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด การได้มา สภาพและที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์ ความเสียหายของผู้ถูกเวนคืนและประโยชน์ที่รัฐและผู้ถูกเวนคืนได้รับจากการใช้สอยอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน

กฎหมายเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ต้องระบุวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนและกำหนดระยะเวลาการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ไว้ให้ชัดเจน ถ้ามิได้ใช้เพื่อการนั้นภายในระยะเวลาที่กำหนดดังกล่าวต้องคืนให้เจ้าของเดิมหรือทายาท

การคืนอสังหาริมทรัพย์ให้เจ้าของเดิมหรือทายาทตามวรรคสาม และการเรียกคืนค่าทดแทนที่ชดเชยไป ให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ”

อย่างไรก็ตามในการกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ การกำหนดเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินเพื่อเดินสายส่งไฟฟ้าตามพระราชบัญญัติการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๑๑ และเงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ล้วนมีวิธีการกำหนดเงินค่าทดแทนที่แตกต่างกัน ดังนี้

ก. การกำหนดเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ เป็นการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ที่ดินที่เวนคืน ซึ่งตามมาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง ที่ให้กำหนดโดยคำนึงถึง (๑) ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖ (๒) ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่ (๓) ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม (๔) สภาพและที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์นั้น และ (๕) เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคม

ถ้าการงานหรือกิจการอย่างใดที่เข้าไปในการเวนคืน ได้กระทำให้อสังหาริมทรัพย์ที่เหลืออยู่นั้นมีราคาสูงขึ้น ให้เอาราคาที่สูงขึ้นนั้นหักออกจากเงินค่าทดแทน แต่ไม่ให้ถือว่าราคาอสังหาริมทรัพย์ที่ทวีขึ้นนั้นสูงไปกว่าจำนวนเงินค่าทดแทนเพื่อจะให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายกลับต้องจ่ายเงินให้อีก

ถ้าต้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และส่วนที่เหลือนั้นราคาลดลงให้กำหนดเงินค่าทดแทนให้เฉพาะสำหรับส่วนที่เหลืออันราคาลดลงนั้นด้วย

ดังนั้น การกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินที่จะต้องเวนคืน จึงต้องพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง (๑) ถึง (๕) ดังกล่าวทุกอนุมาตราประกอบกันจะพิจารณาเพียงอนุมาตราใดอนุมาตราหนึ่งไม่ได้

ข. การกำหนดเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินตามพระราชบัญญัติการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ. ศ. ๒๕๑๑ เป็นการรอนสิทธิเหนือพื้นดินของเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งตามมาตรา ๓๐ บัญญัติว่า “ให้ กฟผ. จ่ายเงินค่าทดแทนตามความเป็นธรรมแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น ในกรณีดังต่อไปนี้

- (๑) การใช้ที่ดินปักหรือตั้งเสาเพื่อเดินสายส่งไฟฟ้าหรือสายจำหน่ายไฟฟ้า
- (๒) การใช้ที่ดินปักหรือตั้งสถานีไฟฟ้าย่อยหรืออุปกรณ์อื่น
- (๓) การใช้ที่ดินประกาศกำหนดเป็นเขตเดินสายไฟฟ้า
- (๔) การกระทำตามมาตรา ๒๙ (๓).....”

บทบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติไว้อย่างกว้างๆ ว่าให้ กฟผ. จ่ายเงินค่าทดแทนตามความเป็นธรรมไม่ได้บัญญัติถึงรายละเอียดของหลักเกณฑ์ที่จะนำมาใช้คำนึงถึงในการกำหนดและจ่ายเงินค่าทดแทนอย่างเป็นธรรมไว้เหมือนดังเช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ. ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง (๑) ถึง (๕) ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคม

ดังนั้น ในการกำหนดและจ่ายเงินค่าทดแทนตามความเป็นธรรมตามพระราชบัญญัติการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ. ศ. ๒๕๑๑ มาตรา ๓๐ จึงควรคำนึงถึงปัจจัยอื่น ๆ ในทำนองเดียวกันกับที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ. ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง (๑) ถึง (๕) ทุกอนุมาตราประกอบกัน เพื่อใช้เป็นฐานในการกำหนดเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองทรัพย์สินโดยวันอันเป็นฐานที่ตั้งในการพิจารณาราคาของอสังหาริมทรัพย์และสภาพและที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ในแนวเขตเดินสายส่งไฟฟ้าคือ วันที่ประกาศกำหนดเขตสำรวจทั่วไปเพื่อเลือกแนวหรือที่ตั้งระบบไฟฟ้าในโครงการนี้ ในราชกิจจานุเบกษาดมามาตรา ๒๘ (๒) (ข) แห่งพระราชบัญญัติการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ. ศ. ๒๕๑๑ แต่เนื่องจากมิได้มีการโอนกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองที่ดินส่วนที่ถูกเขตเดินสายไฟฟ้าพาดผ่าน จึงไม่จ่ายค่าทดแทนที่ดินให้เต็มราคาประเมินที่ดิน แต่ถือจ่ายให้เป็นอัตราร้อยละของราคาประเมินที่ดินที่กำหนดไว้ ๔ ประเภท คือ

- (๑) ที่ตั้งเสาไฟฟ้า จ่ายให้เต็มร้อยละ ๑๐๐ ของราคาประเมินที่ดิน
- (๒) ที่บ้าน จ่ายให้ร้อยละ ๘๐ ของราคาประเมินที่ดิน
- (๓) ที่สวน จ่ายให้ร้อยละ ๗๐ ของราคาประเมินที่ดิน
- (๔) ที่นา จ่ายให้ร้อยละ ๕๐ ของราคาประเมิน

อนึ่ง อัตราการจ่ายเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินตามประเภทของที่ดินทั้งสี่ประเภทดังกล่าว มิใช่กำหนดขึ้นโดยกฎหมาย หรือประกาศกระทรวง ทั้งมิใช่ขัดกลดตามสัญญาทางปกครองระหว่างคู่กรณี แต่เกิดจากฝ่ายจำเลยนำมาใช้กำหนดเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินให้แก่ราษฎร ซึ่งศาลฎีกาก็ได้วินิจฉัยรับฟังข้อเท็จจริงตามอัตราการจ่ายเงินค่าทดแทนดังกล่าวตลอดมา

ค. การกำหนดเงินค่าทดแทนการจะได้สังหาริมทรัพย์ ตามพระราชบัญญัติจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ เป็นการรอนสิทธิได้พื้นดินของเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งตามมาตรา ๒๙ บัญญัติว่า “หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดจำนวนเงินค่าทดแทนให้ เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงลักษณะ และความมากหรือน้อยของข้อจำกัดสิทธิอันเป็นภาระในอสังหาริมทรัพย์อันพึงมีขึ้นแก่อสังหาริมทรัพย์นั้นด้วย

มาตรา ๓๐ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า ภายใต้บังคับมาตรา ๒๙ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนและประโยชน์สาธารณะให้คณะกรรมการตามมาตรา ๒๕ กำหนดจำนวนเงินค่าทดแทนโดยคำนึงถึง

- (๑) ราคาของอสังหาริมทรัพย์ ณ วันที่คณะกรรมการตามมาตรา ๒๕ กำหนดเงินค่าทดแทน

(๒) ขนาด ที่ตั้ง สภาพและลักษณะการใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ที่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายอาจมีได้

(๓) สภาพการใช้ที่ดินในบริเวณใกล้เคียงกับที่ดินนั้น

(๔) สภาพและลักษณะของภาระอันพึงมีแก่อสังหาริมทรัพย์นั้น เนื่องจากการ ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์

(๕) ผลประโยชน์หรือความเสียหายที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วย กฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์ได้รับทราบจากการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของการเข้าใช้ อสังหาริมทรัพย์ในขณะนั้น

ต่อมา มีการออกกฎกระทรวงตามมาตรา ๒๙ คือ กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่ง มวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๔๒ โดย กฎกระทรวงฉบับดังกล่าว ในข้อ ๓ กำหนดว่า การกำหนดเงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ เบื้องต้นให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายให้คำนวณดังนี้

เงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ = ราคาที่ดิน x ค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ x ค่าสัมประสิทธิ์ของความลึก

อนึ่ง กฎกระทรวงฉบับนี้ เป็นกฎหมายของฝ่ายบริหาร ซึ่งจะต้องใช้เป็นหลักใน การกำหนดเงินค่าทดแทนภาระได้อสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ใต้ที่ดินของเอกชนโดยไม่จำเป็นต้องได้มาซึ่ง กรรมสิทธิ์ในที่ดิน โดยก่อนออกกฎกระทรวงฉบับนี้ คณะอนุกรรมการผู้ร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ ได้ ศึกษาหลักเกณฑ์ของต่างประเทศเพื่อใช้ประกอบการยกร่างประกาศกระทรวงด้วย ซึ่งเมื่อ พิจารณาหลักเกณฑ์การจ่ายเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินในเขตที่แนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูงพาดผ่าน อันเป็นการรอนสิทธิเหนือพื้นดินเปรียบเทียบกับกำหนดเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินที่ตกอยู่ ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์อันเป็นการรอนสิทธิใต้พื้นดินแล้ว สภาพและที่ตั้งของที่ดินที่ต้อง ตกอยู่ใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์นั้นแตกต่างกันมาก ที่ดินที่ถูกแนวสายส่งไฟฟ้าพาดผ่านนั้นส่วน ใหญ่เป็นที่ดินที่ไม่ได้อยู่ในชุมชนที่มีการค้าหนาแน่น ส่วนที่ดินที่ตกอยู่ภายใต้ภาระใน อสังหาริมทรัพย์ของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะอยู่ใจกลางกรุงเทพมหานครในย่านธุรกิจ การค้า และผลกระทบจากภาระในอสังหาริมทรัพย์ทั้งสองระบบจึงแตกต่างกันมาก ที่ดินที่ตกอยู่ใต้ แนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูงพาดผ่านถูกระทบอย่างรุนแรงไม่เหมาะที่จะใช้เป็นที่อยู่อาศัยอีกเลย ส่วน ที่ดินที่ตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนบนพื้นดินส่วนนี้ โดยมากจะอยู่ริมถนนและถูกจำกัดในการใช้ประโยชน์ในที่ดินตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๔๔ กฎกระทรวงฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๕๕ (พ.ศ. ๒๕๔๓) อยู่แล้ว เช่น กรณีที่จะสร้างอาคารสูงบนที่ดินส่วนนี้ก็ต้องจัดให้มีที่ว่างด้านหน้ากว้างไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร และมีถนนหรือที่ว่างปราศจากสิ่งปกคลุมโดยรอบอาคารกว้างไม่น้อยกว่า ๖ เมตร ที่ดินดังกล่าวจึงไม่สามารถสร้างอาคารหรือสิ่งปกคลุมในระยะห่างจากแนวถนนน้อยกว่า ๑๒ เมตร ทั้งยังต้องจัดให้มีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของพื้นที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคารและที่จอดรถตามจำนวนที่กำหนดของแต่ละประเภทของอาคารที่ใช้เพื่อการนั้น ตามข้อ ๕๒ (๖) วรรคสอง และกฎกระทรวงฉบับที่ ๓๓ และข้อ ๘๔ ของข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๔๔ เจ้าของที่ดินสามารถปรับใช้พื้นที่ภาระในอสังหาริมทรัพย์ที่เกิดขึ้นในโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในส่วนที่อยู่ห่างจากแนวถนนตั้งแต่กว่า ๑๒ เมตร จนถึงประมาณ ๑๘ เมตร ให้เป็นที่ว่างและที่จอดรถตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายควบคุมอาคารซึ่งมีอยู่ก่อนแล้วได้ เช่นเดียวกันกับที่ดินในใจกลางกรุงเทพมหานครอันเป็นที่ตั้งของอาคารสูงหรือห้างสรรพสินค้าหลายแห่งที่สร้างอาคารห่างจากแนวถนนอาจใช้ที่ดินด้านหน้าเป็นถนนที่จอดรถและที่ว่าง ผลกระทบจากภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ย่อมมีน้อยกว่าผลกระทบจากภาระของที่ดินที่อยู่ในแนวเขตสายส่งไฟฟ้าแรงสูงมาก

ข้อสังเกต เมื่อใช้หลักเกณฑ์ตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ มาใช้คำนวณเงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์แล้ว ตามกฎกระทรวงดังกล่าวในข้อ ๕ หากพิจารณาจากสภาพความลึกของภาระได้อสังหาริมทรัพย์แล้ว เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ย่อมมีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนในความลึกส่วนที่ใกล้พื้นผิวดินมากที่สุดที่อัตราร้อยละ ๔๐ เมื่อความลึกเพิ่มขึ้นอัตราค่าทดแทนก็ลดหลั่นลงไปตามลำดับ จนกระทั่งภาระได้อสังหาริมทรัพย์ที่มีความลึกมากกว่า ๑๐๐ เมตร ค่าสัมประสิทธิ์ของความลึกเท่ากับศูนย์ ย่อมถือไม่ได้ว่าเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ได้รับผลกระทบจากโครงการดังกล่าวอีกเลย จึงไม่มีการกำหนดเงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ในส่วนนี้

กรณีการรอนสิทธิในอสังหาริมทรัพย์ที่มีความลึกเกินกว่าหนึ่งร้อยเมตร เคยมีคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ คำวินิจฉัยที่ ๕๙/๒๕๔๕ เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติแร่ฯ มาตรา ๘๘/๓ ซึ่งบัญญัติว่า ถ้าความลึกจากผิวดินลงไปใต้ดินไม่เกินหนึ่งร้อยเมตร เจ้าของที่ดินยังคงมีแดนแห่งกรรมสิทธิ์ และยังคงมีสิทธิในความเป็นเจ้าของที่ดินอยู่อย่างสมบูรณ์ ในส่วนความลึกจากผิวดินลงไปใต้ดินเกินหนึ่งร้อยเมตรนั้น แม้มาตรา ๘๘/๓ จะไม่มีสภาพบังคับให้ผู้ยื่นคำขอประทานบัตรต้องขออนุญาตจากเจ้าของที่ดินก่อน แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า บทบัญญัติดังกล่าวเป็นการยกเลิกแดนแห่งกรรมสิทธิ์ของเจ้าของที่ดินในส่วนความลึกนั้น มาตรา ๘๘/๓ เป็นเพียงจำกัดสิทธิในการใช้สอยแดนแห่งกรรมสิทธิ์ในส่วนความลึกที่เกินหนึ่งร้อยเมตรไว้เพียงเท่าที่เจ้าของที่ดินจะสามารถใช้สอยถือเอาประโยชน์ได้ ซึ่งในขณะนี้ความลึกเกินหนึ่งร้อยเมตรดังกล่าวยังเกินความสามารถของบุคคลทั่วไปจะสามารถใช้สอยถือเอาประโยชน์ได้ และเป็นเรื่องจำเป็นที่รัฐ

จะต้องเข้าไปดูแลทรัพยากรธรรมชาติในส่วนความลึกนี้เพื่อประโยชน์สาธารณะ ทั้งนี้ ผู้ยื่นคำขอประทานบัตรจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขตามพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. ๒๕๑๐ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น รัฐจึงจำเป็นต้องมีการตรากฎหมายฉบับนี้โดยมีการจำกัดสิทธิเท่าที่จำเป็นและไม่กระทบกระเทือนถึงสาระสำคัญของสิทธิของบุคคลในทรัพย์สิน อันเป็นสิทธิของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้ตามมาตรา ๔๘ วรรคหนึ่ง ประกอบกับร่างพระราชบัญญัติแร่ฯ มาตรา ๘๘/๓ มิได้มีข้อความที่เกี่ยวกับการสืบทอดและสิทธิของบุคคลในการสืบทอด จึงไม่มีข้อความที่ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา ๔๘ วรรคสอง

กล่าวโดยสรุป เมื่อเปรียบเทียบผลกระทบจากภาวะภายใต้สภาวะทรัพยากรตามโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ย่อมมีน้อยกว่าผลกระทบจากภาวะของที่ดินที่อยู่ในแนวเขตสายส่งไฟฟ้าแรงสูงมาก

๑.๒ ปัญหาแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่เคยวินิจฉัยกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืนกับหลักความเสมอภาคเท่าเทียมกัน

ในการเวนคืนที่ดินเพื่อดำเนินโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล หรือรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (รถไฟฟ้าใต้ดิน) ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน แนวเส้นทางดังกล่าวมีเจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนบางรายไม่พอใจในจำนวนเงินค่าทดแทนที่ดินที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดให้ จึงใช้สิทธิอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ และฟ้องเป็นคดีต่อศาลยุติธรรมหลายคดี ซึ่งแนววินิจฉัยของศาลฎีกา เห็นว่าการประเมินราคาที่ดินในกรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานประเมินราคาทรัพย์สิน กรมที่ดินเป็นการประเมินราคาที่ดินรายแปลงโดยการสำรวจและรวบรวมข้อมูลที่มีการซื้อขายและจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมจากสำนักงานที่ดินย้อนหลังไม่เกิน ๓ ปี สำรวจข้อมูลภาคสนามเพื่อสืบทราบราคาที่มีการซื้อขายกันตามปกติทั่วไปในท้องตลาดที่ทำการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลอื่นๆ ที่จำเป็นกำหนดและวิเคราะห์ราคาโดยวิธีการประเมินราคาตามหลักสากล คือคิดจากวิธีการเปรียบเทียบราคาตลาด รวมทั้งคิดโดยวิธีต้นทุนทดแทนและรายได้ ทั้งคำนึงถึงสภาพทำเลและที่ตั้งและการใช้ประโยชน์ของที่ดิน ดังนั้น ราคาประเมินที่ดินรายแปลงด้วยวิธีการดังกล่าวน่าจะใกล้เคียงกับราคาซื้อขายของที่ดินแปลงนั้น หากจะสูงหรือต่ำก็ไม่มากเป็นเท่าตัว ซึ่งจากการศึกษาแนวคำพิพากษาศาลฎีกายังไม่เคยเพิ่มเงินค่าทดแทนที่ดินจากที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดไว้เกินกว่าตารางวาละ ๕๐,๐๐๐ บาท เช่น

โครงการรถไฟฟ้ามหานครระยะแรก สายหัวลำโพง – ศูนย์ประชุม แห่งชาติสิริกิติ์ - บางซื่อ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๑๑๙/๒๕๔๘ ที่ดินโฉนดเลขที่ ๒๐๘๘๙ ตำบลสามเสนนอก (บางซื่อฝั่งใต้) อำเภอบางกะปิ (บางซื่อ) กรุงเทพมหานคร เนื้อที่ ๘ ไร่ ๓ งาน ๘๘ ตารางวา ด้านหน้าที่ดินยาว ๖๘.๒๐ เมตร ติดถนนรัชดาภิเษก ห่างจากสี่แยกสุทธิสารประมาณ ๕๐๐ เมตร ถูกเวนคืนด้านหน้าติดถนนรัชดาภิเษกยาวประมาณ ๔๐.๕๐ เมตร เนื้อที่ ๗๐ ตารางวา คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น กำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินตารางวาละ ๑๒๐,๐๐๐ บาท ศาลฎีกาเพิ่มให้อีกตารางวาละ ๓๐,๐๐๐ บาท เป็นตารางวาละ ๑๕๐,๐๐๐ บาท

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๕๓๖/๒๕๕๐ ที่ดินมีโฉนด ๑๐ แปลง ตั้งอยู่ตำบลบางกะปิ (ลาดพร้าวฝั่งเหนือ) อำเภอจตุลิต (บางกะปิ) กรุงเทพมหานคร รวมเนื้อที่ ๓ ไร่ ๖๕ ตารางวา อยู่ติดถนนอโศก – ดินแดง และถนนเพชรบุรี ถูกเวนคืนเนื้อที่ ๒ ไร่ ๘๒ ตารางวา คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินให้ตารางวาละ ๒๐๐,๐๐๐ บาท ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วยกับศาลล่างทั้งสองที่เพิ่มเงินค่าทดแทนที่ดินให้อีกตารางวาละ ๕๐,๐๐๐ บาท เป็นตารางวาละ ๒๕๐,๐๐๐ บาท

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๙๒๔/๒๕๕๑ ที่ดินโฉนดเลขที่ ๖๔๘๔๘ แขวงคลองเตย เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร เนื้อที่ ๕๙ ตารางวา พร้อมสิ่งปลูกสร้าง ๔ คูหา ติดถนนพระราม ๔ ห่างจากทางขึ้นลงทางพิเศษประมาณ ๑๒๐ เมตร ห่างจากสี่แยกคลองเตยประมาณ ๖๐๐ เมตร ห่างจากศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ประมาณ ๙๐๐ เมตร ถูกเวนคืนทั้งแปลงพร้อมสิ่งปลูกสร้าง คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินให้ตารางวาละ ๑๕๐,๐๐๐ บาท ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วยกับที่ศาลล่างทั้งสองเพิ่มเงินค่าทดแทนที่ดินให้อีกตารางวาละ ๕๐,๐๐๐ บาท เป็นตารางวาละ ๒๐๐,๐๐๐ บาท

นอกจากนี้ ศาลฎีกาได้วินิจฉัยเกี่ยวกับอัตราเงินค่าทดแทนที่ดินในย่านธุรกิจการค้าใจกลางกรุงเทพมหานครที่ถูกเวนคืนในโครงการอื่นๆไปแล้วหลายสิบแปลง เช่น

โครงการทางด่วนขั้นที่ ๒ ตามพระราชกฤษฎีกา ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๓๕ ที่ดินที่ถูกเวนคืนเป็นที่ดินซึ่งอยู่ติดถนนพญาไทใกล้แยกราชเทวีอยู่ในชุมชนการค้าหนาแน่น ใกล้ศูนย์การค้าสยามสแควร์ โรงแรมเอเชีย โรงภาพยนตร์แมคเคนน่า สนามกีฬาแห่งชาติ ศูนย์การค้ามาบุญครอง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ศาลฎีกาได้วินิจฉัยเกี่ยวกับอัตราเงินค่าทดแทนที่ดินบริเวณนี้ไปแล้วหลายแปลง เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๗๔๖๙/๒๕๔๑ ที่ดินโฉนดเลขที่ ๓๐๘๗ ของบริษัท สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด เนื้อที่ ๑ ไร่ ๓ งาน ๓๑ ตารางวา อยู่เชิงสะพานหัวช้าง ถูกเวนคืนเนื้อที่ ๑ งาน ๒๘ ตารางวา คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินให้दारางวาระ ๑๖๐,๐๐๐ บาท ศาลฎีกาเพิ่มให้อีกदारางวาระ ๒๐,๐๐๐ บาท เป็นदारางวาระ ๑๘๐,๐๐๐ บาท

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๙๖๓/๒๕๔๕ ที่ดินโฉนดเลขที่ ๒๓๕๑ เนื้อที่ ๓ งาน ๗๓ ตารางวา ใช้ปลูกห้องแสดงรถยนต์ ถูกเวนคืน ๓ งาน ๗๓ ตารางวา คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดให้दारางวาระ ๑๘๐,๐๐๐ บาท รัฐมนตรีฯวินิจฉัยเพิ่มให้เป็นदारางวาระ ๒๒๐,๐๐๐ บาท ศาลล่างทั้งสองพิพากษายกฟ้อง ศาลฎีกาพิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๖๑/๒๕๔๗ ที่ดินโฉนดเลขที่ ๕๓๖๕ และ ๗๗๓๓ รวม ๔๑๖ ตารางวา พร้อมสิ่งปลูกสร้างอาคาร ๔ ชั้น ๑ หลัง อาคารพาณิชย์ ๓ ชั้น ๘ คูหา และสูง ๔ ชั้น ๔ คูหา ใช้ประกอบธุรกิจโรงพยาบาลหูดงมูกและที่พักอาศัยถูกเวนคืนทั้งหมด คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินให้दारางวาระ ๑๘๐,๐๐๐ บาท และ ๖๐,๐๐๐ บาท ตามลำดับ รัฐมนตรีฯวินิจฉัยเพิ่มให้ทั้งสองแปลงเป็นदारางวาระ ๒๒๐,๐๐๐ บาท ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วยกับศาลล่างทั้งสองที่เพิ่มเงินค่าทดแทนที่ดินให้อีกदारางวาระ ๑๐,๐๐๐ บาท เป็นदारางวาระ ๒๓๐,๐๐๐ บาท

โครงการก่อสร้างถนนนราธิวาสราชนครินทร์

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๖๓๙๘/๒๕๔๐ ที่ดินโฉนดเลขที่ ๔๔๙๑ แขวงบางรัก (สาทร) เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร เนื้อที่ ๖ ไร่ ๑ งาน ๑๙ ตารางวา อยู่ติดถนนสาทร (ช่วงกลางของถนนสาทร) ถูกเวนคืนเนื้อที่ ๘๗๖ ตารางวา บริเวณโดยรอบที่ดินแปลงนี้มีอาคารสูงหลายอาคาร เช่น อาคารสาทรธานีสูง ๑๘ ชั้น และมีชั้นใต้ดินอีก ๒ ชั้น ศาลฎีกากำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินโดยใช้วันที่เป็นฐานที่ตั้งสำหรับอสังหาริมทรัพย์เป็นปี ๒๕๓๑ แล้วกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินให้เป็นदारางวาระ ๒๐๐,๐๐๐ บาท

ดังนั้น หากมีคดีขึ้นสู่ศาลยุติธรรม ในการกำหนดราคาที่ดินเพื่อใช้เป็นฐานในการคำนวณเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ก็ต้องคำนึงถึงวิธีคิดคำนวณเงินค่าทดแทนตามแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาที่เคยวินิจฉัยกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืนไปแล้ว เพื่อมิให้เกิดความลักลั่นกัน ทั้งนี้ เว้นแต่วันที่ใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาแต่ละฉบับแตกต่างกัน อันจะมีผลให้วันอันเป็นฐานในการกำหนดราคาที่ดินเปลี่ยนแปลงไป และทำให้ราคาที่ดินแต่ละช่วงเวลาแตกต่างกันด้วย

๑.๓ ปัญหาการกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระ ในอสังหาริมทรัพย์

ก. เดิมพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๔๗๗ หมวดที่ ๒ เงินค่าทำขวัญ มาตรา ๑๔ วรรคสอง บัญญัติว่า “ ถ้าต้องเวนคืนทรัพย์สินแต่เพียงส่วนหนึ่ง และส่วนที่เหลือนั้นต้องลดน้อยถอยราคาลง ให้กำหนดเงินค่าทำขวัญให้เฉพาะสำหรับส่วนที่เหลืออันลดน้อยถอยราคานั้นด้วย”

มาตรา ๑๕ บัญญัติว่า “ถ้าการงานหรือกิจการอย่างใดที่ทำไปในการเวนคืนได้กระทำให้ทรัพย์สินที่เหลืออยู่นั้นมีราคาสูงขึ้นเป็นพิเศษในขณะนั้นไซ้ ท่านให้อาราคาที่สูงขึ้นนั้นหักกับเงินค่าทำขวัญ”

ต่อมาเมื่อมีการยกเลิกกฎหมายฉบับดังกล่าวแล้วตราเป็นพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๔๙๗ ก็นำหลักเกณฑ์การกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนอันมีราคาสูงขึ้นหรือลดลงไปบัญญัติไว้ในหมวดที่ ๒ เงินค่าทดแทน มาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง และวรรคสอง เช่นกัน

ต่อมาเมื่อยกเลิกพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๔๙๗ แล้วใช้บังคับพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ก็ยังคงหลักเกณฑ์การกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนอันมีราคาสูงขึ้นและลดลงไว้ในมาตรา ๒๑ วรรคสอง และวรรคสาม

เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครระยะแรก สายหัวลำโพง – ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ – บางซื่อ นั้น ศาลฎีกาเคยวางแนววินิจฉัยเกี่ยวกับราคาที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนว่าราคาไม่ลดลง เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๑๑๙/๒๕๔๘ ที่ดินของโจทก์ทั้งสองมีด้านหน้าติดถนนรัชดาภิเษก ยาวประมาณ ๖๘.๒๐ เมตร โดยแนวเขตที่ถูกเวนคืนกว้างประมาณ ๔๐.๕๐ เมตร ลึกประมาณ ๕ เมตร ถึง ๑๐ เมตร เป็นเนื้อที่ ๗๐ ตารางวา เหลือด้านหน้าที่ดินที่ติดถนนรัชดาภิเษก แยกเป็นสองส่วน คือด้านขวากว้างประมาณ ๑๐ เมตร และด้านซ้ายกว้างประมาณ ๑๗.๗๐ เมตร ก็ตามแต่ช่องทางทั้งสองอยู่ติดถนนรัชดาภิเษก ซึ่งสามารถเดินทางเข้าออกได้ การที่ดินหน้าของที่ดินดังกล่าวเป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินยอมทำให้ที่ดินของโจทก์ทั้งสองอยู่ติดกับศูนย์รวมการคมนาคมซึ่งมีศักยภาพที่จะเป็นแหล่งการค้าที่จะเจริญเติบโตยิ่งขึ้นในภายหน้า และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินมีส่วนสูงจากพื้นดินถึงหลังคาเพียง ๔ เมตร จึงมิได้บดบังทัศนียภาพที่ดินส่วนที่เหลือและการเข้าออกที่ดินของโจทก์ทั้งสองก็ยังคงสะดวกเช่นเดิม เชื่อว่าที่ดินของโจทก์ทั้งสองดังกล่าวมิได้ด้อยราคาลงไปกว่าเดิม ที่ศาลอุทธรณ์ไม่กำหนดเงินค่าทดแทนสำหรับที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนอันราคาลดลงให้แก่โจทก์ทั้งสองนั้น ชอบแล้ว ฎีกาของโจทก์ทั้งสองฟังไม่ขึ้น

ข. กรณีพระราชบัญญัติการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๑๑ แม้ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินนอกเขตแนวสายส่งไฟฟ้าพาดผ่าน ดังเช่นพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๑ วรรคสอง และวรรคสาม แต่ศาลฎีกาก็เคยวินิจฉัยกำหนดให้ เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๓๘๓/๒๕๕๐ วินิจฉัยว่า สำหรับค่าเสื่อมราคาที่ดินของโจทก์ส่วนที่เหลือนอกแนวเขตสายส่งไฟฟ้าของจำเลยเนื้อที่ ๑ งาน ๒๙ ตารางวา เห็นว่า แม้พระราชบัญญัติการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๑๑ มาตรา ๓๐ มิได้กำหนดให้จำเลยจ่ายเงินค่าทดแทนสำหรับที่ดินที่อยู่นอกแนวเขตเดินสายส่งไฟฟ้าไว้เลยก็ตาม แต่ในการกำหนดเงินค่าทดแทนให้แก่โจทก์นั้น ศาลก็จำต้องคำนึงถึงค่าแห่งความเจริญหรือความเสื่อมของที่ดินที่อยู่นอกแนวเขตสายส่งไฟฟ้าซึ่งไม่สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณนั้นได้เช่นเดิมด้วยในทำนองเดียวกันกับการกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินที่เหลือนจากการเวนคืนอันมีราคาเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๑ วรรคสองและวรรคสาม

หมายเหตุ คดีนี้โจทก์เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินเนื้อที่ ๑๐๘ ไร่ ๑ งาน ๔๘ ตารางวา ถูกแนวเขตสายส่งไฟฟ้าของจำเลยเนื้อที่ ๕ ไร่ ๕๔ ตารางวา มีที่ดินส่วนที่อยู่นอกแนวเขตสายส่งไฟฟ้าบริเวณท้ายแปลงเนื้อที่ ๑ งาน ๒๙ ตารางวา

ค. พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ มาตรา ๓๐ วรรคสาม บัญญัติว่า “ ถ้าการงานหรือกิจการอย่างใดที่ทำไปในการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ใดทำให้อสังหาริมทรัพย์นั้นมีราคาสูงขึ้น คณะกรรมการตามมาตรา ๒๕ จะลดหย่อนหรือยกเว้นไม่กำหนดเงินค่าทดแทนแก่อสังหาริมทรัพย์นั้นก็ได้ แต่ไม่ให้ถือว่าราคาอสังหาริมทรัพย์ที่ทวีขึ้นนั้นสูงไปกว่าจำนวนเงินค่าทดแทนเพื่อจะให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายกลับต้องจ่ายเงินให้อีก แต่ถ้การดังกล่าวทำให้อสังหาริมทรัพย์นั้นราคาลดลง ให้กำหนดเงินค่าทดแทนโดยคำนึงถึงราคาที่ลดลง ทั้งนี้ คณะกรรมการดังกล่าวต้องให้เหตุผลแห่งการนั้นด้วย ”

อย่างไรก็ตาม กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ข้อ ๖ บัญญัติว่า “ ในกรณีที่มีการกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้การใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ที่ตกอยู่ภายใต้ภาระดังกล่าวลดลง ให้คณะกรรมการกำหนดเงินค่าทดแทนให้สำหรับประโยชน์ที่ลดลงด้วย

การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้สันนิษฐานว่ามีผลให้การใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ลดลง

(๑) การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้ที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระในอสังหาริมทรัพย์ของเจ้าของเดียวกันแยกเป็นหลายส่วน แต่ละส่วนมีเนื้อที่น้อยหรือมีรูปร่างไม่เหมาะสมแก่การก่อสร้าง เช่น เป็นรูปสามเหลี่ยม สี่เหลี่ยมคางหมู หรือรูปทรงอื่น

(๒) การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้ที่ดินซึ่งใช้เป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบกิจการโดยชอบด้วยกฎหมายถูกแยกจากกันเป็นหลายส่วนและทำให้ไม่ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการใช้ตามสภาพเดิม ”

จากบทบัญญัติมาตรา ๓๐ วรรคสามประกอบกฎกระทรวงฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ข้อ ๖ แสดงให้เห็นชัดเจนว่า พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ไม่มีบทบัญญัติที่ให้กำหนดเงินค่าทดแทนสำหรับอสังหาริมทรัพย์ในส่วนที่ปลอดภาระในอสังหาริมทรัพย์ ดังนั้น ตามกฎหมายดังกล่าวเจ้าของที่ดินที่ตกเป็นภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน ไม่มีสิทธิฟ้องเรียกเงินค่าทดแทนสำหรับที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระในอสังหาริมทรัพย์โดยอ้างเหตุว่าที่ดินดังกล่าวมีราคาลดลงอันเนื่องมาจากที่ดินบางส่วนตกอยู่ภายใต้ภาระอสังหาริมทรัพย์

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาปัญหาข้อเท็จจริง การก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานคร ระยะแรก อันเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในกรุงเทพมหานคร ทำให้การคมนาคมสะดวก รวดเร็วกว่าเดิมเป็นเหตุให้ที่ดินในบริเวณที่อยู่ติดและอยู่ใกล้กับทางรถไฟฟ้ามหานคร เป็นที่ต้องการของนักธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อย่างมาก ส่งผลให้ที่ดินใกล้แนวรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นมหาศาลในรอบ ๑๐ ปี ที่ผ่านมามีมูลค่าเพิ่มขึ้นมากกว่าราคาที่ดินที่อยู่ห่างออกไปที่ไม่สามารถไปถึงด้วยการเดินเท้า ตั้งแต่ปี ๒๕๔๒ ถึงปี ๒๕๕๒ อัตราเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยของที่ดินติดเส้นทางรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น ๒๓๙ เปอร์เซ็นต์ แต่ที่ดินที่อยู่ใกล้เคียงเพิ่มขึ้น ๑๕๑ เปอร์เซ็นต์ ซึ่งเพิ่มขึ้นมากกว่าที่ดินที่อยู่ใกล้เคียงอีก ๘๘ เปอร์เซ็นต์ กรณีที่ดินติดรถไฟฟ้าสามารถเพิ่มขึ้น ๒๒๙ เปอร์เซ็นต์ แต่ที่ดินที่อยู่ใกล้เคียงที่ตรอกจันทร์เพิ่มขึ้น ๑๔๗ เปอร์เซ็นต์ เพิ่มขึ้นน้อยกว่า ๘๒ เปอร์เซ็นต์ (จากข้อมูลการวิจัยและประเมินค่าอสังหาริมทรัพย์ไทย บริษัทเอเจนซีฟอร์เรียล เอสเตท)

เมื่อพิจารณาถึงข้อจำกัดในการทำนิติกรรมเกี่ยวกับที่ดินที่ตกเป็นภาระในอสังหาริมทรัพย์ ก็ไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายใดห้ามมิให้เจ้าของทำนิติกรรมใดๆ ในที่ดินส่วนนี้ แม้ตามมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งพนักงานเจ้าหน้าที่ตามประมวลกฎหมายที่ดินทราบการทำสัญญากำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์และให้ดำเนินการจดทะเบียนเพื่อกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ในหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน และตามมาตรา ๑๗ เมื่อได้จดทะเบียนกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์แล้ว ให้อสังหาริมทรัพย์นั้นตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์โดยไม่มีกำหนดเวลานับแต่วันที่ได้จดทะเบียนเป็นต้นไป เว้นแต่จะได้จดทะเบียน

กำหนดเวลาเป็นอย่างอื่น นอกจากนี้ ตามมาตรา ๑๗ วรรคท้าย บัญญัติว่า การจำหน่ายหรือแบ่งแยกอสังหาริมทรัพย์ที่ตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ไม่เป็นเหตุให้ภาระในอสังหาริมทรัพย์นั้นสิ้นสุดลง แสดงให้เห็นว่า เจ้าของที่ดินที่ต้องตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ ไม่มีข้อบังคับทางกฎหมายในการห้ามโอน อันจะเป็นเหตุให้ราคาที่ดินลดลงแต่อย่างใด ที่ผ่านมาศาลฎีกายังไม่เคยวินิจฉัยว่า ที่ดินที่หลุดจากการเวนคืนเพื่อสร้างทางรถไฟพหุมหานครในโครงการนี้มีราคาลดลงเลย แม้ผลกระทบในทางที่ทำให้ความสะดวกในการเข้าออกของที่ดินที่หลุดจากการเวนคืนด้วยลงมากก็ตาม

สรุปแล้ว ไม่ว่าจะพิจารณาในด้านกฎหมายหรือในด้านข้อเท็จจริง เจ้าของที่ดินอันตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนไม่มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระในอสังหาริมทรัพย์ โดยอ้างว่าที่ดินดังกล่าวมีราคาลดลง

บทที่ ๓

แนวทางและข้อเสนอ

ตามที่กล่าวในบทที่ ๒ ตอนท้ายว่า พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อ
กิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๕๐ ไม่ได้บัญญัติให้รัฐกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่ปลอดจาก
ภาระในอสังหาริมทรัพย์ เหมือนดังเช่นที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน
อสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๑ วรรคสองและวรรคสาม ประกอบกับในทางข้อเท็จจริงก็
ปรากฏผลงานการวิจัยว่า ราคาที่ดินบริเวณที่อยู่ติดและอยู่ใกล้กับทางรถไฟฟ้ามหานครมีราคา
สูงขึ้น ซึ่งเป็นคุณแก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์อยู่แล้ว

แต่อย่างไรก็ตาม สำหรับที่ดินที่ตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์นั้น ตามพระราชบัญญัติ
ว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ. ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๒๙ ให้กำหนดเงินค่า
ทดแทนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ซึ่งตามปกติแล้ว
เจ้าของที่ดินที่ตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์จะได้รับเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินในอัตราสูงสุดคือ
ร้อยละ ๕๐ ของราคาที่ดิน แต่หากการที่องค์กรการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใช้ประโยชน์พื้นที่ที่ดินส่วนนี้ทำ
ให้ราคาที่ดินส่วนนี้ลดลง ก็ให้กำหนดเงินค่าทดแทนโดยคำนึงถึงราคาที่ลดลงด้วยได้ตามมาตรา ๓๐
วรรคท้าย ซึ่งต้องให้เหตุผลแห่งการลดลงด้วย เช่น โครงสร้างของหลังคาของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินอยู่ใกล้
กับผิวพื้นดินมากจนไม่สามารถใช้ประโยชน์อย่างอื่นได้ตามปกติ ดังนั้น เมื่อนำข้อด้อยในการใช้
ประโยชน์บริเวณเหนือพื้นดินที่ตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวมาพิจารณาประกอบกัน
แล้วก็อาจกำหนดเงินค่าทดแทนส่วนนี้ให้แก่เจ้าของที่ดินที่ตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์เกินกว่า
ร้อยละ ๕๐ ของราคาที่ดินได้ เช่น กำหนดให้ร้อยละ ๕๐ หรือร้อยละ ๖๐ เป็นต้น

นอกจากนี้กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติว่า
ด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๕๐ ได้กำหนดให้คณะกรรมการ
กำหนดเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์เพิ่มเติมได้ในกรณีต่าง ๆ ตาม กฎกระทรวง
ข้อ ๖ ข้อ ๘ และ ข้อ ๙ ดังนี้

๑. กรณีที่ทำให้การใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ลดลง

ข้อ ๖ ในกรณีที่มีการกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้การใช้ประโยชน์ใน
อสังหาริมทรัพย์ที่ตกอยู่ภายใต้ภาระดังกล่าวลดลง ให้คณะกรรมการกำหนดเงินค่าทดแทนให้
สำหรับประโยชน์ที่ลดลงด้วย

การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้สันนิษฐานว่ามีผลให้การใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ลดลง

(๑) การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้ที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระในอสังหาริมทรัพย์ของเจ้าของเดียวกันแยกเป็นหลายส่วน แต่ละส่วนมีเนื้อที่น้อยหรือมีรูปร่างไม่เหมาะสมแก่การก่อสร้าง เช่น เป็นรูปสามเหลี่ยม สี่เหลี่ยมคางหมู หรือรูปทรงอื่น

(๒) การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้ที่ดินซึ่งใช้เป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบกิจการโดยชอบด้วยกฎหมายถูกแยกจากกันเป็นหลายส่วนและทำให้ไม่ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการใช้ตามสภาพเดิม

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๙๕๐/๒๕๔๗ การพิจารณาว่าที่ดินที่ถูกเวนคืนแปลงใดมีที่ดินที่เหลือจากการเวนคืนหรือไม่เพียงใด ต้องพิจารณาในวันที่กฎหมายกำหนดแนวเขตที่จะเวนคืนมีผลใช้บังคับในกรณีนี้คือ วันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา คือวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๓๕ ในวันดังกล่าวที่ดินของโจทก์ที่จะต้องเวนคืนเป็นที่ดินแปลงเดียวมีที่ดินที่เหลือจากการเวนคืนเนื้อที่ ๑๑๓ ตารางวา และไม่มีด้านหนึ่งด้านใดน้อยกว่า ๕ วา ไม่เข้าหลักเกณฑ์ที่จะขอให้ฝ่ายจำเลยเวนคืนหรือจัดซื้อที่ดินที่เหลือจากการเวนคืนตามมาตรา ๒๐ วรรคหนึ่ง การที่โจทก์ดำเนินการแบ่งแยกที่ดินแปลงนี้ออกเป็นแปลงย่อยอีก ๗ แปลง ภายหลังวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา เป็นผลให้ที่ดินที่แบ่งแยกดังกล่าวแต่ละแปลงมีเนื้อที่น้อยกว่า ๒๕ ตารางวา และมีด้านหนึ่งด้านใดน้อยกว่า ๕ วานั้น เกิดจากการกระทำของโจทก์เองมิใช่เกิดจากการเวนคืนโดยตรง โจทก์จึงไม่มีสิทธิที่จะขอให้ฝ่ายจำเลยเวนคืนหรือจัดซื้อที่ดินที่เหลืออยู่นั้นได้

๒. กรณีที่ขอให้หน่วยงานซื้อหรือเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมด

ข้อ ๘ การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ที่ครอบคลุมที่ดินทั้งแปลง และมีความลึกน้อยกว่าสิบสองเมตร เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายอาจร้องขอให้หน่วยงานดำเนินการจัดซื้อหรือเวนคืนที่ดินนั้นตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ได้

ในกรณีที่การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้ที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระแยกเป็นหลายส่วน และภาระในอสังหาริมทรัพย์มีความลึกน้อยกว่าสิบสองเมตร เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายอาจร้องขอให้หน่วยงานดำเนินการจัดซื้อหรือเวนคืนที่ดินส่วนที่ถูกกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ได้

ในกรณีตามวรรคสอง หากที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระในอสังหาริมทรัพย์ส่วนใดมีเนื้อที่เหลือน้อยกว่าสี่สิบห้าตารางวา และมีความยาวด้านใดด้านหนึ่งน้อยกว่าสิบเมตร เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายอาจร้องขอให้หน่วยงานดำเนินการจัดซื้อหรือเวนคืนที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระนั้นตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ด้วยก็ได้

แนวคำวินิจฉัยของศาลฎีกาเกี่ยวกับการดำเนินการจัดซื้อหรือเวนคืนที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างส่วนที่เหลือ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๖๙๒๐/๒๕๔๘ โจทก์เป็นเจ้าของสถานฝึกไต่รฟกอล์ฟและอาคารแจ้งวัฒนะกอล์ฟไต่รฟวิ่งเร็น ซึ่งเป็นอาคารตึก ๒ ชั้น จำนวน ๑ หลัง เสาโครงเหล็กจำนวน ๒๕ ต้น และสนามกอล์ฟพื้นที่ ๒๑,๕๑๓ ตารางเมตร ต่อมาสนามไต่รฟกอล์ฟของโจทก์ดังกล่าวถูกเวนคืนบางส่วนผ่านกลางสนามหญ้า โดยมีการรื้อถอนเสาโครงเหล็กบางส่วน โจทก์จึงเป็นเจ้าของสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่รื้อถอนไม่ได้ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ถูกเวนคืน เมื่อการเวนคืนดังกล่าวมีผลทำให้เสาโครงเหล็กตาข่ายและสนามหญ้าที่เหลือใช้การไม่ได้ตามวัตถุประสงค์ของโจทก์ จึงเป็นการเวนคืนสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นแต่เพียงบางส่วน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๑๙ และโจทก์ฟ้องขอเงินค่าทดแทนในส่วนนี้จากตัวทรัพย์ที่เหลือจากการเวนคืนอันเป็นกรณีตามมาตรา ๑๙ มิใช่ตามมาตรา ๒๑ วรรคท้าย ซึ่งหมายถึงค่าเสียหายโดยตรงที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน ดังนั้น หากโจทก์เห็นว่าสิ่งปลูกสร้างส่วนที่เหลืออยู่ใช้การไม่ได้ตามวัตถุประสงค์ของโจทก์และโจทก์ประสงค์จะให้เวนคืนโจทก์จะต้องร้องขอต่อจำเลยที่ ๒ ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่เวนคืนให้เวนคืนส่วนที่เหลืออยู่ซึ่งใช้การไม่ได้ตามวัตถุประสงค์ของโจทก์นั้นด้วย ถ้าจำเลยที่ ๒ ไม่ยอมเวนคืนตามคำร้องของโจทก์ โจทก์มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีฯ ภายใน ๖๐ วัน ตามมาตรา ๑๙ เมื่อโจทก์มิได้ดำเนินการตามขั้นตอนตามกฎหมายดังกล่าว โจทก์จึงไม่มีสิทธิฟ้องเรียกเงินค่าทดแทนทรัพย์ชิ้นส่วนนี้ที่เหลือจากการเวนคืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๙๙/๒๕๔๖ ที่ดินของโจทก์ส่วนที่เหลือจากการเวนคืนมีเนื้อที่มากกว่า ๒๕ ตารางวา และทั้งสามด้านของที่ดินที่เหลือจากการเวนคืนไม่มีด้านใดยาวน้อยกว่า ๕ วา จึงไม่ต้องด้วยหลักเกณฑ์ที่จะขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืนจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๐ วรรคหนึ่ง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๗๑๐/๒๕๔๕ โจทก์ไม่ได้ร้องขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืนที่ดินหรือจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนตามมาตรา ๒๐ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ส่วนที่โจทก์ยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีขอให้เพิ่มเงินค่าทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืนและขอให้ซื้อที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนนั้น เป็นการอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๕ วรรคหนึ่ง ซึ่งเป็นคนละขั้นตอนกับการขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืนหรือจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนตามมาตรา ๒๐ เมื่อโจทก์ยังไม่ได้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายดังกล่าว จึงยังไม่มีสิทธิฟ้องให้บังคับจำเลยจ่ายเงินค่าที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืน แต่การยกฟ้องโจทก์ในส่วนนี้เป็นการยกฟ้องเกี่ยวกับอำนาจฟ้องเพราะโจทก์ยังมิได้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย ศาลฎีกาเห็นสมควรไม่ตัดสินคดีของโจทก์ที่จะดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายแล้วนำคดีส่วนนี้มาฟ้องใหม่

๓. กรณีขอให้จ่ายค่าซ่อมแซมปรับปรุงอาคาร และค่าทดแทนความเสียหายจากการขาดผลประโยชน์ในระหว่างซ่อมแซมปรับปรุงอาคาร

ข้อ ๙ ในกรณีที่มีการกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้ต้องแก้ไขปรับปรุงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆ ในที่ดินที่ถูกกำหนดภาระหรือทำให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายต้องหยุดกิจกรรมใดๆ เป็นการชั่วคราว เนื่องจากการแก้ไขปรับปรุงดังกล่าว หรือต้องย้ายออกจากอสังหาริมทรัพย์ในระหว่างการแก้ไขปรับปรุง ให้คณะกรรมการกำหนดเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายเฉพาะที่ได้เสียหายจริง โดยเหตุที่ต้องมีการแก้ไขปรับปรุงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างหรือสูญเสียรายได้ระหว่างหยุดกิจกรรมชั่วคราวหรือต้องขนย้ายทรัพย์สินออกจากอสังหาริมทรัพย์ระหว่างการแก้ไขปรับปรุง

แนวคำวินิจฉัยของศาลฎีกาเกี่ยวกับปัญหาดังกล่าว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๖๑/๒๕๔๗ โจทก์ผู้ถูกเวนคืนจะมีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนจากการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ของโจทก์เพียงใดนั้น จะต้องเป็นไปตามที่พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ บัญญัติไว้ ซึ่งตามพระราชบัญญัติดังกล่าวไม่มีบทบัญญัติให้จ่ายเงินค่าทดแทนสำหรับความเสียหายต่อธุรกิจของผู้ถูกเวนคืนช่วงก่อนวันที่ผู้ถูกเวนคืนจะออกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืน โจทก์จึงไม่มีสิทธิฟ้องขอให้จำเลยรับผิดชอบค่าเสียหายต่อธุรกิจของโจทก์ในช่วงก่อนวันที่โจทก์จะออกจากอสังหาริมทรัพย์ของโจทก์ที่ต้องเวนคืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๖๕๗๒/๒๕๔๕ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๑ วรรคท้าย มุ่งหมายให้จ่ายเงินค่าทดแทนความเสียหายให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายที่อยู่อาศัยหรือประกอบการค้าขายหรือประกอบการงานอันชอบด้วยกฎหมายอยู่ในอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืนเท่านั้น มิได้ประสงค์จะให้จ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ได้อยู่อาศัยหรือประกอบการค้าขายในอสังหาริมทรัพย์นั้นด้วย เมื่อโจทก์มิได้อยู่อาศัยและไม่ได้ประกอบการค้าขายในที่ดินที่ต้องเวนคืนเนื่องจากให้ ค. เข้าไปประกอบธุรกิจการค้าเป็นสถานที่แสดงรถยนต์ โจทก์ย่อมไม่มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนค่าขาดประโยชน์ที่ได้จากการให้เช่าที่ดินที่ถูกเวนคืน

ข้อสังเกต กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ เป็นกฎหมายของฝ่ายบริหารดังกล่าวมาแล้วในบทที่ ๒ ดังนั้น กฎกระทรวงฉบับดังกล่าวจึงอาจถูกยกเลิกได้เช่นกัน ดังที่เคยเกิดขึ้นมาแล้วเกี่ยวกับวิธีการกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลืออันมีราคาสูงขึ้นหรือลดลงตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๑ วรรคสองและวรรคสาม ซึ่งให้คิดคำนวณตามกฎหมายกระทรวง และรัฐบาลสมัยนายชวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรี เคยออกกฎกระทรวงเพื่อคิดคำนวณราคาที่ดินส่วนที่เหลืออันมีราคาลดลง แต่ต่อมาก็มีรัฐบาลอีกคณะ

หนึ่งประกาศยกเลิกกฎกระทรวงฉบับดังกล่าว ทำให้ปัจจุบันยังไม่มีกฎกระทรวงที่ออกมาเพื่อกำหนดวิธีคิดคำนวณราคาที่ดินส่วนที่เหลืออันมีราคาลดลง ดังนั้น ในอนาคตกฎกระทรวงฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ก็อาจถูกยกเลิกได้เช่นกัน อันอาจทำให้การตีความมาตรา ๓๐ วรรคท้าย ขยายความมากขึ้นอันจะทำให้มีการกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่ปลดภาระได้อสังหาริมทรัพย์ได้ แต่อย่างไรก็ตามการกำหนดเงินค่าทดแทนดังกล่าวก็ต้องกำหนดตามค่าของความเสื่อมของที่ดินลดหลั่นกันไป เช่น ที่ดินส่วนที่อยู่ติดกับที่ดินส่วนที่ตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์มากที่สุดน่าจะมีผลกระทบมากกว่าส่วนที่อยู่ไกลออกไป การกำหนดเงินค่าทดแทนจึงลดหลั่นลงไป

ซึ่งเคยมีแนวคำวินิจฉัยของศาลฎีกาตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๙๓/๒๕๕๒ ที่ดินของโจทก์ถูกเวนคืนเนื้อที่ ๓ ไร่ ๕๘ ตารางวา ซึ่งส่วนที่อยู่ติดถนนร่มเกล้ายาวประมาณ ๓๔๐ เมตร ที่ดินที่เหลือจากการเวนคืนเนื้อที่ ๙๕ ไร่ ๒ งาน ๒๒.๖๐ ตารางวา กลายเป็นที่ดินติดเขตทางขยายของถนนร่มเกล้าแต่ด้านข้างของทางขยายนี้มีทางยกระดับอยู่เกือบชิดด้านทิศตะวันออกของที่ดินของโจทก์ตลอดแนว บังหน้าที่ดินของโจทก์ทั้งหมด ทั้งทำให้การเข้าออกที่ดินส่วนนี้ไม่สะดวกเท่าเดิม (เพราะกลายเป็นถนนเดินรถทางเดียวซึ่งอยู่ใต้ทางยกระดับ) ส่งผลให้ศักยภาพโดยรวมของที่ดินส่วนนี้ด้อยลง ที่ดินส่วนที่ถูกกระทบทำให้ศักยภาพในการใช้ประโยชน์ด้อยลงจากเดิมมากที่สุดคือ ที่ดินส่วนที่อยู่ใกล้ถนนสายนี้ แต่ที่ดินส่วนที่อยู่ห่างจากถนนสายนี้นั้นยังห่างมากเท่าใดยังได้รับผลกระทบย่อยลงไปหรืออาจไม่ได้รับผลกระทบเลย เมื่อคำนึงถึงข้อด้อยลงของที่ดินส่วนนี้โดยเฉพาะส่วนที่อยู่ใกล้ทางยกระดับที่ได้รับผลกระทบมากแล้ว เห็นควรกำหนดเงินค่าทดแทนสำหรับที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนให้แก่โจทก์จำนวน ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (เฉลี่ยแล้วตารางวาละประมาณ ๒๖๒ บาท ที่ดินแปลงนี้ ศาลฎีกากำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืนตารางวาละ ๒๕,๐๐๐ บาท)

๔. การกำหนดดอกเบี้ยและวันชำระดอกเบี้ยของเงินค่าทดแทน

๔.๑ กรณีจ่ายเงินค่าทดแทนล่าช้า พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ มาตรา ๓๔ บัญญัติว่า ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตามมาตรา ๑๓ หรือวางเงินค่าทดแทนล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตามมาตรา ๒๒ ให้ผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทนได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินดังกล่าวนับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาการจ่ายเงินค่าทดแทน หรือวางเงินค่าทดแทน

มาตรา ๑๓ วรรคท้ายบัญญัติว่า ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์และเงินค่าทดแทนกันได้ตามวรรคหนึ่งให้พนักงานเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนทั้งหมดให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ทำสัญญากำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์

มาตรา ๒๒ บัญญัติว่า เมื่อพระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนตามมาตรา ๒๐ มีผลใช้บังคับแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๒๖ มารับเงินค่าทดแทนตามที่คณะกรรมการตามมาตรา ๒๕ กำหนด ทั้งนี้ ภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งต้องไม่เกินเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนฉบับนั้นใช้บังคับ

ในกรณีที่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนผู้ใดไม่มารับเงินค่าทดแทนภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือในกรณีที่ไม้อาจจ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนรายได้เพราะมีปัญหาเกี่ยวกับการมสทธิ์หรือสิทธิอื่นในอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องกำหนดภาระอสังหาริมทรัพย์ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่วางเงินค่าทดแทนไว้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๔ โดยพลัน

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติเกี่ยวกับดอกเบี้ยและวันเริ่มต้นชำระดอกเบี้ยตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ มาตรา ๓๔ กฎหมายบัญญัติไว้ในทำนองเดียวกับวิธีกำหนดอัตราดอกเบี้ยและวันเริ่มต้นชำระดอกเบี้ยตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๓๓ ซึ่งบัญญัติว่า ในกรณีที่เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าอสังหาริมทรัพย์ล่าช้ากว่าที่กำหนดตามมาตรา ๑๑ วรรคหนึ่ง หรือจ่ายเงินค่าทดแทนล่าช้ากว่าที่กำหนดเวลาตามมาตรา ๒๘ วรรคหนึ่ง ให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าอสังหาริมทรัพย์หรือเงินค่าทดแทน ได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินดังกล่าว นับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาการจ่ายเงินค่าอสังหาริมทรัพย์หรือเงินทดแทน

มาตรา ๑๑ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า ในกรณีที่มีการตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์กันได้ตาม มาตรา ๑๐ ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวทั้งหมดให้แก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ ทำสัญญาซื้อขาย

มาตรา ๒๘ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า เมื่อพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๑๕ ใช้บังคับแล้ว ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ปิดประกาศสำเนาแห่งพระราช บัญญัติฉบับนั้น พร้อมทั้งแผนที่หรือแผนผังท้ายพระราชบัญญัติและรายชื่อเจ้าของหรือผู้ ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนไว้โดยเปิดเผย ณ สถานที่ตาม มาตรา ๗ และ ณ ที่ชุมนุมชนอื่นตามควรแก่กรณี พร้อมทั้งมีหนังสือแจ้งให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่า ทดแทนตามมาตรา ๑๘ มารับเงิน ค่าทดแทนตามจำนวนที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๙

หรือมาตรา ๒๓ แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ภายในระยะเวลาที่กำหนดซึ่งต้องไม่เกินหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฉบับนั้นใช้บังคับสำหรับกรณีตามมาตรา ๑๕ หรือนับแต่วันที่คณะกรรมการได้กำหนดเงินค่าทดแทนแล้วสำหรับกรณีตามมาตรา ๒๓ และให้นำมาตรา ๑๓ วรรคสี่และวรรคห้า มาใช้บังคับโดยอนุโลม

วิธีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยและวันชำระดอกเบี้ยในกรณีจ่ายเงินค่าทดแทนล่าช้าตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ มาตรา ๓๔ จึงสามารถเทียบเคียงแนววินิจฉัยของศาลฎีกาที่เคยวินิจฉัยไว้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ได้ เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๕๘๔/๒๕๕๐ การเวนคืนเป็นกรณีโจทก์กับจำเลยที่ ๑ ดกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืนกันได้ ตามมาตรา ๑๐ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ เจ้าหน้าที่เวนคืนอสังหาริมทรัพย์จึงต้องจ่ายเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนทั้งหมด ซึ่งรวมถึงเงินค่าทดแทนที่ดินของโจทก์ที่ถูกเวนคืนส่วนที่รังวัดขาดไปจำนวน ๒,๖๐๓,๒๕๐ บาท ให้แก่โจทก์ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวัน นับแต่วันทำสัญญาซื้อขาย โจทก์ทำสัญญาซื้อขายกับจำเลยที่ ๑ เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๔๐ ครบกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวัน ตามมาตรา ๑๐ อันเป็นวันที่ต้องมีการจ่ายเงินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้แก่โจทก์ในวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๐ เมื่อยังไม่ได้จ่ายเงินค่าทดแทนจำนวนนี้ให้แก่โจทก์ จึงต้องถือว่าเงินค่าทดแทนที่ดินจำนวนนี้เป็นเงินที่จ่ายล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตามความในมาตรา ๑๑ วรรคหนึ่ง ซึ่งมาตรา ๓๓ กำหนดให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าอสังหาริมทรัพย์หรือเงินค่าทดแทนได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่จ่ายล่าช้าดังกล่าว นับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาการจ่ายเงินค่าอสังหาริมทรัพย์หรือเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๑๐ กรณีนี้มิใช่กรณีที่รัฐมนตรีหรือศาลกำหนดเงินค่าทดแทนเพิ่มให้แก่โจทก์ตามมาตรา ๒๖ วรรคสาม โจทก์จึงมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยจากต้นเงิน ๒,๖๐๓,๒๕๐ บาท ในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสิน นับแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๐ เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๔๓๓/๒๕๔๘ เงินค่าทดแทนที่ดินในส่วนที่รังวัดแบ่งแยกที่ดินของโจทก์ที่ถูกเวนคืนแล้วมีเนื้อที่เพิ่มขึ้นจากที่คำนวณไว้ในเบื้องต้นอีก ๑๐ ตารางวา เป็นเงินที่จำเลยทั้งสามต้องจ่ายให้แก่โจทก์อันเนื่องจากการดำเนินการเวนคืนที่ดินของโจทก์โดยอาศัยพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งมีบทบัญญัติเรื่องดอกเบี้ยเป็นการเฉพาะสิทธิของโจทก์ที่จะได้รับดอกเบี้ยจึงต้องเป็นไปตามกฎหมาย แต่ต้องไม่เกินค่าของโจทก์ ตามสัญญาซื้อขายที่ดินตามฟ้องเป็นกรณีที่มีการดกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ที่จะถูกเวนคืนกันได้ตามมาตรา ๑๐ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเจ้าหน้าที่จะต้องจ่ายเงินค่าทดแทนสำหรับที่ดินทั้งหมดให้แก่โจทก์ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวัน นับแต่วันที่ทำสัญญา ซึ่งครบ

กำหนดวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๓๙ ดังนั้น หากฝ่ายจำเลยดำเนินการรังวัดจำนวนเนื้อที่ดินของโจทก์ในส่วนนี้ถูกต้องครบถ้วนมาตั้งแต่แรกแล้ว เจ้าหน้าที่เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ก็ต้องจ่ายเงินค่าทดแทนที่ดินในส่วนเนื้อที่ ๑๐ ตารางวา ซึ่งคำนวณในเบื้องต้นขาดไปเป็นเงิน ๘๐๐,๐๐๐ บาทให้แก่โจทก์ภายในวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๓๙ ด้วย เมื่อยังไม่ได้จ่ายเงินค่าทดแทนที่ดินจำนวนนี้ให้แก่โจทก์ จึงต้องถือว่าเงินค่าทดแทนที่ดินจำนวนนี้เป็นเงินที่จำเลยจ่ายล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตาม มาตรา ๑๑ วรรคหนึ่ง ซึ่งตามมาตรา ๓๓ โจทก์มีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินของจำนวนเงินดังกล่าวนับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาการจ่ายเงิน คือนับแต่วันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๓๙ แต่โจทก์ฟ้องเรียกดอกเบี้ยส่วนนี้ร้อยละ ๑๓.๕ ต่อปี นับแต่วันฟ้อง จึงพิพากษาให้ได้ไม่เกินคำขอ

ข้อสังเกต หากเป็นกรณีตามพระราชบัญญัติจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ มาตรา ๑๓ วรรคท้าย บัญญัติให้พนักงานเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนทั้งหมดให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย ภายในเก้าสิบวัน นับแต่วันที่ทำสัญญากำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์

๔.๒ กรณีที่รัฐมนตรีหรือศาลวินิจฉัยให้ชำระเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้น

พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ มาตรา ๓๗ วรรคสาม บัญญัติว่า ในกรณีที่รัฐมนตรีหรือศาลวินิจฉัยให้ชำระเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้น ให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ นับแต่วันที่ต้องมีการจ่ายเงินค่าทดแทน หรือวางเงินค่าทดแทนนั้น

ตามบทมาตราดังกล่าวบัญญัติไว้ในทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๖ วรรคสาม ซึ่งศาลฎีกาเคยวินิจฉัยไว้ดังนี้

๑) กรณีมีการทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๙๒๔/๒๕๕๑ การคิดดอกเบี้ยให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฯ มาตรา ๒๖ วรรคสาม บัญญัติให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ นับแต่วันที่ต้องมีการจ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนนั้นและมาตรา ๑๑ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า ในกรณีที่มีการตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์กันได้ตาม มาตรา ๑๐ ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวทั้งหมดให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ทำสัญญาซื้อขาย ดังนั้น เมื่อศาลวินิจฉัยให้โจทก์ได้รับเงินค่าทดแทนที่ดินเพิ่มขึ้นจากจำนวนที่ฝ่ายจำเลยกำหนดจำเลยทั้งสองจึงต้องชำระดอกเบี้ยสำหรับเงินค่าทดแทนที่เพิ่มขึ้นตามบทบัญญัติ

กฎหมายดังกล่าว โจทก์และจำเลยที่ ๑ ทำสัญญาซื้อขายที่ดินเนื้อที่ ๔๑.๗๐ ตารางวา ตามมาตรา ๑๐ เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๔๐ แล้วทำสัญญาซื้อขายที่ดินเนื้อที่ ๑๗.๓๐ ตารางวา ตามมาตรา ๑๐ เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๔๐ นับแต่วันดังกล่าวไป ๑๒๐ วัน ซึ่งเป็นวันสุดท้ายที่ฝ่ายจำเลยจะต้องเงินแก่โจทก์คือ วันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๔๐ และวันที่ ๒ มกราคม ๒๕๔๑ ตามลำดับ อันเป็นวันที่ต้องมีการจ่ายเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๒๖ วรรคสาม โจทก์จึงมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยจากเงินค่าทดแทนที่เพิ่มขึ้นนับแต่วันดังกล่าวหาใช่โจทก์ไม่มีสิทธิคิดดอกเบี้ยก่อนวันที่ศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุด

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๑๒๗/๒๕๕๐ โจทก์มีคำขอท้ายฟ้องขอให้จำเลยที่ ๒ และที่ ๓ ร่วมกันชำระดอกเบี้ยอัตราร้อยละ ๗.๕ ต่อปี ของต้นเงินค่าทดแทนที่ดินที่จำเลยที่ ๒ และที่ ๓ ต้องจ่ายเพิ่มให้แก่โจทก์ ถือว่าโจทก์มีคำขอให้จำเลยที่ ๒ และที่ ๓ ร่วมกันชำระดอกเบี้ยในเงินค่าทดแทนที่ดินเพิ่ม แม้โจทก์จะมีได้อ้างถึงอัตราดอกเบี้ยที่ต้องชำระตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฯ มาตรา ๒๖ วรรคท้าย มากก็ตาม โจทก์ก็ยังคงมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยตามที่กฎหมายกำหนดไว้แต่ต้องไม่เกินคำขอของโจทก์

โจทก์กับจำเลยที่ ๒ ได้ทำบันทึกข้อตกลงยินยอมรับเงินค่าทดแทนที่ดินเมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๒ อันเป็นการตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์กันตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฯ มาตรา ๑๐ ซึ่งมาตรา ๑๑ วรรคหนึ่ง บัญญัติให้เจ้าหน้าที่คือจำเลยที่ ๓ จ่ายเงินค่าทดแทนที่ดินที่ตกลงกันทั้งหมดให้แก่โจทก์ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวัน ซึ่งวันที่ครบกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันคือ วันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๔๒ อันเป็นวันที่จะต้องมีการจ่ายเงินค่าทดแทนที่ดินให้แก่โจทก์ตามมาตรา ๒๖ วรรคท้าย โจทก์จึงมีสิทธิที่จะได้รับดอกเบี้ยของเงินค่าทดแทนที่ดินที่เพิ่มขึ้นนับแต่วันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๔๒ เป็นต้นไป ปัญหานี้เป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา ๑๔๒ (๕) ประกอบมาตรา ๒๔๖ และมาตรา ๒๔๗ แม้จำเลยที่ ๒ และที่ ๓ ไม่ได้ฎีกาในปัญหานี้ ศาลฎีกาก็มีอำนาจแก้ไขให้ถูกต้องได้

๒) กรณีมีการทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ แต่เจ้าหน้าที่เวนคืนจ่ายเงินค่าทดแทนก่อนครบกำหนด ๑๒๐ วัน นับแต่วันทำสัญญาซื้อขาย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๑๘๑/๒๕๔๑ โจทก์และจำเลยที่ ๑ ได้ทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์กันในวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๓๕ ซึ่งจำเลยทั้งสองจะต้องจ่ายเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้แก่โจทก์อย่างช้าภายในวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๓๕ โจทก์จึงมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยสำหรับค่าทดแทนที่ศาลวินิจฉัยเพิ่มให้นับแต่วันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๓๕ แม้จำเลยทั้งสองจะจ่ายเงินค่าทดแทนให้โจทก์ในวันทำสัญญาซื้อขาย คือวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๓๕ ก็เป็นเรื่องที่จำเลยทั้งสองสมควรใจจ่ายให้ไปก่อนเอง ทั้งที่มีสิทธิจะจ่ายภายใน ๑๒๐ วัน นับแต่วันที่ทำสัญญาซื้อขาย วันที่จำเลยทั้งสองจ่ายเงินให้แก่โจทก์ไปดังกล่าวจึงมิใช่วันที่ต้องมีการจ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามบทบัญญัติมาตรา ๒๖ วรรคท้าย

๓) กรณีไม่มีการทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๖๖๙/๒๕๕๑ เมื่อไม่ปรากฏว่าโจทก์กับเจ้าหน้าที่เวนคืนได้ทำสัญญาซื้อขายที่ดินที่ถูกเวนคืนตามมาตรา ๑๐ จึงไม่มีวันที่ต้องจ่ายเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๑๑ อันจะถือว่าเป็นวันที่ต้องมีการจ่ายเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๒๖ วรรคสาม ซึ่งบัญญัติให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้นตามคำวินิจฉัยของรัฐมนตรี หรือศาลมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยนับแต่วันที่ต้องมีการจ่ายเงินหรือวางเงินค่าทดแทนนั้น ฝ่ายจำเลยมีหนังสือลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๐ แจ้งให้โจทก์ไปรับเงินค่าทดแทนที่ดินทั้งหมดในวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๕๐ แต่โจทก์ไม่ไปรับเงินตามกำหนดเวลาดังกล่าว ฝ่ายจำเลยย่อมมีหน้าที่นำเงินค่าทดแทนที่ดินนั้นไปวางต่อศาลหรือสำนักงานวางทรัพย์หรือฝ่ายธนาคารออมสินในนามของโจทก์โดยพลันตามมาตรา ๒๘ วรรคสอง ประกอบมาตรา ๓๑ วรรคหนึ่ง ในวันถัดจากวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๕๐ คือวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๐ อันเป็นวันที่ต้องมีการวางเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๒๖ วรรคสาม

๔) กรณีมีการออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์โดยมิได้มีการออกพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๖

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๖๕๔๗ - ๖๕๔๘/๒๕๔๗ ขณะที่ออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างทางพิเศษสายบางซื่อ - หัวลำโพง - พระโขนง พ.ศ. ๒๕๔๐ เวนคืนที่ดินของโจทก์นั้น พระราชกฤษฎีกาที่กำหนดให้ที่ดินของโจทก์อยู่ในบริเวณที่จะต้องเวนคืนหมดอายุบังคับใช้ไปแล้ว กรณีนี้ต้องถือว่าเป็นการใช้บังคับพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์โดยมิได้มีการออกพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ เข้ากรณีตามมาตรา ๒๓ ซึ่งมาตรา ๒๓ ประกอบมาตรา ๒๘ วรรคหนึ่ง บัญญัติให้เจ้าหน้าที่เวนคืนจ่ายเงินค่าทดแทนแก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ภายในระยะเวลาที่กำหนดซึ่งต้องไม่เกิน ๑๒๐ วัน นับแต่วันที่คณะกรรมการได้กำหนดเงินค่าทดแทนแล้ว วันที่ช้าที่สุดที่เจ้าหน้าที่เวนคืนจะต้องจ่ายเงินค่าทดแทนที่ดินให้แก่โจทก์ คือวันที่ครบกำหนด ๑๒๐ วัน นับแต่วันที่คณะกรรมการได้กำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินให้แก่โจทก์ วันดังกล่าวจึงเป็นวันที่ต้องมีการจ่ายเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๒๖ วรรคท้าย โจทก์จึงมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยนับแต่วันดังกล่าว

ดอกเบี้ยของเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๑๑ กฎหมายฉบับนี้ไม่ได้บัญญัติถึงความรับผิดชอบในดอกเบี้ยกรณีที่มีการจ่ายเงินค่าทดแทนล่าช้า และกรณีที่มีการทำสัญญาตกลงกันได้ คงบัญญัติไว้เพียงมาตรา ๓๐ ทวิ วรรคสาม ในกรณีที่ศาลวินิจฉัยให้ชำระเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้น ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองทรัพย์สินหรือผู้ทรงสิทธิอื่นได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ นับแต่วันที่ต้องมีการจ่าย วางหรือฝากเงินค่าทดแทนนั้น

แนวคำวินิจฉัยของศาลฎีกาเกี่ยวกับวันเริ่มต้นคำนวณดอกเบี้ยดังกล่าว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๗๑๖/๒๕๕๒ พระราชบัญญัติการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๑๑ มาตรา ๓๐ ทวิ วรรคสาม บัญญัติในกรณีที่ศาลวินิจฉัยให้ชำระเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้น ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองทรัพย์สินหรือผู้ทรงสิทธิอื่นได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ นับแต่วันที่ต้องมีการจ่าย วางหรือฝากเงินค่าทดแทนนั้น จึงเป็นกรณีที่กฎหมายดังกล่าวได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้ว จะนำกรณีผิดนัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๒๒๔ มาปรับใช้บังคับมิได้ ดังนั้น เมื่อจำเลยที่ ๑ มีหนังสือแจ้งให้โจทก์ไปรับเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินในวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๓๙ แต่โจทก์ไม่ได้รับเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินตามวันที่จำเลยที่ ๑ กำหนดจำเลยที่ ๑ จึงมีหน้าที่ต้องนำเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินดังกล่าวไปวางหรือฝากไว้โดยพลัน ถือได้ว่าวันรุ่งขึ้นเป็นวันที่จำเลยที่ ๑ ต้องวางหรือฝากเงินค่าทดแทนการใช้ที่ดินนั้น โจทก์จึงมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยนับแต่วันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๓๙ เป็นต้นไป

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๕๕๘/๒๕๕๑ ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า จำเลยมีหนังสือลงวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๔๒ แจ้งให้โจทก์ไปรับเงินค่าทดแทนที่เพิ่มขึ้นโดยไม่ระบุให้ไปรับวันใด แต่ได้ความว่าจำเลยโอนเงินเข้าบัญชีเงินฝากของโจทก์เมื่อวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๔๒ วันดังกล่าว จึงถือได้ว่าเป็นวันที่จำเลยวางหรือฝากเงินค่าทดแทนโจทก์จึงมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยสำหรับเงินค่าทดแทนส่วนที่เพิ่มขึ้นนับแต่วันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๔๒ เป็นต้นไป

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๓๘๓/๒๕๕๐ ข้อเท็จจริงได้ความว่า การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยจะทำการจ่ายเงินค่าทดแทนทรัพย์สินให้แก่โจทก์ในวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๓๙ เมื่อศาลได้เพิ่มเงินค่าทดแทนทรัพย์สินให้แก่โจทก์อีก ดังนั้น โจทก์จึงมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนที่เพิ่มขึ้นนี้ ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๓๙ อันเป็นวันที่จำเลยจะต้องจ่ายเงินให้แก่โจทก์เป็นต้นไปจนกว่าจำเลยจะชำระเงินเสร็จแก่โจทก์

สรุปได้ว่า คณะกรรมการกำหนดเงินค่าทดแทนฯสามารถกำหนดเงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์โดยคำนึงถึงราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่ลดลงด้วยได้ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ. ศ. ๒๕๔๐ มาตรา ๓๐ วรรคท้าย ซึ่งต้องให้เหตุผลการนั้นด้วย และยังสามารถกำหนดเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์เพิ่มเติมในกรณีอื่นๆตาม กฎกระทรวง ข้อ ๖ ข้อ ๘ และข้อ ๙ อีกด้วย

ส่วนการกำหนดอัตราดอกเบี้ย และวันเริ่มต้นชำระดอกเบี้ยนั้น พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ มีลักษณะโครงสร้างทางกฎหมายในส่วนวิธีการกำหนดดอกเบี้ยและวันเริ่มต้นชำระดอกเบี้ยในทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ (แตกต่างกันเฉพาะตามข้อสังเกตในหน้าที่ ๒๓)

สำหรับพระราชบัญญัติการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๑๑ ได้บัญญัติวิธีการคิดดอกเบี้ยไว้เฉพาะกรณีที่ศาลวินิจฉัยให้ชำระเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้นตามมาตรา ๓๐ ทวิ วรรคสามเท่านั้น โดยให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยนับแต่วันที่ต้องมีการจ่ายเงิน วางหรือฝากเงินค่าทดแทนนั้น แต่เนื่องจากกฎหมายฉบับนี้ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดดอกเบี้ยในกรณีที่ตกลงกันได้และมีการทำสัญญากัน ดังนั้น วันเริ่มต้นชำระดอกเบี้ยจึงขึ้นอยู่กับจำเลยหรือฝ่ายการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยจะจ่ายเงินวางหรือฝากเงินเมื่อใดเป็นสำคัญ



บทที่ ๔

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ เป็นกฎหมายฉบับใหม่เพื่อให้รัฐใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อประโยชน์ในการแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร โครงสร้างของกฎหมายเป็นการกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โดยไม่จำกัดเวนคืนที่ดิน เป็นเพียงการรอนสิทธิที่ดินเท่านั้น การกำหนดเงินค่าทดแทนจึงต่ำกว่าการเวนคืนที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ อยู่มาก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับระดับความลึกและอัตราส่วนของที่ดินที่ต้องใช้ในการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ นอกจากนี้ ตามพระราชบัญญัตินี้ยังได้บัญญัติให้รัฐต้องกำหนดเงินค่าทดแทนส่วนที่ปลอดจากภาระในอสังหาริมทรัพย์ ประกอบกับในทางข้อเท็จจริงก็ปรากฏว่า การก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานคร ระยะแรก อันเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในกรุงเทพมหานคร ทำให้การคมนาคมสะดวก รวดเร็วกว่าเดิมเป็นเหตุให้ที่ดินในบริเวณที่อยู่ติดและอยู่ใกล้กับทางรถไฟฟ้ามหานคร เป็นที่ต้องการของนักธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อย่างมาก ส่งผลให้ที่ดินใกล้เคียงรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นมหาศาล ในรอบ ๑๐ ปี ที่ผ่านมามีมูลค่าเพิ่มขึ้นมากกว่าราคาที่ดินที่อยู่ห่างออกไปที่ไม่สามารถไปถึง รัฐจึงไม่ต้องจ่ายเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระในอสังหาริมทรัพย์ เช่นเดียวกับแนวคำวินิจฉัยของศาลฎีกาที่เคยวินิจฉัยเกี่ยวกับที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนเพื่อสร้างโครงการนี้ ทั้งนี้ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๑ วรรคสอง บัญญัติให้กำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลืออันมีราคาลดลง

แต่อย่างไรก็ตาม ถ้าการงานหรือกิจการอย่างใดที่เข้าไปในการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ใดทำให้อสังหาริมทรัพย์นั้นราคาลดลงให้กำหนดเงินค่าทดแทนโดยคำนึงถึงราคาที่ลดลง ทั้งนี้ คณะกรรมการกำหนดค่าทดแทนต้องให้เหตุผลแห่งการนั้นด้วย (ตามมาตรา ๓๐ วรรคสาม) ซึ่งตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ข้อ ๖ ถึง ข้อ ๙ ได้กำหนดวิธีพิจารณาลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ที่ทำให้การใช้ประโยชน์ลดลงตลอดทั้งหลักเกณฑ์การร้องขอให้หน่วยงานดำเนินการจัดซื้อหรือเวนคืนที่ดินนั้น และการกำหนดค่าเสียหายที่ทำให้ต้องแก้ไขปรับปรุงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างหรือสูญเสียรายได้ระหว่างหยุดกิจกรรมชั่วคราว หรือต้องขนย้ายทรัพย์สินออกจากอสังหาริมทรัพย์ระหว่างการแก้ไขปรับปรุงด้วย

สำหรับวิธีการกำหนดดอกเบี้ยและวันเริ่มต้นชำระดอกเบี้ย แม้ยังไม่ปรากฏแนวคำพิพากษาของศาลในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ แต่เนื่องจากโครงสร้างทางกฎหมายในเรื่องดังกล่าวเหมือนกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ และศาลฎีกาเคยมีแนววินิจฉัยเกี่ยวกับวิธีคิดคำนวณดอกเบี้ยมาแล้วในทุกกรณี จึงสามารถนำมาเป็นแนวทางในการกำหนดดอกเบี้ยของเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนได้เช่นเดียวกัน

ดังนั้น ในด้านนิติวิธีของการบังคับใช้กฎหมายและแนวทางแปลกฎหมายเพื่อกำหนดเงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์และส่วนที่ปลอดจากภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามกฎหมายกระทรวงตลอดทั้งวิธีการกำหนดดอกเบี้ยให้แก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ เพื่อให้เกิดดุลยภาพระหว่างนโยบายของรัฐในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอันเป็นประโยชน์สาธารณะกับการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคลในทรัพย์สินตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ และตามที่กฎหมายบัญญัติ จึงไม่มีอุปสรรคแต่อย่างใด

แนวทางแก้ไขปัญหาราจรถในเขตกรุงเทพมหานครโดยใช้ระบบขนส่งมวลชนหรือรถไฟฟ้าใต้ดิน รัฐจึงสามารถดำเนินนโยบายสาธารณะตามโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินได้โดยใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์ภาระได้อสังหาริมทรัพย์ โดยไม่ต้องเวนคืนที่ดินจากราษฎร ทั้งเป็นการประหยัดเงินค่าทดแทนที่ดินได้มากกว่าการเวนคืนที่ดินถึงกว่าเท่าตัว และยังสามารถลดมลพิษทางอากาศ เสียง และไม่ทำลายทัศนียภาพที่สวยงามเหนือพื้นดินอีกด้วย แต่ปัจจัยด้านการประหยัดเงินค่าทดแทนที่ดินและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าวเป็นองค์ประกอบส่วนหนึ่งของการตัดสินใจเลือกใช้แนวนโยบายของรัฐเท่านั้น แต่ทั้งนี้ รัฐยังต้องคำนึงถึงปัจจัยที่สำคัญอื่นๆ เช่น ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งจะต้องใช้เงินค่าก่อสร้างสูงกว่าการก่อสร้างบนพื้นดิน ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจเมื่อคำนึงถึงการเวนคืนที่ดินมาเป็นของรัฐซึ่งจะสามารถพัฒนาที่ดินส่วนที่เวนคืนเพื่อสร้างรายได้เพิ่มขึ้น เป็นต้น

 ศาสตราจารย์นายแพทย์
กมลกริช

บรรณานุกรม

หนังสือ

บริการส่งเสริมงานตุลาการ. คำอธิบายกฎหมายเกี่ยวกับการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัด โรงพิมพ์ชวนพิมพ์, ๒๕๓๘.

งานวิจัย

โสภณ พรโชคชัย กรุงเทพธุรกิจออนไลน์ วันที่ ๓ กันยายน ๒๕๕๒

กฎหมาย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐

พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐

พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐

พระราชบัญญัติการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๑๑

พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓

กฎกระทรวงฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐

กฎกระทรวงฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎกระทรวงฉบับที่ ๕๕ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ภาคผนวก

พระราชบัญญัติ
ว่าด้วยการจัดหาสิ่งสาธารณูปโภคเพื่อกิจการขนส่งมวลชน
พ.ศ. ๒๕๕๐

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๐
เป็นปีที่ ๕๒ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการจัดหาสิ่งสาธารณูปโภคเพื่อกิจการขนส่งมวลชน

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาสิ่งสาธารณูปโภคเพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๕๐”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“กิจการขนส่งมวลชน” หมายความว่า การจัดสร้าง ขยาย บูรณะ ปรับปรุง ซ่อมแซม และบำรุงรักษาระบบขนส่งมวลชน การให้บริการหรือการอำนวยความสะดวกแก่สาธารณชนผู้ใช้หรือจะใช้ระบบขนส่งมวลชน และการดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการดังกล่าว

“ระบบขนส่งมวลชน” หมายความว่า รถขนส่งมวลชน ทางรถขนส่งมวลชน สถานีรถขนส่งมวลชน ที่จอดรถขนส่งมวลชน ศูนย์ซ่อมบำรุง โรงเก็บของการเดินรถขนส่งมวลชน การจัดให้มีสถานที่จอดยานพาหนะของผู้โดยสาร ระบบพลังงาน ระบบควบคุม ระบบสัญญาณ ระบบจัดจำหน่ายและเก็บค่าโดยสาร ระบบความปลอดภัย ระบบระบายอากาศ ระบบระบายน้ำ และระบบสื่อสารที่ใช้ในกิจการขนส่งมวลชน และให้หมายความรวมถึงอาคารและอุปกรณ์ของระบบดังกล่าวด้วย

“รถขนส่งมวลชน” หมายความว่า รถขนส่งผู้โดยสารได้จำนวนมากที่พุ่งกันเป็นขบวนและขับเคลื่อนไปตามทางรถขนส่งมวลชน แต่ไม่รวมถึงรถขนส่งมวลชนบางเส้นทาง หรือบางประเภทที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

“ทางรถขนส่งมวลชน” หมายความว่า รังหรือทางที่จัดสร้างขึ้นโดยเฉพาะสำหรับรถขนส่งมวลชนไม่ว่าจะจัดสร้างอยู่บน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ หรือผ่านไปใ้อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ก็ตาม

“ภาระในอสังหาริมทรัพย์” หมายความว่า ภาระที่ก่อขึ้นในอสังหาริมทรัพย์อันเป็นเหตุให้รัฐได้ใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์นั้นเพื่อกิจการขนส่งมวลชน

“เงินค่าทดแทน” หมายความว่า เงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์และให้หมายความรวมถึงเงินค่าทดแทนอื่นด้วย

“หน่วยงาน” หมายความว่า ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ ราชการส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐ บรรดาที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับกิจการขนส่งมวลชน

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า หัวหน้าหน่วยงาน และผู้ซึ่งหัวหน้าหน่วยงานที่ดำเนินการแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม*รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๕ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

หมวด ๑

การจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน

มาตรา ๖ ในกรณีที่หน่วยงานใดมีความจำเป็นต้องใช้อสังหาริมทรัพย์เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชนโดยไม่จำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ ถ้ามิได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นให้ดำเนินการตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ แต่ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

มาตรา ๗ ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชนโดยการจัดสร้าง ขยาย บูรณะ หรือปรับปรุงอย่างใหญ่ ซึ่งระบบขนส่งมวลชน ให้หน่วยงานดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

(๒) จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อการบรรจรรายงานและผลที่ได้รับจากการดำเนินกิจการ สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบดังกล่าว ตลอดจนเอกสารที่เกี่ยวข้องซึ่งต้องเสนอพร้อมกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบนั้นให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

(๓) จัดทำแผนดำเนินการ พร้อมทั้งแผนที่โดยสังเขปกำหนดเขตที่จะจัดสร้างขยาย บурณะ หรือปรับปรุงอย่างใหญ่

ให้หน่วยงานเสนอรายงานและแผนดำเนินการตามวรรคหนึ่งให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกพิจารณาเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๘ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการขนส่งมวลชนจะตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการก็ได้

ในพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการต้องระบุ

(๑) ความประสงค์ของการตราพระราชกฤษฎีกา

(๒) หน่วยงานที่จะดำเนินการ

(๓) กำหนดเขตที่ดินเท่าที่จำเป็นในบริเวณที่จะดำเนินการ

ให้มีแผนที่หรือแผนผังแสดงแนวเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการแนบท้ายพระราชกฤษฎีกา และให้ถือเป็นส่วนหนึ่งแห่งพระราชกฤษฎีกานั้น

พระราชกฤษฎีกาเช่นว่านี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดสองปี หรือตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในพระราชกฤษฎีกานั้น แต่ต้องไม่เกินสี่ปี แล้วแต่จะเห็นว่าจำเป็นเพื่อทำการสำรวจที่ดินที่จะดำเนินการนั้น

มาตรา ๙ เมื่อพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๘ มีผลใช้บังคับแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ปิดประกาศสำเนาแห่งพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวพร้อมทั้งแผนที่ หรือแผนผังท้ายพระราชกฤษฎีกาไว้โดยเปิดเผย ณ สถานที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ที่ทำการของหน่วยงานที่ดำเนินการ

(๒) ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต และที่ทำการแขวง หรือศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน และที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน แห่งท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ แล้วแต่กรณี

(๓) สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร และสำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานครสาขา หรือสำนักงานที่ดินจังหวัด สำนักงานที่ดินจังหวัดสาขา และสำนักงานที่ดินอำเภอ แห่งท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๐ ภายในกำหนดอายุแห่งพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๘ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการสำรวจเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพ ลักษณะและการเข้าใช้ประโยชน์บน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ ที่จะก่อภาระในอสังหาริมทรัพย์โดยไม่มีการเวนคืน และข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืน เพื่อการวางแผนหรือออกแบบกิจการขนส่งมวลชน

เพื่อประโยชน์ในการสำรวจตามวรรคหนึ่ง ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการภายในแนวเขตที่ดินตามแผนที่หรือแผนผังท้ายพระราชกฤษฎีกา ดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปตรวจตรา เข้าไปใช้สอย หรือเข้าครอบครองอสังหาริมทรัพย์เป็นการชั่วคราวได้ตามความจำเป็น

(๒) ขุด เจาะ ตัดฟันต้นไม้ หรือรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่มีใช้โรงเรือน หรือที่อยู่อาศัยของบุคคลใด ๆ หรือดำเนินการอื่นใดเท่าที่จำเป็นในอสังหาริมทรัพย์ ในการนี้ให้มีอำนาจทำลายสิ่งกีดขวางหรือเคลื่อนย้ายสิ่งของได้ตามความจำเป็น และเก็บหิน ดิน น้ำ หรือสิ่งต่าง ๆ อันจำเป็นแก่การสำรวจเพื่อนำไปใช้เป็นตัวอย่งในปริมาณพอสมควร

(๓) มีหนังสือเรียกให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์นำหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน หรือสำเนาหนังสือดังกล่าวมาแสดง หรือให้ข้อเท็จจริงใด ๆ เกี่ยวกับสภาพของอสังหาริมทรัพย์ ทรัพย์สินเหนืออสังหาริมทรัพย์ หรือสิทธิอื่นอันเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ของผู้ นั้น

ในการดำเนินการตาม (๑) หรือ (๒) ให้ผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่มอบหมาย และถ้าการดำเนินการใดต้องกระทำในโรงเรือนหรือที่อยู่อาศัยของบุคคล หากเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่ยินยอมจะต้องมีเจ้าพนักงานตำรวจแห่งท้องที่เข้าไปด้วยเพื่อเป็นพยาน และจะต้องกระทำในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นและพระอาทิตย์ตก

ก่อนการดำเนินการตาม (๑) หรือ (๒) พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์ทราบถึงกิจกรรมที่จะต้องกระทำและความจำเป็นที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้นั้นล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน เว้นแต่ในกรณีที่ไม้อาจติดต่อกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์ได้ ให้ประกาศให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์นั้นทราบ โดยทำเป็นหนังสือปิดไว้ ณ ที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ และ ณ สำนักงานเขต หรือที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน และที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน แห่งท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ ทั้งนี้ ให้แจ้งกำหนดวัน เวลา และการที่จะกระทำนั้นไว้ด้วย และให้ถือว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์นั้นได้รับแจ้งเมื่อล่วงพ้นระยะเวลาสิบห้าวันนับแต่วันประกาศ

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา นี้ พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องแสดงบัตรประจำตัวซึ่งออกโดยหน่วยงานที่ดำเนินการต่อบุคคลซึ่งเกี่ยวข้อง

ถ้าการปฏิบัติของพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๓ ก่อให้เกิดความเสียหายใด ๆ เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์หรือผู้ทรงสิทธิอื่นมีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทน สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากหน่วยงานที่ดำเนินการนั้น

มาตรา ๑๑ เมื่อพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๘ มีผลใช้บังคับแล้ว ให้หน่วยงานที่ดำเนินการมีอำนาจใช้ที่ดินดังต่อไปนี้ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชนของหน่วยงานที่ดำเนินการได้

(๑) ที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน แต่พลเมืองเล็กใช้ประโยชน์ในที่ดินนั้น หรือได้เปลี่ยนแปลงสภาพจากการเป็นที่ดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน และมีได้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ใด

(๒) ที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน และพลเมืองยังใช้ประโยชน์ในที่ดินนั้นอยู่ แต่ได้มีการจัดที่ดินแปลงอื่นให้พลเมืองใช้ร่วมกันแทน โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว

(๓) ที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่สงวนหรือหวงห้ามไว้เพื่อสาธารณประโยชน์หรือเพื่อจะให้ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งทางราชการไม่ประสงค์จะสงวนหรือหวงห้ามไว้อีกต่อไป

(๔) ที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะหรือที่ดินที่ได้สงวนหรือหวงห้ามไว้ตามความต้องการของทางราชการ และคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

(๕) ที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินซึ่งเป็นที่ดินรกร้างว่างเปล่า หรือที่ดินซึ่งมีผู้เวนคืนหรือทอดทิ้งหรือกลับมาเป็นของแผ่นดินโดยประการอื่นตามประมวลกฎหมายที่ดิน

(๖) ที่ดินขององค์การของรัฐบาลตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายเฉพาะ และคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

(๗) ที่วัด ที่ธรณีสงฆ์ หรือที่ศาสนสมบัติกลาง เมื่อมหาเถรสมาคมไม่ขัดข้อง และได้มีการจ่ายค่าผาติกรรมแล้ว

มาตรา ๑๒ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้ถือว่าพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการตามมาตรา ๘ เป็นพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

มาตรา ๑๓ ในกรณีที่ไม่มี ความจำเป็นต้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจทำความตกลงกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามความจำเป็นของการดำเนินการ

และกำหนดเงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว แต่จะตกลงกำหนดเงินค่าทดแทนเกินกว่าเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการตามมาตรา ๒๕ กำหนดไม่ได้

ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์และเงินค่าทดแทนกันได้ตามวรรคหนึ่งให้พนักงานเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนทั้งหมดให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ทำสัญญากำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์

มาตรา ๑๔ ในกรณีที่สามรถตกลงกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ได้แต่ไม่อาจตกลงกันได้ในเรื่องเงินค่าทดแทน หากเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์จะขอรับเงินค่าทดแทนที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้ตามมาตรา ๑๓ ไปก่อนโดยสงวนสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีตามมาตรา ๓๖ ก็ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการทำสัญญากำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์โดยมีเงื่อนไขดังกล่าว แล้วจ่ายเงินค่าทดแทนไปก่อนได้

มาตรา ๑๕ ในกรณีที่ดินที่จะกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๑๓ มีหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งพนักงานเจ้าหน้าที่ตามประมวลกฎหมายที่ดินทราบการทำสัญญากำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์และให้ดำเนินการจดทะเบียนเพื่อกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ในหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน ในการนี้ให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมตามประมวลกฎหมายที่ดิน

เพื่อประโยชน์ในการจดทะเบียน ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตามประมวลกฎหมายที่ดินมีอำนาจเรียกหนังสือแสดงสิทธิในที่ดินฉบับเจ้าของที่ดินจากผู้ยึดถือไว้ได้

มาตรา ๑๖ ในกรณีที่ดินที่จะกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๑๓ ไม่มีหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน ให้หน่วยงานที่ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่งประกอบด้วยผู้อำนวยการเขต หรือนายอำเภอหรือปลัดอำเภอผู้เป็นหัวหน้าประจำกิ่งอำเภอแล้วแต่กรณี แห่งท้องที่ซึ่งที่ดินดังกล่าวตั้งอยู่ พนักงานที่ดินอำเภอหรือพนักงานที่ดินกิ่งอำเภอผู้ใหญ่บ้านในท้องที่ซึ่งที่ดินดังกล่าวตั้งอยู่ และผู้แทนของหน่วยงานที่ดำเนินการเพื่อดำเนินการสอบสวนให้ทราบถึงผู้มีสิทธิในที่ดินดังกล่าว เมื่อทราบถึงผู้มีสิทธิในที่ดินแล้วจึงให้ดำเนินการจ่ายเงินค่าทดแทนต่อไป

ในการสอบสวนเพื่อทราบถึงผู้มีสิทธิในที่ดินตามวรรคหนึ่ง ให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายที่ดินเกี่ยวกับการรังวัดที่ดินและการออกหนังสือแสดงสิทธิในที่ดินมาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๗ เมื่อได้จดทะเบียนกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์แล้วให้อสังหาริมทรัพย์นั้นตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์โดยไม่มีกำหนดเวลานับแต่วันที่จดทะเบียนเป็นต้นไป เว้นแต่จะได้จดทะเบียนกำหนดเวลาเป็นอย่างอื่น

เจ้าของอสังหาริมทรัพย์จะทำการใด ๆ อันจะเป็นเหตุให้การใช้ประโยชน์ของรัฐตามภาระในอสังหาริมทรัพย์ลดลงหรือเสื่อมความสะดวกไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ และในการอนุญาตนั้นพนักงานเจ้าหน้าที่จะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดด้วยหรือไม่ก็ได้

การจำหน่ายหรือแบ่งแยกอสังหาริมทรัพย์ที่ตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ไม่เป็นเหตุให้ภาระในอสังหาริมทรัพย์นั้นสิ้นสุดลง

มาตรา ๑๘ ภาระในอสังหาริมทรัพย์ซึ่งได้จดทะเบียนไว้แล้ว หากมิได้ใช้ตามวัตถุประสงค์ภายในสิบปี เจ้าของอสังหาริมทรัพย์มีสิทธิขอให้จดทะเบียนเลิกภาระในอสังหาริมทรัพย์นั้นได้

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอให้จดทะเบียนเลิกภาระในอสังหาริมทรัพย์ และการเรียกคืนค่าทดแทนจากเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๕ มาใช้บังคับกับการจดทะเบียนเลิกภาระในอสังหาริมทรัพย์โดยอนุโลม

หมวด ๒

การเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ในกรณีมีความจำเป็นและเร่งด่วน

มาตรา ๑๙ ในกรณีที่หน่วยงานที่ดำเนินการเห็นว่าการดำเนินการดำเนินการขนส่งมวลชนที่ได้มีการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๘ แล้ว หากเน้นเข้าไปจะเป็นอุปสรรคอย่างมากต่อการดำเนินการดังกล่าว ให้คณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดให้การเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นเป็นกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วนได้

เมื่อได้มีประกาศตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ได้แต่ต้องมีหนังสือแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์นั้นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวัน และพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องจัดให้มีการจ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนที่กำหนดก่อน และให้นำบทบัญญัติมาตรา ๒๒ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๐ วรรคสี่ วรรคห้า และวรรคหก มาใช้บังคับกับการดำเนินการของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตราหนึ่งด้วยโดยอนุโลม

หมวด ๓

การกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์

มาตรา ๒๐ ในกรณีที่ทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ที่จำเป็นสำหรับกิจการขนส่งมวลชนแล้ว แต่พนักงานเจ้าหน้าที่และเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์ไม่อาจตกลงกันได้ในเรื่องการกำหนด

ลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์หรือในเรื่องเงินค่าทดแทน ซึ่งมีใช้กรณีตามมาตรา ๑๕ ให้ตราพระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โดยให้ระบุที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อื่นที่ต้องตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ และลักษณะของภาระในอสังหาริมทรัพย์ พร้อมทั้งรายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์

ให้มีแผนที่หรือแผนผังแสดงเขตที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อื่นที่ต้องตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ ตำแหน่ง ระดับ เนื้อที่ และบริเวณที่ต้องใช้เพื่อกิจการขนส่งมวลชนอย่างชัดเจนไว้ท้ายพระราชบัญญัติตามวรรคหนึ่ง และให้ถือว่าแผนที่หรือแผนผังเป็นส่วนหนึ่งแห่งพระราชบัญญัตินั้น

เขตที่ดินนั้นต้องปกคลุมหลักหมายเขตไว้โดยชัดเจนก่อนที่จะออกพระราชบัญญัติ

มาตรา ๒๑ ให้ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อื่นในเขตตามแผนที่หรือแผนผังท้ายพระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนตามมาตรา ๒๐ ตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ตั้งกล่าวใช้บังคับ แต่หน่วยงานที่ดำเนินการจะมีสิทธิเข้าใช้ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อื่นนั้นได้ ก็ต่อเมื่อได้จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้แล้ว

เพื่อเป็นหลักฐานทางทะเบียน ให้จดทะเบียนกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนตามมาตรา ๒๐ และให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ มาใช้บังคับกับการจดทะเบียนกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๑๖ ด้วยโดยอนุโลม

ให้นำมาตรา ๑๗ มาใช้บังคับกับการกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๑๖

มาตรา ๒๒ เมื่อพระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนตามมาตรา ๒๐ มีผลใช้บังคับแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๒๑ มารับเงินค่าทดแทนตามที่คณะกรรมการตามมาตรา ๒๕ กำหนด ทั้งนี้ ภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งต้องไม่เกินเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนฉบับนั้นใช้บังคับ

ในกรณีที่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนผู้ใดไม่มารับเงินค่าทดแทนภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือในกรณีที่ไม้อาจจ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนรายใดได้เพราะมีปัญหาเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิอื่นในอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่วางเงินค่าทดแทนไว้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา ๒๕ โดยพลัน

มาตรา ๒๓ ในกรณีที่มีการจำนอง บุริมสิทธิ หรือทรัพย์สินอย่างอื่นเหนืออสังหาริมทรัพย์ที่ตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งให้

ผู้รับจ้างเอง ผู้ทรงบุริมสิทธิหรือผู้รับประโยชน์จากทรัพย์สินดังกล่าวมาขอรับชำระหนี้ หรือรับชดใช้จากเงินค่าทดแทนสำหรับอสังหาริมทรัพย์นั้นภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง และในระหว่างนั้นยังมีให้พนักงานเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์ แต่พนักงานเจ้าหน้าที่จะจ่ายเงินให้แก่ผู้รับจ้างเอง ผู้ทรงบุริมสิทธิ หรือผู้รับประโยชน์จากทรัพย์สินดังกล่าวได้ก็ต่อเมื่อคู่กรณีตกลงกันได้แล้ว ถ้ายังมีปัญหาโต้แย้งกันอยู่ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่วางเงินค่าทดแทนไว้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา ๒๔ โดยพลัน

ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๐ วรรคสี่ มาใช้บังคับกับการแจ้งพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคหนึ่งด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๒๔ ในกรณีที่จะต้องมีการวางเงินค่าทดแทน ให้กระทำโดยการนำเงินไปวางต่อศาลหรือสำนักงานวางทรัพย์ หรือฝากไว้กับธนาคารซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจในชื่อของผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนโดยแยกฝากเป็นบัญชีเฉพาะราย และถ้ามีดอกเบี้ยหรือดอกผลใดเกิดขึ้นเนื่องจากเงินนั้น ให้ตกเป็นสิทธิแก่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนนั้นด้วย

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่นำเงินค่าทดแทนไปวางตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนนั้นทราบโดยพลัน โดยส่งทางไปรษณีย์ตอบรับ

หลักเกณฑ์และวิธีการนำเงินค่าทดแทนไปวางต่อศาลหรือสำนักงานวางทรัพย์ หรือฝากไว้กับธนาคารซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ และวิธีการร้องขอรับเงินค่าทดแทนดังกล่าวให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

หมวด ๔

เงินค่าทดแทน

มาตรา ๒๕ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๘ ใช้บังคับ หรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนใช้บังคับในกรณีที่มีการใช้บังคับพระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนตามมาตรา ๒๐ โดยไม่มีการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๘ ให้รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกาหรือรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติ แล้วแต่กรณี แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่งประกอบด้วยผู้แทนของหน่วยงานที่ดำเนินการหนึ่งคน ผู้แทนกระทรวงการคลังหนึ่งคน ผู้แทนกรมที่ดินหนึ่งคน ผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องแห่งละหนึ่งคน และผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินสามคนซึ่งต้องเป็นผู้มีความรู้ความชำนาญเกี่ยวกับวิศวกรรมศาสตร์ ธรณีวิทยา หรือมีความรู้ความชำนาญในการประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อทำหน้าที่กำหนดจำนวนเงินค่าทดแทน

มาตรา ๒๖ เงินค่าทดแทนนั้น ให้กำหนดให้แก่

(๑) เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งที่ดินที่ยังไม่มีเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์อื่นต้องตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์

(๒) เจ้าของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่มีอยู่ในที่ดินในวันที่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๘ มีผลใช้บังคับ หรือได้ปลูกสร้างขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่ดำเนินการหากโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างนั้นต้องถูกรื้อถอนไป เนื่องจากตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์

(๓) บุคคลผู้เสียสิทธิในการใช้อสังหาริมทรัพย์ที่ตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ ในกรณี queบุคคลเช่นนั้นได้จ่ายค่าใช้สิทธิดังกล่าวให้แก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์นั้นแล้ว

(๔) ผู้เช่าที่ดิน โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นในที่ดินที่ต้องตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ ทั้งนี้ การเช่านั้นต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ ซึ่งได้ทำไว้ก่อนวันที่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๘ มีผลใช้บังคับ หรือได้ทำขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่ดำเนินการ และการเช่านั้นยังมีได้ระงับไปในวันที่หน่วยงานที่ดำเนินการ หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เข้าใช้ที่ดิน โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว แต่เงินค่าทดแทนในการเช่านี้พึงกำหนดให้เฉพาะที่ผู้เช่าได้เสียหายจริงโดยเหตุที่เสียสิทธิการใช้ประโยชน์ในที่ดิน โรงเรือน สิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือต้องออกจากที่ดินโรงเรือน สิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นก่อนสัญญาเช่าระงับ

(๕) เจ้าของต้นไม้ยืนต้นที่ขึ้นอยู่ในที่ดินในวันที่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๘ มีผลใช้บังคับหากต้นไม้ยืนต้นนั้นต้องถูกตัดฟันออกไปเนื่องจากที่ดินต้องตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์

(๖) องค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล หรือตามกฎหมายเฉพาะในกรณี queการดำเนินการขององค์การของรัฐบาลนั้นได้รับการกระทบกระเทือน

มาตรา ๒๗ ในกรณีที่การเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ก่อให้เกิดภาระแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายน้อยจนถือได้ว่าไม่ทำให้การใช้อย่อสังหาริมทรัพย์นั้นของเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายต้องลดน้อยลง ไม่ต้องจ่ายเงินค่าทดแทนให้

หลักเกณฑ์การวินิจฉัยว่าภาระที่เกิดขึ้นแก่อสังหาริมทรัพย์นั้นถือได้ว่าไม่ทำให้การใช้อย่อสังหาริมทรัพย์นั้นต้องลดน้อยลง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๘ ในกรณีที่การเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์จะมีผลทำให้เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งที่ดินที่ยังไม่มีเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ หรือเจ้าของอสังหาริมทรัพย์อื่นที่จะต้องตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ไม่อาจใช้อย่อสังหาริมทรัพย์นั้นได้ตามปกติ เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาจร้องขอต่อหน่วยงานที่ดำเนินการให้จัดซื้อหรือเวนคืนอสังหาริมทรัพย์นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

เพื่อประโยชน์ในการวินิจฉัยเบื้องต้นของหน่วยงานที่ดำเนินการ หลักเกณฑ์การวินิจฉัยว่าภาระที่เกิดขึ้นแก่อสังหาริมทรัพย์ลักษณะใดที่อาจถือได้ว่าทำให้ไม่อาจใช้อย่อสังหาริมทรัพย์ได้ตามปกติให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่หน่วยงานที่ดำเนินการไม่ยอมจัดซื้อหรือเวนคืนตามคำร้องขอของบุคคลตามวรรคหนึ่ง บุคคลดังกล่าวมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๘ หรือรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนตามมาตรา ๒๐ ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจากหน่วยงานที่ดำเนินการ ทั้งนี้ ให้รัฐมนตรีวินิจฉัยอุทธรณ์ให้เสร็จสิ้นภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ได้รับความอุทธรณ์ มิฉะนั้นให้ถือว่ารัฐมนตรีวินิจฉัยให้จัดซื้อหรือเวนคืนตามคำร้องขอในวรรคหนึ่ง

คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด

มาตรา ๒๙ หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดจำนวนเงินค่าทดแทนให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงลักษณะ และความมากหรือน้อยของข้อจำกัดสิทธิอันเป็นภาวะในอสังหาริมทรัพย์อันพึงมีขึ้นแก่อสังหาริมทรัพย์นั้นด้วย

มาตรา ๓๐ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๙ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนและประโยชน์สาธารณะ ให้คณะกรรมการตามมาตรา ๒๕ กำหนดจำนวนเงินค่าทดแทนโดยคำนึงถึง

- (๑) ราคาของอสังหาริมทรัพย์ ณ วันที่คณะกรรมการตามมาตรา ๒๕ กำหนดเงินค่าทดแทน
- (๒) ขนาด ที่ตั้ง สภาพและลักษณะการใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายอาจมีได้
- (๓) สภาพการใช้ที่ดินในบริเวณใกล้เคียงกับที่ดินนั้น
- (๔) สภาพและลักษณะของภาวะอันพึงมีขึ้นแก่อสังหาริมทรัพย์นั้นเนื่องจากการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์
- (๕) ผลประโยชน์หรือความเสียหายที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์ได้รับจากการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ในขณะนั้น

ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ตาม (๒) หรือ (๓) ให้ถือข้อเท็จจริงตามที่เป็นอยู่ในวันที่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๘ ใช้บังคับ หรือในวันที่พระราชบัญญัติกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนใช้บังคับในกรณีที่มีการใช้บังคับพระราชบัญญัติกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนตามมาตรา ๒๐ โดยไม่มีการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๘ แล้วแต่กรณี

ถ้าการงานหรือกิจการอย่างใดที่นำไปในการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ใดทำให้อสังหาริมทรัพย์นั้นมีราคาสูงขึ้น คณะกรรมการตามมาตรา ๒๕ จะลดหย่อนหรือยกเว้นไม่กำหนดเงินค่าทดแทนแก่อสังหาริมทรัพย์นั้นก็ได้ แต่ไม่ให้ถือว่าราคาอสังหาริมทรัพย์ที่ทวีขึ้นนั้นสูงไปกว่าจำนวนเงินค่าทดแทนเพื่อจะให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายกลับต้องจ่ายเงินให้อีก แต่ถ้าการดังกล่าวทำให้อสังหาริมทรัพย์นั้นราคาลดลง ให้

กำหนดเงินค่าทดแทนโดยคำนึงถึงราคาที่ลดลง ทั้งนี้ คณะกรรมการดังกล่าวต้องให้เหตุผลแห่งการนั้นด้วย

มาตรา ๓๑ การกำหนดเงินค่าทดแทนสำหรับโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่มีอยู่ในที่ดินนั้นในวันที่พระราชกฤษฎีกาใช้บังคับที่ต้องถูกรื้อถอนไปเนื่องจากที่ดินอันเป็นที่ตั้งของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างนั้นตกอยู่ภายใต้การระบอสังหาริมทรัพย์ให้นำหลักเกณฑ์ตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๓๒ ในกรณีที่รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๘ หรือรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติกำหนดการระบอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนตามมาตรา ๒๐ แล้วแต่กรณี เห็นว่าเงินค่าทดแทนที่ได้กำหนด หรือได้จ่ายไปแล้วทั้งหมดหรือบางส่วนไม่เป็นธรรมแก่บุคคลตามมาตรา ๒๖ เนื่องจากปรากฏภายหลังว่า ข้อเท็จจริงที่ใช้ในการกำหนดเงินค่าทดแทนนั้นคลาดเคลื่อน รัฐมนตรีโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งให้คณะกรรมการตามมาตรา ๒๕ หรือคณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นใหม่ตามหลักเกณฑ์ในมาตรา ๒๕ แก้ไขจำนวนเงินค่าทดแทนการใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์เสียใหม่ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ และให้ถือว่าจำนวนเงินค่าทดแทนที่แก้ไขแล้วเป็นจำนวนเงินค่าทดแทนที่กำหนดใหม่แทนจำนวนค่าทดแทนเดิม

ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีหนังสือภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่กำหนดจำนวนเงินค่าทดแทนใหม่แจ้งให้ผู้มีสิทธิรับค่าทดแทนส่วนที่เพิ่มขึ้น และให้นำมาตรา ๒๒ วรรคสอง และมาตรา ๓๔ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ถ้าการสั่งให้แก้ไขตามวรรคหนึ่ง มีผลเป็นคุณแก่บุคคลตามมาตรา ๒๖ บุคคลใดมาครั้งหนึ่งแล้วจะสั่งให้แก้ไขเพื่อบุคคลนั้นอีกไม่ได้

มาตรา ๓๓ ในกรณีที่รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๘ หรือรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติกำหนดการระบอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนตามมาตรา ๒๐ เห็นว่า จำนวนเงินค่าทดแทนที่จะให้แก่บุคคลตามมาตรา ๒๖ ซึ่งคณะกรรมการตามมาตรา ๒๕ ได้กำหนดไว้นั้นสูงเกินไป โดยมีได้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๒๕ หรือมาตรา ๓๐ ให้รัฐมนตรีดังกล่าวมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) สั่งให้คณะกรรมการดังกล่าวพิจารณาทบทวนการกำหนดจำนวนเงินค่าทดแทนเช่นนั้นใหม่ หรือ

(๒) แต่งตั้งคณะกรรมการชุดใหม่ตามหลักเกณฑ์ในมาตรา ๒๕ ให้ปฏิบัติหน้าที่แทนคณะกรรมการชุดเดิม

มาตรา ๓๔ ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตามมาตรา ๑๓ หรือวางเงินค่าทดแทนล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตามมาตรา ๒๒ ให้ผู้มีสิทธิได้รับค่า

ทดแทนได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสิน ในจำนวนเงินดังกล่าวนับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาการจ่ายเงินค่าทดแทน หรือวางเงินค่าทดแทน

มาตรา ๓๕ การร้องขอรับเงินค่าทดแทนที่วางไว้ตามพระราชบัญญัตินี้ให้ร้องขอ ภายในสิบปีนับแต่วันที่มีการวางเงิน ถ้าไม่ร้องขอภายในกำหนดเวลาเช่นนั้นให้เงินนั้นตกเป็น ของแผ่นดิน

หมวด ๕

การอุทธรณ์และการฟ้องคดีต่อศาล

มาตรา ๓๖ ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๒๖ ผู้ใดไม่พอใจเงินค่า ทดแทนที่ได้รับหรือจะได้รับ มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกาตาม มาตรา ๘ หรือรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการ ชนสงเคราะห์ตามมาตรา ๒๐ ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ให้ ไปรับเงินค่าทดแทนดังกล่าว

ในการพิจารณาอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่ง ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการชั้นคณะ หนึ่ง ประกอบด้วยประธานกรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิทางกฎหมายหนึ่งคน ผู้ทรงคุณวุฒิทาง วิศวกรรมศาสตร์หนึ่งคนและผู้มีความรู้ความชำนาญในการประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์สามคน ซึ่งในสามคนนี้ต้องแต่งตั้งจากภาคเอกชนหนึ่งคน เป็นผู้พิจารณาเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรี ทั้งนี้ ให้รัฐมนตรีวินิจฉัยอุทธรณ์ให้เสร็จสิ้นภายในหกสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์

มาตรา ๓๗ ในกรณีที่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนไม่พอใจคำวินิจฉัยของ รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกาหรือรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติตามมาตรา ๓๖ หรือในกรณีที่รัฐมนตรีมิได้วินิจฉัยอุทธรณ์ให้เสร็จสิ้นภายในกำหนดเวลาตามมาตรา ๓๖ วรรคสอง ให้มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลได้ภายในสองปีนับแต่วันที่รับแจ้งคำวินิจฉัยของรัฐมนตรี หรือนับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาตามมาตรา ๓๖ วรรคสอง แล้วแต่กรณี

การอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีตามมาตรา ๓๖ วรรคหนึ่ง หรือฟ้องคดีต่อศาลตามวรรค หนึ่งไม่กระทบกระเทือนการครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์ หรือการดำเนินการใด ๆ ของ หน่วยงานที่ดำเนินการ หรือพนักงานเจ้าหน้าที่

ในกรณีที่รัฐมนตรีหรือศาลวินิจฉัยให้ชำระเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้น ให้ผู้มีสิทธิ ได้รับเงินค่าทดแทนได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของ ธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ นับแต่วันที่ต้องมีการจ่ายเงินค่าทดแทน หรือวางเงิน ค่าทดแทนนั้น

หมวด ๖

การดูแลรักษาระบบชนสงเคราะห์

มาตรา ๓๘ ในเขตดำเนินการระบบขนส่งมวลชนไม่ว่าบน เหนือ หรือใต้พื้นดิน หรือพื้นน้ำ ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้างอาคาร โรงเรือน ต้นไม้ หรือสิ่งอื่นใด ติดตั้งสิ่งใด ขุดหรือเจาะ พื้นดิน ถมดิน ทิ้งสิ่งของ หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดอันตรายหรือเป็นอุปสรรค แก่ระบบขนส่งมวลชน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ และในการ อนุญาตนั้นพนักงานเจ้าหน้าที่จะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดด้วยหรือไม่ก็ได้ ถ้ามีการฝ่าฝืน ให้ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนรื้อถอน ขนย้าย ตัดฟัน ทำลาย หรือกระทำการใด ๆ ได้ ภายในระยะเวลาที่กำหนด ถ้าผู้นั้นไม่ปฏิบัติตามหรือในกรณีที่หาตัวผู้ฝ่าฝืนไม่ได้ เมื่อได้ประกาศ คำสั่งไว้ ณ บริเวณนั้น และ ณ สำนักงานเขต หรือที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนันและ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านแห่งท้องที่นั้นเป็นเวลาอันสมควรแล้ว และไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งนั้น ให้ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจรื้อถอน ขนย้าย ตัดฟัน ทำลาย หรือกระทำการใด ๆ ได้ตามควรแก่ กรณี โดยผู้ใดจะเรียกร้องค่าเสียหายมิได้ และผู้ฝ่าฝืนต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้นด้วย

ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนตามวรรคหนึ่งและเป็นกรณีจำเป็นต้องป้องกันอันตรายเป็น การด่วน ซึ่งการสั่งหรือประกาศให้ผู้ฝ่าฝืนปฏิบัติก่อนอาจทำให้เกิดความเสียหายแก่ระบบขนส่ง มวลชน พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจรื้อถอน ขนย้าย ตัดฟัน ทำลาย หรือกระทำการใด ๆ ได้ตาม ควรแก่กรณีโดยไม่ต้องสั่งหรือประกาศก่อน ทั้งนี้ หากพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการตามสมควร แก่เหตุ ผู้ใดจะเรียกร้องค่าเสียหายมิได้ และผู้ฝ่าฝืนต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการนั้นด้วย

มาตรา ๓๙ ในกรณีที่จำเป็นและเร่งด่วน พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงาน ร่วมกับพนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจเข้าไปในที่ดินหรือสถานที่ของบุคคลใดในเวลาใด เพื่อตรวจสอบ หรือแก้ไขระบบขนส่งมวลชนได้ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่ง อสังหาริมทรัพย์อยู่ ณ ที่นั้นด้วย ก็ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองนั้นทราบ ก่อน

ในการกระทำการตามวรรคหนึ่ง พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับ พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องพยายามมิให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วย กฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์หรือผู้ทรงสิทธิอื่น แต่ถ้าเกิดความเสียหายขึ้น หน่วยงานที่ดำเนินการ ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายนั้น

หมวด ๗

บทกำหนดโทษ

มาตรา ๔๐ ผู้ใดขัดขวางการปฏิบัติงานของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๑๐ (๑) หรือ (๒) หรือมาตรา ๑๙ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามหนังสือเรียกของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๑๐ (๓) ต้อง
ระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๑ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๓๘
ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ
นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่การดำเนินการตามโครงการระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ตลอดจนเมืองอื่น ๆ อาจมีทั้งส่วนที่ต้องสร้างไปบน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ ซึ่งในส่วนของ การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนนั้น รัฐอาจมีความจำเป็นต้องเข้าไปใช้ประโยชน์ในที่ดินของเอกชนเฉพาะส่วนที่เป็นแผนกรรมสิทธิ์บน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำซึ่งมิใช่กรรมเวนครืออสังหาริมทรัพย์ และโดยที่ในปัจจุบัน ยังไม่มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในเรื่องนี้ไว้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ศุภสรณ์ / อภิสิทธิ์ ผู้จัดทำ

๒๑/๐๓/๒๕๕๖

* พระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. ๒๕๔๕^๒

มาตรา ๑๐๐ ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดทาสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ ให้แก้ไขคำว่า “นายกรัฐมนตรี” เป็น “รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม”

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ ได้บัญญัติให้จัดตั้งส่วนราชการขึ้นใหม่โดยมีการกิจใหม่ ซึ่งได้มีการตราพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม นั้นแล้ว และเนื่องจากพระราชบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติให้โอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ รัฐมนตรีผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในส่วนราชการเดิมมาเป็นของส่วนราชการใหม่ โดยให้มีการแก้ไขบทบัญญัติต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ที่โอนไปด้วย ฉะนั้น เพื่ออนุวัติให้เป็นไปตามหลักการที่ปรากฏในพระราชบัญญัติ และพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงสมควรแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้สอดคล้องกับการโอนส่วนราชการ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องมีความชัดเจนในการใช้กฎหมายโดยไม่ต้องไปค้นหาในกฎหมายโอนอำนาจหน้าที่ว่าตามกฎหมายใดได้มีการโอนภารกิจของส่วนราชการหรือผู้รับผิดชอบตามกฎหมายนั้นไปเป็นของหน่วยงานใดหรือผู้ใดแล้ว โดยแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้มีการเปลี่ยนชื่อส่วนราชการ รัฐมนตรี ผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการให้ตรงกับภารกิจที่โอนอำนาจหน้าที่ และเพิ่มผู้แทนส่วนราชการในคณะกรรมการให้ตรงตามภารกิจที่มีการตัดโอนจากส่วนราชการเดิมมาเป็นของส่วนราชการใหม่รวมทั้งตัดส่วนราชการเดิมที่มีการยุบเลิกแล้ว ซึ่งเป็นการแก้ไขให้ตรงตามพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้

^๒ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๙/ตอนที่ ๑๐๒ ก/หน้า ๖๖/๔ ตุลาคม ๒๕๔๕

สัญญา/ปรับปรุง
๗ สิงหาคม ๒๕๕๙



กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒)

ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์
เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔ มาตรา ๒๗ มาตรา ๒๘ และมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ นายกรัฐมนตรีออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ใช้บังคับกฎกระทรวงนี้ในท้องที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ข้อ ๒ ในกฎกระทรวงนี้

“สิ่งก่อสร้าง” หมายความว่า อุโมงค์ สถานีรถขนส่งมวลชน ปล่องระบายอากาศ อาคารและอุปกรณ์ของระบบขนส่งมวลชน

“ความลึก” หมายความว่า ระยะจากผิวดินจนถึงส่วนบนสุดของสิ่งก่อสร้างใต้พื้นดิน

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐

ข้อ ๓ เมื่อหน่วยงานมีความจำเป็นต้องสร้างสิ่งก่อสร้างใต้ที่ดินของเอกชนโดยไม่จำเป็นต้องได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในที่ดินและได้กำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์นั้นแล้ว การกำหนดเงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายให้คำนวณ ดังนี้

เงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ = ราคาที่ดิน × ค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ × ค่าสัมประสิทธิ์ของความลึก

ราคาที่ดิน ได้แก่ ราคาค่าทดแทนที่ดินบริเวณที่มีการกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์นั้น ถ้าหากมีการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

ค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ ได้แก่ ค่าตามที่กำหนดในข้อ ๔
ค่าสัมประสิทธิ์ของความลึก ได้แก่ ค่าตามที่กำหนดในข้อ ๕
ข้อ ๔ ค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ให้เป็นดังนี้

อัตราส่วนของที่ดิน	ค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่
น้อยกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ ๓๐	๑.๐
มากกว่า ร้อยละ ๓๐ แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๔๐	๑.๑
มากกว่า ร้อยละ ๔๐ แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๕๐	๑.๑๕
มากกว่า ร้อยละ ๕๐ แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๖๐	๑.๒
มากกว่า ร้อยละ ๖๐	๑.๒๕

อัตราส่วนของที่ดิน ได้แก่ อัตราร้อยละของพื้นที่ที่ถูกกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์
โดยคำนวณจากพื้นที่ของที่ดินแปลงนั้น

ในกรณีที่ที่ดินนั้นติดต่อกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน อัตราส่วนของ
ที่ดิน ให้คำนวณจากพื้นที่ของที่ดินแปลงที่ถูกกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์และที่ดินที่ติดต่อกับ
เป็นผืนเดียวกันกับที่ดินแปลงนั้นของเจ้าของเดียวกันด้วย

ข้อ ๕ ค่าสัมประสิทธิ์ของความลึกให้เป็นดังนี้

ความลึก	ค่าสัมประสิทธิ์ของความลึก
น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๒ เมตร	๐.๔
มากกว่า ๑๒ เมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔๐ เมตร	๐.๓
มากกว่า ๔๐ เมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๖๐ เมตร	๐.๒
มากกว่า ๖๐ เมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๐๐ เมตร	๐.๑
มากกว่า ๑๐๐ เมตร	๐

ข้อ ๖ ในกรณีที่การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้การใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์
ที่ตกอยู่ภายใต้การดังกล่าวลดลง ให้คณะกรรมการกำหนดเงินค่าทดแทนให้สำหรับประโยชน์ที่ลดลงด้วย

การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้สันนิษฐานว่ามีผลให้การใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ลดลง

(๑) การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้ที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระในอสังหาริมทรัพย์ของเจ้าของเดียวกันแยกเป็นหลายส่วน แต่ละส่วนมีเนื้อที่น้อยหรือมีรูปร่างไม่เหมาะสมแก่การก่อสร้าง เช่น เป็นรูปสามเหลี่ยม สี่เหลี่ยมคางหมู หรือรูปทรงอื่น

(๒) การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้ที่ดินซึ่งใช้เป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบกิจการโดยชอบด้วยกฎหมายถูกแยกจากกันเป็นหลายส่วนและทำให้ไม่ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการใช้ตามสภาพเดิม

ข้อ ๗ การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ที่มีความลึกเกินกว่าหนึ่งร้อยเมตร ให้ถือว่าก่อให้เกิดภาระแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายน้อยจนถือได้ว่าไม่ทำให้การใช้สอยอสังหาริมทรัพย์นั้นต้องลดน้อยลง หน่วยงานไม่ต้องจ่ายเงินค่าทดแทนให้

ข้อ ๘ การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ที่ครอบคลุมที่ดินทั้งแปลง และมีความลึกน้อยกว่าสิบสองเมตร เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายอาจร้องขอให้หน่วยงานดำเนินการจัดซื้อหรือเวนคืนที่ดินนั้นตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ได้

ในกรณีที่การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้ที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระแยกเป็นหลายส่วน และภาระในอสังหาริมทรัพย์มีความลึกน้อยกว่าสิบสองเมตร เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายอาจร้องขอให้หน่วยงานดำเนินการจัดซื้อหรือเวนคืนที่ดินส่วนที่ถูกกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ได้

ในกรณีตามวรรคสอง หากที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระในอสังหาริมทรัพย์ส่วนใดมีเนื้อที่เหลือน้อยกว่าสี่สิบห้าตารางวา และมีความยาวด้านใดด้านหนึ่งน้อยกว่าสิบเมตร เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายอาจร้องขอให้หน่วยงานดำเนินการจัดซื้อหรือเวนคืนที่ดินส่วนที่ปลอดจากภาระนั้นตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ด้วยก็ได้

ข้อ ๙ ในกรณีที่การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้ต้องแก้ไขปรับปรุงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆ ในที่ดินที่ถูกกำหนดภาระหรือทำให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายต้องหยุดกิจกรรมใดๆ เป็นการชั่วคราว เนื่องจากการแก้ไขปรับปรุงดังกล่าว หรือต้องย้ายออกจากอสังหาริมทรัพย์ในระหว่างการแก้ไขปรับปรุง ให้คณะกรรมการกำหนดเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายเฉพาะที่ได้เสียหายจริง โดยเหตุที่ต้องมีการแก้ไขปรับปรุงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างหรือสูญเสียรายได้ระหว่างหยุดกิจกรรมชั่วคราว หรือต้องขนย้ายทรัพย์สินออกจากอสังหาริมทรัพย์ระหว่างการแก้ไขปรับปรุง

พระราชบัญญัติ
ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
พ.ศ. ๒๕๓๐

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๓๐
เป็นปีที่ ๔๒ ในรัชกาลปัจจุบัน

ว่า
พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศ

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา
ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.
๒๕๓๐”

[๑]
มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็น
ต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๔๙๗

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้
“เวนคืน” หมายความว่า บังคับเวนคืนที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นตามเงื่อนไขแห่งพระ
ราชบัญญัตินี้

“เจ้าหน้าที่” หมายความว่า กระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจหรือบุคคลอื่น
ใดผู้กระทำการเพื่อประโยชน์ของรัฐ ซึ่งมีอำนาจในการเวนคืน หรือควบคุมการเวนคืน

“สภาท้องถิ่น” หมายความว่า สภาจังหวัด สภาเทศบาล สภาตำบล สภากรุงเทพมหานคร สภา
เขต สภาเมืองพัทยา คณะกรรมการสุขาภิบาล หรือสภาอื่นใดที่ทำหน้าที่บริหารท้องถิ่นตามที่จะได้มีกฎหมายจัดตั้ง
ขึ้นแล้วแต่กรณี

หมวด ๑
การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

มาตรา ๕ เมื่อรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการใด ๆ อันจำเป็นเพื่อ

การอันเป็นสาธารณูปโภคหรือการอันจำเป็นในการป้องกันประเทศ หรือการได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อการผังเมือง หรือเพื่อการพัฒนาการเกษตร หรือการอุตสาหกรรม หรือเพื่อการปฏิรูปที่ดิน หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการเวนคืนตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มิบทบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนไว้ในกฎหมายอื่นโดยเฉพาะแล้ว ถ้าจะต้องดำเนินการเวนคืนเพื่อกิจการตามกฎหมายดังกล่าว เมื่อคณะรัฐมนตรีเห็นสมควรจะมีมติให้ดำเนินการเวนคืนตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้แทนก็ได้

เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการเวนคืนตามวรรคหนึ่ง จะตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนไว้ก่อนก็ได้

มาตรา ๖ พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนต้องระบุ

(๑) ความประสงค์ของการเวนคืน

(๒) เจ้าหน้าที่เวนคืน

(๓) กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเท่าที่จำเป็น

ให้มีแผนที่หรือแผนผังประเมินเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนและแสดงเขตที่ดินที่อยู่ในบริเวณที่ประเมินนั้น ติดไว้ท้ายพระราชกฤษฎีกานั้น แผนที่หรือแผนผังดังกล่าวให้ถือเป็นส่วนหนึ่งแห่งพระราชกฤษฎีกา

พระราชกฤษฎีกาเช่นนี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดสองปี หรือตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในพระราชกฤษฎีกานั้น แต่ต้องไม่เกินสี่ปี แล้วแต่จะเห็นว่าจำเป็นเพื่อทำการสำรวจที่ดินที่จะต้องเวนคืนนั้น

มาตรา ๗ เมื่อพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖ ใช้บังคับแล้ว ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ปิดประกาศสำเนาแห่งพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว พร้อมทั้งแผนที่หรือแผนผังท้ายพระราชกฤษฎีกาไว้โดยเปิดเผย ณ สถานที่ดังต่อไปนี้

(๑) ที่ทำการของเจ้าหน้าที่

(๒) ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต และที่ทำการแขวง หรือศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการตำบลและที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน แล้วแต่กรณี แห่งท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์ซึ่งจะต้องเวนคืนนั้นตั้งอยู่

(๓) สำนักงานที่ดินจังหวัด และที่ทำการที่ดินอำเภอ แห่งท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์ซึ่งจะต้องเวนคืนนั้นตั้งอยู่

มาตรา ๘ ภายในกำหนดอายุแห่งพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖ เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นที่อยู่ภายในเขตที่ดินตามแผนที่เพื่อกระทำการกิจการเท่าที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อทำการสำรวจและเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนที่แน่นอน แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว ทราบถึงกิจการที่จะต้องกระทำล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบห้าวันก่อนเริ่มกระทำการนั้น และผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวชอบที่จะได้รับค่าทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจการที่ต้องกระทำนั้น

มาตรา ๙ เมื่อพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖ ใช้บังคับแล้วให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับ

ค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ ได้แก่ ค่าตามที่กำหนดในข้อ ๔
ค่าสัมประสิทธิ์ของความลึก ได้แก่ ค่าตามที่กำหนดในข้อ ๕
ข้อ ๔ ค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ให้เป็นดังนี้

อัตราส่วนของที่ดิน	ค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่
น้อยกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ ๓๐	๑.๐
มากกว่า ร้อยละ ๓๐ แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๔๐	๑.๑
มากกว่า ร้อยละ ๔๐ แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๕๐	๑.๑๕
มากกว่า ร้อยละ ๕๐ แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๖๐	๑.๒
มากกว่า ร้อยละ ๖๐	๑.๒๕

อัตราส่วนของที่ดิน ได้แก่ อัตราร้อยละของพื้นที่ที่ถูกกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์
โดยคำนวณจากพื้นที่ของที่ดินแปลงนั้น

ในกรณีที่ที่ดินนั้นติดต่อกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน อัตราส่วนของ
ที่ดิน ให้คำนวณจากพื้นที่ของที่ดินแปลงที่ถูกกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์และที่ดินที่ติดต่อกับ
เป็นผืนเดียวกันกับที่ดินแปลงนั้นของเจ้าของเดียวกันด้วย

ข้อ ๕ ค่าสัมประสิทธิ์ของความลึกให้เป็นดังนี้

ความลึก	ค่าสัมประสิทธิ์ของความลึก
น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๒ เมตร	๐.๕
มากกว่า ๑๒ เมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔๐ เมตร	๐.๓
มากกว่า ๔๐ เมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๖๐ เมตร	๐.๒
มากกว่า ๖๐ เมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๐๐ เมตร	๐.๑
มากกว่า ๑๐๐ เมตร	๐

ข้อ ๖ ในกรณีที่การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ทำให้การใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์
ที่ตกอยู่ภายใต้การดังกล่าวลดลง ให้คณะกรรมการกำหนดเงินค่าทดแทนให้สำหรับประโยชน์ที่ลดลงด้วย

มาตรา ๙ หรือคณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นใหม่ตามหลักเกณฑ์ในมาตรา ๙ แก้อายุราคาของอสังหาริมทรัพย์หรือราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินเสียใหม่ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการรัฐมนตรีอนุมัติได้ และให้ถือว่าราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่แก้ไขแล้วเป็นราคาซื้อขายที่ตกลงกันใหม่แทนราคาเดิม และราคาเบื้องต้นที่แก้ไขแล้วเป็นราคาเบื้องต้นที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๙ แล้วแต่กรณี

ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่มีหนังสือภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวัน นับแต่วันที่ประกาศแก้ไขแจ้งให้ผู้มีสิทธิรับเงินซึ่งเป็นราคาของอสังหาริมทรัพย์ส่วนที่เพิ่มขึ้น และให้นำมาตรา ๒๔ วรรคสอง และมาตรา ๓๓ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ถ้าการสั่งให้แก้ไขตามวรรคหนึ่งมีผลเป็นคุณแก่บุคคลตามมาตรา ๑๔ บุคคลใดมาครั้งหนึ่งแล้วจะสั่งให้แก้ไขใหม่เพื่อบุคคลนั้นอีกไม่ได้

มาตรา ๑๑ ในกรณีที่มีการตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์กันได้ตามมาตรา ๑๐ ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวทั้งหมดให้แก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ทำสัญญาซื้อขาย

ในการทำสัญญาซื้อขาย หากปรากฏว่าอสังหาริมทรัพย์ที่ซื้อขายมีหนังสือแสดงสิทธิในที่ดินให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตามประมวลกฎหมายที่ดินทราบ และให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าวดำเนินการแก้ไขหลักฐานทางทะเบียนในหนังสือแสดงสิทธิในที่ดินทั้งฉบับที่เก็บรักษาไว้ ณ สำนักงานที่ดิน ที่ทำการที่ดินอำเภอหรือที่ทำการที่ดินกิ่งอำเภอ และฉบับที่ผู้มีสิทธิในที่ดินยึดถือไว้โดยให้ถือว่าเป็นการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามกฎหมายและให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียม และค่าอากรแสตมป์ ทั้งนี้ ให้ถือว่าได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวนับแต่วันชำระเงินตามวรรคหนึ่ง

เพื่อประโยชน์แก่การทำทะเบียนให้ถูกต้อง ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๗๑ แห่งประมวลกฎหมายที่ดินมีอำนาจเรียกหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน ฉบับที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายยึดถือไว้ และทำการแก้ไขหลักฐานทางทะเบียนให้ถูกต้อง โดยเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์นั้นจะนำไปมอบต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ด้วยตนเอง หรือจะส่งไปโดยทางไปรษณีย์ตอบรับก็ได้

มาตรา ๑๒ ในกรณีที่อสังหาริมทรัพย์ที่จะซื้อขายตามมาตรา ๑๐ ไม่มีหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน ให้เจ้าหน้าที่แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยนายอำเภอหรือปลัดอำเภอผู้เป็นหัวหน้าประจำกิ่งอำเภอแห่งท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวตั้งอยู่หรือผู้แทน พนักงานที่ดินอำเภอ หรือพนักงานที่ดินกิ่งอำเภอหรือผู้แทน ผู้ใหญ่บ้านในท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวตั้งอยู่ และผู้แทนของเจ้าหน้าที่ เพื่อดำเนินการสอบสวนให้ทราบถึงผู้มีสิทธิในอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว เมื่อทราบถึงผู้มีสิทธิในอสังหาริมทรัพย์แล้วจึงให้ดำเนินการทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๑๑ ได้

ในการสอบสวนเพื่อทราบถึงผู้มีสิทธิในอสังหาริมทรัพย์ตามวรรคหนึ่ง ให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายที่ดินเกี่ยวกับการรังวัดที่ดินมาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๓ ถ้าเจ้าหน้าที่เห็นว่าการเวนคืนที่ได้มีการออกพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๖ แล้วหากเนินเข้าไปจะเป็นอุปสรรคอย่างมากแก่การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมหรือประโยชน์ของรัฐอันสำคัญอย่างอื่น ให้คณะกรรมการมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดให้การเวนคืนนั้นเป็นกรณีที่มีความจำเป็นโดยเร่งด่วนได้

เมื่อคณะกรรมการได้ประกาศตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้า

หน้าที่มีอำนาจเข้าครอบครองหรือใช้สังหาริมทรัพย์นั้นได้ก่อนที่จะมีการเวนคืน แต่ต้องมีหนังสือแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งสังหาริมทรัพย์นั้นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวัน และเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ต้องจัดให้มีการจ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนที่กำหนดขึ้นตามมาตรา ๙ โดยให้จ่ายเงินค่าทดแทนที่ดินก่อนการเข้าครอบครองหรือใช้ที่ดิน ถ้าเป็นอสังหาริมทรัพย์อื่น และเป็นกรณีที่สามารถตกลงกันได้ให้จ่ายตามราคาที่ได้ตกลงกัน แต่ต้องไม่เกินราคาเบื้องต้นที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๙ หากเป็นกรณีที่ไม่อาจตกลงกันได้ เมื่อเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ได้วางเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๓๑ แล้ว ให้มีอำนาจเข้าครอบครองหรือใช้สังหาริมทรัพย์นั้นได้

ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง ขนย้ายทรัพย์สินหรือดำเนินการใด ๆ เกี่ยวกับกิจการที่จะต้องมีการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์นั้น เมื่อได้จ่ายเงินหรือวางเงินค่าทดแทนตามวรรคสองแล้ว ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายดำเนินการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง ขนย้ายทรัพย์สิน หรือดำเนินการดังกล่าวภายในเวลาที่กำหนด แต่ต้องไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันที่ได้ส่งหนังสือแจ้ง ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายไม่ดำเนินการภายในเวลาที่กำหนด ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการเช่นนั้นได้เอง โดยให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์นั้นเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย และถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นเป็นพิเศษเนื่องจากการเข้าครอบครองหรือใช้สังหาริมทรัพย์โดยเร่งด่วนเช่นนั้น ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ชดเชยเงินค่าทดแทนสำหรับความเสียหายส่วนนี้ด้วย ตามความเป็นธรรม

ในกรณีที่ไม่สามารถส่งหนังสือแจ้งให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายได้ ให้แจ้งโดยวิธีปิดประกาศแจ้งความไว้ ณ ที่ซึ่งอสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ และ ณ สถานที่ตามมาตรา ๗ โดยระบุกำหนดเวลาที่เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่จะเข้าดำเนินการตามวรรคสอง หรือวรรคสาม ซึ่งต้องไม่น้อยกว่าเจ็ดสิบห้าวันนับแต่วันปิดประกาศแจ้งความ

เมื่อได้ปฏิบัติตามวรรคสี่แล้ว ให้ถือว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายได้รับหนังสือแจ้งนั้นแล้ว

ในการดำเนินการตามวรรคสองและวรรคสาม ให้นำมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๒๗ มาตรา ๒๘ มาตรา ๒๙ และมาตรา ๓๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๔ ในการดำเนินการตามมาตรา ๑๓ วรรคสาม ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่มีอำนาจเก็บรักษาสีปลูกสร้างที่ถูกรื้อถอนหรือทรัพย์สินที่ถูกขนย้ายไว้ ณ สถานที่ใด ๆ โดยให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์นั้นเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษา แต่ถ้าสิ่งปลูกสร้างหรือทรัพย์สินเช่นนั้นเป็นของเสียหาย หรือถ้าหน่วงช้าไว้จะเป็นการเสี่ยงความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายจะเกินส่วนแห่งค่าของสิ่งปลูกสร้างหรือทรัพย์สินเช่นนั้น ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่มีอำนาจที่จะขายได้ทันที โดยวิธีการขายทอดตลาดหรือวิธีอื่นตามที่เห็นสมควร แล้วเก็บเงินสุทธิหลังจากหักค่าใช้จ่ายไว้แทนได้

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายมิได้เรียกเอาสิ่งปลูกสร้าง ทรัพย์สิน หรือเงินที่เก็บไว้แทนนั้น แล้วแต่กรณี ภายในห้าปีนับแต่วันที่มีการรื้อถอนหรือขนย้าย ให้สิ่งปลูกสร้าง ทรัพย์สิน หรือเงินดังกล่าวตกเป็นของแผ่นดิน

มาตรา ๑๕ เมื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนที่แน่นอนแล้ว ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นเพื่อเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว โดยให้ระบุที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นที่ต้องเวนคืน

พร้อมทั้งรายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย

ให้มีแผนที่หรือแผนผังแสดงเขตอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืนอย่างชัดเจนไว้ท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ และให้ถือว่าแผนที่หรือแผนผังนั้นเป็นส่วนหนึ่งแห่งพระราชบัญญัตินั้น
เขตอสังหาริมทรัพย์นั้นต้องปักหลักหมายเขตไว้โดยชัดเจนก่อนที่จะออกพระราชบัญญัตินั้น

มาตรา ๑๖ ให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืนตกเป็นของเจ้าหน้าทีนับแต่วันที่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๑๕ ใช้บังคับ แต่เจ้าหน้าทีจะมีสิทธิเข้าครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นได้ ก็ต่อเมื่อได้จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้แล้ว

ในกรณีที่มีจำนอง บุริมสิทธิ หรือทรัพย์สินสิทธิอย่างอื่น เหนืออสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืน ให้จำนอง บุริมสิทธิ หรือทรัพย์สินสิทธิเช่นว่านั้นเป็นอันสิ้นสุดลง โดยผู้รับจำนอง ผู้ทรงบุริมสิทธิ หรือบุคคลผู้รับประโยชน์จากทรัพย์สินสิทธิดังกล่าวยังคงมีสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้หรือรับخذได้จากเงินค่าทดแทนสำหรับอสังหาริมทรัพย์นั้นอยู่ต่อไป แต่จะต้องร้องขอรับชำระหนี้หรือรับخذได้จากภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งตามมาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๒๙ แล้วแต่กรณี

นับแต่วันที่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๑๕ ใช้บังคับ ถ้าผู้มีสิทธิในทรัพย์สินนั้นโอนสิทธิให้แก่บุคคลภายนอก ผู้รับโอนนั้นมีสิทธิที่จะเรียกร้องได้ก็แต่เฉพาะเงินค่าทดแทนเท่านั้น

มาตรา ๑๗ ในกรณีที่มีที่วัดหรือที่ธรณีสงฆ์อยู่ในเขตบริเวณที่ดินที่จะเวนคืนและมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งที่วัดหรือที่ธรณีสงฆ์ดังกล่าว เพื่อกิจการที่จะมีการเวนคืนนั้น ถ้าได้มีการตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๑๕ แล้ว ให้ถือว่าพระราชบัญญัตินั้นเป็นพระราชบัญญัติโอนกรรมสิทธิ์ที่วัดหรือที่ธรณีสงฆ์ตามกฎหมายว่าด้วยคณะสงฆ์ด้วย

หมวด ๒

เงินค่าทดแทน

มาตรา ๑๘ เงินค่าทดแทนนั้น ให้กำหนดให้แก่บุคคลดังต่อไปนี้

- (๑) เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งที่ดินที่ต้องเวนคืน
- (๒) เจ้าของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่รื้อถอนไม่ได้ ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้นในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖ หรือได้ปลูกสร้างขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที
- (๓) ผู้เช่าที่ดิน โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นในที่ดินที่ต้องเวนคืน แต่การเช่านั้นต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ ซึ่งได้ทำไว้ก่อนวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖ หรือได้ทำขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที และการเช่านั้นยังมิได้ระงับไปในวันที่เจ้าหน้าทีหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าทีได้เข้าครอบครองที่ดิน โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว แต่เงินค่าทดแทนในการเช่านี้พึงกำหนดให้เฉพาะที่ผู้เช่าได้เสียหายจริงโดยเหตุที่ต้องออกจากที่ดิน โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวก่อนสัญญาเช่าจะงับ
- (๔) เจ้าของต้นไม้ยืนต้นที่ขึ้นอยู่ในที่ดินในวันที่ใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖
- (๕) เจ้าของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่รื้อถอนได้ ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้น ในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖ แต่ต้องไม่เป็นผู้ซึ่งจำต้องรื้อถอนโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวไปเมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าของที่ดิน เงินค่าทดแทนตาม (๕) นี้พึงกำหนดให้เฉพาะค่ารื้อถอน ค่าขนย้าย และค่าปลูก

สร้างใหม่เท่านั้น

(๖) บุคคลผู้เสียสิทธิในการใช้ทาง วางท่อน้ำ ท่อระบายน้ำ สายไฟฟ้า หรือสิ่งอื่นซึ่งคล้ายกันผ่านที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้นตามมาตรา ๑๓๔๙ หรือมาตรา ๑๓๕๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในกรณีที่บุคคลเช่นว่านั้นได้จ่ายค่าทดแทนในการใช้สิทธิดังกล่าวให้แก่เจ้าของที่ดินที่ต้องเวนคืนแล้ว

มาตรา ๑๙ ในกรณีที่ต้องเวนคืนโรงเรียน หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นแต่เพียงบางส่วน เจ้าของจะร้องขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืนส่วนที่เหลืออยู่ซึ่งใช้การไม่ได้แล้วด้วยก็ได้

ถ้าเจ้าหน้าที่ไม่ยอมเวนคืนตามคำร้องขอของเจ้าของ เจ้าของมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖ หรือรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฉบับนั้น ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจากเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ ให้รัฐมนตรีวินิจฉัยอุทธรณ์ให้เสร็จสิ้นภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ มิฉะนั้นให้ถือว่ารัฐมนตรีวินิจฉัยให้เจ้าหน้าที่เวนคืนตามคำร้องขอของเจ้าของ

คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด

ในการดำเนินการตามวรรคสอง ให้นำมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ และมาตรา ๓๓ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๒๐ ในกรณีที่ต้องเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วนถ้าเนื้อที่ดินส่วนที่เหลืออยู่นั้นน้อยกว่าสี่สิบห้าตารางวา หรือด้านหนึ่งด้านใดน้อยกว่าห้าวา และที่ดินส่วนที่เหลืออยู่นั้นมิได้ติดต่อกันเป็นผืนเดียวกันกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน หากเจ้าของร้องขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืนหรือจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือด้วย

ในกรณีที่มีการจัดซื้อที่ดินให้นำมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ และมาตรา ๓๓ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๒๑ เงินค่าทดแทนที่จะให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๑๘ นั้น ถ้ามิได้บัญญัติไว้เป็นพิเศษในพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฉบับใดโดยเฉพาะแล้ว ให้กำหนดโดยคำนึงถึง

(๑) ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖

(๒) ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่

(๓) ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม

(๔) สภาพและที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์นั้น และ

(๕) เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน

ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคม

ถ้าการงานหรือกิจการอย่างใดที่นำไปในการเวนคืน ได้กระทำให้อสังหาริมทรัพย์ที่เหลืออยู่นั้นมีราคาสูงขึ้น ให้เอาราคาที่สูงขึ้นนั้นหักออกจากเงินค่าทดแทน แต่ไม่ให้ถือว่าราคาอสังหาริมทรัพย์ที่ทวีขึ้นนั้นสูงกว่าจำนวนเงินค่าทดแทนเพื่อจะให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายกลับต้องจ่ายเงินให้อีก

ถ้าต้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์แต่เพียงส่วนหนึ่ง และส่วนที่เหลือนั้นราคาลดลงให้กำหนดเงินค่าทดแทนให้เฉพาะสำหรับส่วนที่เหลืออันราคาลดลงนั้นด้วย

การคำนวณว่าอสังหาริมทรัพย์ใดมีราคาสูงขึ้นตามวรรคสอง หรือราคาลดลงตามวรรคสาม ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายอยู่อาศัยหรือประกอบการค้าขาย หรือการงาน

อันชอบด้วยกฎหมายอยู่ในอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืนนั้น และบุคคลดังกล่าวได้รับความเสียหายเนื่องจากการที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์นั้น ให้กำหนดเงินค่าทดแทนให้สำหรับความเสียหายนั้นด้วย

มาตรา ๒๒ ในกรณีที่เจ้าของได้ที่ดินใดมาโดยมิได้ใช้อยู่อาศัยหรือใช้ประกอบการทำมาหาเลี้ยงชีพ หรือทำประโยชน์ในที่ดินนั้นอย่างแท้จริง ถ้าหากมีการเวนคืนที่ดินนั้นภายในห้าปีนับแต่วันที่เจ้าของได้ที่ดินนั้น มาจะกำหนดเงินค่าทดแทนให้ต่ำกว่าเงินค่าทดแทนที่กำหนดตามมาตรา ๒๑ ก็ได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่าราคาที่ดินในขณะที่ยังเจ้าของได้ที่ดินนั้นมา

มาตรา ๒๓ ในกรณีที่มีการใช้บังคับพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๑๕ โดยมีได้มีการออกพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๖ และพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฉบับนั้นมิได้กำหนดเรื่องเงินค่าทดแทนไว้เป็นอย่างอื่น ให้รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฉบับนั้นแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง ภายในสามสิบวัน นับแต่วันใช้บังคับพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ประกอบด้วยผู้แทนของเจ้าหน้าที่หนึ่งคน ผู้แทนกรมที่ดินหนึ่งคน ผู้แทนของหน่วยงานอื่นของรัฐหนึ่งคน และผู้แทนของสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทนที่จะให้แก่บุคคลตามมาตรา ๑๘

ให้คณะกรรมการตามวรรคหนึ่งกำหนดเงินค่าทดแทน ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๑ โดยอนุโลม โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันได้รับแต่งตั้งและให้นำมาตรา ๙ วรรคสาม และวรรคห้า มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๘ มาตรา ๒๒ และมาตรา ๒๔ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๒๔ ห้ามมิให้คิดเงินค่าทดแทนสำหรับราคาที่ดินที่สูงขึ้นเพราะทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้คือ

(๑) โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างที่ได้สร้างหรือต่อเติมขึ้นใหม่ การเพาะปลูก การทำให้ที่ดินเจริญขึ้น หรือการเช่า ที่ได้ทำขึ้นภายหลังวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖ โดยมีได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ เว้นแต่การทำนา ทำไร่ หรือทำสวนตามที่จัดทำอยู่ตามปกติ

(๒) โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างที่ได้สร้างหรือต่อเติมขึ้นใหม่ การเพาะปลูก การทำให้ที่ดินเจริญขึ้น หรือการเช่า ที่ปรากฏว่าได้ทำขึ้นก่อนวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖ โดยอุบายฉ้อฉลเพื่อประสงค์ที่จะได้รับเงินค่าทดแทน

[๕]

มาตรา ๒๕ ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๑๘ ผู้ใดไม่พอใจในราคาของอสังหาริมทรัพย์หรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๙ มาตรา ๑๐ ทวิ มาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๒๔ วรรคสาม มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖ หรือรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฉบับนั้น ภายในหกสิบวันนับแต่วันได้รับหนังสือจากเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ให้มารับเงินค่าทดแทนดังกล่าว

ในการพิจารณาอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่ง ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิทางกฎหมาย และผู้มีความรู้ความสามารถในการตีราคาอสังหาริมทรัพย์ มีจำนวนทั้งหมดไม่น้อยกว่าห้าคน เป็นผู้พิจารณาเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรี ทั้งนี้ ให้รัฐมนตรีวินิจฉัยอุทธรณ์ให้เสร็จสิ้นภายในหกสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนยังไม่พอใจในคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๕ หรือในกรณีที่รัฐมนตรีมิได้วินิจฉัยอุทธรณ์ให้เสร็จสิ้นภายในกำหนดเวลาตามมาตรา ๒๕ วรรคสอง ให้ผู้มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลได้ภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีหรือนับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาดังกล่าว แล้วแต่กรณี

การที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์นั้นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๕ วรรคหนึ่ง หรือฟ้องคดีต่อศาลตามวรรคหนึ่งนั้น ไม่เป็นเหตุให้การครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์ การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง การขนย้ายทรัพย์สิน หรือการดำเนินการใด ๆ ของเจ้าหน้าที่ หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับกิจการที่จะต้องมีการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์นั้นต้องสะดุดหยุดลง

ในกรณีที่รัฐมนตรีหรือศาลวินิจฉัยให้ชำระเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้น ให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ นับแต่วันที่ต้องมีการจ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนนั้น

มาตรา ๒๗ ในกรณีที่รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖ หรือรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๑๕ เห็นว่าราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนหรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่จะให้แก่บุคคลตามมาตรา ๑๘ ซึ่งคณะกรรมการตามมาตรา ๙ หรือคณะกรรมการตามมาตรา ๒๓ แล้วแต่กรณี ได้กำหนดไว้นั้นสูงเกินไปโดยมิได้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๙ หรือมาตรา ๒๑ ให้รัฐมนตรีดังกล่าวมีอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (๑) สั่งให้คณะกรรมการดังกล่าวพิจารณาทบทวนการกำหนดราคาของอสังหาริมทรัพย์หรือจำนวนเงินค่าทดแทนเช่นนั้นใหม่ หรือ
- (๒) แต่งตั้งคณะกรรมการชุดใหม่ตามหลักเกณฑ์ในมาตรา ๒๓ ให้ปฏิบัติหน้าที่แทนคณะกรรมการชุดเดิม

หมวด ๓

วิธีเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

มาตรา ๒๘ เมื่อพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๑๕ ใช้บังคับแล้ว ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ปิดประกาศสำเนาแห่งพระราชบัญญัติฉบับนั้น พร้อมทั้งแผนที่หรือแผนผังท้ายพระราชบัญญัติและรายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนไว้โดยเปิดเผย ณ สถานที่ตามมาตรา ๗ และ ณ ที่ชุมนุมชนอื่นตามควรแก่กรณี พร้อมทั้งมีหนังสือแจ้งให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๑๘ มารับเงินค่าทดแทนตามจำนวนที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา ๙ หรือมาตรา ๒๓ แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งต้องไม่เกินหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฉบับนั้นใช้บังคับสำหรับกรณีตามมาตรา ๑๕ หรือนับแต่วันที่คณะกรรมการได้กำหนดเงินค่าทดแทนแล้วสำหรับกรณีตามมาตรา ๒๓ และให้นำมาตรา ๑๓ วรรคสี่และวรรคห้า มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนผู้ใดไม่มารับเงินค่าทดแทนภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือในกรณีที่ไมอาจจ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนรายใดได้ เพราะมีปัญหาเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิอื่น ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืน หรือมีปัญหาเกี่ยวกับการแบ่งส่วนเงินค่าทดแทนของผู้มีสิทธิได้รับ

เงินค่าทดแทน ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่วางเงินค่าทดแทนไว้ตาม
มาตรา ๓๑ โดยพลัน

ในกรณีที่รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เห็นว่า ราคาของที่ดินได้
เพิ่มสูงขึ้น และเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการตามมาตรา ๙ หรือมาตรา ๒๓ ได้กำหนดไปแล้วไม่เป็นธรรมแก่
บุคคลตามมาตรา ๑๔ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งแก้ไขจำนวนเงินทดแทนเสียใหม่ได้ และให้นำมาตรา ๑๐ ทวิ มาใช้

[๖]

บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๒๙ ในกรณีที่มีการจำนอง บุริมสิทธิ หรือทรัพย์สินอย่างอื่นเหนืออสังหาริมทรัพย์ที่ต้อง
เวนคืน ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งให้ผู้รับจำนอง ผู้ทรงบุริมสิทธิ หรือผู้รับ
ประโยชน์จากทรัพย์สินดังกล่าวมาขอรับชำระหนี้หรือรับชดใช้จากเงินค่าทดแทนสำหรับอสังหาริมทรัพย์นั้นภายใน
หกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง และในระหว่างนั้นยังมีให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่จ่าย
เงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์นั้น แต่เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่ง
ได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่จะจ่ายเงินให้แก่ผู้รับจำนอง ผู้ทรงบุริมสิทธิ หรือผู้รับประโยชน์จากทรัพย์สินดัง
กล่าวได้ ก็ต่อเมื่อคู่กรณีตกลงกันได้แล้ว ถ้าคู่กรณียังมีปัญหาโต้แย้งกันอยู่ ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมาย
จากเจ้าหน้าที่วางเงินค่าทดแทนไว้ตามมาตรา ๓๑ โดยพลัน และมีหนังสือแจ้งให้คู่กรณีฟ้องคดีต่อศาล

มาตรา ๓๐ ในการจะจ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๒๙ ถ้าเป็น
อสังหาริมทรัพย์ที่อาจรื้อถอนออกไปได้ ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนให้
สามในสี่ก่อน และแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายรื้อถอนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวออกไป
ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายไม่รื้อถอนออกไปภายใน
กำหนดเวลาดังกล่าว ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่มีอำนาจเข้ารื้อถอนได้โดยหักค่าใช้จ่าย
เพื่อการนี้ออกจากเงินค่าทดแทนที่ควรจะได้รับ แล้วจึงจ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนส่วนที่เหลือให้ และให้นำมาตรา
๑๔ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๓๑ ในการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ถ้าจะต้องมีการวางเงินค่าทดแทนไม่ว่าเนื่องในกรณี
ใด ๆ ให้กระทำโดยการนำเงินไปวางต่อศาลหรือสำนักงานวางทรัพย์ หรือฝากไว้กับธนาคารออมสินในชื่อของผู้มี
สิทธิได้รับเงินค่าทดแทนโดยแยกฝากเป็นบัญชีเฉพาะราย ในการนี้ถ้ามีดอกเบี้ยหรือดอกผลใดเกิดขึ้นเนื่องจากการ
ฝากเงินนั้นให้ตกเป็นสิทธิแก่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนนั้นด้วย

ในการไปรับเงินฝากจากธนาคารออมสินนั้น ให้ผู้ซึ่งประสงค์จะขอรับเงินแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบ
ล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบห้าวันเพื่อเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่จะได้ดำเนินการเบิกจ่ายให้

หลักเกณฑ์และวิธีการในการนำเงินค่าทดแทนไปวางต่อศาลหรือสำนักงานวางทรัพย์ หรือฝากไว้
กับธนาคารออมสิน ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๓๒ ในการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เมื่อได้จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนสำหรับอสังหาริ
ทรัพย์ที่เวนคืนรายใดแล้ว ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้
มีหน้าที่จดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดินทราบ และให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าวดำเนิน
การแก้ไขหลักฐานทางทะเบียนโดยให้นำมาตรา ๑๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

เพื่อประโยชน์ในการบันทึกหลักฐานตามวรรคหนึ่ง ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าวมีอำนาจตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๗๔ วรรคหนึ่ง แห่งประมวลกฎหมายที่ดินด้วย

หมวด ๔
บทเบ็ดเสร็จ

มาตรา ๓๓ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าอสังหาริมทรัพย์ล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตามมาตรา ๑๑ วรรคหนึ่ง หรือจ่ายเงินค่าทดแทนล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตามมาตรา ๒๔ วรรคหนึ่ง ให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าอสังหาริมทรัพย์หรือเงินค่าทดแทน ได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินดังกล่าว นับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาการจ่ายเงินค่าอสังหาริมทรัพย์หรือเงินค่าทดแทน

มาตรา ๓๔ การร้องขอรับเงินที่วางไว้ตามมาตรา ๓๑ ให้ร้องขอรับภายในสิบปีนับแต่วันที่มีการวางเงิน ถ้าไม่ร้องขอภายในกำหนดเวลาเช่นนั้น ให้เงินนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

มาตรา ๓๕ ผู้ใดขัดขวางการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๘ มาตรา ๑๓ มาตรา ๓๐ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๓๖ พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๔๙๗ ให้คงใช้บังคับได้ตามอายุของ พระราชกฤษฎีกานั้น

การเวนคืนและการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้ปฏิบัติไปแล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้เป็นอันใช้ได้ แต่การดำเนินการต่อไปให้ดำเนินการตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ในกรณีที่มีการตั้งอนุญาโตตุลาการขึ้นแล้ว และอนุญาโตตุลาการยังมิได้ชี้ขาดให้เป็นอันยกเลิกอนุญาโตตุลาการนั้น และให้คู่กรณีมีสิทธิยื่นอุทธรณ์ตามมาตรา ๒๕ ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ให้เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ที่จะแจ้งให้คู่กรณีทราบถึงการยกเลิกอนุญาโตตุลาการตามวรรคสองภายในหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พลเอก ป. ฉัตรสุวรรานนท์

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่กฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันได้ประกาศใช้มานานแล้วและมีบทบัญญัติบางประการที่ยังไม่เหมาะสม สมควรปรับปรุงกฎหมายดังกล่าวเสียใหม่เพื่อให้การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เป็นไปได้อย่างรวดเร็วและเป็นธรรมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๔๔ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔

ข้อ ๕ บทบัญญัติมาตรา ๙ วรรคสี่และวรรคห้า มาตรา ๑๐ ทวิ มาตรา ๒๕ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๒๘ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติฉบับนี้ ให้มีผลใช้บังคับแก่การเวนคืนซึ่งการกำหนดราคาเบื้องต้น การจัดซื้อ การจ่ายหรือการวางเงินค่าทดแทน การอุทธรณ์หรือการฟ้องคดียังไม่เสร็จเด็ดขาดในวันที่ประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติฉบับนี้ใช้บังคับด้วย

เพื่อประโยชน์ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่ารัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกา กำหนดแนวทางหลวงที่จะสร้างตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง หรือพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ บรรดาที่ยังใช้บังคับอยู่ มีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกับรัฐมนตรีที่รักษาการตามพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ โดยอนุโลม

สุมลรัตน์/แก้ไข
๖/๐๕/๔๗

สัญญาชัย/ปรับปรุง
๒๕ สิงหาคม ๒๕๔๙

[๑]

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๔/ตอนที่ ๑๖๔/ฉบับพิเศษ หน้า ๑/๑๙ สิงหาคม ๒๕๓๐

[๒]

มาตรา ๙ วรรคสี่ แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๔๔ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔

[๓]

มาตรา ๙ วรรคห้า แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๔๔ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔

[๔]

มาตรา ๑๐ ทวิ เพิ่มโดยประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๔๔ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔

[๕]

มาตรา ๒๕ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๔๔ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔

[๖]

มาตรา ๒๘ วรรคสาม เพิ่มโดยประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๔๔ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔

[๗]

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๘/ตอนที่ ๓๗/ฉบับพิเศษ หน้า ๔๓/๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๔

พระราชบัญญัติ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
พ.ศ. ๒๕๔๓

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๔๓
เป็นปีที่ ๕๕ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๑ มาตรา ๓๕ มาตรา ๓๖ มาตรา ๔๘ และมาตรา ๕๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภาดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓”

[๑]

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

- (๑) พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. ๒๕๓๕
- (๒) พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๖

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“กิจการรถไฟฟ้า” หมายความว่า การจัดสร้าง ขยาย บูรณะ ปรับปรุง ซ่อมแซม และบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า การเดินรถไฟฟ้า การจัดให้มีสถานที่จอดรถ การให้บริการ การอำนวยความสะดวก และการดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการดังกล่าว

“ระบบรถไฟฟ้า” หมายความว่า รถไฟฟ้า ทางรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า ระบบพลังงาน ระบบควบคุมการเดินรถ ระบบสื่อสาร ระบบระบายอากาศ และศูนย์ซ่อมบำรุง

“รถไฟฟ้า” หมายความว่า รถที่ใช้ขนส่งคนโดยสารเป็นขบวนขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าหรือพลังงานอย่างอื่นไปตามทางรถไฟฟฟ้าที่ดำเนินการโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่ออำนวยความสะดวก

สะดวกในการขนส่งมวลชน

“ทางรถไฟ” หมายความว่า รังหรือทางสำหรับรถไฟแล่นโดยเฉพาะไม่ว่าจะจัดสร้างในระดับพื้นดิน เหนือหรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ หรือผ่านไปในอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ และให้หมายความรวมถึง เขตทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางออกฉุกเฉิน อุโมงค์ สะพาน เชือกกันน้ำ ท่อหรือทางระบายน้ำ ท่อหรือทางระบายอากาศ กำแพงกันดิน รั้วเขต หลักระยะ หรือสิ่งอื่นใดที่จัดไว้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือความปลอดภัยในการเดินรถไฟด้วย

“สถานีรถไฟ” หมายความว่า อาคารและสถานที่ซึ่งใช้เป็นที่จอดรถไฟเพื่อรับและส่งคนโดยสาร และให้หมายความรวมถึงอาณาบริเวณ ตลอดจนอุปกรณ์ที่ใช้ในการให้บริการ ความสะดวก และความปลอดภัยในกิจการรถไฟด้วย

“ระบบพลังงาน” หมายความว่า สถานีไฟฟ้าย่อย สถานีปรับแรงดันไฟฟ้า เครื่องกำเนิดพลังงานไฟฟ้า สาย รัง หรืออุปกรณ์สำหรับส่งถ่ายพลังงานไฟฟ้า หรือพลังงานอย่างอื่นไปยังรถไฟ และให้หมายความรวมถึงอาคารและอุปกรณ์ของระบบดังกล่าวด้วย

“ระบบควบคุมการเดินรถ” หมายความว่า ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟ ระบบสัญญาณควบคุม และเครื่องหมายสัญญาณที่ติดตั้งหรือจัดให้มีขึ้น เพื่อประโยชน์และความปลอดภัยในการเดินรถไฟ และให้หมายความรวมถึงอาคารและอุปกรณ์ของระบบดังกล่าวด้วย

“ระบบสื่อสาร” หมายความว่า การติดต่อทางด้านเสียง ภาพ และข้อมูล เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินรถไฟและคนโดยสาร และให้หมายความรวมถึงอาคารและอุปกรณ์ของระบบดังกล่าวด้วย

“ศูนย์ซ่อมบำรุง” หมายความว่า สถานที่ที่จัดไว้สำหรับซ่อมแซมและบำรุงรักษาระบบรถไฟ และอุปกรณ์เกี่ยวกับกิจการรถไฟ หรือสถานที่ที่จัดไว้สำหรับจอดพักหรือเก็บรักษารถไฟฟ้า และให้หมายความรวมถึงอาคารและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องหรือมีขึ้นเพื่อกิจการดังกล่าวด้วย

“เขตระบบรถไฟ” หมายความว่า เขตที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้ในการดำเนินกิจการรถไฟ

“เขตปลอดภัยระบบรถไฟ” หมายความว่า เขตที่กำหนดขึ้นเพื่อรักษาความปลอดภัยแก่ระบบรถไฟหรือคนโดยสารรถไฟ และบุคคลอื่นที่อยู่ในเขตระบบรถไฟ

“ผู้ครอบครอง” หมายความว่า ผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

“ผู้ว่าการ” หมายความว่า ผู้ว่าการการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

“พนักงาน” หมายความว่า พนักงานของการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

“ลูกจ้าง” หมายความว่า ลูกจ้างของการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม*รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

การจัดตั้ง ทุน และทุนสำรอง

มาตรา ๖ ให้จัดตั้งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขึ้น เรียกว่า “การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย” เรียกโดยย่อว่า “รฟม.” และ ให้ใช้ชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า “MASS RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND” เรียกโดยย่อว่า “MRTA” และให้มีตราเครื่องหมายของ “รฟม.”

รูปลักษณะของตราเครื่องหมายตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๗ ให้ รฟม. เป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว

(๒) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าเพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัย

(๓) ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า

มาตรา ๘ ให้ รฟม. มีสำนักงานใหญ่ในกรุงเทพมหานครหรือจังหวัดใกล้เคียง และจะจัดตั้งสำนักงานสาขาหรือตัวแทนขึ้น ณ ที่อื่นใดก็ได้

มาตรา ๙ ให้ รฟม. มีอำนาจกระทำการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๗ และอำนาจเช่นนี้ให้รวมถึง

(๑) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพย์สินต่าง ๆ

(๒) ก่อตั้งสิทธิหรือกระทำนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร

(๓) เรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการรถไฟฟ้า

(๔) กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการเดินรถไฟฟ้า และความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในการโดยสารรถไฟฟ้า ตลอดจนการใช้และรักษารถไฟฟ้า ทรัพย์สิน และการให้บริการและความสะดวกแก่การเดินรถไฟฟ้าและการโดยสารรถไฟฟ้า

(๕) กู้หรือยืมเงินภายในและภายนอกราชอาณาจักร

(๖) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน

(๗) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ รฟม. ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าวจะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้

(๘) ถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ รฟม.

(๙) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ รฟม.

(๑๐) ให้สัมปทานกิจการรถไฟฟ้าทั้งหมดหรือบางส่วนแก่เอกชน

(๑๑) พัฒนาสหกรณ์ทรัพย์ของ รฟม. ตามความจำเป็น เพื่อประโยชน์แก่การให้บริการกิจการ
รถไฟฟ้า

(๑๒) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของ
รฟม.

มาตรา ๑๐ ทุนของ รฟม. ประกอบด้วย

(๑) เงินและทรัพย์สินที่ได้รับโอนตามมาตรา ๘๘ เมื่อได้หักหนี้สินแล้ว

(๒) เงินที่รัฐบาลจ่ายให้เป็นทุนประเดิม

(๓) เงินที่รัฐบาลจัดสรรเพิ่มเติมให้เป็นคราว ๆ เพื่อดำเนินงานหรือขยายกิจการ

(๔) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(๕) เงินหรือทรัพย์สินอื่นที่รับโอนจากทางราชการ หรือองค์การของรัฐบาล

มาตรา ๑๑ เงินสำรองของ รฟม. ให้ประกอบด้วย เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรอง
เพื่อขยายกิจการ เงินสำรองเพื่อการไถ่ถอนหนี้ และเงินสำรองอื่น ๆ ตามความประสงค์แต่ละอย่างโดยเฉพาะ ทั้งนี้
ตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร

เงินสำรองจะนำออกใช้ได้ก็แต่โดยมติของคณะกรรมการ

มาตรา ๑๒ ทรัพย์สินของ รฟม. ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี

หมวด ๒

คณะกรรมการและผู้ว่าการ

มาตรา ๑๓ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่ง
ประเทศไทย” ประกอบด้วย ประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ผู้แทนกระทรวงการคลัง
ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร* ผู้แทน
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนกรมโยธาธิการและผังเมือง* ผู้แทนสำนัก
งานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม* ผู้แทนกรุงเทพมหานคร และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอีก
ไม่เกินสี่คน ซึ่งในจำนวนนี้ต้องแต่งตั้งจากผู้แทนองค์กรพัฒนาภาคเอกชนในด้านการคุ้มครองผู้บริโภคหนึ่งคน
และผู้ว่าการเป็นกรรมการและเลขานุการโดยตำแหน่ง

ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

มาตรา ๑๔ ประธานกรรมการ กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง และผู้ว่าการ ต้องมีความรู้ความ
ชำนาญเกี่ยวกับการบริหาร วิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ สถาปัตยกรรมศาสตร์ การผังเมือง เศรษฐศาสตร์ การ
คลัง หรือนิติศาสตร์

มาตรา ๑๕ ประธานกรรมการและกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง นอกจากต้องมีคุณสมบัติ
และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจแล้วยัง
ต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นพนักงานหรือลูกจ้าง

(๒) เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง

(๓) เป็นผู้มีส่วนได้เสียในสัญญา กับ รฟม. หรือในกิจการที่กระทำให้แก่ รฟม. หรือในกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและมีลักษณะเป็นการแข่งขันกับกิจการของ รฟม. ไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อม

(๔) เป็นประธานกรรมการหรือกรรมการในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ที่ รฟม. เป็นผู้ถือหุ้น หรือในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ที่มีสัญญาร่วมงานหรือสัญญาสัมปทานกับ รฟม.

มาตรา ๑๖ ให้ประธานกรรมการและกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี

ในกรณีที่ประธานกรรมการหรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระหรือในกรณีที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทน หรือเป็นกรรมการเพิ่มขึ้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งได้แต่งตั้งไว้แล้ว

เมื่อครบกำหนดตามวาระดังกล่าวในวาระหนึ่ง หากยังมิได้มีการแต่งตั้งประธานกรรมการหรือกรรมการขึ้นใหม่ ให้ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้น อยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่าประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินหกสิบวัน

ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่ต้องไม่เกินสองวาระติดต่อกัน

มาตรา ๑๗ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระตามมาตรา ๑๖ ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) คณะรัฐมนตรีให้ออกเพราะบกพร่องต่อหน้าที่อย่างร้ายแรงหรือไม่สุจริตต่อหน้าที่

(๔) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๕) ขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๑๔ หรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๕

มาตรา ๑๘ ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ รฟม. และอำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ให้รวมถึงการออกข้อบังคับในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) การปฏิบัติการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๗ และมาตรา ๙

(๒) การประชุมและการดำเนินกิจการของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ

(๓) การบริหารและการควบคุมทางการเงิน

(๔) การจัดแบ่งส่วนงานหรือวิธีปฏิบัติงาน

(๕) การปฏิบัติงานของผู้ว่าราชการและการมอบให้ผู้อื่นปฏิบัติงานแทนผู้ว่าการ

(๖) การบริหารงานบุคคล การบรรจุ การแต่งตั้ง การเลื่อนขั้นเงินเดือน หรือค่าจ้าง การออกจากตำแหน่ง ถอดถอน วินัย การลงโทษของพนักงานและลูกจ้าง ตลอดจนการกำหนดเงินเดือนและเงินอื่น

(๗) การจ่ายค่าพาหนะ เบี้ยเลี้ยงเดินทาง ค่าเช่าที่พัก ค่าล่วงเวลา เบี้ยประชุม ค่าตอบแทน และ

การจ่ายเงินอื่น ๆ

(๘) กองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์เพื่อสวัสดิการของพนักงาน ลูกจ้างและครอบครัว

(๙) การร้องทุกข์และการอุทธรณ์การลงโทษของพนักงานและลูกจ้าง

(๑๐) เครื่องแบบพนักงานและลูกจ้าง

(๑๑) การรักษาความปลอดภัยในการใช้และรักษาทรัพย์สินของ รฟม.

(๑๒) การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในระบบรถไฟฟ้า

(๑๓) การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมการใช้ ทรัพย์สินการให้บริการ และความสะดวกในกิจการรถไฟฟ้า ตลอดจนวิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการและค่าธรรมเนียมดังกล่าวและกำหนดประเภทบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

ถ้าข้อบังคับใดมีข้อความจำกัดอำนาจของผู้ว่าการในการทำนิติกรรมไว้ประการใด ให้รัฐมนตรีประกาศข้อบังคับนั้นในราชกิจจานุเบกษา

การออกข้อบังคับตาม (๖) (๗) และ (๘) ต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

มาตรา ๑๙ เพื่อประโยชน์แห่งกิจการของ รฟม. ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดของ รฟม. และกำหนดค่าตอบแทนอนุกรรมการตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด และกำหนดค่าตอบแทนที่ปรึกษาโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

มาตรา ๒๐ ให้คณะกรรมการเป็นผู้แต่งตั้งและกำหนดอัตราเงินเดือนของผู้ว่าการโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๒๑ ผู้ว่าการนอกจากต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจแล้วยังต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๕ (๒) และ (๓)

มาตรา ๒๒ ผู้ว่าการมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละห้าปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ต้องไม่เกินสองวาระติดต่อกัน

มาตรา ๒๓ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระตามมาตรา ๒๒ ผู้ว่าการพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) คณะกรรมการให้ออกด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเพราะบกพร่องต่อหน้าที่หรือมีความประพฤติเสื่อมเสียหรือหย่อนความสามารถ

(๔) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๕) ขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๑๔ หรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๒๑

มาตรา ๒๔ ผู้ว่าการมีหน้าที่บริหารกิจการของ รฟม. ให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และนโยบายที่คณะกรรมการกำหนด และมีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้าง

ผู้ว่าการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการบริหารกิจการของ รฟม.

มาตรา ๒๕ ผู้ว่าการมีอำนาจ

(๑) บรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด ตัดเงินเดือนหรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัยแก่พนักงานและลูกจ้าง ตลอดจนให้พนักงานและลูกจ้างออกจากตำแหน่งตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด แต่ถ้าเป็นพนักงานหรือลูกจ้างตั้งแต่ตำแหน่งที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญ ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่าขึ้นไปจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน

(๒) วางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานในหน้าที่ของ รฟม. และกำหนดเงื่อนไขในการทำงานของพนักงานและลูกจ้างโดยไม่ขัดแย้งกับข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๒๖ ในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ให้ผู้ว่าการเป็นผู้แทนของ รฟม. และเพื่อการนี้ผู้ว่าการจะมอบอำนาจให้ตัวแทนหรือบุคคลใดกระทำการเฉพาะอย่างแทนก็ได้ ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

นิติกรรมที่ผู้ว่าการกระทำโดยฝ่าฝืนข้อบังคับตามมาตรา ๑๘ วรรคสอง ย่อมไม่ผูกพัน รฟม. เว้นแต่คณะกรรมการจะให้สัตยาบัน โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี

มาตรา ๒๗ ในกรณีที่ผู้ว่าการไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ หรือตำแหน่งผู้ว่าการว่างลง ให้รองผู้ว่าการผู้มีอาวุโสสูงสุดตามลำดับเป็นผู้รักษาการแทน ถ้าไม่มีผู้ดำรงตำแหน่งรองผู้ว่าการหรือมีแต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้แต่งตั้งกรรมการคนใดคนหนึ่งเป็นผู้รักษาการแทน

ให้ผู้รักษาการแทนมีอำนาจหน้าที่อย่างเดียวกับผู้ว่าการ เว้นแต่อำนาจหน้าที่ของผู้ว่าการในฐานะกรรมการ

มาตรา ๒๘ ประธานกรรมการและกรรมการย่อมได้รับประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๒๙ ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้ว่าการ พนักงาน และลูกจ้างอาจได้รับเงินรางวัลตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๓๐ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้ว่าการ และพนักงาน เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

หมวด ๓

การจัดสร้างระบบรถไฟฟ้า

ส่วนที่ ๑

การวางแผน สำรวจ และออกแบบเบื้องต้น

มาตรา ๓๑ ในการดำเนินการจัดสร้างกิจการรถไฟฟ้า ให้ รฟม. เสนอขอความเห็นชอบแผนงานการกำหนดเส้นทางหรือโครงการที่จะจัดสร้างกิจการรถไฟฟ้าต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเพื่อเสนอ

ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๓๒ เพื่อประโยชน์ในการทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพพื้นที่เพื่อจัดทำโครงการที่จะจัดสร้างกิจการรถไฟไฟฟ้าให้เป็นไปโดยเหมาะสมแก่การบริการสาธารณะ และมีความปลอดภัยแก่ประชาชนให้ รฟม. มีอำนาจสำรวจพื้นที่เบื้องต้นภายใต้หลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อ รฟม. จะดำเนินการสำรวจเบื้องต้นในเขตพื้นที่ใดให้จัดทำเป็นประกาศกำหนดพื้นที่ที่จะทำการสำรวจ ปิดไว้ ณ ที่ทำการองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน และในบริเวณที่ที่จะทำการสำรวจ

(๒) ในกรณีที่ รฟม. มีความจำเป็นต้องเข้าไปในเขตที่ดินของบุคคลใดเพื่อการสำรวจ ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินทราบล่วงหน้าเป็นเวลาไม่น้อยกว่าสามสิบวัน เพื่อให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินทราบวันและเวลาในการเข้าไปในเขตที่ดิน รวมทั้งการที่จะต้องดำเนินการในเขตที่ดินนั้น ทั้งนี้ การเข้าไปในเขตที่ดินของบุคคลใดให้กระทำได้ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก

(๓) ในการสำรวจ ให้ รฟม. มีอำนาจขุดเจาะที่ดินและเก็บหิน ดิน น้ำ หรือสิ่งต่าง ๆ อันจำเป็นแก่การสำรวจ รวมทั้งอาจตัด รานกิ่งไม้ หรือกระทำการอย่างอื่นแก่สิ่งกีดขวางแก่การสำรวจได้เท่าที่จำเป็นโดยต้องใช้ความระมัดระวังให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินน้อยที่สุด และเมื่อดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ให้ รฟม. ปรับปรุงที่ดินให้เป็นไปในสภาพใกล้เคียงของเดิมมากที่สุด ถ้าไม่อาจดำเนินการได้หรือเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินต้องได้รับความเสียหายอันเกิดจากการดำเนินการดังกล่าว ให้ รฟม. จ่ายเงินค่าเสียหายเพื่อการนั้น

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง พนักงานต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลที่เกี่ยวข้อง

มาตรา ๓๓ ในกรณีที่พนักงานหรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานตามมาตรา ๓๒ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น บุคคลนั้นมีสิทธิเรียกเงินค่าเสียหายจาก รฟม. ได้ และให้ รฟม. พิจารณาจ่ายเงินค่าเสียหายให้ตามความเป็นธรรม โดยให้มีหนังสือแจ้งให้ผู้มีสิทธิรับเงินค่าเสียหายมารับเงินค่าเสียหายจาก รฟม. ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่บุคคลนั้นเรียกเงินค่าเสียหายจาก รฟม.

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นไม่ยินยอมตกลงในจำนวนเงินค่าเสียหายที่ รฟม. กำหนด หรือในกรณีที่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายไม่มารับเงินค่าเสียหายภายในเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้ รฟม. นำเงินจำนวนดังกล่าวไปฝากไว้กับธนาคารออมสินหรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจโดยพลันในชื่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น โดยแยกฝากเป็นบัญชีเฉพาะราย และถ้ามีดอกเบี้ยหรือดอกผลใดเกิดขึ้นเนื่องจากการฝากเงินนั้นให้ตกเป็นสิทธิแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น

เมื่อ รฟม. นำเงินค่าเสียหายไปฝากไว้กับธนาคารออมสินหรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจตามวรรคสองแล้ว ให้ รฟม. มีหนังสือแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบโดยส่งทางไปรษณีย์ตอบรับ ในกรณีที่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายไม่มารับเงินค่าเสียหายภายในเวลาที่กำหนด ให้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่มีจำหน่ายในท้องถิ่นอย่างน้อยสามวันติดต่อกัน เพื่อให้เจ้าของหรือผู้ครอบครอง หรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบ

หลักเกณฑ์และวิธีการในการกำหนดค่าเสียหาย การนำเงินค่าเสียหายไปฝากไว้กับธนาคารออมสินหรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจ และวิธีการในการรับเงินค่าเสียหายดังกล่าว ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๓๔ ในกรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นไม่พอใจในจำนวนเงินค่าเสียหายที่ รพม. กำหนดตามมาตรา ๓๓ วรรคหนึ่ง ไม่ว่าบุคคลนั้นจะรับหรือไม่รับเงินค่าเสียหายที่ รพม. ฝากไว้ให้มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ รพม. ได้นำเงินค่าเสียหายฝากไว้ตามมาตรา ๓๓ วรรคสอง

การฟ้องคดีต่อศาลตามวรรคหนึ่งไม่เป็นเหตุให้การครอบครองหรือใช้สิ่งสาธารณทรัพย์หรือการดำเนินการใด ๆ ของพนักงานหรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานต้องระงับลง

ในกรณีที่ศาลวินิจฉัยให้ชำระเงินค่าเสียหายเพิ่มขึ้น ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินหรือธนาคารพาณิชย์ที่เป็นรัฐวิสาหกิจในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้นนับแต่วันที่ฝากเงินค่าเสียหาย หรือได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้น นับแต่วันที่มีการจ่ายเงินค่าเสียหาย ในกรณีที่มีการจ่ายเงินค่าเสียหายให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่น แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นพอใจและได้รับเงินค่าเสียหายไปแล้ว หรือมิได้ฟ้องคดีเรียกเงินค่าเสียหายต่อศาลภายในระยะเวลาตามวรรคหนึ่งหรือได้แจ้งเป็นหนังสือสละสิทธิไม่รับเงินค่าเสียหายดังกล่าว ผู้ใดจะเรียกร้องเงินค่าเสียหายนั้นอีกไม่ได้

ส่วนที่ ๒

การใช้อสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน

มาตรา ๓๕ การใช้อสังหาริมทรัพย์เพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้าโดยไม่จำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ ถ้ามิได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน ส่วนในกรณีที่มีความจำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์และมีได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

การโอนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้มาตามวรรคหนึ่งโดยมิได้มีการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้ได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียม

มาตรา ๓๖ การกำหนดที่ตั้งหรือจุดขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้า ให้ รพม. คำนึงถึงความเหมาะสมทางเทคนิค ความปลอดภัยในการเดินรถไฟฟ้า ความสะดวกของคนโดยสาร และค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง

ในกรณีที่สถานีรถไฟฟ้า ทางเดินคนโดยสาร หรือทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าอาจเชื่อมติดต่อกับอสังหาริมทรัพย์ของผู้อื่นได้ และการเชื่อมติดต่อนั้นอาจทำให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์นั้นได้รับประโยชน์ รพม. อาจพิจารณาอนุญาตโดยกำหนดเงื่อนไขหรือผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ รพม. อย่างหนึ่งอย่างใดด้วยหรือไม่ก็ได้

ส่วนที่ ๓

การบำรุงรักษาและป้องกันอันตรายระบบรถไฟฟ้า

มาตรา ๓๗ เมื่อได้ดำเนินการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้าแล้ว ให้ รพม. กำหนดเขตระบบรถไฟฟ้าเพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษาและความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้าและความ

ปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในเขตระบบรถไฟฟ้า

เมื่อ รฟม. ได้กำหนดเขตระบบรถไฟฟ้าตามวรรคหนึ่งแล้ว เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยที่อาจมีผลกระทบต่อระบบรถไฟฟ้าและบุคคลที่อยู่ในเขตระบบรถไฟฟ้า ให้ รฟม. มีอำนาจกำหนดบริเวณใกล้เคียงกับเขตระบบรถไฟฟ้าเป็นเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้า

ให้รัฐมนตรีประกาศเขตระบบรถไฟฟ้าและเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้า พร้อมทั้งแผนผังแสดงแนวเขตดังกล่าวในราชกิจจานุเบกษา และให้ รฟม. ปิดสำเนาประกาศดังกล่าว ณ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน และที่ทำการผู้ใหญ่บ้านแห่งท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่กับให้ รฟม. จัดทำเครื่องหมายแสดงแนวเขตดังกล่าวตามระเบียบที่ผู้ว่าราชการกำหนด

มาตรา ๓๘ ภายในเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้าตามมาตรา ๓๗ ให้ รฟม. มีอำนาจประกาศกำหนดเงื่อนไขในการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่จะมีผลกระทบต่อระบบรถไฟฟ้า

ประกาศตามวรรคหนึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้ปิดประกาศไว้ในบริเวณใกล้เคียงกับเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้าและให้แจ้งให้ผู้มีอำนาจอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารทราบ

ในการอนุญาตให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อยู่ภายในเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้า ให้ผู้มีอำนาจอนุญาตให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารพิจารณาตรวจสอบให้ถูกต้องตามประกาศตามวรรคหนึ่งก่อนอนุญาตและแจ้งให้ รฟม. ทราบด้วย

ในการพิจารณาอนุญาตตามวรรคสาม ให้ผู้มีอำนาจอนุญาตให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารแจ้ง รฟม. เพื่อส่งผู้แทนเข้าร่วมพิจารณาด้วย

มาตรา ๓๙ ในกรณีที่มีผู้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารในเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้า โดยมีได้รับอนุญาตหรือผู้ที่ได้รับอนุญาตมิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ให้ผู้ว่าการหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการแจ้งให้ผู้มีอำนาจอนุญาตให้ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารทราบเป็นหนังสือเพื่อให้ดำเนินการแก้ไขตามอำนาจหน้าที่

ถ้ามีกรณีจำเป็นเร่งด่วนเพื่อป้องกันอันตรายแก่ระบบรถไฟฟ้า ให้ผู้ว่าการมีอำนาจออกคำสั่งให้ระงับการกระทำหรือการกระทำที่จำเป็นเพื่อแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นเป็นกรณีฉุกเฉินในระหว่างดำเนินการตามวรรคหนึ่งได้

มาตรา ๔๐ ในกรณีที่ รฟม. เห็นว่า ภายในเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้าตามมาตรา ๓๗ มีความจำเป็นต้องประกาศกำหนดให้การกระทำใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดอันตรายหรือเป็นอุปสรรคแก่ระบบรถไฟฟ้าเป็นการกระทำที่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ให้ รฟม. มีอำนาจออกประกาศได้ ทั้งนี้ ประกาศดังกล่าวต้องแสดงรายละเอียดและเหตุผลให้ชัดเจนเกี่ยวกับลักษณะการกระทำ และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น

ประกาศตามวรรคหนึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษาและต้องปิดประกาศไว้ในบริเวณใกล้เคียงกับเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้า

เมื่อมีประกาศตามวรรคหนึ่งให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการดูแลรักษาระบบขนส่งมวลชนตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหาสิ่งสาธารณูปโภคเพื่อกิจการขนส่งมวลชนมาใช้บังคับกับการกระทำในเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้าด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการอันเป็นสาธารณูปโภคมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ภายในเขตระบบรถไฟฟ้า ให้หน่วยงานของรัฐนั้นทำความตกลงกับผู้ว่าการหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการก่อน

ในกรณีที่การดำเนินการอันเป็นสาธารณูปโภคตามวรรคหนึ่ง ได้กระทำโดยเอกชนที่ได้รับสัมปทาน รฟม. อาจเรียกเก็บค่าตอบแทนในการใช้พื้นที่เขตดังกล่าวได้

มาตรา ๔๒ ในกรณีที่การสร้าง ขยาย ปรับปรุง ซ่อมแซม หรือบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า ทำให้มีการฟ้องคดีต่อศาล การฟ้องคดีนั้นไม่เป็นเหตุให้การครอบครองสิ่งสาธารณูปโภคหรือใช้สิ่งสาธารณูปโภคของ รฟม. ต้องสะดุดหยุดลง

หมวด ๔

สัมปทาน

มาตรา ๔๓ ในการดำเนินการรถไฟฟ้าตามพระราชบัญญัตินี้ รฟม. โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีอาจให้สัมปทานกิจการรถไฟฟ้าทั้งหมดหรือบางส่วนแก่เอกชนก็ได้

ในกรณีที่การให้สัมปทานตามวรรคหนึ่งไม่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ ให้การเสนอโครงการ การดำเนินโครงการและการกำกับดูแลและติดตามผลเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๔ ผู้รับสัมปทานต้อง

(๑) เป็นนิติบุคคลไทย

(๒) มีทุน เครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ และผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ ความชำนาญในการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพียงพอ และ

(๓) มีคุณสมบัติอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๕ ในการดำเนินการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทานต้องจัดให้บุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ทำงานให้มากที่สุด เว้นแต่งานใดที่มีลักษณะเฉพาะด้าน ซึ่งผู้รับสัมปทานไม่สามารถจัดหาคนไทยที่มีความรู้ความชำนาญในด้านนั้นมาทำงานได้ ผู้รับสัมปทานอาจให้ผู้ที่มีความรู้ความชำนาญจากต่างประเทศมาทำงานแทนได้ แต่ผู้รับสัมปทานต้องจัดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี และความรู้ความชำนาญให้บุคคลสัญชาติไทย สามารถทำงานแทนได้ภายในห้าปีนับแต่วันที่ได้รับสัมปทาน

มาตรา ๔๖ ให้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ได้จัดสร้างหรือจัดหาตามสัญญาสัมปทานตกเป็นของรัฐ เมื่อ

(๑) ตรวจและรับมอบงานที่ได้รับสัมปทานกิจการรถไฟฟ้าทั้งหมดหรือบางส่วน

(๒) ได้รับอนุญาตให้เดินรถ ในกรณีที่เป็นการให้สัมปทานการเดินรถไฟฟ้า

(๓) เมื่อมีการเพิกถอนสัมปทานตามมาตรา ๕๑ หรือมาตรา ๕๓

มาตรา ๔๗ ในการดำเนินการตามสัมปทานหากมีความจำเป็นต้องได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์หรือมีความจำเป็นต้องใช้อสังหาริมทรัพย์ โดยไม่จำเป็นต้องได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์นั้นและไม่สามารถดำเนินการให้ได้มาหรือได้ใช้ซึ่งอสังหาริมทรัพย์โดยวิธีอื่น ให้ รฟม. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์หรือกฎหมายว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน แล้วแต่กรณี โดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายและค่าทดแทน ทั้งนี้ ให้กรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้ในอสังหาริมทรัพย์นั้นตกเป็นของรัฐ

มาตรา ๔๘ เพื่อประโยชน์ในการจัดโครงข่ายการเดินรถไฟฟ้าและอำนวยความสะดวกในการจราจร ผู้รับสัมปทานต้องยินยอมและให้ความสะดวกแก่ รฟม. หรือผู้รับสัมปทานรายอื่นสามารถเชื่อมต่อหรือร่วมใช้กิจการรถไฟฟ้าที่ผู้นั้นได้รับสัมปทาน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนด

ในการกำหนดหลักเกณฑ์ตามวรรคหนึ่ง ให้กำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสารในอัตราที่เป็นธรรม โดยคำนึงถึงภาระค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ที่พึงจะได้รับของทุกฝ่ายด้วย

มาตรา ๔๙ ภายใต้บังคับมาตรา ๗๕ (๗) การโอนสัมปทานจะกระทำได้อีกเมื่อคณะรัฐมนตรีได้พิจารณาแล้วเห็นว่ามิเหตุจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่การให้บริการประชาชน และผู้รับโอนมีคุณสมบัติตามมาตรา ๔๔ และต้องไม่ทำให้กิจการตามที่ได้รับสัมปทานหยุดชะงัก

ผู้โอนสัมปทานและผู้รับโอนสัมปทานตามวรรคหนึ่ง ต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันในการปฏิบัติตามสัมปทานและตามพระราชบัญญัตินี้

การโอนสัมปทาน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ในกรณีที่ผู้รับสัมปทานไม่ได้รับอนุญาตให้โอนสัมปทาน ให้ รฟม. มีหนังสือแจ้งให้ผู้รับสัมปทานทราบพร้อมทั้งเหตุผลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติ

มาตรา ๕๐ ในกรณีที่ผู้รับสัมปทานสิ้นสภาพการเป็นนิติบุคคล หรือตกเป็นบุคคลล้มละลาย ให้ผู้ชำระบัญชีหรือเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ แล้วแต่กรณี เป็นผู้ที่มีสิทธิแสดงเจตนาในการโอนสัมปทานตามมาตรา ๔๙

มาตรา ๕๑ ภายใต้บังคับมาตรา ๗๕ (๗) คณะกรรมการอาจพิจารณาให้เพิกถอนสัมปทานได้เมื่อปรากฏว่าผู้รับสัมปทาน

(๑) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือข้อตกลงที่ได้รับสัมปทานจนอาจเป็นเหตุให้เกิดความล่าช้าหรือความเสียหายในการให้บริการแก่ประชาชน

(๒) ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานวิธีการประกอบกิจการรถไฟฟ้าของ รฟม. จนเป็นเหตุให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน

(๓) ไม่ชำระผลประโยชน์ตามสัมปทานให้แก่ รฟม.

(๔) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ระบุในสัมปทานว่าเป็นเหตุเพิกถอนสัมปทานได้

มาตรา ๕๒ ในกรณีที่มีเหตุตามมาตรา ๕๑ เกิดขึ้น ก่อนที่จะดำเนินการเพิกถอนสัมปทาน ถ้าคณะกรรมการเห็นว่าเหตุดังกล่าวสามารถแก้ไขได้และเป็นประโยชน์แก่การให้บริการประชาชน คณะกรรมการอาจแจ้งให้ผู้รับสัมปทานดำเนินการแก้ไขภายในระยะเวลาและเงื่อนไขที่กำหนดเสียก่อนก็ได้ แต่ถ้าผู้รับสัมปทานไม่แก้ไข ให้คณะกรรมการดำเนินการเพื่อเพิกถอนสัมปทานตามมาตรา ๕๑ โดยไม่ชักช้า

มาตรา ๕๓ ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อรักษาประโยชน์สาธารณะ คณะรัฐมนตรี อาจมีมติดังต่อไปนี้

(๑) ให้ผู้รับสัมปทานกระทำการหรือแก้ไขการใด

(๒) เพิกถอนสัมปทานในกรณีที่มีเหตุสำคัญอันมีอาจหลีกเลี่ยงได้

เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติตาม (๑) ให้ รฟม. แจ้งให้ผู้รับสัมปทานกระทำการหรือแก้ไขการนั้น ในกรณีที่ผู้รับสัมปทานไม่กระทำการหรือแก้ไขการนั้น ให้คณะรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งให้ รฟม. เป็นผู้กระทำการหรือแก้ไขการนั้น โดยให้ผู้รับสัมปทานเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าว

ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีมีมติตาม (๒) ให้ รฟม. มีอำนาจเข้าครอบครองกิจการที่ให้สัมปทานได้ และให้ รฟม. จ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่ผู้รับสัมปทานตามความเป็นจริงแต่ไม่เกินจำนวนเงินค่าทดแทนที่กำหนดในสัมปทาน

ในกรณีที่จะต้องจ่ายเงินค่าทดแทนตามวรรคสาม หรือในกรณีที่สัมปทานมิได้กำหนดจำนวนเงินค่าทดแทนไว้ ให้คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่งเพื่อกำหนดจำนวนเงินค่าทดแทนที่จะจ่ายให้แก่ผู้รับสัมปทาน ประกอบด้วยผู้แทนของผู้รับสัมปทาน ผู้แทน รฟม. ผู้มีความรู้ความชำนาญในการประเมินราคาทรัพย์สิน และผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินสามคนเป็นผู้พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ ให้คณะรัฐมนตรีวินิจฉัยให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว การกำหนดเงินค่าทดแทนของคณะกรรมการอาจกำหนดค่าเสียโอกาสได้ด้วยก็ได้

มาตรา ๕๔ ผู้รับสัมปทานต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการใช้และรักษาทรัพย์สินของ รฟม. และกฎกระทรวงเกี่ยวกับความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้า คนโดยสาร และบุคคลอื่นที่อยู่ในเขตระบบรถไฟฟ้า และต้องจัดให้มีการประกันภัยสำหรับความเสียหายการจัดให้มีการประกันภัยตามวรรคหนึ่งต้องมีผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไป

มาตรา ๕๕ ในการปฏิบัติหน้าที่ ให้พนักงานหรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับพนักงาน มีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในบริเวณที่ประกอบกิจการรถไฟฟ้า และสถานที่ทำการของผู้รับสัมปทานในเวลาทำการ เพื่อตรวจกิจการให้เป็นไปตามสัมปทานและตามพระราชบัญญัตินี้

(๒) สั่งเป็นหนังสือให้ผู้รับสัมปทานปฏิบัติตามใด ๆ หรืองดเว้นการปฏิบัติที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ พนักงานต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลที่เกี่ยวข้อง ผู้รับสัมปทานมีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งของพนักงานที่สั่งตาม (๒) ต่อรัฐมนตรี โดยยื่นต่อผู้ว่าการภายในสิบห้าวันนับแต่วันรับแจ้งคำสั่ง คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด

การอุทธรณ์คำสั่งของพนักงานตามวรรคสาม ไม่เป็นเหตุทุเลาการปฏิบัติตามคำสั่ง เว้นแต่

รัฐมนตรีเห็นสมควรให้ทุเลาการปฏิบัติตามคำสั่งนั้น

มาตรา ๕๖ ผู้รับสัมปทาน ผู้ปฏิบัติงานให้แก่ผู้รับสัมปทาน ตัวแทน และลูกจ้างของผู้รับสัมปทาน มีหน้าที่อำนวยความสะดวกให้แก่พนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๕

คนโดยสาร

มาตรา ๕๗ คนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามที่คณะกรรมการประกาศ

มาตรา ๕๘ รฟม. ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายของคนโดยสาร ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้นำความในมาตรา ๕๔ วรรคสอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม และต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนทำสัญญากับผู้รับประกันภัยด้วย

ในกรณีที่มีการให้สัมปทานกิจการรถไฟฟ้า ให้ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่จัดให้มีการประกันภัยตาม วรรคหนึ่งแทน รฟม.

มาตรา ๕๙ ให้ รฟม. มีหน้าที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนโดยสารโดยเฉพาะคน ทุกพลภาพ คนสูงอายุ และเด็ก ให้มีความสมบูรณ์และเหมาะสมแก่การใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า

มาตรา ๖๐ ในกรณีที่คนโดยสารหรือบุคคลอื่นที่อยู่ในเขตระบบรถไฟฟ้าได้รับความเดือดร้อน จากการดำเนินกิจการของ รฟม. หรือผู้รับสัมปทาน ให้มีสิทธิร้องเรียนต่อคณะกรรมการ

ให้คณะกรรมการดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงในกรณีที่มีการร้องเรียนตามวรรคหนึ่งและมีคำสั่ง โดยเร็ว แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับเรื่องร้องเรียนและให้สั่ง รฟม. หรือผู้รับสัมปทานแก้ไขความ เดือดร้อนของผู้ร้องเรียนภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการกำหนด โดยให้คณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์ใด ๆ ให้ รฟม. หรือผู้ได้รับสัมปทานมีหน้าที่ต้องปฏิบัติเพื่อมิให้เกิดเหตุตามที่ร้องเรียนขึ้นอีก

มาตรา ๖๑ ให้ รฟม. มีหน้าที่กำหนดมาตรการใด ๆ เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยแก่คนโดยสาร และบุคคลอื่นที่อยู่ในเขตระบบรถไฟฟ้า ในกรณีที่เกิดความเสียหายอย่างใดอันเนื่องมาจากความบกพร่องของการ กำหนดมาตรการหรือการปฏิบัติของพนักงานของ รฟม. ให้ รฟม. รับผิดชอบใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นต่อคนโดยสาร หรือบุคคลอื่นที่อยู่ในเขตระบบรถไฟฟ้า

มาตรา ๖๒ คนโดยสารหรือบุคคลอื่นที่อยู่ในเขตระบบรถไฟฟ้าต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยความ ปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน การรักษาความสงบเรียบร้อย ความสะอาดและความเป็นระเบียบ เรียบร้อยภายในเขตระบบรถไฟฟ้าตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้ รฟม. ปิดประกาศกฎกระทรวงตามวรรคหนึ่งไว้ในเขตระบบรถไฟฟ้าในบริเวณที่เหมาะสมกับ การใช้กฎกระทรวงนั้นเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถมองเห็นได้ชัดเจน สำหรับกฎกระทรวงที่เกี่ยวกับการปฏิบัติใน การโดยสารรถไฟฟ้า รฟม. ต้องจัดให้มีการเผยแพร่และปิดประกาศไว้ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและในรถไฟฟ้า

ด้วย

มาตรา ๖๓ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญามีหน้าที่รักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในเซตระบบไฟฟ้าตามกฎหมายหรือตามที่ผู้ว่าการมอบหมาย และให้มีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) ค้นหรือจับกุมผู้กระทำความผิดซึ่งหน้าตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีตามกฎหมาย

(๒) เข้าไปในเคหสถานหรือสถานที่ใด ๆ ที่ประกอบกิจการรถไฟฟ้ารวมถึงสถานที่ทำการของผู้รับสัมปทานในเวลาทำการ เพื่อตรวจสอบกรณีที่มีเหตุว่าอาจจะมีอันตรายเกิดขึ้นกับคนโดยสารหรือบุคคลอื่นที่อยู่ในเซตระบบรถไฟฟ้า

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลที่เกี่ยวข้อง

บัตรประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้เป็นไปตามที่ผู้ว่าการกำหนด

หมวด ๖

การเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ

มาตรา ๖๔ ให้ รฟม. จัดทำงบประมาณประจำปี โดยแยกเป็นงบลงทุนและงบทำการ สำหรับงบลงทุนให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

มาตรา ๖๕ รายได้ที่ รฟม. ได้รับจากการดำเนินการในปีหนึ่ง ๆ ให้ตกเป็นของรฟม. สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเมื่อได้หักรายจ่ายสำหรับการดำเนินงาน เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด

ในกรณีที่รายได้ไม่เพียงพอสำหรับกรณีตามวรรคหนึ่ง และ รฟม. ไม่สามารถหาเงินที่อื่นได้ รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รฟม. เท่าจำนวนที่จำเป็นต่อการดำเนินงานของ รฟม.

มาตรา ๖๖ ให้ รฟม. เปิดบัญชีเงินฝากไว้กับธนาคารตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด

มาตรา ๖๗ ให้ รฟม. วางและรักษาไว้ซึ่งระบบการบัญชีที่เหมาะสมแก่กิจการสาธารณะบุคคลแยกตามประเภทงานส่วนที่สำคัญ มีการลงรายการรับและจ่ายเงิน สินทรัพย์และหนี้สินที่แสดงกิจการที่เป็นอยู่ตามจริงและตามที่ควรตามประเภทงาน พร้อมด้วยข้อความอันเป็นที่มาของรายการดังกล่าว และให้มีการตรวจสอบบัญชีภายในเป็นประจำ

มาตรา ๖๘ ให้ รฟม. จัดทำงบดุล บัญชีทำการ และบัญชีกำไรขาดทุนส่งผู้สอบบัญชีภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี

มาตรา ๖๙ ทุกปีให้สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชีและทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินของ รฟม. ให้แล้วเสร็จภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับงบการเงินนั้น

มาตรา ๗๐ ผู้สอบบัญชีมีอำนาจตรวจสอบสรรพสมุดบัญชีและเอกสารหลักฐานของ รฟม. เพื่อการนี้ให้มีอำนาจสอบถามประธานกรรมการ กรรมการ ผู้ว่าการ ที่ปรึกษา พนักงาน ลูกจ้าง ผู้อื่นซึ่งเป็นตัวแทนของ รฟม. และผู้รับสัมปทาน

มาตรา ๗๑ ให้ผู้สอบบัญชีทำรายงานผลการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และให้ รฟม. โฆษณารายงานประจำปีของปีที่ล่วงมาแล้ว แสดงงบดุล บัญชีทำการ และบัญชีกำไรขาดทุนที่ผู้สอบบัญชีรับรองว่าถูกต้องแล้วภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้สอบบัญชีรับรองว่าถูกต้อง

หมวด ๗

การกำกับและควบคุม

มาตรา ๗๒ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ รฟม. เพื่อการนี้จะสั่งให้คณะกรรมการ ผู้ว่าการ ชี้แจงข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็นทำรายงานหรือยับยั้งการกระทำที่ขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติของคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจที่จะสั่งให้ปฏิบัติการตามนโยบายของรัฐบาลหรือมติของคณะรัฐมนตรี และสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินงานกิจการของ รฟม. ได้

มาตรา ๗๓ ให้ รฟม. ทำรายงานปีละครั้งเสนอคณะรัฐมนตรี รายงานนี้ให้กล่าวถึงผลของงานในปีที่ล่วงมาแล้วและคำชี้แจงเกี่ยวกับนโยบายของคณะกรรมการ โครงการและแผนงานที่จะทำในภายหน้า

มาตรา ๗๔ ในกรณีที่ รฟม. จะต้องเสนอเรื่องใด ๆ ไปยังคณะรัฐมนตรีให้ รฟม. นำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอไปยังคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๗๕ รฟม. ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้

- (๑) ดำเนินกิจการรถไฟในเส้นทางหนึ่งเส้นทางใด
- (๒) ขยาย ปรับปรุง หรือดำเนินการใด ๆ ซึ่งมีวงเงินเกินห้าร้อยล้านบาท
- (๓) กู้ยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาท
- (๔) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน
- (๕) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์
- (๖) ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ซึ่งมีมูลค่าเกินสิบล้านบาท
- (๗) ให้สัมปทาน ต่ออายุสัมปทาน โอนสัมปทาน หรือเพิกถอนสัมปทานกิจการรถไฟทั้งหมดหรือบางส่วน
- (๘) จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด
- (๙) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด

(๑๐) พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ รฟม. ตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่การให้บริการกิจการ
รถไฟฟ้า

(๑๑) การจ่ายเงินค่าทดแทนและค่าเสียโอกาส ตามมาตรา ๕๓ วรรคสี่

หมวด ๘ บทกำหนดโทษ

มาตรา ๗๖ ผู้ใดขัดขวางการกระทำของ รฟม. หรือพนักงาน หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับ
พนักงานซึ่งกระทำการตามมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๙ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๕๕ (๑) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน
หนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๗๗ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงซึ่งออกตามมาตรา ๖๒ ต้องระวางโทษจำ
คุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๗๘ ผู้รับสัมปทานผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕๔ หรือมาตรา ๕๕ (๒) ต้องระวางโทษจำ
คุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๗๙ ผู้รับสัมปทาน ผู้ปฏิบัติงานให้แก่ผู้รับสัมปทาน ตัวแทน และลูกจ้างของผู้รับ
สัมปทาน ผู้ใดไม่อำนวยความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติตามมาตรา ๕๖ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน
หนึ่งพันบาท

มาตรา ๘๐ ผู้ใดไม่ชำระค่าโดยสารตามอัตราที่กำหนดในมาตรา ๕๗ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน
สามสิบเท่าของอัตราค่าโดยสารสูงสุด

มาตรา ๘๑ ผู้ใดกระทำความผิดด้วยประการใด ๆ อันมีลักษณะเป็นการกีดขวางแก่การเดินรถไฟฟ้า ก่อ
ให้เกิดความเสียหาย หรือความไม่สะดวกแก่การเดินรถไฟฟ้า ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกิน
หนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๘๒ ผู้ใดทำลาย หรือกระทำความผิดด้วยประการใด ๆ อันทำให้เกิดความเสียหายหรือไร้
ประโยชน์แก่ระบบรถไฟฟ้า ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่นผู้กระทำความผิดต้องระวาง
โทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตราย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษ
จำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวาง
โทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษ
จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึงสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๘๓ ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำให้ไร้ประโยชน์ ทำลาย เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย หรือรื้อถอน เครื่องหมายแสดงแนวเขต หลักสำรวจ ร้ว เครื่องหมายแสดงระยะ หรือเครื่องอำนวยความสะดวกหรือความปลอดภัย ซึ่ง รฟม. ได้ติดตั้งหรือทำให้ปรากฏในเขตรบบรถไฟฯ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ระบบรถไฟฯถูกทำลาย เสียหาย เสื่อมค่า หรือไร้ประโยชน์ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๘๔ ผู้ใดปิดประกาศหรือโฆษณาบนรถไฟฯหรือในเขตรบบรถไฟฯโดยมิได้รับอนุญาตจากผู้ว่าการต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา ๘๕ ผู้ใดแกล้งบอกเล่าความเท็จให้เลื่องลือหรือส่งข่าวอันเป็นเท็จจนเป็นเหตุให้การเดินรถไฟฯไม่อาจกระทำได้ตามปกติหรือเกิดความล่าช้า ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่งทำให้เข้าใจว่าอาจเกิดอันตรายด้วยอุปกรณ์ วัตถุระเบิด แก๊สพิษ หรือด้วยวิธีใด ๆ ต่อความปลอดภัยของรถไฟฯในระหว่างเดินรถไฟฯ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๘๖ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดซึ่งต้องรับโทษตามพระราชบัญญัตินี้เป็นนิติบุคคล กรรมการ ผู้จัดการ หรือผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้นต้องระวางโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้นด้วย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนในการกระทำความผิดนั้นด้วย

มาตรา ๘๗ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวหรือเป็นความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ต้องหาไม่ควรได้รับโทษจำคุกให้อ่านาเปรียบเทียบได้

เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในระยะเวลาที่กำหนดแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระเงินค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ดำเนินคดีต่อไป

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๘๘ ให้โอนบรรดากิจการ เงิน ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ และความรับผิดชอบจนงบประมาณขององค์การรถไฟฟ้ามหานครตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. ๒๕๓๕ ที่มีอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับไปเป็นของ รฟม.

มาตรา ๘๙ ให้ผู้อำนวยการ รองผู้อำนวยการ พนักงาน และลูกจ้างขององค์การรถไฟฟ้ามหานครตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นผู้ว่าการ รองผู้ว่าการ พนักงานและลูกจ้างของ รฟม. แล้วแต่กรณี ตามพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ได้

รับเงินเดือน ค่าจ้าง รวมทั้งสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เท่าที่เคยได้รับอยู่เดิม และให้นับเวลาการทำงาน ของบุคคลดังกล่าวในองค์การรถไฟฟ้ามหานครต่อเนื่องกันด้วย สำหรับผู้ว่าการให้ถือว่าเป็นวาระการดำรงตำแหน่ง วาระแรกตามพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่กฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจจะบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น

มาตรา ๙๐ ในกรณีที่กฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้าม วิธีการแต่งตั้ง กำหนดเงินเดือนหรือค่าจ้าง เงื่อนไขการปฏิบัติงาน วาระการดำรงตำแหน่งและการพ้นจากตำแหน่งของกรรมการ ผู้ว่าการ และพนักงานเป็นอย่างอื่นแตกต่างจากพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้บทบัญญัติตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจในเรื่องดังกล่าวแทนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ในบทมาตรานี้ที่มีนัยเช่นเดียวกัน

มาตรา ๙๑ ให้กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานองค์การรถไฟฟ้ามหานครซึ่งจดทะเบียนแล้ว ที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. ๒๕๓๐ ยังคงอยู่ต่อไปโดยให้ รฟม. ที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้มีฐานะเป็นนายจ้าง

มาตรา ๙๒ ให้ประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิของ รฟม.แล้วแต่กรณี ตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไป แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๙๓ บรรดาข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศใด ๆ ขององค์การรถไฟฟ้ามหานครซึ่งใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ จนกว่าจะได้มีการออกข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

ชวน หลีกภัย

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้า
มหานคร พ.ศ. ๒๕๓๕ มีบทบัญญัติที่ยังไม่เพียงพอต่อการจัดทำ จัดการและการให้บริการขนส่งมวลชนด้วยระบบ
รถไฟฟ้า รวมทั้งการดูแลรักษาความปลอดภัยสาธารณะ ทำให้องค์การรถไฟฟ้ามหานครมีข้อจำกัดในการใช้อำนาจ
ตามกฎหมายและไม่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพประกอบกับการขนส่งมวลชนโดยระบบรถไฟฟ้าได้
ทวีความจำเป็นยิ่งขึ้นอย่างมากทั้งในปัจจุบันและอนาคต สมควรปรับปรุงอำนาจหน้าที่ขององค์การรถไฟฟ้ามหา
นครให้สามารถดำเนินกิจการรถไฟฟ้าให้เป็นระบบและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

อัมพิกา/แก้ไข

๑/๓/๔๕

B+A (C)

สุนันทา/นวพร/พัลลภ จัดทำ

๒๑ พฤษภาคม ๒๕๔๖

*พระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราช
[๒]

บัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. ๒๕๔๕

มาตรา ๓๑ ในพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ ให้แก้ไข
คำว่า “นายกรัฐมนตรี” เป็น “รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม” คำว่า “ผู้แทนกรมการผังเมือง” เป็น “ผู้แทน
กรมโยธาธิการและผังเมือง” คำว่า “ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก” เป็น “ผู้แทนสำนัก
งานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร” และคำว่า “ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม” เป็น “ผู้
แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม”

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง
กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ ได้บัญญัติให้จัดตั้งส่วนราชการขึ้นใหม่โดยมีภารกิจใหม่ ซึ่งได้มีการตราพระราชกฤษฎีกาโอน
กิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม นั้น
แล้ว และเนื่องจากพระราชบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติให้โอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ รัฐมนตรีผู้ดำรงตำแหน่ง
หรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในส่วนราชการเดิมมาเป็นของส่วนราชการใหม่ โดยให้มีการแก้ไขบทบัญญัติต่าง ๆ ให้สอด
คล้องกับอำนาจหน้าที่ที่โอนไปด้วย ฉะนั้น เพื่ออนุวัติให้เป็นไปตามหลักการที่ปรากฏในพระราชบัญญัติและพระ
ราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงสมควรแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้สอดคล้องกับการโอนส่วนราชการ เพื่อให้ผู้เกี่ยว
ข้องมีความชัดเจนในการใช้กฎหมายโดยไม่ต้องไปค้นหาในกฎหมายโอนอำนาจหน้าที่ว่าตามกฎหมายใดได้มีการ
โอนภารกิจของส่วนราชการหรือผู้รับผิดชอบตามกฎหมายนั้นไปเป็นของหน่วยงานใดหรือผู้ใดแล้ว โดยแก้ไขบท
บัญญัติของกฎหมายให้มีการเปลี่ยนชื่อส่วนราชการ รัฐมนตรี ผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ของส่วน
ราชการให้ตรงกับภารกิจที่โอนอำนาจหน้าที่ และเพิ่มผู้แทนส่วนราชการในคณะกรรมการให้ตรงตามภารกิจที่มีการตัด
โอนจากส่วนราชการเดิมมาเป็นของส่วนราชการใหม่รวมทั้งตัดส่วนราชการเดิมที่มีการยุบเลิกแล้ว ซึ่งเป็นการแก้ไข
ให้ตรงตามพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้

เนติมา/พัชรินทร์ ผู้จัดทำ
๑ สิงหาคม ๒๕๕๖

วาทินี/ปัญญา/ปรับปรุง
๗ สิงหาคม ๒๕๕๙

วศิน/แก้ไข
๔ พฤษภาคม ๒๕๕๒

[๑]
ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๗/ตอนที่ ๑๑๔ ก/หน้า ๑/๑ ธันวาคม ๒๕๔๓

[๒]
ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๙/ตอนที่ ๑๐๒ ก/หน้า ๖๖/๔ ตุลาคม ๒๕๔๕

เอกสารฉบับนี้ได้ผ่านการเข้ารหัส PGP Signature เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

.

อสังหาริมทรัพย์

วันที่ 3 กันยายน 2552 13:39

รถไฟฟ้าเป็นราคาที่ดินพุ่งกว่า 100%

โดย : กรุงเทพธุรกิจออนไลน์



ดร.โสภณ พรโชคชัย ประธานกรรมการ ศูนย์ข้อมูลวิจัยและประเมินค่าอสังหาริมทรัพย์ไทย บจก.เอเจนซี่ ฟอร์ เรียลเอสเตท แอฟแฟร์ส (AREA)

AREA เหน็บตัวเลขราคาที่ดินใกล้แนวรถไฟฟ้าปรับตัวสูงขึ้นมาแล้วมากกว่า 100% เปรียบเทียบกับตัวเลขที่ดินใจกลางเมืองทั่วไปแตกต่างกันสุดขีด

ดร.โสภณ พรโชคชัย ประธานกรรมการ ศูนย์ข้อมูลวิจัยและประเมินค่าอสังหาริมทรัพย์ไทย บจก.เอเจนซี่ ฟอร์ เรียลเอสเตท แอฟแฟร์ส (AREA) เปิดเผยมถึงการปรับตัวของราคาที่ดินใกล้แนวรถไฟฟ้า ว่า รถไฟฟ้ามีผลทำให้ราคาที่ดินเพิ่มขึ้นมหาศาลในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา โดยข้อมูลดังต่อไปนี้ สามารถสะท้อนการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน อันเนื่องจากระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ได้เป็นอย่างดี ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินเพราะมีระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

- กรณีที่ 1 ที่ดินติดรถไฟฟ้า ห้วยขวาง อัตราตั้งแต่ปี 2542-2552 เพิ่มขึ้น 200%
ที่ดินไม่ติดรถไฟฟ้า แต่อยู่ใกล้เคียง โชคชัย 4 อัตราตั้งแต่ปี 2542-2552 เพิ่มขึ้น 139%
- กรณีที่ 2 ที่ดินติดรถไฟฟ้า เอกมัย อัตราตั้งแต่ปี 2542-2552 เพิ่มขึ้น 278%
ที่ดินไม่ติดรถไฟฟ้า แต่อยู่ใกล้เคียง พระราม 4 อัตราตั้งแต่ปี 2542-2552 เพิ่มขึ้น 157%
- กรณีที่ 3 ที่ดินติดรถไฟฟ้า สุขุมวิท 21 อัตราตั้งแต่ปี 2542-2552 เพิ่มขึ้น 255%
ที่ดินไม่ติดรถไฟฟ้า แต่อยู่ใกล้เคียง พระบุรีศัดใหม่ อัตราตั้งแต่ปี 2542-2552 เพิ่มขึ้น 161%
- กรณีที่ 4 ที่ดินติดรถไฟฟ้า สาทรใต้ อัตราตั้งแต่ปี 2542-2552 เพิ่มขึ้น 229%
ที่ดินไม่ติดรถไฟฟ้า แต่อยู่ใกล้เคียง ดรอกจันทร์ อัตราตั้งแต่ปี 2542-2552 เพิ่มขึ้น 147%

สรุปอัตราเพิ่มของที่ดินติดเส้นทางรถไฟฟ้า เพิ่มขึ้น 239%

สรุปอัตราเพิ่มของที่ดินไม่ติดรถไฟฟ้า แต่อยู่ใกล้เคียง สามารถเทียบเคียงกันได้ เพิ่มขึ้น 151%

ความแตกต่างของอัตราเพิ่มในรอบ 10 ปี 88%

ราคาเฉลี่ยของที่ดินเส้นทางรถไฟฟ้า (บาทต่อตารางวา) สำหรับที่ดินขนาด 4 ไร่ อยู่ที่ 438,438 บาทต่อตารางวา

ราคาเฉลี่ยของที่ดินที่เพิ่มขึ้นในรอบ 10 ปี 205,338 บาท

จำนวนสถานีรถไฟฟ้า (BTS 23 สถานี, MRT 18 สถานี) รวม 41 สถานี

ปริมาณที่ดิน (ไร่) รอบสถานีรถไฟฟ้า (in + outbound ข้างละ 400 ม x ลึก 120 ม x 2 ข้างถนน) ทั้งหมด 120 ไร่

มูลค่าที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด ณ ปัจจุบัน 404,105 ล้านบาท

จากข้อมูลการสำรวจราคาที่ดินประมาณ 300 จุดทั่วเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยศูนย์ข้อมูลวิจัยและประเมินค่าอสังหาริมทรัพย์ไทย บจก.เอเจนซี่ ฟอร์ เรียลเอสเตท แอฟแฟร์ส พบว่า ราคาที่ดินเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 2542-2552 อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาในรายละเอียดพบว่า ราคาที่ดินที่อยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าหรือตามเส้นทางรถไฟฟ้า มีมูลค่าเพิ่มขึ้นมากกว่าราคาที่ดินที่อยู่ห่างออกไป ไม่สามารถไปถึงด้วยการเดินเท้า

ทั้งนี้ ศูนย์ข้อมูลวิจัยและประเมินค่าอสังหาริมทรัพย์ไทย บจก.เอเจนซี่ ฟอร์ เรียลเอสเตท แอฟแฟร์ส ได้ศึกษาพื้นที่ 4 แห่งเปรียบเทียบ อันได้แก่ การเปรียบเทียบที่ดินติดเส้นทางรถไฟฟ้า

1. บริเวณห้วยขวาง ซึ่งมีรถไฟฟ้าใต้ดิน เทียบกับที่ดินบริเวณโชคชัย 4 ซึ่งไม่มีรถไฟฟ้า
2. บริเวณเอกมัย ซึ่งมีรถไฟฟ้า BTS เทียบกับที่ดินบริเวณพระรามที่ 4 ซึ่งไม่มีรถไฟฟ้า
3. บริเวณสุขุมวิท 21 ซึ่งมีรถไฟฟ้าใต้ดิน เทียบกับที่ดินบริเวณเพชรบุรีศัดใหม่ ซึ่งไม่มีรถไฟฟ้า
4. บริเวณสาทรใต้ ซึ่งมีรถไฟฟ้า BTS เทียบกับที่ดินบริเวณดรอกจันทร์ ซึ่งไม่มีรถไฟฟ้า

ผลการศึกษาพบว่า ราคาที่ดินติดรถไฟฟ้าขึ้นสูงกว่าราคาที่ดินบริเวณที่อยู่ห่างออกไปอย่างเด่นชัดทั้ง 4 บริเวณ โดยในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2542-2552) ราคาที่ดินติดรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 239% ในขณะที่ที่ดินบริเวณใกล้เคียงที่เปรียบเทียบกันได้นั้น เพิ่มขึ้นเพียง 151% เท่านั้น จึงทำให้มีความแตกต่างกันที่ 88%

จากการศึกษาของศูนย์ข้อมูลวิจัยและประเมินค่าอสังหาริมทรัพย์ไทย บจก.เอเจนซี่ ฟอร์ เรียลเอสเตท แอฟแฟร์ส พบว่า ราคาเฉลี่ยของที่ดินติดสถานีรถไฟฟ้ามีมูลค่าประมาณ 438,438 บาทต่อตารางวา หรือเท่ากับ 188% ของราคาปี 2542 ซึ่งสมมติให้เห็น 100% (เพิ่มขึ้น 88%) ดังนั้นจึงแสดงว่าราคาที่ดินตารางวาหนึ่งที่อยู่ติดสถานีรถไฟฟ้า เพิ่มขึ้น 205,338 บาท หรือไร่ละ 82,155 ล้านบาท (ซึ่งคิดจากการเอาตัวเลข 438,438 บาทต่อตารางวา สมด้วยตัวเลข 438,438 บาทต่อตารางวาหารด้วย 188% แล้ว)

ศูนย์ข้อมูลวิจัยและประเมินค่าอสังหาริมทรัพย์ไทย บจก.เอเจนซี่ ฟอร์ เรียลเอสเตท แอฟแฟร์ส ได้ประมาณการว่าในสถานีรถไฟฟ้าหนึ่ง ๆ น่าจะมีที่ดินที่สามารถพัฒนาได้จำนวน 120 ไร่ (ทั้งนี้นับจากกึ่งกลางสถานีขี้นบนและลงล่างข้างละ 400 เมตร และสมมติให้ที่ดินลึก 120 เมตร 2 ฝั่งถนน)

โดยที่มีสถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด 41 สถานี จึงคาดว่าในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ราคาที่ดินได้เพิ่มขึ้นมากถึง 404,105 ล้านบาท (ไร่ละ 82,155 ล้านบาท, ประมาณ 120 ไร่ต่อสถานี, จำนวน 41 สถานี - ตัวเลขที่ได้ออกมาใกล้เคียงกับสถิติของกระทรวงพาณิชย์)



Id	Name
1	จัน คอนโด
2	เดอะ รัม รัชดา-ลาดพร้าว
3	มอรัญญา เฟส คอนโด
4	เดอะ นิช ลาดพร้าว 48
5	เอเช่ รัชดา ก่อได้มีเนียม
6	ทริ คอนโด
7	มายคองโด ลาดพร้าว
8	ไดโอ ลาดพร้าว 17
9	ปริญญา เฟส
10	เดอะกริล เอ็มเพลส 1
11	ไลฟ์ แอด รัชดา-สุทธิสาร
12	ดีไซน์ คอนโดมีเนียม รัชดา
13	เอ สเปซ เฟส รัชดา-สุทธิสาร
14	เดอะ ฟิต คอนโดมีเนียม แอเท รัชดา-ห้วยขวาง
15	ไลฟ์ แอด รัชดา - ห้วยขวาง
16	ไลฟ์ แอด รัชดา - ห้วยขวาง 2
17	ไดมอนด์ รัชดา กูลเฮาส์ (B)
18	ไดมอนด์ รัชดา ชีพเพลส (C)
19	เดอะ ชีต รัชดา-ห้วยขวาง
20	Cyber World Tower
21	อาคารกคห
22	พีพี พระราม 9
23	เอ สเปซ รัชดา-โอค
24	มาบรียอร์ค แบงคอก
25	อาคารพัฒนามหาวิทยาลัยราชภัฏ มศว.ประสานมิตร
26	รีนส์ สุขุมวิท 23
27	มิลเลนเนียม เรสซิเดนซ์ แอเท สุขุมวิท
28	สภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์

หมายเลข	สถานี	ชื่อโครงการ	กำหนดเปิดบริการ
1	PHA	จี วัน คอนโด	เม.ย. 52
2	LAT	เดอะรุม รัชดา-ลาดพร้าว	Grand Opening พ.ค. พร้อม เช่าอยู่
3	LAT	เมอร์ราญา เฟลส คอนโด	ค.ค. 52
4	LAT	เดอะ นิซ ลาดพร้าว 48	เม.ย. 52
5	LAT	เอเช่ รัชดา คอนโดมิเนียม	Q4 52
6	LAT	ทรี คอนโด	มี.ค. 52
7	LAT	มายคอนโด ลาดพร้าว	Q4 52
8	LAT	ไอดีโอ ลาดพร้าว 17	ส.ค. 52
9	RAT	ปรีญา เฟลส	ธ.ค. 52
10	SUT	เดอะคริส เอ็กซ์เฟลส 1	ส.ค. 52
11	SUT	ไลฟ์ แอด รัชดา-สุทธิสาร	Q3 52
12	SUT	ดีไซน์ คอนโดมิเนียม รัชดา	ก.ค. 52
13	SUT	เอ สเปซ (a space) เฟลย์ รัชดา - สุทธิสาร	Q4 52
14	HUI	เดอะ พิค คอนโดมิเนียม แอท รัชดา-ห้วยขวาง	ภายในปี 2552
15	HUI	ไลฟ์ แอด รัชดา-ห้วยขวาง	พ.ย. 52
16	HUI	ไลฟ์ แอด รัชดา-ห้วยขวาง 2	พ.ย. 52
17	HUI	โดมอนด์ รัชดา คลูเอ๊าส์ (อาคาร B)	ก่อสร้างเสร็จปลายปี 2552
18	HUI	โดมอนด์ รัชดา ซิตีพลัส (อาคาร C)	ก่อสร้างเสร็จปลายปี 2552
19	HUI	เดอะ ซีด รัชดา-ห้วยขวาง	ก.ค. 52
20	CUL	Cyber World Tower	มี.ค. 52
21	RAM	อาคารภคินท์	Q1 52
22	RAM	พีจี พระราม 9	Q2 52
23	RAM	เอ สเปซ (a space) รัชดา - อโศก	A B C - Q4 51 D X - Mar 52 E - Jul 52 F G - Nov 52 Y Z - Feb 53
24	PET	มายริสอร์ท คอนโดมิเนียม	ภายในปี 2552
25	PET	อาคารพัฒนานวัตกรรมและบริการวิชาการสู่ชุมชน	ภายในปี 2552
26	SUK	วินด์ สุขุมวิท 23	ภายในปี 2552
27	SUK	มิลเลนเนียม เรสซิเดนซ์ แอท สุขุมวิท (สุขุมวิท 16-20)	พ.ย. 52
28	SUK	สภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์	เม.ย. 52

สถานีและสิ่งอำนวยความสะดวก เกี่ยวกับสถานี

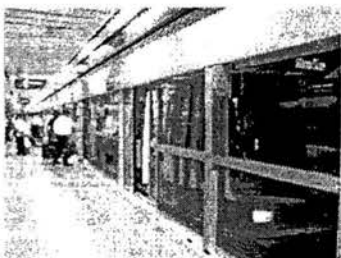


ชั้นร้านค้า จากทางเข้าสถานีลงสู่ชั้นแรกของสถานีจะเป็นชั้นร้านค้า เป็นที่ตั้งของร้านค้าปลีก ผู้โดยสารสามารถลงมาชั้นนี้ได้โดยไม่ต้องเสียค่าโดยสาร



ชั้นออกบัตรโดยสาร จะเป็นชั้นที่ 2 มีห้องออกบัตรโดยสาร เครื่องออกบัตรโดยสารอัตโนมัติ และแผนที่แสดงเส้นทาง เป็นชั้นแรกสำหรับสถานีที่ไม่มีชั้นร้านค้า ซึ่งผู้โดยสารสามารถออกเหรียญโดยสาร ใช้สำหรับการเดินทางเที่ยวเดียวได้จากเครื่องออกบัตรโดยสารอัตโนมัติ หรือที่ห้องออกบัตรโดยสาร แต่หากต้องการออกบัตรเติมเงิน จะต้องติดต่อที่ห้องออกบัตรโดยสารเท่านั้น ซึ่งห้องนี้จะตั้งอยู่หลัง เครื่องออกบัตรโดยสารอัตโนมัติเสมอ ห้องออกบัตรโดยสารนี้สามารถออกบัตรโดยสารได้ทั้งเหรียญโดยสาร และบัตรเติมเงิน

ห้องควบคุมสถานีตั้งอยู่ที่ชั้นออกบัตรโดยสาร ภายในห้องนี้จะติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการปฏิบัติงานสถานีซึ่งมีทั้งระบบควบคุม และติดตาม ตรวจสอบความผิดปกติภายในสถานี และจะมีเจ้าหน้าที่ประจำอยู่ตลอด 24 ชม. คอยดูแลรักษาความปลอดภัย บริการช่วยเหลือ ให้ข้อมูล ข่าวสารต่างๆ แก่ผู้มาใช้บริการ



ชั้นชานชาลา เป็นชั้นที่ 3 หรือ 4 มี 2 แบบคือแบบชานชาลาแบบอยู่กลาง ชานชาลาอยู่ด้านข้าง และชานชาลาแบบซ้อนกัน เป็นชั้นที่รถไฟจอดเทียบเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสาร ระหว่างชานชาลากับรางรถไฟจะมีประตูกั้นชานชาลา มีลักษณะเป็นกำแพงกระจกตลอดความยาวของชานชาลา โดยมีรถไฟฟ้าจอดเทียบสถานี ประตูจะเปิดโดยอัตโนมัติ ซึ่งเป็นระบบป้องกันความปลอดภัยของผู้โดยสารไม่ให้พลัดตกจากชานชาลา

เครื่องบริการถอนเงินอัตโนมัติ (ATM) และเครื่องปรับสมุดบัญชีเงินฝากอัตโนมัติ (Passbook Update Machine : PUM) ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT 18 สถานี

ปัจจุบันรถไฟฟ้า MRT มีเครื่อง ATM จำนวน 148 เครื่อง ภายในสถานีรถไฟฟ้าทั้ง 18 สถานี โดยมีธนาคารที่ให้บริการทั้งสิ้น 7 แห่ง ได้แก่

1. ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
2. ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
3. ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
4. ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน)
5. ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
6. ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
7. ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)

โดยมีรายละเอียดดังนี้

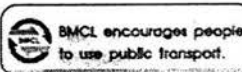
สถานี	ธนาคาร
หัวลำโพง	ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารกรุงไทย, ธนาคารกสิกรไทย, ธนาคารไทยพาณิชย์, ธนาคารนครหลวงไทย, ธนาคารทหารไทย
สามย่าน	ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารกรุงไทย, ธนาคารกสิกรไทย, ธนาคารไทยพาณิชย์, ธนาคารกรุงศรีอยุธยา, ธนาคารทหารไทย
สีลม	ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารกรุงไทย, ธนาคารกสิกรไทย, ธนาคารไทยพาณิชย์, ธนาคารกรุงศรีอยุธยา, ธนาคารนครหลวงไทย, ธนาคารทหารไทย
ลมพินี	ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารกรุงไทย, ธนาคารกสิกรไทย, ธนาคารไทยพาณิชย์, ธนาคารกรุงศรีอยุธยา
คลองเตย	ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารกรุงไทย, ธนาคารกสิกรไทย, ธนาคารไทยพาณิชย์
ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารกรุงไทย, ธนาคารกสิกรไทย, ธนาคารไทยพาณิชย์, ธนาคารนครหลวงไทย
สุขุมวิท	ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารกรุงไทย, ธนาคารกสิกรไทย, ธนาคารไทยพาณิชย์, ธนาคารกรุงศรีอยุธยา, ธนาคารนครหลวงไทย
เพชรบุรี	ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารกรุงไทย, ธนาคารกสิกรไทย, ธนาคารไทยพาณิชย์, ธนาคารกรุงศรีอยุธยา, ธนาคารนครหลวงไทย
พระราม 9	ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารกรุงไทย, ธนาคารกสิกรไทย, ธนาคารไทยพาณิชย์, ธนาคารกรุงศรีอยุธยา
ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารกรุงไทย, ธนาคารกสิกรไทย, ธนาคารไทยพาณิชย์, ธนาคารนครหลวงไทย, ธนาคารทหารไทย
ห้วยขวาง	ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารกรุงไทย, ธนาคารกสิกรไทย, ธนาคารกรุงศรีอยุธยา, ธนาคารนครหลวงไทย, ธนาคารทหารไทย

เรียนท่านผู้ใช้งาน
เว็บไซต์ที่คุณ
พยายามเข้าชมขณะนี้
นี้. URL =
www.facebook.com/plugin/likebox.php?id=25290&width=194&



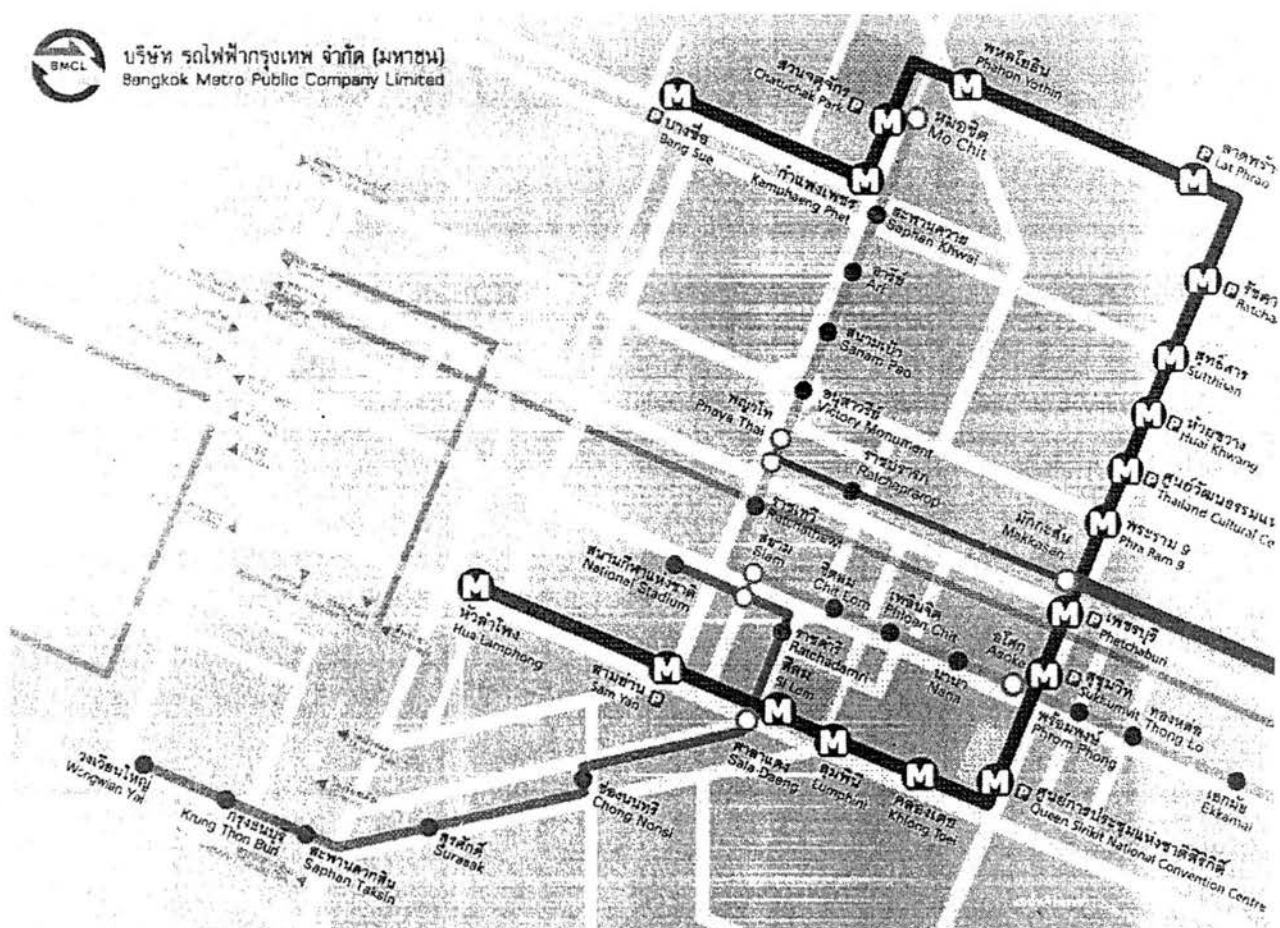
MRT
NEWS

โครงการอสังหาริมทรัพย์
รายสัปดาห์
Property Development 2009

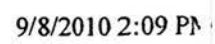




บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
Bangkok Metro Public Company Limited



For more information please contact Customer Relations Center Tel : 0 2624 5200 or www.energinet.dk



รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

จากวิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (อังกฤษ: Metropolitan Rapid Transit Chaloe Ratchamongkhon Line, MRT Blue Line) หรือ **รถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน** ซึ่งเรียกตามสีที่กำหนดในแผนแม่บทโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และประชาชนนิยมเรียกว่า **รถไฟฟ้าใต้ดิน** เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และเป็นระบบใต้ดินแห่งแรกของประเทศไทย ดำเนินการโดยบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) โดยได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2542 (ค.ศ. 1999) และหลังจากที่เกิดความล่าช้าขึ้นหลายครั้ง ในที่สุดได้เปิดให้สาธารณชนทดลองใช้งานในวงจำกัดเมื่อวันที่ 13 เมษายน พ.ศ. 2547 (ค.ศ. 2004) และมีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการในวันที่ 3 กรกฎาคม ปีเดียวกัน ปัจจุบันมีระยะทางรวม 21 กิโลเมตร เส้นทางเริ่มต้นจากสถานีหัวลำโพง ถึงสถานีบางซื่อ มีสถานี 18 สถานี สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ที่สถานีสีลม/ศาลาแดง, สุขุมวิท/อโศก และสวนจตุจักร/หมอชิต สามารถรองรับผู้ให้บริการได้ 80,000 คนต่อทิศทางต่อชั่วโมง

สำหรับนามเฉลิมรัชมงคล เป็นชื่อที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานเพื่อเป็นชื่ออย่างเป็นทางการของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ระยะแรก สายหัวลำโพง-ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์-บางซื่อ มีความหมายว่า "งานเฉลิมความเป็นมงคลแห่งความเป็นพระราช"^[1]

ปัจจุบันเส้นทางสายสีน้ำเงินมีโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทั้งเส้นทางใต้ดินและยกระดับ จากปลายทางด้านทิศเหนือ (สถานีบางซื่อ) ไปยังถนนจรัญสนิทวงศ์และแยกท่าพระ และจากปลายทางด้านทิศใต้ (สถานีหัวลำโพง) ไปยังท่าพระ และบางแค ซึ่งทั้งสองเส้นทางจะเชื่อมต่อกันที่สถานีท่าพระ เกิดเป็นเส้นทางรถไฟฟ้าวงแหวนในอนาคต

โครงข่ายระบบรถไฟฟ้า

ในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง

สายเฉลิมพระเกียรติฯ (สายสุขุมวิท)
(เปิดใช้งาน/ก่อสร้างส่วนต่อขยาย)

สายเฉลิมพระเกียรติฯ (สายสีลม)
(เปิดใช้งาน/ก่อสร้างส่วนต่อขยาย)

สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)
(เปิดใช้งาน/ประมูลส่วนต่อขยาย)

สายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport link)
(เปิดใช้งาน)

สายสีม่วง (อยู่ระหว่างก่อสร้าง)

สายสีแดงอ่อน (อยู่ระหว่างก่อสร้าง)

สายสีแดงเข้ม (อยู่ระหว่างประมูลงานก่อสร้าง)

สายสีชมพู (โครงการ)

สายสีส้ม (โครงการ)

สายสีเหลือง (โครงการ)

สายสีเทา (โครงการ)

สายสีฟ้า (โครงการ)

สายสีน้ำตาล (ยกรวมกับสายสีส้ม)

โครงการไฮปเวลล์

(ยกเลิกโครงการหลังก่อสร้างไปแล้วบางส่วน)

โครงการรถไฟฟ้าลาวาลิน (ยกเลิกโครงการ)

เนื้อหา

- 1 รายชื่อสถานี
- 2 รายละเอียดปลีกย่อย
- 3 ความปลอดภัยในการเดินทาง
- 4 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นหลังการเปิดใช้

- 5 โครงการส่วนต่อขยาย รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
 - 5.1 ส่วนต่อขยายด้านเหนือ ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ
 - 5.2 ส่วนต่อขยายด้านใต้ ช่วงหัวลำโพง-บางแค-พุทธมณฑลสาย 4
 - 5.3 รายชื่อสถานีอย่างไม่เป็นทางการ
 - 5.4 ความคืบหน้า
- 6 บัตรโดยสาร
- 7 ตู้เพิ่ม
- 8 อ้างอิง
- 9 แหล่งข้อมูลอื่น

รายชื่อสถานี

ชื่อย่อ	ชื่อและสัญลักษณ์ของสถานี	ชานชาลา	จุดเปลี่ยนเส้นทาง
HUA	หัวลำโพง (Hua Lamphong)	กลาง	
SAM	สามย่าน (Sam Yan)	ข้าง, สองชั้น	
SIL	สีลม (Silom)	ข้าง, สองชั้น	รถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม: ศาลาแดง
LUM	ลุมพินี (Lumphini)	ข้าง, สองชั้น	
KHO	คลองเตย (Khlong Toei)	ข้าง	
SIR	ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ (Queen Sirikit National Convention Center)	กลาง	
SUK	สุขุมวิท (Sukhumvit)	กลาง	รถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท: อโศก
PET	เพชรบุรี (Petchaburi)	กลาง	รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ: มักกะสัน
RAM	พระราม 9 (Phra Ram 9)	กลาง	



สถานีห้วยขวาง

CUL	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย (Thailand Cultural Centre)	กลาง	
HUI	ห้วยขวาง (Huai Khwang)	กลาง	
SUT	สุทธิสาร (Sutthisan)	กลาง	
RAT	รัชดาภิเษก (Ratchadaphisek)	กลาง	
LAT	ลาดพร้าว (Lat Phrao)	กลาง	
PHA	พหลโยธิน (Phahon Yothin)	กลาง	
CHA	สวนจตุจักร (Chatuchak Park)	กลาง	รถไฟฟ้าบีทีเอส สาย สุขุมวิท: หมอชิต
KAM	กำแพงเพชร (Kamphaeng Phet)	กลาง	
BAN	บางซื่อ (Bang Sue)	ข้าง	รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน: สถานีรถไฟชุมทาง บางซื่อ (กำลังก่อสร้าง)

รายละเอียดปลีกย่อย

- โครงสร้างทางวิ่ง: อุโมงค์คูวางตามแนวราบ และตามแนวตั้ง เส้นผ่าศูนย์กลางภายในอุโมงค์ 5.7 เมตร ความลึกของอุโมงค์ 15-25 เมตรจากระดับพื้นดิน ทางเดินฉุกเฉินกว้าง 0.6 เมตร สูง 2.0 เมตร มีจำนวนสถานีทั้งสิ้น 18 สถานี รูปแบบของชานชาลามีทั้งชานชาลาแบบกลาง และชานชาลาด้านข้าง ยาวประมาณ 150 เมตร กว้าง 22-23 เมตร (สถานีมาตรฐาน) มีประตูกันคนตก (Screen Door)
- ระบบราง: รางคู่ขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) กว้าง 1,435 มิลลิเมตร ใช้รางที่ 3 วางขนานกันไปกับรางวิ่งสำหรับจ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับตัวรถ
- ระบบรถ: เป็นรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ (heavy rail) ขนาดกว้าง 3.2 เมตร ยาว 19.23 เมตร และสูงประมาณ 3.8 เมตร ใช้ล้อเหล็กวิ่งบนรางเหล็ก ตัวรถมีระบบปรับอากาศ สามารถจุผู้โดยสารได้ 320 คนต่อคัน จำนวนโบกี้วิ่ง 3-6 คันต่อขบวน ใช้ไฟฟ้ากระแสตรง 750 โวลต์ ป้อนระบบขับเคลื่อนรถ ใช้มอเตอร์ไฟฟ้ากระแสสลับขับเคลื่อนตัวรถ ควบคุมการเดินทางด้วยระบบอัตโนมัติจากศูนย์ควบคุม ความเร็วสูงสุด 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- ระบบเก็บค่าโดยสาร: ใช้ระบบเก็บและตรวจตั๋วอัตโนมัติ และสามารถใช้ตั๋วร่วมกับระบบอื่นได้ค่า



ประตูบริเวณชานชาลา กันระหว่างชานชาลาและรถไฟฟ้า

โดยสารเก็บตามระยะทางอัตราค่าโดยสาร 12 บาท + 2 บาทต่อสถานี แต่ไม่เกิน 36 บาท (ราคาปี 2545)

- การให้บริการความถี่: ชั่วโมงเร่งด่วน 2-4 นาทีต่อขบวน ชั่วโมงปกติ 4-6 นาทีต่อขบวน ให้บริการ 6.00-24.00 น. ความเร็วในการเดินทางเฉลี่ย 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ให้บริการได้มากกว่า 40,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง
- สิ่งอำนวยความสะดวก: ลิฟท์ บันไดเลื่อน ห้องน้ำ ร้านค้าย่อย สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ
- ที่จอดรถสำหรับผู้โดยสาร: 3 แห่ง ได้แก่ สถานีลาดพร้าว, ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ และ ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
- สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทุกสถานีจะยกพื้นทางเข้าออกสูงจากระดับพื้นดิน เพื่อหลีกเลี่ยงเหตุการณ์น้ำท่วมที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

ความปลอดภัยในการเดินรถ

ในการเดินรถไฟฟ้า จะนำระบบอัตโนมัติสัญญาณที่เป็นระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมการเดินรถโดยอัตโนมัติ เพื่อให้การบริการมีประสิทธิภาพ สะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยสูงสุด แบ่งเป็น 3 ระบบย่อย คือ

1. ระบบควบคุมการเดินรถอัตโนมัติ เรียกว่า ATO (Automatic Train Operation) เป็นระบบที่ทำหน้าที่ควบคุมการทำงานต่างๆ ของขบวนรถไฟฟ้า เช่น การขับเคลื่อนรถไฟฟ้า การควบคุมความเร็วของรถไฟฟ้า การควบคุมการห้ามล้อ การจอดรถไฟฟ้า และการรายงานสถานะของอุปกรณ์ต่างๆ ในตัวรถไฟฟ้าไปยังศูนย์ควบคุม
2. ระบบป้องกันอัตโนมัติ เรียกว่า ATP (Automatic Train Protection) เป็นระบบที่คอยควบคุมไม่ให้รถไฟฟ้าใช้ความเร็วเกินกำหนด ควบคุมความเร็วรถให้อยู่ในพิกัดความเร็วที่สัมพันธ์กับระยะห่างระหว่างรถไฟฟ้าข้างหน้า หากเกิดเหตุผิดปกติ ระบบ ATP จะสั่งการห้ามล้ออัตโนมัติ นอกจากนี้ยังควบคุมการเคลื่อนตัวของรถไฟฟ้าจากสถานีรถไฟฟ้า โดยหากประตูรถไฟฟ้าและประตูกันชนขาลายังปิดไม่เรียบร้อย ระบบ ATP จะไม่อนุญาตให้รถไฟฟ้าเคลื่อนตัวออกจากสถานี ต่างจากระบบ ATO ตรงที่มีความอิสระต่างกัน กรณีที่ระบบ ATO ชัดข้อง ต้องใช้คนควบคุมการเดินรถ ระบบ ATP จะยังคงคอยควบคุมการเดินรถต่อไป
3. ระบบกำกับการเดินรถอัตโนมัติ เรียกว่า ATS (Automatic Train Supervision) เป็นระบบที่คอยควบคุมการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบให้เป็นไปตามตารางการเดินรถ โดยจะส่งข้อมูลต่างๆ เช่น ความเร็วของรถไฟฟ้าแต่ละขบวน ติดตามและแสดงตำแหน่งของรถไฟฟ้าทุกขบวนที่อยู่ในระบบ และจัดเตรียมขั้นตอนต่างๆ ในการควบคุมการเดินรถ เมื่อระบบการเดินรถมีเหตุขัดข้อง

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นหลังการเปิดใช้

วันที่ 17 มกราคม พ.ศ. 2548 หลังจากเปิดบริการได้ 7 เดือน ได้เกิดอุบัติเหตุรถไฟฟ้าใต้ดินชนกันในสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย มีผู้ได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต สาเหตุเกิดจากรถไฟฟ้าใต้ดินขบวนหนึ่งได้เคลื่อนขึ้นไปที่ศูนย์ซ่อมบำรุงบนระดับพื้นดิน แต่เกิดปัญหาการรูดสายที่บริเวณทางโค้ง (เป็นบริเวณที่สับราง) ก่อนถึงด้านบน ทางศูนย์ฯ ได้ส่งรถไฟฟ้าอีกขบวนหนึ่งมาช่วยลากรถ แต่เนื่องจากรถเสียอยู่บริเวณที่สับราง จึงไม่สามารถลากรถได้ ทางศูนย์ฯ ได้สั่งให้พนักงานขับปล่อยเบรกออกมาเพื่อให้รถออกไปจากบริเวณที่สับราง ปรากฏว่าตัวรถไหลกลับลงไปในสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยอีกครั้ง ในขณะที่ตัวรถไฟฟ้าอีกขบวนหนึ่งจอดรับผู้โดยสารอยู่ในสถานีกำลังมุ่งหน้าไปสถานีพระราม 9 รถไฟฟ้าที่มีผู้โดยสารจึงถูกรถไฟฟ้าที่ไหลมาจากด้านบนชน ทำให้มีผู้บาดเจ็บหลายคน หลังจากเหตุการณ์นั้นทางบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ได้ออกคำสั่งให้หยุดบริการรถไฟฟ้าใต้ดินถึง 1 สัปดาห์ เพื่อปรับปรุงสภาพขบวนรถที่ชนกัน และสภาพขานขาลา

โครงการส่วนต่อขยาย รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ส่วนต่อขยายด้านเหนือ ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

- พื้นที่ที่เส้นทางผ่าน เขตจตุจักร บางซื่อ บางพลัด บางกอกน้อย และบางกอกใหญ่ กรุงเทพมหานคร
- เส้นทาง เป็นเส้นทางยกระดับทั้งหมด เริ่มต้นจากปลายทางโครงการระยะแรกที่สถานีบางซื่อ ยกยกระดับจากอุโมงค์บริเวณสะพานสูงบางซื่อ หน้าบริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) เข้าสู่ถนนพระราชวรสารสาย 2 เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วงที่สถานีเตาปูนบริเวณแยกเตาปูน ผ่านแยกบางโพ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ท่าน้ำบางโพ เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนจรัญสนิทวงศ์ เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน โครงข่ายในเมือง ที่สถานีสิรินธรบริเวณแยกบางพลัด ผ่านคลองบางยี่ขัน แยกบรมราชชนนี คลองบางกอกน้อย แยกบางขุนนนท์ เชื่อมต่อรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ที่สถานีบางขุนนนท์ ผ่านย่านตลาดบางขุนศรี แยกไฟฉาย คลองมอญ วัดท่าพระ ไปสิ้นสุดเส้นทางโดยบรรจบกับส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค ที่แยกท่าพระ จุดตัดถนนเพชรเกษมและถนนรัชดาภิเษก รวมระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร^[2]
- สถานี เป็นสถานียกระดับทั้งหมด 10 สถานี (ไม่รวมสถานีบางซื่อ)

ส่วนต่อขยายด้านใต้ ช่วงหัวลำโพง-บางแค-พุทธมณฑลสาย 4

- พื้นที่ที่เส้นทางผ่าน กรุงเทพมหานคร (เขตปทุมวัน ป้อมปราบศัตรูพ่าย สัมพันธวงศ์ พระนคร บางกอกใหญ่ ภาษีเจริญ บางแค และหนองแขม) และเทศบาลเมืองอ้อมน้อย อำเภอกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร
- เส้นทาง ประกอบด้วยทางวิ่งทั้งอุโมงค์ใต้ดินและทางยกระดับ เริ่มต้นจากอุโมงค์ใต้ดินปลายเส้นทางโครงการระยะแรกที่สถานีหัวลำโพง ไปตามถนนพระรามที่ 4 ผ่านแยกหมอมีเข้าสู่ถนนเจริญกรุง (ใกล้ถนนเยาวราช) ผ่านวัดมังกรกมลาวาส ย่านคลองถม วังบูรพา เจลิมกรุง วังสราญรมย์ เลี้ยวซ้ายที่วงเวียน รด. หน้าวัดพระเชตุพนฯ เข้าสู่ถนนสนามไชย ผ่านมิวเซียมสยาม ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาที่ปากคลองตลาด ผ่านบริเวณวัดกัลยาณมิตร ลอดใต้คลองบางกอกใหญ่และถนนอิสรภาพ ย่านบางกอกใหญ่ แล้วยกระดับเข้าสู่แยกท่าพระ ไปบรรจบกับส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ จากนั้นยกระดับไปตามถนนเพชรเกษม ผ่านบางไผ่ บางหว้า ภาษีเจริญ ตลาดบางแค ไปสิ้นสุดเส้นทางที่ทางแยกต่างระดับบางแค จุดตัดถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก) รวมระยะทางช่วงหัวลำโพง-บางแค ประมาณ 13.8 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งใต้ดินระยะทางประมาณ 4.9 กิโลเมตร และทางวิ่งยกระดับ 8.9 กิโลเมตร^[2]

ส่วนเส้นทางช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4 เป็นโครงสร้างยกระดับตามแนวเกาะกลางถนนเพชรเกษม ต่อเนื่องจากเส้นทางช่วงแรกที่ทางแยกต่างระดับบางแค มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตก ผ่านเขตหนองแขม ไปสิ้นสุดที่แยกถนนพุทธมณฑล สาย 4 รวมระยะทาง 8 กิโลเมตร

- สถานี จำนวน 18 สถานี เป็นสถานีใต้ดิน 4 สถานี (ไม่รวมสถานีหัวลำโพง) สถานียกระดับช่วงท่าพระ-บางแค 10 สถานี และสถานียกระดับช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4 อีก 4 สถานี
- อาคารจอดแล้วจร อยู่บริเวณสองฝั่งถนนเพชรเกษมที่สถานีหลักสอง มีทางเดินและทางรถยนต์ยกยกระดับข้ามถนนเชื่อมต่อระหว่างอาคาร ประกอบด้วยอาคาร 7 ชั้น ใกล้กับซอยเพชรเกษม 80 และอาคาร 10 ชั้น ระหว่างซอยเพชรเกษม 47 และซอยเพชรเกษม 47/1^[2]
- ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Depot) มีพื้นที่ประมาณ 79 ไร่ อยู่บริเวณรอยต่อพื้นที่แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ และแขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง มีโครงสร้างทางวิ่งยกระดับสำหรับรถไฟฟ้าเข้า-ออกบริเวณด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของสถานีเพชรเกษม 48 ประกอบด้วยศูนย์ควบคุมการเดินรถ, กลุ่มอาคารซ่อมบำรุง, อาคารสำหรับพนักงานขับ และรางทดสอบ (test track) ^[2]

9/9/2010 9:56 AM

สนามไชย (Sanam Chai)	1.1			
อิสราภาพ (Itsaraphap)	1.4			
ท่าพระ (Tha Phra)	1.7			ส่วนต่อขยายหัวลำโพง-บางแค
บางไผ่ (Bang Phai)	1.2			
บางหว้า (Bang Wa)	1.0			รถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม ส่วนต่อขยายตากสิน-บางหว้า: บางหว้า (กำลังก่อสร้าง)
เพชรเกษม 48 (Phet Kasem 48)	1.2		ศูนย์ซ่อม บำรุง รถไฟฟ้า ย่อย	
ภาษีเจริญ (Phasi Charoen)	1.2			
บางแค (Bang Khae)	1.3			
หลักสอง (Lak Song)	1.2		จุดจอดแล้ว จร	
พุทธมณฑล สาย 2 (Phutthamonthon Sai 2)				
ทวีวัฒนา (Thawi Watthana)				
พุทธมณฑล สาย 3 (Phutthamonthon Sai 3)				
พุทธมณฑล สาย 4 (Phutthamonthon Sai 4)				

ความคืบหน้า

- 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2553 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า เมื่อช่วงปลายวันนี้ รฟม.ได้เปิดซองประมูลโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยบริษัทที่ชนะการประมูลได้แก่ บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือ CK เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุดในการประมูลก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงิน สัญญา 1 โดยเสนอราคา 10,753 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ทั้งนี้ รฟม.คาดว่า จะสามารถลงนามในสัญญาว่าจ้างผู้รับเหมาทั้ง 2 สัญญาได้ ภายในเดือนตุลาคม 2553 และเริ่มก่อสร้างภายในเดือนพฤษภาคม 2554 ^[3]
- 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2553 สร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการ สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ระบุว่าความคืบหน้ารถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ทาง รฟม.ได้ขายเอกสารประกวดราคางานโยธาไปแล้ว ปรากฏว่ามีผู้สนใจซื้อเอกสารกว่า 20 ราย คาดจะได้เอกชนปลายปี 2553 และเริ่มก่อสร้างเดือน พ.ย. 2553

- 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 "ยูนิค"- "ซีโน-ไทยฯ" คร่างานรถไฟฟ้าสี น้ำเงิน ชงกรม.อนุมัติก.ค. เช่น สัญญา.ค.นี้ ในสัญญาที่ 3 (สัญญาการจ้างก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงเตาปูน-ท่าพระ) และ สัญญาที่ 4 (สัญญาการจ้างก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงท่าพระ-หลักสอง)
- ขณะนี้ รถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 27 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการยื่นขอประกวดราคา คาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559^[4]
- ส่วนเส้นทางช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย 4 ยังไม่มีการศึกษาความเหมาะสมหรือออกแบบรายละเอียด โดยอยู่ในแผนโครงข่ายการต่อขยายเส้นทางเดิมระยะ 20 ปี (เปิดให้บริการภายใน ปี พ.ศ. 2572)^[5]

บัตรโดยสาร

บัตรโดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินนั้น เป็นบัตรโดยสารระบบไร้สัมผัสทั้งหมด มีอยู่ 2 ชนิด ได้แก่

1. เหรียญโดยสาร มี 2 ประเภท คือ ประเภทบุคคลทั่วไป และโดยประเภทเด็ก/ผู้สูงอายุ ซึ่งเด็กและผู้สูงอายุนั้นสามารถลดหย่อนค่าโดยสารตามปกติได้ 50% สามารถออกเหรียญได้ที่ห้องออกบัตรโดยสารเท่านั้น
2. บัตรโดยสารชนิดบัตรเติมเงิน มี 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่เติมมูลค่าได้ และกลุ่มที่เติมมูลค่าไม่ได้
 1. กลุ่มที่เติมมูลค่าได้ ประกอบด้วย
 - ประเภทบุคคลทั่วไป
 - ประเภทเด็ก/ผู้สูงอายุ
 - ประเภทนักเรียน นักศึกษา
 - ประเภทบัตรโดยสารธุรกิจ
 2. กลุ่มที่ไม่สามารถเติมมูลค่าได้ประกอบด้วย
 - ประเภท 1 วัน
 - ประเภท 3 วัน
 - ประเภท 15 วัน
 - ประเภท 30 วัน

ดูเพิ่ม

- รถไฟฟ้ามหานคร

อ้างอิง

1. ^ "พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ พระราชทานชื่อโครงการรถไฟฟ้ามหานคร" (http://www.mrta.co.th/misc_name.htm) , การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย.
2. ^ 2.0 2.1 2.2 2.3 2.4 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. "เอกสารการประชุมชี้แจงข้อมูล และรับฟังความคิดเห็น โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ", 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551.
3. ^ "ช.การช่าง" กวาดเรียบงานก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน 2 สัญญา รพม.เผย ช.การช่าง ชนะการประมูลก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินทั้งสัญญาที่ 1 หัวลำโพง-สนามไชย และสัญญาที่ 2 สนามไชย-ท่าพระ โดยเสนอราคาต่ำสุดที่ราคา 10,753 ล้านบาท และ 10,028 ล้านบาท ตามลำดับ คาดเซ็นสัญญา ต.ค.นี้ เริ่มก่อสร้างกลางปีหน้า (<http://www.manager.co.th/StockMarket/ViewNews.aspx?NewsID=9530000090765>)
4. ^ คจร.เห็นชอบแผนแม่บทขนส่งทางราง8แสนลบ. ไทยรัฐออนไลน์ วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553

(<http://www.thairath.co.th/content/eco/63880>)

5. ^ เอกสารโครงการศึกษาปรับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล : การสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 3 วันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 จัดโดย สนข.

แหล่งข้อมูลอื่น

- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) (<http://www.mrta.co.th>)
- บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย (<http://www.bangkokmetro.co.th>)
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (<http://www.otp.go.th>)
- โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย โดย สนข.: (<http://www.bangkokmasstransit.com/>)
- bmta.bloggoo.com รวบรวมข่าวสาร รถเมล์ ขสมก,รถไฟฟ้า (<http://bmta.bloggoo.com>)

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และส่วนต่อขยาย

[แสดง]

รายชื่อสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (ปัจจุบัน)

[แสดง]

ดึงข้อมูลจาก "http://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B9%84%E0%B8%9F%E0%B8%9F%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%AB%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%84%E0%B8%A3_%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B9%80%E0%B8%89%E0%B8%A5%E0%B8%B4%E0%B8%A1%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%8A%E0%B8%A1%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%A5".

หมวดหมู่: สิ่งก่อสร้างตั้งแต่ พ.ศ. 2547 | สิ่งก่อสร้างตั้งแต่ ค.ศ. 2004 | กรุงเทพมหานคร | ธุรกิจขนส่ง | เมกะโปรเจกต์ในประเทศไทย | รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล | รถไฟฟ้าใต้ดิน

- หน้านี้แก้ไขล่าสุดเมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2553 เวลา 22:37 น.
- อนุญาตให้เผยแพร่ภายใต้สัญญาอนุญาตครีเอทีฟคอมมอนส์ แบบแสดงที่มา-อนุญาตแบบเดียวกัน; เงื่อนไขอื่นอาจใช้ประกอบด้วย โปรดศึกษาเงื่อนไขการใช้งาน Wikipedia® เป็นเครื่องหมายการค้าจดทะเบียนของมูลนิธิวิกิมีเดีย
- นโยบายความเป็นส่วนตัว
- เกี่ยวกับวิกิพีเดีย
- ข้อปฏิเสธความรับผิดชอบ

%B8%A5%E0%B8%B8%E0%B8%A1%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%B5¶ms=13.725575_N_100.545861_E_)

สถานีลุมพินี

จากวิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี

สถานีลุมพินี (อังกฤษ: Lumphini Station, รหัส LUM) เป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ในเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ที่ถนนพระรามที่ 4 กรุงเทพมหานคร บริเวณสี่แยกวิฑูย์ เยื้องกับสวนลุมพินี

เนื้อหา

- 1 ที่ตั้ง
- 2 แผนผังสถานี
- 3 รายละเอียดสถานี
 - 3.1 สัญลักษณ์ของสถานี
 - 3.2 รูปแบบของสถานี
 - 3.3 ทางเข้า-ออกสถานี
 - 3.4 การจัดพื้นที่ในตัวสถานี
- 4 สิ่งอำนวยความสะดวก
- 5 รถโดยสารประจำทาง
- 6 สถานที่สำคัญใกล้เคียง
 - 6.1 อาคารสำนักงาน
 - 6.2 โรงแรม
- 7 อ้างอิง
- 8 แหล่งข้อมูลอื่น
- 9 สถานีใกล้เคียง

ที่ตั้ง

ถนนพระรามที่ 4 บริเวณทิศตะวันออกของสี่แยกวิฑูย์ จุดบรรจบของถนนวิฑูย์ และถนนสาทรเหนือ-ใต้ ด้านข้างสะพานลอยไทย-เบลเยียม ในพื้นที่แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน และแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร

ทั้งนี้ ย่านที่เรียกกันว่า "ลุมพินี" หมายถึงย่านบริเวณด้านตะวันออกของสวนลุมพินีต่อเนื่องไปยังย่านปิ่นเกล้า และมีสนามมวยลุมพินีซึ่งเป็นที่รู้จักกันทั่วไป แต่ผู้ที่โดยสารรถไฟฟ้ามายังสวนลุมพินีอาจเกิดความสับสนบ้างเนื่องจากพระบรมรูปพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งเป็นจุดหมายตาที่สำคัญของสวนลุมพินีนั้นได้ประดิษฐานอยู่ที่สี่แยกศาลาแดง อันเป็นที่ตั้งของสถานีสีลม

แผนผังสถานี

ลุมพินี Lumphini

	
เส้นทาง	รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล
รหัสสถานี	LUM
เวลาให้บริการ	06.00 - 24.00น.
ผู้รับผิดชอบ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ผู้ให้บริการ	บริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
จุดเชื่อมต่อ	รถโดยสารประจำทาง
เขตที่ตั้งถนน	เขตสาทรพระรามที่ 4
แผนที่เว็บไซต์ BMCL (http://www.bangkokmetro.co.th/web/imgcontent/Image/map_lum.gif)	
วันที่เปิดให้บริการ	3 กรกฎาคม 2547
รูปแบบสถานี	ใต้ดิน
รูปแบบขานชาลา	ด้านข้าง
จำนวนขานชาลา	2
ทางออก	3
ลิฟต์	2

G ระดับถนน	-	ป้ายรถประจำทาง, สวนลุมไนท์บาซาร์ สนามมวยลุมพินี, สวนลุมพินี
B1 ชั้นขายบัตรโดยสาร	ชั้นขายบัตรโดยสาร	ทางออก 1-2, ห้องขายบัตรโดยสาร, เครื่องขายบัตรโดยสาร
B2 ชานชาลา	ชานชาลา 2	รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล มุ่งหน้า สถานีบางซื่อ
		ชานชาลาด้านข้าง, ประตูจะเปิดทางด้านขวา
B4 ชานชาลา	ชานชาลา 1	รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล มุ่งหน้า สถานีหัวลำโพง
		ชานชาลาด้านข้าง, ประตูจะเปิดทางด้านซ้าย

รายละเอียดสถานี

สัญลักษณ์ของสถานี

ใช้สัญลักษณ์รูปดอกบัว สื่อถึงสวนลุมพินี ซึ่งเป็นที่ตั้งสถานี และตั้งชื่อตามสวนลุมพินีวัน สถานที่ประสูติของพระพุทธเจ้า ในประเทศเนปาล โดยใช้สีเขียวเพื่อบ่งบอกถึงพื้นที่สวนสาธารณะ^[1]

รูปแบบของสถานี

เป็นสถานีใต้ดิน กว้าง 20 เมตร ยาว 172 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 26 เมตรจากผิวดิน เป็นชานชาลาต่างระดับ (Station with Stack Platform) เนื่องจากถนนพระรามที่ 4 ขาออกมีท่อส่งน้ำของการประปานครหลวง ทำให้ต้องสร้างอุโมงค์ซ้อนกัน

ทางเข้า-ออกสถานี

- 1 อาคารลุมพินีปาร์ควิว, ซอยงามดูพลี
- 2 หน้าอาคารคิวเฮาส์ลุมพินี, ถนนสาทรใต้
- 3 สวนลุมไนท์บาซาร์, สนามมวยลุมพินี, ถนนวิทยุ, สวนลุมพินี (ประตูด้านถนนวิทยุ)

การจัดพื้นที่ในตัวสถานี

- แบ่งเป็น 4 ชั้น ประกอบด้วย
- 1 ชั้นออกบัตรโดยสาร
 - 2 ชั้นชานชาลา หมายเลข 2 มุ่งหน้าสถานีคลองเตย และสถานีปลายทางบางซื่อ
 - 3 ชั้นห้องเครื่อง
 - 4 ชั้นชานชาลา หมายเลข 1 มุ่งหน้าสถานีสีลม และสถานีปลายทางหัวลำโพง

สิ่งอำนวยความสะดวก

- ลิฟท์สำหรับผู้พิการ ที่ทางเข้า-ออกที่ 2 และ 3

รถโดยสารประจำทาง

- ถนนพระรามที่ 4 สาย 4 13 14 22 45 46 47 74 106 109 115 116 141 149 507

สถานที่สำคัญใกล้เคียง

- สะพานลอยไทย-เบลเยียม
- สวนลุมพินี (ประตูด้านถนนวิฑู)
- สวนลุมไนท์บาซาร์
- สถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย
- นาฏยศาลา หุ่นละครเล็ก
- มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต (ศูนย์ลุมพินี)
- สมาคมราชกรีฑาสโมสรโปโลคลับ
- สถานีตำรวจนครบาลลุมพินี
- สนามมวยลุมพินี
- ย่านบ่อนไก่
- สถานเอกอัครราชทูตสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันประจำประเทศไทย
- สถาบันเกอเธ่ กรุงเทพฯ
- วายด์บิลด์ซีเอ
- สถานเอกอัครราชทูตเดนมาร์กประจำประเทศไทย
- สถานเอกอัครราชทูตออสเตรเลียประจำประเทศไทย
- ศาลล้มละลายกลาง
- สถานเอกอัครราชทูตฝรั่งเศสประจำประเทศไทย ฝ่ายความร่วมมือและวัฒนธรรม, แผนกวีซ่า และสมาคมฝรั่งเศสกรุงเทพ
- สถานเอกอัครราชทูตมาเลเซียประจำประเทศไทย
- สถานเอกอัครราชทูตออสเตรเลียประจำประเทศไทย

อาคารสำนักงาน

- อาคารคิวเฝ้าลุมพินี และธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์
- อาคารลุมพินีทาวเวอร์
- อาคารไทวาทาวเวอร์ 1 และ 2
- อาคารบุปผชาติ
- อาคารหะรินธร และธนาคารแห่งโตเกียว-มิตซูบิชิ ยูเอเอฟเจ
- ไทยธนาคาร สำนักงานใหญ่
- อาคารทีสโก้ทาวเวอร์, ธนาคารทีสโก้ และธนาคารมิซูโฮ คอร์ปอเรต
- อาคารศรีเฟื่องฟุ้ง
- อาคารอื้อ จีเอ เหลียง และ ธนาคารเอช เอส บี ซี
- อาคารสาทรการ์เดนส์ ทาวเวอร์

โรงแรม

- โรงแรมสุโขทัย
- โรงแรมซัมเมอร์เซ็ท ปาร์ค สวนพลู
- โรงแรมบันยันทรี กรุงเทพฯ
- โรงแรมพินนาเคิล ลุมพินี

อ้างอิง

1. ^ จุดเริ่มต้นของคนเดินทาง: ตำราเดินทาง. คอลัมน์นายรอบรู้ นิตยสารสารคดี เดือนตุลาคม 2548

แหล่งข้อมูลอื่น

- แผนที่และภาพถ่ายทางอากาศของ สถานีลุมพินี
 - ภาพถ่ายดาวเทียม จาก วิกิแมเปีย (http://www.wikimapia.org/maps?ll=13.725575,100.545861&spn=0.008592,0.005932&t=h) หรือ กูเกิลแมปส์ (http://maps.google.com/maps?ll=13.725575,100.545861&spn=0.008592,0.005932&q=13.725575,100.545861&t=k)
 - แผนที่ จาก มัลติแมป (http://www.multimap.com/map/browse.cgi?lat=13.725575&lon=100.545861&scale=10000&iicon=x) หรือ โกลบอลไกด์ (http://www.globalguide.org?lat=13.725575&long=100.545861&zoom=2&name=%E0%B8%AA%E0%B8%96%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%B5%E0%B8%A5%E0%B8%B8%E0%B8%A1%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%B5&wiki=0&title=%E0%B8%AA%E0%B8%96%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%B5%E0%B8%A5%E0%B8%B8%E0%B8%A1%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%B5)
 - ภาพถ่ายทางอากาศ จาก เทอร์ราเซิร์ฟเวอร์ (http://www.terraserver.com/imagery/image_gx.asp?cpx=100.545861&cpy=13.725575&res=8&provider_id=310&t=pan&dat=)

สถานีใกล้เคียง

สถานีก่อนหน้า	ขบวนรถไฟ	สถานีต่อไป
สถานีสีลม มุ่งหน้า สถานีหัวลำโพง	รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	สถานีคลองเตย มุ่งหน้า สถานีบางซื่อ

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และส่วนต่อขยาย [ข้อ]

ส่วนต่อขยาย พุทธมณฑลสาย 4 (โครงการ)	พุทธมณฑล สาย 4 · หนองแขม · ทวีวัฒนา · พุทธมณฑล สาย 2 · หลักสอง
ช่วงบางแค-หัวลำโพง (รอการประมูล)	บางแค · ภาษีเจริญ · เพชรเกษม 48 · บางหว้า · บางไผ่ · ท่าพระ · บางกอกใหญ่ · สนามไชย · รังมรุพา · วัดมังกร
ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ (เปิดให้บริการ)	หัวลำโพง · สามย่าน · สีลม · ลุมพินี · คลองเตย · ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ · สุขุมวิท · เพชรบุรี · พระราม 9 · ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย · ห้วยขวาง · สุทธิสาร · รัชดาภิเษก · ลาดพร้าว · พหลโยธิน · สวนจตุจักร · กำแพงเพชร · บางซื่อ
ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (รอการประมูล)	เดาปูน · บางโพ · บางอ้อ · บางพลัด · สิรินคร · บรมราชชนนี · บางขุนนนท์ · แยกไฟฉาย · พาณิชยการธนบุรี · ท่าพระ
ดูเพิ่มเติม	โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง · การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย · สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ดึงข้อมูลจาก "http://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B8%AA%E0%B8%96%E0%B8%B2%E0%B8%99

%E0%B8%B5%E0%B8%A5%E0%B8%B8%E0%B8%A1%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%B5".

หมวดหมู่: สถานีรถไฟฟ้ามหานคร

- หน้านี้แก้ไขล่าสุดเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2553 เวลา 14:34 น.
- อนุญาตให้เผยแพร่ภายใต้สัญญาอนุญาตครีเอทีฟคอมมอนส์ แบบแสดงที่มา-อนุญาตแบบเดียวกัน; เงื่อนไขอื่นอาจใช้ประกอบด้วย โปรดศึกษาเงื่อนไขการใช้งาน Wikipedia® เป็นเครื่องหมายการค้าจดทะเบียนของมูลนิธิวิกิมีเดีย
- นโยบายความเป็นส่วนตัว
- เกี่ยวกับวิกิพีเดีย
- ข้อปฏิเสธความรับผิดชอบ

จุดขึ้น-ลง 18 สถานีรถไฟฟ้ามหานคร

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ในขณะนี้การก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้ว และเปิดให้บริการในวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 เป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินตลอดสาย มีระยะทางทั้งสิ้น 20 กิโลเมตร เริ่มต้นที่สถานีหัวลำโพง ผ่านถนนพระรามที่ 4 เลี้ยวเข้าถนนรัชดาภิเษก ผ่านศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ถนนอโศก สี่แยกพระราม 9 สี่แยกสุทธิสาร เลี้ยวเข้าถนนลาดพร้าวที่แยกรัชดา-ลาดพร้าว ผ่านห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล สวนจตุจักร เข้าถนนกำแพงเพชร สิ้นสุดที่สถานีรถไฟบางซื่อ ดังแผนที่

แผนที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล



และมีสถานีรวมทั้งสิ้น 18 สถานี ดังนี้

สถานีหัวลำโพง

อยู่ ที่หัวถนนพระรามที่ 4 บริเวณจุดตัดหัวถนนรองเมืองและถนนมหาพฤฒาราม หน้าสถานีรถไฟหัวลำโพง มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 206 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 14 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 2 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง

จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 3 จุด คือ ด้านหน้าสถานีรถไฟหัวลำโพง ด้านหน้าอาคารสินเอเซีย และด้านข้างธนาคารกรุงเทพ จำกัด

สถานีสามย่าน

อยู่ ถนนพระรามที่ 4 บริเวณแยกสามย่าน หน้าวัดหัวลำโพง ขนาดสถานีกว้าง 22 เมตร ยาว 174 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 25.6 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 4 ชั้น เป็นชานชาลาแบบต่างระดับ มีพื้นที่จอดรถบริเวณทางเข้า 1 หน้าวัดหัวลำโพง สามารถจอดรถได้ 38 คัน

จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 2 จุด คือ บริเวณด้านหน้าวัดหัวลำโพง และบริเวณด้านหน้าอาคารชัชวาลย์ โชติเดชของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานีสีลม

อยู่ ตามแนวถนนพระรามที่ 4 ใต้สะพานลอยไทย-ญี่ปุ่น บริเวณแยกศาลาแดง หน้าโรงแรมดุสิตธานี มีขนาดสถานีกว้าง 30 เมตร ยาว 156 เมตร ระดับชาน

ขาลาอยู่ลึก 30 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 4 ชั้น เป็นขานขาลาแบบต่างระดับ

จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 2 จุด คือ บริเวณด้านหลังพระบรมราชานุสาวรีย์รัชกาลที่ 6 หน้าสวนลุมพินี และบริเวณแยกศาลาแดงหัวมุมถนนสีลม ฝั่งด้านหน้าโรงแรมดุสิตธานี

๔. สถานีลุมพินี

อยู่ ถนนพระรามที่ 4 ด้านข้างสะพานลอยไทย-เบลเยียม บริเวณแยกวิฑู มีขนาดสถานีกว้าง 20 เมตร ยาว 172 เมตร ระดับขานขาลาอยู่ลึก 26 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 4 ชั้น เป็นขานขาลาแบบต่างระดับ

จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 3 จุด คือ บริเวณด้านหน้าอาคารคิวเ้าส์ ด้านหน้าอาคารลุมพินี ปาร์ควิว และด้านหน้าสวนลุมไนท์บาซาร์

๕. สถานีคลองเตย

อยู่ ใต้แนวถนนพระรามที่ 4 ใกล้ทางด่วนชั้นที่ 1 และทางรถไฟสายแม่น้ำ บริเวณด้านหน้าสำนักงานการไฟฟ้านครหลวงคลองเตย มีขนาดสถานีกว้าง 28 เมตร ยาว 202 เมตร ระดับขานขาลาอยู่ลึก 18 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นขานขาลาแบบข้าง

จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 2 จุด คือ บริเวณด้านข้างสำนักงานการไฟฟ้านครหลวงคลองเตย และบริเวณฝั่งตรงข้ามเยื้องสำนักงานการไฟฟ้านครหลวงคลองเตย

๖. สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

อยู่ ถนนรัชดาภิเษก ด้านหน้าศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 196 เมตร ระดับขานขาลาอยู่ลึก 20 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นขานขาลาแบบกลาง

จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณหน้าศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ และบริเวณฝั่งตรงข้ามศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ บริเวณหน้าอาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และบริเวณฝั่งตรงข้ามอาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

๗. สถานีสุขุมวิท

อยู่ ถนนนอโศก ใกล้กับบริเวณแยกอโศก-สุขุมวิท ด้านหน้าตลาดอโศก มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 199 เมตร ระดับขานขาลาอยู่ลึก 17 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นขานขาลาแบบกลาง มีพื้นที่จอดรถบริเวณทางเข้า 1 ด้านข้างสยามสมาคม สามารถจอดรถได้ 36 คัน

จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 3 จุด คือ บริเวณด้านหน้าตลาดอโศก บริเวณฝั่งตรงข้ามตลาดอโศก และบริเวณด้านข้างสยามสมาคม

๘. สถานีเพชรบุรี

อยู่ ถนนนอโศก บริเวณแยกอโศก-เพชรบุรี ใกล้สถานทูตญี่ปุ่น มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 200 เมตร ระดับขานขาลาอยู่ลึก 20 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นขานขาลาแบบกลาง มีพื้นที่จอดรถบริเวณทางเข้า

1 ใกล้ทางรถไฟสายตะวันออก สามารถจอดรถได้ 58 คัน .

จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 3 จุด คือ บริเวณด้านข้างศูนย์บริการขนถ่าย บริเวณฝั่งตรงข้ามสถานทูตญี่ปุ่น และบริเวณใกล้ทางรถไฟสายตะวันออก

๕สถานีพระราม 9

อยู่ ถนนรัชดาภิเษก บริเวณแยกพระราม 9 ด้านหน้าอาคารฟอร์จูนทาวน์ มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 199 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 18 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง

จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 3 จุด คือ บริเวณด้านหน้าห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลดส์ และบริเวณฝั่งตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลดส์ และบริเวณฝั่งตรงข้ามอาคารฟอร์จูนทาวน์

๕สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

อยู่ บริเวณถนนรัชดาภิเษกตรงอาคารไทยประกันชีวิต มีขนาดสถานีกว้าง 27 เมตร ยาว 358 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 20 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง มีพื้นที่จอดรถบริเวณทางเข้า 1 ถนนรัชดาซอย 6 สามารถจอดรถได้ 22 คัน และมีอาคารจอดรถ 3 ชั้น ฝั่งเดียวกันสามารถจอดรถได้ 177 คัน

จุด ขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณด้านหน้าอาคารอาร์เอส ทาวเวอร์ บริเวณฝั่งตรงข้ามอาคารอาร์เอส ทาวเวอร์ บริเวณใกล้กับสถานทูตจีน และบริเวณถนนรัชดาภิเษกซอย 6

๕สถานีห้วยขวาง

อยู่ บริเวณกลางสี่แยกห้วยขวาง มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 226 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 19 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 2 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง มีพื้นที่จอดรถบริเวณทางเข้า 1 ใกล้แยกห้วยขวางฝั่งถนนประชาชื่นมุ่งไปเส้นทางไปสำนักงานเขตห้วยขวาง สามารถจอดรถได้ 34 คัน

จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณใกล้สี่แยกห้วยขวาง .

๕สถานีสุทธิสาร

อยู่ บริเวณกลางสี่แยกสุทธิสาร มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 226 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 19 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 2 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง

จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณใกล้สี่แยกสุทธิสาร

๕สถานีรัชดาภิเษก

อยู่ บริเวณถนนรัชดาภิเษก หน้าอาคารฟิเคะรัต มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 226 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 19 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง มีพื้นที่จอดรถบริเวณทางเข้า 4 หน้าอาคารฟิเคะรัต สามารถจอดรถได้ 38 คัน

จุด ขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณบริเวณด้านหน้าอาคารโอลิมเปีย บริเวณ

ฝั่งตรงข้ามอาคารโอลิมเปีย บริเวณด้านหน้าอาคารพีกะรัต และบริเวณด้านหน้า
โรงเรียนปัญจทรัพย์

๔. สถานีลาดพร้าว

อยู่ บริเวณถนนลาดพร้าวซอย 21 เชื่อมต่อกับอาคารจอดรถฯ มีขนาดสถานี
กว้าง 22 เมตร ยาว 258 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 19 เมตรจากผิวดิน
โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง มีอาคารจอดแล้วจร 9 ชั้น
สามารถจอดรถได้ 2,159 คัน

จุด ขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณปากซอยลาดพร้าว 17 บริเวณปากซอย
ลาดพร้าว 22 บริเวณด้านในอาคารจอดรถฯ และบริเวณฝั่งตรงข้ามอาคารจอด
รถฯ

๕. สถานีพหลโยธิน

อยู่ บริเวณแยกถนนพหลโยธินตัดถนนลาดพร้าว มีขนาดสถานีกว้าง 22 เมตร
ยาว 226 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 18 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3
ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง

จุด ขึ้น-ลงมีทั้งหมด 5 จุด คือ บริเวณปากซอยลาดพร้าว 1 บริเวณปากซอย
ลาดพร้าว 2 บริเวณปากซอยลาดพร้าว 4 บริเวณหัวมุมถนนลาดพร้าวตัดกับ
ถนนพหลโยธิน และบริเวณสวนสมเด็จพระเจ้า 84

๖. สถานีสวนจตุจักร

อยู่ ในบริเวณสวนจตุจักรสามารถเชื่อมต่อกับสถานีหมอชิตของรถไฟฟ้ามหานคร
มีขนาดสถานีกว้าง 30 เมตร ยาว 369 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 17 เมตรจาก
ผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง

จุด ขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณใกล้ทางขึ้น-ลงของสถานีหมอชิตของบีที
เอส

๗. สถานีกำแพงเพชร

อยู่ ตรงข้ามองค์การตลาดเพื่อการเกษตร (อ.ค.ก.) มีขนาดสถานีกว้าง 23
เมตร ยาว 226 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 17 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานี
มี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง

จุด ขึ้น-ลงมีทั้งหมด 3 จุด คือ บริเวณด้านหน้าตลาด อ.ค.ก. บริเวณฝั่งตรงข้าม
ตลาด อ.ค.ก. และบริเวณตลาดนัดกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ฝั่งถนน
กำแพงเพชร

๘. สถานีบางซื่อ

อยู่ บริเวณใกล้สถานีรถไฟบางซื่อ มีขนาดสถานีกว้าง 30 เมตร ยาว 226 เมตร
ระดับชานชาลาอยู่สูง 12 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 2 ชั้น เป็นชาน
ชาลาแบบข้าง

จุด ขึ้น-ลงมีทั้งหมด 2 จุด คือ บริเวณหัวมุมถนนเดชะวณิชตัดกับถนนเทอด
ดำริห์ และบริเวณหน้าชานชาลาสถานีรถไฟบางซื่อ

⦿ อาคารจอดรถบริเวณสถานีลาดพร้าว

เพื่อ เป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาใช้บริการ รฟม. ได้จัดสร้างอาคารจอดรถบริเวณสถานีลาดพร้าวเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กสูง 9 ชั้น กว้าง 160 เมตร ยาว 51 เมตร สามารถจอดรถได้ 2,159 คัน เพื่อรองรับผู้โดยสารที่เดินทางมาจากบางกะปิ ลาดพร้าว และถนนรัชดาภิเษก เพื่อให้নারถยนต์ส่วนบุคคลมาจอดและโดยสารรถไฟฟ้าต่อไปยังที่หมายปลายทางต่อไป โดยชั้นใต้ดินของอาคารจะมีชูเปอร์มาร์เก็ตขนาดใหญ่เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถ หาซื้อสินค้าที่จำเป็นได้

นอกจากนั้นบริเวณด้านหน้าอาคารจอดรถบริเวณสถานีลาดพร้าว ยังได้มีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น โดยจัดให้เป็นี่จอดรถประจำทาง 6 สาย มีที่จอดรถแท็กซี่ และที่จอดรถตู้มวลชนให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางสัญจรได้สะดวกมากขึ้น

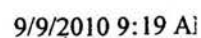
นอกเหนือจากอาคารจอดรถบริเวณสถานีลาดพร้าวแล้วในบางสถานที่ที่มีพื้นที่เพียง พอ เช่น สถานีเพชรบุรี สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และสถานีรัชดาภิเษก ได้ปรับพื้นที่ให้เป็นี่จอดรถสำหรับผู้โดยสารด้วย

🔗 [Top](#)

Suggest website at [webmast](#)

จุดขึ้นลงสถานี ลุมพินี





อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ (๓) และมาตรา ๘ (๑) (๕) (๖) (๗) และ

(๘) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยโดย
คำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมอาคารออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในกฎกระทรวงนี้

“อาคารสูง” หมายความว่า อาคารที่บุคคลอาจเข้าอยู่หรือเข้าใช้สอยได้โดยมี
ความสูงตั้งแต่ ๒๓.๐๐ เมตรขึ้นไป การวัดความสูงของอาคารให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึง
พื้นดาดฟ้า สำหรับอาคารทรงจั่วหรือปั้นหยาให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงยอดผนังของ
ชั้นสูงสุด

“อาคารขนาดใหญ่พิเศษ” หมายความว่า อาคารที่ก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้อาคารหรือ
ส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารเป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบกิจการประเภทเดียวหรือหลายประเภท
โดยมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันตั้งแต่ ๑๐,๐๐๐ ตารางเมตรขึ้นไป

“พื้นที่” (ยกเลิก) “พื้นที่อาคาร” หมายความว่า พื้นที่ของพื้นของอาคารแต่ละชั้นที่บุคคลเข้าอยู่
หรือเข้าใช้สอยได้ภายในขอบเขตด้านนอกของคานหรือภายในพื้นนั้น หรือภายในของเขตด้าน
นอกของผนังของอาคารและหมายความรวมถึงเฉลียงหรือระเบียงด้วย แต่ไม่รวมพื้นดาดฟ้าหรือ
บันไดนอกหลังคา

“พื้นที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคาร” หมายความว่า พื้นที่ของแปลงที่ดินที่นำมาใช้ขอ
อนุญาตก่อสร้างอาคาร ไม่ว่าจะเป็นที่ดินตามหนังสือสำคัญแสดงสิทธิในที่ดินฉบับเดียวหรือหลาย
ฉบับซึ่งเป็นที่ดินที่ติดต่อกัน

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๙/ตอนที่ ๑๑/หน้า ๖/๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๕

ข้อ ๑ นิยามคำว่า “พื้นที่” ยกเลิกโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ออกตาม
ความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๑ นิยามคำว่า “พื้นที่อาคาร” แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ.
๒๕๔๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๑ นิยามคำว่า “พื้นที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคาร” เพิ่มโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ.
๒๕๔๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

“คาดฟ้า” หมายความว่า พื้นส่วนบนสุดของอาคารที่ไม่มีหลังคาปกคลุมและบุคคลสามารถขึ้นไปใช้สอยได้

“ที่ว่าง” หมายความว่า พื้นที่อันปราศจากหลังคาหรือสิ่งก่อสร้างปกคลุม ซึ่งพื้นที่ตั้งกล่าวอาจจะจัดให้เป็นบ่อน้ำ สระวน้ำ บ่อพักน้ำเสีย ที่พักมูลฝอย ที่พักรวมมูลฝอย หรือที่จอดรถ ที่อยู่ภายนอกอาคารก็ได้ และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ของสิ่งก่อสร้างหรืออาคารที่สูงจากระดับพื้นดินไม่เกิน ๑.๒๐ เมตร และไม่มีหลังคาหรือสิ่งก่อสร้างปกคลุมเหนือระดับนั้น

“ถนนสาธารณะ” หมายความว่า ถนนที่เปิดหรือยินยอมให้ประชาชนเข้าไปหรือใช้เป็นทางสัญจรได้ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีการเรียกเก็บค่าตอบแทนหรือไม่

“วัสดุทนไฟ” หมายความว่า วัสดุก่อสร้างที่ไม่เป็นเชื้อเพลิง

“ผนังกันไฟ” หมายความว่า ผนังที่บ่อก่อสร้างด้วยอิฐธรรมดาหนาไม่น้อยกว่า ๑๔ เซนติเมตร และไม่มีช่องที่ไฟหรือควันผ่านได้ หรือจะเป็นผนังที่ทำด้วยวัสดุทนไฟอย่างอื่นที่มีคุณสมบัติในการป้องกันไฟได้ดีไม่น้อยกว่าผนังที่ก่อด้วยอิฐธรรมดาหนา ๑๔ เซนติเมตร ถ้าเป็นผนัง คอนกรีตเสริมเหล็ก ต้องหนาไม่น้อยกว่า ๑๖ เซนติเมตร

“ระบบท่อน้ำ” หมายความว่า ท่อส่งน้ำและอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการดับเพลิง

“น้ำเสีย” หมายความว่า ของเหลวที่ผ่านการใช้แล้วทุกชนิดทั้งที่มีกากและไม่มี

กาก

“แหล่งรองรับน้ำทิ้ง” หมายความว่า ท่อระบายน้ำสาธารณะ คู คลอง แม่น้ำ

ทะเล และแหล่งน้ำสาธารณะ

“ระบบบำบัดน้ำเสีย” หมายความว่า กระบวนการทำหรือการปรับปรุงน้ำเสียให้มีคุณภาพเป็นน้ำทิ้ง รวมทั้งการทำให้ น้ำทิ้งพ้นไปจากอาคาร

“ระบบประปา” หมายความว่า ระบบการจ่ายน้ำเพื่อใช้และดื่ม

“มูลฝอย” หมายความว่า มูลฝอยตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข

“ที่พักรวมมูลฝอย” หมายความว่า อุปกรณ์หรือสถานที่ที่ใช้สำหรับเก็บกักมูลฝอยเพื่อรอการขนย้ายไปยังที่พักรวมมูลฝอย

“ที่พักรวมมูลฝอย” หมายความว่า อุปกรณ์หรือสถานที่ที่ใช้สำหรับเก็บกักมูลฝอยเพื่อรอการขนไปกำจัด

“ลิฟต์ดับเพลิง” หมายความว่า ลิฟต์ที่พนักงานดับเพลิงสามารถควบคุมการ

ใช้ได้ขณะเกิดเพลิงไหม้

“ข้อ ๑ นิยามคำว่า “คาดฟ้า” เพิ่มโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

“ข้อ ๑ นิยามคำว่า “ที่ว่าง” แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๑ ทวิ^๑ กฎกระทรวงนี้มีให้ใช้บังคับแก่อาคารจอดรถซึ่งติดตั้งระบบเคลื่อนย้ายรถด้วยเครื่องจักรกลที่ได้รับการคำนวณออกแบบเพื่อใช้ประโยชน์ในการจอดรถ โดยเฉพาะ สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

หมวด ๑

ลักษณะของอาคาร เนื้อที่ว่างของภายนอกอาคารและแนวอาคาร
สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

ข้อ ๒^๒ ที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งของอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ ตารางเมตร ต้องมีด้านหนึ่งด้านใดของที่ดินนั้นยาวไม่น้อยกว่า ๑๒.๐๐ เมตร ติดถนนสาธารณะที่มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า ๑๐.๐๐ เมตร ยาวต่อเนื่องกัน โดยตลอดจนไปเชื่อมต่อกับถนนสาธารณะอื่นที่มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า ๑๐.๐๐ เมตร

สำหรับที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งของอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นมากกว่า ๓๐,๐๐๐ ตารางเมตร ต้องมีด้านหนึ่งด้านใดของที่ดินนั้นยาวไม่น้อยกว่า ๑๒.๐๐ เมตร ติดถนนสาธารณะที่มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า ๑๔.๐๐ เมตร ยาวต่อเนื่องกัน โดยตลอดจนไปเชื่อมต่อกับถนนสาธารณะอื่นที่มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า ๑๔.๐๐ เมตร

ที่ดินด้านที่ติดถนนสาธารณะตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า ๑๒.๐๐ เมตร ยาวต่อเนื่องกันโดยตลอดจนถึงบริเวณที่ตั้งของอาคาร และที่ดินนั้นต้องมีความว่างเพื่อสามารถใช้เป็นทางเข้าออกของรถดับเพลิงได้โดยสะดวกด้วย

ข้อ ๓^๓ อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องจัดให้มีผิวถนนที่มีผิวการจราจรกว้างไม่น้อยกว่า ๖.๐๐ เมตร ที่ปราศจากสิ่งปกคลุมโดยรอบอาคาร เพื่อให้รถดับเพลิงสามารถเข้าออกได้โดยสะดวก

ถนนตามวรรคหนึ่ง จะอยู่ในระยะห้ามก่อสร้างอาคารบางชนิดหรือบางประเภทริมถนนหรือทางหลวงตามข้อบัญญัติท้องถิ่นหรือตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องก็ได้ ในกรณีที่มีข้อบัญญัติท้องถิ่นหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดแนวสร้างหรือขยายถนนใช้บังคับให้เริ่มนับความกว้างของถนนตามวรรคหนึ่งตั้งแต่แนวนั้น

ข้อ ๑ ทวิ^๑ เพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๒ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๕^{๑๑} ส่วนที่เป็นขอบเขตนอกสุดของอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษไม่ว่าจะอยู่ในระดับเหนือพื้นดินหรือต่ำกว่าระดับพื้นดินต้องห่างจากเขตที่ดินของผู้อื่นหรือถนนสาธารณะไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร ทั้งนี้ไม่รวมถึงส่วนที่เป็นรากฐานของอาคาร

ข้อ ๕^{๑๒} อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่ก่อสร้างขึ้นในพื้นที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคารต้องมีค่าสูงสุดของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นของอาคารทุกหลังต่อพื้นที่ดินใช้เป็นที่ตั้งอาคารไม่เกิน ๑๐ ต่อ ๑

ในกรณีที่มิใช่อาคารอื่นใดหรือจะมีการก่อสร้างอาคารอื่นใดในพื้นที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคารเดียวกันกับอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ ต้องมีค่าสูงสุดของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นของอาคารทุกหลังต่อพื้นที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคารไม่เกิน ๑๐ ต่อ ๑ ด้วย

ข้อ ๖^{๑๒} อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องมีที่ว่างไม่น้อยกว่าอัตราส่วนดังต่อไปนี้

(๑) อาคารที่อยู่อาศัยต้องมีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐ ของพื้นที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคาร

(๒) อาคารพาณิชย์ โรงงาน อาคารสาธารณะ และอาคารอื่นที่ไม่ได้ใช้เป็นที่อยู่อาศัยต้องมีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของพื้นที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคาร แต่ถ้าวัดอาคารนั้นใช้เป็นที่อยู่อาศัยรวมอยู่ด้วยต้องมีที่ว่างตาม (๑)

ข้อ ๗^{๑๓} อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่ของอาคารที่ต่ำกว่าระดับพื้นดินต้องมีระบบระบายอากาศ กับระบบบำบัดน้ำเสีย และการระบายน้ำทั้งตามหมวด ๒ และหมวด ๓ แยกเป็นอิสระจากระบบระบายอากาศ กับระบบบำบัดน้ำเสีย และการระบายน้ำทั้งส่วนเหนือพื้นดิน

พื้นที่ของอาคารที่ต่ำกว่าระดับพื้นดินตามวรรคหนึ่ง ห้ามใช้เป็นที่อยู่อาศัย

ข้อ ๘^{๑๔} อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่ของอาคารที่ต่ำกว่าระดับ

ข้อ ๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ถนนหน้าอาคาร ตั้งแต่ชั้นที่ ๓ ลงไป หรือต่ำกว่าระดับถนนหน้าอาคารตั้งแต่ ๗.๐๐ เมตร ลงไป
ต้องจัดให้มี

(๑) ระบบลิฟต์ตามหมวด ๖

(๒) บันไดหนีไฟจากชั้นล่างสุดสู่พื้นของอาคารที่มีทางออกสู่ภายนอกได้
โดยสะดวก และบันไดหนีไฟต้องมีระบบแสงสว่างและระบบอัดลมที่มีความดันขณะใช้งานไม่น้อย
กว่า ๓.๔๖ ปาสกาลมาตรฐานทำงานอยู่ตลอดเวลา และผนังบันไดหนีไฟทุกด้านต้องเป็นคอนกรีต
เสริมเหล็กหนาไม่น้อยกว่า ๑๐ เซนติเมตร บันไดหนีไฟต้องอยู่ห่างกันไม่เกิน ๐๖.๐๐ เมตร เมื่อ
วัดตามแนวทางเดิน ทั้งนี้ เพื่อใช้เป็นพื้นที่ภัยในกรณีฉุกเฉินได้

ข้อ ๘ ทวิ^{๖๖} อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องจัดให้มีผนังและประตูที่ทำ
ด้วยวัสดุทนไฟที่สามารถปิดกั้นมิให้เปลวไฟหรือควันเมื่อเกิดเพลิงไหม้เข้าไปในบริเวณบันไดที่
มีใช้บันไดหนีไฟของอาคาร ทั้งนี้ ผนังหรือประตูดังกล่าวต้องสามารถทนไฟได้ไม่น้อยกว่า ๑
ชั่วโมง

ข้อ ๘ تري^{๖๗} อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องจัดให้มีแผนผังของอาคาร
แต่ละชั้น ติดไว้บริเวณห้องโถงหน้าลิฟต์ทุกแห่งของแต่ละชั้นนั้นในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน และที่
บริเวณพื้นชั้นล่างของอาคารต้องจัดให้มีแผนผังอาคารของทุกชั้นเก็บรักษาไว้เพื่อให้สามารถ
ตรวจสอบได้โดยสะดวก

แผนผังของอาคารแต่ละชั้นให้ประกอบด้วย

(๑) ตำแหน่งของห้องทุกห้องของชั้นนั้น

(๒) ตำแหน่งที่ติดตั้งตู้สายฉีดน้ำดับเพลิงหรือหัวต่อสายฉีดน้ำดับเพลิง และ

อุปกรณ์ดับเพลิงอื่นๆ ของชั้นนั้น

(๓) ตำแหน่งประตูหรือทางหนีไฟของชั้นนั้น

(๔) ตำแหน่งลิฟต์ดับเพลิงของชั้นนั้น

หมวด ๒

ระบบระบายอากาศ ระบบไฟฟ้าและระบบป้องกันเพลิงไหม้

ข้อ ๙^{๖๘} การระบายอากาศในอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องจัดให้มี

ข้อ ๙ ทวิ^{๖๙} เพิ่มโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความใน

พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๙ تري^{๗๐} เพิ่มโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความใน

พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๙ แกไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความใน

พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

การระบายอากาศโดยวิธีธรรมชาติหรือโดยวิธีกล ดังต่อไปนี้

(๑) การระบายอากาศโดยวิธีธรรมชาติ ให้ใช้เฉพาะกับห้องในอาคารที่มีผนังด้านนอกของอาคารอย่างน้อยหนึ่งด้าน โดยจัดให้มีช่องเปิดสู่ภายนอกอาคารได้ เช่น ประตู หน้าต่าง หรือบานเกล็ด ซึ่งต้องเปิดไว้ระหว่างใช้สอยห้องนั้น ๆ และพื้นที่ของช่องเปิดนี้ต้องเปิดได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของพื้นที่ของห้องนั้น

(๒) การระบายอากาศโดยวิธีกล ให้ใช้กับห้องในอาคารลักษณะใดก็ได้โดยจัดให้มีกลอุปกรณ์ขับเคลื่อนอากาศ ซึ่งต้องทำงานตลอดเวลาระหว่างที่ใช้สอยห้องนั้นเพื่อให้เกิดการนำอากาศภายนอกเข้ามาตามอัตราดังต่อไปนี้

[ดูข้อมูลจากภาพกฎหมาย]

สำหรับห้องครัวของสถานที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม ถ้าจัดให้มีการระบาย

อากาศครอบคลุมแหล่งที่เกิดของกลิ่น ควน หรือก๊าซที่ต้องการระบายในขนาดที่เหมาะสมแล้ว จะมีอัตราการระบายอากาศในส่วนอื่นของห้องครัวนั้นน้อยกว่าอัตราที่กำหนดในตารางก็ได้ ทั้งนี้ ต้องไม่น้อยกว่า ๑๒ เท่าของปริมาตรของห้องใน ๑ ชั่วโมง

สถานที่อื่น ๆ ที่มีระบุในตาราง ให้ใช้อัตราการระบายอากาศของสถานที่ที่มีลักษณะใกล้เคียงกับอัตราที่กำหนดไว้ในตาราง

ตำแหน่งที่ช่องนำอากาศภายนอกเข้าโดยวิธีกล ต้องห่างจากที่เกิดอากาศเสียและช่องระบายอากาศซึ่งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร สูงจากพื้นดินไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร

การนำอากาศภายนอกเข้าและการระบายอากาศทั้งโดยวิธีกล ต้องไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนผู้อยู่อาศัยใกล้เคียง

ข้อ ๑๐ การระบายอากาศในอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีการปรับภาวะอากาศด้วยระบบการปรับอากาศ ต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

(๑) ต้องมีการนำอากาศภายนอกเข้ามาภายในพื้นที่ปรับภาวะอากาศหรือดูดอากาศจากภายในพื้นที่ปรับภาวะอากาศออกไปไม่น้อยกว่าอัตราดังต่อไปนี้

[ดูข้อมูลจากภาพกฎหมาย]

การระบายอากาศในกรณีที่มีระบบปรับภาวะอากาศ

สถานที่อื่น ๆ ที่มีระบุไว้ในตารางให้ใช้อัตราการระบายอากาศของสถานที่ที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน

(๒) ห้ามนำสารทำความเย็นชนิดเป็นอันตรายต่อร่างกาย หรือติดไฟได้ง่ายมาใช้กับระบบปรับภาวะอากาศที่ใช้สารทำความเย็นโดยตรง

(๓) ระบบปรับภาวะอากาศด้วยน้ำ ห้ามต่อท่อน้ำของระบบปรับภาวะอากาศเข้ากับท่อน้ำของระบบประปาโดยตรง

(๔) ระบบท่อลมของระบบปรับภาวะอากาศต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

(ก) ท่อลม วัสดุหุ้มท่อลม และวัสดุบุภายในท่อลม ต้องเป็นวัสดุที่ไม่ติดไฟและไม่เป็นสาเหตุทำให้เกิดควันเมื่อเกิดเพลิงไหม้

(ข)^{๙๘} ท่อลมส่วนที่ติดตั้งผ่านผนังกันไฟหรือพื้นของอาคารที่ทำด้วยวัสดุทนไฟต้องติดตั้งลึกลงไปใต้พื้นปิดอย่างสนิทโดยอัตโนมัติเมื่ออุณหภูมิสูงเกินกว่า ๗๕ องศาเซลเซียส และลึกลงไปใต้พื้นปิดอย่างสนิทโดยอัตโนมัติเมื่ออุณหภูมิสูงเกินกว่า ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที

(ค)^{๙๙} ห้ามใช้ทางเดินร่วม บันได ช่องบันได ช่องลิฟต์ ของอาคาร เป็นส่วนหนึ่งของระบบท่อลมส่งหรือระบบท่อลมกลับ เว้นแต่ส่วนที่เป็นพื้นที่ว่างระหว่างเพดานกับพื้นของอาคารชั้นเหนือขึ้นไปหรือหลังคาที่มีส่วนประกอบของเพดานที่มีอัตราการทนไฟไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมง

(๕) การขับเคลื่อนอากาศของระบบปรับอากาศต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

(ก) มีสวิตช์พัลลงของระบบการขับเคลื่อนอากาศที่ปิดเปิดด้วยมือติดตั้งในที่ที่เหมาะสมและสามารถปิดสวิตช์ได้ทันทีเมื่อเกิดเพลิงไหม้

(ข)^{๑๐๐} ระบบปรับอากาศที่มีลมหมุนเวียนตั้งแต่ ๕๐ ลูกบาศก์เมตรต่อวินาทีขึ้นไป ต้องติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับควันหรืออุปกรณ์ตรวจสอบการเกิดเพลิงไหม้ที่มีสมรรถนะไม่น้อยกว่าอุปกรณ์ตรวจจับควันซึ่งสามารถบังคับให้สวิตช์หยุดการทำงานของระบบได้โดยอัตโนมัติ

ทั้งนี้ การออกแบบและควบคุมการติดตั้งระบบปรับอากาศและระบบระบายอากาศในอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องดำเนินการโดยผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตั้งแต่ประเภทสามัญวิศวกรขึ้นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรม

ข้อ ๑๐ ทวิ^{๑๐๑} อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีโถงภายในอาคารเป็นช่องเปิดทะลุพื้นของอาคารตั้งแต่สองชั้นขึ้นไปและไม่มีผนังปิดล้อม ต้องจัดให้มีระบบควบคุมการแพร่กระจายของควันที่สามารถทำงานได้โดยอัตโนมัติเมื่อเกิดเพลิงไหม้ ทั้งนี้ เพื่อระบายควันออกสู่ภายนอกอาคารได้อย่างรวดเร็ว

ข้อ ๑๑ อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องมีระบบจ่ายพลังงานไฟฟ้าเพื่อการแสงสว่างหรือกำลัง ซึ่งต้องมีการเดินสายและติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าตามมาตรฐานของการไฟฟ้านครหลวงหรือการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ในกรณีที่อยู่นอกเขตความรับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวงหรือการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

^{๑๐๒} ข้อ ๑๐ (๔) (ข) แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

^{๑๐๓} ข้อ ๑๐ (๔) (ค) แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

^{๑๐๔} ข้อ ๑๐ ทวิ เพิ่มโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

หลวงและการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ให้ใช้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัยทางไฟฟ้าของสำนักงาน
พลังงานแห่งชาติ

ในระบบจ่ายไฟฟ้าต้องมีสวิตช์ประธานซึ่งติดตั้งในที่ที่จัดไว้โดยเฉพาะแยกจาก
บริเวณที่ใช้สอยเพื่อการอื่น ในการนี้ จะจัดไว้เป็นห้องต่างหากสำหรับกรณีติดตั้งภายในอาคาร
หรือจะแยกเป็นอาคารโดยเฉพาะก็ได้

การติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้าหรือเครื่องกำเนิดไฟฟ้า ให้นำความในวรรคสองมาใช้
บังคับ โดยจะรวมบริเวณที่ติดตั้งสวิตช์ประธาน หม้อแปลงไฟฟ้า และเครื่องกำเนิดไฟฟ้าไว้ในที่
เดียวกันก็ได้

เมื่อมีการใช้กระแสไฟฟ้าเต็มที่ตามที่กำหนดในแบบแปลนระบบไฟฟ้า
แรงดันไฟฟ้าที่สายวงจรย่อยจะแตกต่างจากแรงดันไฟฟ้าที่แผงสวิตช์ประธานได้ไม่เกินร้อยละห้า

ข้อ ๑๒ แผงสวิตช์วงจรย่อยทุกแผงของระบบไฟฟ้าต้องต่อลงดิน

การต่อลงดิน หลักสายดิน และวิธีการต่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของการไฟฟ้า
นครหลวงหรือการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ในกรณีที่อยู่นอกเขตความรับผิดชอบของการไฟฟ้านคร
หลวงและการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ให้ใช้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัยทางไฟฟ้าของสำนักงาน
พลังงานแห่งชาติ

ข้อ ๑๓ อาคารสูงต้องมีระบบป้องกันอันตรายจากฟ้าผ่า ซึ่งประกอบด้วยเสาหล่อ
ฟ้า สายล่อฟ้า สายตัวนำ สายนำลงดิน และหลักสายดินที่เชื่อมโยงกันเป็นระบบสำหรับสายนำลง
ดินต้องมีขนาดพื้นที่ภาคตัดขวางเทียบได้ไม่น้อยกว่าสายทองแดงตีเกลียว ขนาด ๓๐ ตาราง
มิลลิเมตร สายนำลงดินนี้ต้องเป็นระบบที่แยกเป็นอิสระจากระบบสายดินอื่น

อาคารแต่ละหลังต้องมีสายตัวนำโดยรอบอาคาร และมีสายนำลงดินต่อจากสาย
ตัวนำห่างกันทุกระยะไม่เกิน ๓๐ เมตร วัดตามแนวขอบรอบอาคาร ทั้งนี้ สายนำลงดินของอาคาร
แต่ละหลังต้องมีไม่น้อยกว่าสองสาย

เหล็กเสริมหรือเหล็กรูปพรรณในโครงสร้างอาคารอาจใช้เป็นสายนำลงดินได้ แต่
ต้องมีระบบการถ่ายประจุไฟฟ้าจากโครงสร้างสู่หลักสายดินได้ถูกต้องตามหลักวิชาการช่าง

ระบบป้องกันอันตรายจากฟ้าผ่าให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยทาง
ไฟฟ้าของสำนักงานพลังงานแห่งชาติ

ข้อ ๑๔ อาคารสูงหรืออาคารใหญ่พิเศษต้องมีระบบจ่ายพลังงานไฟฟ้าสำรอง
สำหรับกรณีฉุกเฉินแยกเป็นอิสระจากระบบอื่น และสามารถทำงานได้โดยอัตโนมัติเมื่อระบบจ่าย
ไฟฟ้าปกติหยุดทำงาน

แหล่งจ่ายพลังงานไฟฟ้าสำรองสำหรับกรณีฉุกเฉินตามวรรคหนึ่ง ต้องสามารถ
จ่ายพลังงานไฟฟ้าได้เพียงพอตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(๑) จ่ายพลังงานไฟฟ้าเป็นเวลาไม่น้อยกว่าสองชั่วโมงสำหรับเครื่องหมายแสดง
ทางฉุกเฉิน ทางเดิน ห้องโถง บันได และระบบสัญญาณเตือนเพลิงไหม้

(๒) จ่ายพลังงานไฟฟ้าตลอดเวลาที่ใช้งานสำหรับลิฟต์ดับเพลิง เครื่องสูบน้ำดับเพลิง ห้องช่วยชีวิตฉุกเฉิน ระบบสื่อสาร เพื่อความปลอดภัยของสาธารณะและกระบวนการผลิตทางอุตสาหกรรมที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตหรือสุขภาพอนามัยเมื่อกระแสไฟฟ้าขัดข้อง

ข้อ ๑๕ กระแสไฟฟ้าที่ใช้กับลิฟต์ดับเพลิงต้องต่อจากแผงสวิตช์ประธานของอาคารเป็นวงจรที่แยกเป็นอิสระจากวงจรทั่วไป
วงจรไฟฟ้าสำรองสำหรับลิฟต์ดับเพลิงต้องมีการป้องกันอันตรายจากเพลิงไหม้
อย่างดีพอ

ข้อ ๑๖ ในอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องมีระบบสัญญาณเตือนเพลิงไหม้ทุกชั้น ระบบสัญญาณเตือนเพลิงไหม้น้อยต้องประกอบด้วย
(๑) อุปกรณ์ส่งสัญญาณเพื่อให้หนีไฟที่สามารถส่งเสียงหรือสัญญาณให้คนที่อยู่ในอาคารได้ยินหรือทราบอย่างทั่วถึง
(๒) อุปกรณ์แจ้งเหตุที่มีทั้งระบบแจ้งเหตุอัตโนมัติและระบบแจ้งเหตุที่ใช้มือเพื่อให้อุปกรณ์ตาม (๑) ทำงาน

ข้อ ๑๗ แบบแปลนระบบไฟฟ้าให้ประกอบด้วย
(๑) แผนผังวงจรไฟฟ้าของแต่ละชั้นของอาคารที่มีมาตราส่วนเช่นเดียวกับที่กำหนดในกฎกระทรวงว่าด้วยขนาดของแบบแปลนที่ต้องยื่นประกอบการขออนุญาตในการก่อสร้างอาคารซึ่งแสดงถึง
(ก) รายละเอียดการเดินสายและติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าทั้งหมดในแต่ละวงจรรย่อยของระบบไฟฟ้าแสงสว่างและกำลัง
(ข) รายละเอียดการเดินสายและการติดตั้งอุปกรณ์ทั้งของระบบสัญญาณเตือน

เพลิงไหม้
(ค) รายละเอียดการเดินสายและการติดตั้งอุปกรณ์ทั้งหมดของระบบไฟฟ้าฉุกเฉิน
(๒) แผนผังวงจรไฟฟ้าแสดงรายละเอียดของระบบสายดิน สายประธานต่าง ๆ รวมทั้งรายละเอียดของระบบป้องกันสายประธานดังกล่าวและอุปกรณ์ไฟฟ้าทั้งหมดของทุกระบบ
(๓) รายการประกอบแบบแสดงรายละเอียดของการใช้ไฟฟ้า
(๔) แผนผังวงจรและการติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้า แผงควบคุมหรือแผงจ่ายไฟฟ้าและระบบจ่ายพลังงานไฟฟ้าสำรอง

(๕) แผนผังและรายละเอียดการเดินสายและการติดตั้งอุปกรณ์ทั้งหมดของระบบป้องกันอันตรายจากฟ้าผ่า

ข้อ ๑๘ อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องมีระบบป้องกันเพลิงไหม้ซึ่งประกอบด้วยระบบท่อน้ำดับเพลิงที่เก็บน้ำสำรอง และหัวรับน้ำดับเพลิงดังต่อไปนี้

(๑) ท่อยืนต้องเป็นโลหะผิวเรียบที่สามารถทนความดันใช้งานได้ไม่น้อยกว่า

๑.๒ เมกะปาสกาลมาตรฐาน โดยท่อดังกล่าวต้องทาสีน้ำมันสีแดงและติดตั้งตั้งแต่ชั้นล่างสุดไปยังชั้นสูงสุดของอาคาร ระบบท่อยืนทั้งหมดต้องต่อเข้ากับท่อประธานส่งน้ำและระบบส่งน้ำจากแหล่งจ่ายน้ำของอาคารและจากหัวรับน้ำดับเพลิงนอกอาคาร

(๒) ทุกชั้นของอาคารต้องจัดให้มีตู้หัวฉีดน้ำดับเพลิงที่ประกอบด้วยหัวต่อสายฉีดน้ำดับเพลิงพร้อมสายฉีดน้ำดับเพลิงขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ๒๕ มิลลิเมตร (๑ นิ้ว) และหัวต่อสายฉีดน้ำดับเพลิงชนิดหัวต่อสวมเร็วขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ๖๕ มิลลิเมตร (๒ ๑/๒ นิ้ว) พร้อมทั้งฝาดครอบและโซ่ร้อยติดไว้ทุกระยะห่างกันไม่เกิน ๖๕.๐๐ เมตร และเมื่อใช้สายฉีดน้ำดับเพลิงยาวไม่เกิน ๓๐.๐๐ เมตร ต่อจากตู้หัวฉีดน้ำดับเพลิงแล้วสามารถนำไปใช้ดับเพลิงในพื้นที่ทั้งหมดในชั้นนั้นได้

(๓) อาคารสูงต้องมีที่เก็บน้ำสำรองเพื่อใช้เฉพาะในการดับเพลิงและต้องมีระบบส่งน้ำที่มีความดันต่ำสุดที่หัวต่อสายฉีดน้ำดับเพลิงที่ชั้นสูงสุดไม่น้อยกว่า ๐.๔๕ เมกะปาสกาลมาตรฐาน แต่ไม่เกิน ๐.๖๗ เมกะปาสกาลมาตรฐาน ด้วยอัตราการไหล ๓๐ ลิตรต่อวินาที โดยให้มีประตูน้ำปิดเปิดและประตูน้ำกันน้ำไหลกลับอัตโนมัติด้วย

(๔) หัวรับน้ำดับเพลิงที่ติดตั้งภายนอกอาคารต้องเป็นชนิดข้อต่อสวมเร็วขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ๖๕ มิลลิเมตร (๒ ๑/๒ นิ้ว) ที่สามารถรับน้ำจากรดดับเพลิงที่มีข้อต่อสวมเร็วแบบมีเขี้ยวขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ๖๕ มิลลิเมตร (๒ ๑/๒ นิ้ว) ที่หัวรับน้ำดับเพลิงต้องมีฝาดปิดเปิดที่มีโซ่ร้อยติดไว้ด้วย ระบบท่อยืนทุกชุดต้องมีหัวรับน้ำดับเพลิงนอกอาคารหนึ่งหัวในที่พนักงานดับเพลิงเข้าถึงได้โดยสะดวกรวดเร็วที่สุด และให้อยู่ใกล้หัวต่อดับเพลิงสาธารณะมากที่สุดบริเวณใกล้หัวรับน้ำดับเพลิงนอกอาคารต้องมีข้อความเขียนด้วยสีสะท้อนแสงว่า “หัวรับน้ำดับเพลิง”

(๕) ปริมาณการส่งจ่ายน้ำสำรองต้องมีปริมาณการจ่ายไม่น้อยกว่า ๓๐ ลิตรต่อวินาที สำหรับท่อยืนท่อแรก และไม่น้อยกว่า ๑๕ ลิตรต่อวินาที สำหรับท่อยืนแต่ละท่อที่เพิ่มขึ้นในอาคารหลังเดียวกัน แต่รวมแล้วไม่จำเป็นต้องมากกว่า ๔๕ ลิตรต่อวินาที และสามารถส่งจ่ายน้ำสำรองได้เป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๓๐ นาที

ข้อ ๑๙ อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ นอกจากต้องมีระบบป้องกันเพลิงไหม้ตามข้อ ๑๘ แล้ว ต้องติดตั้งเครื่องดับเพลิงแบบมือถือตามชนิดและขนาดที่เหมาะสมสำหรับดับเพลิงที่เกิดจากประเภทของวัสดุที่มีในแต่ละชั้น โดยให้มีหนึ่งเครื่องต่อพื้นที่อาคารไม่เกิน ๑,๐๐๐ ตารางเมตรทุกระยะไม่เกิน ๔๕.๐๐ เมตร แต่ไม่น้อยกว่าชั้นละ ๑ เครื่อง

การติดตั้งเครื่องดับเพลิงตามวรรคหนึ่ง ต้องติดตั้งให้ส่วนบนสุดของตัวเครื่องสูงจากระดับพื้นอาคารไม่เกิน ๑.๕๐ เมตร ในที่มองเห็น สามารถอ่านคำแนะนำการใช้ได้ และสามารถเข้าใช้สอยได้โดยสะดวก

เครื่องดับเพลิงแบบมือถือต้องมีขนาดบรรจุสารเคมีไม่น้อยกว่า ๔ กิโลกรัม

ข้อ ๒๐ อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องจัดให้มีระบบดับเพลิง

อัตโนมัติ เช่น SPRINKLE SYSTEM หรือระบบอื่นที่เทียบเท่า ที่สามารถทำงานได้ด้วยตัวเองทันทีเมื่อมีเพลิงไหม้ โดยให้สามารถทำงานครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดทุกชั้น ในการนี้ ให้แสดงแบบแปลนและรายการประกอบแบบแปลนของระบบดับเพลิงอัตโนมัติในแต่ละชั้นของอาคารไว้ด้วย

ข้อ ๒๑ แบบแปลนระบบท่อน้ำต่าง ๆ ในแต่ละชั้นของอาคารให้มีมาตรฐานเช่นเดียวกับที่กำหนดในกฎกระทรวงว่าด้วยขนาดของแบบแปลนที่ต้องยื่นประกอบการขออนุญาตในการก่อสร้างอาคารโดยให้มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(๑) ระบบท่อน้ำประปาที่แสดงแผนผังการเดินท่อเป็นระบบจากแหล่งจ่ายน้ำไปสู่อุปกรณ์และสุขภัณฑ์ทั้งหมด

(๒) ระบบท่อน้ำดับเพลิงที่แสดงแผนผังการเดินท่อเป็นระบบจากแหล่งจ่ายน้ำหรือหัวรับน้ำดับเพลิงไปสู่หัวต่อสายฉีดน้ำดับเพลิงและที่เก็บน้ำสำรอง

(๓) ระบบท่อระบายน้ำที่แสดงแผนผังการเดินท่อระบายน้ำฝน การเดินท่อน้ำเสียจากสุขภัณฑ์และท่อน้ำเสียอื่น ๆ จนถึงระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งการเดินท่อระบายอากาศของระบบท่อน้ำเสีย

(๔) ระบบการเก็บและจ่ายน้ำจากที่เก็บน้ำสำรอง

ข้อ ๒๒ อาคารสูงต้องมีบันไดหนีไฟจากชั้นสูงสุดหรือดาดฟ้าสู่พื้นดินอย่างน้อย ๒ บันได ตั้งอยู่ในที่ที่บุคคลไม่ว่าจะอยู่ ณ จุดใดของอาคารสามารถมาถึงบันไดหนีไฟได้สะดวก แต่ละบันไดหนีไฟต้องอยู่ห่างกันไม่เกิน ๖๐.๐๐ เมตร เมื่อวัดตามแนวทางเดิน

ระบบบันไดหนีไฟตามวรรคหนึ่งต้องแสดงการคำนวณให้เห็นว่าสามารถใช้ลำเลียงบุคคลทั้งหมดในอาคารออกนอกอาคารได้ภายใน ๑ ชั่วโมง

ข้อ ๒๓ บันไดหนีไฟต้องทำด้วยวัสดุทนไฟและไม่ผุกร่อน เช่น คอนกรีตเสริมเหล็ก เป็นต้น มีความกว้างไม่น้อยกว่า ๙๐ เซนติเมตร ลูกลอนกว้างไม่น้อยกว่า ๒๒ เซนติเมตร และลูกตั้งสูงไม่เกิน ๒๐ เซนติเมตร มีชานพักกว้างไม่น้อยกว่า ๙๐ เซนติเมตร และมีราวบันไดอย่างน้อยหนึ่งด้าน

ห้ามสร้างบันไดหนีไฟเป็นแบบบันไดเวียน

ข้อ ๒๔ บันไดหนีไฟและชานพักส่วนที่อยู่ภายนอกอาคารต้องมีผนังด้านที่บันไดพาดผ่านเป็นผนังกันไฟ

ข้อ ๒๕ บันไดหนีไฟที่อยู่ภายในอาคาร ต้องมีอากาศถ่ายเทจากภายนอกอาคารได้ แต่ละชั้นต้องมีช่องระบายอากาศที่มีพื้นที่รวมกันไม่น้อยกว่า ๑.๔ ตารางเมตร เปิดสู่ภายนอกอาคารได้ หรือมีระบบอัดลมภายในช่องบันไดหนีไฟที่มีความดันลมขณะใช้งานไม่น้อย

๒๖ ข้อ ๒๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

กว่า ๓.๘๖ ปาสกาลเมตร ที่ทำงานได้โดยอัตโนมัติเมื่อเกิดเพลิงไหม้ และบันไดหนีไฟที่ลงสู่พื้นของอาคารนั้นต้องอยู่ในตำแหน่งที่สามารถออกสู่ภายนอกได้โดยสะดวก

ข้อ ๒๖ บันไดหนีไฟที่อยู่ภายในอาคารต้องมีผนังกันไฟโดยรอบ ยกเว้นช่องระบายอากาศ และต้องมีแสงสว่างจากระบบไฟฟ้าฉุกเฉินให้มองเห็นช่องทางได้ขณะเพลิงไหม้ และมีป้ายบอกชั้นและป้ายบอกทางหนีไฟที่ด้านในและด้านนอกของประตูหนีไฟทุกชั้นด้วย ตัวอักษรที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน โดยตัวอักษรต้องมีขนาดไม่เล็กกว่า ๑๐ เซนติเมตร

ข้อ ๒๗ ประตูหนีไฟต้องทำด้วยวัสดุทนไฟ เป็นบานเปิดชนิดผลักออกสู่ภายนอกพร้อมติดตั้งอุปกรณ์ชนิดที่บังคับให้บานประตูปิดได้เอง มีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า ๙๐ เซนติเมตร สูงไม่น้อยกว่า ๑.๙๐ เมตร และต้องสามารถเปิดออกได้โดยสะดวกตลอดเวลา ประตูหรือทางออกสู่บันไดหนีไฟต้องไม่มีขั้นหรือธรณีประตูหรือขอบกั้น

ข้อ ๒๘ อาคารสูงต้องจัดให้มีช่องทางขึ้นเฉพาะสำหรับบุคคลภายนอกเข้าไปบรรเทาสาธารณภัยที่เกิดในอาคารได้ทุกชั้น ช่องทางเฉพาะนี้จะเป็นลิฟต์ดับเพลิงหรือช่องบันไดหนีไฟก็ได้ และทุกชั้นต้องจัดให้มีห้องว่างที่มีพื้นที่ไม่น้อยกว่า ๖.๐๐ ตารางเมตร ติดต่อกับช่องทางนี้ และเป็นบริเวณที่ปลอดจากเปลวไฟและควันเช่นเดียวกับช่องบันไดหนีไฟและเป็นที่ตั้งของตู้หัวฉีดน้ำดับเพลิงประจำชั้นของอาคาร

ข้อ ๒๙ อาคารสูงต้องมีดาดฟ้าและมีพื้นที่บนดาดฟ้าขนาดกว้าง ยาวด้านละไม่น้อยกว่า ๑๐.๐๐ เมตร เป็นที่โล่งและว่างเพื่อใช้เป็นทางหนีไฟทางอากาศได้ และต้องจัดให้มีทางหนีไฟบนชั้นดาดฟ้าที่จะนำไปสู่บันไดหนีไฟได้สะดวกทุกบันได รวมทั้งจัดให้มีอุปกรณ์เครื่องช่วยในการหนีไฟจากอาคารลงสู่พื้นดินได้โดยปลอดภัยด้วย

หมวด ๓

ระบบบำบัดน้ำเสียและการระบายน้ำทิ้ง

ข้อ ๓๐ การออกแบบและการคำนวณรายการระบบบำบัดน้ำเสียและการระบายน้ำทิ้งของอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องดำเนินการโดยผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตั้งแต่ประเภทสามัญวิศวกรขึ้นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรม

ข้อ ๓๑ การระบายน้ำฝนออกจากอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษจะระบายลงสู่แหล่งรองรับน้ำทิ้งโดยตรงก็ได้ แต่ต้องไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพ ชีวิต ร่างกาย

๒๒ ข้อ ๒๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

หรือทรัพย์สิน หรือกระทบกระเทือนต่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

ข้อ ๓๒ ระบบบำบัดน้ำเสียจะแยกเป็นระบบอิสระเฉพาะอาคารหรือเป็นระบบรวมของส่วนกลางก็ได้ แต่ต้องไม่ก่อให้เกิดเสียง กลิ่น ฟอง กาก หรือสิ่งอื่นใดที่เกิดจากการบำบัดนั้น จนถึงขนาดที่อาจเกิดภัยอันตรายต่อสุขภาพ ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน กระกระทบกระเทือนต่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนผู้อยู่อาศัยใกล้เคียง

ข้อ ๓๓ น้ำเสียต้องผ่านระบบบำบัดน้ำเสียจนเป็นน้ำทิ้งก่อนระบายสู่แหล่งรองรับน้ำทิ้ง โดยคุณภาพน้ำทิ้งให้เป็นไปตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคาร

ข้อ ๓๔ ทางระบายน้ำทิ้งต้องมีลักษณะที่สามารถตรวจสอบและทำความสะอาดได้โดยสะดวก ในกรณีที่ทางระบายน้ำเป็นแบบท่อปิดต้องมีบ่อสำหรับตรวจการระบายน้ำทุกระยะไม่เกิน ๔.๐๐ เมตร และทุกมุมเลี้ยวด้วย

ข้อ ๓๕ ในกรณีที่แหล่งรองรับน้ำทิ้งมีขนาดไม่เพียงพอจะรองรับน้ำทิ้งที่ระบายจากอาคารในช่วงเวลาใช้น้ำสูงสุด ให้มีที่พักน้ำทิ้งเพื่อรองรับปริมาณน้ำทิ้งที่เกินกว่าแหล่งรองรับน้ำทิ้ง จะรับได้ก่อนที่จะระบายสู่แหล่งรองรับน้ำทิ้ง

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

หมวด ๔

ระบบประปา

ข้อ ๓๖ อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องมีที่เก็บน้ำใช้สำรองที่สามารถจ่ายน้ำในช่วงเวลาใช้น้ำสูงสุดได้ไม่น้อยกว่า ๒ ชั่วโมง และต้องมีระบบท่อจ่ายน้ำประปาที่มีแรงดันน้ำในท่อจ่ายน้ำและปริมาณน้ำประปาดังต่อไปนี้

(๑) แรงดันน้ำในระบบท่อจ่ายน้ำที่จุดน้ำเข้าเครื่องสุขภัณฑ์ต้องมีแรงดันในช่วงเวลาใช้น้ำสูงสุดไม่น้อยกว่า ๐.๑ เมกะปาสกาลมาตร

(๒) ปริมาณการใช้น้ำสำหรับจ่ายให้แก่ผู้ใช้น้ำทั้งอาคารสำหรับประเภทเครื่องสุขภัณฑ์แต่ละชนิดให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

ตารางเปรียบเทียบปริมาณน้ำประปาคิดเป็นหน่วยสุขภัณฑ์เพื่อหาปริมาณน้ำ

หน่วยสุขภัณฑ์ หมายความว่า ตัวเลขที่แสดงถึงปริมาณการใช้น้ำหรือการระบาย

น้ำเปรียบเทียบกันระหว่างสุขภัณฑ์ต่างชนิดกัน

ทั้งนี้ สุขภัณฑ์อื่น ๆ ที่มิได้ระบุให้เทียบเคียงตัวเลขตามตารางข้างต้น

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

ข้อ ๓๗ ระบบท่อจ่ายน้ำต้องมีวิธีป้องกันมิให้สิ่งปนเปื้อนจากภายนอกเข้าไปในท่อจ่ายน้ำได้

ในการนี้ที่ระบบท่อจ่ายน้ำแยกกันระหว่างน้ำดื่มกับน้ำใช้ ต้องแยกชนิดของท่อจ่ายน้ำให้ชัดเจน ห้ามต่อท่อจ่ายน้ำทั้งสองระบบเข้าด้วยกัน

หมวด ๕ ระบบกำจัดขยะมูลฝอย

ข้อ ๓๘ ในอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องมีการจัดเก็บขยะมูลฝอยโดยวิธีขนลำเลียงหรือทิ้งลงปล่องทิ้งมูลฝอย

ข้อ ๓๙ การคิดปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้นในอาคาร ให้คิดจากอัตราการใช้ดังต่อไปนี้

(๑) การใช้เพื่อการอยู่อาศัย ปริมาณมูลฝอยไม่น้อยกว่า ๒.๕๐ ลิตร ต่อคนต่อ

(๒) การใช้เพื่อการพาณิชย์กรรมหรือการอื่น ปริมาณมูลฝอยไม่น้อยกว่า ๐.๕ ลิตรต่อพื้นที่หนึ่งตารางเมตรต่อวัน

ข้อ ๔๐ อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องจัดให้มีที่พักรวมมูลฝอยที่มีลักษณะดังต่อไปนี้

(๑) ต้องมีขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๓ เท่าของปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้นในแต่ละ

(๒) ผนังต้องทำด้วยวัสดุถาวรและทนไฟ

(๓) พื้นผิวภายในต้องเรียบและกันน้ำซึม

(๔) ต้องมีการป้องกันกลิ่นและน้ำฝน

(๕) ต้องมีการระบายน้ำเสียจากมูลฝอยเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย

(๖) ต้องมีการระบายอากาศและป้องกันน้ำเข้า

ที่พักรวมมูลฝอยต้องมีระยะห่างจากสถานที่ประกอบอาหารและสถานที่เก็บอาหารไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร แต่ถ้าที่พักรวมมูลฝอยมีขนาดความจุเกิน ๓ ลูกบาศก์เมตร ต้องมีระยะห่างจากสถานที่ดังกล่าวไม่น้อยกว่า ๑๐.๐๐ เมตร และสามารถขนย้ายมูลฝอยได้โดยสะดวก

ข้อ ๔๑ ที่พักรวมมูลฝอยของอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

(๑) ฝา ผนัง และประตูต้องแข็งแรงทนทาน ประตูต้องปิดได้สนิทเพื่อป้องกัน

กลิ่น

(๒) ขนาดเหมาะสมกับสถานที่และสะดวกต่อการทำความสะอาด

ข้อ ๔๒ ปล่องทิ้งมูลฝอยของอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องมีลักษณะ

ดังต่อไปนี้

(๑) ต้องทำด้วยวัสดุทนไฟ มีขนาดความกว้างแต่ละด้านหรือเส้นผ่านศูนย์กลาง

ไม่น้อยกว่า ๖๐ เซนติเมตร ผิวภายในเรียบ ทำความสะอาดได้ง่ายและไม่มีส่วนใดที่จะทำให้มูล
ฝอยติดค้าง

(๒) ประตูหรือช่องทิ้งมูลฝอยต้องทำด้วยวัสดุทนไฟและปิดได้สนิทเพื่อป้องกัน

มิให้มูลฝอยปลิวย้อนกลับและติดค้างได้

(๓) ต้องมีการระบายอากาศเพื่อป้องกันกลิ่น

(๔) ปลายล่างของปล่องทิ้งมูลฝอยต้องมีประตูปิดสนิทเพื่อป้องกันกลิ่น

ระบบลิฟต์

ข้อ ๔๓ ลิฟต์โดยสารและลิฟต์ดับเพลิงแต่ละชุดที่ใช้กับอาคารสูงให้มีขนาดมวล

บรรทุกไม่น้อยกว่า ๒๓๐ กิโลกรัม

ข้อ ๔๔ อาคารสูงต้องมีลิฟต์ดับเพลิงอย่างน้อยหนึ่งชุด ซึ่งมีรายละเอียดอย่าง

น้อยดังต่อไปนี้

(๑) ลิฟต์ดับเพลิงต้องจอดได้ทุกชั้นของอาคาร และต้องมีระบบควบคุมพิเศษ

สำหรับพนักงานดับเพลิงใช้ขณะเกิดเพลิงไหม้โดยเฉพาะ

(๒) บริเวณห้องโถงหน้าลิฟต์ดับเพลิงทุกชั้นต้องติดตั้งตู้สายฉีดน้ำดับเพลิงหรือ

หัวต่อสายฉีดน้ำดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิงอื่นๆ

(๓) ห้องโถงหน้าลิฟต์ดับเพลิงทุกชั้นต้องมีผนังหรือประตูที่ทำด้วยวัสดุทนไฟ

ปิดกั้นมิให้เปลวไฟหรือควันเข้าได้ มีหน้าต่างเปิดออกสู่ภายนอกอาคารได้โดยตรง หรือมีระบบอัด
ลมภายในห้องโถงหน้าลิฟต์ดับเพลิงที่มีความดันลมขณะใช้งานไม่น้อยกว่า ๓.๔๖ ปาสกาลมาตร
ที่ทำงานได้โดยอัตโนมัติเมื่อเกิดเพลิงไหม้

(๔) ระยะเวลาในการเคลื่อนที่อย่างต่อเนื่องของลิฟต์ดับเพลิงระหว่างชั้นล่างสุด

กับชั้นบนสุดของอาคารต้องไม่เกินหนึ่งนาที

ทั้งนี้ ในเวลาปกติลิฟต์ดับเพลิงสามารถใช้เป็นลิฟต์โดยสารได้

ข้อ ๔๕ ในปล่องลิฟต์ห้ามติดตั้งท่อสายไฟฟ้า ท่อส่งน้ำ ท่อระบายน้ำ และ

อุปกรณ์ต่างๆ เว้นแต่เป็นส่วนประกอบของลิฟต์หรือจำเป็นสำหรับการทำงานและการดูแลรักษา

ข้อ ๔๔ (๓) แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความ

ในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ลิฟต์

ข้อ ๔๖ ลิฟต์ต้องมีระบบและอุปกรณ์การทำงานที่ให้ความปลอดภัยด้านสวัสดิภาพและสุขภาพของผู้โดยสารดังต่อไปนี้

(๑) ต้องมีระบบการทำงานที่จะให้ลิฟต์เลื่อนมาหยุดตรงที่จอดชั้นระดับดินและประตูลิฟต์ต้องเปิดโดยอัตโนมัติเมื่อไฟฟ้าดับ

(๒) ต้องมีสัญญาณเตือนและลิฟต์ต้องไม่เคลื่อนที่เมื่อบรรทุกเกินพิกัด

(๓) ต้องมีอุปกรณ์ที่จะหยุดลิฟต์ได้ในระยะที่กำหนดโดยอัตโนมัติเมื่อตัวลิฟต์มีความเร็วเกินพิกัด

(๔) ต้องมีระบบป้องกันประตูลิฟต์หนีผู้โดยสาร

(๕) ลิฟต์ต้องไม่เคลื่อนที่เมื่อประตูลิฟต์ปิดไม่สนิท

(๖) ประตูลิฟต์ต้องไม่เปิดขณะลิฟต์เคลื่อนที่หรือหยุดไม่ตรงที่จอด

(๗) ต้องมีระบบการติดต่อกับภายนอกห้องลิฟต์ และสัญญาณแจ้งเหตุขัดข้อง

(๘) ต้องมีระบบแสงสว่างฉุกเฉินในห้องลิฟต์และหน้าชั้นที่จอด

(๙) ต้องมีระบบการระบายอากาศในห้องลิฟต์ตามที่กำหนดในข้อ ๔๖ (๖)

ข้อ ๔๗ ให้มีคำแนะนำอธิบายการใช้การขอความช่วยเหลือ การให้ความช่วยเหลือ และข้อห้ามใช้ดังต่อไปนี้

(๑) การใช้ลิฟต์และการขอความช่วยเหลือ ให้ติดไว้ในตอมลิฟต์

(๒) การให้ความช่วยเหลือ ให้ติดไว้ในห้องจักรกลและห้องผู้ดูแลลิฟต์

(๓) ข้อห้ามใช้ลิฟต์ให้ติดไว้ที่ข้างประตูลิฟต์ด้านนอกทุกชั้น

ข้อ ๔๘ การควบคุมการติดตั้งและตรวจสอบระบบลิฟต์ต้องดำเนินการโดยวิศวกรไฟฟ้าหรือวิศวกรเครื่องกล ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตั้งแต่ประเภทสามัญวิศวกรขึ้นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรม

ข้อ ๔๙ การก่อสร้าง ดัดแปลงหรือเปลี่ยนการใช้อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่ได้ยื่นคำขออนุญาตหรือได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารไว้แล้วก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้

ข้อ ๕๐ อาคารที่ได้รับยกเว้นตามข้อ ๔๙ ซึ่งกำลังก่อสร้างอยู่หรือได้ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ถ้าประสงค์จะขออนุญาตแก้ไขแบบแปลนในส่วนที่ยังไม่ได้ก่อสร้าง หรือจะขออนุญาตดัดแปลงหรือเปลี่ยนการใช้อาคาร หรือแจ้งการขอตัดแปลงอาคารต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือดำเนินการตามมาตรา ๓๙ ทวิ แล้วแต่กรณี ให้ผิดไปจากที่ได้รับอนุญาต ให้กระทำได้และ

ข้อ ๕๐ เพิ่มโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้ ทั้งนี้ ภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

(๑) จัดให้มีระบบระบายอากาศ ระบบไฟฟ้า และระบบป้องกันเพลิงไหม้ตาม
หมวด ๒ ข้อ ๑๕ ข้อ ๑๕ ข้อ ๑๖ ข้อ ๑๘ ข้อ ๑๙ ข้อ ๒๐ ข้อ ๒๒ ข้อ ๒๓ ข้อ ๒๔ ข้อ ๒๕ ข้อ ๒๖
ข้อ ๒๗ และข้อ ๒๙ และระบบลิฟต์ตามหมวด ๖ ข้อ ๔๔ (๑) (๒) และ (๔)

(๒) ไม่เป็นการเพิ่มพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นเกินร้อยละสองของพื้นที่อาคาร
รวมกันทุกชั้น ที่ได้รับอนุญาตไว้ในครั้งแรก

(๓) ไม่เป็นการเพิ่มความสูงของอาคาร

(๔) ไม่เป็นการเพิ่มพื้นที่ปกคลุมดิน

(๕) ไม่เป็นการเปลี่ยนตำแหน่งหรือขอบเขตของอาคารให้ผิดไปจากที่ได้รับ
อนุญาตไว้ในครั้งแรก

ทั้งนี้ การออกแบบและคำนวณอาคารต้องดำเนินการโดยผู้ได้รับใบอนุญาตให้
เป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมประเภทวิศวกรรมสถาปัตย์วิศวกรรม
และต้องไม่เป็นผู้ได้รับการเวียนชื่อตามมาตรา ๔๙ ทวิ

ข้อ ๕๑^{๒๔} อาคารที่ได้รับการยกเว้นตามข้อ ๔๙ เฉพาะกรณีอาคารที่ได้รับ
อนุญาตให้ก่อสร้างแล้วแต่ยังไม่ได้ก่อสร้าง และใบอนุญาตยังไม่สิ้นอายุหรือได้รับการต่ออายุ
ใบอนุญาต ถ้าประสงค์จะขออนุญาตแก้ไขแบบแปลนหรือเปลี่ยนการใช้อาคารให้ผิดไปจากที่ได้รับ
อนุญาต ให้กระทำได้และได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้ ทั้งนี้ ภายใต้เงื่อนไข
ดังต่อไปนี้

(๑) จัดให้มีระบบระบายอากาศ ระบบไฟฟ้า และระบบป้องกันเพลิงไหม้ตาม
หมวด ๒ และระบบลิฟต์ตามหมวด ๖

(๒) ไม่เป็นการเพิ่มพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นเกินร้อยละสองของพื้นที่อาคาร
รวมกันทุกชั้น ที่ได้รับอนุญาตไว้ในครั้งแรก

(๓) ไม่เป็นการเพิ่มความสูงของอาคาร

(๔) ไม่เป็นการเพิ่มพื้นที่ปกคลุมดิน

(๕) ไม่เป็นการเปลี่ยนตำแหน่งหรือขอบเขตของอาคารให้ผิดไปจากที่ได้รับ
อนุญาตไว้ในครั้งแรก

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๕

พลเอก อีสระพงศ์ หนุนภักดี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

หมายเหตุ: เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากในปัจจุบันได้มีการก่อสร้างอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่พิเศษ เพื่อใช้ประโยชน์ในการอยู่อาศัยหรือประกอบกิจการประเภทเดียวหรือหลายประเภทรวมกันเพิ่มมากขึ้น โครงสร้างและอุปกรณ์อันเป็นส่วนประกอบของอาคารจะแตกต่างกันไปตามประเภทของการใช้ สมควรควบคุมอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่พิเศษโดยเฉพาะเพื่อประโยชน์แห่งความมั่นคงแข็งแรง ความปลอดภัย การป้องกันอัคคีภัย การสาธารณสุข การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง การสถาปัตยกรรม และการอำนวยความสะดวกแก่การจราจร ตลอดจนการวางแผนการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคของรัฐ จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเซี่ยงไฮ้

สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา

เจ้าพนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ສິ່ງທີ່ມີປະສິດທິພາບທີ່ສຸດ!

สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

សម្រាប់ប្រយោជន៍សាធារណៈ

การดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบงาน

สำนักหอสมุดมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ឥតអី(២) បុរសចេះតែរងការបំប្រាស់ប៉ុណ្ណោះ!

สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรุงเทพฯ

การวิเคราะห์การกระจายของข้อมูล

ສັນຕິພາບກັບຄວາມສະຫງົບສະຫສຽງ

8112/77-0001/334P150080077

Journal of Interpersonal Violence

57063709075540150859

สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักบรรณคดีกรมการสมุดฯ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

คำนำงานคณะกรรมาการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง

สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา

คำนำแปลของบรรณาธิการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

๕. หน้าที่ของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

ตัวอักษรและตัวเลข ๐-๙ และ A-Z

1. *Phragmites australis* (Cav.) Trin. ex Steud.

11/11/2017 12:00:00 PM

[illegible]

Abstract

[illegible][illegible]

0.2500 0.5000 0.7500 1.0000 1.2500 1.5000 1.7500 2.0000

[illegible][illegible][illegible][illegible]

กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๒ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒^{๒๖}

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

หมายเหตุ : - เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากอาคารจอดรถซึ่งติดตั้งระบบเคลื่อนย้ายรถด้วยเครื่องจักรกล ที่ได้รับการคำนวณออกแบบเพื่อใช้ประโยชน์ในการจอดรถ โดยเฉพาะ เป็นอาคารที่สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถโดยเฉพาะโดยมิได้ใช้ประโยชน์ในการอยู่อาศัยหรือประกอบกิจการประเภทอื่นด้วย นอกจากนี้ยังเป็นอาคารที่วิศวกรผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรมสามารถคำนวณออกแบบให้มีลักษณะเป็นพิเศษแตกต่างไปจากอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษได้ทำให้ไม่อาจนำข้อกำหนดเกี่ยวกับอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ มาใช้บังคับกับอาคารจอดรถดังกล่าวได้โดยเหมาะสม ดังนั้น สมควรกำหนดยกเว้นมิให้ใช้บังคับกฎกระทรวงดังกล่าวแก่อาคารจอดรถประเภทนี้ จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

กฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒^{๒๗}

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

ข้อ ๑๖ การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่ได้ยื่นคำขออนุญาตหรือได้รับอนุญาต หรือได้แจ้งต่อพนักงานท้องถิ่นและดำเนินการตามมาตรา ๓๙ ทวิ แล้ว ตั้งแต่วันที่กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ ใช้บังคับจนถึงก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้ หากประสงค์จะขอตัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษดังกล่าวให้แตกต่างไปจากที่ได้รับอนุญาต ในหรือหลังวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ก็ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามความในข้อ ๒ ข้อ ๓ ข้อ ๕ ข้อ ๑๐ ทวิ และข้อ ๒๙ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงนี้

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบัน มีอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีระบบป้องกันเพลิงไหม้ ระบบระบายอากาศ ระบบไฟฟ้า และระบบลิฟต์ตามกฎหมายว่าด้วยอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่ได้ออกมาจำนวนมาก เนื่องจากเป็นอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่ได้รับอนุญาตหรือได้ยื่นขออนุญาตก่อสร้าง ดัดแปลง เปลี่ยนการใช้ไว้ก่อนที่กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ใช้บังคับ ซึ่งอาคารดังกล่าวมีทั้งอาคารที่ได้ก่อสร้าง

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

๒๖ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม / ตอนที่ ๓๗ ก/หน้า ๒๘/๓๑ สิงหาคม ๒๕๓๗

๒๗ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม / ตอนที่ ๖๗ ก/หน้า ๕๗/๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๐

เสร็จเรียบร้อย กำลังก่อสร้าง และยังมีได้เริ่มก่อสร้าง และในปัจจุบันอาคารดังกล่าวหากจะขอแก้ไขแบบแปลน ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้แล้ว ก็จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ทั้งหมดที่กำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕)ฯ ซึ่งเจ้าของอาคารดังกล่าวไม่อาจดำเนินการได้ เพราะไม่สอดคล้องกับรูปแบบอาคารเดิมที่ได้รับอนุญาตไว้ และทำให้เจ้าของอาคารไม่มาขึ้นขอแก้ไขอาคารทั้งที่อาคารนั้นอาจจะอยู่ในลักษณะที่ไม่มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้อาคารเพียงพอกหากเกิดเพลิงไหม้ ดังนั้น เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้ใช้อาคารดังกล่าวให้ได้รับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จึงจำต้องปรับปรุงมาตรการบางประการให้สอดคล้องกับอาคารที่ได้รับอนุญาตก่อสร้างไว้แล้วดังกล่าว โดยสมควรกำหนดให้อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ทั้งหมดที่กำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ นี้ดังกล่าว ถ้าประสงค์จะขอแก้ไขแบบแปลน หรือดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคาร ให้ผิดไปจากที่ได้รับอนุญาตก็ให้สามารถกระทำได้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด และได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ทั้งหมดที่กำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ นี้ แต่ยังคงต้องมีระบบป้องกันเพลิงไหม้ที่พอเพียง กล่าวคือถ้าในอาคารที่กำลังก่อสร้างหรืออาคารที่ได้ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิง ระบบดับเพลิงอัตโนมัติ เช่น ระบบ SPRINKLE SYSTEM หรือระบบอื่นที่เทียบเท่า ทางหนีไฟหรือบันไดหนีไฟ ระบบสัญญาณเตือนเหตุเพลิงไหม้ ระบบไฟฟ้าฉุกเฉิน เมื่อเกิดเพลิงไหม้ ทางหนีไฟทางอากาศ และลิฟต์ดับเพลิง เป็นต้น และถ้าเป็นอาคารที่ยังมิได้ก่อสร้าง แต่ได้รับอนุญาตให้แก้ไขแบบแปลนแล้ว ต้องจัดให้มีระบบระบายอากาศ ระบบไฟฟ้าและระบบป้องกันเพลิงไหม้ และระบบลิฟต์ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ฯ นอกจากนี้ สมควรกำหนดมาตรฐานการก่อสร้างอาคารให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้นโดยให้อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องจัดให้มีผนังหรือประตูที่ท้าวด้วยวัสดุทนไฟที่สามารถปิดกั้นมิให้เปลวไฟหรือควันเข้าไปสู่บริเวณบันไดของอาคาร และจัดให้มีแผนผังของอาคารติดไว้ที่ห้องโถงหน้าลิฟต์เพื่อประโยชน์แก่การดับเพลิง และกำหนดให้อาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่พิเศษบางประเภทต้องจัดให้มีระบบการควบคุมการแพร่กระจายของควันด้วย นอกจากนี้ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติบางข้อในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ฯ ในเรื่องเกี่ยวกับบทนิยาม หน่วยวัดความดันลม ลักษณะของที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ การคำนวณอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน และขนาดและลักษณะพื้นที่ของดาดฟ้าที่ใช้เป็นทางหนีไฟทางอากาศให้ถูกต้องและเหมาะสมยิ่งขึ้นในคราวเดียวกันนี้ด้วย จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2543)

ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร
พ.ศ. 2522

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5(3) และมาตรา 8(1) (7) และ (8) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับ มาตรา 31 มาตรา 35 มาตรา 48 มาตรา 49 และมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมอาคาร ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“อาคารอยู่อาศัย” หมายความว่า อาคารซึ่งโดยปกติบุคคลให้อยู่อาศัยได้ทั้งกลางวันและกลางคืน ไม่ว่าจะ เป็นการอยู่อาศัยอย่างถาวรหรือชั่วคราว

“ห้องแถว” หมายความว่า อาคารที่ก่อสร้างต่อเนื่องกันเป็นแถวยาวตั้งแต่สองคูหาขึ้นไป มีผนังแบ่งอาคาร เป็นคูหาและประกอบด้วยวัสดุไม่ทนไฟเป็นส่วนใหญ่

“ตึกแถว” หมายความว่า อาคารที่ก่อสร้างต่อเนื่องกันเป็นแถวยาวตั้งแต่สองคูหาขึ้นไป มีผนังแบ่งอาคาร เป็นคูหาและประกอบด้วยวัสดุทนไฟเป็นส่วนใหญ่

“บ้านแถว” หมายความว่า ห้องแถวหรือตึกแถวที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัย ซึ่งมีที่ว่างด้านหน้าและด้านหลังระหว่าง รั้วหรือแนวเขตที่ดินกับตัวอาคารแต่ละคูหา และมีความสูงไม่เกินสามชั้น

“บ้านแฝด” หมายความว่า อาคารที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยก่อสร้างติดต่อกันสองบ้าน มีผนังแบ่งอาคารเป็นบ้าน มีที่ว่างระหว่างรั้วหรือแนวเขตที่ดินกับตัวอาคารด้านหน้า ด้านหลัง และด้านข้างของแต่ละบ้าน และมีทางเข้าออกของแต่ละบ้าน แยกจากกันเป็นสัดส่วน

“อาคารพาณิชย์” หมายความว่า อาคารที่ใช้เพื่อประโยชน์ในการพาณิชย์กรรม หรือบริการธุรกิจ หรือ อุตสาหกรรมที่ใช้เครื่องจักรที่มีกำลังการผลิตเทียบได้น้อยกว่า 5 แรงม้า และให้หมายความรวมถึงอาคารอื่นใดที่ก่อสร้างห่าง จากถนนหรือทางสาธารณะไม่เกิน 20 เมตร ซึ่งอาจใช้เป็นอาคารเพื่อประโยชน์ในการพาณิชย์กรรมได้

“อาคารสาธารณะ” หมายความว่า อาคารที่ใช้เพื่อประโยชน์ในการชุมนุมคนได้โดยทั่วไป เพื่อกิจกรรมทาง ราชการ การเมือง การศึกษา การศาสนา การสังคม การนันทนาการ หรือการพาณิชย์กรรม เช่น โรงมหรสพ หอประชุม โรงแรม โรงพยาบาล สถานศึกษา หอสมุด สนามกีฬากลางแจ้ง สนามกีฬาในร่ม ตลาด ห้างสรรพสินค้า ศูนย์การค้า สถาน บริการ ท่าอากาศยาน อุโมงค์ สะพาน อาคารจอดรถ สถานีรถ ท่าจอดเรือ โป๊ะจอดเรือ สุสาน ฌาปนสถาน ศาสนสถาน เป็นต้น

“อาคารพิเศษ” หมายความว่า อาคารที่ต้องการมาตรฐานความมั่นคงแข็งแรง และความปลอดภัยเป็นพิเศษ เช่น อาคารดังต่อไปนี้

- (ก) โรงมหรสพ อัฒจันทร์ หอประชุม หอสมุด หอศิลป์ พิพิธภัณฑ์สถาน หรือศาสนสถาน
- (ข) อุโมงค์ คานเรือ หรือท่าจอดเรือ สำหรับเรือขนาดใหญ่เกิน 100 ดันกรอส
- (ค) อาคารหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสูงเกิน 15 เมตร หรือสะพานหรืออาคารหรือโครงหลังคาช่วงหนึ่งเกิน 10 เมตร หรือมีลักษณะโครงสร้างที่อาจก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อสาธารณชนได้

(ง) อาคารที่เก็บวัสดุไวไฟ วัสดุระเบิด หรือวัสดุกระจายแพร่พิษ หรือรังสีตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

“อาคารอยู่อาศัยรวม” หมายความว่า อาคารหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคารที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยสำหรับ หลายครอบครัว โดยแบ่งออกเป็นหน่วยแยกจากกันสำหรับแต่ละครอบครัว

“อาคารขนาดใหญ่” หมายความว่า อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันเกิน

2,000 ตารางเมตร หรืออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 15.00 เมตรขึ้นไป และมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน เกิน 1,000 ตารางเมตร แต่ไม่เกิน 2,000 ตารางเมตร การวัดความสูงของอาคารให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงพื้นคาบฟ้า สำหรับอาคารทรงจั่วหรือปั้นหยาให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงยอดผนังของชั้นสูงสุด

“สำนักงาน” หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นสำนักงานหรือที่ทำการ

“คลังสินค้า” หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นที่สำหรับเก็บสินค้าหรือสิ่งของ เพื่อประโยชน์ทางการค้าหรืออุตสาหกรรม

“โรงงาน” หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นโรงงานตามกฎหมายว่าด้วย โรงงาน

“โรงมหรสพ” หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นสถานที่สำหรับฉายภาพยนตร์ แสดงละคร แสดงดนตรี หรือแสดงมหรสพอื่นใด และมีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดให้สาธารณชนเข้าชมการแสดงนั้น โดยจะมี ค่าตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

“โรงแรม” หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นโรงแรมตามกฎหมายว่าด้วย โรงแรม

“ภัตตาคาร” หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นที่ขายอาหารหรือเครื่องดื่ม โดยมีพื้นที่สำหรับตั้งโต๊ะอาหารไว้บริการภายในอาคารหรือภายนอกอาคาร

“วัสดุถาวร” หมายความว่า วัสดุซึ่งตามปกติไม่แปลงสภาพได้ง่ายโดยน้ำ ไฟ หรือดินฟ้าอากาศ

“วัสดุทนไฟ” หมายความว่า วัสดุก่อสร้างที่ไม่เป็นเชื้อเพลิง

“พื้น” หมายความว่า พื้นี่ของอาคารที่บุคคลเข้าอยู่หรือเข้าใช้สอยได้ภายในขอบเขตของคานหรือดงที่รับ พื้น หรือภายในพื้นนั้น หรือภายในขอบเขตของผนังอาคารรวมทั้งเฉลียงหรือระเบียงด้วย

“ฝา” หมายความว่า ส่วนก่อสร้างในด้านตั้งซึ่งกันแบ่งพื้นภายในอาคารให้เป็นห้อง ๆ

“ผนัง” หมายความว่า ส่วนก่อสร้างในด้านตั้งซึ่งกันด้านนอกหรือระหว่างหน่วยของอาคารให้เป็นหลังหรือ เป็นหน่วยแยกจากกัน

“ผนังกันไฟ” หมายความว่า ผนังที่บ่กด้วยอิฐธรรมดาหนาไม่น้อยกว่า 18 เซนติเมตร และไม่มีช่องที่ให ไฟหรือควันผ่านได้ หรือจะเป็นผนังที่บ่กด้วยวัสดุทนไฟอย่างอื่นที่มีคุณสมบัติในการป้องกันไฟได้ดีไม่น้อยกว่าผนังที่บ่กด้วย อิฐธรรมดา หนา 18 เซนติเมตร ถ้าเป็นผนังคอนกรีตเสริมเหล็กต้องหนาไม่น้อยกว่า 12 เซนติเมตร

“อิฐธรรมดา” หมายความว่า ดินที่ทำขึ้นเป็นแท่งและได้เผาให้สุก

“หลังคา” หมายความว่า สิ่งปกคลุมส่วนบนของอาคารสำหรับป้องกันแดดและฝน รวมทั้งโครงสร้างหรือสิ่ง ใดซึ่งประกอบขึ้นเพื่อยึดเหนี่ยวสิ่งปกคลุมนี้ให้มั่นคงแข็งแรง

“คาบฟ้า” หมายความว่า พื้นส่วนบนสุดของอาคารที่ไม่มีหลังคาปกคลุม และบุคคลสามารถขึ้นไปใช้สอยได้

“ช่วงบันได” หมายความว่า ระยะตั้งบันไดซึ่งมีขั้นต่อเนื่องกันโดยตลอด

“ลูกตั้ง” หมายความว่า ระยะตั้งของขั้นบันได

“ลูกนอน” หมายความว่า ระยะราบของขั้นบันได

“ความกว้างสุทธิ” หมายความว่า ความกว้างที่วัดจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งโดยปราศจากสิ่งใด ๆ กีดขวาง

“ที่ว่าง” หมายความว่า พื้นที่อันปราศจากหลังคาหรือสิ่งก่อสร้างปกคลุม ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวอาจจะจัดให้เป็น บ่อน้ำ สระว่ายน้ำ บ่อพักน้ำเสีย ที่พักมูลฝอย ที่พักรวมมูลฝอย หรือที่จอดรถ ที่อยู่ภายนอกอาคารก็ได้ และให้หมายความ รวมถึงพื้นที่ของสิ่งก่อสร้าง หรืออาคารที่สูงจากระดับพื้นดินไม่เกิน 1.20 เมตร และไม่มีหลังคาหรือสิ่งก่อสร้างปกคลุมเหนือ ระดับนั้น

“ถนนสาธารณะ” หมายความว่า ถนนที่เปิดหรือยินยอมให้ประชาชนเข้าไปหรือใช้เป็นทางสัญจรได้ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีการเรียกเก็บค่าตอบแทนหรือไม่

หมวด 1

ลักษณะของอาคาร

ข้อ 2 ห้องแถวหรือตึกแถวแต่ละคูหา ต้องมีความกว้างโดยวัดระยะตั้งฉากจากแนวศูนย์กลางของเสาต้นหนึ่งไปยังแนวศูนย์กลางของเสาอีกต้นหนึ่งไม่น้อยกว่า 4 เมตร มีความลึกของอาคารโดยวัดระยะตั้งฉากกับแนวผนังด้านหน้าชั้นล่างไม่น้อยกว่า 4 เมตร และไม่เกิน 24 เมตร มีพื้นที่ชั้นล่างแต่ละคูหาไม่น้อยกว่า 30 ตารางเมตร และต้องมีประตูให้คนเข้าออกได้ทั้งด้านหน้าและด้านหลัง

ในกรณีที่ความลึกของอาคารเกิน 16 เมตร ต้องจัดให้มีที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมขึ้นบริเวณหนึ่งที่ระยะระหว่าง 12 เมตรถึง 16 เมตร โดยให้มีเนื้อที่ไม่น้อยกว่า 10 ใน 100 ของพื้นที่ชั้นล่างของอาคารนั้น

ห้องแถวหรือตึกแถวที่สร้างอยู่ริมถนนสาธารณะต้องให้ระดับพื้นชั้นล่างของห้องแถวหรือตึกแถวมีความสูง 10 เซนติเมตรจากระดับทางเท้าหน้าอาคาร หรือมีความสูง 25 เซนติเมตรจากระดับกึ่งกลางถนนสาธารณะหน้าอาคาร แล้วแต่กรณี

ข้อ 3 บ้านแถวแต่ละคูหาต้องมีความกว้างโดยวัดระยะตั้งฉากจากแนวศูนย์กลางของเสาต้นหนึ่งไปยังแนวศูนย์กลางของเสาอีกต้นหนึ่งไม่น้อยกว่า 4 เมตร มีความลึกของอาคารโดยวัดระยะตั้งฉากกับแนวผนังด้านหน้าชั้นล่างไม่น้อยกว่า 4 เมตร และไม่เกิน 24 เมตร และมีพื้นที่ชั้นล่างแต่ละคูหาไม่น้อยกว่า 24 ตารางเมตร

ในกรณีที่ความลึกของอาคารเกิน 16 เมตร ต้องจัดให้มีที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมขึ้นบริเวณหนึ่งที่ระยะระหว่าง 12 เมตรถึง 16 เมตร โดยให้มีเนื้อที่ไม่น้อยกว่า 20 ใน 100 ของพื้นที่ชั้นล่างของอาคารนั้น

ข้อ 4 ห้องแถว ตึกแถว หรือบ้านแถวจะสร้างต่อเนื่องกันได้ไม่เกินสิบคูหา และมีความยาวของอาคารแถวหนึ่ง ๑ รวมกันไม่เกิน 40 เมตร โดยวัดระหว่างจุดศูนย์กลางของเสาแรกถึงจุดศูนย์กลางของเสาสุดท้าย ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของเดียวกัน และใช้โครงสร้างเดียวกันหรือแยกกันก็ตาม

ข้อ 5 รั้วหรือกำแพงกันเขตที่อยู่ริมถนนสาธารณะที่มีความกว้างตั้งแต่ 3 เมตรขึ้นไป และมีมุมน้อยกว่า 135 องศา ต้องปาดมุมรั้วหรือกำแพงกันเขตนั้น โดยให้ส่วนที่ปาดมุมมีระยะไม่น้อยกว่า 4 เมตร และทำมุมกับแนวถนนสาธารณะเป็นมุมเท่า ๆ กัน

ข้อ 6 สะพานส่วนบุคคลสำหรับรถยนต์ ต้องมีทางเดินรถกว้างไม่น้อยกว่า 3.50 เมตร และมีส่วนลาดชันไม่เกิน 10 ใน 100

สะพานที่ใช้เป็นทางสาธารณะสำหรับรถยนต์ ต้องมีทางเดินรถกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร มีส่วนลาดชันไม่เกิน 8 ใน 100 มีทางเท้าสองข้างกว้างข้างละไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร เว้นแต่สะพานที่สร้างสำหรับรถยนต์โดยเฉพาะจะไม่มีทางเท้าก็ได้ และมีราวสะพานที่มั่นคงแข็งแรงยาวตลอดตัวสะพานสองข้างด้วย

ข้อ 7 ป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายที่อาคารต้องไม่บังช่องระบายอากาศ หน้าต่าง ประตู หรือทางหนีไฟ

ข้อ 8 ป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายบนหลังคาหรือดาดฟ้าของอาคารต้องไม่ล้ำออกนอกแนวผนังรอบนอกของอาคาร และส่วนบนสุดของป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายต้องสูงไม่เกิน 6 เมตรจากส่วนสูงสุดของหลังคาหรือดาดฟ้าของอาคารที่ติดตั้งป้ายนั้น

ข้อ 9 ป้ายที่ยื่นจากผนังอาคารให้ยื่นได้ไม่เกินแนวกั้นสายตา และให้สูงได้ไม่เกิน 60 เซนติเมตร หรือมีพื้นที่ป้ายไม่เกิน 2 ตารางเมตร

ข้อ 10 ป้ายที่ติดตั้งเหนือกันสาดและไม่ไย่ื่นจากผนังอาคาร ให้ติดตั้งได้โดยมีความสูงของป้ายไม่เกิน 60 เซนติเมตรวัดจากขอบบนของปลายกันสาดนั้น หรือมีพื้นที่ป้ายไม่เกิน 2 ตารางเมตร

ข้อ 11 ป้ายที่ติดตั้งใต้กันสาดให้ติดตั้งแนบผนังอาคาร และต้องสูงจากพื้นทางเท้าไม่น้อยกว่า 2.50 เมตร

ข้อ 12 ป้ายโฆษณาสำหรับโรงมหรสพให้ติดตั้งขนานกับผนังอาคารโรงมหรสพ แต่จะยื่นห่างจากผนังได้ไม่เกิน 50 เซนติเมตร หรือหากติดตั้งป้ายบนกันสาด จะต้องไม่ยื่นล้ำแนวปลายกันสาดนั้น และความสูงของป้ายทั้งสองกรณีต้องไม่เกิน ความสูงของอาคาร

ข้อ 13 ป้ายที่ติดตั้งอยู่บนพื้นดินโดยตรง ต้องมีความสูงไม่เกินระยะที่วัดจากจุดที่ติดตั้งป้ายไปจนถึงกึ่งกลางถนน สาธารณะที่อยู่ใกล้ป้ายนั้นที่สุด และมีความยาวของป้ายไม่เกิน 32 เมตร

หมวด 2

ส่วนต่าง ๆ ของอาคาร

ส่วนที่ 1

วัสดุของอาคาร

ข้อ 14 สิ่งที่สร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายที่ติดตั้งบนพื้นดินโดยตรงให้ทำด้วยวัสดุทนไฟทั้งหมด

ข้อ 15 เสา คาน พื้น บันได และผนังของอาคารที่สูงตั้งแต่สามชั้นขึ้นไป โรงมหรสพ หอประชุม โรงงาน โรงแรม โรงพยาบาล หอสมุด ห้างสรรพสินค้า อาคารขนาดใหญ่ สถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ ทำอากาศยาน หรือ อุโมงค์ ต้องทำด้วยวัสดุถาวรที่เป็นวัสดุทนไฟด้วย

ข้อ 16 ผนังของตึกแถวหรือบ้านแถว ต้องทำด้วยวัสดุถาวรที่เป็นวัสดุทนไฟด้วย แต่ถ้าก่อด้วยอิฐธรรมดาหรือ คอนกรีตไม่เสริมเหล็ก ผนังนี้ต้องหนาไม่น้อยกว่า 8 เซนติเมตร

ข้อ 17 ห้องแถว ตึกแถว หรือบ้านแถวที่สร้างติดต่อกัน ให้มีผนังกันไฟทุกระยะไม่เกินห้าคูหา ผนังกันไฟต้องสร้าง ต่อเนื่องจากพื้นดินจนถึงระดับดาดฟ้าที่สร้างด้วยวัสดุถาวรที่เป็นวัสดุทนไฟ กรณีที่เป็นหลังคาสร้างด้วยวัสดุไม่ทนไฟให้มีผนัง กันไฟสูงเหนือหลังคาไม่น้อยกว่า 30 เซนติเมตร ตามความลาดของหลังคา

ข้อ 18 คร่าวในอาคารต้องมีพื้นและผนังที่ทำด้วยวัสดุถาวรที่เป็นวัสดุทนไฟ ส่วนฝ้าและเพดานนั้น หากไม่ได้ทำ ด้วยวัสดุถาวรที่เป็นวัสดุทนไฟ ก็ให้บุด้วยวัสดุทนไฟ

ส่วนที่ 2

พื้นที่ภายในอาคาร

ข้อ 19 อาคารอยู่อาศัยรวมต้องมีพื้นที่ภายในแต่ละหน่วยที่ใช้เพื่อการอยู่อาศัยไม่น้อยกว่า 20 ตารางเมตร

ข้อ 20 ห้องนอนในอาคารให้มีความกว้างด้านแคบที่สุดไม่น้อยกว่า 2.50 เมตร และมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 8 ตาราง เมตร

ข้อ 21 ช่องทางเดินในอาคาร ต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าตามที่กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

ประเภทอาคาร		ความกว้าง
1.	อาคารอยู่อาศัย	1.00 เมตร
2.	อาคารอยู่อาศัยรวม หอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก สำนักงาน อาคารสาธารณะ อาคารพาณิชย์ โรงงาน อาคารพิเศษ	1.50 เมตร

ข้อ 22 ห้องหรือส่วนของอาคารที่ใช้ในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ต้องมีระยะตั้งไม่น้อยกว่าตามที่กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

ประเภทการใช้อาคาร	ระยะตั้ง
1. ห้องที่ใช้เป็นที่พักอาศัย บ้านแถว ห้องพักโรงแรม ห้องเรียนนักเรียนอนุบาล ครุฑสำหรับอาคารอยู่อาศัย ห้องพักคนไข้พิเศษ ช่องทางเดินในอาคาร	2.60 เมตร
2. ห้องที่ใช้เป็นสำนักงาน ห้องเรียน ห้องอาหาร ห้องโถงภัตตาคาร โรงงาน	3.00 เมตร
3. ห้องขายสินค้า ห้องประชุม ห้องคนไข้วรรณ คลังสินค้า โรงครัว ตลาด และอื่น ๆ ที่คล้ายกัน	3.50 เมตร
4. ห้องแถว ตึกแถว	
4.1 ชั้นล่าง	3.50 เมตร
4.2 ตั้งแต่ชั้นสองขึ้นไป	3.00 เมตร
5. ระเบียบ	2.20 เมตร

ระยะตั้งตามวรรคหนึ่งให้วัดจากพื้นถึงพื้น ในกรณีของชั้นใต้หลังคาให้วัดจากพื้นถึงยอดฝาดหรือยอดผนังอาคาร และในกรณีของห้องหรือส่วนของอาคารที่อยู่ภายในโครงสร้างของหลังคา ให้วัดจากพื้นถึงยอดฝาดหรือยอดผนังของห้องหรือส่วนของอาคารดังกล่าวที่ไม่ใช่โครงสร้างของหลังคา

ห้องในอาคารซึ่งมีระยะตั้งระหว่างพื้นถึงพื้นอีกชั้นหนึ่งตั้งแต่ 5 เมตรขึ้นไป จะทำพื้นชั้นลอยในห้องนั้นก็ได้ โดยพื้นชั้นลอยดังกล่าวนั้นต้องมีเนื้อที่ไม่เกินร้อยละสี่สิบของเนื้อที่ห้อง ระยะตั้งระหว่างพื้นชั้นลอยถึงพื้นอีกชั้นหนึ่งต้องไม่น้อยกว่า 2.40 เมตร และระยะตั้งระหว่างพื้นห้องถึงพื้นชั้นลอยต้องไม่น้อยกว่า 2.40 เมตร ด้วย

ห้องน้ำ ห้องส้วม ต้องมีระยะตั้งระหว่างพื้นถึงเพดานไม่น้อยกว่า 2 เมตร

ส่วนที่ 3

บันไดของอาคาร

ข้อ 23 บันไดของอาคารอยู่อาศัยถ้ามีต้องมีอย่างน้อยหนึ่งบันไดที่มีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร ช่วงหนึ่งสูงไม่เกิน 3 เมตร ลูกตั้งสูงไม่เกิน 20 เซนติเมตร ลูกนอนเมื่อหักส่วนที่ขึ้นบันไดเหลื่อมกันออกแล้วเหลือความกว้างไม่น้อยกว่า 22 เซนติเมตร และต้องมีพื้นหน้าบันไดมีความกว้างและยาวไม่น้อยกว่าความกว้างของบันได

บันไดที่สูงเกิน 3 เมตร ต้องมีชานพักบันไดทุกช่วง 3 เมตร หรือน้อยกว่านั้น และชานพักบันไดต้องมีความกว้างและยาวไม่น้อยกว่าความกว้างของบันได ระยะตั้งจากชั้นบันไดหรือชานพักบันไดถึงส่วนต่ำสุดของอาคารที่อยู่เหนือขึ้นไปต้องสูงไม่น้อยกว่า 1.90 เมตร

ข้อ 24 บันไดของอาคารอยู่อาศัยรวม หอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก สำนักงาน อาคารสาธารณะ อาคารพาณิชย์ โรงงาน และอาคารพิเศษ สำหรับที่ใช้กับชั้นที่มีพื้นที่อาคารชั้นเหนือขึ้นไปรวมกันไม่เกิน 300 ตารางเมตร ต้องมีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 1.20 เมตร แต่สำหรับบันไดของอาคารดังกล่าวที่ใช้กับชั้นที่มีพื้นที่อาคารชั้นเหนือขึ้นไปรวมกันเกิน 300 ตารางเมตร ต้องมีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร ถ้าความกว้างสุทธิของบันไดน้อยกว่า 1.50 เมตร ต้องมีบันไดอย่างน้อยสองบันได และแต่ละบันไดต้องมีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 1.20 เมตร

บันไดของอาคารที่ใช้เป็นที่ชุมนุมของคนจำนวนมาก เช่น บันไดห้องประชุมหรือห้องบรรยายที่มีพื้นที่รวมกันตั้งแต่ 500 ตารางเมตรขึ้นไป หรือบันไดห้องรับประทานอาหารหรือสถานบริการที่มีพื้นที่รวมกันตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตรขึ้นไป หรือบันไดของแต่ละชั้นของอาคารนั้นที่มีพื้นที่รวมกันตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตรขึ้นไป ต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร อย่างน้อยสองบันได ถ้ามีบันไดเดียวต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตร

บันไดที่สูงเกิน 4 เมตร ต้องมีชานพักบันไดทุกช่วง 4 เมตร หรือน้อยกว่านั้น และระยะตั้งจากชั้นบันไดหรือชานพักบันไดถึงส่วนต่ำสุดของอาคารที่อยู่เหนือขึ้นไปต้องสูงไม่น้อยกว่า 2.10 เมตร

ชานพักบันไดและพื้นหน้าบันไดต้องมีความกว้างและความยาวไม่น้อยกว่าความกว้างสุทธิของบันได เว้นแต่บันไดที่มีความกว้างสุทธิเกิน 2 เมตร ชานพักบันไดและพื้นหน้าบันไดจะมีความยาวไม่เกิน 2 เมตรก็ได้

บันไดตามวรรคหนึ่งและวรรคสองต้องมีลูกตั้งสูงไม่เกิน 18 เซนติเมตร ลูกนอนเมื่อหักส่วนที่ขึ้นบันไดเหลื่อมกันออก แล้วเหลือความกว้างไม่น้อยกว่า 25 เซนติเมตร และต้องมีราวบันไดกันตก บันไดที่มีความกว้างสุทธิเกิน 6 เมตร และช่วงบันได สูงเกิน 1 เมตร ต้องมีราวบันไดทั้งสองข้าง บริเวณจุมูกบันไดต้องมีวัสดุกันลื่น

ข้อ 25 บันไดตามข้อ 24 จะต้องมียะห่างไม่เกิน 40 เมตร จากจุดที่ใกล้สุดบนพื้นชั้นนั้น

ข้อ 26 บันไดตามข้อ 23 และข้อ 24 ที่เป็นแนวโค้งเกิน 90 องศา จะไม่มีชันพักบันไดก็ได้ แต่ต้องมีความกว้าง เฉลี่ยของลูกนอนไม่น้อยกว่า 22 เซนติเมตร สำหรับบันไดตามข้อ 23 และไม่น้อยกว่า 25 เซนติเมตร สำหรับบันไดตามข้อ 24

ส่วนที่ 4

บันไดหนีไฟ

ข้อ 27 อาคารที่สูงตั้งแต่สี่ชั้นขึ้นไปและสูงไม่เกิน 23 เมตร หรืออาคารที่สูงสามชั้นและมีดาฟ้าเหนือชั้นที่สามที่มี พื้นที่เกิน 16 ตารางเมตร นอกจากมีบันไดของอาคารตามปกติแล้ว ต้องมีบันไดหนีไฟที่ทำด้วยวัสดุทนไฟอย่างน้อยหนึ่งแห่ง และต้องมีทางเดินไปยังบันไดหนีไฟนั้นได้โดยไม่มีสิ่งกีดขวาง

ข้อ 28 บันไดหนีไฟต้องมีความลาดชันน้อยกว่า 60 องศา เว้นแต่ตึกแถวและบ้านแถวที่สูงไม่เกินสี่ชั้น ให้มีบันได หนีไฟที่มีความลาดชันเกิน 60 องศาได้ และต้องมีชันพักบันไดทุกชั้น

ข้อ 29 บันไดหนีไฟภายนอกอาคารต้องมีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 60 เซนติเมตร และต้องมีผนังส่วนที่บันได หนีไฟพาดผ่านเป็นผนังที่บก่อสร้างด้วยวัสดุถาวรที่เป็นวัสดุทนไฟ

บันไดหนีไฟตามวรรคหนึ่ง ถ้าทอดไม่ถึงพื้นชั้นล่างของอาคารต้องมีบันไดโลหะที่สามารถเลื่อนหรือยัดหรือหย่อนลง มาจนถึงพื้นชั้นล่างได้

ข้อ 30 บันไดหนีไฟภายในอาคารต้องมีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร มีผนังที่บก่อสร้างด้วยวัสดุถาวร ที่เป็นวัสดุทนไฟกั้นโดยรอบ เว้นแต่ส่วนที่เป็นช่องระบายอากาศและช่องประตูหนีไฟ และต้องมีอากาศถ่ายเทจากภายนอก อาคารได้โดยแต่ละชั้นต้องมีช่องระบายอากาศที่เปิดสู่ภายนอกอาคารได้มีพื้นที่รวมกันไม่น้อยกว่า 1.4 ตารางเมตร กับต้องมี แสงสว่างให้เพียงพอทั้งกลางวันและกลางคืน

ข้อ 31 ประตูหนีไฟต้องทำด้วยวัสดุทนไฟ มีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร สูงไม่น้อยกว่า 1.90 เมตร และต้องทำเป็นบานเปิดชนิดผลักออกสู่ภายนอกเท่านั้น กับต้องติดอุปกรณ์ชนิดที่บังคับให้บานประตูปิดได้เอง และต้องสามารถ เปิดออกได้โดยสะดวกตลอดเวลา ประตูหรือทางออกสู่บันไดหนีไฟต้องไม่มีธรณีหรือขอบกั้น

ข้อ 32 พื้นหน้าบันไดหนีไฟต้องกว้างไม่น้อยกว่าความกว้างของบันไดและอีกด้านหนึ่งกว้างไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร

หมวด 3

ที่ว่างภายนอกอาคาร

ข้อ 33 อาคารแต่ละหลังหรือหน่วยต้องมีที่ว่างตามที่กำหนดดังต่อไปนี้

(1) อาคารอยู่อาศัย และอาคารอยู่อาศัยรวม ต้องมีที่ว่างไม่น้อยกว่า 30 ใน 100 ส่วนของพื้นที่ชั้นใด ชั้นหนึ่งที่มากที่สุดของอาคาร

(2) ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงงาน อาคารสาธารณะ และอาคารอื่นซึ่งไม่ได้ใช้เป็นที่อยู่อาศัย ต้องมีที่ว่างไม่น้อยกว่า 10 ใน 100 ส่วน ของพื้นที่ชั้นใดชั้นหนึ่งที่มากที่สุดของอาคาร แต่ถ้าอาคารดังกล่าวใช้เป็นที่อยู่อาศัย ด้วยต้องมีที่ว่างตาม (1)

ข้อ 34 ห้องแถวหรือตึกแถวซึ่งด้านหน้าไม่ติดริมถนนสาธารณะ ต้องมีที่ว่างด้านหน้าอาคารกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร โดยไม่ให้มีส่วนใดของอาคารยื่นล้ำเข้าไปในพื้นที่ดังกล่าว

ห้องแถวหรือตึกแถว ต้องมีที่ว่างด้านหลังอาคารกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตร เพื่อใช้ติดต่อกัน โดยไม่ให้มีส่วนใดของอาคารยื่นล้ำเข้าไปในพื้นที่ดังกล่าว เว้นแต่การสร้างบันไดหนีไฟภายนอกอาคารที่ยื่นล้ำไม่เกิน 1.40 เมตร

ระหว่างแถวด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถวที่สร้างถึงสิบลูกหา หรือมีความยาวรวมกันถึง 40 เมตร ต้องมีที่ว่างระหว่างแถวด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถวนั้นกว้างไม่น้อยกว่า 4 เมตร เป็นช่องตลอดความลึกของห้องแถวหรือตึกแถว เพื่อเชื่อมกับที่ว่างหลังอาคาร

ห้องแถวหรือตึกแถวที่สร้างติดต่อกันไม่ถึงสิบลูกหา หรือมีความยาวรวมกันไม่ถึง 40 เมตร แต่มีที่ว่างระหว่างแถวด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถวนั้นกว้างน้อยกว่า 4 เมตร ไม่ให้ถือว่าเป็นที่ว่างระหว่างแถวด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถว แต่ให้ถือว่าเป็นที่ว่างระหว่างแถวด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถวที่สร้างต่อเนื่องเป็นแถวเดียวกัน

ที่ว่างตามวรรคหนึ่ง วรรคสอง และวรรคสาม จะก่อสร้างอาคาร รั้ว กำแพง หรือสิ่งก่อสร้างอื่นใด หรือจัดให้เป็นบ่อน้ำ สระว่ายน้ำ ที่พักผ่อนหย่อน หรือที่พักรวมมูลฝอยไม่ได้

ห้องแถวหรือตึกแถวที่มีด้านข้างใกล้เขตที่ดินของผู้อื่น ต้องมีที่ว่างระหว่างด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถวกับเขตที่ดินของผู้อื่นนั้นกว้างไม่น้อยกว่า 2 เมตร เว้นแต่ห้องแถวหรือตึกแถวที่ก่อสร้างขึ้นทดแทนอาคารเดิมโดยมีพื้นที่ไม่มากกว่าพื้นที่ของอาคารเดิมและมีความสูงไม่เกิน 15 เมตร

ข้อ 35 ห้องแถวหรือตึกแถวที่มีที่ว่างหลังอาคารตามข้อ 34 วรรคสอง และได้รับแนวอาคารตามข้อ 41 แล้ว ไม่ต้องมีที่ว่างตามข้อ 33(1) และ (2) อีก

ข้อ 36 บ้านแถวต้องมีที่ว่างด้านหน้าระหว่างรั้วหรือแนวเขตที่ดินกับแนวผนังอาคารกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตร และต้องมีที่ว่างด้านหลังอาคารระหว่างรั้วหรือแนวเขตที่ดินกับแนวผนังอาคารกว้างไม่น้อยกว่า 2 เมตร

ระหว่างแถวด้านข้างของบ้านแถวที่สร้างถึงสิบลูกหา หรือมีความยาวรวมกันถึง 40 เมตร ต้องมีที่ว่างระหว่างแถวด้านข้างของบ้านแถวนั้นกว้างไม่น้อยกว่า 4 เมตร เป็นช่องตลอดความลึกของบ้านแถว

บ้านแถวที่สร้างติดต่อกันไม่ถึงสิบลูกหา หรือมีความยาวรวมกันไม่ถึง 40 เมตร แต่มีที่ว่างระหว่างแถวด้านข้างของบ้านแถวนั้นกว้างน้อยกว่า 4 เมตร ไม่ให้ถือว่าเป็นที่ว่างระหว่างแถวด้านข้างของบ้านแถว แต่ให้ถือว่าเป็นที่ว่างระหว่างแถวด้านข้างของบ้านแถวที่สร้างต่อเนื่องเป็นแถวเดียวกัน

ข้อ 37 บ้านแฝดต้องมีที่ว่างด้านหน้าและด้านหลังระหว่างรั้วหรือแนวเขตที่ดินกับแนวผนังอาคารกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตรและ 2 เมตรตามลำดับ และมีที่ว่างด้านข้างกว้างไม่น้อยกว่า 2 เมตร

ข้อ 38 คลังสินค้าที่มีพื้นที่ของอาคารทุกชั้นรวมกันตั้งแต่ 100 ตารางเมตร แต่ไม่เกิน 500 ตารางเมตร ต้องมีที่ว่างห่างแนวเขตที่ดินที่ใช้ก่อสร้างอาคารนั้นไม่น้อยกว่า 6 เมตร สองด้าน ส่วนด้านอื่นต้องมีที่ว่างห่างแนวเขตที่ดินไม่น้อยกว่า 3 เมตร

คลังสินค้าที่มีพื้นที่ของอาคารทุกชั้นรวมกันเกิน 500 ตารางเมตร ต้องมีที่ว่างห่างแนวเขตที่ดินที่ใช้ก่อสร้างอาคารนั้นไม่น้อยกว่า 10 เมตร สองด้าน ส่วนด้านอื่นต้องมีที่ว่างห่างจากแนวเขตที่ดินไม่น้อยกว่า 5 เมตร

¹ ความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่อาคารคลังสินค้าที่อยู่ในเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เว้นแต่ด้านที่อยู่ติดต่อกับเขตที่ดินที่อยู่นอกเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ให้มีที่ว่างห่างแนวเขตที่ดินที่ใช้ก่อสร้างอาคารนั้นไม่น้อยกว่า 10 เมตร

ข้อ 39 โรงงานที่มีพื้นที่ที่ใช้ประกอบกิจการของอาคารทุกชั้นรวมกันตั้งแต่ 200 ตารางเมตร แต่ไม่เกิน 500 ตารางเมตร ต้องมีที่ว่างห่างแนวเขตที่ดินที่ใช้ก่อสร้างอาคารนั้นไม่น้อยกว่า 3 เมตร จำนวนสองด้านโดยผนังอาคารทั้งสองด้านนี้ให้ทำเป็นผนังทึบด้วยอิฐหรือคอนกรีตยกเว้นประตูหนีไฟ ส่วนด้านที่เหลือให้มีที่ว่างไม่น้อยกว่า 6 เมตร

โรงงานที่มีพื้นที่ที่ใช้ประกอบกิจการของอาคารทุกชั้นรวมกันตั้งแต่ 500 ตารางเมตร แต่ไม่เกิน 1,000 ตารางเมตร

¹ วรรคสามของข้อ 38 เพิ่มเดิมโดย ข้อ 1 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 58 (พ.ศ. 2546) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

ต้องมีที่ว่างห่างแนวเขตที่ดินที่ใช้ก่อสร้างอาคารนั้นไม่น้อยกว่า 6 เมตร ทุกด้าน

โรงงานที่มีพื้นที่ที่ใช้ประกอบกิจการของอาคารทุกชั้นรวมกันเกิน 1,000 ตารางเมตร ต้องมีที่ว่างห่างแนวเขตที่ดินที่ใช้ก่อสร้างอาคารนั้นไม่น้อยกว่า 10 เมตร ทุกด้าน

² ความในวรรคหนึ่ง วรรคสอง และวรรคสามมิให้ใช้บังคับแก่อาคารโรงงานที่อยู่ในเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เว้นแต่ด้านที่อยู่ติดต่อกับเขตที่ดินที่อยู่นอกเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ให้มีที่ว่างห่างแนวเขตที่ดินที่ใช้ก่อสร้างอาคารนั้นไม่น้อยกว่า 10 เมตร

หมวด 4

แนวอาคารและระยะต่าง ๆ ของอาคาร

ข้อ 40 การก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารหรือส่วนของอาคารจะต้องไม่ล้ำเข้าไปในที่สาธารณะ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่สาธารณะนั้น

ข้อ 41 อาคารที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้ถนนสาธารณะที่มีความกว้างน้อยกว่า 6 เมตร ให้ร่นแนวอาคารห่างจากกึ่งกลางถนนสาธารณะอย่างน้อย 3 เมตร

อาคารที่สูงเกินสองชั้นหรือเกิน 8 เมตร ห้องแถว ดึกแถว บ้านแถว อาคารพาณิชย์ โรงงาน อาคารสาธารณะ ป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้าย หรือคลังสินค้า ที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้ถนนสาธารณะ

(1) ถ้าถนนสาธารณะนั้นมีความกว้างน้อยกว่า 10 เมตร ให้ร่นแนวอาคารห่างจากกึ่งกลางถนนสาธารณะอย่างน้อย 6 เมตร

(2) ถ้าถนนสาธารณะนั้นมีความกว้างตั้งแต่ 10 เมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน 20 เมตร ให้ร่นแนวอาคารห่างจากเขตถนนสาธารณะอย่างน้อย 1 ใน 10 ของความกว้างของถนนสาธารณะ

(3) ถ้าถนนสาธารณะนั้นมีความกว้างเกิน 20 เมตรขึ้นไป ให้ร่นแนวอาคารห่างจากเขตถนนสาธารณะอย่างน้อย 2 เมตร

ข้อ 42 อาคารที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้แหล่งน้ำสาธารณะ เช่น แม่น้ำ คู คลอง ลำราง หรือลำกระโดง ถ้าแหล่งน้ำสาธารณะนั้นมีความกว้างน้อยกว่า 10 เมตร ต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า 3 เมตร แต่ถ้าแหล่งน้ำสาธารณะนั้นมีความกว้างตั้งแต่ 10 เมตรขึ้นไป ต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า 6 เมตร

สำหรับอาคารที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้แหล่งน้ำสาธารณะขนาดใหญ่ เช่น บึง ทะเลสาบ หรือทะเล ต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า 12 เมตร

ทั้งนี้ เว้นแต่ สะพาน เขื่อน รั้ว ท่อระบายน้ำ ท่าเรือ ป้าย อุโมงค์ คานเรือ หรือที่ว่างที่ใช้เป็นที่จอดรถไม่ต้องร่นแนวอาคาร

ข้อ 43 ให้อาคารที่สร้างตามข้อ 41 และข้อ 42 ต้องมีส่วนต่ำสุดของกันสาดหรือส่วนยื่นสถาปัตยกรรมสูงจากระดับทางเท้าไม่น้อยกว่า 3.25 เมตร ทั้งนี้ ไม่นับส่วนดาดที่ยื่นจากผนังไม่เกิน 50 เซนติเมตร และต้องมีท่อรับน้ำจากกันสาดหรือหลังคาต่อแนบหรือฝังในผนังหรือเสาอาคารลงสู่ที่สาธารณะหรือบ่อพัก

ข้อ 44 ความสูงของอาคารไม่ว่าจากจุดหนึ่งจุดใด ต้องไม่เกินสองเท่าของระยะราบ วัดจากจุดนั้นไปตั้งฉากกับแนวเขตด้านตรงข้ามของถนนสาธารณะที่อยู่ใกล้อาคารนั้นที่สุด

ความสูงของอาคารให้วัดแนวตั้งจากระดับถนนหรือระดับพื้นดินที่ก่อสร้างขึ้นไปถึงส่วนของอาคารที่สูงที่สุด สำหรับอาคารทรงจั่วหรือปั้นหยาให้วัดถึงยอดผนังของชั้นสูงสุด

² วรรคสองข้อ 39 เพิ่มเติมโดย ข้อ 2 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 58 (พ.ศ. 2546) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

ข้อ 45 อาคารหลังเดียวกันซึ่งมีถนนสาธารณะสองสายขนาดไม่เท่ากันขนานอยู่เมื่อระยะระหว่างถนนสาธารณะสองสายนั้นไม่เกิน 60 เมตร และส่วนกว้างของอาคารตามแนวถนนสาธารณะที่กว้างกว่าไม่เกิน 60 เมตร ความสูงของอาคาร ณ จุดใดจุดหนึ่งไม่เกินสองเท่าของระยะราบที่ใกล้ที่สุดจากจุดนั้นไปตั้งฉากกับแนวเขตถนนสาธารณะด้านตรงข้ามของสายที่กว้างกว่า

ข้อ 46 อาคารหลังเดียวกันซึ่งอยู่ที่มุมถนนสาธารณะสองสายขนาดไม่เท่ากัน ความสูงของอาคาร ณ จุดใดจุดหนึ่งไม่เกินสองเท่าของระยะราบที่ใกล้ที่สุด จากจุดนั้นไปตั้งฉากกับแนวเขตถนนสาธารณะด้านตรงข้ามของสายที่กว้างกว่า และความยาวของอาคารตามแนวถนนสาธารณะที่แคบกว่าต้องไม่เกิน 60 เมตร

สำหรับอาคารซึ่งเป็นห้องแถวหรือตึกแถว ความยาวของอาคารตามแนวถนนสาธารณะที่แคบกว่าต้องไม่เกิน 15 เมตร

ข้อ 47 รั้วหรือกำแพงที่สร้างขึ้นติดต่อหรือห่างจากถนนสาธารณะน้อยกว่าความสูงของรั้ว ให้ก่อสร้างได้สูงไม่เกิน 3 เมตร เหนือระดับทางเท้าหรือถนนสาธารณะ

ข้อ 48 การก่อสร้างอาคารใกล้อาคารอื่นในที่ดินเจ้าของเดียวกัน พื้นหรือผนังของอาคารสำหรับอาคารสูงไม่เกิน 9 เมตร ต้องห่างอาคารอื่นไม่น้อยกว่า 4 เมตร และสำหรับอาคารที่สูงเกิน 9 เมตร แต่ไม่ถึง 23 เมตร ต้องห่างอาคารอื่นไม่น้อยกว่า 6 เมตร

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ที่ว่างที่ใช้เป็นที่จอดรถ

ข้อ 49 การก่อสร้างอาคารในบริเวณด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถว

(1) ถ้าห้องแถวหรือตึกแถวนั้นมีจำนวนรวมกันได้ตั้งแต่สิบคูหา หรือมีความยาวรวมกันได้ตั้งแต่ 40 เมตร ขึ้นไป และอาคารที่จะสร้างขึ้นเป็นห้องแถวหรือตึกแถว ห้องแถวหรือตึกแถวที่จะสร้างขึ้นต้องห่างจากผนังด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถวเดิมไม่น้อยกว่า 4 เมตร แต่ถ้าเป็นอาคารอื่นต้องห่างจากผนังด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถวเดิมไม่น้อยกว่า 2 เมตร

(2) ถ้าห้องแถวหรือตึกแถวนั้นมีจำนวนไม่ถึงสิบคูหาและมีความยาวรวมกันไม่ถึง 40 เมตร อาคารที่สร้างขึ้นจะต้องห่างจากผนังด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถวเดิมไม่น้อยกว่า 2 เมตร เว้นแต่การสร้างห้องแถวหรือตึกแถวต่อจากห้องแถวหรือตึกแถวเดิมตามข้อ 4

ข้อ 50 ผนังของอาคารที่มีหน้าต่าง ประตู ช่องระบายอากาศหรือช่องแสง หรือระเบียงของอาคารต้องมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดิน ดังนี้

(1) อาคารที่มีความสูงไม่เกิน 9 เมตร ผนังหรือระเบียงต้องอยู่ห่างเขตที่ดินไม่น้อยกว่า 2 เมตร

(2) อาคารที่มีความสูงเกิน 9 เมตร แต่ไม่ถึง 23 เมตร ผนังหรือระเบียงต้องอยู่ห่างเขตที่ดินไม่น้อยกว่า 3 เมตร

ผนังของอาคารที่อยู่ห่างเขตที่ดินน้อยกว่าตามที่กำหนดไว้ใน (1) หรือ (2) ต้องอยู่ห่างจากเขตที่ดินไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร เว้นแต่จะก่อสร้างชิดเขตที่ดินและอาคารดังกล่าวจะก่อสร้างได้สูงไม่เกิน 15 เมตร ผนังของอาคารที่อยู่ชิดเขตที่ดินหรือห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่าที่ระบุไว้ใน (1) หรือ (2) ต้องก่อสร้างเป็นผนังทึบ และลาดฟ้าของอาคารด้านนั้นให้ทำผนังทึบสูงจากลาดฟ้าไม่น้อยกว่า 1.80 เมตร ในกรณีก่อสร้างชิดเขตที่ดินต้องได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากเจ้าของที่ดินข้างเคียงด้านนั้นด้วย

ให้ไว้ ณ วันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2543

พินิจ จารุสมบัติ

รัฐมนตรีช่วยว่าการฯ ปฏิบัติราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

หมายเหตุ เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรกำหนดลักษณะ แบบ รูปทรง สัดส่วน เนื้อที่ที่ตั้งของอาคาร ระดับ เนื้อที่ของที่ว่างภายนอกอาคารหรือแนวอาคาร และระยะหรือระดับระหว่างอาคารกับอาคารหรือเขตที่ดินของผู้อื่น หรือระหว่างอาคารกับถนน ทางเท้าหรือที่สาธารณะ เพื่อประโยชน์แห่งความมั่นคงแข็งแรง ความปลอดภัย การป้องกันอัคคีภัย การสาธารณสุข การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง การสถาปัตยกรรม และการอำนวยความสะดวกแก่การจราจร ประกอบกับมาตรา 8(1) (7) และ (8) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติให้การกำหนดดังกล่าวต้องเป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 117 ตอนที่ 75 ก วันที่ 7 สิงหาคม 2543

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ – สกุล	นายณัฐพร สายสุวรรณ
วัน เดือน ปีเกิด	๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๓
สถานที่ทำงาน	ศาลฎีกา
ประวัติการศึกษา	นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง ปีการศึกษา ๒๕๒๕ เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ ๓๖ ปีการศึกษา ๒๕๒๖ รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ ปีการศึกษา ๒๕๔๕
ประวัติการทำงาน	ผู้ช่วยผู้พิพากษา รุ่นที่ ๓๑ ผู้พิพากษาศาลจังหวัดอุดรดิตถ์ ผู้พิพากษาศาลแขวงนครปฐม ผู้พิพากษาศาลจังหวัดนครปฐม ผู้พิพากษาศาลจังหวัดนนทบุรี ผู้พิพากษาศาลอาญา ผู้พิพากษาหัวหน้าคณะในศาลเยาวชนและครอบครัวกลาง ผู้พิพากษาหัวหน้าศาลเยาวชนและครอบครัวจังหวัดอุบลราชธานี ผู้พิพากษาหัวหน้าศาลจังหวัดนครปฐม แผนกคดีเยาวชนและครอบครัว ผู้พิพากษาหัวหน้าศาลจังหวัดนครปฐม
ตำแหน่งปัจจุบัน	รองเลขานุการศาลฎีกา



โรงเรียนเทศบาลนวมินราช
ศาลปกครอง

[illegible]

