

คำนำ

การทำรายงานฉบับนี้ใช้เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหาร กรุงเทพมหานคร ระดับสูง รุ่นที่ 10 ในหัวข้อ “การพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ” ซึ่งเป็น ผลการต่อยอดของวัตถุประสงค์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่จะดำเนินการสร้าง ทางพิเศษ เพื่อแก้ปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามภารกิจที่กำหนดไว้ ตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.2550

ผู้จัดทำขอขอบพระคุณท่านอาจารย์ รศ.ดร.สุรสิทธิ์ วชิรขจร ผู้ให้คำแนะนำ และคำชี้แนะในการจัดทำรายงาน และขอขอบคุณฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน การทางพิเศษแห่ง- ประเทศไทยที่สนับสนุนข้อมูลด้านพื้นที่เขตทางพิเศษ

ข้าพเจ้าหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานการศึกษานี้จะเป็นประโยชน์ในการ ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

มนัส บุนนัจจา

ผู้อำนวยการฝ่ายสารสนเทศ
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

24 มิถุนายน 2558

บทคัดย่อ

รายงานเรื่องการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษเป็นแนวคิดทฤษฎีที่จะใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยซึ่งส่วนใหญ่เป็นการก่อสร้างแบบยกระดับเหนือพื้นดินเกือบทั้งหมด ซึ่งทำให้มีพื้นที่ว่างใต้โครงสร้างเป็นจำนวนมาก

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จึงได้ดำเนินโครงการ การพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ โดยในปัจจุบัน กทพ. ได้มีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่บางส่วน โดยให้หน่วยงานราชการใช้เพื่อสาธารณประโยชน์ และบางส่วนให้เอกชนหรือประชาชนเช่าเป็นการชั่วคราวไปบ้างแล้ว แต่ก็ยังมีพื้นที่เหลือในเขตทางพิเศษเป็นจำนวนมาก

ในการนี้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงได้จัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยจะดำเนินการจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ซึ่งเป็นการศึกษาในพื้นที่ 7 สายทางได้แก่

1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร
2. ทางพิเศษศรีรัช
3. ทางพิเศษฉลองรัช
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา
5. ทางพิเศษบูรพาวิถี
6. ทางพิเศษบางนา-อโศก (S1)
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก

โดยเล็งเห็นความสำคัญของการนำพื้นที่ในเขตทางพิเศษมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดโดยมีการศึกษา สำนวณสภาพทางกายภาพและการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษในปัจจุบันทั้งในส่วนที่ให้เช่าหรือให้เช่าไปแล้ว และส่วนที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ โดยเสนอแนะความเห็น หรือข้อสังเกตที่ต้องการปรับปรุงหรือแก้ไขเพื่อให้เกิดประโยชน์ในการใช้พื้นที่เกิดความเหมาะสมต่อไป

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ.....	ก
สารบัญ.....	ข
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของโครงการ.....	2
ขอบเขตของการศึกษา.....	3
นิยามศัพท์.....	5
วิธีการศึกษา.....	5
ประโยชน์ในการศึกษา.....	6
2 แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	7
กฎ มาตรฐานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย.....	8
กฎ ระเบียบ ข้อบังคับอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง.....	9
3 เนื้อหา รายละเอียดของโครงการ.....	11
กลยุทธ์ในการพัฒนา.....	11
การวางแผนการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ.....	13
4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	16
บรรณานุกรม.....	19
ภาคผนวก.....	20

บทที่ 1

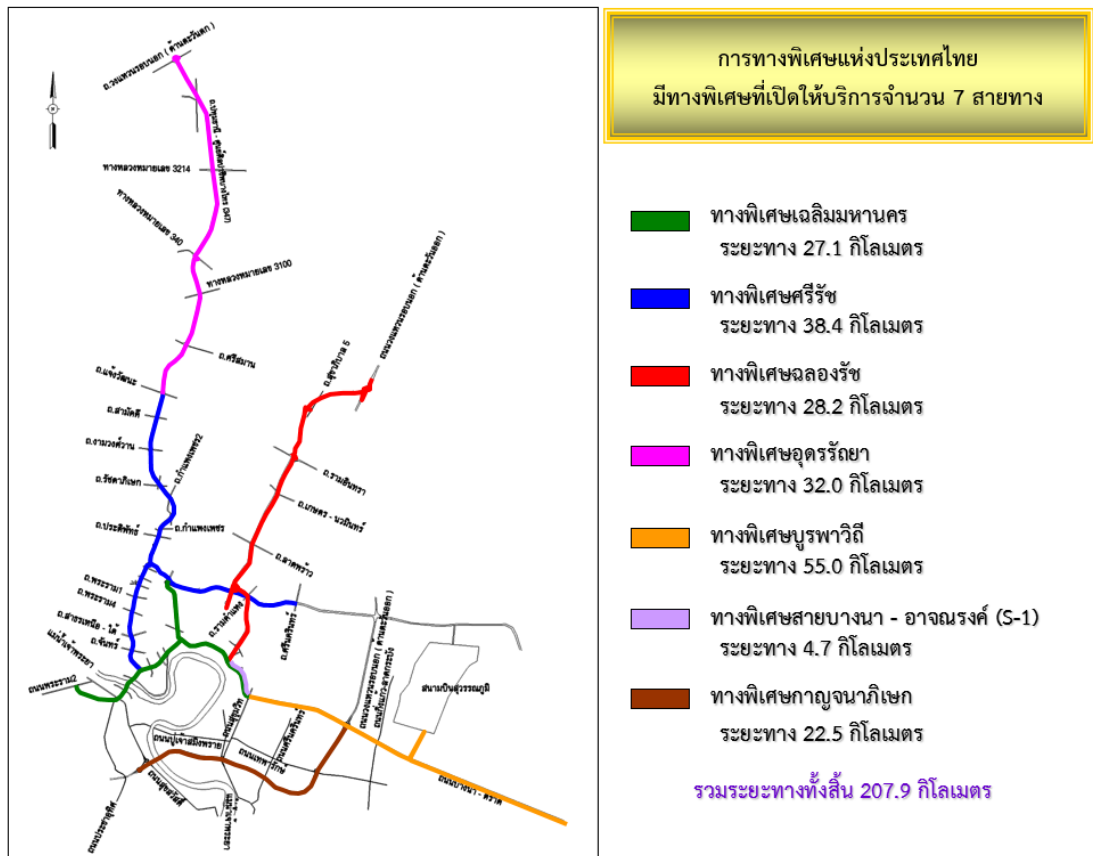
บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่รับผิดชอบในการก่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษและแก้ไขปัญหาจราจร โดยทางพิเศษที่ดำเนินการส่วนใหญ่เป็นทางยกระดับเหนือพื้นดินเกือบทั้งหมด ทำให้มีพื้นที่ว่างใต้โครงสร้างเป็นจำนวนมากตลอดแนวสายทาง ซึ่งปัจจุบัน กทพ. ได้มีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่บางส่วน โดยให้หน่วยงานราชการใช้เพื่อสาธารณประโยชน์ และบางส่วนให้เอกชนหรือประชาชนเช่าเป็นการชั่วคราวไปแล้ว และพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 มีผลบังคับใช้ ซึ่งมาตรา 10(12)ให้อำนาจในการให้เช่าพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ กทพ. ตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่ กทพ. โดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะควบคู่ไปด้วย และมาตรา 57(5) การให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าเกินหนึ่งร้อยล้านบาท หรือที่มีกำหนดเวลาการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ เกิน 5 ปี เว้นแต่การให้เช่าหรือให้สิทธินั้นเป็นการให้แก่หน่วยงานของรัฐต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการได้ ดังนั้น กทพ. จึงทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขต ทางพิเศษเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ต่อไป

ในการนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จึงได้ดำเนิน โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ซึ่งเป็นการศึกษาในพื้นที่ 7 เส้นทาง ได้แก่

1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร
2. ทางพิเศษศรีรัช
3. ทางพิเศษฉลองรัช
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา
5. ทางพิเศษบูรพาวิถี
6. ทางพิเศษบางนา-อาจนรงค์ (S1)
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก



เพื่อให้เป็นแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษโดยสอดคล้องกับทิศทางการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนแม่บทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ป้องกันการบุกรุกพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ตลอดจนการสร้างมูลค่าเพิ่มทางด้านการเงิน และเศรษฐกิจ โดยบริหารจัดการพื้นที่ในเขตทางพิเศษให้เกิดประโยชน์ต่อการทางพิเศษและต่อสังคมอย่างสูงสุด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อเป็นแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษ โดยสอดคล้องกับทิศทางการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 และแนวนโยบายทิศทางการพัฒนาเมือง การใช้พื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครในอนาคต รวมทั้งให้สอดคล้องกับโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง ทางถนน และระบบขนส่งมวลชนของหน่วยงานต่าง ๆ

2. เพื่อช่วยสนับสนุนหรือส่งเสริมระบบทางพิเศษที่มีในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมทั้ง ให้มีส่วนช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร และสามารถรองรับการเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบันและอนาคต เช่น ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ระบบรถโดยสารขนส่งมวลชน เป็นต้น

3. เพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มทางด้านการเงิน และเศรษฐกิจ โดยบริหารจัดการพื้นที่ในเขตทางพิเศษให้เกิดประโยชน์สูงสุด

4. เพื่อเป็นแนวทางให้การใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเกิดประโยชน์ต่อประชาชน และสังคมโดยรวม เพื่อลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและชุมชน รวมทั้งเพื่อสาธารณประโยชน์ด้วย

5. เพื่อเป็นแนวทาง จัดระบบการใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย มีทัศนียภาพสวยงาม เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อ กทพ. และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการบำรุงรักษาทางพิเศษ ผลกระทบต่อโครงสร้างทางพิเศษ หรือปัญหาอัตรากำลังคนอาจเกิดขึ้นต่อทางพิเศษ

6. เพื่อเป็นแนวทางการป้องกันการบุกรุกพื้นที่ในเขตทางพิเศษ เนื่องจากพื้นที่ในเขตทางพิเศษส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เปิดโล่ง ทำให้ระหว่างที่ยังมิได้นำพื้นที่ไปพัฒนาจะมีการบุกรุกเข้ามาทั้งกลางวัน และกลางคืน จึงควรมีการกำหนดมาตรการ หรือวิธีการในการป้องกันการบุกรุกพื้นที่

ขอบเขตของการศึกษา

การดำเนินงานครั้งนี้จะครอบคลุมพื้นที่ของทางพิเศษ 7 สายทาง คือ

1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร
2. ทางพิเศษศรีรัช
3. ทางพิเศษฉลองรัช
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา
5. ทางพิเศษบูรพาวิถี
6. ทางพิเศษบางนา-อโศก (S1)
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก

โดยเล็งเห็นความสำคัญของการนำพื้นที่ในเขตทางพิเศษมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และมีรายละเอียดในการศึกษาดังนี้

1. สำรวจสภาพทางกายภาพ และการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษในปัจจุบันทั้งในส่วนที่ให้เช่า หรือให้ใช้ไปแล้ว และส่วนที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ โดยเสนอแนะความเห็น หรือข้อสังเกตที่ต้องปรับปรุง หรือแก้ไข เพื่อให้การใช้พื้นที่เกิดความเหมาะสมต่อไป

2. ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Landuse) ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 ของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ซึ่งแสดงทิศทางการใช้ประโยชน์ที่ดินใน กรุงเทพมหานครมาเป็นแนวทางประกอบการพิจารณาแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขต ทางพิเศษ

3. ศึกษาข้อมูลโครงข่ายถนน ทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชน (Transportation) เช่น รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถโดยสารขนส่งมวลชน เป็นต้น รวมถึงโครงข่ายทางด้านการคมนาคม ขนส่งอื่น ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ที่เปิดให้บริการแล้ว และแผนงานที่จะ ดำเนินการในอนาคตที่อยู่ใน ความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ เช่น กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางประกอบการ พิจารณาแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษ

4. รวบรวมข้อมูล ระเบียบ ข้อบังคับ นโยบาย และแผนงานหรือโครงการต่าง ๆ ของ หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้เช่าและให้ใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมธนารักษ์ เป็นต้น

5. ประมวลผลข้อมูล นโยบาย แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ ที่ดินของ กทพ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อนำมาวางแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ ในเขตทางพิเศษให้เหมาะสม

6. จัดทำข้อเสนอแนะ โอกาสการดำเนินธุรกิจในรูปแบบใหม่ ๆ ในการพัฒนาพื้นที่ใน เขตทางพิเศษของ กทพ. รวมทั้งจัดทำทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาธุรกิจ หรือแนวทางใน การดำเนินธุรกิจที่เหมาะสมกับ กทพ. การวิเคราะห์ผลตอบแทนจากการลงทุนสำหรับการดำเนิน ธุรกิจดังกล่าวทั้งที่เป็นตัวเงิน และมีใช้ตัวเงินรวมถึงกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจในรูปแบบต่าง ๆ

7. เสนอแนะแผนงานและจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษที่มี ความสำคัญ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสภาพสังคม เศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว โดย พิจารณาถึงโครงการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ระบบขนส่งมวลชน รถไฟฟ้า รวมถึงให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ ในอนาคต

8. ศึกษาและเสนอแนะรูปแบบการลงทุน และการบริหารจัดการพื้นที่ ตามแผนแม่บทฯ ที่ได้จัดทำขึ้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินและเศรษฐศาสตร์ แนวทางการบริหาร จัดการที่เหมาะสม ความร่วมมือของหน่วยงานของรัฐและเอกชน การมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อเป็น แนวทางในการพิจารณาต่อไป

9. ศึกษาและเสนอแนะมาตรการ หรือวิธีการการป้องกันการบุกรุกพื้นที่ในเขตทางพิเศษ การดูแลและการจัดการพื้นที่เนื่องจากพื้นที่ในเขตทางพิเศษส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เปิดโล่ง และผ่านบริเวณที่มีการใช้ที่ดินแตกต่างกัน ความหนาแน่นแตกต่างกัน รวมทั้งบางพื้นที่ที่ยังมิได้นำพื้นที่ไปพัฒนาจะมีการบุกรุกเข้ามาทั้งกลางวันและกลางคืน

10. การวางแผนทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษต้องอยู่ในขอบเขตของประกาศ กฎ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ของ กทพ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

11. ประเมินปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน ตลอดจนเสนอแนวทางในการแก้ไข

12. จัดทำแผนแม่บท (Master Plan) การพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษภายใต้ข้อจำกัดต่าง ๆ ซึ่งมีความชัดเจนเกี่ยวกับแนวคิดและรูปแบบของการพัฒนาทั้งในเชิงธุรกิจควบคู่กับ การใช้พื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์ ทั้งด้านการคมนาคมขนส่ง และ การจราจร ด้านสังคม และสิ่งแวดล้อม และ กำหนดลำดับการพัฒนาแนวทางการดำเนินงานโดยคำนึงถึงความเหมาะสมในทุกด้านที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกำหนด โครงการนำร่อง (Pilot Project)

นิยามศัพท์

กทพ. หมายความว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ทางพิเศษ หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้น หรือได้รับโอนหรือได้รับมอบไม่ว่าจะจัดสร้างขึ้นในระดับดิน เหนือหรือใต้ดินหรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และให้หมายความถึงสะพาน อุโมงค์ เรือสำหรับขนส่งรถข้ามฟากท่าเรือสำหรับขึ้นลงรถทางเท้า ที่จอดรถ เขตทาง ไหล่ทาง เขื่อนกั้นน้ำ ท่อหรือทางระบายน้ำ กำแพงกันดิน รั้วเขตหลัก ระยะสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร อาคาร หรือสิ่งอื่นใดที่จัดไว้ในเขตทางเพื่ออำนวยความสะดวก หรือเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับงานทางพิเศษ

วิธีการศึกษา

ในการจัดทำโครงการการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษดำเนินการโดยรวบรวมข้อมูลและสำรวจพื้นที่ของฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน ของ กทพ. ได้แก่

1. ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Landuse) ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

การจัดให้มีทางพิเศษในเขตมหานครมีเป้าหมายเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่ และเพื่อการขนส่งและคมนาคมที่สะดวกขึ้น เนื่องจากในเขตมหานครมีความ

ต้องการในการใช้พื้นที่เป็นจำนวนมากแต่พื้นที่เพื่อการรองรับทั้งกิจกรรมและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ มิใช่เพียงพอต่อความต้องการ กิจกรรมต่าง ๆ จึงต้องใช้พื้นที่อย่างประหยัดและคุ้มค่า รวมทั้งเกิดอาคารที่มีการเชื่อมโยงทางแนวตั้งมากขึ้นเพื่อให้กิจกรรมต่าง ๆ สามารถใช้พื้นที่ทางราบลดลง ส่วนด้านการขนส่งและคมนาคมได้จัดให้มีทางพิเศษมาช่วยเสริมเส้นทางปกติ และควรมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองควบคู่ไปกับการคมนาคมขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ

2. ทางพิเศษกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน

ทางพิเศษ จำนวน 7 สายทาง ทำหน้าที่เชื่อมโยงศูนย์กลางทางกิจกรรมต่าง ๆ ของภาคมหานครเข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดการสัญจรที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ดังนั้น การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทางพิเศษกับการพัฒนาเมืองเพื่อนำไปสู่การวางแผนการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษที่เหมาะสมสามารถวิเคราะห์ได้หลายรูปแบบและแง่มุมหลายมิติ

ประโยชน์ในการศึกษา

นโยบายในอนาคตของ กทพ. ในการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ จะต้องทำการศึกษาและวางแผนการพัฒนาพื้นที่เขตทางพิเศษตั้งแต่เริ่มโครงการ เพื่อให้บรรลุความต้องการทั้ง 3 ประเด็นหลัก โดยการศึกษาครั้งนี้ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ ดังนี้

1. นโยบายและเป้าหมายตามความต้องการขององค์กร กทพ. เพื่อการป้องกันการบุกรุกและการใช้พื้นที่อย่างผิดกฎหมาย รวมทั้งเพื่อการดำเนินงานประสานงานที่ง่าย สะดวก และประหยัดในการบำรุงรักษาพื้นที่

2. นโยบายและเป้าหมายตามความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ ธุรกิจ การลงทุน และการหารายได้ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมในแง่กฎหมาย การลงทุน ระยะเวลาและการบริหารจัดการ รวมทั้งมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับลักษณะโครงสร้างของทางพิเศษ เพื่อไม่ทำให้เกิดความเสียหาย และผลกระทบต่อระบบโครงสร้าง

3. นโยบายและเป้าหมายตามความต้องการของสังคม สาธารณะประโยชน์ และชุมชน ซึ่งเป็น เป้าหมายหรือบทบาทการดำเนินงานเพื่อประโยชน์สาธารณะ ที่สามารถทำได้ในหลายบทบาท เช่น ด้านปัญหา การจราจร และการเชื่อมต่อการสัญจร ด้านการกีฬา ด้านการปรับปรุงภูมิทัศน์ และจินตภาพที่ดีของเมือง ด้าน สิ่งแวดล้อม ด้านการพัฒนาที่ยั่งยืน และด้านสังคม

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษของ กทพ. จำเป็นต้องพิจารณาถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับนโยบาย แผนงาน โครงการต่าง ๆ ของหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการใช้พื้นที่เขตทางพิเศษ และเป็นแนวทางกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษต่อไป ซึ่งมีกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. กฎ มาตรฐานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
2. กฎ ระเบียบ และข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

กฎ มาตรฐานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ได้แก่ พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 และมาตรการและข้อกำหนดในการพัฒนาพื้นที่ จัดหาผลประโยชน์และดูแลเขตทางพิเศษ

พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550

- มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550”
- มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป
- มาตรา 3 ให้ยกเลิกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 และพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 พ.ศ. 2530
- มาตรา 4 “ทางพิเศษ” หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้น หรือได้รับโอนหรือได้รับมอบไม่ว่าจะจัดสร้างขึ้นในระดับพื้นดิน เหนือหรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และให้หมายความรวมถึงสะพาน อุโมงค์ เรือสำหรับขนส่งรถข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นลงรถ ทางเท้า ที่จอดรถ เขตทาง ไหล่ทาง เขื่อนกั้นน้ำ ท่อหรือทางระบายน้ำ กำแพงกันดิน รั้วเขต หลักระยะสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร อาคาร หรือสิ่งอื่นใดที่จัดไว้ในเขตทางเพื่ออำนวยความสะดวก หรือเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับงานทางพิเศษ

- มาตรา 10 ให้ กทพ. มีอำนาจหน้าที่กระทำการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตาม มาตรา 8 และอำนาจเช่นนี้ให้รวมถึงให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ กทพ. ตามความ จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่ กทพ. โดยคำนึงถึงสาธารณะประโยชน์ควบคู่ไปด้วย

- มาตรา 36 การทำทางหรือถนนเชื่อมระหว่างทางพิเศษกับทางสาธารณะอื่น ผู้ใดจะขอ เชื่อมทางต้องขออนุญาตและออกเป็นหนังสือจาก กทพ. ก่อน

- มาตรา 37 ใ้ภายใต้มาตรา 36 ห้ามผู้ใดสร้างโรงเรือนหรือสิ่งอื่นใดหรือปลูกต้นไม้ หรือพืชผลใด ๆ ในเขต ทางพิเศษ หรือเพื่อเชื่อมต่อกับทางพิเศษ เว้นแต่หน่วยงานของรัฐดำเนิน กิจกรรมเป็นสาธารณูปโภค ให้หน่วยงานรัฐนั้นทำข้อตกลงกับ กทพ. ถ้าตกลงกันไม่ได้ให้ กทพ. คิด เป็นค่าเช่าและให้เสนอรัฐมนตรีวินิจฉัย คำวินิจฉัยรัฐมนตรีเป็นที่สุด

- มาตรา 38 ภายในระยะห้าสิบลเมตรจากเขตทางพิเศษ ห้ามให้ผู้ใดสร้าง ดัดแปลงติด หรือตั้งป้ายกระทำใดแต่ต้องอยู่ภายใต้ข้อห้าม ตามมาตรา 38 ว่าต้องไม่อยู่ในลักษณะที่อาจ ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย ไม่ว่า กทพ. จะเป็น ผู้ทำเองก็ตาม ควรยึดหลักตามมาตรา 38 นี้เช่นกัน

- มาตรา 57 กทพ. ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจำดำเนินการ ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าเกินหนึ่งร้อยล้านบาทหรือมีกำหนดเวลาการ ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ เกินห้าปี เว้นแต่การให้เช่าหรือให้สิทธินั้นเป็นการให้แก่หน่วยงานของรัฐ

มาตรการและข้อกำหนดในการพัฒนาพื้นที่ จัดหาผลประโยชน์และดูแลเขตทางพิเศษ

1) การดูแลรักษาสภาพแวดล้อมในเขตทางพิเศษและการใช้พื้นที่สาธารณะประโยชน์ ได้แก่ การเก็บและการกำจัดขยะมูลฝอย การให้เช่าพื้นที่เพื่อจำหน่ายสินค้าหรือตลาดนัด เช่าพื้นที่ เพื่อประกอบธุรกิจการค้า การจัดหาพื้นที่เหมาะสมเพื่อสาธารณะประโยชน์ เป็นต้น

2) การดูแลรักษาโครงสร้างทางด่วน ได้แก่ การจัดส่งแผนผังและแผนงานของการเช่า/ ใช้ที่ดิน เพื่อการพิจารณา การรับผิดชอบความเสียหาย การจัดทางเข้าออก การดูแลรักษาพื้นที่ขอ เช่า/ใช้ การป้องกันเพลิงไหม้ และข้อบังคับ ข้อห้ามอื่น ๆ รวมทั้งมาตรการและข้อกำหนดที่ เกี่ยวข้องกับระยะ ดังนี้

- การป้องกันเสาโครงสร้าง โดยกำหนดล้อมรอบเสาทุกต้นที่ต้องมีระยะห่างจากเสาไม่ น้อยกว่า 0.6 เมตรและไม่เกิน 2.0 เมตร

- ส่วนสูงของสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ โดยกำหนดให้ต้องอยู่ต่ำกว่าระดับใต้ท้องทางพิเศษไม่ น้อยกว่า 2 เมตร และด้านข้างของสิ่งปลูกสร้างต้องเว้นระยะจากขอบราวสะพานไม่น้อยกว่า 2 เมตร

- สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ที่มีได้ยู่ใต้โครงสร้าง ด้านข้างของสิ่งปลูกสร้างนั้น ต้องเว้นระยะ จากขอบราวสะพานไม่น้อยกว่า 2 เมตร

3) การควบคุมดูแลมิให้มีการบุกรุกพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ได้แก่ การตรวจสอบพื้นที่อย่างต่อเนื่อง การจัดทำสิ่งป้องกันการบุกรุก การดำเนินการด้านมวลชน การจัดระเบียบภายในพื้นที่ และการเร่งพัฒนาพื้นที่ให้เป็นประโยชน์แก่สาธารณะ เป็นต้น

4) ข้อกำหนดในการให้เข้าพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ได้แก่ การควบคุมดูแลอย่างเคร่งครัด การก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจาก กทพ. และขออนุญาตให้ถูกต้อง การบำรุงดูแลรักษา การปรับสภาพพื้นที่ และข้อบังคับ ข้อห้ามอื่น ๆ รวมทั้งมาตรการและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับระยะ ดังนี้

- สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ต้องใช้วัสดุทนไฟและออกแบบก่อสร้างให้ห่างจากเสาทางพิเศษไม่น้อยกว่า 2 เมตร

กฎ ระเบียบ ข้อบังคับอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การพิจารณามาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้พื้นที่ใต้เขตทางพิเศษ สามารถแบ่งได้ตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง คือ พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังรายละเอียดต่อไปนี้

กฎกระทรวงให้ใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556

กฎหมายการผังเมืองที่ต้องนำมาพิจารณาในการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ คือ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 เป็นการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินรวมถึงประเภทของกิจกรรมในพื้นที่ตามนโยบายการพัฒนาเพื่อให้ประชากรมีคุณภาพชีวิตที่ดีมีความสอดคล้องต่อการดำเนินชีวิต มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการรองรับอย่างเพียงพอ ดังนั้น การวางโครงการพัฒนาพื้นที่ใต้เขตทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครของ กทพ. จึงต้องเป็นไปภายใต้กรอบของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เพื่อความสอดคล้องและลดความขัดแย้งระหว่างโครงการพัฒนาพื้นที่ใต้เขตทางพิเศษกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติควบคุมอาคารมีข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง และกำหนดให้ทางพิเศษเป็นอาคารประเภทหนึ่ง

- มาตรา 4 “อาคาร” หมายความว่า ดึก บ้าน เรือน โรง ร้าน แพ คลังสินค้า สำนักงาน และสิ่งที่สร้างขึ้นอย่างอื่น ซึ่งบุคคลอาจเข้าอยู่หรือเข้าใช้สอยได้

- หมวด 1 มาตรา 7 (3) ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวง ยกเว้น ผ่อนผัน หรือ กำหนดเงื่อนไขในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเกี่ยวกับอาคารของ องค์การของรัฐที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย ที่ใช้ในกิจการขององค์การหรือใช้เพื่อสาธารณะประโยชน์ การควบคุมการก่อสร้างนี้ กำหนดไว้เพื่อมิให้เกิดอันตรายต่อการปลูกสร้าง รวมถึงผลกระทบต่อ ทัศนียภาพ ที่ไม่สามารถประเมินคุณค่าเป็นราคาได้ แต่จะมีผลต่อการเข้ามาใช้พื้นที่ และการ ก่อสร้างอาคารได้โครงสร้าง ซึ่งถือว่าเป็นการก่อสร้างอาคารซ้อนอาคาร ไม่สามารถก่อสร้างได้ แต่ ถ้าจะขออนุญาตก่อสร้างในพื้นที่ของ กทพ. ที่มีพื้นที่ด้านข้างที่ไม่ได้อยู่ใต้โครงสร้างต้องเป็นไป ตาม กฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ถูกต้องตาม พรบ.ควบคุมอาคาร เช่น ระยะถอยร่น ความสูง เป็นต้น

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เป็นมาตรการทางกฎหมายที่หน่วยงานท้องถิ่นเป็นผู้ออกประกาศบังคับใช้ในพื้นที่นั้น ๆ เพื่อควบคุมการพัฒนาพื้นที่เขตทางพิเศษ

พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530

เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ เพื่อการอันเป็น สาธารณูปโภค หรือเพื่อการผังเมือง หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น ทั้งนี้ การนำ พรบ. เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ มาใช้การการพัฒนาพื้นที่เขตทางพิเศษ กทพ. ไม่สามารถกระทำได้ เนื่องจากไม่เข้าข้อบัญญัติของพระราชบัญญัติ ดังกล่าวข้างต้น

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

กำหนดให้มีมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในเรื่องเกี่ยวกับคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน และคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นจากทางพิเศษ จะมีลักษณะแตกต่างกันขึ้นกับปัจจัยหลายประการ จึงมีความจำเป็นต้องมีการตรวจวัดสภาพ มลภาวะอากาศในปัจจุบันและประมาณการในอนาคต ทั้งนี้จะส่งผลต่อการกำหนดประเภทของ กิจกรรมที่เหมาะสมด้วย

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ในการก่อสร้างทางพิเศษมีผลกระทบต่อการกีดขวางเส้นทางคมนาคม ทำให้เกิดการ ตัดขวางเส้นทางคมนาคมเดิม โดยเฉพาะในเขตพื้นที่เมืองที่มีการจราจรคับคั่ง ดังนั้นการพัฒนา พื้นที่ในเขตทางพิเศษจึงจำเป็นต้องพิจารณาถึงมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมพาหนะในพื้นที่ และบริเวณใกล้เคียง เพื่อมิให้เกิดผลกระทบทางด้านการจราจรที่จะกระทบต่อประชาชนทั่วไป และ ภาพพจน์ของ กทพ. โดยรวม

บทที่ 3

เนื้อหา รายละเอียดของโครงการ

แนวทางการดำเนินโครงการการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ผู้ศึกษามีวิธีดำเนินการเป็นขั้นตอน ดังนี้

กลยุทธ์ในการพัฒนา

1. กลยุทธ์ขององค์กรในการพัฒนาโครงการ

ในการพัฒนาพื้นที่ของ กทพ. มีลักษณะรูปแบบในการพัฒนา 3 ลักษณะดังนี้

1.1 Revenue Driven มุ่งเน้นประโยชน์ในเชิงการสร้างรายได้ให้กับองค์กร ทำให้เกิดการพัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ให้เต็มศักยภาพ

1.2 Growth Driven มุ่งเน้นเป้าหมายในการพัฒนาธุรกิจใหม่ (New Business Portfolio) ให้มีความหลากหลายของแหล่งที่มารายได้ เพิ่มมากขึ้น

1.3 CSR Driven มุ่งเน้นการสร้างประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility) เพื่อเป็นแนวทางการสร้างคุณค่าขององค์กรในระยะยาวจากการสร้างภาพลักษณ์ขององค์กรที่เกื้อกูลต่อสังคมลักษณะรูปแบบในการพัฒนามี 4 ลักษณะได้แก่

1) ดำเนินการเอง โดย กทพ. เป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด และเป็นผู้บริหารโครงการด้วยตนเอง โดยอาจจัดตั้งเป็น Business Unit หรือ บริษัทลูกที่ กทพ. ถือหุ้น 100% โดย กทพ. เป็นผู้รับความเสี่ยงจากการลงทุนและสร้างผลตอบแทนในการดำเนินธุรกิจเองทั้งหมด

2) การบริหารงานตามสัญญา (Management Contract) โดย กทพ. เป็นผู้ลงทุนเองแต่ให้เอกชนเข้ามาเป็นผู้บริหารโครงการ ทั้งในด้านการหารายได้ และด้านการดูแลบริหารจัดการสถานที่ ซึ่ง กทพ. ยังคงเป็นผู้รับผลความเสี่ยงจากการลงทุน แต่อาจถ่ายโอนความเสี่ยงบางส่วนให้เอกชนที่เป็นผู้รับจ้างเข้าร่วมรับความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจด้วย

3) บริษัทร่วมทุน โดย กทพ. หาพันธมิตรเอกชนที่สนใจอยากร่วมลงทุนในโครงการแล้วจัดตั้งบริษัทร่วมทุนขึ้นมาร่วมกัน โดยบริษัทร่วมทุนที่จัดตั้งขึ้นเป็นผู้รับความเสี่ยงจากการลงทุนโดยตรง ส่วน กทพ. ร่วมรับความเสี่ยงบางส่วนตามสัดส่วนของการถือหุ้นในบริษัทร่วมทุนที่จัดตั้งขึ้น

4) เอกชนลงทุนทั้งหมด โดย กทพ. ให้เอกชนมาลงทุนแล้วจ่ายค่าผลประโยชน์ตอบแทนให้กับ กทพ. โดยอาจกำหนดแนวทางในลักษณะ Build-Operate-Transfer (BOT) หรือ Build-Transfer-Operate (BTO) หรือ Lease Contract ซึ่ง กทพ. ไม่ได้เป็นผู้รับความเสี่ยงจากการลงทุนและดำเนินธุรกิจโดยตรง แต่เน้นการดำเนินบทบาทในฐานะเจ้าของที่ดิน ซึ่งมุ่งเน้นผลตอบแทนจากมูลค่าที่ดินของโครงการ เป็นหลัก

2. กลยุทธ์การพัฒนาที่สอดคล้องกับเป้าหมายในเชิงสังคมและสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ในการพัฒนาเพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ ได้มีการกำหนดสัดส่วนการพัฒนาใช้พื้นที่เพื่อสาธารณะประโยชน์และเพื่อหารายได้ควบคู่กันไป โดยมีการเสนอแนวคิดการพัฒนาการใช้ประโยชน์โดยแบ่งเป็นพื้นที่ เขตในเมืองและเขตนอกเมือง ได้เป็น 2 แนวทาง ได้แก่

2.1 แนวคิดการพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่เขตในเมือง สามารถกำหนดแนวทางการพัฒนา เช่น

เพื่อสาธารณะประโยชน์ 75 เปอร์เซ็นต์

เพื่อหารายได้ 25 เปอร์เซ็นต์

ทั้งนี้ เนื่องจากเขตในเมือง มีความหนาแน่นของประชากรสูง มูลค่าที่ดินราคาสูง ประชากรมีความต้องการพื้นที่เพื่อการพักผ่อน ออกกำลังกาย กิจกรรมการกีฬา และกิจกรรมทางสังคม เห็นได้ว่า พื้นที่เขตในเมืองยังมีความต้องการพื้นที่โล่ง พื้นที่สีเขียวและมีความต้องการส่วนบริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ชุมชน ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่เขตในเมืองเพื่อประโยชน์ส่วนรวมจึงเป็นภาพลักษณ์ที่ดีของ กทพ. และสอดคล้องกับนโยบายในการเพิ่มพื้นที่โล่งให้กับประชาชนของ กทพ. นอกจากนี้ ยังถือเป็นแนวทางที่จะสร้างมูลค่าให้กับที่ดินเพื่อการหารายได้ในทางอ้อมด้วย เพราะการที่ กทพ. จัดพื้นที่สำหรับเป็นส่วนสาธารณะประโยชน์อยู่ภายในเขตเมืองย่อมเป็น Magnet หรือตัวดึงดูดให้ผู้ใช้บริการสนใจเข้ามาใช้พื้นที่ของโครงการได้เป็นอย่างดี ทำให้โครงการมีลักษณะโดดเด่นและมีความแตกต่างจากพื้นที่ของเอกชนทั่วไปที่มุ่งเน้นเรื่องการพัฒนาเป็นหลัก

2.2 แนวคิดการพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่เขตนอกเมือง สามารถกำหนดแนวทางการพัฒนา เช่น

เพื่อสาธารณะประโยชน์ 25 เปอร์เซ็นต์

เพื่อหารายได้ 75 เปอร์เซ็นต์

ทั้งนี้ เนื่องจากเขตนอกเมือง มีความหนาแน่นประชากรน้อยกว่าเขตในเมือง ทำให้มีความต้องการพื้นที่โล่ง พื้นที่สีเขียว หรือพื้นที่เพื่อการพักผ่อนน้อยกว่า สภาพแวดล้อมโดยรวมยัง

ไม่เป็นปัญหา และยังสามารถจัดหาพื้นที่เพื่อเป็นส่วนบริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ชุมชน ทำได้ง่ายกว่า เพราะที่ดินราคายังไม่สูงมากนัก

ถึงอย่างไรก็ดี ยังคงมีอีกแนวทางหนึ่งในการพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อสาธารณะประโยชน์ 50 เปอร์เซ็นต์ และเพื่อหารายได้ 50 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งทาง กทพ. อาจจะต้องพิจารณาดำเนินการตามเหมาะสมสำหรับพื้นที่ที่มีลักษณะคาบเกี่ยวกันระหว่างเขตในเมืองและนอกเมือง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมจากการพิจารณาในรายละเอียดของแต่ละพื้นที่เป็นหลัก

นอกจากนี้ กทพ. ยังสามารถร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ๆ ของภาครัฐเพื่อร่วมกันพัฒนาพื้นที่ของโครงการให้ตอบสนองต่อเป้าหมายในด้านสาธารณะประโยชน์ได้ด้วย เช่น กรุงเทพมหานคร (กทม.) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีนโยบายในการหาพื้นที่ หรือที่ดินที่ได้มีการใช้ทำประโยชน์มาพัฒนาเป็นสวนสาธารณะสำหรับ คนกรุงเทพฯ เป็นต้น โดยแนวทางดังกล่าวนี้ นอกจาก กทพ. จะได้ประโยชน์ในเชิงภาพลักษณ์ การมีส่วนร่วม รับผิดชอบต่อสังคมแล้ว กทพ. ยังได้ประโยชน์จากการประหยัดเงินลงทุนเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ กทพ. ต้องพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวขึ้นมาเองด้วย

การวางแผนการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ

การวางแผนการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษที่เหมาะสมสามารถวิเคราะห์ได้หลายรูปแบบและหลายมิติ โดยมีการวิเคราะห์ดังนี้

1. มิติด้านที่ตั้ง

การวิเคราะห์มิติด้านที่ตั้งสามารถระบุถึงความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ ของเมืองกับความสามารถในการเข้าถึงในรูปแบบของทางพิเศษ โดยสามารถแยกแยะมิติด้านที่ตั้งได้ 2 ประเภท ได้แก่

- พื้นที่เขตทางในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร เป็นเส้นทางแบบที่สามารถเชื่อมโยงกิจกรรมหลักต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกันเพื่อการใช้งานอย่างคุ้มค่า ประโยชน์ ดังนั้น พื้นที่ดังกล่าวจึงเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและแรงผลักดันทางเศรษฐกิจ และพื้นที่ที่ไม่มีศักยภาพด้านการคมนาคม จึงได้มีหน่วยงานภาครัฐและเอกชนได้มาขอใช้หรือเช่าพื้นที่เป็นจำนวนมาก

- พื้นที่ในเขตทางนอกเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร เป็นเส้นทางแบบวงแหวน (Ring Line) ที่ผ่านศูนย์กลางรองในเขตชานเมืองและมีเส้นทางเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายในและภายนอกของกรุงเทพมหานครเข้าด้วยกัน พื้นที่นี้มีแรงผลักดันทางเศรษฐกิจไม่มากนักในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินให้คุ้มค่า เนื่องจากบริเวณดังกล่าวแล้วยังมีพื้นที่อื่น ๆ อีกมากที่สามารถรองรับการพัฒนาโดยไม่มีข้อจำกัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตจังหวัดปริมณฑลที่ตลอดสองข้างยังเป็น

เกษตรกรรม ดังนั้น พื้นที่ดังกล่าวจึงยังไม่ได้มีการใช้งานมากนัก มีเพียงบางส่วนเท่านั้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นขอใช้ที่ดินเพื่อกิจการสาธารณะ

2. มิติด้านการถือครองพื้นที่

ประเภทของการถือครองพื้นที่ในเขตทางพิเศษแบ่งออกเป็น 2 ผู้ถือครอง ซึ่งแต่ละประเภทมีผลการวิเคราะห์และการวางแผนแม่บท ดังนี้

1) **พื้นที่ในเขตทางพิเศษที่ถือครองโดย กทพ.** ซึ่งได้รับพื้นที่เพื่อสร้างทางพิเศษและองค์ประกอบเกี่ยวเนื่องโดยผ่านพระราชบัญญัติการเวนคืน โดยมีวัตถุประสงค์ให้ใช้เพื่อประโยชน์ด้านการขนส่งและคมนาคม จึงมีข้อจำกัดด้านกฎหมายในการพัฒนาพื้นที่ในเขตทาง ข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องกับเกณฑ์มาตรฐานและข้อกำหนดด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับโครงสร้างทางพิเศษ เมื่อพื้นที่ส่วนใหญ่ได้รับการเวนคืนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจากที่พักอาศัยเป็นทางพิเศษและพื้นที่ในเขตทางพิเศษ พื้นที่บางส่วนได้ให้ภาคเอกชนเช่าเพื่อเป็นทางเข้าออกอาคาร ทำให้การพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปสู่กิจกรรมที่มีมูลค่าสูงขึ้น ส่วนพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ทางกรุงเทพมหานครได้ขอใช้งานเพื่อเป็นสวนสาธารณะ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีขนาดเหมาะสมต่อการพัฒนา และสามารถสร้างภาพพจน์ที่ดีให้กับทั้ง กทพ. และกรุงเทพมหานคร ดังนั้นทำให้เหลือพื้นที่ที่ กทพ. สามารถนำมาให้เอกชนเช่าใช้ประโยชน์เพื่อการพาณิชย์ไม่มากนัก พื้นที่ส่วนใหญ่มีศักยภาพในเชิงพาณิชย์ต่ำ และมีข้อจำกัดในการพัฒนาที่เกี่ยวข้องการโครงสร้างทางพิเศษ

2) **พื้นที่ในเขตทางพิเศษที่ถือครองโดยหน่วยงานอื่น ๆ** เป็นพื้นที่บางส่วนในเขตทางพิเศษที่ไม่ได้ถูกเวนคืนเพื่อสร้างทางพิเศษ แต่ กทพ. ได้ขอใช้สิทธิบนอากาศ (Air Right) จากหน่วยงานที่เป็นเจ้าของพื้นที่ เช่น ก่อสร้างทางพิเศษบนถนน หรือ ในเขตของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นต้น ดังนั้น กทพ. จึงไม่สามารถเข้าไปบริหารจัดการพื้นที่ในเขตทางพิเศษที่ถือครองโดยหน่วยงานอื่น ๆ ได้ แต่มีส่วนเกี่ยวข้องที่ต้องได้รับการพิจารณาเป็นส่วนหนึ่งของการวางแผน เนื่องจากการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวมีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ที่หน่วยงานอื่น ๆ ที่ถือครองยังมีโอกาสในการพัฒนาเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินสูง

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกำกับควบคุมอาคารหรือสิ่งก่อสร้างในเขตทางพิเศษและแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษ

จากการศึกษากฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกำกับควบคุมอาคารหรือสิ่งก่อสร้างในเขตทางพิเศษ โดยกทพ. สามารถออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อกำหนดควบคุมอาคารหรือสิ่งก่อสร้างในเขตทางพิเศษ โดยอาศัยอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 10 (4) โดยมีแนวทางดังนี้

- พื้นที่ใต้เขตทางพิเศษ มีแนวทางให้ก่อสร้างอาคารสูงได้ไม่เกิน 15 เมตร พื้นที่ไม่เกิน 2,000 ตารางเมตรและระยะห่างระหว่างอาคารไม่น้อยกว่า 6 เมตร

- พื้นที่ข้างเขตทางพิเศษให้อนุโลมตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคารการพิจารณาอนุญาตก่อสร้างในพื้นที่เขตทางพิเศษ สามารถพิจารณาอนุญาตโดย กทพ. ได้เช่นเดียวกับการนิคมอุตสาหกรรม

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาพบว่า พื้นที่ที่มีศักยภาพสูงส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เดียวกัน คือ พื้นที่ที่อยู่บริเวณศูนย์กลางของเมือง เป็นผลมาจากการที่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าสูง และพื้นที่โดยรอบก็ยังคงพื้นที่สาธารณะเพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนอยู่อีกมาก ส่วนพื้นที่นอกเขตเมืองส่วนใหญ่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจต่ำ และมีความต้องการพื้นที่เพื่อการสาธารณะน้อย เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นต่ำและมีโอกาสการพัฒนาในพื้นที่อื่น ๆ อีกมาก กทพ. จึงได้รับมอบหมายให้ควบคุมดูแลพื้นที่ดังกล่าวเพื่อประโยชน์ส่วนรวมที่แตกต่างกันใน 2 แง่มุม คือ แง่มุมเพื่อสาธารณะประโยชน์ และแง่มุมเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพื่อให้ได้ผลตอบแทนเป็นตัวเงิน แล้วนำมาพัฒนาระบบทางพิเศษให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ซึ่งการเลือกรูปแบบการพัฒนาระหว่าง 2 แง่มุมที่แตกต่างกัน ควรมีแนวทางที่เหมาะสมทั้งประโยชน์ต่อส่วนรวมและประโยชน์ต่อ กทพ. ซึ่งมีข้อเสนอแนะในการพัฒนาดังนี้

1. การกำหนดนโยบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับหลักการของการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษ ซึ่งต้องสอดคล้องกับนโยบายที่เกี่ยวกับภาพลักษณ์ และรูปแบบการบริหารจัดการทางการเงิน อีกทั้งยังต้องสามารถยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนได้อย่างสะดวกตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งประเด็นที่ กทพ. ควรกำหนดให้ชัดเจน คือ ความสมดุลระหว่างประเด็นเชิงการใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจกับการสร้างภาพพจน์และสาธารณะประโยชน์ โดยจะต้องมีตัวชี้วัดที่ชัดเจน อีกทั้งยังควรมีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของ กทพ. (Business Positioning) เพื่อให้มีทิศทางการพัฒนาในภาพรวมอย่างถูกต้อง นอกจากนี้ กทพ. ควรปรับบทบาทตนเองเพิ่มขึ้นในด้านการพัฒนาที่ดิน ให้มีการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า ซึ่งไม่ได้ถูกจำกัดอยู่เพียงการหาประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ กทพ. ควรมีบทบาทเชิงรุก (Active Role) ในการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษทั้งในเชิงเศรษฐกิจและในเชิงสาธารณะประโยชน์ เพื่อสร้างความสมดุลในการพัฒนา โดยให้ กทพ. มีทั้งบทบาทในการให้ (ใช้ที่ดินเพื่อสาธารณะประโยชน์) และเป็นผู้รับ (ใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์) อันจะสร้างภาพพจน์ที่ดีให้กับ กทพ. มากกว่าการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการเพื่อสาธารณะประโยชน์ ส่วน กทพ. ทำหน้าที่ด้านเชิงพาณิชย์เพียงอย่างเดียว

2. การกำหนดรูปแบบการพัฒนาพื้นที่แบบผสมผสาน สำหรับพื้นที่ชั้นในที่มีศักยภาพในการพัฒนาในทั้งสองประเด็น คือ มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง และอยู่ในตำแหน่งที่ตั้งที่ควรได้รับการพัฒนาเพื่อเป็นสาธารณะประโยชน์ พื้นที่ดังกล่าว ควรมีนโยบายและมาตรการในการพัฒนาแบบผสมผสานทั้งสองประเด็นเข้าด้วยกัน โดยอาจกำหนดให้เอกชนผู้เช่าพื้นที่ดังกล่าวต้องพัฒนา

พื้นที่บางส่วนที่เข้าไปให้เป็นสาธารณะประโยชน์ด้วย เช่น กำหนดให้เงื่อนไขการเข้าพื้นที่ให้ผู้เช่าจะต้องสร้างสนามกีฬาชุมชนหรือสวนสาธารณะตามกำหนด หรือมีข้อกำหนดเพื่อสร้างแรงจูงใจให้เอกชนผู้เช่าพื้นที่ใช้พื้นที่บางส่วนเพื่อสาธารณะประโยชน์ อย่างไรก็ตาม กทพ. ควรมีแผนแม่บทการใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษ เพื่อจะได้กำหนดมาตรการต่าง ๆ อย่างเหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 3 ระดับความสำคัญ ได้แก่

- ในพื้นที่ที่จะ “ต้อง” กันบางส่วนไว้สำหรับสาธารณะประโยชน์อย่างแน่นอน ไม่ควรให้เอกชนเช่าใช้ประโยชน์พื้นที่นั้นเลย และมอบให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไปพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นประโยชน์ต่อไป

- ในพื้นที่ที่ “ควร” มีบางส่วนถูกใช้เพื่อสาธารณะประโยชน์ ให้ใช้วิธีกำหนดในระเบียบการใช้พื้นที่ ให้มีสัดส่วนสำหรับพัฒนาเชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน และส่วนที่เหลือจะต้องได้รับการพัฒนาอย่างสอดคล้องกับแผนแม่บทเพื่อเป็นพื้นที่สาธารณะประโยชน์ต่อไป ใช้สำหรับพื้นที่ที่ศักยภาพสูงในเชิงพาณิชย์ แต่จะต้องทำหน้าที่เพื่อเป็นสาธารณะประโยชน์ควบคู่กันไปด้วย

- ในพื้นที่ที่ “อาจ” มีบางส่วนถูกใช้เพื่อสาธารณะประโยชน์ หมายความว่าพื้นที่นั้น ๆ ไม่ได้มีความจำเป็นต้องใช้งานเพื่อสาธารณะประโยชน์ แต่ถ้ามีการใช้งานบางส่วนจะเป็นภาพพจน์ที่เสริมให้ กทพ. จึงควรมีมาตรการกำหนดสิทธิประโยชน์ เพื่อสร้างแรงจูงใจในการแบ่งพื้นที่บางส่วนเพื่อกิจการสาธารณะ เช่น ลดอัตราค่าเช่า หรือ ขยายเวลาในการเช่าเพิ่มขึ้นถ้าทำตามแผนแม่บทที่ได้กำหนดไว้ เป็นต้น ข้อกำหนดที่ถูกนำมาใช้งาน ควรเป็นรูปแบบเดียวกับข้อกำหนดทางผังเมือง เช่น การกำหนดสัดส่วนพื้นที่อาคารต่อแปลงที่ดิน (Floor Area Ratio – R.A.R.) หรือการกำหนดสัดส่วนพื้นที่โล่งว่างต่อพื้นที่อาคาร (Open Space Ratio – O.S.R.) รวมถึงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอาคาร เช่น ระยะถอยร่น ความสูงอาคาร เป็นต้น

3. การประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อการพัฒนาพื้นที่อย่างเหมาะสม ซึ่งในอนาคตขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเหล่านั้นจะได้รับการถ่ายโอนอำนาจจากกรมโยธาธิการและผังเมืองให้สามารถวางผังเมืองรวมของตนเองได้ กทพ. จึงควรสร้างความร่วมมือที่ดีกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเหล่านั้น เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ทางพิเศษสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละแห่ง และในปัจจุบัน กทพ. ได้มีการส่งมอบพื้นที่บางส่วนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใช้ประโยชน์ไปแล้วด้วย จึงควรมีการประสานงานเพื่อสร้างแผนแม่บทร่วมกันและพิจารณาสัญญาใหม่ให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาในแผนแม่บทที่ได้ทำขึ้นมาใหม่

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาทั้ง 3 เรื่องที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ควรได้รับการวางแผน
 ทางการพัฒนาในภาพรวม (Development Concept) ที่กำหนดโดยมติของคณะกรรมการ กทพ. และ
 เป็นแนวทาง การพัฒนา กทพ. ไม่ว่าจะเป็นบทบาทด้านการคมนาคมขนส่ง รวมถึงการเป็นผู้ถือ
 ครองที่ดินที่มีศักยภาพในการพัฒนาอีกด้วย และถ่ายทอดลงสู่แผนปฏิบัติการของหน่วยงาน
 ต่าง ๆ ในองค์กรอย่างเหมาะสมต่อไป

บรรณานุกรม

- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. (2557). รายงานประจำปี พ.ศ.2557. กรุงเทพฯ: การทางพิเศษ-
แห่งประเทศไทย
- คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2553). โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา
พื้นที่ในเขตทางพิเศษ พ.ศ.2553. กรุงเทพฯ: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. (2550). คู่มือการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการพัฒนา
และรักษาเขตทาง. กรุงเทพฯ: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

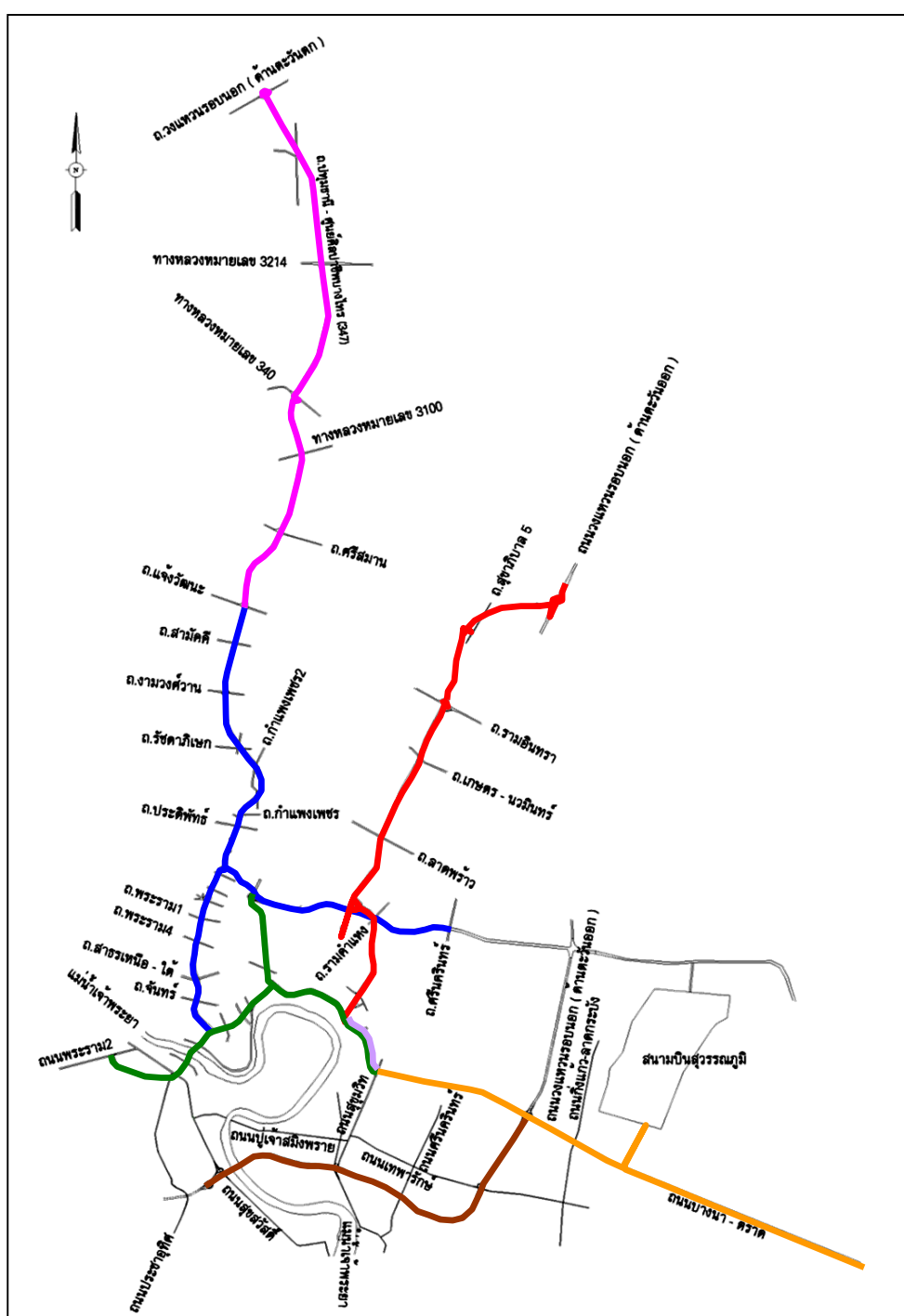


การพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

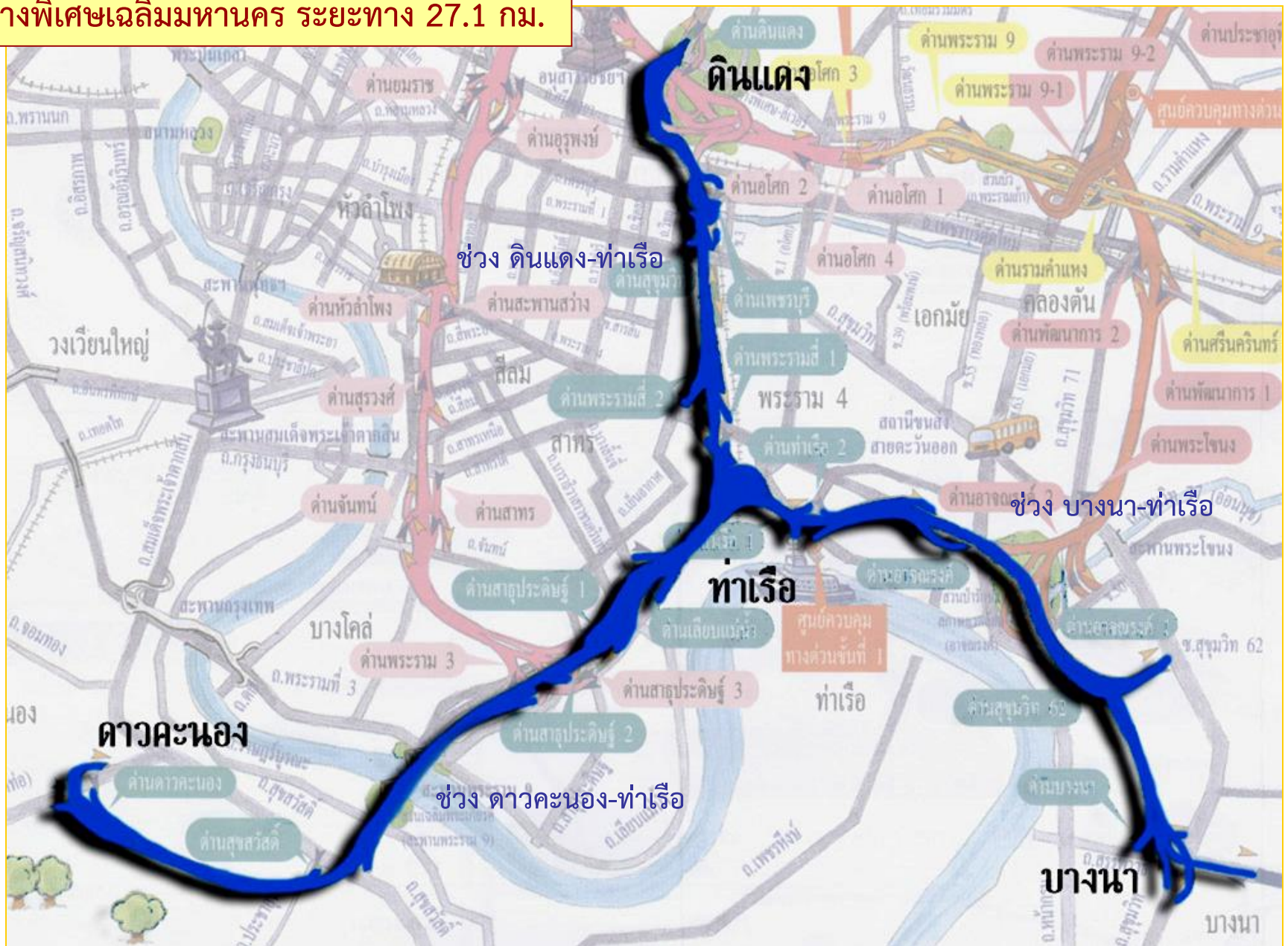
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
มีทางพิเศษที่เปิดให้บริการจำนวน 7 สายทาง

- ทางพิเศษเฉลิมมหานคร
ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร
- ทางพิเศษศรีรัช
ระยะทาง 38.4 กิโลเมตร
- ทางพิเศษฉลองรัช
ระยะทาง 28.2 กิโลเมตร
- ทางพิเศษอุดรรัถยา
ระยะทาง 32.0 กิโลเมตร
- ทางพิเศษบูรพาวิถี
ระยะทาง 55.0 กิโลเมตร
- ทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรินทร์ (S-1)
ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร
- ทางพิเศษกาญจนาภิเษก
ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร

รวมระยะทางทั้งสิ้น 207.9 กิโลเมตร



ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระยะทาง 27.1 กม.





ทางพิเศษศรีรัช ระยะทาง 38.4 กม. แบ่งออกเป็น

ส่วน A

ถนนโศก-ดินแดง - ต่างระดับโรงกรองน้ำสามเสน - ย่านสินค้าพหลโยธิน

ส่วน B

ต่างระดับโรงกรองน้ำสามเสน - ต่างระดับสาธุประดิษฐ์

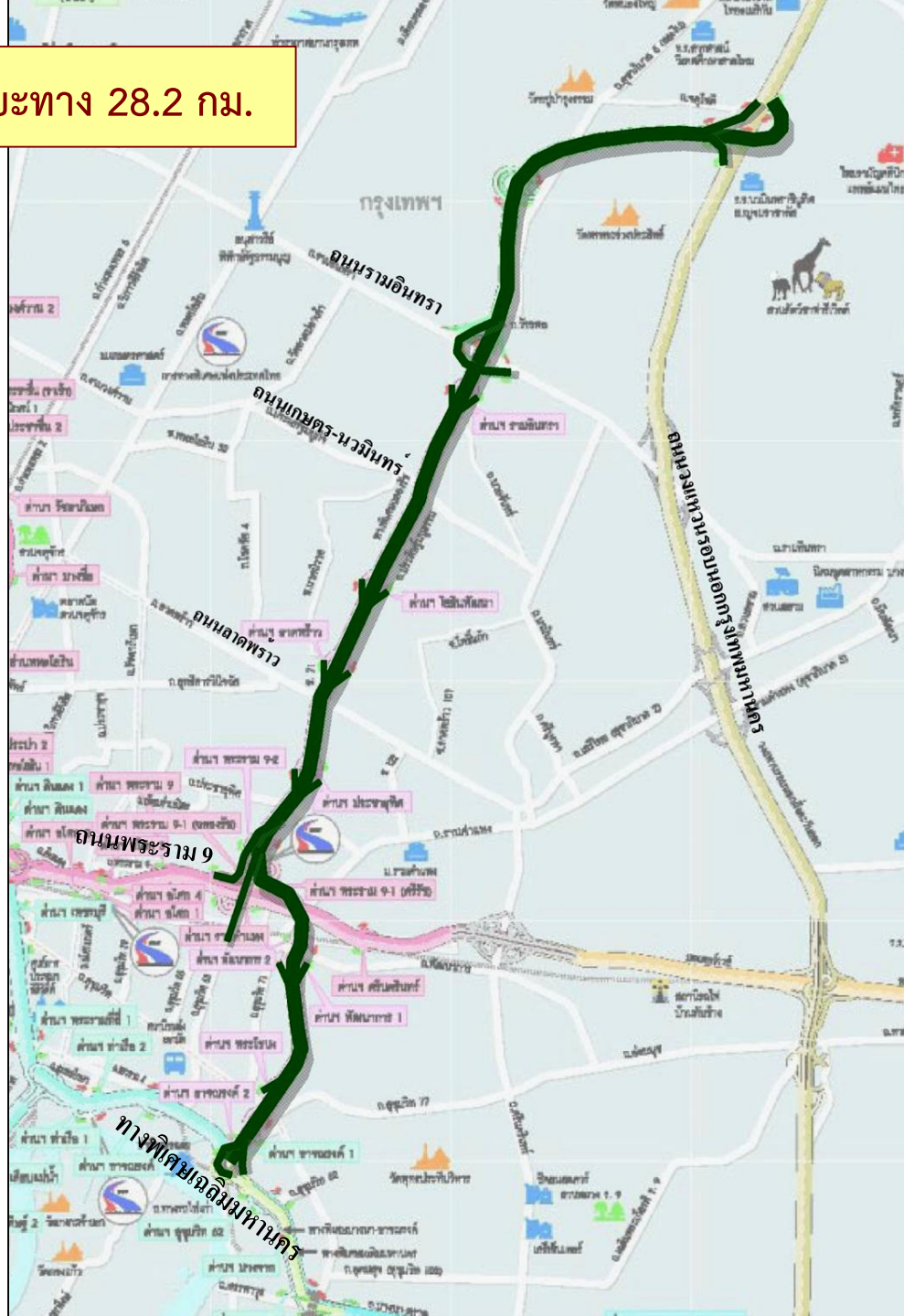
ส่วน C

ย่านสินค้าพหลโยธิน - ถนนแจ้งวัฒนะ

ส่วน D

ถนนโศก-ดินแดง - ถนนศรีนครินทร์

ทางพิเศษฉลองรัช ระยะทาง 28.2 กม.



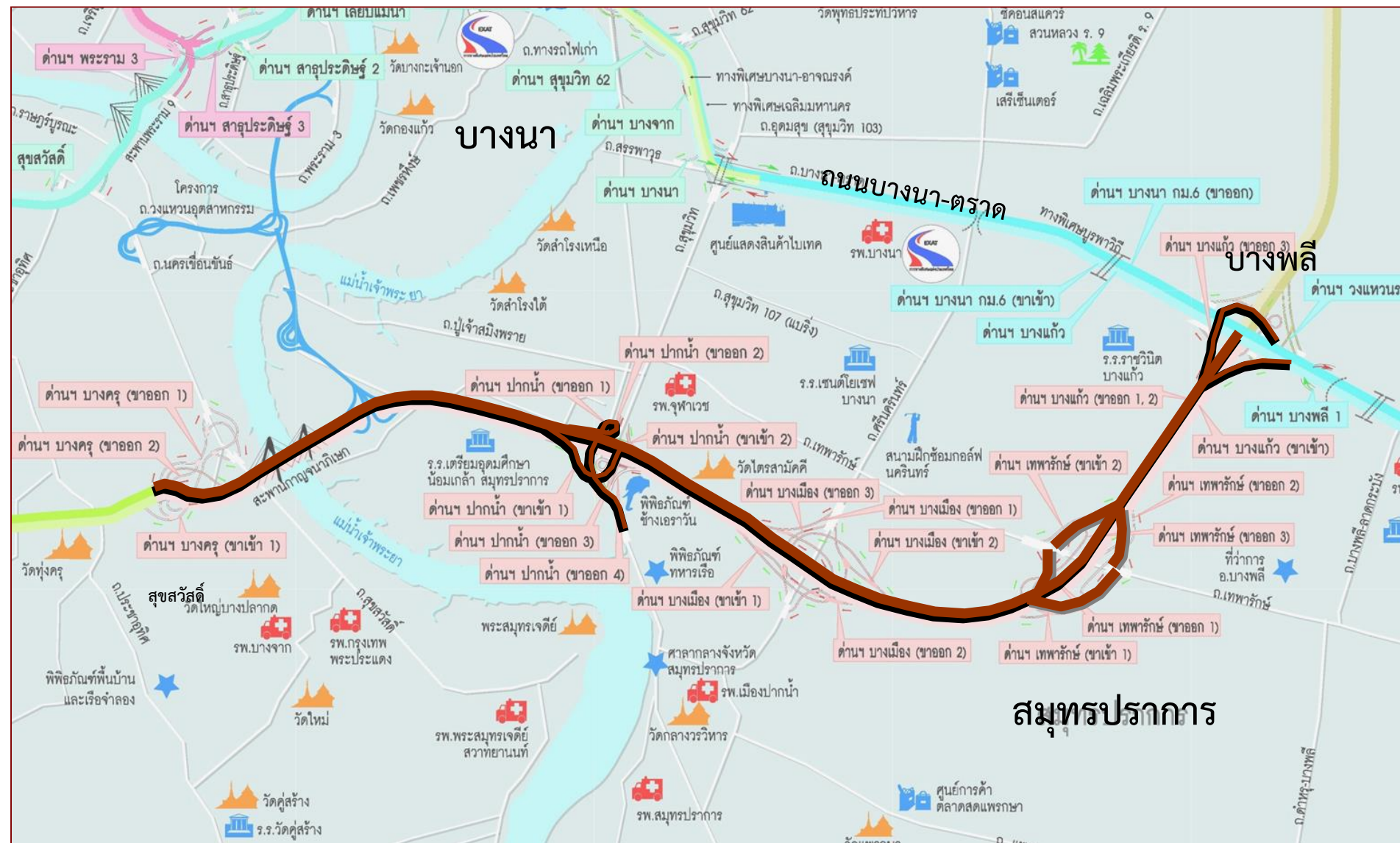
ทางพิเศษบูรพาวิถี ระยะทาง 55 กม.



ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S-1) ระยะทาง 4.7 กม.



บางนา

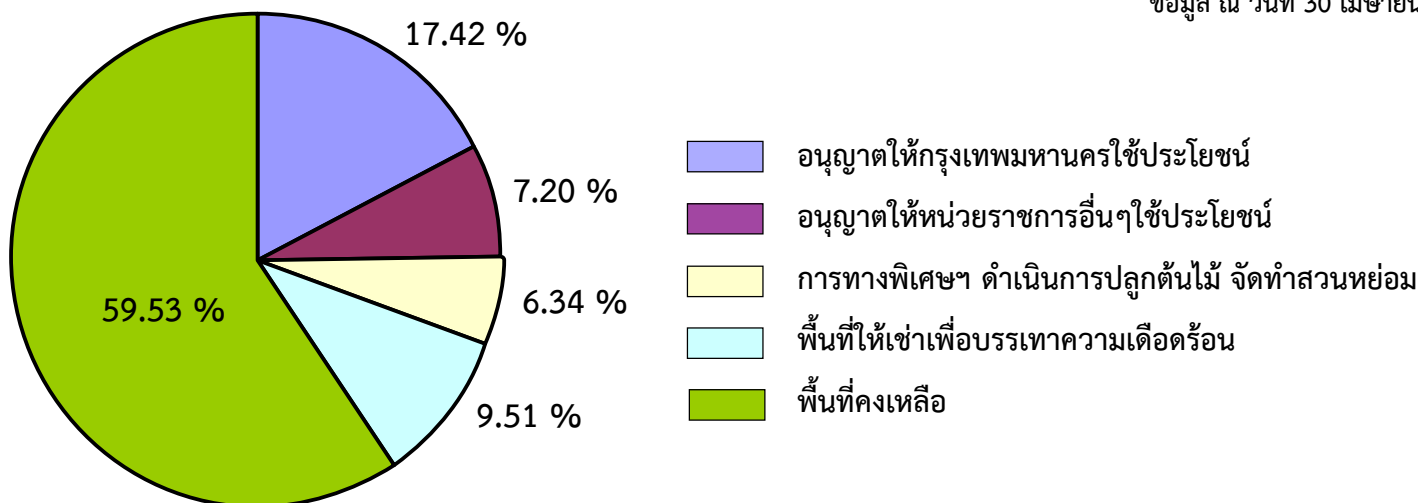


สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษ

พื้นที่ในเขตทางพิเศษที่สามารถใช้ประโยชน์ได้ 1,160,369 ตารางวา (2,900 ไร่ – 3 งาน – 69 ตารางวา)

การใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษ	จำนวน (แห่ง/สัญญา)	จำนวนเนื้อที่ (ตารางวา)	คิดเป็นร้อยละ (%)
1. กรุงเทพมหานคร	143	202,158.74	17.42 %
2. หน่วยราชการอื่นๆ	122	83,535.65	7.20 %
3. การทางพิเศษฯดำเนินการปลูกต้นไม้ จัดทำสวนหย่อม	68	73,627.70	6.34 %
4. การทางพิเศษฯให้เข้าพื้นที่เพื่อบรรเทาความเดือดร้อน	577	110,319.45	9.51 %
รวม	910	469,638.54	40.47 %
คงเหลือพื้นที่		690,730.46	59.53 %

ข้อมูล ณ วันที่ 30 เมษายน 2558

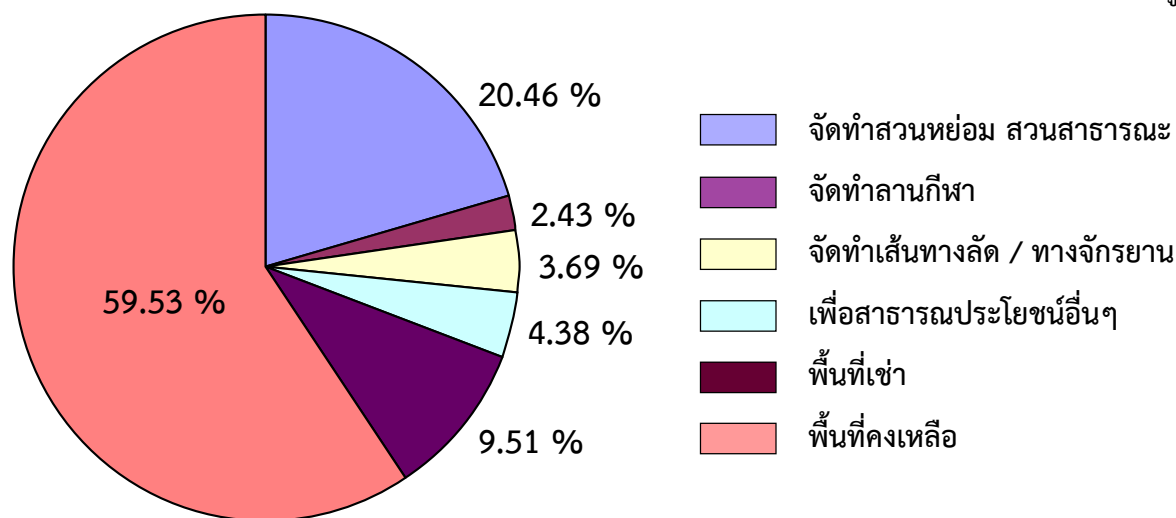


สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษ (จำแนกตามลักษณะการใช้งาน)

พื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ได้ 1,160,369 ตารางวา (2,900 ไร่ 3 งาน 69 ตารางวา)

วัตถุประสงค์การใช้พื้นที่	จำนวน (แห่ง/สัญญา)	เนื้อที่รวม (ตารางวา)	คิดเป็นสัดส่วน (%)
1. จัดทำสวนหย่อม สวนสาธารณะ	130	237,363.60	20.46 %
2. จัดทำลานกีฬา	30	28,211.18	2.43 %
3. จัดทำเส้นทางลัด / ทางจักรยาน	22	42,871.26	3.69 %
4. เพื่อสาธารณประโยชน์อื่นๆ	151	50,876.05	4.38 %
5. พื้นที่ให้เช่า	577	110,316.45	9.51 %
รวม	910	469,638.54	40.47 %
คงเหลือพื้นที่		690,730.46	59.53 %

ข้อมูล ณ วันที่ 30 เมษายน 2558



ข้อมูลรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษ

ปีงบประมาณ	รายได้จากการจัดหาประโยชน์ พื้นที่ (ล้านบาท)	จากการให้เช่าพื้นที่ (ล้านบาท)	จากการให้เช่าพื้นที่ติดตั้งป้าย (ล้านบาท)
2552	115,392,591	103,714,012	11,678,579
2553	120,831,560	109,007,449	11,824,111
2554	142,218,267	120,706,503	21,511,764
2555	154,649,082	123,920,666	30,728,416
2556	177,551,531	132,601,722	44,949,809
2557	228,352,992	163,843,883	64,509,109

หมายเหตุ - การให้เช่าพื้นที่เพื่อ จอดรถยนต์ , จัดทำสวนหย่อม , ทำทางเข้า-ออก , เชิงพาณิชย์ และอื่นๆ
จำนวน 550 สัญญา (ปีงบประมาณ 2557)
- การให้เช่าพื้นที่เพื่อติดตั้งป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์ และการให้เช่าติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่
จำนวน 117 สัญญา (ปีงบประมาณ 2557)

กทพ. ได้บริหารจัดการและพัฒนาพื้นที่แยกเป็น 2 ส่วน คือ

1. การใช้พื้นที่ โดยอนุญาตให้หน่วยงานราชการ เช่น กทม. และหน่วยราชการอื่นๆ ใช้ประโยชน์เพื่อสังคมและสาธารณะ เช่น

- จัดทำเป็นสวนสาธารณะ สวนหย่อม
- จัดทำลานกีฬา
- จัดทำถนนเส้นทางลัด และทางจักรยาน
- สาธารณประโยชน์อื่น ๆ เช่น สร้างสะพานลอยคนข้าม บ่อสูบน้ำ ก่อสร้างท่อ-รวบรวมน้ำเสีย และบ่อบำบัด ปรับปรุงขยายผิวจราจร จัดทำทางเดินเท้า ติดตั้งไฟส่องสว่าง เป็นต้น

ในการประชุมคณะกรรมการ กทพ. ครั้งที่ 9/2550 วันที่ 27 กันยายน 2550 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบคู่มือการเก็บค่าใช้พื้นที่จากหน่วยงานของรัฐและองค์กรอื่นๆ ที่ขอใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษ ซึ่งตามคู่มือฯ ดังกล่าวได้กำหนดประเภทของการใช้พื้นที่และอัตราที่ต้องเรียกเก็บค่าใช้พื้นที่ ดังนี้

(1) อัตราค่าใช้ที่ดิน (บาท/ตารางวา/เดือน) = 0.213% ของราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์ที่ใช้บังคับ ซึ่งอาจจะใช้ราคารายแปลงหรือค่าเฉลี่ยและให้เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ทุกๆ ปี

(2) ประเภทที่ต้องเรียกเก็บค่าใช้พื้นที่ ดังนี้

(2.1) ขอใช้พื้นที่เพื่อประโยชน์ของหน่วยงานตนเอง ได้แก่ จอดรถยนต์ทางเข้า-ออก ตู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร สถานีดับเพลิง เป็นต้น เก็บค่าใช้พื้นที่ในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราค่าใช้พื้นที่ตามข้อ (1)

(2.2) ขอใช้พื้นที่เพื่อจัดทำกิจการสาธารณูปโภค ได้แก่ วางสายโทรศัพท์ ปักเสาพาดสายไฟฟ้า วางท่อประปา เป็นต้น เก็บค่าใช้พื้นที่ในอัตราร้อยละ 100 ของอัตราค่าใช้พื้นที่ตามข้อ (1)

หมายเหตุ การเก็บค่าใช้พื้นที่จากหน่วยงานของรัฐและองค์กรอื่น ๆ ที่ขอใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษดังกล่าวข้างต้น หากไม่สามารถดำเนินการได้ตามหลักเกณฑ์ที่ กทพ. กำหนด ให้เจ้าหน้าที่นำข้อเท็จจริงเสนอ ผวก. พิจารณาอนุมัติเป็นกรณีไป

การคิดคำนวณอัตราผลประโยชน์ตอบแทน

1. อัตราค่าเช่าที่ดินขั้นต่ำ แบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ

1.1) อัตราค่าเช่าที่ดิน(บาท/ตารางวา/เดือน) = 0.213% ของราคาประเมินที่ดินที่ประกาศใช้ (หากผู้เช่ามาใช้ในปีที่ 2 ของราคาประเมินที่ประกาศใช้ ให้บวกเพิ่ม 3% และในปีที่ 3 ให้บวกเพิ่ม 6% และในปีที่ 4 ให้บวกเพิ่ม 9% โดยต้องพิจารณารายละเอียดต่างๆดังนี้

(ก) กรณีที่ดินที่ขอเช่ามีราคาประเมินที่ดินมากกว่า 1 ราคา ให้ใช้ราคาประเมินที่สูงสุดมาใช้ในการคำนวณค่าเช่า

(ข) เมื่อได้อัตราค่าเช่าตามข้อ 1) แล้ว ให้เทียบเคียงกับค่าเช่าที่ดินรายอื่นของ กทพ. อัตราค่าเช่าใดสูงกว่าให้ใช้อัตราค่าเช่านั้น โดยที่ดินที่เทียบเคียงต้องมีลักษณะดังนี้

(1) ต้องอยู่บริเวณเดียวกัน และมีสภาพทำเลคล้ายคลึงกัน

(2) ต้องอยู่ในระหว่างอายุสัญญาเช่า และรวมถึงรายที่อยู่ระหว่างการพิจารณาต่อสัญญาด้วย

(ค) อัตราค่าเช่าในกรุงเทพฯและปริมณฑล ต้องไม่ต่ำกว่า 50.-บาท/ตร.วา/เดือน นอกเหนือจากนั้นอัตราค่าเช่าต้องไม่ต่ำกว่า 30.-บาท/ตร.วา/เดือน

1.2) อัตราค่าเช่าที่ดินเพื่อทำสวนหย่อมและดูแลรักษา คิดอัตราค่าเช่า 30.-บาท/ตร.วา/เดือน

2. อัตราค่าเช่าที่ดินเพื่อทำทางเข้า-ออก แบ่งเป็น 2 กรณี ดังต่อไปนี้

2.1) เพื่อประกอบธุรกิจ ให้คิดค่าเช่าดังนี้

(ก) ที่ดินที่ใช้เป็นทางเข้า-ออก คิดตามอัตราที่กำหนดไว้ในข้อ 1.1)

(ข) ที่ดินที่ได้รับประโยชน์ คิดอัตราค่าเช่าต่อเดือน = 30% ของมูลค่าที่ดิน
ที่เพิ่มขึ้น 40% หาร 360

(ค) อัตราค่าเช่ารวมข้อ(ก)และข้อ(ข)

2.2) เพื่อที่อยู่อาศัย ให้คิดค่าเช่าดังนี้

(ก) กรณีที่ดินที่ใช้อยู่อาศัย มีเนื้อที่ไม่เกิน 100 ตร.วา คิดค่าเช่าที่ดิน
ที่ขอเช่าเป็นทางเข้า-ออก ตามอัตราที่กำหนดไว้ในข้อ 1.1)

(ข) กรณีที่ดินที่ใช้อยู่อาศัย มีเนื้อที่เกินกว่า 100 ตร.วา คิดค่าเช่าที่ดิน โดย
คำนวณที่ดินส่วนที่เกิน 100 ตร.วา ตามข้อ 2.1) (ข) และนำมารวมกับค่าเช่าตามข้อ 2.2) (ก)

ตัวอย่างพื้นที่ที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
อนุญาตให้ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษ



พื้นที่บริเวณสวนเฉลิมพระเกียรติ
สะพานพระราม 9 ฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรี
เนื้อที่ 21,165 ตรว.



พื้นที่บริเวณสวนพรรณภิรมย์
บริเวณต่างระดับถนนพระราม 9 ตัดถนนประดิษฐ์มนูธรรม
เนื้อที่ 5,225 ตารางวา





พื้นที่ที่ให้ ปปส. ใช้จอดรถยนต์
บริเวณถนนดินแดง
เนื้อที่ 650 ตรว.





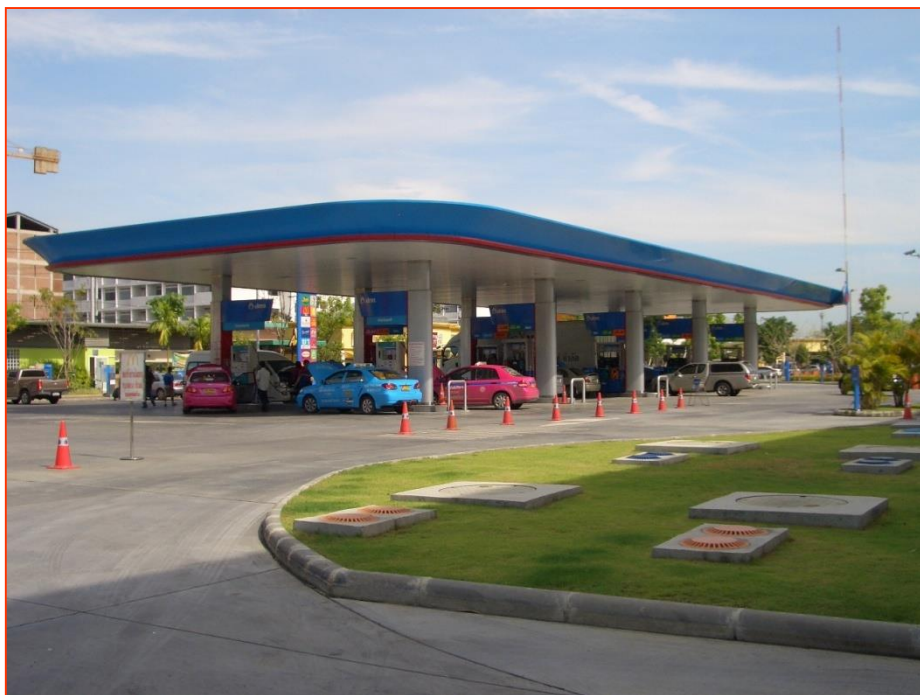
พื้นที่ที่ให้ กทม. จัดทำลานกีฬา
บริเวณสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ ฝั่งธนบุรี เนื้อที่ 23 ไร่



ถนนเส้นทางลาด
จากถนนสุขสวัสดิ์ ถึงถนนประชาอุทิศ



การใช้พื้นที่จัดทำทางจักรยาน บริเวณริมถนนประดิษฐ์มูธรรม
เนื้อที่ 8,125 ตารางวา ระยะทางประมาณ 26 กม.



พื้นที่จัดทำโครงการจุดพักรถทางพิเศษเฉลิมมหานครสายบางนา-ท่าเรือ ผังขาเข้า
โดยความร่วมมือของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยกับสำนักงานปัดกระทรวงกลาโหม

ตัวอย่างพื้นที่ที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
อนุญาตให้เข้าพื้นที่ในเขตทางพิเศษ



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อกิจการสาธารณสุขโรคหรือประโยชน์ของประชาชน
(คลินิกวิสาหกิจชุมชน)



ชั้น ๑ ห้องบริการตรวจโรคทั่วไป



ชั้น ๒ ห้องทันตกรรม และคัดกรองมะเร็งปากมดลูก



ชั้น ๓ ห้องนัดจัดสรีระ



ห้องฟอกไต



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อจอดรถยนต์



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อจอดรถยนต์



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อจัดทำทางเข้า - ออก (เพื่อธุรกิจ)



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อจัดทำทางเข้า-ออกเพื่อ (เพื่อยู่อาศัย)



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อจัดทำสวนหย่อมและดูแลรักษา



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อจัดทำสวนหย่อมและดูแลรักษา



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (ติดตั้งเสาสัญญาณโทรศัพท์)



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (ติดตั้งชุมสายโทรศัพท์เคลื่อนที่)

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อตั้งปั๊มน้ำมันที่ด้านฯดาวคะนอง

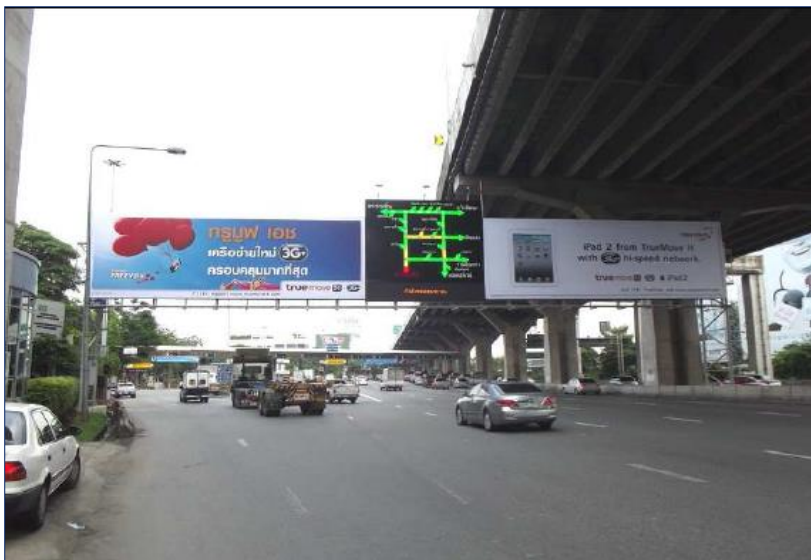


ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อกิจการสาธารณูปโภค หรือประโยชน์ของประชาชน (ปั๊มน้ำมัน)

กทพ. ร่วมกับสำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม จัดทำสถานีน้ำมันเชื้อเพลิง
ห้องน้ำสาธารณะ และที่จอดรถยนต์ บริเวณริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร แขวงบางจาก
เขตพระโขนง จำนวน 2 แห่ง (ฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออก)



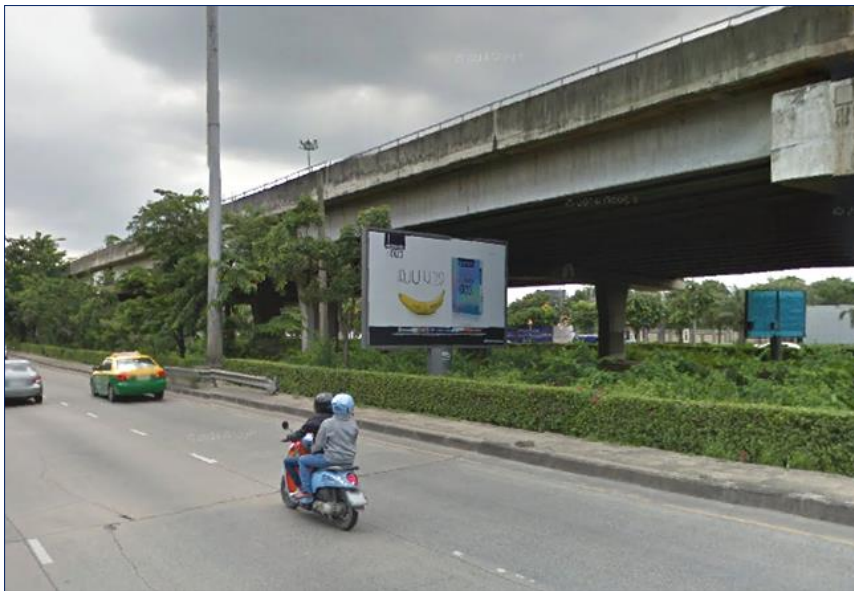
ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อกิจการสาธารณูปโภค หรือประโยชน์ของประชาชน (ปั้มน้ำมัน)



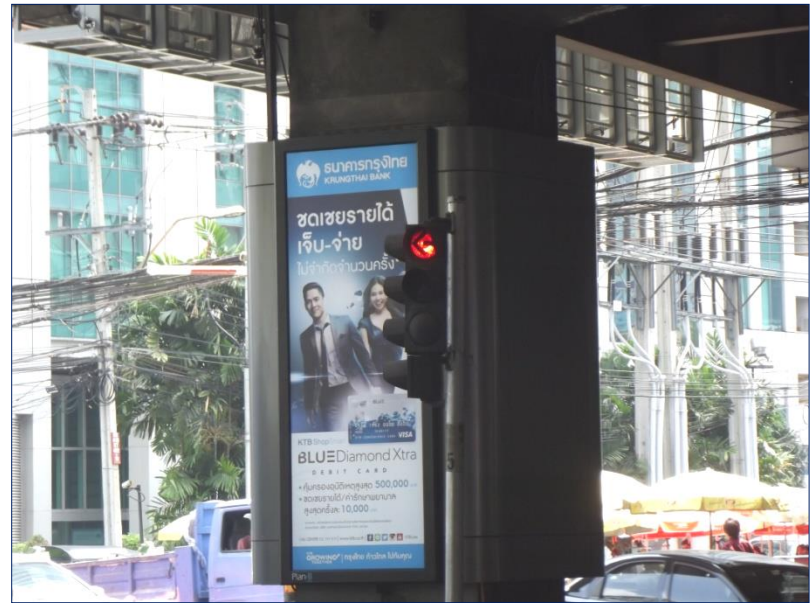
ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์ และป้ายรายงานสภาพจราจร
บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณหลังด่านเก็บค่าผ่านทาง



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณพื้นที่ในเขตทางพิเศษ



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณเสาตอม่อทางพิเศษ



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณเสาตอม่อทางพิเศษ



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่บนทางพิเศษ และบริเวณในเขตทางพิเศษ



ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่บริเวณพื้นที่ในเขตทางพิเศษ

ตัวอย่างพื้นที่เช่าเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์
บริเวณกำแพงกันตก



บริเวณถนนเอกมัย มุ่งหน้าแยกพระราม ๙



บริเวณถนนสาทรใต้ – มุ่งหน้าสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน



บริเวณถนนสีลม – มุ่งหน้าถนนเจริญกรุง



บริเวณรัชโยธินมุ่งหน้าด่านประชาชนกุล – พระราม ๗



บริเวณหัวลำโพงมุ่งหน้าแยกมหานคร