

บทที่ 12

ผลกระทบของโครงการ

12.1 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

สรุปผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 แสดงดังตารางที่ 12.1-1

ตารางที่ 12.1-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>1. สภาพภูมิประเทศ</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ในการก่อสร้างระบบขนส่ง Tramway ของโครงการต้องปรับพื้นที่ให้มีระดับที่เหมาะสมต่อการวางระบบรางของโครงการ ซึ่งคาดว่าจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ไม่มากนัก เนื่องจากแนวเส้นทางส่วนใหญ่เป็นการใช้พื้นที่บริเวณเกาะกลางของทางหลวงเส้นหลักในจังหวัดภูเก็ต เช่น ทางหลวงหมายเลข 402 และ 4026 รวมถึงถนนสายต่างๆ ในย่านตัวเมืองภูเก็ต ซึ่งมีสภาพภูมิประเทศเป็นพื้นที่ราบ กิจกรรมของโครงการไม่ส่งผลกระทบให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ จึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</p> <p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>เมื่อก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ จะมีโครงสร้างของระบบราง Tramway จะพาดผ่านไปตามถนนสายหลักของจังหวัดภูเก็ต เนื่องจากใช้พื้นที่เกาะกลางของเส้นทางดังกล่าว โดยไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบ นอกจากนี้ กิจกรรมในการให้บริการระบบขนส่งมวลชนฯ ยังไม่มีการก่อสร้างหรือเปลี่ยนแปลง สภาพภูมิประเทศใดๆ โดยรอบพื้นที่โครงการเพิ่มเติม จึงไม่มีผลกระทบด้านภูมิประเทศในระยะดำเนินการ</p>	-
<p>2. คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ:</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>สำหรับลำน้ำและคลองสาขาที่ระบบ Tramway ตัดผ่านมีจำนวนทั้งสิ้น 17 แห่ง เช่น คลองท่าหนู คลองบ้านหิวด คลองกลาง คลองท่าเรือ คลองบางใหญ่ และคลองฉลอง ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินที่อาจเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้าง อาจมีสาเหตุมาจากน้ำฝน ซึ่งชะล้างและพัดพาเอาตะกอนลงสู่ลำคลองได้ โดยเฉพาะแนวเส้นทางช่วงที่เชื่อมต่อกจากจุดเริ่มต้นฝั่งท่าหนูข้ามสะพานเทพกระษัตรีมายังเกาะภูเก็ต และการปนเปื้อนของน้ำเสียจากคนงานก่อสร้าง แต่มีในปริมาณที่น้อยและเป็นกระทบชั่วคราว ในระยะก่อสร้างเท่านั้น ประกอบกับในการก่อสร้างจะ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นใต้บริเวณโครงสร้างช่วงก่อสร้างผ่านแหล่งน้ำ โดยเฉพาะแนวเส้นทางในช่วงสะพานสารสินที่ข้ามคลองท่าหนู - กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง หากพบว่ามีความเสี่ยงเพิ่มขึ้นจนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความโปร่งแสงจากเดิมมากกว่าร้อยละ 10 ผู้รับเหมาจะต้องหยุดการก่อสร้างและเพิ่มมาตรการแก้ไขอย่างเร่งด่วนก่อนที่จะก่อสร้างต่อไป

**ตารางที่ 12.1-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>ไม่มีการวางท่อหรือเสาเข็มลงในลำน้ำเลย เนื่องจากเป็นการออกแบบแนวเส้นทางโครงการให้คร่อมลำน้ำและคลองสาขาต่างๆ ตลอดแนวโครงการฯ ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินอยู่ในระดับต่ำ</p> <p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>น้ำเสียที่เกิดจากพนักงานและผู้ให้บริการในขบวนรถ สถานี และศูนย์ซ่อมบำรุง ได้มีการออกแบบระบบบำบัดตามหลักสุขาภิบาลคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐาน ดังนั้นคาดว่าผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำจะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ก่อสร้างริมน้ำทั้งหมดพร้อมกันให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้นเพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ - การกองดิน ทรายน และวัสดุก่อสร้างอื่นๆ จะต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 ม. เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะพามูลดินทรายไหลลงแหล่งน้ำ - ห้ามระบายน้ำทิ้งจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด และต้องบำบัดน้ำเสียก่อนที่จะระบายลงสู่แหล่งรองรับ - การก่อสร้างสำนักงานโครงการหรือที่พักคนงานชั่วคราวให้ก่อสร้างห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างดินและการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานและที่พักคนงานสู่แหล่งน้ำ - บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ห้ามทิ้งขยะและล้างทำความสะอาดเครื่องมือ/เครื่องจักรในลำน้ำ - จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ แบบระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึมไว้อย่างพอเพียงในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานก่อสร้างอย่างน้อยในอัตราส่วน คนงานก่อสร้าง 15 คนต่อห้องน้ำห้องส้วม 1 ห้อง <p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ออกแบบให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลสำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำสถานีรถไฟฟ้ามหาสมุทร - น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณานำกลับมาใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เช่น รดน้ำต้นไม้ ล้างถนนเพื่อลดปริมาณการใช้น้ำ - ควบคุมให้มีการรวบรวมวัตถุดิบ วัสดุ รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อนด้วยวิธีการที่เหมาะสม - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสูบน้ำ ระบบรวบรวมกำจัดของเสีย เพื่อช่วยให้การควบคุมคุณภาพน้ำดีขึ้น
<p>3. คุณภาพอากาศ:</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้างตั้งแต่การเตรียมพื้นที่ เช่น การรื้อถอนสิ่งก่อสร้าง การขุดเปิดหน้าดิน การถมดินและทราย การบดอัด เป็นต้น กิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยส่วนใหญ่จะเป็นฝุ่นที่มีขนาดใหญ่ ทั้งนี้ลักษณะการฟุ้งกระจายของฝุ่นขึ้นอยู่กับหลายๆ ปัจจัย เช่น ลักษณะของดิน 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีแนวรั้วที่บิวหรือติดพื้นสูงไม่น้อยกว่า 2 ม. ปิดกันโดยรอบบริเวณที่มีการเปิดหน้าดินหรือขุดเจาะ - ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง บริเวณที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างจะต้องมีผ้าใบ

**ตารางที่ 12.1-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>ความขึ้นในดิน ความเร็วลม และระยะเวลาการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างที่มีการผสมคอนกรีตและเชื่อมวัสดุก่อสร้าง ซึ่งอาจต้องมีการกองทรายและขนย้ายทรายเพื่อผสมคอนกรีต รวมทั้งอาจมีฝุ่นปูนซีเมนต์ซึ่งฟุ้งกระจายจากการผสมคอนกรีตเกิดขึ้นบ้าง นอกจากนี้การใช้เครื่องจักรกล และยานพาหนะในการก่อสร้างส่วนต่างๆ ของโครงการอาจก่อให้เกิดโอเอเซีย เช่น ฝุ่น ละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และไฮโดรคาร์บอนขึ้นได้ แต่เนื่องจากสภาพพื้นที่ก่อสร้างห่างจากชุมชน และเป็นท้องโล่งนอกจากนี้จะมีรั้วปิดล้อมรอบพื้นที่บริเวณก่อสร้าง ดังนั้นฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้จึงไม่แพร่กระจายไปยังชุมชน ดังนั้น สรุปได้ว่ามลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมก่อสร้างค่อนข้างน้อย ดังนั้นผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p>ระบบขนส่งมวลชนของโครงการเป็นการขนส่งระบบรางแบบ Tramway ซึ่งขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้าเป็นหลัก จึงไม่เกิดการปล่อยโอเอเซียปล่อยออกจากขบวนรถ ขณะที่สถานีรถไฟส่วนใหญ่มีลักษณะโล่ง จึงสามารถระบายอากาศได้ดี ส่งผลให้ไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและฝุ่นละอองได้ นอกจากนี้ในระยะยาวจะทำให้ปริมาณรถบนท้องถนนลดลงเนื่องจากคนจะมีการเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งมวลชนประเภทรางมากขึ้น ซึ่งจะทำให้มีปริมาณรถบนถนนน้อยลง ซึ่งมลพิษทางอากาศในระยะเส้นทางโครงการรถไฟจะน้อยลงที่สุดในที่สุด ดังนั้นในภาพรวมคาดว่าจะการดำเนินการโครงการจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในระดับต่ำ</p> 	<p>ปกคลุมมิดชิดและควบคุมพนักงานขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องมีพื้นที่ล้างล้อรถเพื่อทำความสะอาดก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง - ต้องทำการล้างถนนตลอดช่วงที่มีการก่อสร้าง - จัดให้มีตาข่ายปกคลุมเพื่อรองรับวัสดุซึ่งอาจตกลงมา - จากการดำเนินการก่อสร้างเหนือระดับพื้นดิน - กำหนดเส้นทางจราจรและเส้นทางลำเลียงขนส่งให้ชัดเจน - ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ เครื่องยนต์ ให้มีสภาพสมบูรณ์ตามมาตรฐานของกรมขนส่งทางบก <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p>ไม่มี</p>
<p>4. เสียง:</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ระดับเสียงที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง จะเกิดจากเครื่องจักรกลที่ใช้ พบว่า เมื่อนำผลที่ได้จากการประเมินมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) กำหนดระดับเสียงสูงสุดไม่เกิน 115 เดซิเบล (เอ) พบว่ามีค่าไม่เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด อย่างไรก็ตามค่าระดับเสียงจะลดลงเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น ซึ่งจะมีเสียงค่อนข้างดังสำหรับบ้านที่อยู่ติดกับทางรถไฟ ดังนั้นพื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล ที่อยู่รัศมี 200 เมตร คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำหรับพื้นที่อ่อนไหวที่ตั้งอยู่รัศมี 200 เมตรจากทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางรถไฟจะได้รับผลกระทบจากเสียงของรถไฟที่ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีรั้วหรือกำแพงทึบชั่วคราวสูงอย่างน้อย 2 ม. บริเวณชุมชนและพื้นที่ไวต่อผลกระทบ เช่น โรงเรียน วัด และโรงพยาบาล - ใช้เสาเข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง - กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงเวลาการพักผ่อนของประชาชน - แจ้งชุมชนให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดัง - จัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทาง <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ออกแบบใช้วัสดุลดเสียงในองค์ประกอบต่างๆ ของระบบรางรถไฟ และขบวนรถไฟ

**ตารางที่ 12.1-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>มีจำนวนขบวนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการพัฒนาเป็นระบบขนส่งมวลชนแบบ Tramway ซึ่งขบวนรถสามารถวิ่งสวนทางกัน จึงอาจส่งผลให้บริเวณที่มีการสวนกัน อาจเกิดเสียงดังมากขึ้นเล็กน้อย คาดว่าจะมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงจากอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงเนื่องจากกิจกรรมการซ่อมบำรุงอาจก่อให้เกิดเสียงรบกวนต่อชุมชนโดยรอบ 	<ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งฉนวนกันเสียงที่หลังคาในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุง - อาคารศูนย์ซ่อมบำรุงด้านที่มีอาณาเขตติดต่อกับชุมชนต้องปลูกต้นไม้เพื่อเป็นพื้นที่กันชน (Buffer Zone) ปลูกต้นไม้ที่ทรงสูง
<p>5. ความสั่นสะเทือน: ระยะก่อสร้าง ประชาชนที่อยู่ติดเขตทางรถไฟ (ห่างเขตทาง 15 เมตร) จะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างเจาะเสาเข็ม โดยคาดว่าจะเป็ระดับความสั่นสะเทือนที่รู้สึกรำคาญ ส่วนชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้าง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้าง เช่น วิทยาลัยเทคนิคกลางบ้านบ่อไทร บ้านยางโน บ้านท่าเรือ และ โรงเรียนเทศบาลบางเหนียว รวมถึงแหล่งโบราณสถาน 3 แห่ง ได้แก่ อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีและท้าวศรีสุนทร โบราณสถานบ้านวิชิต-สงคราม และวัดพระนางสร้าง ซึ่งมี ผลกระทบในระยะก่อสร้างจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างเกี่ยวกับการเจาะเสาเข็ม กัดฝังแผ่นกำแพงกันดิน เปิดผิวหน้าดินด้วยเครื่องจักรขนาดใหญ่ รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้างเดิม ควรทำภายในรั้วที่บัสสูงอย่างน้อย 2.0 เมตร และต้องห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรืออาคารไม่น้อยกว่า 20 เมตร สำหรับอาคารทั่วไป และไม่น้อยกว่า 50 เมตร สำหรับโบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องทำการก่อสร้างในระยะห่างที่น้อยกว่าระยะทางข้างต้น ควรพิจารณาใช้อุปกรณ์ที่ให้น้ำแรงหรือพลังงานน้อยกว่าปกติ เลือกใช้งานอุปกรณ์ซึ่งทำงานในช่วงความถี่ที่สูงขึ้นหรือใช้เสาเข็มแบบเจาะ - การเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การตอก และการกระแทก หรือกิจกรรมที่สร้างความสั่นสะเทือนสูง ควรทำในช่วงเวลากลางวัน ไม่ควรทำในเวลากลางคืนเพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน - ในบริเวณหรือตำแหน่งที่อาจได้รับผลกระทบจาก ความสั่นสะเทือนได้ง่าย เช่น เช่น วิทยาลัยเทคนิคกลาง บ้านบ่อไทร บ้านยางโน บ้านท่าเรือ และ โรงเรียน-เทศบาลบางเหนียว รวมถึงแหล่งโบราณสถาน 3 แห่ง ได้แก่ อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีและท้าวศรีสุนทร โบราณสถานบ้านวิชิตสงคราม และวัดพระนางสร้าง ถ้าจำเป็นต้องมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้บริเวณหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวควรลดขนาดของแรงหรือพลังงานที่ใช้ลง เพื่อลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจริงที่สิ่งปลูกสร้างนั้น - รถบรรทุกและเครื่องจักรที่เคลื่อนที่ได้ใช้ในการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จะต้องใช้เส้นทางที่มีระยะห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรือแหล่งชุมชน ควรใช้ความเร็วต่ำและใช้ถนนที่ปรับผิวจราจรเรียบร้อยแล้ว สม่ำเสมอ - ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นยางปูทับก่อนเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้นได้

**ตารางที่ 12.1-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p>การให้บริการของโครงการฯ อาจส่งผลกระทบต่อชุมชน และสถานที่สำคัญ เช่น เช่น วิทยาลัยเทคนิคกลาง บ้านบ่อไทร บ้านยางใน บ้านท่าเรือ และ โรงเรียนเทศบาลบางเหนียว รวมถึงแหล่งโบราณสถาน 2 แห่ง ได้แก่ โบราณสถานบ้านวิชิตสงคราม และวัดพระนางสร้าง แต่เนื่องจากขบวนรถทั้งหมดวิ่งด้วยความไม่ต่อเนื่อง ความสั่นสะเทือนจึงเกิดขึ้นในระยะเวลาน้อย และสามารถกำหนดมาตรการฯ รองรับความสั่นสะเทือนจากขบวนรถ เพื่อป้องกันผลกระทบใดๆ ต่อโครงสร้างอาคาร/สิ่งปลูกสร้าง <u>ผลกระทบในระยะดำเนินการจึงอยู่ในระดับต่ำ</u></p>	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประสานงานให้หน่วยงานที่ดูแลสถานที่ถึงผลการดำเนินการของโครงการฯ ทุกๆ 1 เดือนในช่วงเวลา 1 ปีแรกของการเปิดดำเนินการ - ติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนในบริเวณพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบความสั่นสะเทือนอย่างสม่ำเสมอ - ออกแบบระบบทางวิ่งและเทคโนโลยีที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนต่ำ - กรณีที่คาดว่าจะมีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการ ต้องจัดให้ผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจ และหาแนวทางป้องกันแก้ไข
<p>6. ระบบนิเวศวิทยาทางบก:</p> <p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>คาดว่าจะผลกระทบต่อระบบนิเวศ สังคมพืช และทรัพยากรสัตว์ป่าในระดับต่ำ กล่าวคือ</p> <ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการฯ อยู่ในพื้นที่เกาะกลางของทางหลวงสายหลัก เช่น ทางหลวงหมายเลข 401 และ 4026 รวมถึงถนนสายหลักในย่านตัวเมืองภูเก็ต จำแนกเป็นไม้ใหญ่ 1,383 ต้น ไม้ 340 ต้น และกล้าไม้ 285 ต้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพันธุ์ไม้ที่พบในระบบนิเวศวิทยาสังคมเมือง (Urban Ecology) เป็นต้นไม้ปลูกขึ้นโดยมนุษย์ ทั้งบริเวณเกาะกลางถนนและทางเท้าของสองฝั่งถนน พันธุ์ไม้หลักที่พบ เช่น อินทนิลน้ำ ประดู่ สัตบรรณ และสนทะเล โดยได้ประเมินผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้ที่ต้องมีการตัดฟัน คิดเป็นปริมาตรไม้ทั้งสิ้น 145.14 ลูกบาศก์เมตร และมีมูลค่าไม้สุทธิ 488,771 บาท - สำหรับแนวเส้นทางช่วงถนนยกระดับสายคลองเกาะผี ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนบริเวณรอยต่อของ ต.วิชิต และ ต.ตลาดเหนือ อ.เมืองภูเก็ต นั้น แนวเส้นทางโครงการฯ จะใช้พื้นที่เกาะกลางของสะพานดังกล่าว โดยไม่มีการตัดฟันไม้ในป่าชายเลนแต่อย่างใด - สัตว์ป่าส่วนใหญ่เป็นสัตว์ในกลุ่มนกขนาดเล็ก เคลื่อนที่ได้เร็ว และสามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมบริเวณพื้นที่โครงการอยู่แล้ว แม้ว่าการพัฒนาพื้นที่โครงการ/การก่อสร้างโครงการจะก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน หรือต้นไม้ซึ่งเป็นแหล่งอาหารลดลง 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดบันทึกชนิดและจำนวนของต้นไม้ที่ทำการย้ายออกจากบริเวณก่อสร้างทั้งหมด - ประสานงานกับกรมป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ต รวมทั้งหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดมาตรการในการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงที่อยู่ใกล้พื้นที่ป่าชายเลน บริเวณรอยต่อของ ต.วิชิต และ ต.ตลาดเหนือ อ.เมืองภูเก็ต - ป้องกันไม่ให้เจ้าหน้าที่ คนงานของโครงการฯ ใช้เส้นทางก่อสร้างหรือพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเพื่อกระทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพยากรป่าไม้และทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ โดยเด็ดขาด - การขนส่งดินหรือวัสดุอุปกรณ์ของรถบรรทุกหรือการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรต่างๆ ต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียง - ต้องไม่จัดตั้งชุมชนแรงงานในเขตพื้นที่ป่าชายเลนเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่าที่อาจมีเพิ่มมากขึ้นจากคนงานของโครงการและยากในการป้องกันหรือควบคุมดูแล - ใช้อุปกรณ์เครื่องมือในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพมีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง ฝุ่นละอองและควันจากเครื่องจักรที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นไม้และทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ - ระมัดระวังผลกระทบที่อาจคาดไม่ถึง เช่น การทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า และประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ

**ตารางที่ 12.1-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p>ในระยะดำเนินการโครงการ ซึ่งเป็นการขนส่งระบบรางจึงไม่มีกิจกรรมที่รบกวนทรัพยากรป่าไม้ ดังนั้นจึง<u>ไม่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศและสังคมพืชแต่อย่างใด</u> ส่วนทรัพยากรสัตว์ป่านั้น เนื่องจากสัตว์ที่อาศัยหากินในบริเวณเขตทางรถไฟปัจจุบันเป็นสัตว์จำพวกนก ซึ่งมีการปรับตัวให้เข้าสภาพแวดล้อมที่มีการเคลื่อนไหวและเสียงดังรบกวนอยู่แล้ว ดังนั้นจึงคาดว่าจะการดำเนินกิจกรรมของโครงการจะไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่า</p> <p>นอกจากนี้ในระยะดำเนินการจะมีการจัดภูมิสถาปัตย์บริเวณสถานีและแนวเส้นทางซึ่งเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และต้นไม้ที่ปลูกเพื่อทดแทนต้นไม้ที่ตัดในระยะการก่อสร้างโครงการจะช่วยเพิ่มพื้นที่สีเขียวได้อีกด้วย</p>	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัดสวนบริเวณสถานีหรือตามแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อเป็นการลดมลพิษทางอากาศเสียงและอื่นๆ โดยทำการปลูกไม้เพิ่มเติมเพื่อให้ร่มเงา และตกแต่งสถานที่ให้สวยงาม - ต้องทำการดูแลตกแต่งกิ่งต้นไม้ที่ปลูกและให้ทำการปลูกทดแทนในกรณีที่มีต้นไม้ตายอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง
<p>7. การใช้ประโยชน์ที่ดิน:</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>แนวเส้นทางโครงการฯ เป็นการก่อสร้างระบบขนส่งแบบ Tramway และสถานีหยุดรถ โดยใช้พื้นที่เกาะกลางของทางหลวงและถนนสายต่างๆ ในจังหวัดภูเก็ต โดยกิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้างจะถูกจำกัดเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการเท่านั้น <u>จึงคาดว่าจะผลกระทบต่อการใช้ที่ดินอยู่ในระดับต่ำ</u></p> <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p>เนื่องจากโครงการฯ ได้ดำเนินการบนเขตทางรถไฟเดิม และมีการเวนคืนที่ดินใหม่บางส่วนเพื่อใช้ก่อสร้างย่านสถานี ดังนั้นจึงไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินตลอดแนวเส้นทางมากนัก ส่วนบริเวณที่มีการเวนคืนที่ดินใหม่จะเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากพื้นที่เกษตรกรรมไปเป็นย่านที่พักอาศัยและย่านพาณิชยกรรม เป็นการพัฒนาที่ดินเพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนเมืองและกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายใต้ระเบียบข้อบังคับของกฎหมายผังเมือง กฎหมายเกี่ยวกับการใช้อาคาร และกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด <u>ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจึงเป็นผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง</u></p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างให้กระทำอยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น - วางแผนจัดเตรียมพื้นที่สีเขียวโดยการปลูกต้นไม้หรือสวนหย่อมต้นไม้สองข้างทาง เพื่อใช้เป็นแนวกันเสียงฝุ่นละอองและสายตา (Buffer zone) - วางแผนจัดทำพื้นที่สีเขียวบริเวณสถานีและพื้นที่โดยรอบ - การใช้ที่ดินขนาดย่อมตามแนวสายทาง (อยู่นอกเขตทางรถไฟ) อันได้แก่ แผงลอยและร้านค้าปลีกเล็กๆ ต้องมีการจัดการอย่างระมัดระวัง <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ออกแบบจัดทำสวนหย่อมหรือสวนสาธารณะในบริเวณย่านสถานีหรือในพื้นที่ที่เหมาะสม - กรณีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณ 2 ข้างทางโครงการฯ ย่อมเป็นไปตามความพร้อมของเอกชน เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะต้องอยู่ภายใต้กรอบทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายควบคุมการก่อสร้างอาคาร และข้อกำหนดของผังเมืองรวมภูเก็ต พ.ศ.2554

**ตารางที่ 12.1-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>8. การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย:</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>อุปสรรคต่อการจราจรจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง โครงการฯ จะขนส่งวัสดุโดยใช้ทางรถยนต์เป็นหลัก อาจเป็นอุปสรรคต่อการใช้เส้นทาง การขนส่งวัสดุก่อสร้างบนทางหลวง จะเพิ่มปริมาณยานยนต์บรรทุก โดยเฉพาอย่างยิ่งการขนส่งวัสดุก่อสร้างบนเส้นทางรถยนต์สายหลัก/สายท้องถิ่น เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 (ถนนเทพกระษัตรี), 4031 และ 4026 รวมถึงถนนสายหลัก ในย่านตัวเมืองภูเก็ต เช่น ถนนรัชฎา ถนนศักดิ์เดชณ์ ถนนกลาง ถนนทุ่งคา และ ถนนภูเก็ต เป็นต้น ส่งผลต่อความคล่องตัวของการจราจรบนเส้นทางคมนาคมดังกล่าว</p> <p>อุปสรรคต่อการจราจรจากการก่อสร้างบนผิวจราจร การก่อสร้างทางวิ่งบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 (ถนนเทพกระษัตรี), 4031 และ 4026 รวมถึงถนนสายหลักในย่านตัวเมืองภูเก็ต เช่น ถนนรัชฎา ถนนศักดิ์เดชณ์ ถนนกลาง ถนนทุ่งคา และ ถนนภูเก็ต เป็นต้น ทำให้ผิวจราจรลดลง ส่งผลต่อความคล่องตัวของการจราจรและอาจกีดขวางการสัญจรติดต่อกันบ้าง</p> <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา เมื่อเปิดให้บริการ แนวเส้นทางโครงการฯ จะเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนซึ่งสามารถประหยัดเวลา และมีความสะดวกสบาย เป็นการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะ การลดปริมาณการจราจร ในถนนสายต่างๆ เป็นการแก้ไขปัญหการจราจรหนาแน่น ในย่านธุรกิจและชุมชนของในเขตอำเภอเมืองภูเก็ต จึงเป็นผลกระทบด้านบวกในระดับสูง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในบริเวณที่เป็นจุดตัดทางแยกอาจเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทาง โดยเฉพาะในช่วงแรกของการเปิดให้บริการระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดภูเก็ต 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประชาสัมพันธ์และปิดประกาศให้ประชาชนหรือผู้สัญจรไปมาทราบแผนการก่อสร้างโครงการ - จัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงประชาสัมพันธ์ทางลัดทางเลี่ยง - หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วน และหลีกเลี่ยงการปิดช่องจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน 06.00-09.00 น. และ 16.00-21.30 น. - จัดให้มีจำนวนช่องจราจรเพียงพอและไม่ปิดการจราจรยกเว้นจะหลีกเลี่ยงไม่ได้ซึ่งต้องมีการจัดทางเบี่ยงหรือทางทดแทน และจัดให้มีจำนวนช่องจราจรเท่าเดิม - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้าง แผนการจราจรช่วงก่อสร้างเสนอ หน่วยงานของกระทรวงคมนาคม ผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต และตำรวจจราจร เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินงานไม่น้อยกว่า 30 วัน - ออกแบบโครงสร้างทางวิ่งบนทางหลวงสายต่างๆ โดยใช้ผิวจราจรให้น้อยที่สุด เพื่อคงพื้นที่และช่องทางการจราจรเป็นการลดผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง - เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ การคืนผิวจราจรต้องซ่อมแซมผิวจราจรที่ชำรุดเสียหายให้ใช้งานได้ดีเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง - ประสานงานแผนการก่อสร้างกับหน่วยงานอื่นที่มีโครงการอยู่ในพื้นที่เดียวกัน เพื่อวางแผนก่อสร้างที่ช่วยบรรเทาการจราจรติดขัด <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ออกแบบจุดตัดแนวเส้นทางโครงการบนทางหลวงหมายเลข 402 โดยจัดทำรูปแบบทางลอด 6 จุด (กม.12+477, 16+547, 19+807, 26+237, 30+900 และ 35+120) U-tum เกือกม้า 2 จุด (กม.28+907 และ กม.39+810) เพื่อป้องกันการเดินรถในบริเวณจุดตัดดังกล่าว - จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่างๆ ที่แนวเส้นทางผ่านให้มีความสอดคล้องกันทั้งระบบ โดยประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดภูเก็ต และชุมชนต่างๆ ที่ตั้งอยู่ตลอดแนวเส้นทาง เช่น การจัดการจราจรแบบเดินรถทางเดียว (One-way) และการกำหนดพื้นที่ ห้ามจอดบนพื้นผิวจราจร เป็นต้น - ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ป้ายสัญญาณ ป้ายเตือน และเครื่องหมายจราจรเพื่อควบคุมการจราจร บริเวณที่เป็นจุดตัดทางแยกในแต่ละสถานี

**ตารางที่ 12.1-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม:</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ในเขตแนวสายทางเนื่องจากมูลค่าที่ดินในพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียงมีค่าสูง เนื่องจากอยู่ใจกลางเมืองค่าเช่าจะแพงมากซึ่งคาดว่าจะมีปัญหาให้กับผู้ที่ต้องถูกรื้อย้ายในการหาที่อยู่ใหม่ที่ใกล้เคียงแหล่งเดิม - ผลกระทบด้านจิตใจ : เนื่องจากผู้ที่ต้องอพยพหรือย้ายบ้านเรือนเป็นกลุ่มผู้มีรายได้น้อยยากจน ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษาเท่านั้น ทำให้มีโอกาสและหนทางในการดำรงชีพน้อยเมื่อต้องถูกอพยพหรือย้ายย่อมมีผลกระทบทางด้านจิตใจมากเพราะจะมีปัญหามากทั้งในเรื่องของรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นในการอพยพโยกย้าย การย้ายที่เรียนของบุตรหลาน ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในพื้นที่จึงมีความผูกพันกับเพื่อนบ้านในชุมชนเป็นอย่างดี หากต้องมีการอพยพโยกย้ายออกจากพื้นที่อยู่อาศัยเดิมจึงอาจเป็นการกระทบกระเทือนสภาพจิตใจพอสมควร รวมถึงมีความกังวลใจเกี่ยวกับการปรับตัวเมื่อไปอยู่ในที่อยู่อาศัยแห่งใหม่และหรือการเสียทรัพยากรที่ดินที่เคยมีหรือเคยสร้างไว้ - ผลกระทบในด้านความเดือดร้อนจากช่วงก่อสร้างโครงการ : ผู้อยู่อาศัยในแนวก่อสร้างมีความวิตกกังวลเกี่ยวกับปัญหาเสียงดังและฝุ่นละอองที่เกิดจากการก่อสร้าง ซึ่งอาจจะได้รับความเดือดร้อนในขณะที่ก่อสร้าง - ผลกระทบด้านการเดินทางภายในชุมชนและระหว่างชุมชน : การดำเนินงานก่อสร้างของโครงการฯ อาจมีผลกระทบต่อความสะดวกสบายในการเดินทาง - ปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนในชุมชนกับเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการฯ <p>อย่างไรก็ตาม ในระยะการก่อสร้างของโครงการฯ อาจส่งผลกระทบด้านลบต่อการประกอบอาชีพค้าขายประกอบธุรกิจได้และอาจส่งผลกระทบต่อทางบกกับผู้ที่ประกอบธุรกิจค้าขายโดยเฉพาะ สินค้าอุปโภค-บริโภคจะขายสินค้าได้มากขึ้น</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การจัดทำรายละเอียดโดยสรุปของโครงการฯเป็นเอกสารเผยแพร่ผ่านไปยังชุมชนหรือประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงกับโครงการฯทั้งระยะก่อสร้างและดำเนินการโครงการฯ - ออกสำรวจความคิดเห็นของประชาชนหรือผู้นำชุมชนที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงและสถานที่ก่อสร้าง เพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการกิจการของโครงการฯ จะเป็นข้อมูลให้โครงการฯได้ใช้ประกอบการพิจารณาหาทางป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างรวดเร็วและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในชุมชน - เพื่อให้การพัฒนาโครงการฯเป็นประโยชน์กับประชาชนในพื้นที่โครงการฯ การจ้างแรงงานเพื่อการก่อสร้างโครงการฯต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างจ้างแรงงานเพื่อการก่อสร้างจ้างแรงงานจากพื้นที่ด้วย - กำหนดมาตรการเรื่องเวรยาม ทั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯหรือบริเวณพื้นที่ที่เปิดดำเนินการ โดยการสอดส่องดูแลในด้านการรักษาความปลอดภัยตลอดเวลา - การร้องเรียนและเสนอความคิดเห็นจากสาธารณชนเกี่ยวกับโครงการฯควรได้รับพิจารณาอย่างจริงจังและดำเนินการโดยเร็ว - ดำเนินการก่อสร้างโดยมีการควบคุมเสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด - จัดตั้งหน่วยรับเรื่องราวร้องทุกข์ที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อรับทราบปัญหาและแก้ไขและอำนวยความสะดวกให้ประชาชน

**ตารางที่ 12.1-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p>ส่วนใหญ่เป็นผลกระทบทางด้านบวกในระดับปานกลาง อาทิ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเจริญเติบโตด้านธุรกิจการค้า และการลงทุน : บริเวณที่จะได้รับผลกระทบอย่างชัดเจน คือส่วนธุรกิจการค้าที่น่าจะมีแนวโน้มที่ดี ได้แก่ ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ การพัฒนาที่ดินในรูปของศูนย์การค้า อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงานและอาคารสูงเพื่อการอยู่อาศัย ซึ่งเมื่อมีการเจริญเติบโตของธุรกิจก็จะทำให้มีการจ้างงานมากขึ้น โดยเฉพาะหากเปิดให้บริการระบบ Tramway แล้ว จะก่อให้เกิดการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น - การจราจรมีความคล่องตัวเพิ่มมากขึ้น : เนื่องจากการดำเนินโครงการฯ จะอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชนในย่านตัวเมืองภูเก็ต สามารถใช้ระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ - ความวิตกกังวลต่ออุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในช่วงเปิดให้บริการ ความวิตกกังวลห่วงใยของผู้ใช้เส้นทางสัญจรต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดระบบขนส่ง Tramway กับทางรถยนต์ 	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำรวจความคิดเห็นของประชาชนเพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ เพื่อนำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม - ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่างๆ - ควบคู่ศึกษาและพิจารณาหาแนวทางการเป็นไปได้ในการให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ได้รับผลกระทบเข้ามาประกอบธุรกิจบริเวณสถานี - จัดให้มีการจัดการด้านการจราจรและการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ ในบริเวณจุดเสี่ยงต่างๆ เช่น สถานี และจุดตัดเส้นทางรถยนต์ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ
<p>10. การเวนคืนและการชดเชยทรัพย์สิน:</p> <p>ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่โครงการส่วนใหญ่จะใช้เกาะกลางของทางหลวงและถนนสายต่างๆ ในจังหวัดภูเก็ต เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านการเวนคืนและชดเชยทรัพย์สิน อย่างไรก็ตาม ทางโครงการยังต้องมีการเวนคืนที่ดินสำหรับการก่อสร้างโครงการรวม 49.16 ไร่ พร้อมสิ่งปลูกสร้าง 4 หลัง จำแนกเป็น แนวเส้นทางช่วงก่อนเข้าสู่สถานีฉลอง 3.1 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง 2 หลัง ส่วนศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) 46.06 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง 2 หลัง ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ และขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ รวมทั้งเป็นช่องทางให้ประชาชนได้แสดงความคิดเห็นและรับข้อร้องเรียน - สำรวจรายละเอียดทรัพย์สินที่จะต้องจ่ายค่าชดเชยอย่างละเอียด ได้แก่ ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง พืชผลต้นไม้ เป็นต้น - ดำเนินการชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่น ให้ผู้แทนในท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของทรัพย์สินที่บริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง - ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ รวมทั้งขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ
<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p>ในระยะเปิดให้บริการ จะมีเฉพาะกิจกรรมการเดินทางบนรถไฟเท่านั้น ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบต่อการโยกย้ายและการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินอีก</p>	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี

**ตารางที่ 12.1-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>11. แหล่งโบราณสถานและประวัติศาสตร์:</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การก่อสร้างโครงการอาจก่อให้เกิดการบดบังทัศนียภาพ ความสวยงามของแหล่งวัฒนธรรม โบราณสถาน และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ เนื่องจากสถานที่ดังกล่าวบางแห่งอยู่ใกล้แนวเส้นทาง จึงคาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะการก่อสร้าง ซึ่งอาจจะเป็นผลกระทบทางด้านแรงสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง และเสียงรบกวน ที่อาจมีผลกระทบต่อศาสนสถานหรือโบราณสถานต่าง โดยเฉพาะแหล่งโบราณสถานที่อยู่ห่างเป็นระยะทาง 100 เมตร เช่น อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีและท้าวศรีสุนทร โบราณสถานบ้านพระยา-วิชิตสงคราม และ วัดพระนางสร้าง ดังนั้น <u>ผลกระทบที่เกิดขึ้นข้างต้นคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ</u></p> <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p>เมื่อก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ ผลกระทบที่มีต่อแหล่งโบราณสถานและศาสนสถานจะมีสาเหตุหลักมาจากเสียงและความสั่นสะเทือน ทั้งนี้ ผลกระทบจะแตกต่างกันไปตามระยะทางของสถานที่ดังกล่าว ดังนั้น ในการออกแบบโครงการจะต้องพิจารณาการป้องกันโดยเฉพาะสถานที่ที่อยู่ใกล้แนวเส้นทาง เช่น อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีและท้าวศรีสุนทร โบราณสถานบ้านพระยาวิชิตสงครามและวัดพระนางสร้าง รวมทั้งผลกระทบทางด้านสุนทรียภาพของสถานที่นั้นๆ ด้วยเช่นกัน <u>ดังนั้น คาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</u></p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ใช้เข็มเจาะ และเครื่องจักรอุปกรณ์ที่มีความถี่สูงตลอดจนการขุดร่องสำหรับเป็นตัวตัดคลื่นที่เกิดจากแหล่งกำเนิดสู่จุดรับ เพื่อลดผลกระทบ จากความสั่นสะเทือน - ติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง หากพบว่ามีความสั่นสะเทือนเพิ่มขึ้นในระดับที่เริ่มส่งผลกระทบต่ออาคารโบราณ (ตั้งแต่ 5 มิลลิเมตร/วินาที) ผู้รับเหมาจะต้องหยุดการก่อสร้างและเพิ่มมาตรการการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ก่อนที่จะก่อสร้างต่อไป <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ด้านทัศนียภาพและคุณค่าทางสุนทรียภาพ การออกแบบระบบขนส่ง Tramway และ/หรือสถานี ในบริเวณที่ใกล้กับโบราณสถาน ศาสนสถานหรืออาคารอนุรักษ์ ต้องออกแบบในลักษณะที่ไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งอย่างรุนแรงในรูปแบบของสถาปัตยกรรมของโครงการฯ กับลักษณะดั้งเดิมของชุมชนนั้น และควรจะใช้ต้นไม้หรือพืชพรรณธรรมชาติเข้ามาเสริมเป็นแนวบังสายตาหรือลดความกระด้างระหว่างพื้นที่อนุรักษ์กับโครงสร้างของโครงการฯ - กำหนดความเร็วของขบวนรถไฟที่จะผ่านโบราณสถาน ให้มีความเร็วระดับต่ำ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและแรงสั่นสะเทือนให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด - การพัฒนาโครงการบริเวณโดยรอบสถานีและตลอดแนวเส้นทางต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดการใช้ที่ดินที่ระบุในผังเมืองรวมและ/หรือ ผังเมืองรวมท้องถิ่น

**ตารางที่ 12.1-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>12. ทัศนียภาพและการท่องเที่ยว</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างอาจเป็นอุปสรรคในการคมนาคม โดยเฉพาะทัศนียภาพที่อาจเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เช่น ฝุ่นละอองในระหว่างการก่อสร้าง คว้นพิษจากเครื่องจักร และการเก็บกองวัสดุต่างๆ ในพื้นที่ก่อสร้าง แต่ผลกระทบดังกล่าวจะไม่เกิดพร้อมกันตลอดแนวเส้นทาง และเกิดขึ้นในระยะเวลาไม่นานนัก <u>จึงคาดว่าจะไม่เกิดผลกระทบทางลบในระดับต่ำ</u></p> <p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>การดำเนินโครงการจะช่วยให้เกิดประโยชน์โดยตรงต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวและแหล่งสันตนาการ เนื่องจากการออกแบบและก่อสร้างระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit/Tramway) โดยเป็นทางวิ่งระดับดิน จึงไม่กีดขวางมุมมอง/ทัศนียภาพที่สวยงามของอาคารบ้านเรือนตลอดระยะทาง 60 กิโลเมตร มีการออกแบบและก่อสร้างสถานีให้สอดคล้องกับสถาปัตยกรรมโดยรอบ จำนวน 20 สถานี มีการดูแลรักษาสภาพพื้นที่ในแนวเส้นทางโครงการให้มีความสะอาดเรียบร้อย เป็นการส่งเสริมมุมมองทางด้านทัศนียภาพที่สวยงามต่อสถานที่สำคัญต่างๆ ลดผลกระทบด้านเสียงและฝุ่นละอองในปัจจุบัน และยังเป็นส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในจังหวัดภูเก็ต <u>ดังนั้นคาดว่าจะไม่เกิดผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง</u></p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างโดยปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยความสะอาดและรวมทั้งข้อบัญญัติควบคุมการก่อสร้างของกรุงเทพมหานคร - ในการก่อสร้างควรมีการออกแบบ วางผัง โดยพยายามหลีกเลี่ยงการเคลื่อนย้ายต้นไม้ให้น้อยที่สุด - ใช้โครงสร้างกันเขตก่อสร้างที่ชัดเจน มีป้ายแสดงเขตก่อสร้างให้ชัดเจน รูปแบบตามข้อกำหนดของพื้นที่นั้นๆ และมีการติดตั้งป้ายแสดงทัศนียภาพของโครงการฯ ในอนาคตเพื่อเป็นการช่วยลดผลกระทบทางด้านทัศนียภาพในจุดที่มีการก่อสร้าง - ดำเนินการเฉพาะในพื้นที่เท่าที่จำเป็น และรักษาความสะอาด ความเป็นระเบียบในการจัดกองวัสดุ ในพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ - หลีกเลี่ยงการสร้างทัศนียภาพที่ไม่นาดูในพื้นที่ทำการก่อสร้าง - ใช้โครงสร้างเพื่อปิดบังในเขตที่ต้องการความเป็นส่วนตัว เช่น บริเวณที่โครงสร้างของโครงการฯ มีระยะใกล้ตัวอาคาร - กรณีโครงสร้างโครงการฯ ผ่านใกล้อาคารสูง จะต้องมีการสร้างกำแพงเพื่อป้องกันการเสียความเป็นส่วนตัวของอาคารนั้น <p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดภูมิทัศน์บริเวณตัวสถานีและโครงสร้างต่างๆ เพื่อลดการขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ - ทำการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเสริมในเขตแนวเส้นทางของโครงการฯ ในรูปแบบการปลูกต้นไม้เสริมบริเวณริมรั้วของโครงการฯ และบริเวณอาคารสถานีรถไฟฟ้าเพื่อลดความขัดแย้งทางด้านมุมมองของโครงสร้างและสีเขียวของต้นไม้ยังก่อให้เกิดความสบายตา ทำให้มีการปรับตัวทางด้านรับรู้ต่อทัศนียภาพที่เปลี่ยนไปจากเดิมได้เร็วขึ้น - การให้บริการประชาสัมพันธ์สินค้าหรือสิ่งต่างๆ บนตัวสถานี ควรพิจารณารูปแบบของป้ายสื่อทั้งในด้านรูปร่าง สี ขนาด ที่ไม่ขัดแย้งหรือเป็นจุดเด่นมากเกินไปกับลักษณะโครงสร้างโดยรวมของสถานี

ตารางที่ 12.1-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>13. ประเด็นสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>การรื้อย้ายต้นไม้ที่อยู่บริเวณเกาะกลางถนน เพื่อที่จะทำการก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งของรถไฟฟ้ารางเบา</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - วางแผนการขุดล้อมย้ายต้นไม้เพื่อนำไปอนุบาลดูแลและรอการนำไปปลูกในพื้นที่ๆ เหมาะสมต่อไป - ทำการขุดล้อมย้ายต้นไม้ออกมาทำการอนุบาลจนกระทั่งแตกใบอ่อน และรอการนำไปปลูกในพื้นที่ๆ เหมาะสมต่อไป - ตัดไม้ขนาดเล็กในพื้นที่ซึ่งกีดขวางการก่อสร้าง ให้ทำการขุดล้อมย้ายออกมาทำการอนุบาลดูแลให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ แข็งแรงและรอการนำไปปลูกในพื้นที่ๆ เหมาะสมต่อไป - การขุดล้อมย้ายต้นไม้ในเขตก่อสร้างจะต้องดำเนินการโดยทีมงานผู้เชี่ยวชาญ

12.2 ผลกระทบต่อชุมชน

สรุปผลการศึกษาผลกระทบที่สำคัญต่อชุมชน พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
ของโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 แสดงดังตารางที่ 12.2-1

ตารางที่ 12.2-1 สรุปผลกระทบที่สำคัญต่อชุมชน พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1

ผลกระทบต่อชุมชนที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>1. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม</p> <p>การพัฒนาของโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ฉลอง อาจก่อให้เกิดผลกระทบ ทั้งด้านบวกและด้านลบต่อประชาชนและชุมชนท้องถิ่น ตามแนวระบบ ขนส่งมวลชนฯ และพื้นที่พื้นที่ใกล้เคียง ในระยะก่อสร้างและระยะ ดำเนินการ ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ผลกระทบด้านการสูญเสียที่ดินและ/หรือทรัพย์สินในเขตพื้นที่ ก่อสร้างของโครงการ : เนื่องจากการก่อสร้างของโครงการจะอยู่ในแนว เขตทางหลวงหรือบริเวณพื้นที่สาธารณะเกือบทั้งหมด ยกเว้นแนว เส้นทางโครงการบางช่วงที่ต้องมีการปรับภูมิทัศน์ความโค้งของระบบขนส่ง มวลชน ประกอบด้วย ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4031 (แยกทางเข้า สนามบินสายเก่า) โรงซ่อมบำรุง (Depot) และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ซึ่งต้องใช้พื้นที่ของเอกชนรวมทั้งสิ้นประมาณ 49 ไร่ โดยบริเวณดังกล่าว ไม่มีบ้านเรือนอยู่อาศัยของประชาชน แต่มีอาคารประเภทโกดังสินค้า 4 หลังที่ต้องรื้อย้ายออก ดังนั้นในกรณีที่มีการพัฒนาของโครงการคาดว่า จะส่งผลกระทบด้านการสูญเสียที่ดินและทรัพย์สินในระดับต่ำ โดยไม่มี ผลกระทบต่อเนื่องจากการอพยพโยกย้าย เนื่องจากไม่มีบ้านเรือนอยู่ อาศัยในแนวเขตทาง นอกจากนี้ผู้ที่ที่ดินเหลืออยู่อาจได้รับประโยชน์ จากราคาที่ดินที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต เมื่อมีระบบขนส่งมวลชน พาดผ่าน</p> <p>ปัญหาความเดือดร้อนรำคาญจากผลกระทบด้านคุณภาพ อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน จากกิจกรรมการก่อสร้างของ โครงการ : ประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างของ โครงการ อาจจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิด ปัญหาฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีการ ขุด เจาะ ตอก และปรับพื้นที่ รวมทั้งกิจกรรมการบรรทุกขนส่งและ ลำเลียงวัสดุ อุปกรณ์เพื่อการก่อสร้างของโครงการ โดยผู้รับผลกระทบ อาจรู้สึกเดือดร้อน รำคาญ หรือหงุดหงิด และอาจส่งผลกระทบต่อ ดำเนินชีวิตประจำวันด้วย ทั้งนี้ประเมินว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็น ผลกระทบระดับปานกลาง เนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการส่วนใหญ่ ผ่านบริเวณที่เป็นย่านชุมชน ที่มีประชาชนอาศัยอยู่ค่อนข้างหนาแน่น แต่ ลักษณะของผลกระทบเกิดขึ้นในลักษณะชั่วคราว หรือเป็นผลกระทบ ระยะสั้น เฉพาะเมื่อมีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น และเมื่อหยุดกิจกรรม ผลกระทบก็จะหมดไป</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ กำหนดไว้โดยเคร่งครัด เพื่อป้องกันและบรรเทาปัญหาความ เดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ</p> <p>เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ตาม ขั้นตอนการก่อสร้างโครงการฯ รวมทั้งผลการตรวจสอบต่างๆ ตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ โดยอาจจัดทำใน รูปแบบเอกสารเผยแพร่ และประกาศต่างๆ รวมทั้งติดป้าย ประกาศในที่สาธารณะให้เห็นได้ชัดเจน เป็นต้น ซึ่งเป็นการ สร้างความเข้าใจ และให้ประชาชนใช้พิจารณาประกอบในการ หลีกเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ</p> <p>ประกาศแจ้งเตือนให้ประชาชนหรือผู้สัญจรผ่านไป-มาบน โครงข่ายถนนเดิมช่วงที่มีการก่อสร้างได้รับทราบล่วงหน้าอย่าง น้อย 7 วันก่อนที่จะทำการปิดกั้นการจราจร เพื่อปฏิบัติงาน ก่อสร้างหรือขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่</p> <p>ตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ และกล่องรับเรื่องร้องเรียน เพื่อเป็นช่องทางให้ประชาชน สามารถติดต่อสื่อสารกับโครงการได้โดยตรง และนำข้อมูล ข่าวสารที่ได้จากประชาชนมาพิจารณาปรับปรุงการดำเนินการ ต่างๆ ของโครงการ รวมถึงการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่าง ทันทั่วถึง</p> <p>มีมาตรการและหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมในการรับบุคลากร เข้าทำงานกับโครงการ เพื่อป้องกันปัญหาหรือผลกระทบทาง สังคมที่อาจเกิดขึ้นจากคนงานของโครงการ เช่น มีการ ตรวจสอบประวัติ และบันทึกประวัติ คนงาน</p> <p>มีการควบคุมและกำกับดูแลชุมชนแรงงานของโครงการ รวมทั้งจัดให้มีระบบติดตามตรวจสอบบริเวณชุมชนแรงงาน เพื่อป้องกันปัญหา หรือแก้ไขปัญหา กรณีมีเหตุผิดปกติ หรือมีการ</p>

**ตารางที่ 12.2-1 สรุปผลกระทบที่สำคัญต่อชุมชน พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบต่อชุมชนที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>การสูญเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้นจากปัญหาด้านการจราจรในระยะก่อสร้างของโครงการ : โดยที่กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณเกาะกลางถนน ซึ่งจะต้องมีการรบกวนผิวจราจรเดิมบางส่วน เพื่อวางวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักรของโครงการ รวมทั้งมีการกันพื้นที่เป็นช่องทางให้ยานพาหนะของโครงการสามารถเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างของโครงการได้ การดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อการใช้รถโดยสารโดยปกติบนถนนเดิม โดยจะต้องชะลอความเร็วลง และบางช่วงอาจส่งผลกระทบทำให้การจราจรติดขัดได้ นั่นก็หมายความว่าผู้ใช้ทางจะต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบชั่วคราว เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จก็สามารถคืนผิวจราจรให้สามารถใช้ทางหลวงได้ตามปกติ แต่เนื่องจากมีผู้ที่จะได้รับผลกระทบจำนวนมากตลอดช่วงการก่อสร้างของโครงการ จึงประเมินว่าผลกระทบด้านการสูญเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น เป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(1) อาจเกิดความสับสนในการใช้ยานพาหนะอื่นๆ บนทางหลวงและถนนที่เกี่ยวข้อง จากการจัดระบบจราจรใหม่ หลังเปิดให้บริการระบบขนส่งมวลชน: ทั้งนี้คาดว่าปัญหาดังกล่าวจะเกิดขึ้นในระยะสั้นๆ ช่วงที่มีการเปิดใช้งานใหม่ๆ จึงประเมินว่าเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ นอกจากนี้ยังสามารถป้องกัน หรือแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ โดยมีการติดตั้งสัญญาณจราจร และ/หรือป้ายบอกทางที่ชัดเจน รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์อย่างทั่วถึงและเพียงพอ</p> <p>(2) ประชาชนในจังหวัดภูเก็ต จะได้รับประโยชน์ในด้านการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง : เมื่อมีการเปิดให้บริการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตแล้ว จะช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้น และคาดว่าจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองภูเก็ตได้อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากสภาพปัจจุบันที่เริ่มมีวิกฤติด้านการจราจร และมีแนวโน้มจะรุนแรงเพิ่มขึ้นในอนาคต ระบบขนส่งมวลชนจึงเป็นทางเลือกที่จำเป็นสำหรับการบริหารจัดการด้านการจราจรในเมืองที่มีประสิทธิภาพ ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบทางบวกในระยะยาว และมีผู้ได้รับประโยชน์อย่างกว้างขวาง อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อเนื่องช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในเมืองภูเก็ตด้วย ดังนั้นจึงประเมินว่าเป็นผลกระทบทางบวกระดับสูง</p> <p>(3) ผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ การค้า การบริการด้านการท่องเที่ยว และการจ้างงานในท้องถิ่น: การพัฒนาของโครงการจะมีส่วนช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมบริการท่องเที่ยว และธุรกิจการค้า การบริการที่เกี่ยวข้องของเมืองภูเก็ตได้อย่างยั่งยืน จากการมีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีไม่มีโครงการ ที่จะมีปัญหาการจราจรที่ติดขัดคับคั่ง ซึ่งจะกระทบต่อศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในอนาคตของภูเก็ต และมีผลต่อเนื่องในการเจริญเติบโตของภาคธุรกิจ</p>	<p>มีการร้องเรียนจากชุมชน</p> <p>ทั้งนี้ กรณีที่กิจกรรมในระหว่างการก่อสร้างของโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่ใกล้เคียง ทางโครงการได้เสนอขั้นตอนการดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการ</p> <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p>(1) ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด และมีประสิทธิภาพ</p> <p>(2) จัดให้มีช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน กรณีที่ได้รับความคิดเห็นหรือคำติชมจากกิจกรรมของโครงการ พร้อมทั้งจัดให้มีกลไกในการจัดการและแก้ไขปัญหาที่มีประสิทธิภาพ กรณีที่มีข้อร้องเรียนจากประชาชนหรือชุมชนท้องถิ่น</p> <p>(3) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น จดหมายข่าว และแผ่นพับ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต รวมทั้งข้อมูลและแผนที่การจราจรที่มีการเปลี่ยนแปลงจากเดิม</p> <p>(4) จากกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ ให้ดำเนินการจัดตั้งกรรมการไตรภาคี ซึ่งประกอบด้วย ผู้นำชุมชน ผู้แทนของโครงการ และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว</p>

**ตารางที่ 12.2-1 สรุปผลกระทบที่สำคัญต่อชุมชน พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบต่อชุมชนที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>การค้าและการบริการที่เกี่ยวข้อง โดยที่ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นดังกล่าวเป็นผลกระทบทางอ้อมในระยะยาว และมีผู้รับประโยชน์ค่อนข้างกว้างขวาง แต่การพัฒนาของโครงการเป็นเพียงปัจจัยหนึ่งในหลายๆปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเจริญเติบโตและพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การค้า การบริการด้านการท่องเที่ยว จึงประเมินว่าเป็นผลกระทบ</p>	
<p>2. สุขทรียภาพและการท่องเที่ยว</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(1) ทศนียภาพ ทศนียภาพและทิวทัศน์เดิมจะเกิดการเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการก่อสร้างรางรถไฟ และโครงสร้างต่างๆ บริเวณสถานี ทั้งการตัด การถม การปรับระดับพื้นดินการเปลี่ยนเส้นทางไหลของน้ำผิวดินตามธรรมชาติ การตัดต้นไม้ที่มีอยู่เดิมในแนวเขตทาง รวมถึงการรบกวนทางสายตาจากฝุ่น ควัน การรบกวนทางเสียง ความสั่นสะเทือน จากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ทำงาน การกองวัสดุ เศษวัสดุในระหว่างก่อสร้าง โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบเฉพาะในบริเวณที่เป็นการก่อสร้างใกล้ชุมชน / หมู่บ้าน และบริเวณที่เป็นจุดตัดของเส้นทางรถไฟกับถนนเท่านั้น</p> <p>(2) การท่องเที่ยว การก่อสร้างรางรถไฟของโครงการ สถานี และโครงสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุง รวมทั้งการรบกวนทางสายตาจากฝุ่น ควัน การรบกวนทางเสียง ความสั่นสะเทือน จากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ทำงาน การกองวัสดุ เศษวัสดุในระหว่างก่อสร้าง อาจจะมีผลกระทบกับการท่องเที่ยวระดับท้องถิ่นและการเดินทางเพื่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจของคนในชุมชน และอาจส่งผลกระทบต่อในด้านความไม่สะดวกจากการเดินทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยวที่มีแนวเส้นทางตัดผ่านเส้นทางที่นักท่องเที่ยวต้องผ่าน</p> <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p>ผลกระทบในระยะในภาพรวมของการให้บริการโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตฯ ซึ่งเป็นระบบราง Tramway จะส่งเสริมและสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวภายในจังหวัดภูเก็ต ดังนี้</p> <p>(1) ทศนียภาพ ทศนียภาพและทิวทัศน์เดิมบริเวณที่ตั้งโครงการเปลี่ยนแปลงไปอย่างถาวร เนื่องจากสิ่งก่อสร้างที่เกิดขึ้น โดยสถานีและระบบรางจะเป็นสิ่งก่อสร้างใหม่ และอาจเป็นสิ่งหมายตา (landmark) ที่เด่นชัดหรือสำคัญของชุมชน เป็นทศนียภาพใหม่ที่ต่างไปจากธรรมชาติเดิมโดยเฉพาะผู้สัญจรผ่านทางถนนและพื้นที่ชุมชน ซึ่งความเปลี่ยนแปลงที่จะมีผลที่รับรู้ได้เด่นชัด โดยเฉพาะในบริเวณที่ใกล้ชุมชนผ่านชุมชนพักอาศัย พาณิชยกรรม หรือใกล้บริเวณวัด</p> <p>(2) การท่องเที่ยว การเปิดดำเนินการโครงการจะเป็นการเพิ่มโอกาสและทางเลือกในการเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว โดยเฉพาะจุดที่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวสำคัญนอกจากนี้เส้นทางรถไฟนอกจากเพื่อการเดินทาง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่จำเป็นเท่านั้น และรักษาความสะอาด ความเป็นระเบียบในการจัดกองวัสดุในพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>ใช้โครงสร้างกันเขตก่อสร้างที่ชัดเจน มีป้ายแสดงเขตก่อสร้างให้ชัดเจน รูปแบบตามข้อกำหนดของพื้นที่นั้นๆ และมีการติดตั้งป้ายแสดงทศนียภาพของโครงการในอนาคต เพื่อเป็นการลดผลกระทบทางด้านทศนียภาพในจุดที่มีการก่อสร้าง</p> <p>ดำเนินการเฉพาะในพื้นที่ที่จำเป็น และรักษาความสะอาด ความเป็นระเบียบในการจัดกองวัสดุในพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอหลีกเลี่ยงการสร้างทศนียภาพที่ไม่น่าดูภายในพื้นที่ก่อสร้าง สำนักงานก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน</p> <p>จัดการเรื่องแสงสว่างในพื้นที่ที่มีแสงจำกัด และลดการบดบังแสงสว่าง</p> <p>ใช้โครงสร้างเพื่อปิดบังในเขตที่ต้องการความเป็นส่วนตัว เช่น บริเวณที่โครงสร้างของโครงการมีระยะ ใกล้กับอาคาร</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในระยะดำเนินการโครงการคาดว่าจะไม่เกิดผลกระทบด้านทศนียภาพเมืองเพิ่มเติม เนื่องจาก ในขั้นตอนการออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างและสถานีรถไฟทางเบาได้ใช้หลักการออกแบบเมือง (Urban Design) โดยเน้นความโปร่งใส ไม่อับทึบ มีรูปลักษณะที่মনกะทัดรัดและเรียบง่าย รวมทั้งเลือกใช้วัสดุ สีผิว ที่เป็นโทนสีอ่อนหรือสีสว่าง ทำให้เกิดความกลมกลืนและลดระดับความกระด้างกับทศนียภาพดั้งเดิม รวมถึงการปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบให้สอดคล้องกับแนวเส้นทางโครงการ อาทิ บริเวณแนวเส้นทางช่วงที่ผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี-ท้าวศรีสุนทร และช่วงที่ผ่านย่านเมืองเก่าภูเก็ต เป็นต้น</p> <p>ส่วนศูนย์ซ่อมบำรุงจะไม่มีผลกระทบต่อการบินความโดดเด่น การชมด้วยขนาดความสูงหรือความขัดแย้ง ของรูปลักษณะภายในองค์ประกอบด้านทศนียภาพเนื่องจากในรัศมี 500 เมตรไม่มีสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม</p>

**ตารางที่ 12.2-1 สรุปผลกระทบที่สำคัญต่อชุมชน พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบต่อชุมชนที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>ขนส่งแล้ว อาจเป็นเส้นทางชมทิวทัศน์ (scenic route) หรือเป็นเส้นทางนักท่องเที่ยว (tourist route) ในบางช่วงที่ผ่านพื้นที่พิเศษ จากทิวทัศน์ของภูมิทัศน์ธรรมชาติ (natural landscape) เช่น สะพานสารสิน และจากทิวทัศน์ของภูมิทัศน์วัฒนธรรม (cultural landscape) เช่น ย่านเมืองเก่าของตัวเมืองภูเก็ต หรือเป็นเส้นทางท่องเที่ยวในบางช่วงเวลา หรือเป็นช่วงเวลาของงานเทศกาลในท้องถิ่น เป็นต้น</p>	<p>หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะเฉพาะ มีคุณค่าและความโดดเด่นตั้งอยู่ จึงไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ</p>
<p>3.การแบ่งแยก ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง การขนย้ายดิน การก่อสร้างถนน เป็นต้น ซึ่งจะต้องมีการปิดเส้นทาง/ทำทางเบี่ยง อาจส่งผลให้การเดินทางติดขัดระหว่างชุมชนสองฟากถนนมีความลำบากเพิ่มขึ้นจากความไม่สะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ อาจส่งผลกระทบต่อการศึกษาและสัญจรไปมาหาสู่ของประชาชนในชุมชนดังกล่าวได้ โดยกิจกรรมการก่อสร้างจะดำเนินการเพียงชั่วคราวและขอบเขตจำกัดเพียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้นคาดว่าจะผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p> <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p>ในระยะดำเนินการการจราจรจะมีความคล่องตัวเพิ่มสูงขึ้น ชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางโครงการจะได้รับความสะดวกในการเดินทาง และการเข้าถึงพื้นที่ได้ดีขึ้น ยกเว้นบางชุมชนที่แนวเส้นทางตัดผ่านกลางชุมชน จะส่งผลให้การเดินทางภายในชุมชนสะดวกน้อยลง ต้องไปกลับรถไกลขึ้น เพื่อเดินทางไปอีกฝั่งหนึ่งของหมู่บ้าน ดังนั้นโครงการต้องกำหนดมาตรการเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นด้านการแบ่งแยกเพื่อลดผลกระทบดังกล่าวให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก่อสร้างจะดำเนินการอย่างระมัดระวังมิให้มีการกีดขวางทางเข้า-ออกชุมชนหรือถนนท้องถิ่นวางแผนการก่อสร้างอย่างมีระบบ เพื่อให้มีการปิดถนนน้อยที่สุด - วางแผนการก่อสร้างอย่างมีระบบ เพื่อให้มีการปิดถนนน้อยที่สุด หรือหากจำเป็นต้องปิดหรือขวางเส้นทางเข้า-ออกต้องจัดให้มีทางเบี่ยงหรือช่องทางชั่วคราว เพื่อบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้น - ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบกำหนดการก่อสร้างล่วงหน้ารวมถึงการรบกวนผิวจราจร และระยะเวลาสิ้นสุดการก่อสร้าง เพื่อการวางแผนการเดินทาง และการใช้ถนนของประชาชน ซึ่งจะเป็นการลดผลกระทบต่อการเข้าถึงพื้นที่และการเดินทางประจำวัน - พิจารณาก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามในอนาคต เพื่อรองรับการเดินทางระหว่างคนในชุมชนสองฟากถนนของโครงการ <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการลดผลกระทบเพิ่มเติม
<p>4. การสาธารณสุข ระยะก่อสร้าง</p> <p>ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย การก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ประชิดเขตทางของโครงการ โดยปัญหาต่อสุขภาพอนามัยที่คนกลุ่มนี้อาจได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ การเจ็บป่วย โดยเฉพาะโรคระบบทางเดินหายใจจากการได้รับฝุ่นละออง โรคติดต่อจากคนงานต่างถิ่น รวมถึงปัญหาเสียงดังจากการก่อสร้าง นอกจากนี้การที่มีชุมชนแรงงานในพื้นที่เพิ่มขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการให้บริการสาธารณสุขในพื้นที่ ซึ่งทำให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ต้องมีการรับผิดชอบในการให้บริการรักษาพยาบาลเพิ่มมากขึ้น</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>จัดให้มีการตรวจสุขภาพคนงานก่อนเข้าทำงาน เพื่อป้องกันการนำโรคติดต่อเข้ามาแพร่ระบาดในที่พักคนงานก่อสร้างและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</p> <p>ให้คนงานก่อสร้างใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น เสื้อผ้าชุดปฏิบัติงาน อุปกรณ์ป้องกันศีรษะ อุปกรณ์ป้องกันใบหน้าและดวงตา อุปกรณ์ป้องกันเท้า อุปกรณ์ป้องกันการได้ยิน อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บที่มือ ทุกครั้งที่ปฏิบัติงาน</p>

**ตารางที่ 12.2-1 สรุปผลกระทบที่สำคัญต่อชุมชน พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบต่อชุมชนที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>ปัญหาด้านขยะมูลฝอย/น้ำเสีย ของเสียจากกิจกรรมต่างๆในบริเวณที่พักคนงาน ได้แก่ ขยะ สิ่งปฏิกูลและน้ำเสียจากการชักล้าง และกิจกรรมอื่นๆ หากไม่มีการจัดการของเสียที่เกิดขึ้น ของเสียเหล่านี้ อาจเป็นแหล่งเพาะพันธุ์เชื้อโรคและพาหะนำโรค ซึ่งสามารถแพร่เชื้อโรคสู่ชุมชนได้ และอาจเกิดการชะล้างลงสู่แหล่งน้ำบริเวณใกล้เคียงทำให้เกิดการเน่าเสียได้ อย่างไรก็ตาม คาดว่าจะมีผลกระทบไม่มากนัก เนื่องจากเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะเวลาสั้นๆ เฉพาะช่วงก่อสร้างเท่านั้น</p> <p>ปัญหาด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและการแพร่ระบาดของโรค ปัญหาด้านนี้เกิดขึ้นจากการอยู่รวมกันของคนงานก่อสร้าง เช่น น้ำดื่ม - น้ำใช้ การใช้ส้วม การกำจัดขยะมูลฝอย การควบคุมแมลงวันและสัตว์ที่เป็นพาหะนำโรค เป็นต้น หากมีการจัดการภายในที่พักคนงานที่ไม่ถูกหลักสุขาภิบาลรวมทั้งการมีสุขนิสัยไม่ถูกหลักอนามัยอาจก่อให้เกิดการแพร่ระบาดของโรคต่างๆ เช่น บิด อหิวาตกโรค โรคท้องร่วง และอาหารเป็นพิษ เป็นต้น ซึ่งจากรายงานผู้ป่วยด้วยโรคที่แผ่กระจายทางระบาดวิทยาของหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่โครงการพบว่าโรคอุจจาระร่วงเป็นโรคที่ต้องเฝ้าระวังเป็นอันดับหนึ่ง ซึ่งโรคดังกล่าวมีสาเหตุจากการจัดการด้านสุขาภิบาล ดังนั้นผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำน้ำดื่ม-น้ำใช้ที่สะอาดให้กับคนงานอย่างเพียงพอ รวมถึงกำจัดคนงานจัดสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมบริเวณที่พักคนงานให้ถูกสุขลักษณะรักษาความสะอาดบริเวณที่ประกอบอาหารไม่ให้มีเศษอาหาร น้ำขังหรือขยะมูลฝอยเหลือตกค้าง</p> <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย ผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นเนื่องจากการเปิดใช้โครงการ ทำให้มีมลพิษทางอากาศและระดับเสียงเพิ่มขึ้น โดยการเปลี่ยนการใช้ที่ดินจากพื้นที่ว่างพื้นที่สวน พื้นที่ไร่ นา เป็นแนวรถไฟฟ้าส่งผลให้ชุมชน บ้านเรือนที่อยู่ใกล้เคียงแนวสายทางได้รับผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของเสียงเมื่อมีรถไฟวิ่งผ่านอาจทำให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญส่งผลต่อสุขภาพจิต โดยเฉพาะในช่วงแรกของการเปิดใช้เส้นทาง ดังนั้นคาดว่าผลกระทบทางด้านเสียงต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนจะอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ปัญหาด้านขยะมูลฝอย/น้ำเสีย ในระยะดำเนินการโครงการได้จัดให้มีถังขยะในแต่ละสถานีอย่างเพียงพอ แยกเป็นขยะเปียกและขยะแห้งเพื่อรองรับขยะจากนักท่องเที่ยวและพนักงานประจำสถานี โดยโครงการได้กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คัดแยกขยะและรวบรวมเพื่อให้นำไปกำจัดทิ้งในส่วนของกาก ของเสีย/ขยะอันตรายทางโครงการจะรวบรวมใส่ภาชนะบรรจุที่มีฝาปิดมิดชิด เก็บไว้ในอาคารเก็บกาก ของเสียก่อนส่งให้ผู้ประกอบการที่ได้รับ</p>	<p>อบรมคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้ และวิธีการรักษาเครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ อย่างถูกต้องเหมาะสม</p> <p>ออกกฎระเบียบห้ามคนงานก่อสร้างและพนักงานขับรถใช้ยา/สารกระตุ้นหรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงานรวมทั้งการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืน</p> <p>ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 4 ครั้ง โดยเฉพาะในฤดูแล้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหากเป็นช่วงฤดูฝนหรือวันที่ฝนตกอาจพิจารณาปรับลดการฉีดพรมน้ำตามความเหมาะสม</p> <p>กำกับพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและกำหนดความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน 40 กม./ชม. โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านบริเวณชุมชนหรือบ้านเรือนราษฎร</p> <p>จัดกองวัสดุก่อสร้างและเครื่องมือ เครื่องจักรให้เป็นระเบียบ นอกจากนี้หากพบว่าเกิดการชำรุดต้องทำการซ่อมแซมทันทีเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน</p> <p>จัดให้มียานพาหนะเพื่อใช้ในการขนย้ายผู้ป่วยหรือผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้างไปยังสถานบริการสาธารณสุขที่อยู่ใกล้ที่สุด</p> <p>จัดหาถังขยะ นำไปตั้งไว้บริเวณที่พักคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง และประสานงานให้รถเก็บขยะของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน เพื่อป้องกันไม่ให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของแมลงและสัตว์ที่เป็นพาหะนำโรค ทั้งนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจะดำเนินการเก็บรวบรวมขยะไว้ ณ บริเวณที่รถเก็บขยะสามารถเข้ามาเก็บขนได้โดยสะดวก</p> <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำกับให้คนงานก่อสร้างดำเนินการจัดสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมบริเวณที่พักคนงานให้ถูกสุขลักษณะ</p> <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา การจัดการมูลฝอยและกากของเสีย กำหนดให้มีการดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตั้งถังรองรับมูลฝอยบริเวณทางขึ้น - ลงสถานี - ตรวจสอบสภาพปัญหาการจัดการมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ - ประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้พนักงานในศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจรคัดแยกมูลฝอยเป็นขยะเปียก ขยะแห้ง ก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย ส่วนมูลฝอยจำพวก แก้ว กระดาษ ต้องคัดแยกออกมาส่งขาย เพื่อลดปริมาณมูลฝอย ส่วนขยะอันตราย เช่น แบตเตอรี่ ถ่านไฟฉาย ฯลฯ ต้องคัดแยกออกมาทิ้งในถังที่จัดไว้สำหรับขยะประเภทนี้โดยเฉพาะ <p>จัดให้มีห้องพยาบาล พร้อมทั้งเจ้าหน้าที่ เครื่องมือปฐมพยาบาลและเวชภัณฑ์และจัดให้มีรถยนต์เพื่อนำส่งผู้ป่วยในกรณีที่มีการบาดเจ็บรุนแรง</p> <p>การรณรงค์หรือปลูกจิตสำนึกให้ประชาชนทั่วไปและผู้ขับขี่</p>

**ตารางที่ 12.2-1 สรุปผลกระทบที่สำคัญต่อชุมชน พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)**

ผลกระทบต่อชุมชนที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
<p>อนุญาตจากกรมโรงงานให้เป็นผู้บำบัดของเสียอันตรายนำไปกำจัดสำหรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละสถานี โครงการได้จัดให้มีห้องสุขาอย่างเพียงพอ และกำหนดให้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ในส่วนของน้ำล้างวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการซ่อมบำรุง โครงการจะทำการรวบรวมลงสู่บ่อแยกน้ำมัน (Oil Separator) โดยน้ำมันที่แยกได้โครงการจะรวบรวมใส่ภาชนะบรรจุที่มีฝาปิดมิดชิด เก็บไว้ในอาคารเก็บกากของเสียก่อนส่งให้ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานให้เป็น ผู้บำบัดของเสียอันตรายนำไปกำจัดต่อไป</p> <p>ปัญหาด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและการแพร่ระบาดของโรคโครงการได้มีการจัดการสุขาภิบาลภายในสถานี โดยจัดให้มีการจัดการขยะและน้ำเสียเพื่อไม่ให้ปนเปื้อนแหล่งแพร่เชื้อโรคที่เกิดจากแมลงเป็นพาหะนำโรคเช่น อูจจะระร่วง อาหารเป็นพิษ และไข้เลือดออก เป็นต้น</p>	<p>ยานพาหนะส่วนบุคคลให้หันมาใช้ระบบรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น เพื่อลดปัญหามลภาวะทางอากาศและระดับเสียงดัง อันจะส่งผลให้ปัญหาด้านสุขภาพอนามัยลดลงโดยเฉพาะโรคระบบทางเดินหายใจและระบบการได้ยิน</p>
<p>5.แหล่งโบราณสถานและประวัติศาสตร์</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ในเขตจังหวัดภูเก็ต ลักษณะโครงการระบบขนส่งมวลชนของโครงการเป็นรถไฟฟ้างานเบา ซึ่งจะวิ่งตามแนวเส้นเกาะกลางของถนนเดิม จากสะพานสารสิน ผ่านสนามบินภูเก็ต ไปจนถึงสถานีฉลอง ที่บริเวณท่าเรือฉลอง จากการศึกษาพบว่าตามแนวเส้นทางถนนดังกล่าวมี วัด สำนักสงฆ์ ศาลเจ้า และมัสยิดตั้งอยู่ในรัศมี 2 กิโลเมตร จากเส้นทางรถไฟฟ้างานเบา จำนวน 21 แห่ง ทั้งนี้ โดยมีวัด และศาสนสถานที่อยู่ในเขตที่ดินกับถนน จำนวน 12 แห่ง</p> <p>ทั้งนี้ ศาสนสถานดังกล่าวตั้งอยู่ติดกับแนวถนนซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมหลักของภูเก็ต การเพิ่มระบบขนส่งมวลชน โดยใช้รถไฟฟ้างานเบาที่มีการเดินรถที่เกาะกลางของถนน จึงอาจประเมินผลกระทบได้ว่าในช่วงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้างานเบาที่บริเวณแนวเกาะกลางของถนน จะทำให้เกิดผลกระทบด้านลบระดับน้อยจากปัญหาความไม่สะดวกอันเกิดจากการก่อสร้าง อาจมีปัญหาด้านการจราจรที่ทำให้ผู้สัญจรมาศาสนาสถานเหล่านี้ไม่ได้รับความสะดวกเช่นเดิม ส่วนในช่วงหลังการก่อสร้างเสร็จแล้ว การเดินรถไฟฟ้างานเบาตามแนวเกาะกลางถนนซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนที่เพิ่มขึ้นจากการคมนาคมทางถนนแบบเดิม ก็อาจทำให้เกิดผลกระทบด้านความปลอดภัย และความสะดวกของประชาชนผู้สัญจรมาวัด และศาสนสถานต่างๆ ที่ตั้งอยู่ริมถนนเหล่านี้ได้เช่นกัน</p> <p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p>ในระยะดำเนินการของโครงการ แหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือนที่จะส่งผลกระทบต่อโครงสร้างของโบราณสถานมีเพียงความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นขณะขบวนรถไฟแล่นผ่าน โดยจากการประเมินผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจะมีระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับที่จะไม่ส่งผลกระทบต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไปหรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม อย่างไรก็ตาม โครงการฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนโดยเคร่งครัดเพื่อควบคุมระดับผลกระทบให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่จำเป็นเท่านั้น และรักษาความสะอาดความ เป็นระเบียบในการจัดกองวัสดุในพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>ประสานงานและแจ้งให้แหล่งโบราณสถานและศาสนสถานต่างๆ ได้ทราบถึงกำหนดการก่อสร้างโครงการและประสานงานอย่างใกล้ชิดในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ</p> <p>ในขณะก่อสร้างต้องเลือกใช้วิธีการก่อสร้าง เครื่องจักรกล และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ รวมทั้งกำหนดวิธีการหรือมาตรการอื่นใดที่สามารถลดแรงสั่นสะเทือนได้</p> <p>มลภาวะด้านฝุ่นละอองในระหว่างการก่อสร้าง ต้องเลือกใช้วิธีการและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิด ฝุ่นละอองน้อยที่สุด รวมทั้งมีมาตรการป้องกันและลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเช่น การใช้น้ำรดพื้นที่ที่มีฝุ่นละอองการสักรั้วหรือแนวกำแพงป้องกันฝุ่นละอองการควบคุมความเร็วของรถยนต์ รถบรรทุก ในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เป็นต้น</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ด้านความสั่นสะเทือน ต้องพิจารณาเลือกระบบรถไฟและส่วนประกอบต่างๆ เช่น รอยต่อระหว่างราง วัสดุคูดซับแรงสั่นสะเทือน ระบบสับเปลี่ยนราง ฯลฯ ที่ก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุด เป็นการลดแรงสั่นสะเทือนได้ในระดับหนึ่ง</p> <p>ควบคุมน้ำหนักบรรทุกผู้โดยสารให้เป็นไปตามเกณฑ์และความเหมาะสมของระบบราง</p> <p>มลภาวะด้านเสียงและฝุ่นละอองให้ดำเนินการ</p>

ตารางที่ 12.2-1 สรุปผลกระทบที่สำคัญต่อชุมชน พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ต่อ)

ผลกระทบต่อชุมชนที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	<p>มลภาวะด้านเสียงและฝุ่นละอองให้ดำเนินการ เช่นเดียวกับด้านความสั่นสะเทือน คือต้องพิจารณาเลือกใช้ระบบรถไฟที่ก่อให้เกิดมลภาวะด้านเสียงและฝุ่นละอองน้อยที่สุด และในช่วงที่ผ่านแหล่งโบราณสถานที่สำคัญต้องสร้างแนวป้องกันหรือลดมลภาวะด้านเสียงและฝุ่นละออง</p> <p>ด้านทัศนียภาพ การออกแบบโครงสร้างทางรถไฟและยานสถานีรถไฟในบริเวณที่ใกล้กับ แหล่งโบราณสถาน ศาสนสถาน หรืออาคารอนุรักษ์ต่างๆ ต้องไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งกับรูปแบบสถาปัตยกรรมดั้งเดิมภายในชุมชนนั้นๆ และต้องพิจารณาใช้ต้นไม้หรือพืชพรรณที่หาได้ในท้องถิ่นเข้ามาเสริมเป็นแนวคั่นสายตาหรือลดความกระด้างระหว่างพื้นที่อนุรักษ์กับโครงสร้างต่างๆ ของโครงการฯ</p>

12.3 ผลกระทบด้านการเมืองและความมั่นคงของประเทศ

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต – ฉลอง มีผลกระทบต่อการเมืองและความมั่นคงของประเทศ ดังนี้

- ส่งเสริมความมั่นคงทางการเมืองการปกครองเนื่องจากมีความสอดคล้องกับนโยบายการบริหารประเทศของรัฐบาลและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ประเทศไทยยังพึ่งพลังงานจากต่างประเทศในสัดส่วนสูง ทำให้ขาดความมั่นคงทางด้านพลังงาน
- ระดับการพึ่งพาการนำเข้าพลังงานประมาณร้อยละ 56 ของการใช้ ซึ่งความมั่นคงทางพลังงานมีแนวโน้มจะเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทยต่อไป โดยอัตราการใช้พลังงานของโลกในภาพรวมจะเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด เนื่องจากการเติบโตของประเทศอุตสาหกรรมใหม่ เช่น จีน และอินเดีย ในขณะที่พลังงานฟอสซิลซึ่งเป็นแหล่งพลังงานที่สำคัญของโลกมีอยู่อย่างจำกัด ปริมาณการผลิตน้ำมันของโลกมีแนวโน้มลดลง หากหาแหล่งพลังงานเสริมไม่เพียงพอ แนวโน้มราคาพลังงานจะมีความผันผวนอย่างรุนแรง จึงจะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยและค่าใช้จ่ายของประชาชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การพัฒนาขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพจะช่วยส่งเสริมความมั่นคงด้านพลังงาน เนื่องจากระบบการขนส่งทางรถไฟเป็นระบบที่มีต้นทุนการใช้พลังงานต่ำ ช่วยให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการพึ่งพาทรัพยากรเชื้อเพลิงที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ

- ความเหลื่อมล้ำ ทางรายได้ของประชากรและโอกาสการเข้าถึงทรัพยากรนำมาสู่ปัญหาความขัดแย้งในสังคม เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา เป็นปัจจัยลดทอนความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ ความมั่นคงทางสังคม และทำให้ประชาธิปไตยอ่อนแอ การพัฒนาระบบขนส่งที่เข้าถึงได้โดยคนทุกระดับให้มีประสิทธิภาพจะเป็นการช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม สร้างโอกาสการเข้าถึงแหล่งทุน ทรัพยากร การประกอบอาชีพ ยกระดับรายได้ และสร้างความมั่นคงทางสังคมให้ทุกคนในสังคมไทย ให้เข้าถึงบริการทางสังคมอย่างเท่าเทียมกัน จึงเป็นการเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ
- การพัฒนาระบบขนส่งที่เข้าถึงได้โดยคนทุกระดับให้มีประสิทธิภาพจะส่งเสริมให้มีการตั้งถิ่นฐานและการกระจายตัว ของประชากรอย่างเหมาะสม ลดความหนาแน่นในเมือง สามารถบริหารจัดการด้านผังเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การพัฒนาขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพจะช่วยเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ โดยการเพิ่มความปลอดภัยในการคมนาคมขนส่งทั้งระบบ โครงการจึงส่งผลกระทบต่อประเทศโดยสามารถลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ตลอดจนปริมาณทรัพย์สินที่เสียหายจากการคมนาคมขนส่ง
- โครงการจะสร้างภาพลักษณ์ที่ดีแก่จังหวัดและประเทศ ส่งผลต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ นอกจากนั้นยังส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและสุขภาวะของประชาชน ดังนั้น เมื่อประเทศไทยมีเศรษฐกิจและความมั่นคงที่ดี ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ซึ่งจะทำให้ประชาชนไม่เรียกร้องสิทธิทางการเมือง และยังทำให้ประชาชนเกิดความเชื่อมั่นและยอมรับต่อรัฐบาล ส่งผลให้ภาคการเมืองเกิดความเข้มแข็งขึ้น

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต – ฉลอง จึงมีส่วนที่ทำให้การเมืองและความมั่นคงของประเทศมั่นคง

12.4 ผลกระทบต่อการดำเนินงานของ รฟม. ในระยะยาว

การดำเนินการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จัดตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ภายใต้การกำกับของกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ รฟม. เพื่อดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์ของประชาชนที่ใช้บริการ.

ในส่วนของผลกระทบของการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต ต่อการดำเนินงานของ รฟม. ในระยะยาวจะต้องพิจารณาถึงโครงการที่ รฟม. ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการในอนาคตที่จะดำเนินการ ดังนี้

ปัจจุบัน รฟม. เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง – บางซื่อ ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทยระยะทาง 20 กิโลเมตร รวมทั้งสิ้น 18 สถานี โดยเป็นการให้บริการที่รัฐบาลและเอกชนลงทุนร่วมกัน (Public private Partnership, PPP) ระหว่าง รฟม. และ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BMCL”) ในรูปแบบ Net Cost ซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2547 โดย รฟม. ลงทุนในส่วนของคุณค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้างงานโยธาและค่าที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ในขณะที่ บีเอ็มซี

แอล ลงทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายในการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ได้แก่ ค่าธรรมเนียมการจัดการ ค่าที่ปรึกษา ค่าออกแบบ อุปกรณ์งานระบบไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหาร เป็นต้น โดย BMCL ซึ่งเป็นผู้ได้รับสัมปทานตกลงแบ่งเงินรายได้จากค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในรูปแบบจำนวนเงินรายปีและจำนวนเงินเป็นร้อยละแก่ รฟม. เพื่อให้ได้รับสิทธิ์ตามสัญญาตลอดระยะเวลาที่ได้รับสัมปทาน 25 ปี ซึ่งประกอบด้วยส่วนแบ่งจากรายได้จากค่าโดยสารที่เป็นจำนวนเงินรายปีตั้งแต่ปีที่ 11 นับจากปีที่เริ่มมีรายได้เป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 43,467.00 ล้านบาท และจำนวนเงินในอัตราร้อยละ 1 – 15 ของรายได้จากค่าโดยสารในแต่ละปีตามสัญญา

ในส่วนของส่วนแบ่งจากรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์นั้น รฟม. จะได้รับจำนวนเงินรายปีซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้วเป็นจำนวนทั้งสิ้น 930.00 ล้านบาท และจำนวนเงินในอัตรา ร้อยละ 7 ต่อปีตั้งแต่ปีที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ดังกล่าว

ในระยะยาว รฟม. ยังมีโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค และช่วงบางซื่อ – ท่าพระ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ อีกทั้งยังมีโครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ ได้แก่ โครงการสายสีม่วงช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงบางกะปิ – บางบำหรุ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูช่วงแคราย – มีนบุรี โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว – สำโรง รวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค – พุทธมณฑล สาย 4

ทั้งนี้ ผลกระทบต่อการดำเนินงานของ รฟม. ระยะยาว ซึ่งเกี่ยวข้องกับสถานะทางการเงินนั้น รายละเอียดของการวิเคราะห์แสดงไว้ในบทที่ 15 ของรายงานการศึกษานี้

12.5 การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาทบทวนสาระสำคัญของกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (“โครงการ”) ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษากฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการ โดยแบ่งหมวดหมู่ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องออกเป็น 6 กลุ่มกฎหมาย ดังนี้

- (1) กฎหมายเกี่ยวกับการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ
- (2) กฎหมายเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน
- (3) กฎหมายเกี่ยวกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- (4) กฎหมายเกี่ยวกับการการเงิน การคลัง
- (5) กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม
- (6) กฎหมายเกี่ยวกับตัวร่วม

12.5.1 กฎหมายเกี่ยวกับการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

ที่ปรึกษา ได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ รวมถึงประกาศต่างๆ ที่ออกมาประกอบพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 (“พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ”) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกเอกชน การกำหนดมูลค่าโครงการและสาระสำคัญของสัญญาร่วมทุน โดยมีสาระสำคัญของกฎหมาย ดังนี้

12.5.1.1 พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 (“พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ”)

สาระสำคัญของกฎหมาย

พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ มีการกำหนดขั้นตอนในการดำเนินโครงการตั้งแต่ (1) การเสนอโครงการ โดยกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (2) ขั้นตอนการดำเนินโครงการ การคัดเลือกเอกชนซึ่งกำหนดให้มีคณะกรรมการคัดเลือกขึ้นมาคณะหนึ่งเพื่อดำเนินการเจรจาและพิจารณาคัดเลือกเอกชน และ (3) ขั้นตอนการกำกับดูแลและติดตามผลโดยกำหนดให้มีคณะกรรมการกำกับดูแลโดยมีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลโครงการ เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาลงถึงพิจารณาแก้ไขสัญญา

ในส่วนของมูลค่าโครงการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ มีการแบ่งโครงการออกเป็น 3 ประเภท¹ คือ

- (1) โครงการขนาดเล็ก (โครงการที่มีมูลค่าต่ำกว่า 1,000 ล้านบาท) ต้องดำเนินโครงการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการที่มีวงเงินมูลค่าต่ำกว่าที่กำหนดในมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 พ.ศ. 2559 (ประกาศหลักเกณฑ์การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ) ซึ่งการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนมีรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเป็นผู้อนุมัติ
- (2) โครงการขนาดกลาง (โครงการที่มีมูลค่าตั้งแต่ 1,000 ล้านบาท แต่ต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท) ต้องดำเนินโครงการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในประกาศหลักเกณฑ์การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ เช่นกัน ซึ่งการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ (1) โครงการขนาดกลางที่สมควรดำเนินการตาม ประกาศหลักเกณฑ์การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ ผู้มีอำนาจอนุมัติคือรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด (2) โครงการขนาดกลางที่สมควรดำเนินการตามพ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ผู้มีอำนาจอนุมัติ คณะรัฐมนตรี/คณะกรรมการ แล้วแต่กรณี
- (3) โครงการขนาดใหญ่ (โครงการที่มีมูลค่าตั้งแต่ 5,000 ล้านบาทขึ้นไป) ต้องดำเนินโครงการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ โดยผู้มีอำนาจอนุมัติคือคณะรัฐมนตรี หรือ คณะกรรมการ แล้วแต่กรณี

¹ ประกาศคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการที่มีวงเงินมูลค่าต่ำกว่าที่กำหนดในมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 พ.ศ. 2559

ขั้นตอนและกำหนดระยะเวลาในการเสนอโครงการและการดำเนินโครงการ พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ หมวด 4 มาตรา 24 ได้กำหนดวิธีการ โดยในการเสนอโครงการ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามรายละเอียดที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐประกาศกำหนดประกาศ อย่างน้อยต้องมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- เหตุผล ความจำเป็น และประโยชน์ของโครงการ รวมทั้งความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์
- ต้นทุนการดำเนินการ โดยในกรณีที่เป็นการโครงการที่จะใช้จ่ายงบประมาณแผ่นดินร่วมด้วยให้แสดงงบประมาณแผ่นดินที่จำเป็นตลอดระยะเวลาของโครงการด้วย
- การเปรียบเทียบต้นทุนและความคุ้มค่าในการดำเนินการระหว่างการใช้งบประมาณแผ่นดินหรืองบประมาณของหน่วยงานของรัฐกับการให้เอกชนร่วมลงทุน
- ทางเลือกในการให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งความสนใจและความพร้อมของเอกชนในแต่ละรูปแบบ
- ผลกระทบของโครงการ
- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องและแนวทางการบริหารความเสี่ยงของโครงการ
- กรณีที่หน่วยงานเจ้าของโครงการจะใช้งบประมาณของหน่วยงานในการดำเนินการให้แสดงสถานะทางการเงินของหน่วยงาน แหล่งที่มาของงบประมาณภาระงบประมาณโดยรวมที่ต้องใช้ในโครงการอื่นๆ และความสามารถในการหางบประมาณเพื่อการดำเนินโครงการโดยไม่กระทบต่อสถานะทางการเงินโดยรวมของหน่วยงาน

พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ หมวด 5 มาตรา 35 มาตรา 38 และมาตรา 39 ประกอบกับประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เรื่อง รายละเอียดประกาศเชิญชวน เอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน วิธีการประกาศเชิญชวน วิธีการคัดเลือก ของคณะกรรมการคัดเลือก การกำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา พ.ศ. 2558 ได้กำหนดวิธีการในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนเอาไว้ โดยแบ่งออกเป็น 3 แนวทาง ดังนี้

- การคัดเลือกโดยวิธีประมูล

โดยการกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกขึ้นมาคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด และผู้ทรงคุณวุฒิ ไม่เกินสี่คน เป็นกรรมการ และให้มีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการหนึ่งคน เป็นกรรมการและเลขานุการ โดยคณะกรรมการคัดเลือกมีอำนาจหน้าที่ เช่น พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน ร่างขอบเขตโครงการ ร่างสัญญาร่วมลงทุน รวมถึงเจรจาและพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน

- การคัดเลือกโดยไม่ใช้วิธีประมูล

ในการคัดเลือกให้เอกชนร่วมลงทุน หากคณะกรรมการคัดเลือกและหน่วยงานเจ้าของโครงการพิจารณาเห็นตรงกันว่าไม่ควรคัดเลือกโดยวิธีประมูล ก็ให้เสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) พิจารณา หาก สคร.เห็นพ้องด้วยให้เสนอคณะกรรมการคัดเลือกพิจารณาอนุมัติ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องทำการเปิดเผยรายชื่อผู้มีสิทธิได้รับการพิจารณาคัดเลือกโดยไม่ใช้วิธีประมูล รวมถึงเหตุผลที่เลือกผู้มีสิทธิดังกล่าว โดยหน่วยงานเจ้าของโครงการจะต้องทำการประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิได้รับการพิจารณาคัดเลือกโดยไม่ใช้วิธีประมูล ณ (1) ที่ทำการของหน่วยงานเจ้าของโครงการ (2) ประกาศทางวิทยุกระจายเสียงหรือวิทยุโทรทัศน์ และ (3) ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันภาษาไทยที่มีการจำหน่ายแพร่หลายทั่วไปในประเทศอย่างน้อยหนึ่งฉบับติดต่อกันไม่น้อยกว่าสามวัน

- การคัดเลือกโดยกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้น (Shortlist)

ก่อนที่คณะกรรมการคัดเลือกจะมีการประกาศเชิญชวน ณ ที่ทำการของหน่วยงานเจ้าของโครงการ วิทยุกระจายเสียงหรือวิทยุโทรทัศน์ และหนังสือพิมพ์รายวันภาษาไทย ในกรณีที่คณะกรรมการคัดเลือกเห็นสมควรอาจจะจัดให้มีการพิจารณาคัดเลือกคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ประสงค์จะยื่นข้อเสนอ (Shortlist) ก่อนก็ได้ หลังจากคณะกรรมการคัดเลือกทำรายชื่อของผู้มีคุณสมบัติเบื้องต้นแล้ว หน่วยงานเจ้าของโครงการก็ดำเนินการประกาศเชิญชวนให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนต่อไป ตามขั้นตอนของกฎหมาย

นอกจากการคัดเลือกให้เอกชนร่วมลงทุน โดยการคัดเลือกโดยไม่ใช้วิธีประมูลและการคัดเลือกโดยกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นแล้ว ในการประกาศเชิญชวนให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน หากมีผู้เสนอเพียงรายเดียวหรือหลายราย แต่เสนอถูกต้องตามรายการในเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนเพียงรายเดียว หากคณะกรรมการคัดเลือกเห็นว่ารัฐน่าจะได้ประโยชน์ ก็สามารถดำเนินขั้นตอนคัดเลือกต่อไป ตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนฯจนได้ผลการคัดเลือกเอกชนก็ได้

12.5.1.2 กฎกระทรวง กำหนดเพิ่มมูลค่าของโครงการที่ต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 พ.ศ. 2559 (กฎกระทรวงกำหนดเพิ่มมูลค่าของโครงการฯ)

สาระสำคัญของกฎหมาย

ตามกฎกระทรวงกำหนดเพิ่มมูลค่าของโครงการฯ ได้บัญญัติโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 วรรคหนึ่ง และมาตรา 23 วรรคหนึ่ง แห่ง พ.ร.บ.ร่วมลงทุนฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้ ให้เพิ่มมูลค่าของโครงการที่ต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ.ร่วมลงทุนฯ จากโครงการที่มีมูลค่าตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไปเป็นโครงการที่มีมูลค่าตั้งแต่ห้าพันล้านบาทขึ้นไป

12.5.1.3 ประกาศคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการที่มีวงเงินมูลค่าต่ำกว่าที่กำหนดในมาตรา 23 แห่งประกาศหลักเกณฑ์การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ (ประกาศคณะกรรมการนโยบาย เรื่อง วงเงินมูลค่าต่ำกว่าที่กำหนดในมาตรา 23)

สาระสำคัญของกฎหมาย

ประกาศคณะกรรมการนโยบาย เรื่อง วงเงินมูลค่าต่ำกว่าที่กำหนดในมาตรา 23 ได้บัญญัติหลักเกณฑ์และวิธีการในการเสนอโครงการ การดำเนินโครงการ และการกำกับดูแลและติดตามผลสำหรับโครงการขนาดเล็ก (มูลค่าโครงการต่ำกว่า 1,000 ล้านบาท) และโครงการขนาดกลาง (มูลค่าโครงการสูงกว่า 1,000 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 5,000 ล้านบาท)

12.5.1.4 ประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เรื่อง รายละเอียดประกาศเชิญชวนเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน วิธีการประกาศเชิญชวน วิธีการคัดเลือกของคณะกรรมการคัดเลือก การกำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา พ.ศ. 2558 (ประกาศรายละเอียดประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนฯ)

สาระสำคัญของกฎหมาย

ประกาศรายละเอียดประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนฯ ได้บัญญัติให้ประกาศเชิญชวนอย่างน้อยต้องแสดงรายการ ดังต่อไปนี้

- สาระสำคัญเกี่ยวกับผู้ยื่นข้อเสนอโดยผู้ยื่นข้อเสนอ
- สรุปสาระสำคัญของขอบเขตของโครงการ (Term of Reference : TOR)
- คุณสมบัติทางด้านเทคนิค การเงิน ประสบการณ์ และผลงานของผู้ยื่นข้อเสนอ
- ค่าธรรมเนียมการขายเอกสารการประมูล
- สถานที่ วัน เวลา ซึ่งมีการเปิดขายเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนซึ่งจะต้องเป็นสถานที่ที่ผู้สนใจสามารถติดต่อได้สะดวก
- สถานที่ วัน เวลา เปิดการรับซอง ปิดการรับซอง และการเปิดซองเอกสารข้อเสนอโดยให้คณะกรรมการรับซองซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกแต่งตั้งเป็นผู้รับซอง
- หลักประกันของ โดยให้ระบุเงื่อนไขในการคืนหรือรับหลักประกันของด้วย
- หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือก
- การสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกประกาศเชิญชวนโดยไม่พิจารณาคัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอรายใดเลยหรือไม่คัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอที่เสนอให้ผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุดก็ได้
- ค่าธรรมเนียมการประเมินข้อเสนอ

12.5.1.5 ประกาศคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณมูลค่าของโครงการการลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2558 (ประกาศหลักเกณฑ์การคำนวณมูลค่าโครงการ)

สาระสำคัญของกฎหมาย

ตามสาระสำคัญของประกาศหลักเกณฑ์การคำนวณมูลค่าโครงการฯ กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นผู้รับผิดชอบในการคำนวณมูลค่าของโครงการโดยคำนวณเงินลงทุนและทรัพย์สินของภาครัฐและของเอกชนตลอดอายุของโครงการ ณ วันที่มีการคำนวณมูลค่าโครงการในกรณีมีการแยกหรือรวมโครงการจะต้องพิจารณามูลค่าโครงการ ดังนี้

- โครงการเดียวแยกสัญญาร่วมลงทุนหลายฉบับ ในกรณีที่จะมีการแยกสัญญาร่วมลงทุนออกเป็นสัญญาร่วมลงทุนหลายฉบับภายใต้โครงการเดียว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการคำนวณมูลค่าของโครงการนั้น โดยรวมมูลค่าของโครงการที่คาดว่าจะกำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนทั้งหมดเป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าของโครงการข้างต้น
- โครงการย่อยรวมสัญญาร่วมลงทุนฉบับเดียว ในกรณีที่จะมีการแยกการลงทุนในกิจการของรัฐออกเป็นโครงการย่อยหลายโครงการภายใต้สัญญาร่วมลงทุนฉบับเดียว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการคำนวณมูลค่าของโครงการนั้นโดยรวมมูลค่าของโครงการย่อยทั้งหมดเป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าของโครงการข้างต้น

โดยวิธีการคำนวณมูลค่าโครงการ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการคำนวณเงินลงทุนและทรัพย์สินของภาครัฐและของเอกชนทั้งทรัพย์สินที่มีรูปร่าง (Tangible Asset) และไม่มีรูปร่าง (Intangible Asset) ที่ทำให้มีการดำเนินงานตามโครงการในระดับเต็มกำลังการผลิตที่คาดการณ์ไว้ (Utilization Capacity at Projected Level) และสามารถรักษากำลังการผลิตและ/หรือเพิ่มกำลังการผลิตในอนาคตที่หน่วยงานเจ้าของโครงการประสงค์ที่จะดำเนินการ โดยให้คำนวณเงินลงทุนและทรัพย์สินดังกล่าวเฉพาะส่วนที่ใช้ในการดำเนินงานตามโครงการและตามระยะเวลาที่ใช้งาน โดยเงินลงทุนและทรัพย์สินของภาครัฐและเอกชนที่หน่วยงานเจ้าของโครงการนำมาคำนวณมูลค่าของโครงการตามวรรคหนึ่ง ประกอบไปด้วยเงินลงทุนและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

- (1) เงินลงทุน (Capital Investment) ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการประมาณการเงินลงทุนเริ่มต้น (Initial Capital Investment) และเงินลงทุนในอนาคต (Future Capital Expenditure) ที่ทำให้มีการดำเนินงานตามโครงการได้ โดยให้คำนวณเงินลงทุนเฉพาะส่วนที่ก่อให้เกิดสินทรัพย์ถาวรของภาครัฐและเอกชน ในส่วนที่นอกเหนือจากทรัพย์สินของภาครัฐตามที่กำหนดไว้ในข้อ (2)
- (2) ทรัพย์สินของภาครัฐ ในกรณีที่โครงการได้มีการใช้ทรัพย์สินของภาครัฐ ดังต่อไปนี้
 - ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (Land and Property)
 - เครื่องจักรและอุปกรณ์ (Machine and Equipment)
 - ทรัพย์สินที่ไม่มีรูปร่าง (Intangible Asset) เช่น เครื่องหมายการค้า (Trademark) สิทธิบัตร (Patent) หรือลิขสิทธิ์ (Copyright)
 - การอนุญาต การให้สัมปทาน การให้สิทธิแก่เอกชนเพื่อดำเนินกิจการของรัฐ
 - ทรัพย์สินอื่นที่จำเป็นในการดำเนินโครงการ

12.5.1.6 ประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเรื่องข้อกำหนดสัญญามาตรฐานร่วมทุน พ.ศ. 2558 (ประกาศข้อกำหนดมาตรฐานสัญญา)

สาระสำคัญของกฎหมาย

บัญญัติให้ข้อกำหนดมาตรฐานที่ต้องมีในสัญญาร่วมลงทุนต้องประกอบด้วยรายละเอียดในเรื่องดังต่อไปนี้ โดยจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศฉบับนี้และแนวทางปฏิบัติที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กำหนด ดังนี้

- ระยะเวลาของโครงการ
- การให้บริการและการดำเนินการของโครงการ
- สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาแต่ละฝ่าย
- การลงทุนของหน่วยงานเจ้าของโครงการและเอกชน รวมทั้งแหล่งเงินทุนของเอกชน
- สินทรัพย์ซึ่งรวมถึงกรรมสิทธิ์ของโครงการ และการคำนวณมูลค่าสินทรัพย์ของโครงการหากมีการใช้ทรัพย์สินของรัฐในการดำเนินโครงการ โดยจะต้องระบุสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์และการบำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวด้วย
- การบูรณะพัฒนาสินทรัพย์ของโครงการ
- อัตราค่าบริการและการปรับเปลี่ยนอัตราค่าบริการ วิธีการชำระเงินของเอกชนหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ ผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างเอกชนและหน่วยงานเจ้าของโครงการซึ่งให้รวมถึงผลประโยชน์ตอบแทนในส่วนที่ผันแปรตามผลประกอบการ และสิทธิในการหักค่าใช้จ่ายหรือภาษีและค่าธรรมเนียมจากรายได้ที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ ให้ระบุถึงการตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนในรายได้ที่เกิดขึ้นด้วย
- การให้การสนับสนุนของภาครัฐเพื่อการดำเนินการตามสัญญาของฝ่ายผู้ร่วมลงทุนเอกชน
- การเปลี่ยนลักษณะการให้บริการของโครงการ การเปลี่ยนตัวคู่สัญญา ผู้รับเหมาผู้รับเหมาช่วง และการโอนสิทธิเรียกร้อง
- เหตุสุดวิสัยและการดำเนินการกรณีเกิดเหตุสุดวิสัย รวมทั้งการชำระค่าตอบแทน
- เหตุแห่งการเลิกสัญญา วิธีการบอกเลิกสัญญา ผลของการเลิกสัญญานอกเหนือจากกรณีการสิ้นสุดของสัญญาตามระยะเวลา โดยรวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการเพื่อให้บริการต่อไปหากมีการระงับของโครงการ และการชำระค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการเลิกสัญญา
- หลักประกันสัญญา การค้ำประกัน ทั้งนี้ ให้ระบุเงื่อนไขในการคืนหรือรับหลักประกันสัญญาด้วย
- การประกันภัย และการชดเชยค่าเสียหาย
- การระงับข้อพิพาท ซึ่งต้องไม่เป็นการผูกพันให้หน่วยงานเจ้าของโครงการใช้วิธีการระงับข้อพิพาทด้วยวิธีการอนุญาโตตุลาการ เว้นแต่หน่วยงานเจ้าของโครงการจะได้แสดงถึงเหตุผลและความจำเป็นเนื่องจากทางปฏิบัติโดยปกติทั่วไปของสัญญาร่วมลงทุนประเภทนั้นๆ หรือเหตุอื่นใดอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้

- กฎหมายที่ใช้บังคับซึ่งจะต้องกำหนดให้สัญญาร่วมลงทุนและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับสัญญาซึ่งรวมถึงการดำเนินโครงการอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายไทย
- สิทธิของหน่วยงานเจ้าของโครงการในการเข้าดำเนินโครงการ
- ทรัพย์สินทางปัญญา
- ภาษีอากรและค่าธรรมเนียม
- เรื่องอื่นๆ ตามที่กำหนดไว้ในแนวทางปฏิบัติของสำนักงาน

12.5.2 กฎหมายเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน

ในการศึกษากฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่จะเข้ามาดำเนินโครงการนี้ที่ปรึกษาได้ศึกษาอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานเจ้าของโครงการ โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) และ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น โดยศึกษาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560
- พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496
- พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540
- พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542
- พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543

12.5.2.1 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

สืบเนื่องจากที่ ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561 ที่ผ่านมาได้มีมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติการให้ รฟม. สามารถดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในจังหวัดภูเก็ต เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 (“พ.ร.บ. การรถไฟฟ้า”) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน รฟม.สามารถดำเนินการรถไฟฟ้าได้เฉพาะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเท่านั้น หากพระราชบัญญัติมีการประกาศใช้บังคับแล้ว รฟม. ก็สามารถดำเนินการเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ได้ ทั้งนี้ รฟม. จะมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินโครงการตามสาระสำคัญของ พ.ร.บ.การรถไฟฟ้า โดยสรุป ดังนี้

- มาตรา 4 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 รถที่ใช้ขนส่งคนโดยสารเป็นขบวนขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าหรือพลังงานอย่างอื่นไปตามทางรถไฟไฟฟ้าที่ดำเนินการโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งมวลชน

“ทางรถไฟไฟฟ้า” หมายความว่า รางหรือทางสำหรับรถไฟฟ้าแล่นโดยเฉพาะไม่ว่าจะจัดสร้างในระดับพื้นดิน เหนือหรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ หรือผ่านไปในอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆ และให้หมายความรวมถึงเขตทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางออกอุกฉนวน อุโมงค์ สะพาน เชือกกันน้ำ ท่อหรือทางระบายน้ำ ท่อหรือทางระบายอากาศ กำแพงกันดิน รั้วเขต หลักระยะ หรือสิ่งอื่นใดที่จัดไว้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือความปลอดภัยในการเดินรถไฟฟ้าด้วย

“สถานีรถไฟฟ้า” หมายความว่า อาคารและสถานที่ซึ่งใช้เป็นที่จอดรถไฟฟ้าเพื่อรับและส่งคนโดยสาร และให้หมายความรวมถึงอาณาบริเวณ ตลอดจนอุปกรณ์ที่ใช้ในการให้บริการ อำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในกิจการรถไฟฟ้าด้วย...

- มาตรา 7 (1) และ (3) กำหนดให้ รฟม. เป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้
 - ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว
 - ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า
- มาตรา 8 ให้ รฟม. มีสำนักงานใหญ่ในกรุงเทพมหานครหรือจังหวัดใกล้เคียง และจัดตั้งสำนักงานสาขาหรือตัวแทนขึ้น ณ ที่อื่นใดก็ได้
- มาตรา 9 ให้ รฟม. มีอำนาจกระทำการภายใต้ขอบวัตถุประสงค์แห่งมาตรา 7 และอำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพย์สินต่างๆ /ก่อตั้งสิทธิหรือกระทำนิติกรรมใดๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร/ จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับกิจการของ รฟม./ ลงทุนหรือร่วมกับบุคคลอื่น/ ให้สัมปทาน/ การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ รฟม. ตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่การให้บริการ/ กระทำการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับการตามวัตถุประสงค์
- มาตรา 18 ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ รฟม. และอำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ให้รวมถึงการออกข้อบังคับในเรื่องดังต่อไปนี้
 - (1) การปฏิบัติการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามมาตรา 7 และมาตรา 9
 - (2) การประชุมและการดำเนินการของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ
 - (3) การบริหารและการควบคุมทางการเงิน
 - (4) การจัดแบ่งส่วนงานหรือวิธีปฏิบัติงาน
 - (5) การปฏิบัติงานของผู้ว่าการและการมอบให้ผู้อื่นปฏิบัติงานแทนผู้ว่าการ
 - (6) การบริหารงานบุคคล การบรรจุการแต่งตั้ง การเลื่อนขั้นเงินเดือน หรือค่าจ้าง การออกจากตำแหน่ง ถอดถอน วินัย การลงโทษของพนักงานและลูกจ้าง ตลอดจนการกำหนดเงินเดือนและเงินอื่น

- (7) การจ่ายค่าพาหนะ เบี้ยเลี้ยงเดินทาง ค่าเช่าที่พัก ค่าล่วงเวลา เบี้ยประชุมค่าตอบแทน และการจ่ายเงินอื่นๆ
- (8) กองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์เพื่อสวัสดิการของพนักงาน ลูกจ้างและครอบครัว
- (9) การร้องทุกข์และการอุทธรณ์การลงโทษของพนักงานและลูกจ้าง
- (10) เครื่องแบบพนักงานและลูกจ้าง
- (11) การรักษาความปลอดภัยในการใช้และรักษาทรัพย์สินของ รฟม.
- (12) การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในระบบรถไฟฟ้า
- (13) การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการและความสะดวกในกิจการรถไฟฟ้า ตลอดจนวิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการและค่าธรรมเนียมดังกล่าวและกำหนดประเภทบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

ถ้าข้อบังคับใดมีข้อความจำกัดอำนาจของผู้ว่าการในการทำนิติกรรมไว้ประการใด ให้รัฐมนตรีประกาศข้อบังคับนั้นในราชกิจจานุเบกษา

การออกข้อบังคับตาม (6) (7) และ (8) ต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

- มาตรา 24 ผู้ว่าการมีหน้าที่บริหารกิจการของ รฟม.. ให้เป็นไปตามกฎหมายข้อบังคับ และนโยบายที่คณะกรรมการกำหนด และมีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้างผู้ว่าการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการบริหารกิจการของ รฟม.
- มาตรา 31 ในการดำเนินการจัดสร้างกิจการรถไฟฟ้า ให้ รฟม. เสนอขอความเห็นชอบแผนงาน การกำหนดเส้นทางหรือโครงการที่จะจัดสร้างกิจการรถไฟฟ้าต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี
- มาตรา 35 การใช้สิ่งสาธารณทรัพย์เพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้าโดยไม่จำเป็นต้องได้มาซึ่งสิ่งสาธารณทรัพย์ ถ้ามิได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหาสิ่งสาธารณทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน ส่วนในกรณีที่มีความจำเป็นต้องได้มาซึ่งสิ่งสาธารณทรัพย์และมิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ การโอนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้มาตามวรรคหนึ่งโดยมิได้มีการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้การยกเว้นค่าธรรมเนียม
- มาตรา 36 ทางเข้าออกสถานี ทางเดินคนโดยสารอาจเชื่อมติดต่อกับอสังหาริมทรัพย์ของผู้อื่นได้ และการเชื่อมต่ออาจทำให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ได้ประโยชน์ รฟม. อาจพิจารณาอนุญาตโดยกำหนดเงื่อนไขหรือผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ รฟม. ด้วยก็ได้

- มาตรา 43 ในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้าตามพระราชบัญญัตินี้ รฟม. โดยความเห็นชอบของ คณะรัฐมนตรีอาจให้สัมปทานกิจการรถไฟฟ้าทั้งหมดหรือบางส่วนแก่เอกชนก็ได้
 ในกรณีที่การให้สัมปทานตามวรรคหนึ่งไม่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ ให้การเสนอโครงการ การดำเนินโครงการและการกำกับดูแลและติดตามผลเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง
- มาตรา 44 ผู้รับสัมปทานต้อง (1) เป็นนิติบุคคลไทย (2) มีทุน เครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ และผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ ความชำนาญในการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพียงพอ และ(3) มีคุณสมบัติอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- มาตรา 45 ในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทานต้องจัดให้บุคคลสัญชาติไทยเป็น ผู้ทำงานให้มากที่สุด เว้นแต่งานใดที่มีลักษณะเฉพาะด้าน ซึ่งผู้รับสัมปทานไม่สามารถจัดหาคน ไทยที่มีความรู้ความชำนาญในด้านนั้นมาทำงานได้ ผู้รับสัมปทานอาจให้ผู้ที่มีความรู้ความ ขำนาญจากต่างประเทศมาทำงานแทนได้ แต่ผู้รับสัมปทานต้องจัดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี และความรู้ความชำนาญให้บุคคลสัญชาติไทย สามารถทำงานแทนได้ภายในห้าปีนับแต่วันที่ ได้รับสัมปทาน
- มาตรา 46 ให้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ได้จัดสร้างหรือจัดหาตามสัญญาสัมปทานตกเป็นของ รัฐ เมื่อ
 - (1) ตรวจสอบและรับมอบงานที่ได้รับสัมปทานกิจการรถไฟฟ้าทั้งหมดหรือบางส่วน
 - (2) ได้รับอนุญาตให้เดินรถ ในกรณีที่เป็นการให้สัมปทานการเดินรถไฟฟ้า
 - (3) เมื่อมีการเพิกถอนสัมปทานตามมาตรา 51 หรือมาตรา 53
- มาตรา 47 ในการดำเนินการตามสัมปทานหากมีความจำเป็นต้องได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ใน อสังหาริมทรัพย์หรือมีความจำเป็นต้องใช้อสังหาริมทรัพย์ โดยไม่จำเป็นต้องได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ ในอสังหาริมทรัพย์นั้นและไม่สามารถดำเนินการให้ได้มาหรือได้ใช้ซึ่งอสังหาริมทรัพย์โดยวิธีอื่น ให้ รฟม. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์หรือกฎหมายว่าด้วยการ จัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน แล้วแต่กรณี โดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้ออก ค่าใช้จ่ายและค่าทดแทน ทั้งนี้ ให้กรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้ในอสังหาริมทรัพย์นั้นตกเป็นของรัฐ
- มาตรา 75 รฟม. ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการ ดังต่อไปนี้
 - (1) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในเส้นทางหนึ่งเส้นทางใด
 - (2) ขยาย ปรับปรุง หรือดำเนินการใดๆ ซึ่งมีวงเงินเกินห้าร้อยล้านบาท
 - (3) กู้ยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาท
 - (4) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน
 - (5) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์
 - (6) ให้เช่าหรือให้สิทธิใดๆ ในอสังหาริมทรัพย์ซึ่งมีมูลค่าเกินสิบล้านบาท

- (7) ให้สัมปทาน ต่ออายุสัมปทาน โอนสัมปทาน หรือเพิกถอนสัมปทานกิจการรถไฟฟ้าทั้งหมดหรือบางส่วน
- (8) จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด
- (9) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด
- (10) พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ รฟม. ตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่การให้บริการกิจการรถไฟฟ้า
- (11) การจ่ายเงินค่าทดแทนและค่าเสียโอกาสให้แก่ผู้รับสัมปทานตามความเป็นจริง

จากสาระสำคัญของ พ.ร.บ. การรถไฟฟ้าฯ สรุปได้ว่า รฟม. สามารถดำเนินกิจการรถไฟฟ้า และดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า ซึ่งคำว่า “กิจการรถไฟฟ้า” ตามสาระสำคัญของ พ.ร.บ. การรถไฟฟ้าฯ หมายถึง การจัดสร้าง ขยาย บูรณะ ปรับปรุง ซ่อมแซม และบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า การเดินรถไฟฟ้า การจัดให้มีสถานที่จอดรถ การให้บริการ การอำนวยความสะดวก และการดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการดังกล่าว โดย รฟม. จะมีอำนาจในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้า ในจังหวัดภูเก็ตเมื่อมีการกำหนดเป็นพระราชกฤษฎีกาแล้ว และสามารถกำหนดเส้นทางหรือโครงการจะจัดสร้างกิจการรถไฟฟ้าโดยการเสนอขอความเห็นชอบแผนงานต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีตามลำดับ ดังนั้น รฟม. จึงเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ารวมถึงการดำเนินการ หรือธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า

นอกจากนี้ ในการดำเนินกิจการ กำหนดให้ รฟม. มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานครหรือจังหวัดใกล้เคียง โดยที่ รฟม. สามารถจัดตั้งสำนักงานสาขาหรือตัวแทนขึ้น ณ ที่อื่นใดก็ได้ ตามความที่กำหนดไว้ในมาตรา 8 ของ พ.ร.บ. การรถไฟฟ้าฯ ดังนั้น รฟม.จึงสามารถตั้งสำนักงานสาขาที่จังหวัดภูเก็ตเพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้า การกำกับดูแลและควบคุมรถไฟฟ้าได้ โดยการจัดตั้งสำนักงานสาขามาตรา 7 ที่กำหนดให้ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว ซึ่งการดำเนินการรถไฟฟ้าในต่างจังหวัดนั้น รฟม. สามารถจัดตั้งสำนักงานสาขา (ตามมาตรา 8) เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของ รฟม. (ตามที่กำหนดในมาตรา 9) หากพิจารณาโดยนัยของการกำหนดอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ รฟม. และออกข้อบังคับในการปฏิบัติการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามมาตรา 7 และมาตรา 9 หรือออกข้อบังคับที่เกี่ยวกับการจัดแบ่งส่วนงานหรือวิธีปฏิบัติงานนั้น การจัดตั้งสำนักงานสาขาก็เป็นการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของมาตรา 7 และมาตรา 9 ซึ่งเกี่ยวกับการแบ่งส่วนงาน ดังนั้น อำนาจในการกำหนดให้มีการจัดตั้งสำนักงานสาขาก็ควรจะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลโดยคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสามารถออกข้อบังคับในการจัดตั้งสำนักงานสาขาของ รฟม. โดยผู้ว่าการเป็นผู้มีหน้าที่บริหารให้เป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด เช่นกัน

ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบสาระสำคัญของ พ.ร.บ. การรถไฟฟ้า กับ พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 (“พ.ร.บ. การทางพิเศษ”) และ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 (“พ.ร.บ. การรถไฟ”) ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (“รฟท.”) เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมและประกอบกิจการในภาคขนส่งเช่นเดียวกับ รฟม. ซึ่งสาระสำคัญของ พ.ร.บ. การทางพิเศษและ พ.ร.บ. การรถไฟในเรื่องที่เกี่ยวกับวัตถุประสงค์ การจัดตั้งสำนักงานสาขาและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“คณะกรรมการ กทพ.”) และคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย (“คณะกรรมการ รฟท.”) นั้น มีสาระสำคัญที่คล้ายกับ พ.ร.บ. การรถไฟฟ้า มีสาระสำคัญของ พ.ร.บ. การรถไฟฟ้า กับ พ.ร.บ. การทางพิเศษ เปรียบเทียบกันตามตารางที่ 12.5-1 ดังนี้

**ตารางที่ 12.5-1 เปรียบเทียบสาระสำคัญของ พ.ร.บ. การรถไฟฟ้า
กับ พ.ร.บ. การทางพิเศษ และ พ.ร.บ. การรถไฟ**

พ.ร.บ. การรถไฟฟ้า	พ.ร.บ. การทางพิเศษ	พ.ร.บ. การรถไฟ
<p>มาตรา 7 (1) และ (3) กำหนดให้ รฟม. เป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว - ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้า และธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า 	<p>มาตรา 8 ให้ กทพ. เป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) สร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีใดๆ ตลอดจนบำรุงรักษาทางพิเศษ (2) ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษ และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่ กทพ. 	<p>มาตรา 6 ให้จัดตั้งการรถไฟขึ้น เรียกว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย” มีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) รับโอนกิจการของกรมรถไฟจากกรมรถไฟ กระทรวงคมนาคม (2) จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอื่นเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ
<p>มาตรา 8 ให้ รฟม. มีสำนักงานใหญ่ในกรุงเทพมหานครหรือจังหวัดใกล้เคียง และจัดตั้งสำนักงานสาขาหรือตัวแทนขึ้น ณ ที่อื่นใดก็ได้</p>	<p>“มาตรา 9 ให้ กทพ. มีสำนักงานใหญ่ในกรุงเทพมหานคร หรือจังหวัดอื่นตามความเหมาะสม และจะตั้งสำนักงานสาขาหรือตัวแทนขึ้น ณ ที่อื่นใดก็ได้ แต่การตั้งสำนักงานสาขาก่อนการขออำนาจจากรัฐมนตรี”</p>	<p>มาตรา 8 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งสำนักงานใหญ่ในจังหวัดพระนคร และจะตั้งสาขาหรือผู้แทนขึ้น ณ ที่อื่นใดในราชอาณาจักรก็ได้ และจะตั้งสาขาหรือผู้แทนขึ้น ณ ต่างประเทศในเมื่อได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีก็ได้</p>
<p>มาตรา 9 ให้ รฟม. มีอำนาจกระทำการใดๆ ภายใต้ขอบวัตถุประสงค์แห่งมาตรา 7 และอำนาจเช่นนี้ให้รวมถึง ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพย์สินต่างๆ / ก่อตั้งสิทธิหรือกระทำการนิติกรรมใดๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร/ จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับกิจการของ รฟม./ ลงทุนหรือร่วมกับบุคคลอื่น/ ให้สัมปทาน/ การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ รฟม. ตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่การให้บริการ/ กระทำการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับการตามวัตถุประสงค์</p>	<p>มาตรา 10 ให้ กทพ. มีอำนาจหน้าที่กระทำการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตาม มาตรา 8 และอำนาจเช่นนี้ให้รวมถึงถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพย์สินสิทธิต่างๆ/ ก่อตั้งสิทธิหรือกระทำการนิติกรรมใดๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร/ เก็บค่าผ่านทางพิเศษ หรือค่าบริการอื่น/ ให้สัมปทานในการสร้างหรือขยายทางพิเศษ/ กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของ กทพ.</p>	<p>มาตรา 9 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่างๆ ภายในขอบวัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 6</p>

พ.ร.บ. การรถไฟฟ้า	พ.ร.บ. การทางพิเศษ	พ.ร.บ. การรถไฟ
<p>มาตรา 18 ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ รฟม. และอำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ให้รวมถึงการออกข้อบังคับในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) การปฏิบัติ การให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามมาตรา 7 และ 9 (2) การประชุมและการดำเนินกิจการของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ (3) การบริหารและการควบคุมทางการเงิน (4) การจัดแบ่งส่วนงานหรือวิธีปฏิบัติงาน (5) การปฏิบัติงานของผู้อำนวยการและกรมมอบให้ผู้อื่นปฏิบัติงานแทนผู้อำนวยการ (6) การบริหารงานบุคคล การบรรจุแต่งตั้ง การเลื่อนขั้นเงินเดือน หรือค่าจ้าง การออกจากตำแหน่ง ถอดถอน วินัย การลงโทษของพนักงานและลูกจ้าง ตลอดจนการกำหนด เงินเดือนและเงินอื่น (7) การจ่ายค่าพาหนะ เบี้ยเลี้ยงเดินทาง ค่าเช่าที่พัก ค่าล่วงเวลา เบี้ยประชุม ค่าตอบแทน และการจ่ายเงินอื่นๆ (8) กองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์เพื่อสวัสดิการของพนักงาน ลูกจ้าง และครอบครัว (9) การร้องทุกข์และการอุทธรณ์การลงโทษของพนักงานและลูกจ้าง (10) เครื่องแบบพนักงานและลูกจ้าง (11) การรักษาความปลอดภัยในการใช้ และรักษาทรัพย์สินของ รฟม. (12) การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในระบบรถไฟฟ้า (13) การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการและความสะดวกในกิจการรถไฟฟ้า ตลอดจนวิธีการจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมดังกล่าวและกำหนดประเภทบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสาร โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี 	<p>มาตรา 19 ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ กทพ. กำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี และอำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ให้รวมถึงการออกข้อบังคับในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) การปฏิบัติ การให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 9 และมาตรา 10 (2) การประชุมและการดำเนินกิจการของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ (3) การบริหารและการควบคุมทางการเงิน (4) การจัดแบ่งส่วนงานและวิธีปฏิบัติงาน (5) การปฏิบัติงานของผู้อำนวยการและกรมมอบให้ผู้อื่นปฏิบัติงานแทนผู้อำนวยการ (6) การจ่ายค่าพาหนะ เบี้ยเลี้ยงเดินทาง ค่าเช่าที่พัก ค่าล่วงเวลา เบี้ยประชุม ค่าตอบแทนและการจ่ายเงินอื่นๆ (7) การบริหารงานบุคคล การบรรจุแต่งตั้ง การเลื่อนขั้นเงินเดือนหรือค่าจ้าง การออกจากตำแหน่ง ถอดถอน วินัย การลงโทษพนักงานและลูกจ้าง ตลอดจนการกำหนดเงินเดือนและเงินอื่น (8) กองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์อื่นเพื่อสวัสดิการของพนักงาน ลูกจ้าง และครอบครัว โดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง (9) การร้องทุกข์และการอุทธรณ์การลงโทษของพนักงานและลูกจ้าง (10) เครื่องแบบพนักงานและลูกจ้าง (11) การรักษาความปลอดภัยในการใช้ และรักษาทรัพย์สินของ กทพ. (12) การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในทางพิเศษ (13) การจัดเก็บ ค่าผ่านทางพิเศษ ข้อบังคับใดที่มีข้อความจำกัดอำนาจของผู้อำนวยการในการทำนิติกรรมไว้ประการใด เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้ 	<p>มาตรา 24 ให้มีคณะกรรมการของการรถไฟแห่งประเทศไทยคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย”</p> <p>มาตรา 29 ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย อำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ให้รวมถึง</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) วางข้อบังคับเกี่ยวกับการต่างๆ ตามความในมาตรา 9 (2) วางข้อบังคับการประชุม และการดำเนินกิจการของคณะกรรมการ (3) วางข้อบังคับว่าด้วยการบรรจุ การแต่งตั้ง และการถอดถอนพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (4) วางข้อบังคับว่าด้วยระเบียบปฏิบัติงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย และข้อบังคับว่าด้วยระเบียบวินัยและการลงโทษพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (4 ทวิ) วางข้อบังคับว่าด้วยรูปแบบพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (5) ตั้งอัตรามาตรฐานค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่างๆ ของกิจการรถไฟ (6) กำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่างๆ ของกิจการรถไฟเป็นครั้งคราว (7) กำหนดอัตราเงินเดือนพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ข้อบังคับว่าด้วยระเบียบปฏิบัติงานที่ (4) นั้น ถ้ามีข้อความจำกัดอำนาจผู้ว่าการในการทำนิติกรรมไว้ประการใด ให้รัฐมนตรีประกาศข้อบังคับที่มีข้อความเช่นว่านั้นในราชกิจจานุเบกษา

พ.ร.บ. การรถไฟฯ	พ.ร.บ. การทางพิเศษ	พ.ร.บ. การรถไฟ
ถ้าข้อบังคับใดมีข้อความจำกัดอำนาจของผู้ว่าการในการดำเนินการใดประการใด ให้รัฐมนตรีประกาศข้อบังคับนั้นในราชกิจจานุเบกษาการออกข้อบังคับตาม (6) (7) และ (8) ต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง		
มาตรา 24 ผู้ว่าการมีหน้าที่บริหารกิจการของ รฟม. ให้เป็นไปตามกฎหมายข้อบังคับและนโยบายที่คณะกรรมการกำหนด และมีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้าง ผู้ว่าการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการบริหารกิจการของ รฟม.	มาตรา 26 ผู้ว่าการมีอำนาจ (1) บรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด ตัดเงินเดือนหรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัย พนักงานและลูกจ้าง ตลอดจนให้พนักงานและลูกจ้างออกจากตำแหน่งตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด แต่ถ้าเป็นพนักงานหรือลูกจ้าง ตั้งแต่ตำแหน่งที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญ ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่าขึ้นไป จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน (2) วางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานในหน้าที่ของ กทพ. และกำหนดเงื่อนไขในการทำงานของพนักงานและลูกจ้างโดยไม่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด	มาตรา 35 ผู้ว่าการมีอำนาจ (1) แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อนขั้นหรือลดขั้นเงินเดือนพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด แต่ถ้าพนักงานเช่นว่านั้นเป็นพนักงานชั้นที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญ หรือผู้อำนวยการฝ่ายต่างๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน (2) วางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยไม่แย้งหรือขัดต่อข้อบังคับที่คณะกรรมการวางไว้

สาระสำคัญของ พ.ร.บ. การทางพิเศษ และ พ.ร.บ. การรถไฟ นั้น กำหนดให้คณะกรรมการออกข้อบังคับในเรื่อง การปฏิบัติการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่ การจัดแบ่งส่วนงาน และวิธีปฏิบัติงาน ซึ่งจากการค้นคว้าข้อมูลของที่ปรึกษา ณ ขณะจัดทำรายงาน Interim Report นี้ ไม่พบข้อบังคับของคณะกรรมการ กทพ. หรือ คณะกรรมการ รฟท. ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งสำนักงานสาขา ซึ่งที่ปรึกษาจะได้ทำการศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม รวมทั้งสอบถามจากข้อมูลจากทั้ง กทพ. และ รฟม. หรือรัฐวิสาหกิจอื่นที่มีกฎระเบียบที่กำหนดเรื่องของการตั้งสำนักงานสาขา เพื่อนำมารายงานในรายงานความคืบหน้าฉบับต่อไป

12.5.2.2 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

เนื่องจากโครงการนี้ได้มีการดำเนินการขึ้นในเขตจังหวัดภูเก็ต ซึ่งมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินการต่างๆ ภายในจังหวัด การที่จังหวัดภูเก็ตจะมีโครงการขนาดใหญ่เข้าไปดำเนินการ จึงควรพิจารณาถึงกรอบอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (“อปท”) ซึ่งในรายงานฉบับนี้ อปท. หมายถึง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต และเทศบาลในจังหวัดภูเก็ต (“เทศบาล” คือ เทศบาลในจังหวัดภูเก็ตที่มีพื้นที่แนวรถไฟฟ้าวางไปถึง) ด้วยว่ามีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินโครงการ หรือ สามารถเข้าร่วมดำเนินการกิจการรถไฟฟ้าวร่วมกับ รฟม. ได้หรือไม่ หากไม่ได้ จะมีแนวทางอย่างไรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นของภูเก็ตได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการนี้เพื่อนำประโยชน์ที่ได้รับนั้นกลับไปบริหารจัดการ พัฒนาจังหวัดภูเก็ตต่อไป ทั้งนี้ โดยศึกษาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ

1) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยพุทธศักราช 2560 มีสาระสำคัญ ดังนี้

- มาตรา 250 กำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่และอำนาจดูแลและจัดทำบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่น การจัดทำบริการสาธารณะใดที่สมควรเป็นหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยเฉพาะ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการใดให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ ซึ่งต้องสอดคล้องกับรายได้ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ในการจัดทำบริการสาธารณะ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะร่วมกับหน่วยงานของรัฐหรือมอบหมายให้เอกชนดำเนินการก็ได้ ในระหว่างที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังไม่อาจดำเนินการได้ ให้รัฐจัดสรรงบประมาณเพื่อสนับสนุนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไปพลางก่อน

2) พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 มีสาระสำคัญ ดังนี้

- มาตรา 7 ให้เทศบาลเป็นทบวงการเมือง มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้และกฎหมายอื่น
- มาตรา 56 เทศบาลนครมีหน้าที่ต้องทำในเขตเทศบาลดังต่อไปนี้ กิจการที่ระบุดังมาตรา 53 จัดให้มีและควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ ท่าข้าม และที่จอดรถ การวางผังเมืองและการควบคุมการก่อสร้าง
- มาตรา 57 ตรี เทศบาลอาจทำการร่วมกับบุคคลอื่นโดยก่อตั้งบริษัทจำกัด หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด

- มาตรา 58 ถ้ามีกิจการใดอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของเทศบาลตั้งแต่สองแห่งขึ้นไปที่จะร่วมกันทำเพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างยิ่ง ก็ให้จัดตั้งเป็นองค์การขึ้นเรียกว่าสหการ มีสภาพเป็นทบวงการเมืองและมีคณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยผู้แทนของเทศบาลที่เกี่ยวข้องอยู่ด้วย

การจัดตั้งสหการจะทำได้ก็แต่โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกาซึ่งจะได้กำหนดชื่อ อำนาจหน้าที่และระเบียบการดำเนินงานไว้

- มาตรา 60 เทศบาลมีอำนาจตราเทศบัญญัติโดยไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมาย

3) พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540

- มาตรา 45 องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีอำนาจหน้าที่ดำเนินกิจการภายในเขต ดังนี้

ตราข้อบัญญัติ จัดทำกิจการใดๆ อันเป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นอื่นที่อยู่ในเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัด และกิจการนั้นเป็นการสมควรให้ราชการส่วนท้องถิ่นอื่นร่วมกันดำเนินการหรือให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดทำ ทั้งนี้ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ทั้งนี้มีกฎกระทรวง (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 6 และมาตรา 45(8) แห่งพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงไว้ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

- กิจการดังต่อไปนี้เป็นกิจการที่ราชการส่วนท้องถิ่นอื่นสมควรให้องค์การบริหารส่วนร่วมดำเนินการหรือให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดจัดทำ คือ (1) จัดให้มีน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค และการเกษตร (2) กำจัดขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล (3) บำบัดน้ำเสีย (4) บำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (5) วางผังเมือง (6) จัดให้มีและบำรุงรักษาทางบก ซึ่งอย่างน้อยต้องเป็นทางหลวงชนบทตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง (7) จัดให้มีและบำรุงรักษาทางน้ำ (8) จัดให้มีท่าเทียบเรือ ท่าข้าม ที่จอดรถ และตลาด (9) ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (10) รักษาความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน (11) จัดการศึกษา ทำนุบำรุงศาสนา และบำรุงรักษาศิลปะ จารีตประเพณีภูมิปัญญาท้องถิ่นหรือวัฒนธรรมอันดีของท้องถิ่น (12) จัดให้มีและบำรุงสถานที่สำหรับการกีฬา สถานพักผ่อนหย่อนใจ สวนสาธารณะและสวนสัตว์ตลอดจนสถานที่ประชุมอบรมสำหรับราษฎร (13) จัดให้มีการสังคมสงเคราะห์และการสาธารณสุข (14) ป้องกันและบำบัดรักษาโรค (15) จัดตั้งและการบำรุงสถานพยาบาล (16) ส่งเสริมการท่องเที่ยว (17) ส่งเสริมและแก้ไขปัญหาการประกอบอาชีพ (18) กิจการที่ได้มีการกำหนดไว้ในแผนพัฒนาจังหวัดและแผนพัฒนาองค์การบริหารส่วนจังหวัด

- มาตรา 46 องค์การบริหารส่วนจังหวัดอาจจัดทำกิจการใดๆ อันเป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นหรือองค์การบริหารส่วนจังหวัดอื่นที่อยู่นอกเขตจังหวัดได้ เมื่อได้รับความยินยอมจากราชการส่วนท้องถิ่นหรือองค์การบริหารส่วนจังหวัดอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ทั้งนี้ มีกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 ซึ่งออกโดย อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 6 และมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

องค์การบริหารส่วนจังหวัดอาจจัดทำกิจการใดๆ อันเป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นหรือองค์การบริหารส่วนจังหวัดอื่นที่อยู่นอกเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัดได้เมื่อ

- (1) การนั้นจำเป็นต้องกระทำและเป็นการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกิจการที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดและเป็นประโยชน์แก่ประชาชนองค์การบริหารส่วนจังหวัด
- (2) ได้รับความยินยอมจากสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัด และ (3) ได้รับความยินยอมจากสภาแห่งราชการส่วนท้องถิ่นหรือสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัดที่เกี่ยวข้อง แล้วแต่กรณี

- มาตรา 49 องค์การบริหารส่วนจังหวัดอาจมอบอำนาจให้เอกชนกระทำการซึ่งอยู่ในอำนาจหน้าที่และเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าบริการหรือค่าตอบแทนที่เกี่ยวข้องแทนองค์การบริหารส่วนจังหวัดได้แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัดและผู้ว่าราชการเสียก่อน

หลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการให้กระทำการตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่กระทรวงมหาดไทยกำหนดสิทธิในการทำกิจการตามวรรคหนึ่งเป็นสิทธิเฉพาะตัวจะโอนไปไม่ได้

4) พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542

- กำหนดให้มีแผนกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยให้ ดำเนินการถ่ายโอนภารกิจการให้บริการสาธารณะที่รัฐดำเนินการอยู่ โดยเฉพาะที่รับผิดชอบ โดยส่วนราชการอยู่และมีลักษณะดังต่อไปนี้ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
 - (1) ภารกิจที่เป็นการดำเนินการซ้ำซ้อนระหว่างรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือภารกิจที่รัฐจัดให้บริการในเขตขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
 - (2) ภารกิจที่รัฐจัดให้บริการในเขตขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและกระทบถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่น
 - (3) ภารกิจที่เป็นการดำเนินงานตามนโยบายของรัฐบาล
- “องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” หมายความว่า องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นที่มีกฎหมายจัดตั้ง
- ให้เทศบาลมีอำนาจและหน้าที่ในการจัดระบบการบริการสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นของตนเองดังนี้
 - (1) การจัดทำแผนพัฒนาท้องถิ่นของตนเอง
 - (2) การจัดให้มีและบำรุงรักษาทางบก ทางน้ำ และทางระบายน้ำ
 - (3) การจัดให้มีและควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ ท่าข้าม และที่จอดรถ
 - (4) การสาธารณสุขูปโภคและการก่อสร้างอื่นๆ
 - (5) การสาธารณูปการ
 - (6) การส่งเสริม การฝึก และประกอบอาชีพ
 - (7) การพาณิชย์ และการส่งเสริมการลงทุน
 - (8) การส่งเสริมการท่องเที่ยว
 - (9) การจัดการศึกษา
 - (26) การขนส่งและการวิศวกรรม
 - (31) กิจกรรมอื่นใดที่เป็นผลประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด
- มาตรา 17 ภายใต้อำนาจมาตรา 16 ให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีอำนาจและหน้าที่ในการจัดระบบการบริการสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นของตนเอง ดังนี้
 - (1) การจัดทำแผนพัฒนาท้องถิ่นของตนเอง และประสานการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดตามระเบียบที่คณะรัฐมนตรีกำหนด
 - (2) การสนับสนุนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นในการพัฒนาท้องถิ่น
 - (3) การประสานและให้ความร่วมมือในการปฏิบัติหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่น
 - (21) การขนส่งมวลชนและการวิศวกรรมจราจร

(29) กิจกรรมอื่นใดที่เป็นผลประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ในการพิจารณาการดำเนินโครงการ จะแบ่งออกเป็น 2 คือ 1. อำนาจหน้าที่ในการดำเนินโครงการของ อบท. และ การดำเนินโครงการร่วมกับ รพม. โดยสามารถพิจารณา ได้ดังนี้

1) อำนาจหน้าที่ในการดำเนินโครงการของ อบท.

ตามอำนาจหน้าที่ของกฎหมายจัดตั้ง อบท. พบว่า เทศบาลและ อบจ. มีอำนาจและหน้าที่ในการจัดระบบการบริการสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นของตนเอง การสาธารณสุขโรคและการก่อสร้างต่างๆ โดยเฉพาะในส่วนของอำนาจหน้าที่ของ อบจ. มีการบัญญัติให้ อบจ. มีอำนาจและหน้าที่ในการการขนส่งมวลชนและวิศวกรรมจราจร ซึ่งเป็นการกำหนดขอบอำนาจหน้าที่อย่างกว้าง

ทั้งนี้ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ได้ให้ความหมายของคำว่า สาธารณูปโภคไว้ว่า บริการสาธารณะที่จัดทำเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในสิ่งอุปโภคที่จำเป็นต่อการดำเนินชีวิต เช่น การไฟฟ้า การประปา การเดินรถประจำทาง โทรศัพท์

นอกจากนี้ ตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 250 ได้กำหนดให้ อบท. มีหน้าที่และอำนาจดูแลและจัดทำบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่น ในการจัดทำบริการสาธารณะ อบท. จะร่วมกับหน่วยงานของรัฐหรือมอบหมายให้เอกชนดำเนินการก็ได้ ในระหว่างที่ อบท. ยังไม่อาจดำเนินการได้ ให้รัฐจัดสรรงบประมาณเพื่อสนับสนุน อบท. ไปพลางก่อน

จากสาระสำคัญของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ อบท. ที่ปรึกษาเห็นว่า อบท. มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำบริการสาธารณะ โดยจะต้องจัดทำเพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นนั้นๆ ซึ่งในโครงการนี้ เป็นการดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นประโยชน์โดยตรงต่อประชาชนในจังหวัดภูเก็ต เป็นงานที่เกี่ยวกับการสาธารณสุขโรคที่ปรึกษาจึงเห็นว่า อบท. มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินโครงการนี้ได้

และหากในการจัดทำโครงการนี้เป็นบริการระบบขนส่งจะมีลักษณะที่อาจต้องไปเกี่ยวข้องกับเขตพื้นที่ของท้องถิ่นอื่นซึ่งจะเป็นการดำเนินการนอกเขตพื้นที่ของ อบท. ในกรณีดังกล่าวกฎหมายจัดตั้ง อบท. ได้กำหนดให้สามารถกระทำได้อย่างได้เงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดซึ่งพิจารณาได้ดังนี้

- พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 “มาตรา 57 ทวิ เทศบาลอาจทำกิจการนอกเขต เมื่อ
 - การนั้นจำเป็นต้องทำและเป็นการที่เกี่ยวข้องกับกิจการที่ดำเนินตามอำนาจหน้าที่อยู่ภายในเขตของตน
 - ได้รับความยินยอมจากสภาเทศบาล คณะกรรมการสุขาภิบาล สมาชิกจังหวัด หรือสภาตำบลแห่งท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง และ
 - ได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย”

- พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 “มาตรา 46 องค์การบริหารส่วนจังหวัดอาจจัดทำกิจการใดๆ อันเป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นอื่นหรือองค์การบริหารส่วนจังหวัดอื่นที่อยู่นอกเขตจังหวัดได้ เมื่อได้รับความยินยอมจากราชการส่วนท้องถิ่นอื่นหรือองค์การบริหารส่วนจังหวัดอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”
- กฎกระทรวง (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 และ กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 กำหนดให้กิจการดังต่อไปนี้ เป็นกิจการที่ราชการส่วนท้องถิ่นอื่นสมควรให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดร่วมดำเนินการหรือให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดทำ เช่น จัดให้มีน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค การเกษตร กำจัดขยะ บำบัดน้ำเสีย รักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม วางผังเมือง จัดให้มีและบำรุงรักษาทางบก ซึ่งอย่างน้อยต้องเป็นทางหลวงชนบทตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง บำรุงรักษาน้ำ จัดให้มีท่าเทียบเรือท่าข้ามที่จอดรถ และตลาด เป็นต้น

ทั้งนี้องค์การบริหารส่วนจังหวัดอาจทำกิจการใดๆ ที่เป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นอื่นหรือองค์การบริหารส่วนจังหวัดอื่นได้เมื่อ (1) การนั้นจำเป็นต้องกระทำและเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัด (2) ได้รับความยินยอมจากสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัด และ (3) ได้รับความยินยอมจากสภาแห่งราชการส่วนท้องถิ่นหรือสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัดที่เกี่ยวข้องแล้วแต่กรณี

จากบทบัญญัติข้างต้นแสดงให้เห็นว่า อบท. (ในกรณีของเทศบาลในจังหวัดภูเก็ตที่โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตไปถึง หรือ อาจรวมกันจัดตั้งเป็นสหการก็ได้) สามารถดำเนินกิจการนอกเขตการปกครองของตนได้เมื่อมีความจำเป็นที่ต้องดำเนินการอันเกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของ อบท. โดยการดำเนินการต้องได้รับความเห็นชอบจากสภาของ อบท. และได้รับความยินยอมจาก อบท. ที่เกี่ยวข้อง

โดยสรุปจากสาระสำคัญของกฎหมายแล้ว ในการดำเนินการที่เป็นการขนส่งมวลชนเป็นกิจการอันเป็นสาธารณูปโภคที่ดำเนินการเพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่น นั้นที่ปรึกษาเห็นว่า อบท. มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการได้ แต่ในทางปฏิบัติ อบท. อาจจะมีข้อจำกัด ทั้งในเรื่องของงบประมาณ ความรู้และประสบการณ์ในการบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่เช่นโครงการนี้ อบท. จึงอาจจะไม่เหมาะที่จะเข้ามาดำเนินโครงการ ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561 โดย ครม. มีมติให้ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ รฟม. สามารถดำเนินการรถไฟในจังหวัดภูเก็ตได้ ซึ่งมีความชัดเจนแล้วว่าหน่วยงานเจ้าของโครงการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ คือ รฟม.

2) การดำเนินโครงการร่วมกับ รฟม.

จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ อปท. แม้ว่าโดยหลักการแล้ว อปท. สามารถเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการได้ แต่เนื่องด้วยสาระสำคัญของ พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ มีสาระสำคัญที่เป็นไปในทางที่กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินโครงการโดยหน่วยงานเดียว ซึ่งพิจารณาได้จาก

- (1) คำจำกัดความของคำว่า “หน่วยงานเจ้าของโครงการ” ในมาตรา 4 ซึ่งกำหนดให้หมายถึงส่วนราชการที่มีฐานะเป็นกรม หรือเทียบเท่ารัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีข้อสังเกตว่าในคำจำกัดความไม่ได้บัญญัติให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดังกล่าวร่วมกันดำเนินโครงการโดยเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการเดียวกัน
- (2) ในขั้นตอนการเสนอโครงการที่กำหนดไว้ในหมวด 4 และขั้นตอนการดำเนินโครงการที่กำหนดไว้ในหมวด 5 มีการกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องเสนอโครงการต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ซึ่งหากมีหน่วยงานเจ้าของโครงการร่วมกันในโครงการเดียว ในการดำเนินโครงการหรือการเสนอโครงการนั้นอาจข้อจำกัด เช่น กรณีของโครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ตในการเดินรถไฟฟ้า ซึ่ง รฟม. และ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการได้ แต่หากดำเนินการร่วมกันในโครงการเดียว การพิจารณาโครงการของรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดก็จำเป็นต้องได้รับความยินยอมทั้งจากรัฐมนตรีรวมสองกระทรวง คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่กำกับดูแล รฟม. ในฐานะกระทรวงเจ้าสังกัดของ รฟท. และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ที่กำกับดูแลองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในฐานะกระทรวงเจ้าสังกัดเช่นกัน

ซึ่งหากเกิดกรณีที่รัฐมนตรีเจ้าสังกัดกระทรวงหนึ่งพิจารณาให้ความเห็นชอบแต่อีกกระทรวงหนึ่งพิจารณาไม่เห็นชอบ ก็จะทำให้โครงการไม่สามารถดำเนินการร่วมกันได้

- (3) นอกจากนี้ยังมีข้อสังเกตใน มาตรา 29 กำหนดไว้ว่า “ในกรณีที่สำนักงานเห็นว่าหน่วยงานของรัฐหน่วยงานใดมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับกิจการของรัฐที่แผนยุทธศาสตร์กำหนดว่าสมควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน แต่หน่วยงานของรัฐนั้นมิได้เสนอโครงการเพื่อให้เอกชนร่วมลงทุน ให้สำนักงานประเมินความเป็นไปได้เบื้องต้นในการจัดทำโครงการเพื่อให้เอกชนร่วมลงทุนและประสานกับหน่วยงานของรัฐนั้นเพื่อให้เสนอโครงการ และเมื่อหน่วยงานของรัฐนั้นในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการได้จัดทำผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการครบถ้วนตามมาตรา 24 แล้วให้เสนอรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาก่อนเสนอสำนักงาน และให้นำมาตรา 26 มาตรา 27 และมาตรา 28 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่สำนักงานเห็นว่าโครงการใดมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งหน่วยงาน และตกลงกันไม่ได้ ให้เสนอคณะกรรมการพิจารณากำหนดหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบกิจการของรัฐที่จะให้เอกชนร่วมลงทุนมากที่สุดเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามนั้น” การดำเนินการตามมาตรา 29

วรรคหนึ่ง กำหนดให้นำมาตรา 26 มาตรา 27 และมาตรา 28 มาใช้บังคับโดยอนุโลม ซึ่งในมาตรา 26 นั้นมีสาระสำคัญให้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องเสนอผลการศึกษาให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาให้ความเห็นชอบ ดังนั้นหากเป็นการดำเนินการร่วมเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการโดย รฟม. และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ก็อาจเกิดประเด็นของผลการพิจารณาให้ความเห็นชอบที่ต่างกันของรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดได้ดังที่กล่าวข้างต้น

นอกจากนี้ในมาตรา 29 วรรคสองกำหนดให้คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเป็นผู้พิจารณากำหนดเจ้าของโครงการในกรณีโครงการมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งหน่วยงานและตกลงกันไม่ได้ โดยที่ไม่ได้มีการบัญญัติให้คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันดำเนินโครงการ แต่บัญญัติให้เลือกเพียงหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นเจ้าของโครงการ

นอกจากนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการหารือ (อย่างไม่เป็นทางการ) กับ สคร. ในกรณีการดำเนินการเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการร่วมกัน ได้รับคำแนะนำว่าในการดำเนินโครงการการให้เอกชนร่วมลงทุนตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ยังไม่มีการดำเนินการร่วมกันโดยหน่วยงานเจ้าของโครงการมากกว่าหนึ่งหน่วยงาน และหาก รฟม. ประสงค์ที่จะได้รับการให้ความเห็นอย่างเป็นทางการก็สามารถทำหนังสือหารือเข้าไปยัง สคร. ดังนั้น ตามความเห็นของที่ปรึกษา กรณีของจังหวัดภูเก็ต แม้จะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินโครงการ คือ อปท. และ รฟม. (เมื่อพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ รฟม. สามารถดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในจังหวัดภูเก็ตมีผลใช้บังคับ) แต่หน่วยงานเจ้าของโครงการในการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต จะสามารถมีได้เพียงหน่วยงานเดียว ซึ่งก็น่าจะเป็น รฟม. ตามที่มติ ครม. กำหนดให้มีพระราชกฤษฎีกา ดังกล่าว

อย่างไรก็ตามแม้ว่า อปท. ในจังหวัดภูเก็ตจะไม่สามารถร่วมดำเนินการกับ รฟม. ในการเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการเพื่อดำเนินโครงการรถไฟฟ้าได้โดยตรง แต่ก็สามารถดำเนินการร่วมกับ รฟม. ในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development : TOD) หรือ การดำเนินการพัฒนาเมืองในด้านอื่นๆ เพื่อรองรับความเจริญเติบโตของเมืองจากการมีโครงการรถไฟฟ้ารางเบานี้ หรืออาจได้รับประโยชน์ในเชิงของภาษีต่างๆ ที่ อปท. จะได้รับจากการเจริญเติบโตเช่นกัน

12.5.3 กฎหมายเกี่ยวกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ในการใช้สิทธิสัมปทานเพื่อดำเนินโครงการ หากการใช้สิทธิสัมปทานนั้นไม่จำเป็นต้องได้มาซึ่งสิทธิสัมปทาน ให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาสิทธิสัมปทานเพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 (“พ.ร.บ. ว่าด้วยการจัดหาสิทธิสัมปทาน”) ส่วนในกรณีที่มีความจำเป็นต้องได้มาซึ่งสิทธิสัมปทาน ให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 (“พ.ร.บ. เวนคืน”) โดยมีรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 เป็นกฎหมายหลักในการกำหนดแนวทางการเวนคืนที่ดิน ซึ่งรัฐธรรมนูญในส่วนที่เกี่ยวกับการเวนคืน มีสาระสำคัญดังนี้

- รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

มาตรา 37 กำหนดให้ การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์จะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภค การป้องกันประเทศ หรือการได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติหรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น และต้องชดเชยค่าทดแทนที่เป็นธรรม ภายในเวลาอันควรแก่เจ้าของตลอดจนผู้ทรงสิทธิบรรดาที่ได้รับความเสียหายจากการเวนคืน โดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะผลกระทบต่อผู้ถูกเวนคืน รวมทั้งประโยชน์ที่ผู้ถูกเวนคืนอาจได้รับจากการเวนคืนนั้น

การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้กระทำเพียงเท่าที่จำเป็นต้องใช้เพื่อการที่บัญญัติไว้ในวรรคสาม เว้นแต่เป็นการเวนคืนเพื่อนำอสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนตามที่กฎหมายบัญญัติ

กฎหมายเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ต้องระบุวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนและกำหนดระยะเวลาการเข้าใช้สิทธิสัมปทานให้ชัดเจน ถ้ามิได้ใช้ประโยชน์เพื่อการนั้นภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือมีอสังหาริมทรัพย์เหลือจากการใช้ประโยชน์ และเจ้าของเดิมหรือทายาทประสงค์จะได้คืน ให้คืนแก่เจ้าของเดิมหรือทายาท

12.5.3.1 กรณีจำเป็นต้องได้มาซึ่งที่ดิน

- พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ประกอบด้วยหลักเกณฑ์ที่สำคัญ 3 ประการ คือ
 - ต้องอาศัยอำนาจกฎหมาย รัฐจะเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ของประชาชนได้นั้น ต้องมีบทบัญญัติให้อำนาจแก่รัฐไว้อย่างชัดเจน
 - ต้องมีวัตถุประสงค์ของการเวนคืนเพื่อเป็นการอันเป็นประโยชน์สาธารณะ หมายความว่า การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์จะกระทำได้ในกรณีที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในอันที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สาธารณะเท่านั้น หากไม่มีความจำเป็นเพียงพอในการนำอสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนไปใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะ รัฐย่อมไม่มีอำนาจเวนคืน
 - ต้องจ่ายค่าทดแทนที่เป็นธรรม เพราะเหตุว่าการที่ประชาชนต้องสูญเสียกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของตนไปเพื่อประโยชน์ของส่วนรวมถือเป็นกรณีที่ประชาชนนั้นต้องแบกรับภาระที่มีต่อสาธารณะมากเกินไปกว่าบุคคลที่อยู่ร่วมสังคมเดียวกัน

จากสาระสำคัญของรัฐธรรมนูญและ พ.ร.บ. เวนคืน ได้มีการกำหนดถึงหลักของการเวนคืนและวัตถุประสงค์ในการเวนคืนและสิทธิในการเรียกเรียกคืนที่ดินของประชาชนที่ถูกเวนคืน ซึ่งพิจารณาได้ ดังนี้

1) การใช้ที่ดินตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน

การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ประกอบด้วยหลักเกณฑ์ที่สำคัญ 3 ประการ คือ

- ต้องอาศัยอำนาจกฎหมาย รัฐจะเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ของประชาชนได้นั้น ต้องมีบทบัญญัติให้อำนาจแก่รัฐไว้อย่างชัดแจ้ง
- ต้องมีวัตถุประสงค์ของการเวนคืนเพื่อเป็นการอันเป็นประโยชน์สาธารณะ หมายความว่า การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์จะกระทำได้ในกรณีที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในอันที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สาธารณะเท่านั้น หากไม่มีความจำเป็นเพียงพอในการนำอสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนไปใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะ รัฐย่อมไม่มีอำนาจเวนคืน
- ตามหลักทั่วไปในการเวนคืนที่ดินของเอกชนมาเป็นของรัฐนั้น จะต้องดำเนินการโดยเสนอเป็นร่างพระราชบัญญัติให้สภานิติบัญญัติพิจารณา และในร่างพระราชบัญญัตินั้นจะต้องระบุวัตถุประสงค์ในการเวนคืนไว้อย่างชัดแจ้งเพื่อให้สภานิติบัญญัติได้พิจารณาถึงเหตุผลและความจำเป็นในการใช้ที่ดินนั้น เมื่อได้เวนคืนที่ดินมาแล้ว รัฐบาลจึงมีความผูกพันที่จะต้องใช้ที่ดินนั้นตามวัตถุประสงค์ในการเวนคืน เพราะการที่สภานิติบัญญัติยินยอมให้ตราพระราชบัญญัติเวนคืนดังกล่าวก็เนื่องจากเห็นชอบกับวัตถุประสงค์ในการเวนคืน ดังนั้น การนำที่ดินที่ได้จากการเวนคืนไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากเหตุวัตถุประสงค์ที่กำหนดในพระราชบัญญัติเวนคืน จึงเป็นการขัดต่อเจตนารมณ์ของกฎหมายและขัดต่อความประสงค์ของสภานิติบัญญัติต้องจ่ายค่าทดแทนที่เป็นธรรมเพราะเหตุว่าการที่ประชาชนต้องสูญเสียกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของตนไปเพื่อประโยชน์ของส่วนรวมถือเป็นกรณีที่ประชาชนนั้นต้องแบกรับภาระที่มีต่อสาธารณะมากเกินไปกว่าบุคคลที่อยู่ร่วมสังคมเดียวกัน

2) วัตถุประสงค์ของรัฐในการใช้ประโยชน์จากที่ดินที่รัฐเวนคืนจากประชาชน

รัฐมีหน้าที่ต้องจัดทำบริการสาธารณะให้กับประชาชน ซึ่งบางครั้งรัฐจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินของประชาชนมาใช้ประโยชน์ โดยรัฐต้องแสดงเจตนารมณ์ให้ประชาชนทราบว่านำเอาที่ดินของประชาชนมาใช้ประโยชน์ในเรื่องใด การแสดงเจตนาเช่นนี้คือการระบุวัตถุประสงค์การใช้ประโยชน์ไว้ในกฎหมายเวนคืนนั้นๆ ซึ่งโดยหลักแล้วการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์จะต้องเวนคืนมาเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์แก่สาธารณะ และกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนมาย่อมตกเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐ หลักการนี้ได้มีหลักการบัญญัติรองรับไว้อย่างชัดแจ้งในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ซึ่งมีข้อความคือ “การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์จะกระทำมิได้เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภคการป้องกันประเทศ หรือการได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติหรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น และต้องชดใช้ค่าทดแทนที่เป็นธรรม ภายในเวลาอันควรแก่เจ้าของตลอดจนผู้ทรงสิทธิบรรดาที่ได้รับ ความเสียหายจากการเวนคืน โดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะ ผลกระทบต่อผู้ถูกเวนคืน รวมทั้งประโยชน์ที่ผู้ถูกเวนคืนอาจได้รับจากการเวนคืนนั้นการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้กระทำเพียงเท่าที่จำเป็นต้องใช้เพื่อการที่บัญญัติไว้ในวรรคสามเว้นแต่เป็นการเวนคืนเพื่อนำ

อสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนตามที่กฎหมายบัญญัติกฎหมายเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ต้องระบุวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนและกำหนดระยะเวลาการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ให้ชัดเจน ถ้ามิได้ใช้ประโยชน์เพื่อการนั้นภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือมีอสังหาริมทรัพย์เหลือจากการใช้ประโยชน์ และเจ้าของเดิมหรือทายาทประสงค์จะได้คืน ให้คืนแก่เจ้าของเดิมหรือทายาท”

3) สิทธิในการเรียกคืนที่ดินที่ถูกเวนคืนของประชาชนผู้ถูกเวนคืน

ประชาชนผู้ถูกเวนคืนมีสิทธิเรียกคืนที่ดินในกรณีต่างๆ ดังนี้

- กรณีรัฐไม่ใช้ประโยชน์จากที่ดินที่รัฐเวนคืนจากประชาชนภายในกำหนดระยะเวลาตามกฎหมายรัฐ ซึ่งหลักการนี้ได้มีหลักการบัญญัติรองรับไว้อย่างชัดเจนในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 37 บัญญัติว่า “กฎหมายเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ต้องระบุวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนและกำหนดระยะเวลาการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ให้ชัดเจน ถ้ามิได้ใช้ประโยชน์เพื่อการนั้นภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือมีอสังหาริมทรัพย์เหลือจากการใช้ประโยชน์ และเจ้าของเดิมหรือทายาทประสงค์จะได้คืน ให้คืนแก่เจ้าของเดิมหรือทายาทระยะเวลาการขอคืนและการคืนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนที่มีได้ใช้ประโยชน์ หรือที่เหลือจากการใช้ประโยชน์ให้แก่เจ้าของเดิมหรือทายาท และการเรียกคืนค่าทดแทนที่ชดเชยไป ให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ...”
- กรณีการใช้ประโยชน์จากที่ดินที่รัฐเวนคืนไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายการเวนคืนที่ดินถือเป็นการจำกัดหรือลดทอนสิทธิในทรัพย์สินของประชาชน ดังนั้น การที่รัฐจะเข้ามาล่วงละเมิดแดนแห่งกรรมสิทธิ์ของประชาชนได้นั้น จะต้องเป็นกรณีที่มีความจำเป็นยิ่ง และต้องกระทำเพื่อประโยชน์ของสาธารณะเท่านั้น ดังนั้น หากรัฐนำที่ดินที่เวนคืนไปใช้ผิดจากวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายแล้ว ประชาชนที่ถูกเวนคืนย่อมมีสิทธิในการเรียกคืนที่ดินได้
- กรณีการใช้ประโยชน์จากที่ดินที่รัฐเวนคืนตรงตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดในกฎหมายเวนคืนแต่มีที่ดินเหลือจากการใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ ในกรณีนี้มีเหตุผลว่าที่ดินดังกล่าวเป็นทรัพย์สินของประชาชน การที่รัฐได้เวนคืนไปนั้นเป็นการบังคับซื้อจากประชาชน รัฐจึงมีสิทธิจะเวนคืนเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่สาธารณะเท่านั้น

สรุปได้ว่าการที่รัฐจะเวนคืนที่ดินจะต้องเป็นการเวนคืนโดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะและกฎหมายเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ต้องระบุวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนและกำหนดระยะเวลาการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ให้ชัดเจน ถ้ามิได้ใช้ประโยชน์เพื่อการนั้นภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือมีอสังหาริมทรัพย์เหลือจากการใช้ประโยชน์ และเจ้าของเดิมหรือทายาทประสงค์จะได้คืนให้คืนแก่เจ้าของเดิมหรือทายาท ดังนั้นในพระราชบัญญัติเวนคืน (“พ.ร.บ. เวนคืน”) จึงต้องมีการบัญญัติวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนและกำหนดระยะเวลาการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ให้ชัดเจน

- 4) ขั้นตอนและวิธีการเวนคืนที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530

มีขั้นตอนการดำเนินการตาม พ.ร.บ. เวนคืน ดังนี้

- (1) การสำรวจที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนโดยการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดแนวเขต

ขั้นตอนนี้เป็นการดำเนินการภายในฝ่ายปกครอง ซึ่งกฎหมายไม่ได้บังคับว่าจะต้องกระทำเสมอไป แต่อยู่ในดุลยพินิจของฝ่ายปกครอง โดยมาตรา 5 วรรคสามบัญญัติว่า “.....เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการเวนคืนตามวรรคหนึ่ง จะตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนไว้ก่อนก็ได้” แต่ถ้าฝ่ายปกครองผู้มีอำนาจเห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องสำรวจที่ดินที่จะเวนคืนก่อนจะดำเนินการเฉพาะเสนอร่างพระราชบัญญัติเวนคืนต่อสภานิติบัญญัติเพื่อโอนกรรมสิทธิ์ของเอกชนในอสังหาริมทรัพย์นั้นมาเป็นของรัฐได้ทันที

ทั้งนี้ในกรณีที่รัฐเห็นว่าก่อนจะเวนคืนที่ดินมาเป็นของรัฐควรที่จะมีการสำรวจเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับที่ดินที่จะเวนคืน ฝ่ายปกครองผู้ใช้อำนาจก็อาจดำเนินการให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนไว้ก่อนได้ โดยในพระราชกฤษฎีกานั้นต้องระบุ

- (ก) ความประสงค์แห่งการเวนคืน
- (ข) เจ้าหน้าที่เวนคืน
- (ค) กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเท่าที่จำเป็น
- (ง) มีแผนที่หรือแผนผังประเมินเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนและแสดงเขตที่ดินที่อยู่ในบริเวณ ที่ประเมินนั้น

พระราชกฤษฎีกาให้มีกำหนด 2 ปี แต่ไม่เกิน 4 ปี (มาตรา 6) เมื่อพระราชกฤษฎีกามีผลใช้บังคับแล้ว เจ้าหน้าที่ผู้ใช้อำนาจเวนคืนก็มีสิทธิเข้าไปในที่ดินที่อยู่ภายในแนวเขตตามแผนที่เพื่อทำการสำรวจ อนึ่ง มีข้อสังเกตว่าแม้จะมีประกาศบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาแล้วก็ตาม กรรมสิทธิ์ในที่ดินยังไม่ตกเป็นของรัฐแต่เพียงอย่างเดียว เพียงแต่มีผลให้เจ้าหน้าที่ที่เข้าไปดำเนินการสำรวจและจัดทำกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยไม่มีความผิดฐานบุกรุกเท่านั้น กรรมสิทธิ์จะตกเป็นของรัฐต่อเมื่อได้มีการตราพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดินอีกฉบับหนึ่ง

การเข้าไปสำรวจเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับที่ดินที่จะเวนคืนหรือการจัดการกรรมสิทธิ์รัฐจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในอายุของพระราชกฤษฎีกา มิเช่นนั้นเจ้าของที่ดินก็อาจไม่อนุญาตให้เจ้าหน้าที่เข้าไปดำเนินการสำรวจ

- (2) การโอนกรรมสิทธิ์อสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนโดยการตราพระราชบัญญัติเวนคืนในท้องที่ใดท้องที่หนึ่ง (พระราชบัญญัติเวนคืนเฉพาะ)

ขั้นตอนในการบังคับโอนกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ของเอกชนมาเป็นของรัฐ กำหนดให้ฝ่ายนิติบัญญัติเป็นผู้พิจารณาเห็นชอบโดยเมื่อได้มีการสำรวจและทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนเป็นการแน่นอนแล้ว จะมีการตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชกฤษฎีกานั้นอีกฉบับหนึ่ง เพื่อให้มีผลบังคับโอนกรรมสิทธิ์ โดยใน พ.ร.บ. เวนคืน นั้นต้องระบุ

(ก) ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นที่ต้องเวนคืน

(ข) รายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย

(ค) แผนที่หรือแผนผังแสดงเขตอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืนอย่างชัดเจน

- (3) การกำหนดค่าตอบแทน

ตาม พ.ร.บ.เวนคืน เมื่อมีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนแล้ว เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่จะต้องดำเนินการสำรวจเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนที่แน่นอนให้เสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันถ้าเป็นการเวนคืนเพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ทางรถไฟ ทางพิเศษ คลองชลประทาน หรือกิจการที่คล้ายคลึงกันต้องสำรวจให้แล้วเสร็จภายในสองปีนับแต่วันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว และเมื่อสำรวจที่ดินที่จะเวนคืนเสร็จแล้ว ให้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืน และจำนวนเงินค่าทดแทน (มาตรา 9)

ในระหว่างใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่มีอำนาจที่จะตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืนกับเจ้าของที่แต่ราคาหรือค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่จะจ่ายต้องไม่เกินกว่าราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่คณะกรรมการกำหนดไว้ (มาตรา 10 วรรคหนึ่ง) หากตกลงกันได้จะมีการทำสัญญาซื้อขายจากนั้นเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจะแจ้งให้เจ้าพนักงานที่ดินดำเนินการแก้ไขหลักฐานทางทะเบียนในหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน และกรรมสิทธิ์จะตกเป็นของรัฐในวันที่ได้มีการจ่ายเงินค่าอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวให้แก่เจ้าของที่ ทั้งนี้ ค่าตอบแทนนั้นจะต้องเป็นค่าตอบแทนที่เป็นธรรม

12.5.3.2 กรณีไม่จำเป็นต้องได้มาซึ่งที่ดิน

- พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540
 - มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

หลักเกณฑ์และวิธีการในเรื่องนี้ไว้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

“กิจการขนส่งมวลชน” หมายความว่า การจัดสร้าง ขยาย บูรณะ ปรับปรุง ซ่อมแซม และบำรุงรักษาระบบขนส่งมวลชน การให้บริการหรือการอำนวยความสะดวกแก่สาธารณชน ผู้ใช้หรือจะใช้ระบบขนส่งมวลชน และการดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการดังกล่าว

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

“รถขนส่งมวลชน” หมายความว่า รถขนส่งผู้โดยสารได้จำนวนมากที่พ่วงกันเป็นขบวน และขับเคลื่อนไปตามทางรถขนส่งมวลชน แต่ไม่รวมถึงรถขนส่งมวลชนบางเส้นทาง หรือบางประเภทที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

“ทางรถขนส่งมวลชน” หมายความว่า รางหรือทางที่จัดสร้างขึ้นโดยเฉพาะ สำหรับรถขนส่งมวลชนไม่ว่าจะจัดสร้างอยู่บน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ หรือผ่านไปอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆ ก็ตาม

“หน่วยงาน” หมายความว่า ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ ราชการส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐ บรรดาที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับกิจการขนส่งมวลชน
 - มาตรา 6 ในกรณีที่หน่วยงานใดมีความจำเป็นต้องใช้อสังหาริมทรัพย์เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชนโดยไม่จำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ ถ้ามิได้ตกลงกันได้ เป็นอย่างอื่นให้ดำเนินการตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ แต่ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
 - มาตรา 8 เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชนจะตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะดำเนินการก็ได้

ในพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะดำเนินการต้องระบุ

 - (1) ความประสงค์ของการตราพระราชกฤษฎีกา
 - (2) หน่วยงานที่จะดำเนินการ
 - (3) กำหนดเขตที่ดินเท่าที่จำเป็นในบริเวณที่ที่จะดำเนินการให้มีแผนที่หรือแผนผังแสดงแนวเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะดำเนินการแนบท้ายพระราชกฤษฎีกา และให้ถือเป็น

ส่วนหนึ่งแห่งพระราชกฤษฎีกานั้นพระราชกฤษฎีกาเช่นนี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดสองปี หรือตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในพระราชกฤษฎีกานั้น แต่ต้องไม่เกินสี่ปีแล้วแต่จะเห็นว่าจำเป็นเพื่อทำการสำรวจที่ดินที่จะดำเนินการนั้น

พ.ร.บ. ว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์ นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้สำหรับการดำเนินการตามโครงการระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลตลอดจนเมืองอื่นๆ ที่อาจมีทั้งส่วนที่ต้องสร้างไปบน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ ซึ่งในส่วนของ การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนนั้นรัฐอาจมีความจำเป็นต้องเข้าไปใช้ประโยชน์ในที่ดินของเอกชนเฉพาะส่วนที่เป็นถนนกรรมสิทธิ์บน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ แต่ไม่ได้เป็นกรณีเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ แต่หากมีความจำเป็นต้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้ถือว่าพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการ เป็นพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ได้ โดยไม่ต้องไปออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนใหม่อีกครั้งหนึ่ง แต่ถ้าหากในกรณีที่ไม่มี ความจำเป็นต้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจทำความตกลงกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามความจำเป็นของการดำเนินการและกำหนดเงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว แต่จะตกลงกำหนดเงินค่าทดแทนเกินกว่าเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการตามมาตรา 25 กำหนดไม่ได้ โดยให้พนักงานเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนทั้งหมดให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ทำสัญญากำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์ และเมื่อได้จดทะเบียนกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์แล้วอสังหาริมทรัพย์นั้นจะตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์โดยไม่มีกำหนดเวลานับแต่วันที่จดทะเบียน เว้นแต่จะได้จดทะเบียนกำหนดเวลาเป็นอย่างอื่น เจ้าของอสังหาริมทรัพย์จะทำการใดๆ ที่จะเป็เหตุให้การใช้ประโยชน์ของรัฐตามภาระในอสังหาริมทรัพย์ลดลงหรือเสื่อมความสะดวกไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ แต่ถ้าภาระในอสังหาริมทรัพย์ซึ่งได้จดทะเบียนไว้แล้ว หากไม่ได้ใช้ตามวัตถุประสงค์ภายในสิบปี เจ้าของอสังหาริมทรัพย์มีสิทธิขอให้จดทะเบียนเลิกภาระในอสังหาริมทรัพย์นั้นได้

12.5.4 กฎหมายเกี่ยวกับวินัยทางการเงินการคลัง

แนวความคิดเรื่องของกรอบวินัยทางการเงินการคลังของไทยในอดีตยังไม่ได้มีการบัญญัติไว้เป็นกรอบกฎระเบียบ หรือ กฎหมายอย่างชัดเจน จนกระทั่งมีการบัญญัติถึง “วินัยทางการเงินการคลัง” เอาไว้เป็นครั้งแรกในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 โดยบัญญัติเอาไว้ในหมวด 8 ว่าด้วยเรื่องการเงิน การคลังและงบประมาณ มาตรา 167 วรรคสาม² ความว่า

“ให้มีกฎหมายการเงินการคลังของรัฐเพื่อกำหนดกรอบวินัยการเงินการคลัง ซึ่งรวมถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการวางแผนการเงินระยะปานกลาง การจัดหารายได้ การกำหนดแนวทางในการจัดทำงบประมาณของแผ่นดิน การบริหารการเงินและทรัพย์สิน การบัญชี กองทุนสาธารณะ การก่อหนี้หรือการดำเนินการที่ผูกพันทรัพย์สินหรือภาระทางการเงินของรัฐ หลักเกณฑ์การกำหนดวงเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น และการอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะต้องใช้เป็นกรอบในการจัดหารายได้ กำกับ

²สุปรียา แก้วละเอียต. 2560. กฎหมายงบประมาณของประเทศไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ:โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

การใช้จ่ายเงินตามหลักการรักษาเสถียรภาพ พัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน และความเป็นธรรมในสังคม” นำมาสู่การดำเนินการจัดทำร่างพระราชบัญญัติวินัยทางการเงินการคลัง แต่กว่าจะดำเนินการได้เป็นผลสำเร็จนั้น เป็นการดำเนินการที่อยู่ภายใต้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ซึ่งในสาระสำคัญของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ยังมีการบัญญัติถึงกรอบวินัยทางการเงินการคลังเอาไว้ โดยบัญญัติอยู่ใน หมวด 5 หน้าที่ของรัฐ มาตรา 62 ความว่า

“รัฐต้องรักษาวินัยทางการเงินการคลังอย่างเคร่งครัดเพื่อให้ฐานะทางการเงินการคลังของรัฐมีเสถียรภาพ และมั่นคงอย่างยั่งยืนตามกฎหมายว่าด้วยวินัยการเงินการคลังของรัฐ และจัดระบบภาษีให้เกิดความเป็นธรรมแก่สังคม กฎหมายว่าด้วยวินัยการเงินการคลังของรัฐอย่างน้อยต้องมีบทบัญญัติเกี่ยวกับกรอบการดำเนินการทางการเงินการคลังและงบประมาณของรัฐ การกำหนดวินัยทางการเงินการคลังด้านรายได้และรายจ่ายทั้งเงินงบประมาณและเงินนอกงบประมาณ การบริหารทรัพย์สินของรัฐและเงินคงคลัง และการบริหารหนี้สาธารณะ”

โดยราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 27 ก เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2561 ได้มีการประกาศการออกพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 (“พ.ร.บ.วินัยการเงินการคลังของรัฐ”) โดยให้ พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังของรัฐ มีผลใช้บังคับในวันที่ 20 เมษายน 2561 โดยมีวัตถุประสงค์ในการรักษาวินัยการเงินการคลังอย่างเคร่งครัดเพื่อให้ฐานะทางการเงินการคลังของรัฐบาลมีเสถียรภาพและมั่นคงอย่างยั่งยืน โดยใน พ.ร.บ. ฉบับนี้ มีทั้งหมด 5 หมวด คือ

หมวดที่ 1 บททั่วไป เป็นการกำหนดหน้าที่ของรัฐในการดำเนินนโยบายการคลัง จัดทำงบประมาณรายจ่ายได้ ใช้จ่าย บริหารการเงินการคลัง ก่อหนี้ อย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใสและตรวจสอบได้ และต้องรักษาวินัยการเงินการคลัง (มาตรา 6) ซึ่งการดำเนินการต่างๆ จะต้องพิจารณาถึงความคุ้มค่า ประโยชน์ เสถียรภาพและความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงความยั่งยืนทางการเงินการคลังด้วย (มาตรา 7)

หมวดที่ 2 นโยบายการเงินการคลัง ในหมวดนี้แบ่งออกเป็นสองส่วน ส่วนที่ 1 (มาตรา 10 – 12) ว่าด้วยเรื่องการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ โดยให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่กำหนดวินัยการเงินการคลังเพิ่มจากที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น รวมทั้งจัดทำแผนคลังระยะปานกลาง เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาก็เกี่ยวกับงบประมาณ กำหนดสัดส่วนงบประมาณรายจ่ายกลาง เงินสำรองกรณีฉุกเฉิน กำหนดนโยบายการกำกับดูแลบริหารความเสี่ยงทางการเงินการคลัง และกำหนดอัตราดอกเบี้ยการสูญเสียรายได้ของหน่วยงานรัฐ ส่วนที่ 2 (มาตรา 13 – 30) ว่าด้วยเรื่องดำเนินการทางการเงินการคลังและงบประมาณ โดยให้คณะกรรมการจัดทำแผนการคลังระยะปานกลาง โดยแผนแผนการคลังระยะปานกลางนี้จะต้องนำมาพิจารณาในการจัดทำกรอบวงเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีด้วย นอกจากนี้ยังกำหนดให้การจัดทำงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมจะทำได้ต่อเมื่อมีเหตุผลความจำเป็นที่ไม่อาจจัดสรรงบประมาณรายจ่ายให้แก่หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบโดยตรง และห้ามการโอนงบประมาณรายจ่ายระหว่างหน่วยงานรัฐ เว้นแต่มีกฎหมายกำหนดไว้

หมวด 3 วินัยการเงินการคลัง ในหมวดนี้แบ่งออกเป็นหกส่วน ส่วนที่ 1 ว่าด้วยเรื่องรายได้ (มาตรา 31 – 36) มีการกำหนดให้การจัดเก็บและการยกเว้นภาษีอากรจะทำได้โดยต้องอาศัยกฎหมาย โดยพิจารณาถึงความเป็นธรรม และบรรดาเงินที่หน่วยงานของรัฐจัดเก็บได้ให้นำส่งคลัง เว้นแต่มีกฎหมายกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น และกรณีที่รัฐวิสาหกิจที่ไม่อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีเพื่อนำส่งคลังในอัตราไม่น้อยกว่าอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล ส่วนที่ 2 ว่าด้วยเรื่องรายจ่าย (มาตรา 37 – 43) กำหนดให้หน่วยงานรัฐจะก่อหนี้ผูกพันหรือจ่ายเงินได้โดยต้องมีอำนาจตามกฎหมายและต้องเป็นการดำเนินการที่โปร่งใส คุ่มค่าประหยัด ส่วนที่ 3 (มาตรา 44 – 48) ว่าด้วยเรื่องรายได้มาซึ่งทรัพย์สินและการบริหารทรัพย์สินของรัฐ กำหนดให้การบริหารจัดการทรัพย์สินของรัฐต้องพิจารณาประโยชน์ของรัฐและประชาชนเป็นหลักโดยให้กระทรวงการคลังรับผิดชอบดูแลทรัพย์สินที่เป็นของแผ่นดินและที่ตกเป็นของแผ่นดิน ส่วนการบริหารเงินคงคลังก็ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง ส่วนที่ 4 (มาตรา 49 -60) ว่าด้วยเรื่องการก่อหนี้และการบริหารหนี้ โดยการก่อหนี้สาธารณะต้องเป็นไปตามกฎหมายโดยให้คณะกรรมการกำหนดสัดส่วนเพื่อใช้เป็นกรอบในการบริหารหนี้สาธารณะ การกู้เงินของรัฐบาลจะทำได้เฉพาะกรณีจำเป็นเร่งด่วนเพื่อแก้ปัญหาวิกฤตของประเทศ นอกจากนั้นจะต้องมีการดำเนินการกู้เงินตามที่กฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะ และก่อนเริ่มปีงบประมาณหน่วยงานรัฐต้องทำแผนการกู้เงินและบริหารหนี้เงินกู้ ส่วนที่ 5 (มาตรา 61 – 63) ว่าด้วยเรื่องเงินนอกงบประมาณและทุนหมุนเวียน กำหนดให้หน่วยงานรัฐต้องนำเงินนอกงบประมาณมาฝากไว้ที่กระทรวงการคลังเว้นแต่จะมีกฎหมายกำหนดเป็นอย่างอื่น และเมื่อใช้จ่ายเงินนอกงบประมาณเหลือจากวัตถุประสงค์แล้ว ให้นำส่งคลัง ส่วนการตัดตั้งทุนหมุนเวียน ให้ทำได้เท่าที่มีกฎหมายบัญญัติไว้เฉพาะเท่านั้น และต้องมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน และเป็นกิจกรรมที่หน่วยงานรัฐต้องปฏิบัติตามหน้าที่เพื่อสาธารณะประโยชน์หรือเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคม และเหมาะสมที่จะอนุญาตให้นำรายรับจากการดำเนินกิจการนั้นสมทบทุนไว้ใช้จ่ายได้ และไม่ซ้ำซ้อนกับทุนหมุนเวียนที่ตั้งไว้แล้ว ส่วนที่ 6 (มาตรา 64 – 67) ว่าด้วยเรื่องคลังท้องถิ่น กำหนดให้การจัดทำงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้พิจารณาฐานะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น รวมทั้งการก่อหนี้ให้อยู่ภายใต้บทบัญญัติของพระราชบัญญัตินี้

หมวด 4 การบัญชี การรายงาน และการตรวจสอบ (มาตรา 68 – 79) โดยภาพรวมเป็นการกำหนดให้หน่วยงานของรัฐจะต้องมีการจัดทำบัญชีและรายงานการเงินตามมาตรฐานการบัญชี โดยมีสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินหรือผู้สอบบัญชีที่สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินเห็นชอบตรวจสอบและรายงานผลการตรวจสอบ

หมวด 5 การตรวจเงินแผ่นดิน (มาตรา 80) กำหนดให้การตรวจเงินแผ่นดินต้องทำด้วยความสุจริต รอบคอบ โปร่งใส กล้าหาญ ปราศจากอคติ และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลัง มีสาระสำคัญจะมุ่งเน้นไปในเรื่องของการจัดทำแผนคลังระยะปานกลาง จัดทำรายงานการเงิน การตรวจสอบและกำกับดูแลการเงิน รวมทั้งควบคุมการก่อหนี้สาธารณะอย่างเข้มงวด และเน้นการดำเนินการที่มีความโปร่งใส สุจริต และมีหลักธรรมาภิบาล

สรุปสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับ รพม. ในการดำเนินโครงการ

จากการศึกษาสาระสำคัญของ มาตรา 4 (2) ของ พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังฯ รพม. ถือเป็น “หน่วยงานของรัฐ” ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ซึ่งในฐานะรัฐวิสาหกิจ จากการที่ที่ปรึกษาได้ศึกษาแล้วเห็นว่า รพม. มีหน้าที่ต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ.วินัยการเงินการคลังฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามรายงานนี้ โดยสรุป คือ

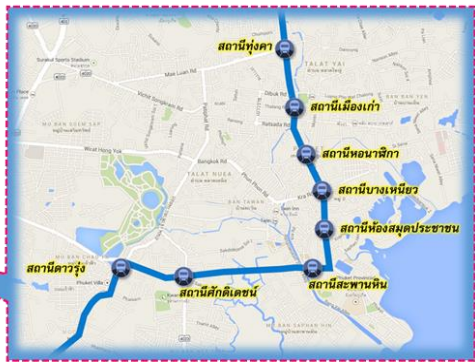
- (1) การกู้เงิน การลงทุน หรือการดำเนินการใดๆ ของรัฐที่มีผลผูกพันทรัพย์สินหรือก่อให้เกิดภาระทางการเงินการคลังแก่รัฐ ต้องพิจารณาความคุ้มค่า ต้นทุน และผลประโยชน์ เสถียรภาพและความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนความยั่งยืนทางการคลังของรัฐด้วย
- (2) การจัดหารายได้ การใช้จ่าย การก่อหนี้ หนี้ ต้องพิจารณาประโยชน์ที่รัฐหรือประชาชนจะได้รับ และภาระทางการเงินการคลังที่เกิดขึ้นแก่รัฐ รวมถึงความเสี่ยง ความเสียหายกับการเงินการคลังของรัฐอย่างรอบคอบ
- (3) กำหนดให้ให้หน่วยงานของรัฐนำแผนการคลังระยะปานกลางที่ ครม.ให้ความเห็นชอบใช้ระบอบการพิจารณาการจัดเก็บหรือหารายได้ การจัดทำงบประมาณ และการก่อหนี้ของหน่วยงานของรัฐ
- (4) การดำเนินโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการเงินการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐจัดทำแผนบริหารจัดการโครงการ ประมาณการรายจ่ายแหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อ ครม. และหน่วยงานของรัฐต้องจัดทำรายงานเปรียบเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้นจริงกับประมาณการที่ได้จัดทำเสนอ ครม.เพื่อทราบเป็นประจำทุกสิ้นปีงบประมาณ จนกว่าการดำเนินการดังกล่าวจะแล้วเสร็จ

12.5.5 กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 (แก้ไข 2561) (“พ.ร.บ. สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ”) ได้กำหนดสาระสำคัญให้รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจประกาศกำหนดให้โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการใดของรัฐหรือที่รัฐจะอนุญาตให้ผู้ใดดำเนินการ เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดของประชาชนหรือชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของรัฐหรือที่รัฐจะอนุญาตให้ผู้ใดดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดของประชาชนหรือชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง ผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตต้องประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้อง ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศกำหนด³

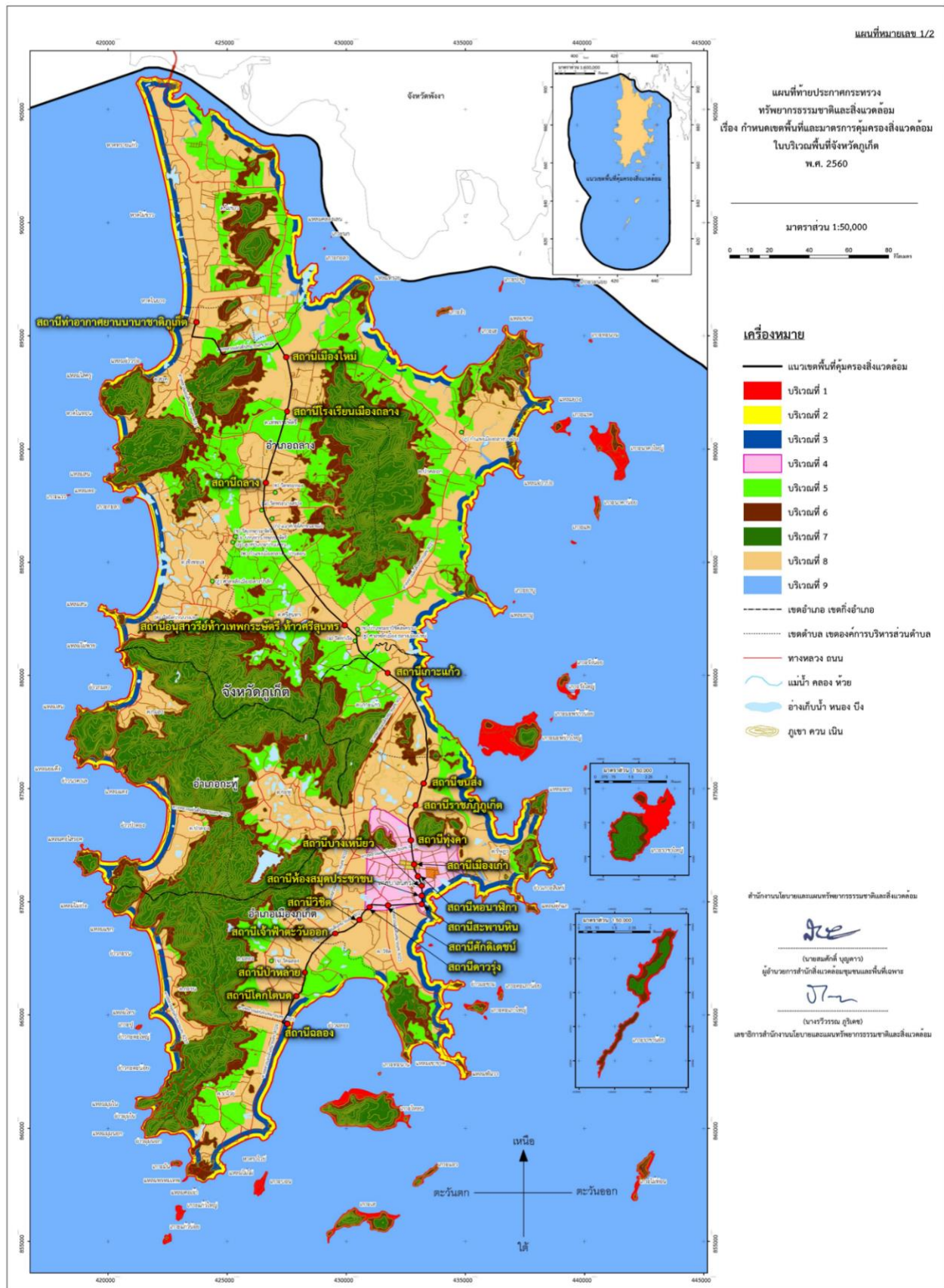
³ พ.ร.บ.สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มาตรา 49

รูปที่ 12.5-1



รูปที่ 12.5-1 แนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต

โดยในประกาศกำหนดพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมในจังหวัดภูเก็ต ได้มีการประกาศกำหนด ให้พื้นที่ที่ได้มีการกำหนดให้เป็นเขตอนุรักษ์ เขตผังเมืองรวม เขตควบคุมอาคาร และเขตควบคุมมลพิษในจังหวัดภูเก็ต เป็นเขตพื้นที่ที่ให้ใช้มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศ โดยจำแนกพื้นที่ที่ให้ใช้มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมเป็น 9 บริเวณ ซึ่งอาจมีพื้นที่ของโครงการ บางส่วนที่อาจอยู่ในเขตที่ประกาศกำหนดดังกล่าวนั้น เช่น พื้นที่บริเวณที่ 4 บริเวณที่ 5 และ บริเวณที่ 8 ดังรายละเอียดแผนที่ท้ายประกาศกระทรวงฯ ซึ่งได้มีการแสดงแนวเส้นทางโครงการเทียบไปบนแผนที่ท้ายประกาศฯ ตามที่แสดงในรูปที่ 12.5-2 ดังนี้



รูปที่ 12.5-2 แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการบนแผนที่ท้ายประกาศกระทรวงฯ

โดยแต่ละบริเวณมีข้อกำหนด ดังนี้

- พื้นที่บริเวณที่ 4 กำหนดไว้ในประกาศกำหนดพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมในจังหวัดภูเก็ต ข้อ 5 ดังนี้
 - (ก) เขตอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมศิลปกรรม หรือย่านอาคารเก่า ให้ทำได้เฉพาะอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 9 เมตร สำหรับอาคารอื่นที่มีได้มีลักษณะตามรูปแบบสถาปัตยกรรมชิโน - โปรตุเกส ต้องมีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของที่ดินแปลงที่ขออนุญาต
 - (ข) เขตหนาแน่นมาก ให้ทำได้เฉพาะอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 45 เมตร และมีค่าสูงสุดของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นต่อพื้นที่ดินของอาคารทุกหลังที่ก่อสร้างในที่ดินแปลงเดียวกันที่ยื่นขออนุญาตก่อสร้างไม่เกิน 6 ต่อ 1 และต้องมีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 35 ของที่ดินแปลงที่ขออนุญาต
 - (ค) เขตหนาแน่นสูงมาก ให้ทำได้เฉพาะอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 60 เมตร และมีค่าสูงสุดของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นต่อพื้นที่ดินของอาคารทุกหลังที่ก่อสร้างในที่ดินแปลงเดียวกันที่ยื่นขออนุญาตก่อสร้างไม่เกิน 8 ต่อ 1 และต้องมีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของที่ดินแปลงที่ขออนุญาต
- พื้นที่บริเวณที่ 5 ให้ทำได้เฉพาะอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 6 เมตร เว้นแต่ บริเวณที่ 5 (1) สภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องอาจมีมติให้อาคารมีความสูงได้เกินกว่า 6 เมตร แต่จะให้อาคารมีความสูงเกิน 12 เมตรไม่ได้ และต้องมี
 - (ก) ที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของที่ดินแปลงที่ขออนุญาตสำหรับอาคารประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแฝด อาคารสาธารณะ อาคารอยู่อาศัยรวม หรือสำนักงาน
 - (ข) ที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของที่ดินแปลงที่ขออนุญาตสำหรับอาคารประเภทห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว หรืออาคารพาณิชย์
- พื้นที่บริเวณที่ 8 ให้ทำได้เฉพาะอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 23 เมตร และต้องมี
 - (ก) ที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของที่ดินแปลงที่ขออนุญาตสำหรับอาคารประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแฝด อาคารสาธารณะ อาคารอยู่อาศัยรวม หรือสำนักงาน
 - (ข) ที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของที่ดินแปลงที่ขออนุญาตสำหรับอาคารประเภทห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว หรืออาคารพาณิชย์

ทั้งนี้ พื้นที่บริเวณ 4 บริเวณที่ 5 และ บริเวณที่ 8 ในเรื่องความสูงของอาคาร ไม่นำมาใช้บังคับแก่การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคารเพื่อใช้ในกิจการโทรคมนาคมหรือกิจการสาธารณูปโภคของรัฐหรือกิจการสาธารณูปโภคที่ได้รับสัมปทานจากรัฐ โดยต้องได้รับความเห็นจากคณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ตเพื่อนำไปประกอบการขออนุญาต ทั้งนี้ ให้แนบรายละเอียดของโครงการหรือกิจการ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการขอรับความเห็นจากคณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ตด้วย⁴

⁴ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต

12.5.6 กฎหมายเกี่ยวกับตัวร่วม

จากการที่รัฐบาลมีนโยบายให้จัดทำระบบตัวร่วม (Mangmoom Card) เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนของประชาชน โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และบรรเทาปัญหาจราจรแออัดในตัวเมือง ทั้งนี้ เพื่อบูรณาการระบบตัวร่วมได้อย่างสมบูรณ์แบบ จะต้องได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนในการร่วมให้บริการระบบตัวร่วมและการจัดเก็บค่าโดยสาร ซึ่งต้องอาศัยกลไกด้านกฎหมาย ในการกำหนดกรอบแนวทางการดำเนินงาน การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องและขอบเขตความร่วมมือการให้บริการของระบบตัวร่วม รวมถึงหลักเกณฑ์การบริหารจัดการระบบตัวร่วม และจัดตั้งกองทุนเพื่อเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนและส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วมและระบบขนส่งสาธารณะ การที่มีกฎหมายเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมจะเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วมและระบบขนส่งสาธารณะ ประชาชนและผู้ใช้บริการจะได้รับความสะดวก รวดเร็ว และได้รับผลประโยชน์จากการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะตามอัตราค่าโดยสารร่วมที่กำหนด และยังได้รับสิทธิประโยชน์ในการได้รับส่วนลดค่าเดินทางหรือค่าบริการต่างๆ อีกทั้ง ผู้ประกอบการระบบขนส่งสาธารณะจะได้รับความสะดวกจากระบบตัวร่วมจากการลดการใช้งานตัวโดยสารเที่ยวเดียว ลดต้นทุนในการดำเนินการบริหารจัดการบัตรโดยสาร และลดความเสี่ยงจากการทุจริตในการบริหารจัดการ เพื่อการบริหารจัดการระบบตัวร่วม อัตราค่าโดยสารร่วม และการเชื่อมต่อระบบกับผู้ประกอบการ เป็นมาตรฐานเดียวกัน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จึงดำเนินการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ซึ่งการดำเนินงานและการบังคับใช้ข้อกำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรฐานตัวร่วมต่างๆ จะเกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทุกสาขา ทั้งผู้ประกอบการภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งการบริหารจัดการบัตรโดยสารร่วมให้สามารถใช้บริการนอกภาคการขนส่ง โดยร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ประกอบไปด้วยทั้งหมด 6 หมวด ดังนี้⁵

- หมวด 1 คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม เพื่อกำหนดองค์ประกอบและคุณสมบัติของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมและอำนาจหน้าที่ อันประกอบด้วย กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วม กำหนดมาตรการ หลักเกณฑ์ เงื่อนไขและข้อกำหนดต่างๆ
- หมวด 2 การบริหารจัดการระบบตัวร่วม เพื่อกำหนดอำนาจหน้าที่ให้กรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มีหน้าที่กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผล การบริหารจัดการระบบตัวร่วมและการดำเนินงานของบริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม และผู้ให้บริการ ภาคขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานและแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- หมวด 3 การดำเนินงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เพื่อกำหนดให้บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม มีอำนาจหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วม บำรุงรักษาระบบตัวร่วม และบริหารศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง

พ.ศ.2560 ข้อ 7

⁵ TerraBKK.com, สนข. ร่าง พ.ร.บ.บริหารจัดการ "ระบบตัวร่วม" เพื่อเป็นมาตรฐานการเดินทางในระบบขนส่งมวลชน, 28 ตุลาคม 2561, - <https://www.terrabkk.com/news/194025>, ค้นเมื่อ 12 กันยายน 2561

- หมวด 4 กองทุนบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อกำหนดให้จัดตั้งกองทุน โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้การสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม รวมทั้งการอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตั๋วร่วมหรือระบบขนส่ง และการส่งเสริมการใช้ระบบตั๋วร่วมหรือระบบขนส่ง
- หมวด 5 การพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาต เพื่อกำหนดให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบกิจการของบริษัทบริหารจัดการตั๋วร่วม
- หมวด 6 บทกำหนดโทษ เพื่อให้มีการกำหนดโทษ เมื่อมีผู้กระทำความผิด

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2560 คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาเรื่อง การดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชน และมีมติ ดังนี้

- 1) รับทราบแนวทางการดำเนินการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชน ในปี 2560-2561 ประกอบด้วย การจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) และการดำเนินงานบูรณาการระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) เพื่อใช้งานระบบตั๋วร่วม ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ
- 2) ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานปรมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรเร่งดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชนอย่างครบวงจรให้เสร็จภายในเดือน กันยายน 2560 โดยข้อเสนอที่จะมีการให้สิทธิหรือโอนสิทธิให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยใช้ระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) นั้น เห็นควรดำเนินการตามระเบียบการคลังว่าด้วยการบริหารโครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พ.ศ. 2544 ตลอดจนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด รวมทั้งควรกำหนดแนวทางที่ชัดเจนในเรื่องการโอนสิทธิระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ระหว่างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยด้วย นอกจากนี้ การจัดตั้งบริษัทเพื่อเป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม เห็นควรให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเตรียมความพร้อมในการดำเนินการตามหลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุน และกำกับดูแลบริษัทในเครือของรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558 ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป”⁶

⁶ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, “เรื่อง การดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชน”.

วันที่ 28 สิงหาคม 2560, สืบค้นจาก https://cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top_serl=99325556, สืบค้นเมื่อ 12 กันยายน 2561

จากมติ ครม. ดังกล่าว ครม. ได้มอบให้ รฟม. ทำหน้าที่บริหารจัดการตัวร่วม พร้อมกับ ลงนาม MOU รวม 2 ฉบับ คือ ความร่วมมือเพื่อดำเนินการเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่าง รฟม. กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ส่วนอีกฉบับคือบันทึกข้อตกลงเข้าดำเนินงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) ระหว่าง รฟม. กับ สนข. เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2560⁷

การที่ รฟม. เข้ามาทำหน้าที่บริหารจัดการตัวร่วมพร้อมกับเข้าดำเนินงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) นั้น จะทำให้แนวทางในการใช้ระบบตัวร่วมซึ่งเริ่มจากโครงการรถไฟฟ้ารางเบามีโอกาสที่จะพัฒนาให้ระบบตัวร่วมโดยใช้บัตรแมงมุมในจังหวัดภูเก็ตมีความเป็นไปได้มากขึ้น ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของภาคขนส่งอื่นๆ รวมถึงเทคโนโลยีที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงไป

⁷สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สนข. ร่วมพิธีลงนามความร่วมมือเพื่อดำเนินการเชื่อมต่อระบบตัวร่วมฯ <http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=2123>, สืบค้นเมื่อ 12 กันยายน 2561