รายงานสำหรับผู้บริหาร






EXECUTIVE SUMMARY

โครงการศึกษาเพื่อกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง

สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง
คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
กุมภาพันธ์ 2558

สารบัญ

หน้า

สารบัญ .....ก

สารบัญตาราง .....ข

สารบัญภาพ .....ง

1. บทนำ 1
2. ประเภทกิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตรา 48 2
3. การจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งาน 3
4. อัตราค่าใช้เขตทางหลวง 12
5. ค่าขออนุญาตการใช้เขตทาง 13
6. ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง 13
   - *6.1 จำนวน 14*
   - *6.2 ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง 14*
7. อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ มาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง 25
8. การประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น 37

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมแต่ละกลุ่ม 4

ตารางที่ 2 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ป้าย” ตามมาตรา 47 5

ตารางที่ 3 การจำแนกประเภทกิจกรรม “สะพาน” ตามมาตรา 47 5

ตารางที่ 4 การจำแนกประเภทกิจกรรม “เสา” ตามมาตรา 47 6

ตารางที่ 5 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อุโมงค์” ตามมาตรา 47 6

ตารางที่ 6 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ระบบราง” ตามมาตรา 47 7

ตารางที่ 7 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อาคารหรือโครงสร้าง” ตามมาตรา 47 7

ตารางที่ 8 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อุปกรณ์” ตามมาตรา 47 8

ตารางที่ 9 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การปักเสา” ตามมาตรา 48 8

ตารางที่ 10 การจำแนกประเภทกิจกรรม “พาดสาย” ตามมาตรา 48 9

ตารางที่ 11 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ร้อยสาย” ตามมาตรา 48 9

ตารางที่ 12 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การวางท่อน้ำ” ตามมาตรา 48 10

ตารางที่ 13 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” ตามมาตรา 48 10

ตารางที่ 14 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” ตามมาตรา 48 11

ตารางที่ 15 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การวางท่อเชื้อเพลิง” ตามมาตรา 48 11

ตารางที่ 16 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อาคารหรืออุปกรณ์” ตามมาตรา 48 12

ตารางที่ 17 ต้นทุนทางหลวง เมื่อพิจารณาแยกรายจังหวัด 16

ตารางที่ 18 ต้นทุนทางหลวงตามกลุ่มจังหวัดเมื่อใช้หลักเกณฑ์ในการแบ่งที่แตกต่างกัน 18

ตารางที่ 19 ต้นทุนทางหลวง เมื่อพิจารณาตามกลุ่มจังหวัด 18

ตารางที่ 20 รายชื่อจังหวัด เมื่อพิจารณาตามกลุ่มจังหวัด 19

ตารางที่ 21 หน่วยพื้นฐานสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง 22

ตารางที่ 22 ระยะเผื่อสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง 23

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 23 ส่วนลดสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง.....24

ตารางที่ 24 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47
สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ)
เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1.....26

ตารางที่ 25 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48
สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ)
เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1.....27

ตารางที่ 26 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47
สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม).....31

ตารางที่ 27 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48
สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม).....32

ตารางที่ 28 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47
สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 3 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม).....34

ตารางที่ 29 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48
สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 3 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม).....35

ตารางที่ 30 สัดส่วนและจำนวนของผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็น.....38

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 1 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น (1) 38
รูปที่ 2 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น (2) 39
รูปที่ 3 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น (3) 39

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร

1. บทนำ

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโครงข่ายสายทางทั่วประเทศ นอกเหนือจากภารกิจในการพัฒนาโครงข่าย การกำกับดูแล การบำรุงรักษาทางหลวง และการอำนวยความปลอดภัย รวมถึงการให้บริการสาธารณะเพื่อสนองตอบความต้องการส่วนรวมของประชาชนในการใช้ประโยชน์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจสังคม และความปลอดภัย อย่างไรก็ดีในปัจจุบันกิจกรรมในเขตทางหลวง ได้แก่ การก่อสร้างอาคาร การก่อสร้างหรือติดตั้งสิ่งอื่นใด การปักเสา การพาดสาย หรือการวางท่อ ในเขตพื้นที่ทางมีปริมาณและแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกๆ ปี อย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลจากการเร่งการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจ เพื่อเป้าหมายในการแข่งขันกับนานาประเทศและการส่งเสริมให้ประชาชนในสังคมมีสภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

การก่อสร้างหรือติดตั้งกิจกรรมเหล่านี้ในพื้นที่ทางหลวงควรได้รับการควบคุมดูแล เนื่องจากพื้นที่ในเขตทางหลวงควรสงวนไว้ใช้กับงานทางเป็นหลัก ในทางกลับกันการที่จะปฏิเสธไม่ให้กิจกรรมที่ไม่ใช้งานทางมาใช้พื้นที่เขตทางเสียทั้งหมดก็เป็นเรื่องที่ไม่สมควรกระทำ เพราะการก่อสร้างหรือติดตั้งกิจกรรม เช่น การปักเสาหรือการวางท่อ เป็นต้น ตามแนวเขตทาง เป็นแนวทางปฏิบัติที่มีความเหมาะสมทั้งในด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านการพัฒนาผังเมือง ด้านการพัฒนาสังคม ดังนั้นกรมทางหลวงในฐานที่เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศจึงจำเป็นต้องเข้ามาพิจารณาอนุญาตและควบคุมดูแลกิจกรรมในเขตทางหลวงเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบ และเกิดการใช้พื้นที่เขตทางได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 47 กำหนดว่า

“ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง หรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมการป้องกันอุบัติภัย และการติดขัดของการจราจรด้วย

ผู้ได้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่งต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้

อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ให้นำมาตรา ๓๗ วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

เช่นเดียวกับการดำเนินการตามมาตรา 48 ที่กำหนดว่า

“ผู้ใดมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวงจะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงเสียก่อน

ในการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ และผู้ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือกระทำผิดเงื่อนไขให้นำมาตรา ๓๗ วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

ดังนั้นเพื่อให้การจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสามารถปฏิบัติได้ตามเป้าหมายของการใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมสิ่งก่อสร้างในเขตทางให้เกิดความปลอดภัย เป็นระเบียบเรียบร้อย และสามารถใช้พื้นที่ทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ หาได้ต้องการสร้างรายได้ จึงเกิดความจำเป็นต้องศึกษาและวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติเพื่อกำหนดวิธีการควบคุมการดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง

2. ประเภทกิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตรา 48

ประเภทกิจกรรมที่สามารถได้รับอนุญาตตามข้อกำหนดในมาตราทั้งสองข้างต้น เพื่อนำไปใช้เป็นกรอบข้อมูลพื้นฐานสำหรับการพัฒนารูปแบบผู้ขออนุญาตด้วยการพิจาณาวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมและการพัฒนาอัตราค่าใช้เขตทาง ภายหลังจากกระบวนการทบทวนเอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งการสัมภาษณ์นำร่อง (Pilot Survey) บุคลากรของกรมทางหลวงเพื่อทำการกำหนด “ประเภทกิจกรรม” ที่เป็นไปได้ โดยที่ปรึกษาสามารถสรุปประเภทกิจกรรมต่างตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ออกเป็น 7 กลุ่ม ได้แก่ ป้าย สะพาน เสา ระบบราง อุโมงค์ อาคารหรือโครงสร้าง และอุปกรณ์ ขณะที่ประเภทกิจกรรมต่างๆตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ออกเป็น 8 กลุ่ม ได้แก่ การปักเสา การพาดสาย การร้อยสาย การวางท่อน้ำ การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า การวางท่อเชื้อเพลิง และอาคารหรืออุปกรณ์

3. การจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งาน

เพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับความหลากหลายของวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมที่หน่วยงานหนึ่งๆ ได้ยื่นขอ และเพื่อให้การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงมีความสอดคล้องกับของวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมเหล่านั้น ที่ปรึกษาจึงได้พัฒนา “แนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมที่ผู้ขออนุญาตได้ยื่นขอ” เป็นหลักเกณฑ์หลักในการพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงแทนการพิจารณาสถานะองค์การของผู้ยื่นขออนุญาต อย่างไรก็ตามแนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมจากสถานะองค์การของผู้ยื่นขออนุญาตยังคงมีการนำมาใช้ร่วมด้วยอยู่ดี แต่จะเป็นเพียงหลักเกณฑ์รองเท่านั้น เพื่อสนับสนุนการจำแนกประเภทกิจกรรมบางลักษณะเท่านั้น กล่าวคือ การพิจารณาสถานะของผู้รับผิดชอบในการชำระค่าใช้เขตทาง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิ สำหรับกิจกรรมดังกล่าวที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทางหลวง

ภายหลังจากการนำแนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งานไปรับฟังความคิดเห็นจากการประชุมกลุ่มย่อยกับแขวงการทาง (หัวข้อ 3.5) และการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น (บทที่ 4) ที่ปรึกษาได้นำความเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ มาปรับปรุงแนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งานให้มีความเหมาะสมสำหรับการนำไปใช้ปฏิบัติจริง

ทั้งนี้ที่การจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งานสามารถแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

1) กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ

หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง โดยวัตถุประสงค์เพื่อการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ โดยประชาชนทั่วไปได้รับประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวดังกล่าว และไม่ถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการ และรัฐเป็นผู้ชำระค่าใช้เขตทาง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิ สำหรับกิจกรรมดังกล่าวที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทางหลวง

2) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน

หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง โดยเพื่อการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ แต่ในขณะเดียวอาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใดก็ก่อให้เกิดรายได้โดยตรงแก่ผู้ขออนุญาต และหมายความรวมถึงกิจกรรมในระบบส่งพลังงาน (Energy Transmission System) โดยประชาชนทั่วไปได้รับประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวดังกล่าว และถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการ หรือประชาชนหรือหน่วยงานอื่นๆ ไม่มีทางเลือกในการใช้บริการกิจกรรมจากผู้ให้บริการรายอื่นๆ

3) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ

หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง เพื่อการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ แต่ประชาชนหรือหน่วยงานเหล่านั้นก็มีทางเลือกที่จะไปใช้บริการจากกิจกรรมรูปแบบอื่น หรือจากกิจกรรมลักษณะเดียวกันแต่เป็นผู้ขออนุญาตแต่ละราย นอกจากนี้อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใดดังกล่าวก็ก่อให้เกิดรายได้โดยตรงแก่ผู้ขออนุญาต และหมายความรวมถึงกิจกรรมในระบบส่งพลังงาน (Energy Transmission System) ของภาคเอกชน

4) กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง โดยเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจแก่ผู้ขออนุญาต และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ขออนุญาตโดยตรง (เช่น หน่วยงานที่เป็นลูกค้าของผู้ขออนุญาต หรือประชาชนที่เป็นลูกค้าของผู้ขออนุญาต เป็นต้น) โดยประชาชนทั่วไปไม่สามารถได้รับประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวได้อย่างสะดวกหรือตลอดเวลา และกิจกรรมมีลักษณะเป็นระบบปิด กล่าวคือ ผู้ใช้บริการจากกิจกรรมเป็นเพียงกลุ่มบุคคลหรือหน่วยงานเฉพาะกลุ่ม ซึ่งรายละเอียดด้านค่าใช้บริการหรือระยะเวลาในการใช้บริการทั้งหมดเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ถูกกำหนดไว้

ตารางที่ 1 แสดงการเปรียบเทียบความเหมือนและความแตกต่างสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมแต่ละกลุ่ม

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมแต่ละกลุ่ม

ประเภทกิจกรรม	วัตถุประสงค์การขออนุญาต	ประโยชน์ต่อประชาชน	ทางเลือกในการใช้บริการ	ผู้ชำระค่าใช้เขตทาง
เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของสังคม	ได้รับโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย	-	รัฐ
เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้น	เพื่อสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน	ได้รับเสียค่าใช้จ่าย	ไมมีทางเลือก	หน่วยงานผู้ขออนุญาต
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อสาธารณูปโภคแบบมีทางเลือก	ได้รับเสียค่าใช้จ่าย	มีทางเลือก	หน่วยงานผู้ขออนุญาต
เพื่อมุ่งหวังประโยชน์	เพื่อเอื้อการดำเนินธุรกิจของผู้เกี่ยวข้อง	อาจได้รับเสียค่าใช้จ่าย	-	หน่วยงานผู้ขออนุญาต

ทั้งนี้ ผลสรุปสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมตามมาตรา 47 ทั้ง 7 กลุ่มกิจกรรม และมาตรา 48 ทั้ง 7 กลุ่มกิจกรรม มีรายละเอียดดังแสดงอยู่ในตารางที่ 2 ถึงตารางที่ 16 ตามลำดับ

ตารางที่ 2 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ป้าย” ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – ป้ายบอกทาง ของหน่วยงานรัฐ **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	**เช่น** – ป้ายบอกทาง ของเอกชน 10 ประเภท – ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง **เป็นต้น**

ตารางที่ 3 การจำแนกประเภทกิจกรรม “สะพาน” ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – สะพานลอยคนเดินข้ามถนน – สะพานข้ามทางหลวงแบบเปิด – สะพานบนทางหลวง – สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาตแบบเปิด – สะพานกลับรถ **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	**เช่น** – สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย – สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาตแบบปิด – สะพานข้ามทางหลวงแบบปิด **เป็นต้น**

ตารางที่ 4 การจำแนกประเภทกิจกรรม “เสา” ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – เสาไฟแสงสว่าง – เสาสัญญาณไฟกระพริบ – เสาสัญญาณไฟคนข้ามถนน **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	ยังไม่พบในปัจจุบัน

ตารางที่ 5 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อุโมงค์” ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบเปิด – อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบเปิด – อุโมงค์ลอดทางหลวง แบบเปิด **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	**เช่น** – อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด – อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด **เป็นต้น**

ตารางที่ 6 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ระบบราง” ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานของรัฐ ที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป – โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานของรัฐ ที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	**เช่น** – โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานเอกชน ที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป – โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานเอกชน ที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป **เป็นต้น**

ตารางที่ 7 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อาคารหรือโครงสร้าง” ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – ศาลาที่พักริมทาง – ป้ายรถ – ป้อมตำรวจ – ทางเท้า – สวนหย่อมหรือปรับปรุงภูมิทัศน์ **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	ยังไม่พบในปัจจุบัน

ตารางที่ 8 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อุปกรณ์” ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – อุปกรณ์วัดค่าทางธรรมชาติ – โคมไฟ **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	ยังไม่พบในปัจจุบัน

ตารางที่ 9 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การปักเสา” ตามมาตรา 48

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – เสาในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง – เสาในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง **เป็นต้น**	**เช่น** – เสาในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน **เป็นต้น**
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	**เช่น** – เสาในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า – เสาในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า – เสาในระบบสื่อสารโทรคมนาคม **เป็นต้น**

ตารางที่ 10 การจำแนกประเภทกิจกรรม “พาดสาย” ตามมาตรา 48

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – สายในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง – สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง **เป็นต้น**	**เช่น** – สายในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน **เป็นต้น**
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
เช่น – สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต – สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม **เป็นต้น**	**เช่น** – สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า – สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า – สายในระบบสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม **เป็นต้น**

ตารางที่ 11 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ร้อยสาย” ตามมาตรา 48

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – สายในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง – สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง **เป็นต้น**	**เช่น** – สายในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน **เป็นต้น**
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
เช่น – สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต – สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม **เป็นต้น**	**เช่น** – สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า – สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า – สายในระบบสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม **เป็นต้น**

ตารางที่ 12 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การวางท่อน้ำ” ตามมาตรา 48

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – ท่อน้ำดิบ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง – ท่อประปา ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	**เช่น** – ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบ ของภาคอุตสาหกรรม – ท่อในระบบจ่ายน้ำประปา ของภาคอุตสาหกรรม – ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบ ของบริษัทผลิตน้ำประปา – ท่อในระบบจ่ายน้ำประปา ของบริษัทผลิตน้ำประปา – ท่อในระบบเพื่อส่งน้ำประปาเข้าระบบโครงข่ายจ่ายน้ำประปา ของบริษัทผลิตน้ำประปา **เป็นต้น**

ตารางที่ 13 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” ตามมาตรา 48

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
เช่น – ท่อเพื่อร้อยสายเคเบิลอินเทอร์เน็ต – ท่อเพื่อร้อยสายโทรคมนาคม **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน

ตารางที่ 14 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” ตามมาตรา 48

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้า – การไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	**เช่น** – ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า – ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของผู้ผลิตไฟฟ้า – ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม **เป็นต้น**

ตารางที่ 15 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การวางท่อเชื้อเพลิง” ตามมาตรา 48

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	**เช่น** – ท่อของระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ – ท่อของระบบขนส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ทางท่อไปยังคลังน้ำมันเพื่อเข้าสู่ระบบจำหน่ายแก่ผู้ใช้ทั่วไป **เป็นต้น**
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
เช่น – ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังสถานีบริการเชื้อเพลิง **เป็นต้น**	**เช่น** – ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังภาคอุตสาหกรรม **เป็นต้น**

ตารางที่ 16 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อาคารหรืออุปกรณ์” ตามมาตรา 48

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – สถานีสูบน้ำ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง – หม้อแปลง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง – บ่อพักสายไฟฟ้า ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง **เป็นต้น**	**เช่น** – ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบโทรศัพท์พื้นฐาน – บ่อพักสายโทรศัพท์พื้นฐาน **เป็นต้น**
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
เช่น – ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต – ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบสื่อสารโทรคมนาคม **เป็นต้น**	**เช่น** – หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า – หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า **เป็นต้น**

4. อัตราค่าใช้เขตทางหลวง

การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการเรียบเก็บค่าใช้เขตทาง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้น ได้ใช้แนวคิดการอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับกิจกรรมที่ยื่นขออนุญาต” ซึ่งมีรายละเอียด แสดงดังสมการ 7.1

อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง (บาท)	=	**ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง (บาท)**	+	**ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง (บาท)**

โดย

อัตราค่าใช้เขตทางหลวง คือ ค่าใช้เขตทางหลวง ที่ผู้ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง จำเป็นต้องชำระ

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทาง คือ ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ การติดตามดูแล และการดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการอนุญาตให้ใช้เขตทางหลวง

ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง คือ ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง สำหรับกิจกรรมใดๆ ในเขตทางหลวงที่ไม่ได้ดำเนินการโดยกรมทางหลวง

5. ค่าขออนุญาตการใช้เขตทาง

คือ ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ การติดตามดูแล และการดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการอนุญาตให้ใช้เขตทางหลวง อันเป็นภาระที่กรมทางหลวงต้องดำเนินการ อันเป็นผลกระทบจากการที่ผู้ขออนุญาตได้ดำเนินการติดตั้งกิจกรรมใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง อยู่ในเขตทาง

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวงควรมีลักษณะเป็นอัตราคงที่ โดยไม่แปรผันไปตามปริมาณกิจกรรมที่ยื่นขออนุญาต เพราะค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวงมีวัตถุประสงค์ของการเก็บที่แท้จริง คือ การเรียบเก็บเพื่อเป็นบันทึกให้กับสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงสำหรับการพิจารณาอนุญาตกิจกรรมใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้เสนอว่า “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ควรมีค่าดังนี้

ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง	=	**500 บาท ต่อ การขออนุญาต**

6. ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

คือ ค่าการใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง สำหรับกิจกรรมใดๆ ที่ไม่ได้ดำเนินการหรือได้รับการว่าจ้างโดยกรมทางหลวง ทั้งนี้ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสามารถพิจารณาได้จากสมการดังต่อไปนี้

ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง (บาท)	=	**จำนวน (หน่วย)**	+	**ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ หน่วย)**

โดย

ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	คือ	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง สำหรับกิจกรรมใดๆ ในเขตทางหลวงที่ไม่ได้ดำเนินการโดยกรมทางหลวง
จำนวน	คือ	ปริมาณของกิจกรรมที่ตั้งอยู่หรือก่อสร้างในพื้นที่เขตทางหลวง
ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	คือ	มูลค่าค่าการใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง ซึ่งแปรผันตามลักษณะจำเพาะทางกายภาพของแต่ละกิจกรรม

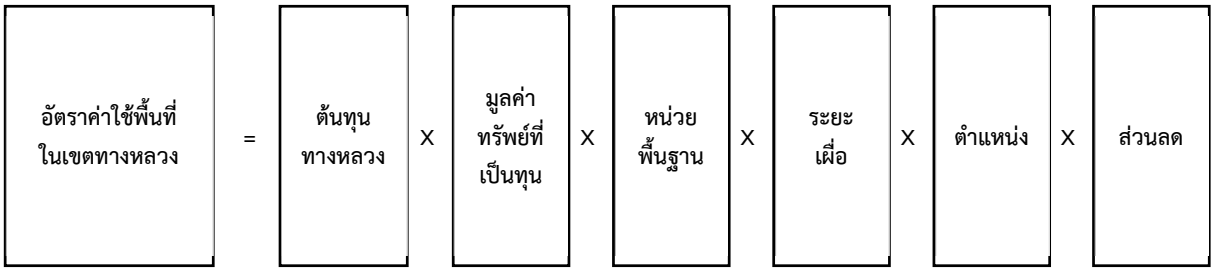
6.1 จำนวน

คือ การพิจารณาปริมาณของกิจกรรมที่ตั้งอยู่หรือก่อสร้างในพื้นที่เขตทางหลวง โดยการกำหนดหน่วยนับของแต่ละกิจกรรม จะเน้นความสะดวกในการพิจารณา “จำนวน” ของกิจกรรมแต่ละประเภท ทั้งนี้ หน่วยนับของแต่ละกิจกรรม ได้แก่

ป้าย	หน่วยนับ	ตารางเมตร หรือ ป้าย (แผ่นป้าย)
สะพาน	หน่วยนับ	ตารางเมตร
ระบบราง	หน่วยนับ	ตารางเมตร
อาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง	หน่วยนับ	ตารางเมตร
อุปกรณ์	หน่วยนับ	ชิ้น ตัว กล่อง ตู้ หรืออื่นๆ
เสา	หน่วยนับ	ต้น
สาย	หน่วยนับ	กิโลเมตร
ท่อ	หน่วยนับ	กิโลเมตร

6.2 ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

คือ มูลค่าค่าการใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง ซึ่งแปรผันตามลักษณะจำเพาะของแต่ละกิจกรรม โดยอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสามารถพิจารณาได้จากกิจกรรมดังต่อไปนี้



โดย

1) ราคาที่ดิน

คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวงตลอดช่วงชีวิต ซึ่งตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากลสามารถคำนวณได้จาก การพิจารณาองค์ประกอบ 4 ด้าน ร่วมกัน ได้แก่ ต้นทุนราคาที่ดิน ต้นทุนการก่อสร้างทางหลวง ต้นทุนการดูแลรักษาทางหลวง และต้นทุนการดูแลความปลอดภัยบนทางหลวง โดยการคำนวณต้นทุนทางหลวงด้วยองค์ประกอบทั้งสี่ข้างต้นมีวิธีการที่ซับซ้อนมาก ต้องการข้อมูลหลายมิติ และใช้ระยะเวลาในการคำนวณมาก และค่าที่ได้จากการคำนวณลักษณะนี้จะมีความละเอียดแม่นยำที่สูง

อย่างไรก็ดีสำหรับการนำ “ต้นทุนทางหลวง” มาใช้กำหนดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง ไม่ได้มีความจำเป็นที่จะต้องการค่า “ต้นทุนทางหลวง” ที่มีความละเอียดแม่นย่ำที่ขนาดนั้น ดังนั้นแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากลในหลายๆ ประเทศ จึงได้กำหนดให้ค่า “ต้นทุนทางหลวง” สำหรับนำมาใช้กำหนดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง มีค่าเท่ากับ “ต้นทุนราคาที่ดิน” เพียงอย่างเดียว ดังนั้นสำหรับการศึกษาในครั้งนี้ ที่ปรึกษาก็ได้กำหนดให้ “ต้นทุนทางหลวง” มีค่าประมาณเท่ากับ “ต้นทุนราคาที่ดินในแนวเขตทางหลวง” โดย

สำหรับแนวทางการกำหนด “ต้นทุนทางหลวง” สามารถแบ่งออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

หรือ “ต้นทุนทางหลวง” สำหรับใช้ประกอบการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงจะมีเพียง 1 ค่า ซึ่งมีค่าเท่ากับ 5,650 บาท ต่อ ตารางวา หรือ 1,412.5 บาท ต่อ ตารางเมตร

ที่มา : เรียบเรียงและคำนวณจาก “สรุปราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี พ.ศ. 2555 – 2558” ของกรมธนารักษ์

ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงรายจังหวัด

หรือ “ต้นทุนทางหลวง” สำหรับใช้ประกอบการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงจะมีทั้งหมด 77 ค่า แสดงดังตารางที่ 17

ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงรายกลุ่มจังหวัด

หรือ “ต้นทุนทางหลวง” สำหรับใช้ประกอบการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงจะมีทั้งหมด 3 ค่า เพราะที่ปรึกษาได้กำหนดแบ่งจังหวัดทั้งหมดทั่วทั้งประเทศจะแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม

สำหรับแนวคิดการแบ่งจังหวัดทั่วทั้งประเทศออกเป็น 3 กลุ่ม สามารถใช้เกณฑ์มาประกอบการพิจารณาได้หลายลักษณะ กล่าวคือ

1) การพิจารณาแบ่งกลุ่มโดยใช้ “ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัด ณ ราคาตลาด (Gross Provincial Product at Current Market Price, GPP)

2) การพิจารณาแบ่งกลุ่มโดยใช้ “ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัด ณ ราคาตลาดต่อหัวต่อหนึ่งปี (Gross Provincial Product at Current Market Price per capital, GPP per capital)”

3) การพิจารณาแบ่งกลุ่มโดยใช้เกณฑ์ราคาที่ดินที่พิจารณาจัดกลุ่มตามหลักการของเปอร์เซ็นต์ไทล์ (Percentile)

ทั้งนี้ เมื่อสามารถแบ่งกลุ่มจังหวัดทั่วทั้งประเทศออกเป็น 3 กลุ่มได้แล้ว ในแต่ละกลุ่มจะได้รับการคำนวณหาค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงในเฉพาะจังหวัดในกลุ่มนั้นๆ โดยค่าต้นทุนทางหลวงที่คำนวณได้ของทั้งสามกลุ่มตามแนวคิดข้างต้น 3 ลักษณะแสงอยู่ในตารางที่ 18

ตารางที่ 17 ต้นทุนทางหลวง เมื่อพิจารณาแยกรายจังหวัด

จังหวัด	ต้นทุนทางหลวง	
	บาท/ตร.ว.	บาท/ตร.ม.
กระบี่	9,000	2,250
กรุงเทพมหานคร	74,000	18,500
กาญจนบุรี	7,500	1,875
กาฬสินธุ์	3,200	800
กำแพงเพชร	4,000	1,000
ขอนแก่น	17,000	4,250
จันทบุรี	7,500	1,875
ฉะเชิงเทรา	8,900	2,225
ชลบุรี	16,500	4,125
ชัยนาท	2,250	563
ชัยภูมิ	3,500	875
ชุมพร	5,670	1,418
เชียงราย	9,500	2,375
เชียงใหม่	19,500	4,875
ตรัง	4,100	1,025
ตราด	9,500	2,375
ตาก	5,650	1,413
นครนายก	11,000	2,750
นครปฐม	20,000	5,000
นครพนม	2,000	500

ต้นทุนทางหลวง	ต้นทุนทางหลวง	
	บาท/ตร.ว.	บาท/ตร.ม.
นครราชสีมา	5,500	1,375
นครศรีธรรมราช	6,400	1,600
นครสวรรค์	4,000	1,000
นนทบุรี	60,000	15,000
นราธิวาส	4,500	1,125
น่าน	4,000	1,000
บึงกาฬ	2,700	675
บุรีรัมย์	8,500	2,125
ปทุมธานี	35,000	8,750
ประจวบคีรีขันธ์	25,000	6,250
ปราจีนบุรี	3,500	875
ปัตตานี	3,500	875
พระนครศรีอยุธยา	12,000	3,000
พะเยา	4,000	1,000
พังงา	19,000	4,750
พัทลุง	6,500	1,625
พิจิตร	1,927	482
พิษณุโลก	5,600	1,400
เพชรบุรี	6,500	1,625
เพชรบูรณ์	5,500	1,375

ที่มา : ต้นทุนทางหลวง เรียบเรียงและคำนวณจาก “สรุปราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี พ.ศ. 2555 – 2558” ของกรมธนารักษ์

ตารางที่ 17 ต้นทุนทางหลวง เมื่อพิจารณาแยกรายจังหวัด (ต่อ)

จังหวัด	ต้นทุนทางหลวง	
	บาท/ตร.ว.	บาท/ตร.ม.
แพร่	4,000	1,000
ภูเก็ต	52,590	13,148
มหาสารคาม	6,500	1,625
มุกดาหาร	1,945	486
แม่ฮ่องสอน	7,000	1,750
ยโสธร	2,010	503
ยะลา	3,100	775
ร้อยเอ็ด	3,200	800
ระนอง	3,500	875
ระยอง	12,000	3,000
ราชบุรี	8,900	2,225
ลพบุรี	7,000	1,750
ลำปาง	5,650	1,413
ลำพูน	3,100	775
เลย	2,250	563
ศรีสะเกษ	1,927	482
สกลนคร	1,925	481
สงขลา	8,300	2,075
สตูล	8,100	2,025
สมุทรปราการ	65,000	16,250

ต้นทุนทางหลวง	ต้นทุนทางหลวง	
	บาท/ตร.ว.	บาท/ตร.ม.
สมุทรสงคราม	8,900	2,225
สมุทรสาคร	45,700	11,425
สระแก้ว	3,000	750
สระบุรี	7,200	1,800
สิงห์บุรี	3,750	938
สุโขทัย	7,500	1,875
สุพรรณบุรี	9,000	2,250
สุราษฎร์ธานี	12,500	3,125
สุรินทร์	1,940	485
หนองคาย	3,500	875
หนองบัวลำภู	2,000	500
อ่างทอง	4,000	1,000
อำนาจเจริญ	3,500	875
อุดรธานี	4,500	1,125
อุตรดิตถ์	3,500	875
อุทัยธานี	4,000	1,000
อุบลราชธานี	3,500	875

ที่มา : ต้นทุนทางหลวงเรียบเรียงและคำนวณจาก "สรุปราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี พ.ศ. 2555 – 2558" ของกรมธนารักษ์

จากตารางจะเห็นได้ว่า ค่าต้นทุนทางหลวงสำหรับจังหวัดทั้ง 3 กลุ่ม ตามแนวคิดข้างต้น 3 ลักษณะ ข้างต้นมีค่าที่แตกต่างกันน้อยมาก ดังนั้นเพื่อให้ไม่เป็นการสร้างขั้นตอนการคำนวณที่ซับซ้อนมากเกินไป ที่ปรึกษาจึงเลือกใช้การกำหนด ค่าต้นทุนทางหลวง ออกเป็น 3 กลุ่มจังหวัดด้วยการใช้เกณฑ์ราคาที่ดินที่พิจารณาจัดกลุ่มตามหลักการของเปอร์เซ็นต์ไทล์ (Percentile) เป็นหลักในการพิจารณา ดังรายละเอียดที่แสดงอยู่ในตารางที่ 19 ส่วนรายชื่อจังหวัดในแต่ละกลุ่ม แสดงดังตารางที่ 20

ตารางที่ 18 ต้นทุนทางหลวงตามกลุ่มจังหวัดเมื่อใช้หลักเกณฑ์ในการแบ่งที่แตกต่างกัน

หลักเกณฑ์ที่ใช้	ต้นทุนทางหลวง (บาท/ตารางวา)		
	กลุ่มจังหวัดที่ 1	กลุ่มจังหวัดที่ 2	กลุ่มจังหวัดที่ 3
แบ่งโดยใช้ GPP	14,500	5,650	3,625
แบ่งโดยใช้ GPP per capital	12,250	4,300	2,700
แบ่งโดยใช้เปอร์เซ็นต์ไทล์ราคาที่ดิน	12,500	5,650	3,100

ที่มา : ต้นทุนทางหลวง เรียบเรียงและคำนวณจาก “สรุปราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี พ.ศ. 2555 – 2558” ของกรมธนารักษ์

: ค่า GPP และ GPP per capital ของปี พ.ศ. 2555 มาจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักสถิติพยากรณ์ สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ตารางที่ 19 ต้นทุนทางหลวง เมื่อพิจารณาตามกลุ่มจังหวัด

ต้นทุนทางหลวง	กลุ่มจังหวัดที่ 1	กลุ่มจังหวัดที่ 2	กลุ่มจังหวัดที่ 3
บาท ต่อ ตารางวา	12,500	5,650	3,100
บาท ต่อ ตารางเมตร	3,125	1,412.5	775

ที่มา : ต้นทุนทางหลวง เรียบเรียงและคำนวณจาก “สรุปราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี พ.ศ. 2555 – 2558” ของกรมธนารักษ์

ตารางที่ 20 รายชื่อจังหวัด เมื่อพิจารณาตามกลุ่มจังหวัด

กลุ่มจังหวัดที่ 1	กลุ่มจังหวัดที่ 2	กลุ่มจังหวัดที่ 3
กระบี่	กาญจนบุรี	กาฬสินธุ์
กรุงเทพมหานคร	จันทบุรี	กำแพงเพชร
ขอนแก่น	ชุมพร	ชัยนาท
ฉะเชิงเทรา	ตรัง	ชัยภูมิ
ชลบุรี	ตาก	นครพนม
เชียงราย	นครราชสีมา	บึงกาฬ
เชียงใหม่	นครศรีธรรมราช	ปราจีนบุรี
ตราด	นครสวรรค์	ปัตตานี
นครนายก	นราธิวาส	พิจิตร
นครปฐม	น่าน	มุกดาหาร
นนทบุรี	พะเยา	ยโสธร
บุรีรัมย์	พัทลุง	ยะลา
ปทุมธานี	พิษณุโลก	ร้อยเอ็ด
ประจวบคีรีขันธ์	เพชรบุรี	ระนอง
พระนครศรีอยุธยา	เพชรบูรณ์	ลำพูน
พังงา	แพร่	เลย
ภูเก็ต	มหาสารคาม	ศรีสะเกษ
ระยอง	แม่ฮ่องสอน	สกลนคร
ราชบุรี	ลพบุรี	สระแก้ว
สงขลา	ลำปาง	สิงห์บุรี
สมุทรปราการ	สตูล	สุรินทร์
สมุทรสงคราม	สระบุรี	หนองคาย
สมุทรสาคร	สุโขทัย	หนองบัวลำภู
สุพรรณบุรี	อ่างทอง	อำนาจเจริญ
สุราษฎร์ธานี	อุดรธานี	อุตรดิตถ์
	อุทัยธานี	อุบลราชธานี

ทั้งนี้ สาเหตุซึ่งที่ปรึกษาได้เลือกใช้ค่ามัธยฐาน (Median) สำหรับการพิจารณาราคาที่ดินตามแนวทางหลวง แทนการใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) ก็เพราะ ต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงของบางจังหวัดมีค่าที่สูงมาก และโดดออกมาจากต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงของจังหวัดอื่นๆ ขณะเดียวกันต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงของบางจังหวัดก็มีค่าที่ต่ำมากจนเกินไปอีกเช่นกัน โดยตามหลักการของสถิติในด้านการพิจารณาค่ากลางพบว่า การที่ค่าของข้อมูลในกลุ่มข้อมูลที่กำลังพิจารณามีค่าสูงหรือต่ำกว่าข้อมูลอื่นๆ มากๆ จะส่งผลให้ “ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean)” กลายเป็นค่ากลางที่ไม่เกิดความเหมาะสมในการนำไปใช้งาน เพราะค่าที่สูงหรือต่ำมากจะส่งผลให้การคำนวณค่าเฉลี่ยเลขคณิตมีค่าผิดเพี้ยนไป ในทางกลับกัน “ค่ามัธยฐาน (Median)” ถือเป็นค่ากลางที่ถือเป็นตัวแทนได้ดีกว่าในเหตุการณ์รูปแบบนี้ เพราะค่าที่สูงหรือค่าที่ต่ำกว่าค่าอื่นๆ มาก จะไม่ส่งผลกระทบต่อการคำนวณค่ามัธยฐาน

ทั้งนี้ ค่ามัธยฐาน (Median) คือ ค่ากึ่งกลางของข้อมูลชุดที่ให้ความสนใจ หรือค่าที่อยู่ในตำแหน่งกลางของข้อมูลชุดที่ให้ความสนใจ อันเป็นการแสดงว่ามีข้อมูลจำนวนครึ่งหนึ่งหรือร้อยละ 50 ของข้อมูลทั้งหมดมีค่าสูงสุดกว่าค่ามัธยฐาน และมีข้อมูลจำนวนอีกจำนวนครึ่งหนึ่งหรือร้อย 50 ของข้อมูลชุดเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าค่ามัธยฐาน

การเลือกใช้ค่า “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางทั้งสามรูปแบบซึ่งที่ปรึกษาได้นำเสนอต่างมีความเหมาะสมในสถานการณ์ที่แตกต่างกัน ดังนั้นจึงขึ้นอยู่กับเจตนาของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ในการพิจารณากำหนดแนวนโยบาย กล่าวคือ

กรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 1

เหตุผลของการพิจารณาเลือกใช้แนวทางนี้ คือ ต้นทุนทางหลวงซึ่งเป็นค่ามัธยฐานจากต้นทุนทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งที่ปรึกษานำเสนอในอัตรา 5,650 บาท ต่อ ตารางวา เป็นอัตราโดยประมาณจากการตัดองค์ประกอบในการคำนวณต้นทุนทางหลวงอีกสามด้านออกไป ซึ่งได้แก่ ต้นทุนการก่อสร้างทางหลวง ต้นทุนการดูแลรักษาทางหลวง และต้นทุนการดูแลความปลอดภัยบนทางหลวง โดยถ้าคำนวณต้นทุนทางหลวงอย่างละเอียด พบว่า ต้นทุนทางหลวงของพื้นที่ชนบทหรือพื้นที่ซึ่งมีต้นทุนราคาที่ดินต่ำในบางแห่ง อาจมีต้นทุนทางหลวงสูงขึ้นกว่าต้นทุนทางหลวงของพื้นที่ในเขตที่พัฒนาแล้ว อันเป็นผลจากค่าของต้นทุนด้านอื่นๆ ของพื้นที่ชนบทที่อาจเพิ่มสูงมากกว่าพื้นที่ตัวเมือง ดังนั้นการใช้ต้นทุนทางหลวงในอัตราเดียวทั่วทั้งประเทศจึงไม่ใช้การเอาเปรียบประชาชนในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง แต่เป็นการเฉลี่ยต้นทุนทางหลวงเพื่อไม่สร้างผลกระทบต่อประชาชนในส่วนรวม

นอกจากนี้สำหรับหลายๆ กิจกรรม การใช้ต้นทุนทางหลวงจากราคาที่ดินเฉพาะตรงที่กิจกรรมนั้นตั้งอยู่เพียงอย่างก็อาจดูไม่ถูกต้อง เพราะลำพังกิจกรรมนั้นๆ ซึ่งตั้งอยู่ตรงพื้นที่ดังกล่าว อาจไม่สามารถให้บริการประชาชนในพื้นที่ตรงนั้นได้เลย ถ้าไม่ได้มีการวางหรือก่อสร้างกิจกรรมดังกล่าวในพื้นที่อื่นๆ ด้วย ตัวอย่างเช่น กิจกรรมปักเสาและพาดสายไฟฟ้าเพื่อบริการประชาชน

ลำพังเสาไฟฟ้าและสายไฟฟ้าในพื้นที่แห่งหนึ่งเพียงอย่างเดียวย่อมไม่สามารถให้บริการจ่ายกระแสไฟฟ้าได้ แต่จำเป็นต้องมีการปักเสาไฟฟ้าและพาดสายไฟฟ้าอย่างต่อเนื่องผ่านพื้นที่ต่างๆ ซึ่งย่อมมีต้นทุนราคาที่ดินซึ่งแตกต่างกันออกไป เป็นต้น

ดังนั้น การเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 1 จะทำให้เจ้าหน้าที่และผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายสามารถปฏิบัติงานคำนวณหรือประเมินค่าใช้เขตทางหลวงได้ง่าย รวดเร็ว และผิดพลาดน้อย เพื่อนำไปใช้ประกอบวางแผนการลงทุน รวมถึงการดำเนินการจัดเก็บค่าใช้จ่ายได้อย่างถูกต้อง สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากลในหลายๆ ประเทศ

ในทางกลับกันการเลือกใช้แนวทางนี้ก็อาจสร้างภาระให้กับประชาชนในบางพื้นที่ซึ่งต้นทุนทางหลวงของพื้นที่นั้นๆ อาจถูกกว่าค่ามัธยฐานจากต้นทุนทางหลวงทั่วประเทศ

กรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 2

เหตุผลของการพิจารณาเลือกใช้แนวทางนี้ คือ ต้นทุนทางหลวงซึ่งเป็นค่ามัธยฐานจากต้นทุนทางหลวงละจังหวัด เป็นการสะท้อนต้นทุนทางหลวงพื้นฐานของจังหวัดนั้นๆ โดยตรง อันเป็นการทำให้ประชาชนในแต่ละพื้นที่ไม่ต้องไปแบกรับต้นทุนทางหลวงของจังหวัดอื่นๆ

อย่างไรก็ดีการเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 2 จะสร้างภาระและความซับซ้อนในการคำนวณหรือประเมินค่าใช้เขตทางหลวงเป็นอย่างมาก ในกรณีที่กิจกรรมหนึ่งๆ มีการปลูกสร้างหรือติดตั้งพาดผ่านพื้นที่หลายจังหวัด ค่าใช้เขตทางของกิจกรรมนั้นก็จำเป็นต้องแยกการพิจารณาออกเป็นส่วนๆ ซึ่งอาจทำให้เกิดความผิดพลาดสูง มีความล่าช้า และจำเป็นต้องตรวจสอบที่ตั้งของกิจกรรมอย่างละเอียด นอกจากนี้ในกรณีที่พื้นที่อยู่ติดกันแต่เป็นคนละจังหวัด การเลือกใช้แนวทางนี้อาจสร้างความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่ซึ่งติดกันเหล่านั้นได้

กรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 3

เหตุผลของการพิจารณาเลือกใช้แนวทางนี้ คือ ต้นทุนทางหลวงซึ่งเป็นค่ามัธยฐานจากต้นทุนทางหลวงที่แบ่งออกเป็นกลุ่มจังหวัด ถือเป็นการหาทางออกร่วมกันระหว่างทางเลือกที่ 1 และทางเลือกที่ 2 โดยเป็นการลดแรงต้านจากประชาชนในพื้นที่ในการต้องแบกรับต้นทุนทางหลวงของพื้นที่อื่นๆ ซึ่งอาจสูงกว่าพื้นที่ของตัวเองมาก ในขณะเดียวกันก็เป็นลดช่วงความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่ซึ่งมีต้นทุนทางหลวงแตกต่างกันมากเพื่อไม่สร้างผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ซึ่งต้นทุนทางหลวงมีอัตราที่สูง

2) มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน

คือ ตัวคูณลด สำหรับการใช้มูลค่าที่ดินมาเป็นพิจารณาเป็นค่าการใช้พื้นที่สำหรับเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทาง กล่าวคือ

สำหรับการเก็บค่าใช้เขตทางหลวง รายปี กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

สำหรับการเก็บค่าใช้เขตทางหลวง ครั้งเดียว กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1

3) หน่วยพื้นฐาน

คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” ดังนั้น รูปแบบของตัวคูณเพิ่มจะแปรเปลี่ยนไปตามแต่ละกิจกรรมรายละเอียด แสดงดังตารางที่ 21

ตารางที่ 21 หน่วยพื้นฐานสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

กิจกรรม	หน่วยนับ	การพิจารณาหน่วยพื้นฐาน	หน่วย
ป้าย	แผ่นป้าย	ขนาดพื้นที่หน้าตัดของแผ่นผ้าย	ตารางเมตร
เสา	ต้น	ขนาดพื้นที่หน้าตัด	ตารางเมตร
ท่อ	หน้าตัด ต่อ ความยาว 1 กิโลเมตร	1) หน้าตัด 2) ความยาว 1 กิโลเมตร	1) ตารางเมตร 2) เมตร
สาย	หน้าตัด ต่อ ความยาว 1 กิโลเมตร	1) หน้าตัด 2) ความยาว 1 กิโลเมตร	1) ตารางเมตร 2) เมตร
อุปกรณ์	พื้นที่หน้าตัด	ขนาดพื้นที่หน้าตัดโดยประมาณ	ตารางเมตร

4) ระยะเผื่อ

คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับระยะห่างเพิ่มเติมจากกิจกรรม ซึ่งไม่สามารถใช้งานเขตทางได้ตามไปด้วย มีค่าแปรเปลี่ยนไปตามลักษณะกายภาพและโอกาสในการเกิดผลกระทบกรณีเกิดอุบัติเหตุของแต่ละกิจกรรม ทั้งนี้ระยะเผื่อมีค่าที่หลากหลาย ดังรายละเอียด แสดงดังตารางที่ 22

5) ตำแหน่ง

คือ ตัวคูณลด ตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้เกิดภาระการเฝ้าระวังที่แตกต่างกัน โดยค่าตัวคูณลดสำหรับตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมต่างๆ ได้แก่

กิจกรรมอยู่ใต้ผิวดิน	กำหนดให้มีค่าเท่ากับ	0.05
กิจกรรมมีส่วนใดส่วนหนึ่งตั้งอยู่บนผิวดิน	กำหนดให้มีค่าเท่ากับ	1.00
กิจกรรมที่ลอยอยู่ในอากาศ	กำหนดให้มีค่าเท่ากับ	0.20

6) ส่วนลด

คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางปกติ เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชน ทั้งนี้อัตราส่วนลดมีความเป็นไปได้ในหลายแนวคิด แสดงดังตารางที่ 23

ตารางที่ 22 ระยะเผื่อสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

ตัวคูณระยะเผื่อ	รูปแบบของกิจกรรม
1.0	กิจกรรมที่มีการคิดระยะเผื่อจากกิจกรรมอื่นๆ ครอบคลุมไปแล้ว
1.1	กิจกรรมที่รูปแบบโครงสร้างมีการออกแบบเพื่อป้องปันอันตรายในระดับหนึ่ง หรือมีโอกาสเกิดอันตรายน้อยมาก
1.5	กิจกรรมที่ควรมีระยะห่างจากกิจกรรมใกล้เคียงในระดับปกติ เพราะรูปแบบโครงสร้างไม่ได้มีการออกแบบป้องกัน
2	กิจกรรมที่ควรมีระยะห่างจากกิจกรรมใกล้เคียงในระดับสูง เพราะมีโอกาสเกิดการความเสียหายได้ง่าย
3	กิจกรรมที่ควรมีระยะห่างจากกิจกรรมใกล้เคียงในระดับสูงมาก เพราะมีโอกาสเกิดการอันตรายจากการระเบิด
40	เฉพาะกิจกรรมป้าย อันเป็นผลจากการคำนึงถึงระยะมองเห็นป้ายที่มีความเหมาะสม

ตารางที่ 23 ส่วนลดสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

อัตราส่วนลด	วัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรม			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
แนวคิดที่ 1	ร้อยละ 100	ร้อยละ 90	ร้อยละ 60	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 2	ร้อยละ 100	ร้อยละ 95	ร้อยละ 60	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 3	ร้อยละ 100	ร้อยละ 95	ร้อยละ 90	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 4	ร้อยละ 100	ร้อยละ 99	ร้อยละ 60	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 5	ร้อยละ 100	ร้อยละ 99	ร้อยละ 90	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 6	ร้อยละ 100	ร้อยละ 99	ร้อยละ 95	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 7	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 60	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 8	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 95	ร้อยละ 0

สำหรับรายงานฉบับนี้ที่ปรึกษาได้นำเสนอผลการศึกษาโดยเลือกใช้แนวคิดที่ 1 เป็นอัตราส่วนลดหลักสำหรับการพัฒนาอัตราค่าใช้เขตทาง อย่างไรก็ดีกรมทางหลวงสามารถเปลี่ยนไปใช้แนวคิดส่วนลดแบบอื่นๆ แสดงดังตารางที่ 19 ได้ตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ในอนาคต

7. อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ มาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

แม้ว่าที่ปรึกษาจะได้แยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง แต่ในส่วนของบทสรุปนี้ที่ปรึกษาขอสรุปภาพรวมของอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางที่ 1 หรือ การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงทั่วทั้งประเทศ ซึ่งเป็นรูปแบบที่สามารถพิจารณาได้ง่ายสุดและมีความกระชับมากที่สุด

สำหรับรายละเอียดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการเรียบเก็บค่าใช้เขตทางหลวงที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางที่ 1 ของการพิจารณาต้นทุนทางหลวง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้นและเสนอให้จัดเก็บจะมีมูลค่าเท่ากับ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ซึ่งมีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การขออนุญาต บวกกับ “ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ซึ่งมีค่าเท่ากับอัตราที่แสดงดังตารางที่ 24 และตารางที่ 25 ตามลำดับ (แสดงเฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวง)

ส่วนตารางที่ 26 และตารางที่ 27 แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับการพิจารณาเรียบเก็บค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางที่ 1 ของการพิจารณาต้นทุนทางหลวง และยังไม่สามารถเจาะจงรายกิจกรรม

ขณะที่ตารางที่ 28 และตารางที่ 29 แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับการพิจารณาเรียบเก็บค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางที่ 3 ของการพิจารณาต้นทุนทางหลวง และยังไม่สามารถเจาะจงรายกิจกรรม

ตารางที่ 24 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ) เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
ป้ายบอกทางของหน่วยงานภาคเอกชน 10 ประเภท	ป้ายชี้ทาง	7,000	บาท /ตารางเมตร
	ป้ายติดตั้งข้างทาง	11,000	บาท /ตารางเมตร
	ป้ายชนิดแขวนยื่น	45,000	บาท /ตารางเมตร
	ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	124,000	บาท /ตารางเมตร
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง		8,000	บาท /ตารางเมตร
สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย		1,600	บาท / ตารางเมตร
สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบปิด			
สะพานข้ามทางหลวง ปิด			
อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด		110	บาท / ตารางเมตร
อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด			
โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน	อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	1,600	บาท / ตารางเมตร
	อยู่ใต้ผิวดินลงไป	200	บาท / ตารางเมตร

ตารางที่ 25 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ) เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
– เสาในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า – เสาในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า – เสาในระบบสื่อสารโทรคมนาคม	สูง ≤ 12 เมตร	10	บาท / ต้น
	12 เมตร < สูง ≤ 16 เมตร	100	บาท / ต้น
	สูง > 16 เมตร	200	บาท / ต้น
– การพาดสายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต – การพาดสายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม	∅ ≤ 40 มิลลิเมตร	70	บาท / กิโลเมตร
	40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร	140	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 80 มิลลิเมตร	270	บาท / กิโลเมตร
– การพาดสายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า – การพาดสายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า – การพาดสายในระบบสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม	∅ ≤ 40 มิลลิเมตร	80	บาท / กิโลเมตร
	40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร	160	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 80 มิลลิเมตร	310	บาท / กิโลเมตร
– การร้อยสายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต – การร้อยสายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม	∅ ≤ 40 มิลลิเมตร	5	บาท / กิโลเมตร
	40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร	10	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 80 มิลลิเมตร	20	บาท / กิโลเมตร

∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก

ตารางที่ 25 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ) เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ต่อ)

กิจกรรม			ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
			อัตรา	หน่วย
– การร้อยสายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า – การร้อยสายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า – การร้อยสายในระบบสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม	∅ ≤ 40 มิลลิเมตร		10	บาท / กิโลเมตร
	40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร		20	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 80 มิลลิเมตร		40	บาท / กิโลเมตร
– ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบ ของภาคอุตสาหกรรม – ท่อในระบบจ่ายน้ำประปาของภาคอุตสาหกรรม – ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบ ของบริษัทผลิตน้ำประปา – ท่อในระบบจ่ายน้ำประปาของบริษัทผลิตน้ำประปา – ท่อในระบบเพื่อส่งน้ำประปาเข้าระบบโครงข่ายจ่ายน้ำประปาของบริษัทผลิตน้ำประปา	ใต้ระดับผิวดิน	∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	400	บาท / กิโลเมตร
		100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร	600	บาท / กิโลเมตร
		150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร	800	บาท / กิโลเมตร
		200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร	1,500	บาท / กิโลเมตร
		400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร	3,600	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 1,000 มิลลิเมตร	7,100	บาท / กิโลเมตร
	เหนือระดับผิวดิน	∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	7,100	บาท / กิโลเมตร
		100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร	10,600	บาท / กิโลเมตร
		150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร	14,200	บาท / กิโลเมตร
		200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร	28,300	บาท / กิโลเมตร
		400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร	70,700	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 1,000 มิลลิเมตร	141,300	บาท / กิโลเมตร

∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก

ตารางที่ 25 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ) เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ต่อ)

กิจกรรม			ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
			อัตรา	หน่วย
– ท่อเพื่อร้อยสายเคเบิลอินเทอร์เน็ต – ท่อเพื่อร้อยสายโทรคมนาคม	ใต้ระดับผิวดิน	∅ ≤ 60 มิลลิเมตร	300	บาท / กิโลเมตร
		60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร	500	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 120 มิลลิเมตร	900	บาท / กิโลเมตร
	เหนือระดับผิวดิน	∅ ≤ 60 มิลลิเมตร	900	บาท / กิโลเมตร
		60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร	1,700	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 120 มิลลิเมตร	3,400	บาท / กิโลเมตร
– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า – ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของผู้ผลิตไฟฟ้า – ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าของภาคอุตสาหกรรม	ใต้ระดับผิวดิน	∅ ≤ 25 มิลลิเมตร	100	บาท / กิโลเมตร
		25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร	200	บาท / กิโลเมตร
		50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	400	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 100 มิลลิเมตร	800	บาท / กิโลเมตร
	เหนือระดับผิวดิน	∅ ≤ 25 มิลลิเมตร	400	บาท / กิโลเมตร
		25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร	800	บาท / กิโลเมตร
		50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	1,500	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 100 มิลลิเมตร	2,900	บาท / กิโลเมตร
– ท่อของระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ – ท่อของระบบขนส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ทางท่อไปยังคลังน้ำมันเพื่อเข้าสู่ระบบจำหน่ายแก่ผู้ใช้ทั่วไป	ใต้ระดับผิวดิน	∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	80	บาท / กิโลเมตร
		100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร	110	บาท / กิโลเมตร
		150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร	150	บาท / กิโลเมตร
		200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร	300	บาท / กิโลเมตร
		400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร	710	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 1,000 มิลลิเมตร	1,500	บาท / กิโลเมตร

∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก

ตารางที่ 25 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ) เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ต่อ)

กิจกรรม			ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
			อัตรา	หน่วย
– ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังสถานีบริการเชื้อเพลิง	ใต้ระดับผิวดิน	∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	300	บาท / กิโลเมตร
		100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร	450	บาท / กิโลเมตร
		150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร	575	บาท / กิโลเมตร
		200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร	1,200	บาท / กิโลเมตร
		400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร	3,000	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 1,000 มิลลิเมตร	5,700	บาท / กิโลเมตร
– ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังภาคอุตสาหกรรม	ใต้ระดับผิวดิน	∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	800	บาท / กิโลเมตร
		100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร	1,100	บาท / กิโลเมตร
		150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร	1,500	บาท / กิโลเมตร
		200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร	2,900	บาท / กิโลเมตร
		400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร	7,100	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 1,000 มิลลิเมตร	14,200	บาท / กิโลเมตร
– ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบโทรศัพท์พื้นฐาน – บ่อพักสายโทรศัพท์พื้นฐาน			10	บาท / ตารางเมตร
– ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต – ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบสื่อสารโทรคมนาคม			40	บาท / ตารางเมตร
– หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า – หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า			100	บาท / ตารางเมตร

∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก

ตารางที่ 26 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม)

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
ป้ายบอกทาง	ป้ายชี้ทาง	7,000	บาท / ป้าย
	ป้ายติดตั้งข้างทาง	11,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดแขวนยื่น	45,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	124,000	บาท / ป้าย
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง		8,000	บาท / ป้าย
สะพาน		1,600	บาท / ตารางเมตร
เสา	เสาที่สูง ≤ 14 เมตร	30	บาท / ต้น
	เสาที่สูง > 14 เมตร	60	บาท / ต้น
อุโมงค์		110	บาท / ตารางเมตร
ระบบราง	อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	1,600	บาท / ตารางเมตร
	อยู่ใต้ผิวดินลงไป	200	บาท / ตารางเมตร
อาคารหรือสิ่งอื่นใดอื่นๆ		100	บาท / ป้าย
อุปกรณ์	ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร	10	บาท / หน่วยนับ
	0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร	100	บาท / หน่วยนับ
	ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร	200	บาท / หน่วยนับ

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 27 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม)

กิจกรรม			ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
			อัตรา*	หน่วย
การปักเสา	สูง ≤ 12 เมตร		10	บาท / ต้น
	12 เมตร < สูง ≤ 16 เมตร		100	บาท / ต้น
	สูง > 16 เมตร		200	บาท / ต้น
การพาดสาย	∅ ≤ 40 มิลลิเมตร		80	บาท / กิโลเมตร
	40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร		160	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 80 มิลลิเมตร		310	บาท / กิโลเมตร
การร้อยสาย	∅ ≤ 40 มิลลิเมตร		10	บาท / กิโลเมตร
	40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร		20	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 80 มิลลิเมตร		40	บาท / กิโลเมตร
การวางท่อน้ำ	ใต้ระดับผิวดิน	∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	400	บาท / กิโลเมตร
		100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร	600	บาท / กิโลเมตร
		150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร	800	บาท / กิโลเมตร
		200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร	1,500	บาท / กิโลเมตร
		400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร	3,600	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 1,000 มิลลิเมตร	7,100	บาท / กิโลเมตร
	เหนือระดับผิวดิน	∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	7,100	บาท / กิโลเมตร
		100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร	10,600	บาท / กิโลเมตร
		150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร	14,200	บาท / กิโลเมตร
		200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร	28,300	บาท / กิโลเมตร
		400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร	70,700	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 1,000 มิลลิเมตร	141,300	บาท / กิโลเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 27 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม) (ต่อ)

กิจกรรม			ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
			อัตรา	หน่วย
การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม	ใต้ระดับผิวดิน	∅ ≤ 60 มิลลิเมตร	300	บาท / กิโลเมตร
		60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร	500	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 120 มิลลิเมตร	900	บาท / กิโลเมตร
	เหนือระดับผิวดิน	∅ ≤ 60 มิลลิเมตร	900	บาท / กิโลเมตร
		60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร	1,700	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 120 มิลลิเมตร	3,400	บาท / กิโลเมตร
การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า	ใต้ระดับผิวดิน	∅ ≤ 25 มิลลิเมตร	100	บาท / กิโลเมตร
		25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร	200	บาท / กิโลเมตร
		50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	400	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 100 มิลลิเมตร	800	บาท / กิโลเมตร
	เหนือระดับผิวดิน	∅ ≤ 25 มิลลิเมตร	400	บาท / กิโลเมตร
		25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร	800	บาท / กิโลเมตร
		50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	1,500	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 100 มิลลิเมตร	2,900	บาท / กิโลเมตร
การวางท่อเชื้อเพลิง	ใต้ระดับผิวดิน	∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	800	บาท / กิโลเมตร
		100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร	1,100	บาท / กิโลเมตร
		150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร	1,500	บาท / กิโลเมตร
		200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร	2,900	บาท / กิโลเมตร
		400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร	7,100	บาท / กิโลเมตร
		∅ > 1,000 มิลลิเมตร	14,200	บาท / กิโลเมตร
อาคารหรืออุปกรณ์			100	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 28 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 3 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม)

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
		กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
ป้ายบอกทางของหน่วยงานเอกชน 10 ประเภท	ป้ายชี้ทาง	14,000	7,000	4,000	บาท / ป้าย
	ป้ายติดตั้งข้างทาง	23,000	11,000	6,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดแขวนยื่น	98,000	45,000	25,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	273,000	124,000	68,000	บาท / ป้าย
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง		17,000	8,000	5,000	บาท / ป้าย
สะพาน		3,500	1,600	900	บาท / ตารางเมตร
เสา	เสาที่สูง ≤ 14 เมตร	60	30	20	บาท / ต้น
	เสาที่สูง > 14 เมตร	120	60	30	บาท / ต้น
อุโมงค์		240	110	60	บาท / ตารางเมตร
ระบบราง	อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	3,500	1,600	900	บาท / ตารางเมตร
	อยู่ใต้ผิวดินลงไป	300	200	100	บาท / ตารางเมตร
อาคารหรือโครงสร้าง		300	100	50	บาท / ตารางเมตร
อุปกรณ์	ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร	20	10	5	บาท / ป้าย
	0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร	210	100	60	บาท / ป้าย
	ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร	420	200	110	บาท / ป้าย

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 29 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 3 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม)

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
		กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
เสา	สูง ≤ 12 เมตร	60	30	20	บาท / ต้น
	12 เมตร < สูง ≤ 16 เมตร	120	60	30	บาท / ต้น
	สูง > 16 เมตร	230	110	60	บาท / ต้น
การพาดสาย	∅ ≤ 40 มิลลิเมตร	170	80	50	บาท / กิโลเมตร
	40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร	340	160	90	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 80 มิลลิเมตร	670	310	170	บาท / กิโลเมตร
การพาดสาย	∅ ≤ 40 มิลลิเมตร	30	10	5	บาท / กิโลเมตร
	40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร	50	20	10	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 80 มิลลิเมตร	90	40	30	บาท / กิโลเมตร
การวางท่อน้ำ	**ใต้ระดับผิวดิน**				
	∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	800	400	200	บาท / กิโลเมตร
	100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร	1,200	600	300	บาท / กิโลเมตร
	150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร	1,600	800	400	บาท / กิโลเมตร
	200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร	3,200	1,500	800	บาท / กิโลเมตร
	400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร	7,900	3,600	2,000	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 1,000 มิลลิเมตร	15,700	7,100	3,900	บาท / กิโลเมตร
	เหนือระดับผิวดิน				
	∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	15,700	7,100	3,900	บาท / กิโลเมตร
	100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร	23,500	10,600	5,900	บาท / กิโลเมตร
	150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร	31,300	14,200	7,800	บาท / กิโลเมตร
	200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร	62,500	28,300	15,500	บาท / กิโลเมตร
	400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร	156,300	70,700	38,800	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 1,000 มิลลิเมตร	312,500	141,300	77,500	บาท / กิโลเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 29 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 3 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม) (ต่อ)

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
		กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม	**ใต้ระดับผิวดิน**				
	∅ ≤ 60 มิลลิเมตร	500	300	200	บาท / กิโลเมตร
	60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร	1,000	500	300	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 120 มิลลิเมตร	1,900	900	500	บาท / กิโลเมตร
	เหนือระดับผิวดิน				
	∅ ≤ 60 มิลลิเมตร	1,900	900	500	บาท / กิโลเมตร
	60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร	3,800	1,700	1,000	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 120 มิลลิเมตร	7,500	3,400	1,900	บาท / กิโลเมตร
การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า	**ใต้ระดับผิวดิน**				
	∅ ≤ 25 มิลลิเมตร	200	100	100	บาท / กิโลเมตร
	25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร	400	200	100	บาท / กิโลเมตร
	50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	800	400	200	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 100 มิลลิเมตร	1,600	800	400	บาท / กิโลเมตร
	เหนือระดับผิวดิน				
	∅ ≤ 25 มิลลิเมตร	800	400	200	บาท / กิโลเมตร
	25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร	1,600	800	400	บาท / กิโลเมตร
	50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	3,200	1,500	800	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 100 มิลลิเมตร	6,300	2,900	1,600	บาท / กิโลเมตร
การวางท่อเชื้อเพลิง	∅ ≤ 100 มิลลิเมตร	1,600	800	400	บาท / กิโลเมตร
	100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร	2,400	1,100	600	บาท / กิโลเมตร
	150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร	3,200	1,500	800	บาท / กิโลเมตร
	200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร	6,300	2,900	1,600	บาท / กิโลเมตร
	400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร	15,700	7,100	3,900	บาท / กิโลเมตร
	∅ > 1,000 มิลลิเมตร	31,300	14,200	7,800	บาท / กิโลเมตร
อาคารหรืออุปกรณ์		300	100	50	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

8. การประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

เพื่อให้ผลการศึกษาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทาง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 (ต่อไปในบทนี้ขอเรียกว่า พ.ร.บ. ทางหลวง) มีความเหมาะสมที่จะสามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้จริง และได้รับการยอมรับจากหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องทุกภาคฝ่าย ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เพื่อระดมรับฟังข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับแนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางที่ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพ.ร.บ. ทางหลวง จากตัวแทนของกรมทางหลวง หน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานภาคเอกชน

โดยการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง มีรายละเอียดดังนี้

วันที่จัด	วันศุกร์ที่ 6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558
เวลา	9.00 น. ถึง 12.00 น.
สถานที่	โรงแรมเดอะ ทวิน ทาวเวอร์ (Twin Towers Hotel) ห้องกษัตริย์ศึก 3 ชั้น 4 เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร
หัวข้อ	แนวทางปฏิบัติสำหรับการควบคุมการดำเนินการในพื้นที่เขตทางหลวง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549

จากเป้าหมายผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นจำนวน 100 ท่าน ของการจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในโครงการศึกษาเพื่อกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง ที่ปรึกษาพบว่ายอดจริงของผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นมีทั้งสิ้น 212 คน โดยประกอบไปด้วยตัวแทนของกรมทางหลวง ตัวแทนของหน่วยงานภาครัฐ ตัวแทนของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และตัวแทนของหน่วยงานภาคเอกชน ซึ่งมีสัดส่วนของผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็น แสดงดังตารางที่ 30

ทั้งนี้ การประชุมรับฟังความคิดเห็นมีผู้เข้าร่วมการประชุมกันอย่างคับคั่ง โดยผู้เข้าร่วมการประชุมให้ความสนใจในรายละเอียดการนำเสนอของที่ปรึกษา และต่างเสนอความคิดเห็นกันอย่างคึกคัก ดังภาพบรรยากาศของการประชุม แสดงดังรูปที่ 1 ถึง รูปที่ 3

ตารางที่ 30 สัดส่วนและจำนวนของผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็น

หน่วยงาน		จำนวน	ร้อยละ
กรมทางหลวง	สำนักงานทางหลวง	21	10
	แขวงการทาง	72	34
	สำนักอื่นๆ	13	6
ภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ		55	26
ภาคเอกชน		51	24
รวม		212	100



รูปที่ 1 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น (1)



รูปที่ 2 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น (2)



รูปที่ 3 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น (3)

สำหรับประเด็นความเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญซึ่งสามารถรวบรวมได้จากการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นสำหรับโครงการศึกษาเพื่อกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง เช่น

1) ผู้เข้าร่วมการประชุมต้องการให้กรมทางหลวงมีการประชุมกลุ่มย่อยหรือการชี้แจงเพิ่มเติมในอนาคต เพื่อการร่วมพิจารณาหรือให้ความเห็นเกี่ยวกับร่างอัตราค่าใช้เขตทางที่จะประกาศในกฎกระทรวง

2) ผู้เข้าร่วมการประชุมมีความสงสัยเกี่ยวกับระยะเวลาในการดำเนินการอนุมัติของกรมทางหลวงในกรณีที่เป็นกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับการอนุมัติของหลายๆ หน่วยงาน ผู้เข้าร่วมการประชุมแนะนำว่า ระยะเวลาในการดำเนินการอนุมัติของกรมทางหลวงควรมีระยะเวลาการพิจารณาไม่นานไปเกินกว่าระยะเวลาที่หน่วยงานอื่นๆ ใช้

3) ผู้เข้าร่วมการประชุมอยากให้กรมทางหลวงมีการประกาศหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนเกี่ยวกับรูปแบบกิจกรรมที่จะอนุญาตหรือไม่อนุญาตให้ก่อสร้างหรือติดตั้งในพื้นที่เขตทางหลวง ทั้งการติดตั้งป้ายบริเวณไหล่ทาง การพาดสายข้ามทางหลวง การลอดสายข้ามทางหลวง การพาดสายเกาะไปกับสะพายลอยคนเดินข้าม หรือการพาดเกาะไปกับสะพาน

4) ผู้เข้าร่วมการประชุมเสนอให้มีการจัดสร้างเสาหรือหรือท่อที่ในเขตทางหลวงในรูปแบบสินทรัพย์ส่วนรวม และกำหนดให้ทุกฝ่ายสามารถเข้ามาใช้บริการได้ โดยอาจจะเสียค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้อย่างไรก็ขึ้นอยู่กับการตกลง

5) ผู้เข้าร่วมการประชุมมีที่ดำเนินกิจการพาดสาย มีความกังวลเกี่ยวกับการเก็บค่าธรรมเนียมหรืออัตราค่าใช้เขตทางที่อาจมีความซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงานภาครัฐ กล่าวคือ การเก็บค่าพาดสายระหว่างการไฟฟ้ากับกรมทางหลวง

6) ผู้เข้าร่วมการประชุมเสนอการขนส่งก๊าซธรรมชาติหรือน้ำมันในส่วนของท่อประธาน ควรจัดเป็นกิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน เนื่องจากเป็นสิ่งปลูกสร้างเหล่านี้ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งเชื้อเพลิงไปทั่วประเทศเพื่อกระจายหรือส่งต่อเชื้อเพลิงไปยังพื้นที่ต่างๆ โดยไม่ได้มุ่งหวังผลประโยชน์ทางธุรกิจ

7) ผู้เข้าร่วมการประชุมอยากให้กรมทางหลวงมีการกำหนดแบบมาตรฐานสำหรับท่อลอดสายหรือท่ออื่นๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำมาใช้ได้ทันที อันจะส่งผลดีต่อทุกฝ่าย กล่าวคือ กรมทางหลวงลดภาระการตรวจสอบความถูกต้องเหมาสมของแบบ ขณะที่ภาคเอกชนก็สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว

8) ผู้เข้าร่วมการประชุมและตัวแทนจากกรมทางหลวง เสนอว่ากิจกรรมของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานแก่ประชาชน ได้แก่ การไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การประปานครหลวง และการประปาส่วนภูมิภาค ไม่สมควรถูกเรียบเก็บอัตราค่าใช้เขตทาง เนื่องจากถ้ากิจกรรมของหน่วยงานเหล่านี้เกิดถูกเรียบเก็บค่าใช้เขตทางหลวงจากกรมทางลวง ภาระทั้งหมดจะตกสู่ประชาชนโดยทันที และประชาชนก็ไม่มีทางเลือกที่จะไปใช้บริการจากหน่วยงานอื่นๆ

โดยสรุปอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวงซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้นและเสนอให้จัดเก็บจะมีมูลค่าเท่ากับ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ซึ่งมีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การขออนุญาต บวกกับ “ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่จะมีค่าแปรเปลี่ยนไปตามรูปแบบจำเพาะของแต่ละกิจกรรม โดยอัตราค่าใช้เขตทางหลวงดังกล่าวมีค่าในระดับที่เหมาะสมและไม่สร้างผลกระทบต่อประชาชนในฐานะที่เป็นผู้ใช้บริการท้ายน้ำสำหรับกิจกรรมเหล่านั้น ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของกรมทางหลวงที่ต้องการควบคุมสิ่งก่อสร้างในเขตทางให้เกิดความปลอดภัย เป็นระเบียบเรียบร้อย และสามารถใช้พื้นที่ทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ หาได้ต้องการสร้างรายได้แต่อย่างใด

อย่างไรก็ดีการจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางกับผู้ขออนุญาตอาจประสบปัญหาในหลายรูปแบบ เช่น การต่อต้านจากกลุ่มผู้ขออนุญาตที่ไม่เคยจ่ายค่าใช้เขตทาง การร้องเรียงว่าอัตราค่าใช้เขตทางขาดความเหมาะสม การร้องเรียนเกี่ยวกับการทับซ้อนในการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ และการร้องเรียนเกี่ยวกับกระบวนการพิจารณาอนุญาต การเรียกเก็บค่าใช้เขตทางที่อาจมีความล่าช้า เป็นต้น ดังนั้นกรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย รวมถึงสำนักอื่นๆ ที่ภาระหน้าที่ซึ่งมีความเกี่ยวข้องจำเป็นต้องมีการเตรียมแผนการดำเนินงานในระยะยาว