# รายงานฉบับสมบูรณ์








# FINAL REPORT

## โครงการศึกษาเพื่อกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง

สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง
คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กรกฎาคม 2558

# สารบัญ

**หน้า**


**สารบัญ** ..... **ก**

**สารบัญตาราง** ..... **ฉ**

**สารบัญภาพ** ..... **ต**

**บทคัดย่อ** ..... **ถ**

**บทที่ 1 บทนำ** ..... **21**

1.1 ความเป็นมาของโครงการ ..... 21
1.2 วัตถุประสงค์ ..... 22
1.3 ขอบเขตการศึกษา ..... 22
1.4 ขั้นตอนการดำเนินงาน ..... 23

**บทที่ 2 การทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง** ..... **26**

2.1 การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงของกรมทางหลวง ..... 27
2.2 การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงของกรุงเทพมหานคร ..... 32
2.3 การประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดินกรณีตู้โทรศัพท์สาธารณะ ..... 37
2.4 การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงของประเทศญี่ปุ่น ..... 38
2.5 การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงของประเทศฝรั่งเศส ..... 42
2.6 การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงของประเทศอิตาลี ..... 43
2.7 การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงของประเทศสหรัฐอเมริกา ..... 45

**บทที่ 3 แนวคิดการระบุกิจกรรม** ..... **47**

3.1 ประเภทกิจกรรมตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ..... 47
3.2 ประเภทกิจกรรมตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ..... 52

**บทที่ 4 แนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรม** ..... **57**

4.1 การจำแนกประเภทของผู้ขออนุญาตเดิม ..... 57
4.2 การจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งาน ..... 58
*4.2.1 กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ ..... 59*
*4.2.2 กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน ..... 59*
*4.2.3 กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ ..... 60*
*4.2.4 กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ ..... 61*
4.3 การพิจารณาวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตรา 48 ..... 63

# สารบัญ (ต่อ)

หน้า

**บทที่ 5 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวง .....71**

5.1 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงกับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรม .....71

5.2 แนวคิดอัตราค่าใช้เขตทางหลวง .....73

5.3 ค่าขออนุญาตการใช้เขตทาง .....74

5.4 ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง .....76

*5.4.1 จำนวน .....77*

*5.4.2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง .....78*

5.5 ตัวแปรสำหรับการอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง .....79

*5.5.1 ต้นทุนทางหลวง .....79*

*5.5.2 มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน .....87*

*5.5.3 หน่วยพื้นฐาน .....87*

*5.5.4 ระยะเผื่อ .....88*

*5.5.5 ตำแหน่ง .....89*

*5.5.6 ส่วนลด .....89*

**บทที่ 6 อัตราค่าใช้เขตทางหลวง มาตรา 47 .....91**

6.1 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” .....91

*6.1.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “ป้าย” .....91*

*6.1.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” .....93*

*6.1.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” .....93*

*6.1.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” .....95*

6.2 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” .....101

*6.2.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “สะพาน” .....101*

*6.2.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” .....103*

*6.2.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” .....104*

*6.2.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” .....105*

6.3 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” .....109

*6.3.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “เสา” .....109*

*6.3.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” .....110*

*6.3.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” .....111*

*6.3.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” .....112*

# สารบัญ (ต่อ)

**หน้า**


6.4 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” ..... 115
*6.4.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “อุโมงค์” ..... 115*
*6.4.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” ..... 117*
*6.4.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” ..... 118*
*6.4.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” ..... 119*
6.5 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” ..... 123
*6.5.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “ระบบราง” ..... 123*
*6.5.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” ..... 124*
*6.5.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” ..... 125*
*6.5.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” ..... 127*
6.6 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” ..... 132
*6.6.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” ..... 132*
*6.6.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” ..... 133*
*6.6.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” ..... 133*
*6.6.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” ..... 135*
6.7 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” ..... 138
*6.7.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “อุปกรณ์” ..... 138*
*6.7.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” ..... 138*
*6.7.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” ..... 139*
*6.7.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” ..... 140*

**บทที่ 7 อัตราค่าใช้เขตทางหลวง มาตรา 48 ..... 145**

7.1 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา” ..... 145
*7.1.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “การปักเสา” ..... 145*
*7.1.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา” ..... 147*
*7.1.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา” ..... 148*
*7.1.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา” ..... 150*
7.2 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” ..... 155
*7.2.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “การพาดสาย” ..... 155*
*7.2.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” ..... 156*
*7.2.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” ..... 158*
*7.2.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” ..... 160*

# สารบัญ (ต่อ)

**หน้า**


7.3 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” ..... 166
*7.3.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “การร้อยสาย” ..... 166*
*7.3.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” ..... 168*
*7.3.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” ..... 170*
*7.3.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” ..... 172*
7.4 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” ..... 178
*7.4.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “การวางท่อน้ำ” ..... 178*
*7.4.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” ..... 180*
*7.4.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” ..... 181*
*7.4.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” ..... 183*
7.5 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” ..... 195
*7.5.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” ..... 195*
*7.5.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสาย โทรคมนาคม” ..... 196*
*7.5.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” 197*
*7.5.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” ..... 199*
7.6 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” ..... 207
*7.6.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” ..... 207*
*7.6.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” .. 208*
*7.6.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” ..... 209*
*7.6.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” ..... 211*
7.7 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” ..... 220
*7.7.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” ..... 220*
*7.7.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” ..... 222*
*7.7.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” ..... 223*
*7.7.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” ..... 226*
7.8 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” ..... 235
*7.8.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” ..... 235*
*7.8.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” ..... 237*
*7.8.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” ..... 239*
*7.8.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” ..... 240*

# สารบัญ (ต่อ)

**หน้า**

**บทที่ 8 บทสรุป ..... 245**

8.1 บทสรุป ..... 245
8.2 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ มาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ..... 250
8.3 ข้อเสนอแนะ ..... 262

**ภาคผนวก ..... 263**

**ภาคผนวก ก การสัมภาษณ์และการประชุมกับ บุคลากรของกรมทางหลวง ..... 264**

ภาคผนวก ก-1 การสัมภาษณ์นำร่องกับบุคลากรของ สำนักอำนวยความปลอดภัย ..... 266

ภาคผนวก ก-2 การสัมภาษณ์บุคลากรของกรมทางหลวงในระดับสำนัก ..... 271

ภาคผนวก ก-3 การประชุมกลุ่มย่อยกับบุคลากรของกรมทางหลวง ..... 276

ภาคผนวก ก-4 การสัมภาษณ์บุคลากรของแขวงการทาง ..... 279

ภาคผนวก ก-5 การประชุมกลุ่มย่อยกับตัวแทนบุคลากร ของแขวงการทาง ..... 284

**ภาคผนวก ข การจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ..... 290**

ภาคผนวก ข-1 รายละเอียดการจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ..... 291

ภาคผนวก ข-2 ผลการจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ..... 294

ภาคผนวก ข-3 รายชื่อตัวแทนจากกรมทางหลวง ซึ่งตอบรับและเข้าร่วมการประชุม เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ..... 303

ภาคผนวก ข-4 รายชื่อตัวแทนจากหน่วยงานของรัฐ ซึ่งตอบรับและเข้าร่วมการประชุม เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ..... 312

ภาคผนวก ข-5 รายชื่อตัวแทนจากภาคเอกชน ซึ่งตอบรับและเข้าร่วมการประชุม เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ..... 318

# สารบัญตาราง

**หน้า**


ตารางที่ 3-1 การพิจารณาประเภทของกิจกรรมเบื้องต้นสำหรับมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง.....49

ตารางที่ 3-2 การพิจารณาประเภทของกิจกรรมเบื้องต้นสำหรับมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง.....53

ตารางที่ 4-1 การเปรียบเทียบหลักเกณฑ์สำหรับการพิจารณาจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งาน.....62

ตารางที่ 4-2 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ป้าย” ตามมาตรา 47.....63

ตารางที่ 4-3 การจำแนกประเภทกิจกรรม “สะพาน” ตามมาตรา 47.....64

ตารางที่ 4-4 การจำแนกประเภทกิจกรรม “เสา” ตามมาตรา 47.....64

ตารางที่ 4-5 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อุโมงค์” ตามมาตรา 47.....65

ตารางที่ 4-6 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ระบบราง” ตามมาตรา 47.....65

ตารางที่ 4-7 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อาคารหรือโครงสร้าง” ตามมาตรา 47.....66

ตารางที่ 4-8 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อุปกรณ์” ตามมาตรา 47.....66

ตารางที่ 4-9 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การปักเสา” ตามมาตรา 48.....67

ตารางที่ 4-10 การจำแนกประเภทกิจกรรม “พาดสาย” ตามมาตรา 48.....67

ตารางที่ 4-11 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ร้อยสาย” ตามมาตรา 48.....68

ตารางที่ 4-12 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การวางท่อน้ำ” ตามมาตรา 48.....68

ตารางที่ 4-13 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” ตามมาตรา 48.....69

ตารางที่ 4-14 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” ตามมาตรา 48.....69

ตารางที่ 4-15 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การวางท่อเชื้อเพลิง” ตามมาตรา 48.....70

ตารางที่ 4-16 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อาคารหรืออุปกรณ์” ตามมาตรา 48.....70

ตารางที่ 5-1 ต้นทุนทางหลวง เมื่อพิจารณาแยกรายจังหวัด.....80

ตารางที่ 5-2 ต้นทุนทางหลวงตามกลุ่มจังหวัดเมื่อใช้หลักเกณฑ์ในการแบ่งที่แตกต่างกัน.....83

ตารางที่ 5-3 ต้นทุนทางหลวง เมื่อพิจารณาตามกลุ่มจังหวัด.....83

ตารางที่ 5-4 รายชื่อจังหวัด เมื่อพิจารณาตามกลุ่มจังหวัด.....84

ตารางที่ 5-5 การพิจารณา “มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน”.....87

# สารบัญตาราง (ต่อ)

**หน้า**


ตารางที่ 5-6 แนวทางการพิจารณารูปแบบทางกายภาพของกิจกรรมสำหรับกำหนด อัตราของ “หน่วยพื้นฐาน” ..... 88

ตารางที่ 5-7 ระยะเผื่อสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง ..... 89

ตารางที่ 5-8 อัตราส่วนลดสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง ..... 90

ตารางที่ 6-1 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “ป้าย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 96

ตารางที่ 6-2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “ป้าย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 96

ตารางที่ 6-3 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “ป้าย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 97

ตารางที่ 6-4 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “ป้าย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 และพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย ..... 98

ตารางที่ 6-5 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “ป้าย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 และพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย ..... 98

ตารางที่ 6-6 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 และพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย ..... 99

ตารางที่ 6-7 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 99

ตารางที่ 6-8 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 99

ตารางที่ 6-9 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 100

ตารางที่ 6-10 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 สำหรับจังหวัดนนทบุรี ..... 100

ตารางที่ 6-11 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “สะพาน” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 106

ตารางที่ 6-12 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “สะพาน” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 106

# สารบัญตาราง (ต่อ)

**หน้า**


ตารางที่ 6-13 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “สะพาน” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 107

ตารางที่ 6-14 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “สะพาน” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 107

ตารางที่ 6-15 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “สะพาน” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 107

ตารางที่ 6-16 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “สะพาน” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 108

ตารางที่ 6-17 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 108

ตารางที่ 6-18 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 108

ตารางที่ 6-19 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 109

ตารางที่ 6-20 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี ..... 109

ตารางที่ 6-21 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “เสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 113

ตารางที่ 6-22 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “เสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 113

ตารางที่ 6-23 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “เสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 114

ตารางที่ 6-24 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “เสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 114

ตารางที่ 6-25 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “เสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 115

ตารางที่ 6-26 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “เสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 115

# สารบัญตาราง (ต่อ)

**หน้า**


ตารางที่ 6-27 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อุโมงค์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 120

ตารางที่ 6-28 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “อุโมงค์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 120

ตารางที่ 6-29 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อุโมงค์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 121

ตารางที่ 6-30 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อุโมงค์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 121

ตารางที่ 6-31 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อุโมงค์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 121

ตารางที่ 6-32 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อุโมงค์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 122

ตารางที่ 6-33 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 122

ตารางที่ 6-34 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 122

ตารางที่ 6-35 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 123

ตารางที่ 6-36 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี ..... 123

ตารางที่ 6-37 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “ระบบราง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 128

ตารางที่ 6-38 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “ระบบราง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 128

ตารางที่ 6-39 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “ระบบราง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 129

ตารางที่ 6-40 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “ระบบราง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 129

# สารบัญตาราง (ต่อ)

**หน้า**


ตารางที่ 6-41 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “ระบบราง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 130

ตารางที่ 6-42 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “ระบบราง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 130

ตารางที่ 6-43 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 130

ตารางที่ 6-44 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “ระบบราง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 131

ตารางที่ 6-45 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 131

ตารางที่ 6-46 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี ..... 131

ตารางที่ 6-47 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 136

ตารางที่ 6-48 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 136

ตารางที่ 6-49 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 136

ตารางที่ 6-50 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 137

ตารางที่ 6-51 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 137

ตารางที่ 6-52 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 137

ตารางที่ 6-53 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 141

ตารางที่ 6-54 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “อุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 142

# สารบัญตาราง (ต่อ)

**หน้า**


ตารางที่ 6-55 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 142

ตารางที่ 6-56 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อุปกรณ์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 143

ตารางที่ 6-57 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อุปกรณ์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 144

ตารางที่ 6-58 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อุปกรณ์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 144

ตารางที่ 7-1 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การปักเสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 151

ตารางที่ 7-2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “การปักเสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 151

ตารางที่ 7-3 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การปักเสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 152

ตารางที่ 7-4 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การปักเสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 152

ตารางที่ 7-5 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การปักเสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 153

ตารางที่ 7-6 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การปักเสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 153

ตารางที่ 7-7 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 153

ตารางที่ 7-8 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “การปักเสา” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 154

ตารางที่ 7-9 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 154

ตารางที่ 7-10 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี ..... 154

# สารบัญตาราง (ต่อ)

**หน้า**


ตารางที่ 7-11 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การพาดสาย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 161

ตารางที่ 7-12 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “การพาดสาย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 161

ตารางที่ 7-13 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การพาดสาย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 162

ตารางที่ 7-14 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การพาดสาย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 163

ตารางที่ 7-15 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การพาดสาย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 163

ตารางที่ 7-16 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การพาดสาย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 164

ตารางที่ 7-17 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 164

ตารางที่ 7-18 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “การพาดสาย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 165

ตารางที่ 7-19 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 165

ตารางที่ 7-20 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี ..... 166

ตารางที่ 7-21 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การร้อยสาย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 173

ตารางที่ 7-22 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “การร้อยสาย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 173

ตารางที่ 7-23 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การร้อยสาย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 174

ตารางที่ 7-24 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การร้อยสาย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 175

# สารบัญตาราง (ต่อ)

**หน้า**


ตารางที่ 7-25 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การร้อยสาย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 175

ตารางที่ 7-26 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การร้อยสาย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 176

ตารางที่ 7-27 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 176

ตารางที่ 7-28 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “การร้อยสาย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 177

ตารางที่ 7-29 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 177

ตารางที่ 7-30 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี ..... 178

ตารางที่ 7-31 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อน้ำ” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 184

ตารางที่ 7-32 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อน้ำ” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 185

ตารางที่ 7-33 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อน้ำ” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 186

ตารางที่ 7-34 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อน้ำ” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 189

ตารางที่ 7-35 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อน้ำ” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 190

ตารางที่ 7-36 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อน้ำ” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 191

ตารางที่ 7-37 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 192

ตารางที่ 7-38 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 193

# สารบัญตาราง (ต่อ)

**หน้า**


ตารางที่ 7-39 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 194

ตารางที่ 7-40 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี ..... 195

ตารางที่ 7-41 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 200

ตารางที่ 7-42 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 201

ตารางที่ 7-43 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 202

ตารางที่ 7-44 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 203

ตารางที่ 7-45 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 204

ตารางที่ 7-46 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 204

ตารางที่ 7-47 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 205

ตารางที่ 7-48 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 205

ตารางที่ 7-49 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 206

ตารางที่ 7-50 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี ..... 206

ตารางที่ 7-51 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 212

ตารางที่ 7-52 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 213

# สารบัญตาราง (ต่อ)

**หน้า**


ตารางที่ 7-53 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 214

ตารางที่ 7-54 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 217

ตารางที่ 7-55 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 217

ตารางที่ 7-56 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 218

ตารางที่ 7-57 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 218

ตารางที่ 7-58 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 219

ตารางที่ 7-59 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 219

ตารางที่ 7-60 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี ..... 220

ตารางที่ 7-61 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 227

ตารางที่ 7-62 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 227

ตารางที่ 7-63 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 228

ตารางที่ 7-64 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 229

ตารางที่ 7-65 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 230

ตารางที่ 7-66 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 230

# สารบัญตาราง (ต่อ)

**หน้า**


ตารางที่ 7-67 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 231

ตารางที่ 7-68 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 232

ตารางที่ 7-69 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 233

ตารางที่ 7-70 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี..... 234

ตารางที่ 7-71 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1..... 241

ตารางที่ 7-72 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2..... 241

ตารางที่ 7-73 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3..... 242

ตารางที่ 7-74 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1..... 242

ตารางที่ 7-75 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2..... 242

ตารางที่ 7-76 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3..... 243

ตารางที่ 7-77 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 ..... 243

ตารางที่ 7-78 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ..... 243

ตารางที่ 7-79 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 ..... 244

ตารางที่ 7-80 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี..... 244

# สารบัญตาราง (ต่อ)

**หน้า**


ตารางที่ 8-1 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ) เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 ..... 251

ตารางที่ 8-2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ) เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 ..... 252

ตารางที่ 8-3 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม) ..... 256

ตารางที่ 8-4 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม) ..... 257

ตารางที่ 8-5 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 3 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม) ..... 259

ตารางที่ 8-6 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 3 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม) ..... 260

ตารางที่ ข-1 สัดส่วนและจำนวนของผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็น ..... 295

# สารบัญรูป

**หน้า**


รูปที่ 2-1 ขนาดของป้ายบอกจุดหมายปลายทางที่เป็นสถานที่ราชการ ..... 28

รูปที่ 2-2 ขนาดของป้ายบอกจุดหมายปลายทางที่เป็นสถานที่เอกชน ..... 29

รูปที่ 2-3 ขนาดของป้ายชี้ทาง ..... 29

รูปที่ ก-1 บรรยากาศการสัมภาษณ์ บุคลากรในระดับผู้บริหาร ของสำนักอำนวยความปลอดภัย ..... 272

รูปที่ ก-2 บรรยากาศการกลุ่มย่อยกับแขวงการทางกรุงเทพ ..... 286

รูปที่ ข-1 ภาพบรรยากาศหน้าห้องประชุม ..... 296

รูปที่ ข-2 ภาพบรรยากาศเวที ..... 296

รูปที่ ข-3 ภาพบรรยากาศผู้เข้าร่วมการประชุม (1) ..... 296

รูปที่ ข-4 ภาพบรรยากาศผู้เข้าร่วมการประชุม (2) ..... 297

รูปที่ ข-5 ภาพบรรยากาศระหว่างการดำเนินการประชุม ..... 297

รูปที่ ข-6 รายชื่อตัวแทนจากสำนักงานทางหลวง กรมทางหลวงที่เข้าร่วมการจัดประชุม เสนอรับฟังความคิดเห็น ..... 304

รูปที่ ข-7 รายชื่อตัวแทนจากแขวงการทาง กรมทางหลวงที่เข้าร่วม การจัดประชุม เสนอรับฟังความคิดเห็น ..... 306

รูปที่ ข-8 รายชื่อตัวแทนจากหน่วยงานของรัฐ ที่เข้าร่วมการจัดประชุม เสนอรับฟังความคิดเห็น ..... 313

รูปที่ ข-9 รายชื่อตัวแทนจากภาคเอกชน ที่เข้าร่วมการจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น ..... 319

# บทคัดย่อ

ในปัจจุบันกิจกรรมต่างๆ เช่น การก่อสร้างอาคารหรือโครงสร้าง การก่อสร้างหรือติดตั้งสิ่งอื่นใด การปักเสา การพาดสาย หรือการวางท่อ ที่รุกล้ำเข้ามาในเขตพื้นที่ในเขตทางหลวงมีปริมาณและแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกๆ ปีอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลจากการเร่งการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจ เพื่อเป้าหมายในการแข่งขันกับนานาประเทศและการส่งเสริมให้ประชาชนในสังคมมีสภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น อย่างไรก็ดีจากการที่พื้นที่ในเขตทางหลวงควรสงวนไว้สำหรับกิจกรรมด้านงานทางเป็นหลัก ขณะเดียวกันการที่จะปฏิเสธไม่ให้กิจกรรมที่กล่าวมาข้างต้นมาใช้พื้นที่เขตทางหลวงก็เป็นเรื่องที่ไม่สามารถกระทำได้เสมอไป ดังนั้นการก่อสร้างหรือติดตั้งกิจกรรมที่กล่าวมาข้างต้นในพื้นที่ทางเขตทางหลวงจึงสมควรได้รับการควบคุมดูแลอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันไม่ให้พื้นที่ในเขตทางหลวงเกิดการใช้งานที่ไม่มีประสิทธิภาพและส่งผลต่อผู้ใช้ทาง

กรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย สามารถใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 47 กำหนดว่า ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงหรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวง ขณะที่มาตรา 48 กำหนดว่า ผู้ใดมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวงต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง เพื่อควบคุมการก่อสร้างหรือติดตั้งกิจกรรมต่างๆ ที่ไม่ใช่เพื่อกิจกรรมด้านงานทางเป็นหลัก โดยทั้งสองมาตราข้างต้นได้มีการระบุในวรรคสองว่าได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

การกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงเริ่มจากการระบุประเภทกิจกรรมที่สามารถได้รับอนุญาตตามข้อกำหนดในมาตราทั้งสองข้างต้น โดยพบว่า กิจกรรมต่างตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง แบ่งออกเป็น 7 กลุ่ม ได้แก่ ป้าย สะพาน เสา ระบบราง อุโมงค์ อาคารหรือโครงสร้าง และอุปกรณ์ ขณะที่ประเภทกิจกรรมต่างตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ออกเป็น 8 กลุ่ม ได้แก่ การปักเสา การพาดสาย การร้อยสาย การวางท่อน้ำ การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า การวางท่อเชื้อเพลิง และอาคารหรืออุปกรณ์ กระบวนการถัดไปคือ การกำหนดหลักเกณฑ์สำหรับกำหนดประเภทของกิจกรรมที่จะจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงตามวัตถุประสงค์การใช้งานใน 4 ลักษณะ ได้แก่ ได้แก่ (1) กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ (2) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน (3) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ และ (4) กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

ท้ายที่สุดคือ การพัฒนาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงให้มีค่าสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภท โดยพบว่า อัตราค่าใช้เขตทางหลวง มีค่าเท่ากับ ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางบวกกับ ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง ซึ่งค่าแปรผันตามของตัวแปรต่างๆ ได้แก่ จำนวน ราคาที่ดิน มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน หน่วยพื้นฐาน ระยะเผื่อ และตำแหน่ง นอกจากนี้การลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับ

ประชาชนอันเป็นผลมาจากการเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงนั้น จะใช้รูปแบบของการพิจารณาส่วนลดให้กับกิจกรรมแต่ละประเภท กล่าวคือ กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ จะมีส่วนลดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง มากที่สุด ถัดไปคือ กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน และกิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะตามลำดับ ส่วนกิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจจะไม่มีการให้ส่วนลดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

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

อย่างไรก็ดีการจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงกับผู้ขออนุญาตอาจประสบปัญหาในหลายรูปแบบ เช่น การต่อต้านจากกลุ่มผู้ขออนุญาตที่ไม่เคยจ่ายค่าใช้เขตทางหลวง การร้องเรียนว่าอัตราค่าใช้เขตทางหลวงขาดความเหมาะสม การร้องเรียนเกี่ยวกับการทับซ้อนในการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ และการร้องเรียนเกี่ยวกับกระบวนการพิจารณาอนุญาต การเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงที่อาจมีความล่าช้า เป็นต้น ดังนั้น กรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย รวมถึงสำนักอื่นๆ ที่ภาระหน้าที่ซึ่งมีความเกี่ยวข้องจำเป็นต้องมีการเตรียมแผนการดำเนินงานในระยะยาว

ที่ปรึกษา

# บทที่ 1
# บทนำ

## 1.1 ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโครงข่ายสายทางทั่วประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีระยะทางในความรับผิดชอบมากกว่า 67,793 กิโลเมตร (ต่อ 2 ช่องจราจร) โดยแบ่งเป็นทางลาดยาง 61,833 กิโลเมตร ทางคอนกรีต 5,605 กิโลเมตร และทางลูกรัง 355 กิโลเมตร นอกเหนือจากภารกิจในการพัฒนาโครงข่าย การกำกับดูแล การบำรุงรักษาทางหลวง และการอำนวยความปลอดภัย รวมถึงการให้บริการสาธารณะเพื่อสนองตอบความต้องการส่วนรวมของประชาชนในการใช้ประโยชน์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจสังคม และความปลอดภัย

ปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ ทั้งในย่านชุมชนและนอกพื้นที่ชุมชน โดยการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตหลวงต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวง ซึ่งในปัจจุบันตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 47 กำหนดว่า ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงหรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวง และผู้ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง เช่นเดียวกับการดำเนินการตามมาตรา 48 ที่กำหนดว่า ผู้ใดมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวงต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง และต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งกรมทางหลวงโดยสำนักอำนวยความปลอดภัยได้ตรวจสอบและพิจารณาจากรายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ของโครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. .... พบว่า มีประเด็นที่จะต้องแก้ไข ปรับปรุง และศึกษาเพิ่มเติม ดังนี้

1) กิจกรรมในผลการศึกษายังไม่ครอบคลุมกิจกรรมที่มีอยู่ในปัจจุบัน เช่น งานปักเสา พาดสายของผู้ประกอบกิจการโทรคมนาคม
2) ควรมีการจำแนกประเภทของผู้ขออนุญาตใช้เขตทาง ระหว่างเอกชนกับ รัฐวิสาหกิจ เพื่อกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงแต่ละประเภทได้อย่างเหมาะสม
3) มูลค่าที่ดินที่ใช้ในการคำนวณค่าใช้เขตทางหลวงไม่มีรายละเอียดในการคำนวณประกอบ
4) วิธีการในการจัดเก็บเมื่อมีการจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงควรเป็นอัตราที่ผู้ปฏิบัติงานสามารถดำเนินการได้ โดยไม่ต้องมีการใช้ดุลยพินิจและง่ายในการปฏิบัติ

ดังนั้น จึงเห็นควรให้มีการศึกษาเพื่อกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง เพื่อให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ถูกต้องครบถ้วน สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

## 1.2 วัตถุประสงค์

เพื่อดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติเพื่อกำหนดวิธีการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง

## 1.3 ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตการดำเนินงานสำหรับโครงการศึกษาเพื่อกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ศึกษา รวบรวม ทบทวน เอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้องของกรมทางหลวง และงานวิจัยต่างๆ รวมทั้งการดำเนินการในต่างประเทศ เปรียบเทียบ และหน่วยงานอื่นในประเทศ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ตามมาตรา 47 และ มาตรา 48

2) ศึกษาและวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 ของกรมทางหลวงในปัจจุบัน

   2.1) กำหนดประเภทของกิจกรรมที่จะจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวง เช่น ป้ายเอกชนไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์และอื่นๆ เป็นต้น ว่ามีกี่ประเภท พร้อมเหตุผลประกอบในแต่ละกิจกรรมโดยมีการอ้างอิงจากการจัดเก็บในประเทศและต่างประเทศ (ถ้ามี) รวมทั้งมีข้อเสนอแนะ เมื่อนำมาประยุกต์ใช้กับประเทศไทย

   2.2) จำแนกประเภทผู้ขออนุญาต ผู้ใช้เขตทาง หน่วยงานภาครัฐ เอกชนและรัฐวิสาหกิจ ว่ามีกี่ประเภทพร้อมเหตุผล

   2.3) เสนอแนะอัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 วรรคสอง พร้อมรายละเอียดวิธีการคิด ซึ่งกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่ผู้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ให้สร้างอาคารหรือสิ่งอื่นในเขตทางหลวงหรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวงตามมาตรา 47 ต้องชำระ

   2.4) เสนอแนะอัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 48 วรรคสอง พร้อมรายละเอียดวิธีการคิด ซึ่งกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่ผู้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ให้ปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวงตามมาตรา 48 ต้องชำระ

3) การจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ ผู้ใช้บริการและผู้ที่เกี่ยวข้องตามข้อ 4.2.2 การใช้ทรัพย์สินในเขตทางหลวง มาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 อย่างน้อย 100 คน

4) นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาปรับปรุงผลการศึกษาหรือปรับปรุงการจัดแบ่งประเภทกิจกรรมที่จะจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงและอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่ผู้ปฏิบัติงานสามารถดำเนินการได้ โดยไม่ต้องมีการใช้ดุลยพินิจและง่ายในการปฏิบัติ เหมาะสมแก่กรมทางหลวง

**1.4 ขั้นตอนการดำเนินงาน**

การศึกษาเพื่อกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง แบ่งขั้นตอนการดำเนินงานออกเป็น 4 องค์ประกอบ โดยแต่ละองค์ประกอบมีแนวทางการดำเนินงานดังต่อไปนี้

1) องค์ประกอบงานที่ 1 งานศึกษา รวบรวม ทบทวน เอกสารอ้างอิง งานวิจัย และการดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ

1.1) การรวบรวมคู่มือ เอกสารอ้างอิง งานวิจัยต่างๆ และแนวทางการดำเนินการของหน่วยงานอื่นๆ จากทั้งในประเทศและในต่างประเทศ ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวข้องกับแนวทางปฏิบัติสำหรับการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549

1.2) การติดต่อขอเอกสารอ้างอิงและสัมภาษณ์บุคลากรของกรมทางหลวง เพื่อรวบรวมแนวทางปฏิบัติสำหรับการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวงจากอดีตจนถึงปัจจุบัน ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549

1.3) การทบทวนและวิเคราะห์เปรียบเทียบรายละเอียดแนวทางปฏิบัติสำหรับการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ของข้อมูลต่างๆ ที่รวบรวมขึ้นในข้อ 1.1) และข้อ 1.2) เพื่อจัดทำบทสรุปและรายงานผล

2) องค์ประกอบงานที่ 2 การนำเสนอแนวทางปฏิบัติตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แนวทางการดำเนินงานของที่ปรึกษา

2.1) การจำแนกประเภทของกิจกรรมต่างๆ ที่สามารถจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงได้สำหรับการดำเนินการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 พร้อมการให้เหตุผลประกอบการจำแนกประเภทของกิจกรรมเหล่านั้น และการให้ข้อเสนอแนะสำหรับการนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความเหมาะสม

ทั้งนี้ การพิจารณาจะใช้แนวทางการดำเนินการของหน่วยงานอื่นๆ ทั้งในประเทศและในต่างประเทศ มาใช้เป็นข้อมูลอ้างอิง

2.2) การจำแนกประเภทของผู้ขออนุญาตและผู้ใช้เขตทาง สำหรับการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 พร้อมการให้เหตุผลประกอบการจำแนกประเภทของผู้ขออนุญาตเหล่านั้นอย่างชัดเจน เพื่อให้การกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงและการจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงเกิดความเหมาะสม

ทั้งนี้ ตัวอย่างหลักเกณฑ์เบื้องต้นสำหรับนำมาใช้ประกอบการพิจารณา ได้แก่ ประโยชน์ที่ผู้ขออนุญาตและผู้ใช้เขตทางได้รับ ประโยชน์ที่ประชาชนได้รับ และรูปแบบการหารายได้ของผู้ขออนุญาตและผู้ใช้เขตทาง เป็นต้น

2.3) การนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่เหมาะสม พร้อมรายละเอียดวิธีการคิดสำหรับการอนุญาตให้สร้างอาคารหรือสิ่งอื่นในเขตทางหลวงหรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวงตามมาตรา 47 ซึ่งผู้ที่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะชำระ

โดยอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่พัฒนาขึ้นตามมาตรานี้จะมีรูปแบบที่เหมาะสมกับฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง ผู้ขออนุญาต ผู้ใช้เขตทาง และผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ผ่านการประยุกต์ใช้แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์หลายๆ แนวคิดร่วมกัน นอกจากนั้นรายละเอียดวิธีการคิดยังสามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้ง่ายและหลีกเลี่ยงการใช้ดุลยพินิจส่วนบุคคล

2.4) การนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่เหมาะสม พร้อมรายละเอียดวิธีการคิดสำหรับการอนุญาตให้ปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวงตามมาตรา 48 ซึ่งผู้ที่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะชำระ

โดยอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่พัฒนาขึ้นตามมาตรานี้จะมีรูปแบบที่เหมาะสมกับฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง ผู้ขออนุญาต ผู้ใช้เขตทาง และผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ผ่านการประยุกต์ใช้แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์หลายๆ แนวคิดร่วมกัน นอกจากนั้นรายละเอียดวิธีการคิดยังสามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้ง่ายและหลีกเลี่ยงการใช้ดุลยพินิจส่วนบุคคล

3) องค์ประกอบงานที่ 3 การรับฟังความคิดเห็น

3.1) การเรียนเชิญผู้ใช้บริการและผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อเข้าร่วมการประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น ผ่านการติดต่อไปยังบุคลากรของหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน และรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นผู้ใช้บริการหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 เพื่อเรียนเชิญให้เข้าร่วมการประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น

3.2) การดำเนินการจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็นในประเด็นที่เกี่ยวกับประเภทกิจกรรมที่จะจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงและอัตราค่าใช้เขตทางหลวง ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 โดยการประชุมกำหนดให้มีผู้เข้าร่วมอย่างน้อย 100 คน

4) องค์ประกอบงานที่ 4 การปรับปรุงผลการนำเสนอแนวทางปฏิบัติตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ตามมาตรา 47 และมาตรา 48

การนำข้อสรุปที่ได้จากการประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็นในองค์ประกอบงานที่ 3 มาปรับปรุงผลการนำเสนอแนวทางปฏิบัติตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 ซึ่งได้นำเสนอไว้ในข้อ 2 ซึ่งประกอบไปด้วย

- การกำหนดประเภทของกิจกรรม
- การจำแนกประเภทผู้ขออนุญาตและผู้ใช้เขตทาง
- อัตราค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 47
- อัตราค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 48

เพื่อให้แนวทางปฏิบัติดังกล่าวมีรายละเอียดที่เหมาะสม และสามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้จริงในประเทศไทย โดยกรมทางหลวง

# บทที่ 2
# การทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง

การที่กรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย จะพิจารณาอนุญาตและเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับการก่อสร้างอาคาร การปักเสา การพาดสาย การวางท่อ หรือกระทำการใดๆ (ต่อไปในบทนี้ขอเรียกว่า กิจกรรม) ในหรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง อันเป็นไปตามอำหน้าที่ซึ่งระบุในมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 (ต่อไปในบทนี้ขอเรียกว่า พ.ร.บ. ทางหลวง) ไม่ใช่เรื่องใหม่ โดยพบว่าหน่วยงานผู้รับผิดชอบเขตทางในต่างประเทศมีการดำเนินงานเกี่ยวกับการพิจารณาอนุญาตและเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมประเภทต่างๆ มาอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้หน่วยงานในประเทศไทยหลายหน่วยงานก็มีพิจารณาอนุญาตและเรียกเก็บค่าเช่าหรือค่าติดตั้งสำหรับกิจกรรมประเภทนี้เช่นกัน แม้กระทั่งกรมทางหลวงในปัจจุบันก็มีการพิจารณาอนุญาตและเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับบางกิจกรรมอยู่แล้ว

ดังนั้น การรวบรวมคู่มือ แนวทางการดำเนินงาน เอกสารอ้างอิง และงานวิจัยต่างๆ ของหน่วยงานจากทั้งในประเทศและในต่างประเทศ ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวข้องกับแนวทางปฏิบัติสำหรับการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ.ทางหลวง เฉพาะในประเด็นที่เกี่ยวกับข้องอัตราค่าใช้เขตทางหลวงอันเป็นไปตามขอบเขตการศึกษาของโครงการ รวมถึงการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลที่รวบรวมได้ จึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อกระบวนการการศึกษาและพัฒนาแนวทางปฏิบัติเพื่อกำหนดวิธีการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวงของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาได้เลือกดำเนินการสืบค้นเอกสารอ้างอิงรวมถึงและแนวทางการดำเนินงานจากหน่วยงานต่างๆ จากทั้งในประเทศและในต่างประเทศ ดังรายนามต่อไปนี้

1) กรมทางหลวง
2) กรุงเทพมหานคร
3) หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานทางของประเทศญี่ปุ่น
4) หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานทางของประเทศฝรั่งเศส
5) หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานทางของประเทศอิตาลี
6) หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานทางของประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเด็นหลักซึ่งที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมจากหน่วยงานข้างต้น ได้แก่ แนวทางปฏิบัติในการพิจารณาอนุญาตและการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับสิ่งปลูกสร้าง ในพื้นที่เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง และเพื่อให้กระบวนการเคราะห์และเปรียบเทียบสามารถกระทำได้โดยง่าย ที่ปรึกษาจึงได้สรุปผลลัพธ์ของกระบวนการทบทวนเอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้องออกตามประเภทกิจกรรมในแต่ละมาตรา

## 2.1 การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้มีการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง มาอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ดีกิจกรรมเกือบทั้งหมดที่ได้รับการอนุญาตตามมาตราทั้งสองข้างต้น มักได้รับการยกเว้นการจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวง เนื่องจากผู้ขออนุญาตเป็นหน่วยงานราชการที่ได้รับการยกเว้น

ทั้งนี้ กิจกรรมที่กรมทางหลวงได้มีการพิจารณาอนุมัติและจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงมาอย่างต่อเนื่องได้แก่ การขอติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่และป้ายของสถานีบริการน้ำมัน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) การติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่

กรมทางหลวงได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการอนุญาตให้ติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ของหน่วยงานราชการและภาคเอกชน ดังต่อไปนี้

ลักษณะกิจการสถานที่จะพิจารณาอนุญาต

สถานที่ราชการและสถานที่เอกชนที่มีประชาชนเดินทางมาติดต่อจำนวนมาก แต่มิใช่การเดินทางมาเป็นประจำ ซึ่งผู้ใช้ทางอาจหลงทางหรือเข้าออกบริเวณนั้นไม่คล่องตัว อันเป็นสาเหตุทำให้เกิดการจราจรติดขัดหรือเกิดอุบัติเหตุได้ สถานที่เหล่านี้ได้แก่

1.1 สถานที่ราชการ

1.2 สถานที่เอกชน

1) สนามกีฬา
2) ศูนย์การค้า , ตลาดนัด , สถานที่จัดจำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP)
3) แหล่งท่องเที่ยว สถานที่พักแรม ที่พักผ่อนหย่อนใจ
4) สถานศึกษา
5) โรงพยาบาล
6) ศาสนสถานทุกศาสนา
7) นิคมอุตสาหกรรม
8) มูลนิธิและองค์กรการกุศล
9) หมู่บ้านจัดสรรและคอนโดมิเนียม
10) สำนักงานพรรคการเมือง

มาตรฐานและการติดตั้งป้าย

ป้ายแนะนำ เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางของสถานที่สำคัญดังกล่าว กำหนดไว้ 3 ประเภท คือ

ก) ป้ายบอกจุดหมายปลายทาง

ข) ป้ายชี้ทาง

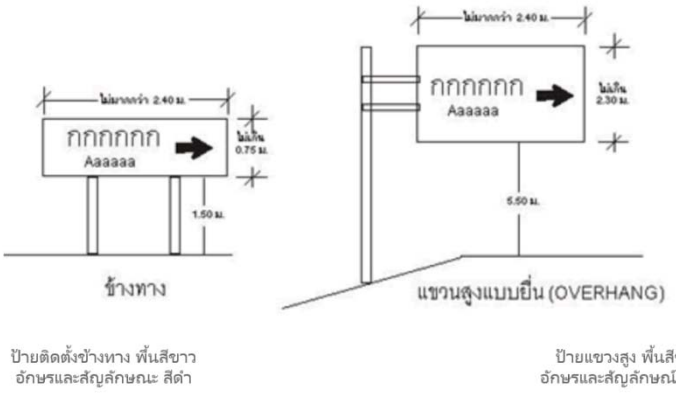
ค) ป้ายข่าวสารข้างทาง

ตำแหน่งของป้ายแนะนำสำหรับการนี้ห้ามมิให้ติดตั้งที่บริเวณทางแยกทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวง ได้ติดตั้งป้ายแนะนำตามมาตรฐานไว้แล้วนั้น

รายละเอียดการใช้ การติดตั้ง และมาตรฐานรูปแบบของป้าย มีดังต่อไปนี้

ก) ป้ายบอกจุดหมายปลายทาง

1) ป้ายบอกจุดหมายปลายทางที่เป็นสถานที่ราชการ ลักษณะขนาดรูปร่างและสีของป้าย บอกจุดหมายปลายทาง ดังรายละเอียดที่แสดงในรูปที่ 2-1



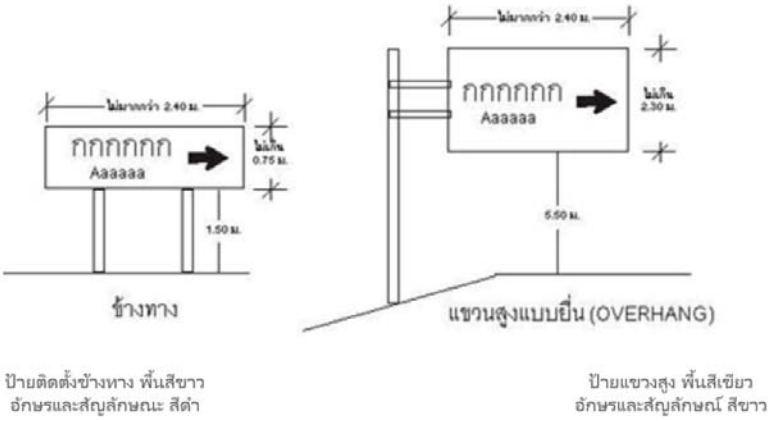

**รูปที่ 2-1 ขนาดของป้ายบอกจุดหมายปลายทางที่เป็นสถานที่ราชการ**

2) ป้ายบอกจุดหมายปลายทางที่เป็นสถานที่เอกชน ลักษณะขนาดรูปร่างและสีของป้าย บอกจุดหมายปลายทาง ดังรายละเอียดที่แสดงในรูปที่ 2-2

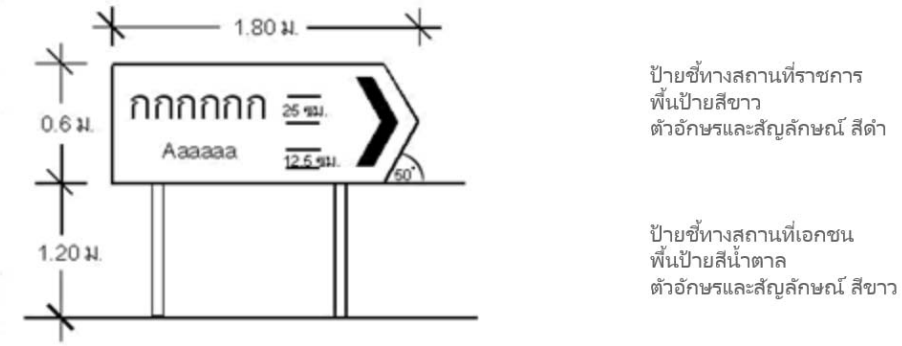
การติดตั้ง ให้ติดตั้งบนทางหลวงในระยะ 25 ถึง 150 เมตร ก่อนถึงทางแยกสาธารณะหรือทางเชื่อม ไปสู่สถานที่ดังกล่าว

ข) ป้ายชี้ทาง

ลักษณะขนาดและรูปร่างของป้ายชี้ทางดังรายละเอียดที่แสดงในรูปที่ 2-3 ทั้งนี้อาจบอกระยะทางจากทางแยกถึงสถานที่ดังกล่าว เป็นกิโลเมตร หรือเมตร




**รูปที่ 2-2 ขนาดของป้ายบอกจุดหมายปลายทางที่เป็นสถานที่เอกชน**




**รูปที่ 2-3 ขนาดของป้ายชี้ทาง**

การติดตั้งป้ายชี้ทางให้ติดตั้งตรงปากทางเชื่อมที่เข้าสู่สถานที่สำคัญดังกล่าว โดยให้การจราจรทั้งสองทิศทางสามารถเห็นได้ ทั้งนี้ ห้ามติดตั้งที่เกาะกลาง เมื่อเห็นว่าจำเป็นต้องติดตั้งป้ายชี้ทางเสริมป้ายแนะนำจุดหมายปลายทางได้

ค) ป้ายข่าวสารข้างทาง

ลักษณะของป้ายข่าวสาร เป็นกระดานป้าย (Bill Board) สร้างขนานไปกับเขตทางหลวง เพื่อการโฆษณาประชาสัมพันธ์สถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ในบริเวณที่ใกล้เคียงกับตำแหน่งที่ติดตั้งป้ายนี้

ข้อกำหนดเงื่อนไข

1) กรมทางหลวงจะเป็นผู้พิจารณากำหนดประเภทและมาตรฐานของป้าย รวมทั้งตำแหน่งติดตั้งป้ายที่เหมาะสม

2) ผู้ขออนุญาตหรือเจ้าของสถานที่สำคัญ ยกเว้นส่วนราชการ จะต้องเสียค่าเช่าสำหรับการติดตั้งป้าย ดังนี้

| | | |
|---|---|---|
| ป้ายชี้ทาง | ตำแหน่งละ | 6,000.- บาทต่อปี |
| ป้ายติดตั้งข้างทาง | ตำแหน่งละ | 10,000.- บาทต่อปี |
| ป้ายแขวนสูง ชนิดเสาเดียว | ตำแหน่งละ | 50,000.- บาทต่อปี |

3) เมื่อป้ายดังกล่าวชำรุดเสียหายไม่ว่ากรณีใดๆ ผู้ขออนุญาตจะดำเนินการติดตั้งทดแทนใหม่ โดยผู้ขออนุญาตหรือเจ้าของป้ายจะต้องออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด

4) ผู้ขออนุญาตจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุในหนังสือขออนุญาต

5) กรมทางหลวงสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการขออนุญาตให้ติดตั้งป้ายดังกล่าว โดยมิต้องแจ้งเหตุความจำเป็นใดๆ ต่อผู้ขออนุญาต

(2) การติดตั้งป้ายแนะนำเข้าสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

ป้ายแนะนำเข้าสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีรูปแบบที่แสดงสัญลักษณ์ ข้อความเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงหรือหล่อลื่น พร้อมทั้งลูกศรชี้ทางเข้าออกสถานีบริการ โดยต้องมีขนาดพื้นที่ไม่เกิน 3 เมตร

การขออนุญาต

ให้เจ้าของสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ประสงค์จะติดตั้งป้ายยื่นแบบและเอกสารการขออนุญาตต่อแขวงการทางที่รับผิดชอบดูแลทางหลวงบริเวณนั้น โดยให้เสนอแผนผังของสถานีบริการ แบบป้ายที่จะติดตั้ง พร้อมคำร้องขออนุญาต แบบฟอร์มของกรมทางหลวง

เงื่อนไขในการอนุญาต

1) ผู้ขออนุญาตต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากการติดตั้งป้ายทุกกรณี

2) ผู้ขออนุญาตต้องเสียค่าเช่าในการติดตั้งป้ายในอัตราป้ายละ 9,000 บาท/ป้าย/ปี

3) กรมทางหลวงสงวนสิทธิ์ที่จะเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์เงื่อนไข รวมทั้งเพิกถอนการอนุญาตโดยไม่ต้องแจ้งเหตุผลและความจำเป็น

(3) การวางท่อในเขตทางหลวง

กรมทางหลวงได้มีการกำหนดเก็บค่าเช่าในการวางท่อส่งน้ำในเขตทางหลวง ด้วยการคำนวณจากราคามูลค่าที่ดินในอัตราร้อยละ 5 ต่อปี อันเป็นการปรับลดลงจากอัตราร้อยละ 10 ต่อปี ที่กำหนดไว้เดิม เนื่องจากได้รับการร้องเรียนว่าเป็นอัตราที่สูงเกินไป

หลักเกณฑ์ในการคำอัตราค่าใช้เขตทางหลวง

สำหรับการคำนวณค่าเช่าสำหรับงานวางท่อในเขตทางหลวง ได้แก่

1) ให้คำนวณมูลค่าที่ดิน ซึ่งผู้ขออนุญาตจะต้องใช้ในการวางท่อ ดังนี้

มูลค่าที่ดิน = พื้นที่ในเขตทางหลวงที่ใช้วางท่อ x ราคาที่ดิน

2) พื้นที่ในเขตทางหลวงที่ใช้วางท่อ ตามข้อ 1) ให้คำนวณจาก

พื้นที่ในเขตทางหลวงที่ใช้วางท่อ = เส้นผ่าศูนย์กลางของท่อ x ระยะความยาวท่อ

3) ราคาที่ดิน ตามข้อ 1) ให้ใช้ราคาประในของกรมที่ดิน สำหรับที่ดินริมเขตทางหลวงบริเวณที่ขออนุญาตวางท่อ

4) อัตราค่าเช่ารายปีซึ่งจะเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต ให้คิดเป็นร้อยละ 5 ของ มูลค่าที่ดิน ซึ่งคำนวณได้จากข้อ 1)

อัตราค่าเช่ารายปี = 0.05 x มูลค่าที่ดิน

การปรับอัตราค่าเช่า

กรมทางหลวงจะปรับอัตราค่าเช่าเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 15 สำหรับระยะการอนุญาตทุกๆ 5 ปี

กล่าวคือ อัตราค่าเช่ารายปีในปีที่ 6 ถึงปีที่ 10 จะเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าเช่ารายปีที่กำหนดในครั้งแรก อีกร้อยละ 15 ขณะเดียวกันอัตราค่าเช่ารายปีในปีที่ 11 ถึงปีที่ 15 ก็จะเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าเช่ารายปีที่เรียกเก็บในที่ 6 ถึงปีที่ 10 อีกร้อยละ 15

## 2.2 การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานราชการอีกแห่งหนึ่งในประเทศไทย ที่มีอำนาจและการจัดการเกี่ยวกับกับพิจารณาอนุญาตให้สิ่งปลูกสร้างอื่นใดเข้ามาติดตั้งในเขตทางซึ่งกรุงเทพมหานครเป็นผู้รับผิดชอบ อย่างไรก็ดีรูปแบบของการเรียกเก็บค่าเช่าอาจแตกต่างจากกรมทางหลวง เช่น ค่าเช่าในการติดตั้งป้ายจะเป็นการเก็บผ่านภาษีป้าย เป็นต้น

(1) หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการติดตั้งป้ายโฆษณาในที่สาธารณะ

กรุงเทพมหานครในฐานะราชการส่วนท้องถิ่น มีอำนาจหน้าที่ในการรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยและดูแลรักษาที่สาธารณะ ตามมาตรา 89 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 มาตรา 18 ประกอบกับมาตรา 16 และ 27 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 และตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 จึงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการติดตั้งป้ายโฆษณาในที่สาธารณะ ดังต่อไปนี้

1) ให้ยกเลิกประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการติดตั้งป้ายโฆษณาในที่สาธารณะ ฉบับลงวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2545

2) ห้ามมิให้ติดตั้งป้ายโฆษณาในที่สาธารณะ เว้นแต่กรณีดังนี้

2.1) เป็นการติดตั้งในบริเวณหรือสถานที่ที่กรุงเทพมหานครกำหนดหรือจัดไว้ให้

2.2) การติดตั้งป้ายบอกทางและป้ายนอกสถานที่

2.3) การติดตั้งป้ายเพื่องานพระราชพิธี รัฐพิธีหรือการต้อนรับราชอาคันตุกะหรือแขกเมืองของ รัฐบาล

2.4) การติดตั้งป้ายสำหรับงานจัดสร้างหรือซ่อมถนน และงานสาธารณูปโภคของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยให้รวมถึงการจัดสร้างหรือซ่อมที่ดำเนินการ โดยผู้รับจ้างของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐหรือ

2.5) การติดตั้งป้ายแสดงชื่อหรือสัญลักษณ์ของผู้บริจาคเงินค่าก่อสร้างหรือปรับปรุง

3) การติดตั้งป้ายโฆษณาตามข้อ 2 จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไข ดังนี้

3.1) ต้องเป็นป้ายที่มั่นคงแข็งแรงและไม่มีลักษณะที่น่าจะก่อให้เกิดอันตราย

3.2) ไม่ปิดหรือบังเครื่องหมายหรือสัญญาณที่เกี่ยวกับการจราจร

3.3) ต้องติดตั้งในที่ที่ไม่เป็นอุปสรรคแก่การจราจร

3.4) ผู้ได้รับอนุญาตจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้น อันเนื่องมาจากป้ายหรือ จากการติดตั้งหรือจากการรื้อถอนป้ายนั้น

3.5) ข้อความและภาพที่ใช้ต้องไม่ขัดต่อศีลธรรมอันดีงาม

4) การติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณหรือสถานที่ ที่กรุงเทพมหานครกำหนดหรือจัดไว้ให้ตามข้อ 2.1 จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข ระยะเวลา และรูปแบบ ดังนี้

4.1) ต้องเป็นป้ายที่ไม่ใช่เพื่อประโยชน์ทางการค้า กรณีมีผู้สนับสนุนการจัดทำป้าย จะมีชื่อ หรือสัญลักษณ์ของผู้สนับสนุนได้ไม่เกิน 1 ใน 10 ส่วนของฝ่าย

4.2) มิให้ติดตั้งในบริเวณดังนี้ เกาะกลางบนถนน ต้นไม้ สะพานลอยคนเดินข้ามและสะพานลอยรถข้าม รวมทั้งส่วนประกอบของสะพาน รั้วและแผงเหล็กริมถนน ป้ายจราจร และสัญญาณไฟจราจร ป้ายประกาศของทางราชการ รั้ว หรือกำแพง หรือผนังอาคารของทางราชการ ศาลาที่พักผู้โดยสาร ถนนโดยรอบพระบรมมหาราชวัง ถนนรอบพระราชวัง สวนจิตรลดาลานพระบรมรูปทรงม้า ถนนราชดำเนินนอก ถนนราชดำเนินกลาง และถนนราชดำเนินใน

4.3) ต้องทำหนังสือเพื่อขออนุญาตต่อผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 20 วัน อนุญาตให้ติดตั้งได้ไม่เกิน 20 วัน และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต ต้องจัดเก็บให้เสร็จสิ้นเรียบร้อยภายในเวลาไม่เกิน 3 วัน

4.4) ต้องติดตั้งสูงจากพื้นทางเท้าไม่น้อยกว่า 2.1 เมตร โดยกรณีวัสดุเป็นโครงไม้หรือแผ่น ฟิวเจอร์บอร์ดต้องมีขนาดป้ายกว้างไม่เกิน 0.8 เมตรและสูงไม่เกิน 1.2 เมตร กรณีวัสดุเป็นผ้าหรือรูปแบบธงต้องมีขนาดป้ายไม่เกิน 0.6 เมตร และสูงไม่เกิน 1.2 เมตร

4.5) วิธีการติดตั้งจะต้องไม่กระทำโดยวิธีการทากาว หรือทาแป้งเปียก หรือทา พ่น ระบายสีหรือตอกตะปูเป็นอันขาด ต้องไม่ติดลักษณะแขวนเป็นราว และต้องไม่กระทำการใดๆ ที่เกิดก่อให้เกิดความเสียหายต่อพื้นผิวทางเท้า

5) การติดตั้งป้ายบอกทางบอกสถานที่ ตามข้อ 2.2 ต้องได้รับอนุญาตจากผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครก่อน โดยกรุงเทพมหานครจะอนุญาตให้เฉพาะป้ายบอกทางและป้ายบอกสถานที่สำหรับสถานที่ของ ส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ โรงพยาบาล สถาบันการศึกษา วัด หรือ ศาสนสถานอื่นเท่านั้น

ป้ายที่ติดตั้งตามข้อนี้ต้องมีขนาดและรูปแบบตามที่กรุงเทพมหานครกำหนด

6) การติดตั้งป้ายสำหรับงานจัดสร้างหรือซ่อมถนนหรืองานสาธารณูปโภคตามข้อ 2.4 ให้ติดตั้งได้ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กรุงเทพมหานครได้ตกลงไว้กับส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจดังกล่าว

7) การติดตั้งป้ายแสดงชื่อหรือสัญลักษณ์ของผู้บริจาคเงินก่อสร้างหรือปรับปรุงตามข้อ 2.5 ให้ติดตั้งในบริเวณหรือสถานที่ที่ใช้เงินดังกล่าวก่อสร้างหรือปรับปรุง และต้องติดตั้งในบริเวณหรือที่ที่กรุงเทพมหานครกำหนดโดยมีขนาดและรูปแบบตามที่กรุงเทพมหานครกำหนด

8) ในกรณีที่สมควรปฏิบัติเป็นอย่างอื่นหรือที่ไม่มีกำหนดไว้ในประกาศนี้ให้เสนอผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเพื่อสั่งการเป็นกรณีๆ ไป

(2) ภาษีป้าย

ความรู้ทั่วไป

(1) ป้ายที่ต้องเสียภาษี ป้ายที่ต้องเสียภาษีได้แก่ป้ายที่แสดงชื่อยี่ห้อหรือเครื่องหมายที่ใช้ในการประกอบการค้าหรือประกอบกิจการอื่นเพื่อหารายได้หรือโฆษณาการค้าหรือกิจการอื่นเพื่อหารายได้ไม่ว่าจะได้แสดงหรือโฆษณาไว้ที่วัตถุใดๆ ด้วยอักษรภาพหรือเครื่องหมายที่เขียนแกะสลัก จารึก หรือทำให้ปรากฏด้วยวิธีอื่น

(2) ป้ายที่ไม่ต้องเสียภาษี

1) ป้ายที่แสดงไว้ ณ โรงมหรสพและบริเวณของโรงมหรสพนั้นเพื่อโฆษณามหรสพ

2) ป้ายที่แสดงไว้ที่สินค้าหรือที่สิ่งหุ้มห่อหรือบรรจุสินค้า

3) ป้ายที่แสดงไว้ในบริเวณงานที่จัดขึ้นเป็นครั้งคราว

4) ป้ายที่แสดงไว้ที่คนหรือสัตว์

5) ป้ายที่แสดงไว้ภายในอาคารที่ใช้ประกอบการค้าหรือประกอบกิจการอื่นหรือภายในอาคารซึ่งเป็นที่รโหฐาน ทั้งนี้ เพื่อหารายได้และแต่ละป้ายมีพื้นที่ไม่เกิน 3 ตารางเมตร ที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่ไม่รวมถึงป้ายตามกฎหมายว่าด้วยทะเบียนพาณิชย์

6) ป้ายของราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาคหรือราชการส่วนท้องถิ่น ตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน

7) ป้ายขององค์การที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล หรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ และหน่วยงานที่นำรายได้ส่งรัฐ

8) ป้ายของธนาคารแห่งประเทศไทย ธนาคารออมสิน ธนาคารอาคารสงเคราะห์ ธนาคารเพื่อการสหกรณ์ และบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

9) ป้ายของโรงเรียนเอกชนตามกฎหมายว่าด้วยโรงเรียนเอกชน หรือสถาบันอุดมศึกษาเอกชน ตามกฎหมายว่าด้วย สถาบันอุดมศึกษาเอกชน ที่แสดงไว้ ณ อาคารหรือบริเวณของโรงเรียนเอกชน หรือสถาบันอุดมศึกษาเอกชนนั้น

10) ป้ายของผู้ประกอบการเกษตรซึ่งค้าผลผลิตอันเกิดจากการเกษตรของตน

11) ป้ายของวัดหรือผู้ดำเนินกิจการเพื่อประโยชน์แก่การศาสนา หรือการกุศลสาธารณะโดยเฉพาะ

12) ป้ายของสมาคมหรือมูลนิธิ

13) ป้ายตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (ปัจจุบันมีฉบับที่ 2) กฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ.2535) ให้เจ้าของป้ายไม่ต้องเสียภาษีป้ายสำหรับ

(ก) ป้ายที่ติดตั้งหรือแสดงไว้ที่รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถบดถนนหรือรถแทรกเตอร์ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(ข) ป้ายที่ติดตั้งหรือแสดงไว้ที่ล้อเลื่อน ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน

(ค) ป้ายที่ติดตั้งหรือแสดงไว้ที่ยานพาหนะนอกเหนือจาก (ก) และ (ข)

โดยมีพื้นที่ไม่เกินห้าร้อยตารางเซนติเมตร

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

ผู้มีหน้าที่เสียภาษีป้าย คือ เจ้าของป้าย แต่ในกรณีที่ปรากฏแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ว่าไม่มีผู้ยื่นแบบแสดงรายการภาษีป้าย (ภ.ป.1) สำหรับป้ายใดเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่อาจหาตัวเจ้าของป้ายนั้นได้ให้ถือว่าผู้ครอบครองป้ายนั้นเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษีป้าย

ถ้าไม่อาจหาตัวผู้ครอบครองป้ายนั้นได้ให้ถือว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคาร หรือที่ดินที่ป้ายนั้นติดตั้งหรือแสดงอยู่เป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษีป้ายตามลำดับ และให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งการประเมินภาษีเป็นหนังสือไปยังบุคคลดังกล่าว

กำหนดระยะเวลา

กำหนดระยะเวลาให้ยื่นแบบแสดงรายการให้เจ้าของป้ายซึ่งจะต้องเสียภาษีป้าย ยื่นแบบแสดงรายการภาษีป้ายตามแบบและวิธีการที่กระทรวงมหาดไทยกำหนด ภายในเดือนมีนาคมของปี ให้เจ้าของป้ายมีหน้าที่เสียภาษีป้ายโดยเสียเป็นรายปี ยกเว้นป้ายที่เริ่มติดตั้งหรือแสดงในปีแรกให้เสียภาษีป้ายตั้งแต่วันเริ่มติดตั้ง หรือแสดงจนถึงวันสิ้นปี และให้คิดภาษีป้ายเป็นรายงวด งวดละสามเดือนของปีโดยเริ่มเสียภาษีป้ายตั้งแต่งวดที่ติดตั้งป้ายจนถึงงวดสุดท้ายของปี ทั้งนี้ เป็นไปตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงป้ายที่ติดตั้งบนอสังหาริมทรัพย์ของบุคคลอื่นและมีพื้นที่เกินสองตารางเมตรต้องมีชื่อและที่อยู่ของเจ้าของป้ายเป็นตัวอักษรไทยที่ชัดเจนที่มุมขวาด้านล่างของป้าย และให้ข้อความดังกล่าวได้รับยกเว้นภาษีป้าย ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง ในกรณีที่เจ้าของป้ายอยู่นอกประเทศไทย ให้ตัวแทนหรือผู้แทนในประเทศ มีหน้าที่ยื่นแบบแสดงรายการภาษีป้ายแทนเจ้าของป้า ถ้าเจ้าของป้ายเสียชีวิต เป็นผู้ไม่อยู่เป็นคนสาบสูญ เป็นคนไร้ความสามารถ หรือเป็นคนเสมือนไร้ความสามารถให้ผู้จัดการมรดก ผู้ครอบครองทรัพย์มรดก ไม่ว่าจะเป็นทายาทหรือผู้อื่น ผู้จัดการทรัพย์สิน ผู้อนุบาลหรือผู้พิทักษ์แล้วแต่กรณีมีหน้าที่ปฏิบัติการแทนเจ้าของป้าย เจ้าของป้ายผู้ใด

1) ติดตั้งหรือแสดงป้ายอันต้องเสียภาษีภายหลังเดือนมีนาคม ให้เสียเป็นรายงวด
2) ติดตั้งหรือแสดงป้ายใหม่แทนป้ายเดิม และมีพื้นที่ ข้อความภาพและเครื่องหมายอย่างเดียวกับป้ายเดิมที่ได้เสียภาษีป้ายแล้วป้ายชำรุดไม่ต้องชำระเฉพาะปีที่ติดตั้ง
3) เปลี่ยนแปลงแก้ไขพื้นที่ป้าย ข้อความ ภาพ หรือเครื่องหมายบางส่วนในป้ายที่ได้เสียภาษีป้ายแล้ว อันเป็นเหตุให้ต้องเสียภาษีป้ายเพิ่มที่เพิ่มข้อความชำระตามประเภทป้ายเฉพาะส่วนที่เพิ่มป้ายที่ลดขนาด ไม่ต้องคืนเงินภาษีในส่วนที่ลดถ้าเปลี่ยนขนาดต้องชำระใหม่ให้เจ้าของป้ายตาม (1) (2) หรือ (3) ยื่นแบบแสดงรายการภาษีป้ายต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ติดตั้งหรือแสดงป้ายหรือนับแต่วันเปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อความ ภาพ หรือเครื่องหมายป้ายเดิมแล้วแต่กรณี

ฐานภาษีและอัตราภาษี

ฐานภาษีและอัตรา คือ เนื้อที่ของป้ายและประเภทของป้ายรวมกัน ถ้าเป็นป้ายที่มีขอบเขตกำหนดได้ การคำนวณพื้นที่ป้ายให้เอาส่วนกว้างที่สุดคูณด้วยส่วนยาวที่สุดเป็นขอบเขตของป้าย ถ้าเป็นป้ายที่ไม่มีขอบเขตกำหนดได้ ให้ถือเอาตัวอักษร ภาพ หรือเครื่องหมายที่อยู่ริมสุดเป็นขอบเขตสำหรับกำหนดส่วนที่กว้างที่สุดและยาวที่สุด แล้วคำนวณเป็นตารางเซนติเมตร เศษของ 500 ตารางเซนติเมตรถ้า เกินครึ่ง ให้นับเป็น 500 ตารางเซนติเมตร ถ้าต่ำกว่าปัดทิ้ง ประกอบกับประเภทของป้าย คำนวณเป็น

ค่าภาษีป้ายที่ต้องชำระโดยกำหนดอัตราภาษีป้ายดังนี้

1) ป้ายที่มีอักษรไทยล้วน คิดอัตรา 3 บาท ต่อห้าร้อยตารางเซนติเมตร

2) ป้ายที่มีอักษรไทยปนกับอักษรต่างประเทศ และหรือปนกับภาพ และหรือเครื่องหมายอื่นให้คิดอัตรา 20 บาท ต่อห้าร้อยตารางเซนติเมตร

3) ป้ายดังต่อไปนี้ ให้คิดอัตรา 40 บาท ต่อห้าร้อยตารางเซนติเมตร

   ก) ป้ายที่ไม่มีอักษรไทย ไม่ว่าจะมีภาพหรือเครื่องหมายใด หรือไม่

   ข) ป้ายที่มีอักษรไทยบางส่วน หรือทั้งหมดอยู่ใต้หรือต่ำกว่าอักษรต่างประเทศ

4) ป้ายที่เปลี่ยนแปลงแก้ไขพื้นที่ป้าย ข้อความภาพหรือเครื่องหมายบางส่วนในป้ายที่ได้เสียภาษีแล้วอันเป็นเหตุให้ต้องเสียภาษีป้ายเพิ่มขึ้น ให้คิดอัตราตาม (1) (2) หรือ (3) แล้วแต่กรณี และให้เสียเฉพาะจำนวนเงินภาษีที่เพิ่มขึ้น

5) ป้ายทุกประเภทเมื่อคำนวณพื้นที่ของป้ายแล้วถ้ามีอัตราที่ต้องเสียภาษีต่ำกว่าป้ายละ 200 บาท ให้เสียภาษีป้ายละ 200 บาท

**2.3 การประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดินกรณีตู้โทรศัพท์สาธารณะ**

คณะรัฐมนตรีรับทราบเรื่องการซักซ้อมแนวทางการประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดินกรณีตู้โทรศัพท์สาธารณะโดยกระทรวงมหาดไทย ได้มีหนังสือถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดินกรณีตู้โทรศัพท์สาธารณะ โดยถือปฏิบัติตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดิน พุทธศักราช 2475 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์การประเมินค่ารายปีของทรัพย์สิน ดังนี้

1) กรณีตู้โทรศัพท์สาธารณะที่มีค่าเช่า ให้นำค่าเช่ามาประเมินเป็นค่ารายปี

2) กรณีตู้โทรศัพท์สาธารณะที่ไม่สามารถหาค่าเช่าได้ ให้ถือปฏิบัติ ดังนี้

   2.1) ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกำหนดค่าเช่ามาตรฐานกลางเฉลี่ยต่อตารางเมตรสำหรับตู้โทรศัพท์สาธารณะแยกตามทำเลที่ตั้งซึ่งมีความเจริญทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกันในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

   2.2) การหาค่าเช่ามาตรฐานกลางเฉลี่ยต่อตารางเมตร ให้ใช้หลักการเทียบเคียงกับค่าเช่าจริงของทรัพย์สินประเภทอาคาร หรือค่าเช่าแผงลอยในเขตพื้นที่ใกล้เคียงแต่ละทำเลที่ตั้งหรือเทียบเคียงกับอัตราค่าเช่าของอาคารอาคารลักษณะพิเศษ หรือแผงลอยที่กรมธนารักษ์กำหนด

3) การประเมินค่ารายปีตู้โทรศัพท์สาธารณะไม่ควรสูงกว่าค่ารายปีที่กรุงเทพมหานครจัดเก็บในอัตราค่าเช่าสูงสุด 250 บาทต่อตู้ต่อเดือน

## 2.4 การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงของประเทศญี่ปุ่น

กรมทางหลวงของประเทศญี่ปุ่นสามารถจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงได้ เนื่องจากแนวคิดที่ว่า การจัดโครงสร้างทางหลวงภายในประเทศเป็นการให้บริการสาธารณะในด้านการให้ประชาชนใช้ประโยชน์ในการเดินทางติดต่อกัน ดังนั้นการที่บุคคลหรือผู้ประกอบการอื่นๆ มีการใช้ประโยชน์จากทางหลวงในลักษณะของการใช้เฉพาะเพียงคนเดียว บุคคลหรือผู้ประกอบการดังกล่าวจึงควรต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงให้กับกรมทางหลวง

ทั้งนี้ ตามมาตรา 32 ของกฎหมายทางหลวงในประเทศญี่ปุ่น ได้ระบุไว้ประเภทของสิ่งก่อสร้างที่จะสามารถขออนุญาตใช้ทางหลวงสำหรับการปลูกอาคารหรือสิ่งก่อสร้างใดๆ ไว้ดังนี้

(1) รางรถไฟ

(2) ป้าย

(3) ทางเดิน หรือสิ่งก่อสร้างที่มีลักษณะคล้ายกัน

(4) รางระบายน้ำ หรือสิ่งก่อสร้างที่มีลักษณะคล้ายกัน

(5) ถนนใต้ดิน ห้องใต้ดิน ทางเดินใต้ดิน หรือสิ่งก่อสร้างที่มีลักษณะคล้ายกัน

(6) ร้านค้า ที่วางสินค้า หรือสิ่งก่อสร้างที่มีลักษณะคล้ายกัน

(7) ตู้ไปรษณีย์

(8) เสาไฟฟ้า

(9) เสาโทรศัพท์

(10) สายไฟฟ้า

(11) ที่วางหม้อแปลงไฟฟ้า

(12) ตู้โทรศัพท์สาธารณะ

(13) ท่อน้ำประปา

(14) ท่อน้ำเสีย

(15) ท่อก๊าซธรรมชาติ

สำหรับอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่กรมทางหลวงของประเทศญี่ปุ่นมีการเรียกเก็บจะมีลักษณะเป็นการเรียกเก็บรายปี โดยแบ่งอัตราค่าใช้เขตทางหลวงออกตามความเจริญของพื้นที่ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 เขตหลัก ได้แก่

(1) เขตที่ 1 พื้นที่เมืองหลวง เขตหัวเมือง หรือเขตเทศบาล

(2) เขตที่ 2 พื้นที่นอกเขตเทศบาล และ

(3) เขตที่ 3 ตำบลหรือหมู่บ้าน

ทั้งนี้ อัตราค่าใช้เขตทางหลวงในเขตที่ 1 จะมีอัตราที่สูงมาก ในขณะที่อัตราค่าใช้เขตทางหลวงในเขตที่ 3 จะมีอัตราที่ค่อนข้างต่ำ

รายละเอียดโดยสรุปสำหรับอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่กรมทางหลวงของประเทศญี่ปุ่นเรียกเก็บมีดังนี้

(1) รางรถไฟ

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x พื้นที่ของรางรถไฟ

(2) ป้าย

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x พื้นที่หน้าตัดของป้าย

(3) ทางเดิน หรือสิ่งก่อสร้างที่มีลักษณะคล้ายกัน

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x พื้นที่ของทางเดิน

(4) ร้านค้า ที่วางสินค้า หรือสิ่งก่อสร้างที่มีลักษณะคล้ายกัน

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x พื้นที่ของร้านค้าหรือที่วางสินค้า

(5) ตู้ไปรษณีย์

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x จำนวนตู้ไปรษณีย์

(6) เสาไฟฟ้า

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x จำนวนต้นของเสาไฟฟ้า

โดยนอกเหนือจากการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงพื้นที่ทั้ง 3 เขต อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับเสาไฟฟ้า ยังมีการแบ่งออกตามความสูงและขนาดพื้นที่ กล่าวคือ เสาไฟฟ้าที่สูงขึ้นก็จะถูกเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่แพงขึ้น

(7) เสาโทรศัพท์

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x จำนวนต้นของเสาไฟฟ้า

โดยพบว่า อัตราค่าค่าใช้เขตทางหลวงที่กำหนดสำหรับเสาโทรศัพท์จะถูกกว่าอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่กำหนดสำหรับเสาไฟฟ้าเล็กน้อย

เช่นกันนอกเหนือจากการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามพื้นที่ทั้ง 3 เขต อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับเสาโทรศัพท์ ยังมีการแบ่งออกตามความสูงและขนาดพื้นที่ กล่าวคือ เสาโทรศัพท์ที่สูงขึ้นก็จะถูกเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่แพงขึ้น

(8) เสาอื่นๆ

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x จำนวนต้นของเสา

โดยพบว่า อัตราค่าค่าใช้เขตทางหลวงที่กำหนดสำหรับเสาอื่นๆ จะถูกกว่าอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่กำหนดสำหรับเสาไฟฟ้าหรือเสาโทรศัพท์ค่อนข้างมาก (ถูกกว่าประมาณร้อยละ 70 ถึงร้อยละ 85)

(9) สายไฟฟ้า

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x ความยาวของสายไฟฟ้า

โดยพบว่า อัตราค่าค่าใช้เขตทางหลวงที่กำหนดสำหรับสายไฟฟ้าที่พาดอยู่ใต้ดิน จะถูกกว่าอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่กำหนดสำหรับสายไฟฟ้าที่พาดอยู่เหนือดิน ในอัตราส่วนครึ่งต่อครึ่ง

(10) ตู้โทรศัพท์สาธารณะ

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x จำนวนตู้โทรศัพท์สาธารณะ

(11) ท่อน้ำประปา

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x เส้นผ่าศูนย์กลางท่อ X ความยาวท่อ

นอกเหนือจากการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามพื้นที่ทั้ง 3 เขต อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ ท่อน้ำประปายังมีการแบ่งออกตามเส้นผ่าศูนย์กลางท่อ กล่าวคือ ท่อที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางท่อมากขึ้น ก็จะถูกเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่แพงขึ้น

(12) ท่อน้ำเสีย

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x เส้นผ่าศูนย์กลางท่อ x ความยาวท่อ

นอกเหนือจากการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามพื้นที่ทั้ง 3 เขต อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ ท่อน้ำประปายังมีการแบ่งออกตามเส้นผ่าศูนย์กลางท่อ กล่าวคือ ท่อที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางท่อมากขึ้น ก็จะถูกเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่แพงขึ้น

(13) ท่อก๊าซธรรมชาติ

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x เส้นผ่าศูนย์กลางท่อ x ความยาวท่อ

นอกเหนือจากการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามพื้นที่ทั้ง 3 เขต อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ ท่อน้ำประปายังมีการแบ่งออกตามเส้นผ่าศูนย์กลางท่อ กล่าวคือ ท่อที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางท่อมากขึ้น ก็จะถูกเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่แพงขึ้น

## 2.5 การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงของประเทศฝรั่งเศส

อัตราค่าใช้เขตทางหลวงซึ่งกรมทางหลวงของประเทศฝรั่งเศส ได้มีการเรียกเก็บจากผู้ยื่นขออนุญาตสำหรับการเข้าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง สามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

(1) การติดตั้งป้าย

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

ร้อยละที่กำหนด จากรายได้การโฆษณา หรือ

ร้อยละที่กำหนด จากรายได้จากค่าเช่าอุปกรณ์ หรือ

ร้อยละที่กำหนด ค่าดูแลรักษา หรือ

(2) การติดตั้งอื่นๆ

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x พื้นที่ของการติดตั้ง

โดยพบว่า ได้มีการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสูงสุดที่สามารถเรียกเก็บได้สำหรับติดตั้งอื่นๆ ทุกพื้นที่ของการติดตั้งต่อหนึ่งตารางเมตร

(3) การปักเสา

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x ความสูงของเสา

โดยพบว่า ได้มีการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสูงสุดที่สามารถเรียกเก็บได้สำหรับการพาดสายใต้ดินทุกความยาวหนึ่งกิโลเมตร

อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการปักเสามีการแบ่งการพิจารณาออกตามความสูง กล่าวคือ การปักเสาที่สูงขึ้นก็จะถูกเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่แพงขึ้น

(4) การพาดสายใต้ดิน

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x ความยาวของสายใต้ดิน

โดยพบว่า ได้มีการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสูงสุดที่สามารถเรียกเก็บได้สำหรับการพาดสายใต้ดินทุกความยาวหนึ่งกิโลเมตร

นอกจากนี้อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการวางท่อ ยังมีการแบ่งออกตามสภาพพื้นที่หรือประเภททางหลวงซึ่งเกิดการวางท่อ กล่าวคือ พื้นที่ซึ่งไม่ได้อยู่ในเขตภูเขาจะมีอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่ถูกกว่าพื้นที่ซึ่งตั้งอยู่ในเขตภูเขา และพื้นที่ทางหลวงพิเศษจะมีอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่แพงกว่าพื้นที่บนทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด หรือทางสาธารณะในเขตเทศบาล

(5) การวางท่อ

พบว่าพิจารณาค่าใช้เขตทางหลวงโดยการคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x ความยาวของท่อ

โดยพบว่า ได้มีการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสูงสุดที่สามารถเรียกเก็บได้สำหรับการวางท่อทุกความยาวหนึ่งกิโลเมตร

นอกจากนี้อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการวางท่อ ยังมีการแบ่งออกตามสภาพพื้นที่หรือประเภททางหลวงซึ่งเกิดการวางท่อ กล่าวคือ พื้นที่ซึ่งไม่ได้อยู่ในเขตภูเขาจะมีอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่ถูกกว่าพื้นที่ซึ่งตั้งอยู่ในเขตภูเขา และพื้นที่ทางหลวงพิเศษจะมีอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่แพงกว่าพื้นที่บนทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด หรือทางสาธารณะในเขตเทศบาล

## 2.6 การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงของประเทศอิตาลี

การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ในเขตทางของสถานบันแห่งชาติเพื่อการทาง (ANAS) ประเทศอิตาลี จะใช้แนวคิดพื้นฐานเดียวกันในการพิจารณา แต่อาจเพิ่มหรือลงตัวแปรบางตัวสำหรับกิจกรรมบางประเภทเพื่อให้เกิดความเหมาะสม ทั้งนี้ แนวคิดพื้นฐานของการคำนวณอัตราค่าใช้เขตทางหลวงจะคำนึงถึงตัวแปรต่างๆ ได้แก่

(1) ประเภทของกิจกรรม
(2) ประโยชน์ตอบแทนที่ได้รับจากกิจกรรม
(3) สถานที่ตั้งของกิจกรรม
(4) ขนาดพื้นที่ที่ใช้ของกิจกรรม
(5) อุปกรณ์ติดตั้งเพิ่มเติมของผู้ขออนุญาต
(6) ฐานะทางการเงินของผู้ใช้
(7) อัตราเงินเฟ้อ

สำหรับอัตราค่าใช้เขตทางหลวงซึ่งสถานบันแห่งชาติเพื่อการทาง (ANAS) ประเทศอิตาลี ได้มีการพิจารณาเรียกเก็บจากผู้ยื่นขออนุญาตสำหรับการเข้าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง สามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

(1) อุโมงค์หรือทางเดิน

พบว่าพิจารณามีการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับอุโมงค์หรือทางเดินที่สร้าง “ลอดหรือข้ามทางหลวง” ตามลักษณะของการใช้งาน กล่าวคือ

1) ทางสำหรับรถไฟหรือรถยนต์ (อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสูง)

2) ทางสำหรับคนเดินสัญจร (อัตราค่าใช้เขตทางหลวงต่ำ)

(2) การพาดสาย

พบว่าพิจารณามีการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงตามรูปแบบของสายที่นำมาพาด รวมถึงตำแหน่งของสาย โดยสามารถแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่

1) การพาดสายไฟใต้ดิน

โดยยังแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบย่อย คือ สายไฟแรงสูง และสายไฟธรรมดา

2) การพาดสายไฟในอากาศ

โดยยังแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบย่อยอีกเช่นกัน คือ สายไฟแรงสูง และสายไฟธรรมดา

(3) การวางท่อ

พบว่าพิจารณามีการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงโดยการประเภทของกิจกรรมซึ่งแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่

1) ท่อน้ำ และท่อแก๊สเพื่อใช้ในที่อยู่อาศัย

2) ท่อน้ำเพื่อการเกษตร (อัตราค่าใช้เขตทางหลวงต่ำสุด)

3) ท่อน้ำมันเชื้อเพลิง ท่อแก๊ส และท่อของเหลวติดไฟ (อัตราค่าใช้เขตทางหลวงแพงสุด)

ทั้งนี้ อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับท่อแต่ละประเภทข้างต้นยังมีการปรับเพิ่มเมื่อขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางของท่อเพิ่มขึ้น

## 2.7 การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงของประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาแบ่งหน่วยการปกครองส่วนท้องถิ่นออกเป็น 50 รัฐ ซึ่งแต่ละรัฐมีอธิปไตยในการปกครองตนเองร่วมกับรัฐบาลกลาง ดั้งนั้นแต่ละรัฐจึงมักมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินการพิจารณาอนุญาตและเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ที่แตกต่างกันออกไป นอกจากนี้หน่วยงานที่มีหน้าในการกำกับดูแลเขตทาง และขอบเขตอำนาจของหน่วยงานเหล่านั้นในแต่ละรัฐก็ยังมีขอบเขตและอำนาจที่ไม่เหมือนกันอีกด้วย

อย่างไรก็ดีจากการพิจารณารายละเอียดของอนุญาตของรัฐต่างๆ พบแนวคิดของการดำเนินงานพื้นฐานที่เหมือนกัน ได้แก่ ผู้ประกอบการหรือหน่วยงานที่มีความต้องการที่จะใช้เขตทางเพื่อการวางท่อ พาดสาย ปักเสา หรือก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างในเขตทางหลวง จำเป็นต้องได้รับการอนุญาตจากหน่วยงานที่มีหน้าในการกำกับดูแลเขตทางในรัฐนั้นเสียก่อน นอกจากนี้ทุกรัฐต่างมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงจากผู้ขออนุญาตด้วยกันทั้งสิ้น

สำหรับอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่หน่วยงานที่มีหน้าในการกำกับดูแลเขตทาง ในแต่ละรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการพิจารณาเรียกเก็บจากผู้ยื่นขออนุญาตสำหรับการเข้าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง สามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

(1) ป้าย

อัตราค่าใช้เขตทางหลวงจะพิจารณาจากขนาดพื้นที่หน้าตัดของป้ายเป็นหลัก กล่าวคือ

อัตราค่าใช้เขตทางหลวงจะคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x ขนาดพื้นที่ของป้าย

ทั้งนี้ อัตราค่าที่กำหนดสำหรับการติดตั้งป้ายจะมีหลายค่า ตามขนาดของป้ายที่แปรเปลี่ยนไป ตัวอย่างเช่น อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการติดตั้งป้ายรายปีของรัฐนิวยอร์ก

| | |
|---|---|
| ป้ายขนาดไม่เกิน 100 ตารางฟุต | $20 ต่อตารางฟุต |
| ป้ายขนาด 100 ตารางฟุต ถึง 600 ตารางฟุต | $50 ต่อตารางฟุต |
| ป้ายขนาดตั้งแต่ 601 ตารางฟุต ขึ้นไป | $100 ต่อตารางฟุต |

นอกจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการติดตั้งป้ายข้างต้น ถ้าเป็นการขอติดตั้งป้ายใหม่จะมีค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมอีก $50

(2) การปักเสา พาดสาย วางท่อ

ค่าใช้เขตทางหลวงรายเดือนจะคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x จำนวนเสา หรือ

อัตราที่กำหนด x ความยาวสาย หรือ

อัตราที่กำหนด x ความยาวท่อ

โดยพบว่าอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมเหล่านี้ในแต่ละรัฐจะกำหนดอัตราที่ไม่เท่ากัน แต่กลับพื้นฐานของการคำนวณที่เหมือนกัน ตัวอย่างการคำนวณอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการพาดสายโทรศัพท์ของรัฐแมริแลนด์ (Maryland)

| | |
|---|---|
| ความยาวทางหลวงทุกประเภทในรัฐ | 8,009.97 ไมล์ |
| จำนวนของผู้ใช้งานโทรศัพท์ในรัฐ | 2,845,614 คน |
| ความยาวสายโทรศัพท์ที่มีการติดตั้งในเขตทางภายในรัฐ | 4,947,780 ฟุต |

| | | | |
|---|---|---|---|
| โดย | 70,499.56 x $425 | = | $29,962,313.00 |
| | 4,947,780 x $1.00 | = | $4,947,780.00 |
| | Total | = | $34,910,093.00 |
| อัตราค่าใช้เขตทางหลวงรายเดือน | | = | $34,910,093.00 / (2,845,614 x 12) |
| | | = | $1.02234 |

ดังนั้น ในช่วงปีนี้ หน่วยงานที่มีหน้าในการกำกับดูแลเขตทางในรัฐแมริแลนด์จะเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการพาดสายโทรศัพท์ในอัตรา $1.02234 ต่อ ฟุต ต่อ เดือน

(3) สิ่งปลูกสร้างอื่น

ค่าใช้เขตทางหลวงรายเดือนจะคำนวณจาก

อัตราที่กำหนด x ขนาดพื้นที่

โดยหน่วยงานที่มีหน้าในการกำกับดูแลเขตทางรัฐจะมีการประกาศอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมแต่ละประเภท เช่น ตู้ ATM อาคารชั่วคราว ฐานควบคุมทางรถไฟ หรือสะพาน เป็นต้น เป็นรายปี โดยการคำนวณค่าเหล่านั้นพิจารณาจากมูลค่าที่ดิน รายได้ของกิจกรรม และประโยชน์ต่อประชาชน อย่างไรก็ตามไม่มีการแสดงถึงที่มาของการคำนวณ

# บทที่ 3
# แนวคิดการระบุกิจกรรม

แนวศึกษาทางปฏิบัติตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวงฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 (ต่อไปในบทนี้ขอเรียกว่า พ.ร.บ. ทางหลวง) ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 ของที่ปรึกษา เริ่มต้นด้วยการระบุประเภทกิจกรรมที่สมควรได้รับการพิจารณาอนุญาตตามข้อกำหนดในมาตราทั้งสองข้างต้น เพื่อนำประเภทกิจกรรมที่ระบุได้ดังกล่าวไปใช้เป็นกรอบพื้นฐานสำหรับการพัฒนารูปแบบการกำหนดประเภทผู้ขออนุญาตด้วยการพิจาณาวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรม และการพัฒนาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่เหมาะสมสำหรับกิจกรรมเปล่านั้นต่อไป

## 3.1 ประเภทกิจกรรมตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

จากการที่มาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ระบุไว้ว่า

*“ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง หรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมการป้องกันอุบัติภัย และการติดขัดของการจราจรด้วย*

*ผู้ได้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่งต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง*

*การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้*

*อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ให้นำมาตรา ๓๗ วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม”*

จากรายละเอียดของมาตรา 47 ข้างต้น จะเห็นได้ว่าคำว่า “อาคารหรือสิ่งอื่นใด” (ต่อไปในบทนี้ขอเรียกว่า กิจกรรม) ในมาตรานี้มีขอบเขตที่กว้างมากแต่ขณะเดียวกันก็ไม่ได้ระบุรูปแบบของกิจกรรมที่ชัดเจน ดังนั้นเพื่อให้การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการปฏิบัติของผู้เกี่ยวข้องในอนาคตเกิดความราบรื่น ที่ปรึกษาจึงเห็นสมควรว่ามีความจำเป็นต้องมีการระบุประเภทของกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ซึ่งสามารถได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวงให้มีความชัดเจน

ด้วยการใช้ข้อมูลที่ได้จากกระบวนการทบทวนเอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์นำร่อง (Pilot Survey) บุคลากรของกรมทางหลวงเพื่อทำการกำหนด “ประเภทกิจกรรม” ที่เป็นไปได้ สำหรับการได้รับอนุญาตและจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ดังรายละเอียดแสดงในภาคผนวก ก-1 และ ก-2 และข้อมูลจากการขอรับฟังความคิดเห็นจากการประชุมกลุ่มย่อยกับบุคลากรของกรมทางหลวง ที่มาจากสำนักอำนวยความปลอดภัยและสำนักกฎหมาย ดังรายละเอียดแสดงในภาคผนวก ก-3 ที่ปรึกษาสามารถระบุประเภทกิจกรรมที่เป็นไปได้ทั้งหมดตามขอบเขตของมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ดังรายละเอียดที่แสดงดังตารางที่ 3-1

ประเภทกิจกรรมที่ปรากฏในตารางข้างต้นได้รับการนำไปพัฒนาต่อ ผ่านการรับฟังความเห็นเพิ่มเติมด้วยการสัมภาษณ์บุคลากรและประชุมกลุ่มย่อยกับตัวแทนบุคลากรของแขวงการทาง ดังรายละเอียดแสดงในภาคผนวก ก-4 และ ก-5 ตามลำดับ รวมถึงการประชุมหารือร่วมกับกับตัวแทนบุคลากรของสำนักอำนวยความปลอดภัยและสำนักกฎหมาย กรมทางหลวง โดยท้ายที่สุดที่ปรึกษาสามารถกำหนดประเภทกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ที่สมควรได้รับการพิจารณาอนุญาตและพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง สามารถสรุปรายละเอียดออกเป็น 7 กลุ่ม ได้แก่

1) ป้าย
2) สะพาน
3) เสา
4) อุโมงค์
5) ระบบราง
6) อาคารหรือโครงสร้าง
7) อุปกรณ์

ทั้งนี้ กิจกรรมแต่ละกลุ่มประกอบไปด้วยรูปแบบกิจกรรมย่อยที่เป็นไปได้จำนวนมาก โดยรายชื่อตัวอย่างรูปแบบกิจกรรมที่เป็นไปได้ของกิจกรรมแต่ละกลุ่ม มีดังต่อไปนี้

**ตารางที่ 3-1 การพิจารณาประเภทของกิจกรรมเบื้องต้นสำหรับมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง**

| ประเภทของกิจกรรมที่<br>สมควรได้รับอนุญาตและจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวง<br>ตามมาตรา 47 | ประเภทของกิจกรรมที่<br>ไม่สมควรได้รับอนุญาต<br>ตามมาตรา 47 |
|---|---|
| (1) ป้าย | |
| 1.1) ป้ายบอกทาง<br>1.2) ประชาสัมพันธ์ (ชั่วคราว)* | ป้ายประชาสัมพันธ์ (ถาวร)<br>ป้ายโฆษณา |
| * เฉพาะของหน่วยงานของรัฐ และองค์ปกครองส่วนท้องถิ่น | |
| (2) สะพาน | |
| 2.1) สะพานลอยคนเดินข้ามถนน<br>2.2) สะพานเชื่อมอาคารกับสะพานลอย<br>2.3) สะพานยกระดับข้ามทางหลวง<br>2.4) สะพานเชื่อมทางหลวง<br>2.5) สะพานกลับรถ | สะพานข้อ 2.1 ถึงข้อ 2.5 ที่พิจารณาแล้วว่า<br>ไม่มีความจำเป็นหรือส่งผลให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทาง |
| (3) เสา | |
| 3.1) เสาไฟแสงสว่าง<br>3.2) เสากล้องวงจรปิด<br>3.3) สัญญาณไฟกระพริบ<br>3.4) สัญญาณข้ามถนน | เสาไฟแสงสว่างที่รบกวนผู้ใช้ทาง<br>เสากล้องวงจรปิดเพื่อประโยชน์ส่วนบุคคล |
| (4) อาคารหรือสิ่งอื่นใด | |
| 4.1) ศาลาที่พักริมทาง<br>4.2) ป้ายรถ<br>4.3) ที่จอดรถ<br>4.4) ป้อมตำรวจ<br>4.5) ตู้ไปรษณีย์<br>4.6) ทางเท้า<br>4.7) สวนหย่อมหรือปรับปรุงภูมิทัศน์<br>4.8) อุปกรณ์วัดทางการเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติ | - ป้อมประชาสัมพันธ์<br>- ตู้ ATM<br>- จุดกลับรถ<br>- สัญญาณไฟจราจร |
| (5) ระบบคมนาคม | |
| 5.1) โครงสร้างของระบบขนส่งมวลชน<br>5.2) โครงสร้างของทางพิเศษ<br>5.3) อุโมงค์ลอด | |

**1) ป้าย**

เช่น
- ป้ายบอกทาง ของหน่วยงานรัฐ
- ป้ายบอกทาง ของเอกชน 10 ประเภท
- ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง

**เป็นต้น**

**2) สะพาน**

เช่น
- สะพานลอยคนเดินข้ามถนน
- สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย
- สะพานข้ามทางหลวงแบบเปิด
- สะพานข้ามทางหลวงแบบปิด
- สะพานบนทางหลวง
- สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาตแบบเปิด
- สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาตแบบปิด
- สะพานกลับรถ

**เป็นต้น**

**3) เสา**

เช่น
- เสาไฟแสงสว่าง
- เสาสัญญาณไฟกระพริบ
- เสาสัญญาณไฟคนข้ามถนน

**เป็นต้น**

**4) อุโมงค์**

เช่น
- อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนนแบบเปิด
- อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนนแบบปิด
- อุโมงค์คนเดินลอดถนนแบบเปิด
- อุโมงค์คนเดินลอดถนนแบบปิด
- อุโมงค์ลอดทางหลวงแบบเปิด

**เป็นต้น**

**5) ระบบราง**

เช่น
- โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานของรัฐที่อยู่เหนือระดับผิวดินขึ้นไป
- โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานของรัฐที่อยู่ใต้ระดับผิวดินลงไป
- โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานเอกชนที่อยู่เหนือระดับผิวดินขึ้นไป
- โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานเอกชนที่อยู่ใต้ระดับผิวดินลงไป

**เป็นต้น**

**6) อาคารหรือโครงสร้าง**

เช่น
- ศาลาที่พักริมทาง
- ป้ายรถ
- ป้อมตำรวจ
- ทางเท้า
- สวนหย่อมหรือปรับปรุงภูมิทัศน์

**เป็นต้น**

**7) อุปกรณ์**

เช่น
- อุปกรณ์วัดค่าทางธรรมชาติ
- โคมไฟ

**เป็นต้น**

### 3.2 ประเภทกิจกรรมตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

จากการที่มาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ระบุไว้ว่า

“ผู้ใดมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวงจะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงเสียก่อน

ในการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ และผู้ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือกระทำผิดเงื่อนไขให้นำมาตรา 37 วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

แม้ว่าประเภทกิจกรรมตามมาตรา 48 สามารถพิจารณารูปแบบของกิจกรรมได้อย่างชัดเจนจากรายละเอียดข้อกำหนดในมาตรานี้ กล่าวคือ มาตรานี้ครอบคลุมกิจกรรมหลัก 3 ประเภท ได้แก่ การปักเสา การพาดสาย และการวางท่อ อย่างไรก็ดีภายหลังจากการสัมภาษณ์นำร่อง การสัมภาษณ์บุคลากรของกรมทางหลวงในระดับสำนัก และการประชุมกลุ่มย่อยกับบุคลากรของกรมทางหลวง ดังรายละเอียดแสดงในภาคผนวก ก-1 ภาคผนวก ก-2 และภาคผนวก ก-3 ตามลำดับ พบว่าการปักเสา การพาดสาย และการวางท่อ ในปัจจุบันมีรูปแบบการดำเนินโดยกิจการที่มีลักษณะหลายหลาย โดยพบว่าแต่ละลักษณะต่างมีวัตถุประสงค์การใช้งานที่แตกต่างกัน ดังนั้นที่ปรึกษาจึงจำเป็นต้องมีการระบุประเภทกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ให้ชัดเจน เพื่อป้องกันความสับสนที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต

ตารางที่ 3-2 แสดงประเภทกิจกรรมที่เป็นไปได้ทั้งหมดตามขอบเขตของมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ซึ่งเป็นผลที่ได้จากการทบทวนเอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้องและผลจากการสัมภาษณ์นำร่องและการสัมภาษณ์บุคลากรของกรมทางหลวงในระดับสำนัก โดยข้อมูลในตารางนี้จะถูกใช้เป็นพื้นฐานสำหรับการพัฒนาเพื่อกำหนดประเภทกิจกรรมที่สมควรได้รับการพิจารณาอนุญาตและพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

**ตารางที่ 3-2 การพิจารณาประเภทของกิจกรรมเบื้องต้นสำหรับมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง**

| ประเภทของกิจกรรมที่<br>สมควรได้รับอนุญาตและจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวง<br>ตามมาตรา 48 | ประเภทของกิจกรรมที่<br>ไม่สมควรได้รับอนุญาต<br>ตามมาตรา 48 |
|---|---|
| (1) การปักเสา | |
| 1.1) เสาไฟฟ้า<br>1.2) เสาสายสัญญาโทรศัพท์<br>1.3) เสาส่งสัญญาณคลื่นโทรศัพท์และวิทยุ*<br>* เฉพาะกรณีที่มีความจำเป็น | เสาส่งสัญญาณโทรศัพท์<br>เสาส่งสัญญาณคลื่นวิทยุ |
| (2) การพาดสาย | |
| 2.1) สายส่งไฟฟ้า<br>2.2) สายสัญญาณโทรศัพท์<br>2.3) สายสื่อสารโทรคมนาคม (เคเบิล)<br>2.4) สายสัญญาณสำหรับระบบหรืออุปกรณ์ | |
| (3) การวางท่อ | |
| 3.1) ท่อร้อยสายไฟฟ้า<br>3.2) ท่อร้อยสายโทรศัพท์<br>3.3) ท่อร้อยสายสื่อสารโทรคมนาคม (เคเบิล)<br>3.4) ท่อสาธารณูปโภครวม<br>3.5) ท่อส่งน้ำประปา / น้ำดิบ<br>3.6) ท่อส่งน้ำอื่นๆ<br>3.7) ท่อส่งก๊าซธรรมชาติ<br>3.8) ท่อส่งของเหลวอื่นๆ ที่ไม่ติดไฟ | |
| (4) อาคารหรือสิ่งอื่นใด | |
| 4.1) บ่อพักท่อร้อยสาย<br>4.2) ตู้โทรศัพท์<br>4.3) ตู้ปล่อยสัญญาณไร้สาย<br>4.4) ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ<br>4.5) ตู้หรือสถานีควบคุมน้ำ | |

ด้วยการสัมภาษณ์บุคลากรและประชุมกลุ่มย่อยกับตัวแทนบุคลากรของแขวงการทางดังรายละเอียดแสดงในภาคผนวก ก-4 และ ก-5 ตามลำดับ และการประชุมหารือร่วมกับตัวแทนบุคลากรของสำนักอำนวยความปลอดภัยและสำนักกฎหมาย กรมทางหลวง ที่ปรึกษาสามารถกำหนดประเภทกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ที่สมควรได้รับการพิจารณาอนุญาตและพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง สามารถสรุปรายละเอียดออกเป็น 7 กลุ่ม ได้แก่

1) การปักเสา
2) การพาดสาย
3) การร้อยสาย
4) การวางท่อน้ำ
5) การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม
6) การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า
7) การวางท่อเชื้อเพลิง
8) อาคารหรืออุปกรณ์

ทั้งนี้ กิจกรรมแต่ละกลุ่มประกอบไปด้วยรูปแบบกิจกรรมย่อยที่เป็นไปได้จำนวนมาก โดยรายชื่อตัวอย่างรูปแบบกิจกรรมที่เป็นไปได้ของกิจกรรมแต่ละกลุ่ม มีดังต่อไปนี้

**1) การปักเสา**

เช่น
- เสาในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูงของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง
- เสาในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง
- เสาในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน
- เสาในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของของผู้ผลิตไฟฟ้า
- เสาในระบบสื่อสารโทรคมนาคม
- เสาในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า

**เป็นต้น**

**2) การพาดสาย**

เช่น
- สายในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูงของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง
- สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง
- สายในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน
- สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต
- สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม
- สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า
- สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า
- สายในระบบสายไฟฟ้าของภาคอุตสาหกรรม

**เป็นต้น**

**3) การร้อยสาย**

เช่น
- สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง
- สายในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน
- สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม
- สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า
สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า

**เป็นต้น**

**4) การวางท่อน้ำ**

เช่น
- ท่อในระบบจ่ายน้ำประปา ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง
- ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง
- ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบ ของภาคอุตสาหกรรม
- ท่อในระบบจ่ายน้ำประปา ของภาคอุตสาหกรรม
- ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบ ของบริษัทผลิตน้ำประปา
- ท่อในระบบจ่ายน้ำประปา ของบริษัทผลิตน้ำประปา
- ท่อในระบบเพื่อส่งน้ำประปาเข้าระบบโครงข่ายจ่ายน้ำประปา ของบริษัทผลิตน้ำประปา

**เป็นต้น**

**5) การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม**

เช่น
- ท่อเพื่อร้อยสายเคเบิลอินเทอร์เน็ต
- ท่อเพื่อร้อยสายโทรคมนาคม

**เป็นต้น**

**6) การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า**

เช่น
- ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของ การไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง
- ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับ โครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า
- ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า
- ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าของภาคอุตสาหกรรม

**เป็นต้น**

**7) การวางท่อเชื้อเพลิง**

เช่น
- ท่อของระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ
- ท่อของระบบขนส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ทางท่อไปยังคลังน้ำมัน เพื่อเข้าสู่ระบบจำหน่ายแก่ผู้ใช้ทั่วไป
- ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังสถานีบริการเชื้อเพลิง
- ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังภาคอุตสาหกรรม

**เป็นต้น**

**8) อาคารหรืออุปกรณ์**

เช่น
- หม้อแปลง
- สถานีสูบน้ำ
- ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ
- บ่อพักสายไฟฟ้า
- หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า
- หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับ โครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า

**เป็นต้น**

# บทที่ 4
# แนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรม

ภายหลังจากการระบุประเภทกิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวงฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 (ต่อไปในบทนี้ขอเรียกว่า พ.ร.บ. ทางหลวง) กระบวนการถัดไป คือ การจำแนกประเภทกิจกรรมออกเป็นกลุ่มๆ ตามวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมหรือประเภทของผู้ขออนุญาต โดยการจำแนกประเภทกิจกรรมนี้จะใช้เป็นเกณฑ์หลักในการพัฒนาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงให้เกิดความเหมาะสม สามารถปฏิบัติได้จริง และไม่สร้างผลกระทบต่อประชาชน

## 4.1 การจำแนกประเภทของผู้ขออนุญาตเดิม

ที่ปรึกษาพบว่า ในอดีตที่ผ่านมากรมทางหลวงได้จำแนกประเภทของกิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ด้วยการพิจารณาสถานะองค์การของผู้ยื่นขออนุญาตเป็นหลัก กล่าวคือ

1) **หน่วยงานของรัฐ กิจการของรัฐ หรือหน่วยงานที่รัฐถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 50**
หมายความร่วมถึง ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชนฯ มหาวิทยาลัย หน่วยธุรการขององค์การของรัฐที่เป็นอิสระ และองค์ปกครองส่วนท้องถิ่น
หน่วยงานเหล่านี้ทั้งหมดจะได้รับการยกเว้นการจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง (เดิม) เนื่องจากพิจารณาว่ากิจกรรมที่หน่วยงานเหล่านี้ยื่นขอถือเป็นการดำเนินงานเพื่อสาธารณะประโยชน์

2) **ภาคเอกชน หรือหน่วยงานที่รัฐถือหุ้นน้อยกว่าร้อยละ 50**
หน่วยงานเหล่านี้จะถูกเรียกจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง (เดิม) เนื่องจากพิจารณาว่ากิจกรรมของหน่วยงานเหล่านี้ คือ การดำเนินงานเพื่อการแสวงหาผลประโยชน์ทางธุรกิจ

หลักในการพิจารณาที่กล่าวมาข้างต้นถือเป็นแนวคิดที่ดี อย่างไรก็ดีในปัจจุบันหน่วยงานของรัฐหลายแห่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชนฯ หรือมหาวิทยาลัย ต่างมีรูปแบบการดำเนินกิจการที่หลากหลายหรือเปลี่ยนแปลงไปมากจากในอดีต ดังนั้นกิจกรรมที่หน่วยงานเหล่านี้ยื่นขอหลายครั้งจึงเป็นกระทำที่มุ่งหวังผลประโยชน์ทางธุรกิจมากกว่าการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนทั่วไป ดังนั้นการที่สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง จะละเว้นค่าใช้เขตทางหลวงให้แก่หน่วยงานของรัฐเหล่านั้นเสมอก็อาจไม่เหมาะสมนัก อย่างไรก็ตามการที่สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง จะกำหนดให้กิจกรรมที่ยื่นขออนุญาตทุกกิจกรรมของหน่วยงานของรัฐจำเป็นต้องเสียค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราที่เท่ากันก็ดูไม่เหมาะสมอีกเช่นกัน เพราะรัฐวิสาหกิจเหล่านั้นยังคงมีการดำเนินงานอีกหลายๆ กิจกรรม ที่ยังคงเป็นการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนทั่วไป

## 4.2 การจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งาน

เพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับความหลากหลายของรูปแบบการใช้งานกิจกรรมที่หน่วยงานหนึ่งๆ ได้ยื่นขอ และเพื่อให้การพิจารณากำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงมีความสอดคล้องกับของรูปแบบการใช้งานกิจกรรมเหล่านั้น ที่ปรึกษาจึงได้พัฒนา “แนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมที่ผู้ขออนุญาตได้ยื่นขอ” เพื่อใช้เป็นหลักเกณฑ์หลักในการพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงแทนการใช้สถานะองค์การของผู้ยื่นขออนุญาต อย่างไรก็ดีที่ปรึกษายังคงมีการใช้ “แนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมตามสถานะองค์การของผู้ยื่นขออนุญาต” มาเป็นหลักเกณฑ์สำหรับการจำแนกประเภทกิจกรรมเช่นกันแต่หลักเกณฑ์ดังกล่าวจะใช้เป็นเพียงหลักเกณฑ์รองเท่านั้น เพื่อสนับสนุนให้การจำแนกประเภทกิจกรรมบางลักษณะไม่ส่งผลต่อประชาชนทั่วไป ในกรณีที่มีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

นอกจากนี้เพื่อให้เกิดความเหมาะสมสำหรับการนำไปใช้ปฏิบัติจริงสำหรับการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง การพัฒนารูปแบบการจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งานของที่ปรึกษา จึงได้มีการนำไปขอความเห็นจากการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น (ดังรายละเอียดที่แสดงในภาคผนวก ข) และการประชุมหารือเพิ่มเติมร่วมกับตัวแทนบุคลากรของสำนักอำนวยความปลอดภัยและสำนักกฎหมาย ของกรมทางหลวง

ท้ายที่สุดที่ปรึกษาจึงได้นำเสนอ การพิจารณาจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งานที่สามารถแบ่งกิจกรรมออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

1) กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ
2) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน
3) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ
4) กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

โดยกิจกรรมทั้งสี่กลุ่มถูกจำแนกออกตามการใช้ “หลักเกณฑ์” ต่างที่พัฒนาขึ้น จากแนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมที่ผู้ขออนุญาตได้ยื่นขอ และแนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมตามสถานะองค์การของผู้ยื่นขออนุญาต กล่าวคือ

แนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมที่ผู้ขออนุญาตได้ยื่นขอ ได้พัฒนาไปเป็นหลักเกณฑ์ต่างๆ สำหรับการจำแนกประเภทกิจกรรม ได้แก่ การได้รับประโยชน์และการเข้าถึงของประชาชนทั่วไป (C1) การมีทางเลือกเพื่อการใช้บริการจากกิจกรรมของประชาชนทั่วไป (C2) และการแสวงหารายได้จากกิจกรรมของผู้ขออนุญาต (C3) ขณะที่แนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมตามสถานะองค์การของผู้ยื่นขออนุญาต ได้พัฒนาไปเป็นหลักเกณฑ์ สำหรับการจำแนกประเภทกิจกรรมเพียงหลักเดียว คือ การพิจารณาสถานะองค์การของผู้รับผิดชอบในการชำระค่าใช้เขตทางหลวง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิ เมื่อกิจกรรมดังกล่าวได้ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทางหลวง (C4)

สำหรับรายละเอียดนิยามและหลักเกณฑ์สำหรับใช้พิจารณาจำแนกกิจกรรมแต่ละรูปแบบออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานทั้ง 4 กลุ่ม มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 4.2.1 กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ

หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง โดยวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดประโยชน์สาธารณะแก่ประชาชน เพื่อตอบสนองความต้องการในการดำรงชีวิตประจำวัน หรือให้สามารถดำเนินชีวิตได้อย่างเป็นสุข

กิจกรรมหนึ่งๆ จะได้รับการจัดอยู่ในกลุ่มของ “กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ” ต้องมีลักษณะตรงกับหลักเกณฑ์ใดหลักเกณฑ์หนึ่งดังต่อไปนี้ (กล่าวคือ กิจกรรมมีลักษณะตรงเพียง 1 หลักเกณฑ์ จาก 2 หลักเกณฑ์ ก็เพียงพอที่จะพิจารณาเป็น “กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ”)

**หลักเกณฑ์ที่ 1**

ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงเพื่อได้รับประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวได้ตลอดเวลา โดยไม่ถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการจากการเข้าใช้งานกิจกรรมนั้น (C1+ C3)

**หลักเกณฑ์ที่ 2**

รัฐ (รัฐบาล) เป็นผู้รับผิดชอบสำหรับการชำระค่าใช้เขตทางหลวง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิ ทั้งหมด สำหรับกิจกรรมดังกล่าวที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทางหลวง (C4)

สำหรับองค์การใดๆ ที่รัฐบาลไม่ใช่ผู้ถือหุ้นทั้งหมด (ร้อยละ 100) ให้ถือเสมอว่า รัฐไม่ได้เป็นผู้ชำระค่าใช้เขตทางหลวง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิ ทั้งหมด สำหรับองค์การนั้นๆ ในทุกกรณี

สำหรับหลักเกณฑ์ด้านการมีทางเลือกเพื่อการใช้บริการจากกิจกรรมของประชาชนทั่วไป (C2) ไม่ใช่หลักเกณฑ์ที่มีนัยสำคัญสำหรับการจำแนกกิจกรรมในกลุ่มนี้

### 4.2.2 กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน

หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง โดยวัตถุประสงค์เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐานแก่ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการพื้นฐานในการดำรงชีวิตได้อย่างเท่าเทียมหรือทั่วถึง

กิจกรรมหนึ่งๆ จะได้รับการจัดอยู่ในกลุ่มของ “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน” ต้องมีลักษณะตรงกับหลักเกณฑ์ใดหลักเกณฑ์หนึ่งดังต่อไปนี้ (กล่าวคือ กิจกรรมมีลักษณะตรงเพียง 1 หลักเกณฑ์ จาก 3 หลักเกณฑ์ ก็เพียงพอที่จะพิจารณาเป็น “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน”)

**หลักเกณฑ์ที่ 1**

ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงเพื่อได้รับประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวได้ตลอดเวลา และถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการจากการเข้าใช้งานกิจกรรมนั้น (C1+ C3)

**หลักเกณฑ์ที่ 2**

กิจกรรมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งในระบบส่งเชื้อเพลิง (C1)

ระบบส่งพลังงาน หมายถึง ระบบท่อเชื้อเพลิงที่หมายความรวมถึงก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ สำหรับใช้ในการรับเชื้อเพลิงจากจุดซื้อขาย และส่งถึงจุดจ่ายเชื้อเพลิงหรือระบบจำหน่ายเชื้อเพลิง หรือโรงไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย หรือโรงไฟฟ้าผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชน รวมถึงอุปกรณ์หรือสิ่งอื่นอันเป็นสิ่งจำเป็นในการรับและส่งเชื้อเพลิง

**หลักเกณฑ์ที่ 3**

ประชาชนหรือหน่วยงานอื่นๆ ไม่มีทางเลือกในการใช้บริการกิจกรรมดังกล่าวจากผู้ให้บริการรายอื่นๆ (C2)

สำหรับหลักเกณฑ์ด้านการพิจารณาสถานะองค์การของผู้รับผิดชอบในการชำระค่าใช้เขตทางหลวง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิ เมื่อกิจกรรมดังกล่าวได้ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทางหลวง (C4) ไม่ใช่หลักเกณฑ์ที่มีนัยสำคัญสำหรับการจำแนกกิจกรรมในกลุ่มนี้

ส่วนประเด็นเกี่ยวกับการที่ประชาชนได้รับประโยชน์จากกิจกรรม เช่น ความปลอดภัยที่เพิ่มมากขึ้น การสัญจรบนทางหลวงที่คล่องตัวขึ้น การส่งเสริมการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชนหรือประชาชน เป็นต้น ถือเป็นประโยชน์ขั้นพื้นฐานของกิจกรรมในกลุ่มนี้ ดังนั้นจึงไม่สมควรนำมาใช้พิจารณาอ้างเป็นคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ที่ 1 สำหรับการจำแนกประเภทกิจกรรม

### 4.2.3 กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ

หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง โดยเพื่อการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการพื้นฐานในการดำรงชีวิต แต่ประชาชนหรือหน่วยงานเหล่านั้นก็มีทางเลือกที่จะไปใช้บริการจากกิจกรรมรูปแบบอื่น หรือจากกิจกรรมลักษณะเดียวกันจากผู้ขออนุญาตรายอื่นๆ

กิจกรรมหนึ่งๆ จะได้รับการจัดอยู่ในกลุ่มของ “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ” ต้องมีลักษณะตรงกับหลักเกณฑ์ใดหลักเกณฑ์หนึ่งดังต่อไปนี้ (กล่าวคือ กิจกรรมมีลักษณะตรงเพียง 1 หลักเกณฑ์ จาก 3 หลักเกณฑ์ ก็เพียงพอที่จะพิจารณาเป็น “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ”)

**หลักเกณฑ์ที่ 1**

ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงเพื่อได้รับประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวได้ตลอดเวลา และถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการจากการเข้าใช้งานกิจกรรมนั้น (C1+ C3)

**หลักเกณฑ์ที่ 2**

กิจกรรมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งในระบบจำหน่ายเชื้อเพลิงแก่ประชาชนทั่วไป หรือหน่วยงานทั่วไป (C1)

ระบบจำหน่ายพลังงาน หมายถึง ระบบท่อเชื้อเพลิงที่หมายความรวมถึงก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ สำหรับใช้ในระบบท่อที่ต่อจาก ระบบส่งพลังงาน รวมถึงอุปกรณ์หรือสิ่งอื่นอันเป็นสิ่งจำเป็นในการจำหน่ายพลังงาน

**หลักเกณฑ์ที่ 3**

ประชาชนหรือหน่วยงานอื่นๆ มีทางเลือกในการใช้บริการกิจกรรมดังกล่าว จากผู้ให้บริการหรือผู้ขออนุญาตรายอื่นๆ (C2)

สำหรับหลักเกณฑ์ด้านการพิจารณาสถานะองค์การของผู้รับผิดชอบในการชำระค่าใช้เขตทางหลวง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิ เมื่อกิจกรรมดังกล่าวได้ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทางหลวง (C4) ไม่ใช่หลักเกณฑ์ที่มีนัยสำคัญสำหรับการจำแนกกิจกรรมในกลุ่มนี้

ส่วนประเด็นเกี่ยวกับการที่ประชาชนได้รับประโยชน์จากกิจกรรม เช่น ความปลอดภัยที่เพิ่มมากขึ้น การสัญจรบนทางหลวงที่คล่องตัวขึ้น การส่งเสริมการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชนหรือประชาชน เป็นต้น ถือเป็นประโยชน์ขั้นพื้นฐานของกิจกรรมในกลุ่มนี้ ดังนั้นจึงไม่สมควรนำมาใช้พิจารณาอ้างเป็นคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ที่ 1 สำหรับการจำแนกประเภทกิจกรรม

### 4.2.4 กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง โดยเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจหรือประโยชน์อื่นๆ แก่ผู้ขออนุญาต และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ขออนุญาตโดยตรง (เช่น หน่วยงานที่เป็นลูกค้าของผู้ขออนุญาต หรือประชาชนที่เป็นลูกค้าของผู้ขออนุญาต เป็นต้น)

กิจกรรมหนึ่งๆ จะได้รับการจัดอยู่ในกลุ่มของ “กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ” ต้องมีลักษณะตรงกับหลักเกณฑ์ใดหลักเกณฑ์หนึ่งดังต่อไปนี้ (กล่าวคือ กิจกรรมมีลักษณะตรงเพียง 1 หลักเกณฑ์ จาก 2 หลักเกณฑ์ ก็เพียงพอที่จะพิจารณาเป็น “กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ”)

**หลักเกณฑ์ที่ 1**

ประชาชนทั่วไปไม่สามารถเข้าถึงเพื่อได้รับประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวได้ หรืออาจเข้าถึงได้เฉพาะเวลาที่กำหนด โดยจะถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการจากการเข้าใช้งานกิจกรรมนั้นหรือไม่ก็ได้ (C1+ C3)

หรือกล่าวได้ว่า กิจกรรมมีลักษณะเป็นระบบปิด กล่าวคือ ผู้ใช้บริการเป็นเพียงกลุ่มบุคคลหรือหน่วยงานเฉพาะกลุ่ม ซึ่งรายละเอียดด้านค่าใช้บริการหรือระยะเวลาในการใช้บริการทั้งหมดเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ถูกกำหนดไว้

**หลักเกณฑ์ที่ 2**

กิจกรรมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งในระบบจำหน่ายเชื้อเพลิงแก่ประชาชนชนหรือหน่วยงานเฉพาะกลุ่ม (End users) (C1)

ระบบจำหน่ายพลังงาน หมายถึง ระบบท่อเชื้อเพลิงที่หมายความรวมถึงก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ สำหรับใช้ในระบบท่อที่ต่อจาก ระบบส่งพลังงาน รวมถึงอุปกรณ์หรือสิ่งอื่นอันเป็นสิ่งจำเป็นในการจำหน่ายพลังงาน

สำหรับหลักเกณฑ์ด้านการมีทางเลือกเพื่อการใช้บริการจากกิจกรรมของประชาชนทั่วไป (C2) และหลักเกณฑ์ด้านการพิจารณาสถานะองค์การของผู้รับผิดชอบในการชำระค่าใช้เขตทางหลวง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิ เมื่อกิจกรรมดังกล่าวได้ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทางหลวง (C4) ไม่ใช่หลักเกณฑ์ที่มีนัยสำคัญสำหรับการจำแนกกิจกรรมในกลุ่มนี้

ตารางที่ 4-1 แสดงการเปรียบเทียบความเหมือนและความแตกต่างของหลักเกณฑ์ต่างๆ สำหรับการพิจารณาจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งานแต่ละกลุ่ม

**ตารางที่ 4-1 การเปรียบเทียบหลักเกณฑ์สำหรับการพิจารณาจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งาน**

| ประเภทกิจกรรม | ประโยชน์และการเข้าถึงของประชาชนทั่วไป | ค่าใช้จ่ายของประชาชนทั่วไป | ทางเลือกในการใช้บริการ | ผู้ชำระค่าใช้เขตทางหลวง |
|---|---|---|---|---|
| เพื่อประโยชน์สาธารณะ | ได้รับ และเข้าถึงได้ | ไม่เสียค่าใช้จ่าย ในการใช้บริการ | - | รัฐ (รัฐบาล) |
| เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | ได้รับ และเข้าถึงได้ | เสียค่าใช้จ่าย ในการใช้บริการ | ไม่มีทางเลือก | - |
| เพื่อการให้บริการสาธารณะ | ได้รับ และเข้าถึงได้ | เสียค่าใช้จ่าย ในการใช้บริการ | มีทางเลือก | - |
| เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ | อาจได้รับ และถูกจำกัดการเข้าถึง | - | - | - |

**หมายเหตุ** (1) "-" หมายถึง หลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญสำหรับการจำแนกกิจกรรมในกลุ่มนั้น
(2) หลักเกณฑ์แต่ละช่องมีนิยามเพื่อขยายความหมายอย่างละเอียด โปรดพิจารณานิยามเหล่านั้นประกอบการใช้ตารางนี้ด้วยเสมอ

### 4.3 การพิจารณาวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตรา 48

ภายหลังจากการจำแนกประเภทของผู้ขออนุญาต โดยการพิจารณาตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมแต่ละกิจกรรมที่ผู้ขออนุญาตได้ยื่นขอออกเป็น 4 ลักษณะ ที่ปรึกษาจึงมีความจำเป็นต้องพิจารณาว่า กิจกรรมแต่ละประเภทตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง (ดังรายละเอียดที่แสดงอยู่ใน บทที่ 3) จะเข้าข่ายการวัตถุประสงค์การใช้งานในรูปแบบใด

ภายหลังจากการระบุวัตถุประสงค์การใช้งานสำหรับกิจกรรมทั้งหมดตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ที่ปรึกษายังได้นำผลจากการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ดังรายละเอียดแสดงในภาคผนวก ข มาปรับปรุงการกำหนดประเภทกิจกรรมให้มีความถูกต้องเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ ผลสรุปสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมตามมาตรา 47 ทั้ง 7 กลุ่มกิจกรรม รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4-2 ถึง 4-8 ตามลำดับ และผลสรุปสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ทั้ง 8 กลุ่มกิจกรรม รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4-9 ถึง 4-16 ตามลำดับ

**ตารางที่ 4-2 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ป้าย” ตามมาตรา 47**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| **เช่น**<br>– ป้ายบอกทาง ของหน่วยงานรัฐ<br>**เป็นต้น** | ยังไม่พบในปัจจุบัน |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| ยังไม่พบในปัจจุบัน | **เช่น**<br>– ป้ายบอกทาง ของเอกชน 10 ประเภท<br>– ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง<br>**เป็นต้น** |

**ตารางที่ 4-3 การจำแนกประเภทกิจกรรม “สะพาน” ตามมาตรา 47**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| **เช่น**<br>– สะพานลอยคนเดินข้ามถนน<br>– สะพานข้ามทางหลวงแบบเปิด<br>– สะพานบนทางหลวง<br>– สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาตแบบเปิด<br>– สะพานกลับรถ<br>**เป็นต้น** | ยังไม่พบในปัจจุบัน |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| ยังไม่พบในปัจจุบัน | **เช่น**<br>– สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย<br>– สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาตแบบปิด<br>– สะพานข้ามทางหลวงแบบปิด<br>**เป็นต้น** |

**ตารางที่ 4-4 การจำแนกประเภทกิจกรรม “เสา” ตามมาตรา 47**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| **เช่น**<br>– เสาไฟแสงสว่าง<br>– เสาสัญญาณไฟกระพริบ<br>– เสาสัญญาณไฟคนข้ามถนน<br>**เป็นต้น** | ยังไม่พบในปัจจุบัน |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| ยังไม่พบในปัจจุบัน | ยังไม่พบในปัจจุบัน |

**ตารางที่ 4-5 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อุโมงค์” ตามมาตรา 47**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| **เช่น**<br>– อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบเปิด<br>– อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบเปิด<br>– อุโมงค์ลอดทางหลวง แบบเปิด<br>**เป็นต้น** | ยังไม่พบในปัจจุบัน |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| ยังไม่พบในปัจจุบัน | **เช่น**<br>– อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด<br>– อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด<br>**เป็นต้น** |

**ตารางที่ 4-6 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ระบบราง” ตามมาตรา 47**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| **เช่น**<br>– โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานของรัฐ ที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป<br>– โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานของรัฐ ที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป<br>**เป็นต้น** | ยังไม่พบในปัจจุบัน |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| ยังไม่พบในปัจจุบัน | **เช่น**<br>– โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานเอกชน ที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป<br>– โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานเอกชน ที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป<br>**เป็นต้น** |

**ตารางที่ 4-7 การจำแนกประเภทกิจกรรม "อาคารหรือโครงสร้าง" ตามมาตรา 47**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| **เช่น**<br>– ศาลาที่พักริมทาง<br>– ป้ายรถ<br>– ป้อมตำรวจ<br>– ทางเท้า<br>– สวนหย่อมหรือปรับปรุงภูมิทัศน์<br>**เป็นต้น** | ยังไม่พบในปัจจุบัน |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| ยังไม่พบในปัจจุบัน | ยังไม่พบในปัจจุบัน |

**ตารางที่ 4-8 การจำแนกประเภทกิจกรรม "อุปกรณ์" ตามมาตรา 47**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| **เช่น**<br>– อุปกรณ์วัดค่าทางธรรมชาติ<br>– โคมไฟ<br>**เป็นต้น** | ยังไม่พบในปัจจุบัน |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| ยังไม่พบในปัจจุบัน | ยังไม่พบในปัจจุบัน |

**ตารางที่ 4-9 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การปักเสา” ตามมาตรา 48**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| **เช่น**<br>– เสาในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง<br>– เสาในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง<br>**เป็นต้น** | **เช่น**<br>– เสาในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน<br>**เป็นต้น** |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| ยังไม่พบในปัจจุบัน | **เช่น**<br>– เสาในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– เสาในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– เสาในระบบสื่อสารโทรคมนาคม<br>**เป็นต้น** |

**ตารางที่ 4-10 การจำแนกประเภทกิจกรรม “พาดสาย” ตามมาตรา 48**

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

**ตารางที่ 4-11 การจำแนกประเภทกิจกรรม "ร้อยสาย" ตามมาตรา 48**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| **เช่น**<br>– สายในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง<br>– สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง<br>**เป็นต้น** | **เช่น**<br>– สายในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน<br>**เป็นต้น** |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| **เช่น**<br>– สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม<br>**เป็นต้น** | **เช่น**<br>– สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม<br>**เป็นต้น** |

**ตารางที่ 4-12 การจำแนกประเภทกิจกรรม "การวางท่อน้ำ" ตามมาตรา 48**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| **เช่น**<br>– ท่อน้ำดิบ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง<br>– ท่อประปา ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง<br>**เป็นต้น** | ยังไม่พบในปัจจุบัน |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| ยังไม่พบในปัจจุบัน | **เช่น**<br>– ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบ ของภาคอุตสาหกรรม<br>– ท่อในระบบจ่ายน้ำประปา ของภาคอุตสาหกรรม<br>– ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบ ของบริษัทผลิตน้ำประปา<br>– ท่อในระบบจ่ายน้ำประปา ของบริษัทผลิตน้ำประปา<br>– ท่อในระบบเพื่อส่งน้ำประปาเข้าระบบโครงข่ายจ่ายน้ำประปา ของบริษัทผลิตน้ำประปา<br>**เป็นต้น** |

**ตารางที่ 4-13 การจำแนกประเภทกิจกรรม "การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม" ตามมาตรา 48**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| ยังไม่พบในปัจจุบัน | ยังไม่พบในปัจจุบัน |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| **เช่น**<br>– ท่อเพื่อร้อยสายเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– ท่อเพื่อร้อยสายโทรคมนาคม<br>**เป็นต้น** | ยังไม่พบในปัจจุบัน |

**ตารางที่ 4-14 การจำแนกประเภทกิจกรรม "การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า" ตามมาตรา 48**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| **เช่น**<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้า การไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง<br>**เป็นต้น** | ยังไม่พบในปัจจุบัน |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| ยังไม่พบในปัจจุบัน | **เช่น**<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม<br>**เป็นต้น** |

**ตารางที่ 4-15 การจำแนกประเภทกิจกรรม “การวางท่อเชื้อเพลิง” ตามมาตรา 48**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| ยังไม่พบในปัจจุบัน | **เช่น**<br>– ท่อของระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ<br>– ท่อของระบบขนส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ทางท่อไปยังคลังน้ำมันเพื่อเข้าสู่ระบบจำหน่ายแก่ผู้ใช้ทั่วไป<br>**เป็นต้น** |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| **เช่น**<br>– ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังสถานีบริการเชื้อเพลิง<br>**เป็นต้น** | **เช่น**<br>– ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังภาคอุตสาหกรรม<br>**เป็นต้น** |

**ตารางที่ 4-16 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อาคารหรืออุปกรณ์” ตามมาตรา 48**

| **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** | **เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน** |
|---|---|
| **เช่น**<br>– สถานีสูบน้ำ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นการประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง<br>– หม้อแปลง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง<br>– บ่อพักสายไฟฟ้า ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง<br>**เป็นต้น** | **เช่น**<br>– ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบโทรศัพท์พื้นฐาน<br>– บ่อพักสายโทรศัพท์พื้นฐาน<br>**เป็นต้น** |
| **เพื่อการให้บริการสาธารณะ** | **เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ** |
| **เช่น**<br>– ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบสื่อสารโทรคมนาคม<br>**เป็นต้น** | **เช่น**<br>– หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>**เป็นต้น** |

# บทที่ 5
# แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวง

อัตราค่าใช้เขตทางหลวงของกิจกรรมต่างๆ ทุกกิจกรรม ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวงฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 (ต่อไปในบทนี้ขอเรียกว่า พ.ร.บ. ทางหลวง) จะพัฒนาขึ้นจากแนวคิดเดียวกัน ได้แก่ แนวคิดการอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยการพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ทางหลวงซึ่งใช้ไปกับกิจกรรมที่ยื่นขออนุญาต” อันตั้งอยู่บนพื้นฐานของการคำนวณจากต้นทุนทางหลวงร่วมกับตัวแปรต่างที่กำหนดขึ้นซึ่งสอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพของกิจกรรม เช่น ตำแหน่งที่ตั้ง หรือระยะเผื่อจากตัวกิจกรรมเพื่อความปลอดภัย เป็นต้น อันเป็นการประยุกต์ใช้แนวทางแนวคิดการพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงของประเทศอิตาลี ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสหรัฐอเมริกา ร่วมกัน (ต่อไปในบทนี้ขอเรียกว่า แนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล) บนพื้นฐานของการประยุกต์ให้เกิดความเหมาะสมกับการนำมาใช้งานในประเทศไทย โดยไม่สร้างผลกระทบต่อประชาชนหรือองค์กรธุรกิจที่ต่างๆ ให้ต้องแบกรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้นจนเกินไป

## 5.1 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงกับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรม

ที่ปรึกษาได้กำหนด “แนวคิดเบื้องต้นเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวง” แบ่งออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมทั้ง 4 ประเภท สำหรับกิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง กล่าวคือ (1) กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ (2) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน (3) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ และ (4) กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจโดยรายละเอียดของวัตถุประสงค์การใช้งานแต่ละลักษณะมีดังนี้

### 1) กลุ่มของกิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ

ที่ปรึกษาพิจารณากิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์ของการขออนุญาตในลักษณะนี้ควรได้รับการ “ละเว้น” การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวง เพราะประชาชนต่างก็ได้รับประโยชน์จากกิจกรรมเหล่านี้โดยตรงและไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการใช้บริการจากกิจกรรมเหล่านั้น ในขณะที่ผู้ขออนุญาตก็ไม่ได้รับผลประโยชน์ที่ชัดเจนจากกิจกรรมดังกล่าวจนสามารถประเมินเป็นตัวเลขได้

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ....” ได้ระบุไว้ว่า “เนื่องจากขอบเขตตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง มิได้บัญญัติให้อำนาจในการออกกฎกระทรวงยกเว้นหรือลดหย่อนอัตราค่าตอบได้” ที่ปรึกษาจึงมี “ข้อสังเกต” ให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงพิจารณาจัดเก็บค่าธรรมเนียม ที่อาจมีความครอบค่าดำเนินการติดตามดูแล การบำรุงรักษาหรือการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างจากผู้ยื่นขออนุญาต โดยค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บนี้อาจถือให้เป็นค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ “ไม่มีรายได้”

**2) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

แม้ว่ากิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์ของการขออนุญาตในลักษณะนี้จะเป็นกิจกรรมเพื่อสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชนในการดำรงชีวิตโดยตรง แต่ในขณะเดียวกันผู้ขออนุญาตก็มีการเรียกเก็บค่าใช้บริการจากกิจกรรมเหล่านี้ อันถือเป็นการจำกัดสิทธิประโยชน์ของประชาชนในระดับหนึ่ง ดังนั้น สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง จึงควรมีการ “เรียกเก็บ” ค่าใช้เขตทางหลวง

อย่างไรก็ตามการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราที่สูงเกินไป ย่อมส่งผลกระทบต่อประชาชนให้ต้องแบบรับค่าใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น อีกทั้งประชาชนยังไม่มีทางเลือกในการไปใช้กิจกรรมจากผู้ให้บริการรายอื่นๆ ดังนั้นการเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมเหล่านี้จึงควรเป็นอัตราพิเศษมากหรือไม่เก็บเลยเพื่อลดผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

**3) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ**

แม้ว่ากิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์ของการขออนุญาตในลักษณะนี้จะเป็นกิจกรรมเพื่อสาธารณูปโภคแต่ก็เป็นสาธารณูปโภคที่ประชาชนมีทางเลือกในการใช้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชนในการดำรงชีวิต ในขณะเดียวกันผู้ขออนุญาตก็มีการเรียกเก็บค่าใช้บริการจากกิจกรรมเหล่านี้ อันถือเป็นการจำกัดสิทธิประโยชน์ของประชาชนในระดับหนึ่ง ดังนั้น สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง จึงควรมีการ “เรียกเก็บ” ค่าใช้เขตทางหลวง

อย่างไรก็ตามการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราที่สูงเกินไป ย่อมส่งผลกระทบต่อประชาชนให้ต้องแบบรับค่าใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้นการเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมเหล่านี้จึงควรเป็นอัตรามีส่วนลด เพื่อลดผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน อย่างไรก็ดีส่วนลดของกิจกรรมในกลุ่มนี้จะน้อยกว่าส่วนลดของกิจกรรมในกลุ่มเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน

**4) กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ที่ปรึกษาพิจารณากิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์ของการขออนุญาตในลักษณะนี้ควรได้รับการ “จัดเก็บ” ค่าใช้เขตทางหลวงตามปกติ เพราะกิจกรรมในกลุ่มนี้สร้างขึ้นเพื่อตอบสนองผลประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจของผู้ขออนุญาตโดยตรง ในขณะเดียวกันประชาชนทั่วไปส่วนใหญ่หรือทั้งหมดกลับไม่ได้รับประโยชน์ทางตรงจากกิจกรรมเหล่านี้ แม้ว่ากิจกรรมเหล่านั้นอาจให้ประโยชน์ทางอ้อม แต่ก็ไม่สามารถประเมินค่าประโยชน์ทางอ้อมเหล่านั้นออกมาได้อย่างเที่ยงตรง

## 5.2 แนวคิดอัตราค่าใช้เขตทางหลวง

แนวคิดการพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้น ได้ใช้แนวคิดการอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ทางหลวงซึ่งใช้ไปกับกิจกรรมที่ยื่นขออนุญาต” ซึ่งมีรายละเอียดดังแสดงในสมการ 5.1

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

**(5.1)**

โดย

อัตราค่าใช้เขตทางหลวง คือ ค่าใช้เขตทางหลวง ที่ผู้ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจำเป็นต้องชำระ

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทาง คือ ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ การติดตามดูแล และการดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการอนุญาตให้ใช้เขตทางหลวง

ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง คือ ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง สำหรับกิจกรรมใดๆ ในเขตทางหลวงที่ไม่ได้ดำเนินการโดยกรมทางหลวง

### 5.3 ค่าขออนุญาตการใช้เขตทาง

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

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวงควรมีลักษณะเป็นอัตราคงที่ โดยไม่แปรผันไปตามปริมาณกิจกรรมที่ยื่นขออนุญาต เพราะค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวงมีวัตถุประสงค์ของการเก็บที่แท้จริง คือ การเรียกเก็บเพื่อเป็นบันทึกให้กับสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สำหรับการพิจารณาอนุญาตกิจกรรมใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้เสนอว่า “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ควรมีค่าดังนี้

| | | |
|---|---|---|
| **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | = | **500 บาท ต่อ การขออนุญาต** |

**(5.2)**

โดยตัวอย่างของการพิจารณา “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” เช่น

- ถ้าผู้ขออนุญาตรายหนึ่งได้ยื่นรายการขออนุญาตก่อสร้างหรือติดตั้งกิจกรรมในเขตทางหลวงทั้งหมด 5 กิจกรรม แต่ทั้งหมดอยู่ในเอกสารการขออนุญาตเดียวกันทั้งหมด ผู้ขออนุญาตรายนั้นก็จะเสีย ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง เท่ากับ 500 บาท ให้แก่กรมทางหลวง
- ถ้าผู้ขออนุญาตรายหนึ่งได้ยื่นรายการขออนุญาตขออนุญาตกิจกรรมทั้ง 5 ออกจากกันเป็น 5 คำขออนุญาต ผู้ขออนุญาตรายนั้นก็จะเสีย ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวงครั้งละ 500 บาท ต่อ คำขออนุญาตหนึ่งใบ หรือทั้งหมดผู้ขออนุญาตรายนี้จะเสีย ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง เท่ากับ 2,500 บาท ให้แก่กรมทางหลวง เป็นต้น

สำหรับแนวคิดด้านความถี่ในการเรียกเก็บ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” แบ่งออกเป็น 2 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**

กรมทางหลวงเรียกเก็บ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ทั้งในส่วนของ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” และในส่วนของ “ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ทุกปี

ยกเว้นในกรณีของกิจกรรมบางรูปแบบตามมาตรา 47 และมาตร 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวงที่เรียกเก็บค่า “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” แบบครั้งเดียว

**แนวทางที่ 2**

กรมทางหลวงเรียกเก็บ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” เฉพาะครั้งแรกที่มีการยื่นขออนุญาต ขณะที่ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ “ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” จะยังคงมีการเรียกเก็บทุกปี

ยกเว้นในกรณีของกิจกรรมบางรูปแบบตามมาตรา 47 และมาตร 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวงที่เรียกเก็บค่า “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” แบบครั้งเดียว

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาเห็นว่าการเรียกเก็บ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ทั้งสองรูปแบบข้างต้นต่างมีความเหมาะสมทั้งคู่ ดังนั้นจึงขึ้นอยู่กับเจตนาของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ในการพิจารณากำหนดแนวนโยบาย กล่าวคือ

**กรณีเลือกใช้แนวทางที่ 1**

เหตุผลของการพิจารณาเลือกใช้แนวทางนี้ คือ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” เป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้เขตทางหลวงซึ่งโดยปกติก็มักเรียกเก็บเป็นรายปี (ค่าธรรมเนียม + ค่าใช้พื้นที่) การแยกความถี่ของการเก็บให้ไม่เหมือนกัน กล่าวคือ ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวงเก็บครั้งแรกครั้งเดียว ขณะที่ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงเก็บเป็นรายปี อาจส่งผลให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเกิดความสับสน นอกจากนี้อาจกลายเป็นประเด็นโต้เถียงถึงความแตกต่างหรือความไม่สมดุลของความถี่ในการเก็บระหว่างค่าธรรมเนียม กับค่าพื้นที่

นอกจากนี้ตราบใดที่กิจกรรมที่ขออนุญาตยังคงตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทาง สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ย่อมยังคงมีค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ การติดตามดูแล และการดำเนินการอื่นๆ สำหรับกิจกรรมที่ขออนุญาตไปแล้ว ขณะเดียวกันค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวงในอัตราเท่ากับ 500 บาท ต่อ ปี ก็ถือเป็นอัตราที่ต่ำมาก และคงไม่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายดังที่กล่าวมาข้างต้น ซึ่งสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงต้องแบกรับ ดังนั้น การเรียกเก็บ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ทุกปี จึงมีความเหมาะสม

**กรณีเลือกใช้แนวทางที่ 2**

สามารถอธิบายได้ว่า “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ที่กำหนดให้มีอัตราเพียง 500 บาทต่อปี ถือเป็นแนวทางปฏิบัติซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้น เพื่อให้เกิดการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมที่ไม่ควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง (กลุ่มของกิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ) อันเป็นการดำเนินการตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ....” (รายละเอียดแสดงอยู่ในหัวข้อ 5.1) ดังนั้นการเรียกเก็บ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ทุกปีอาจเป็นการสร้างภาระให้แก่หน่วยงานผู้ขออนุญาตเหล่านั้น ซึ่งท้ายที่สุดภาระหรือผลกระทบอาจตกไปยังประชาชนทั่วไป

สำหรับการนำเสนอผลการศึกษาในรายงานฉบับนี้ ที่ปรึกษาได้เลือกนำเสนอ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” โดยเลือกใช้แนวทางที่ 2 เป็นหลัก อย่างไรก็ดี กรมทางหลวงสามารถเปลี่ยนไปใช้แนวทางที่ 1 ได้ตามความเหมาะสม

## 5.4 ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

คือ ค่าการใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง สำหรับกิจกรรมใดๆ ซึ่งไม่มีกิจกรรมเพื่อ “งานทาง” หรือเป็นกิจกรรมที่ไม่ได้ดำเนินการหรือได้รับการว่าจ้างโดยกรมทางหลวง ทั้งนี้ ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสามารถพิจารณาได้จากสมการดังต่อไปนี้

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง (บาท)** | = | **จำนวน (หน่วย)** | + | **อัตราค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ หน่วย)** |

**(5.3)**

โดย

| | | |
|---|---|---|
| ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | คือ | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง สำหรับกิจกรรมใดๆ ในเขตทางหลวง ซึ่งไม่มีกิจกรรมเพื่อ “งานทาง” หรือเป็นกิจกรรมที่ไม่ได้ดำเนินการโดยกรมทางหลวง |
| จำนวน | คือ | ปริมาณของกิจกรรมใดๆ ที่ตั้งอยู่หรือก่อสร้างในพื้นที่เขตทางหลวง |
| อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | คือ | อัตราค่าการใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง ซึ่งแปรผันตามลักษณะจำเพาะทางกายภาพของกิจกรรมแต่ละรูปแบบ |

### 5.4.1 จำนวน

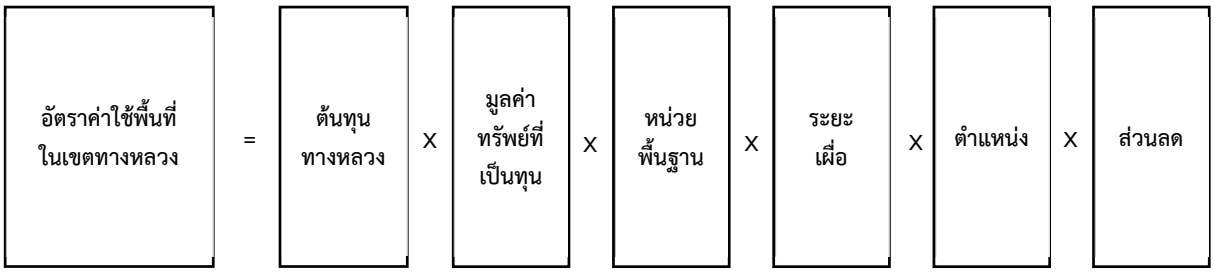
คือ การพิจารณาปริมาณของกิจกรรมที่ตั้งอยู่หรือก่อสร้างในพื้นที่เขตทางหลวง ทั้งนี้ การกำหนดหน่วยนับของแต่ละกิจกรรมตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล จะเน้นความสะดวกในการพิจารณา “จำนวน” ของกิจกรรมแต่ละประเภท ความเป็นดุลยภาพการพิจารณา และผลกระทบที่อาจส่งผลต่ออัตราค่าใช้เขตทางหลวง (อันเนื่องมาจากการปัดเศษ) สำหรับหน่วยนับพื้นฐานของแต่ละกิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ซึ่งที่ปรึกษาได้กำหนดขึ้น 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 |

สำหรับกิจกรรมพาดสาย กิจกรรมร้อยสาย และกิจกรรมวางท่อ ที่ปรึกษาได้กำหนดหน่วยนับเป็น “กิโลเมตร” เนื่องจากเมื่อกำหนดหน่วยนับเป็น “เมตร” แล้ว อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมเหล่านี้จะได้รับผลกระทบจากการปัดเศษ อันจะส่งผลให้อัตราค่าใช้เขตทางหลวงมีค่าสูงมากจนเกินไป

### 5.4.2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

คือ มูลค่าการใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง ซึ่งแปรผันตามลักษณะจำเพาะของแต่ละกิจกรรม โดยอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล สำหรับทุกๆ กิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตร 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถพิจารณาได้จากกิจกรรมดังต่อไปนี้




**(5.4)**

โดย

| | | |
|---|---|---|
| ต้นทุนทางหลวง | คือ | ต้นทุนการดำเนินการบริหารจัดการทางหลวงตลอดช่วงชีวิต หน่วยเป็น บาท / ตารางเมตร |
| มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน | คือ | ตัวคูณลด สำหรับพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นรายปี |
| หน่วยพื้นฐาน | คือ | ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ต้นทุนทางหลวง” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วยของ “กิจกรรม” |
| ระยะเผื่อ | คือ | ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น |
| ตำแหน่ง | คือ | ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาตซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน |
| ส่วนลด | คือ | ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน |

แม้ว่ากิจกรรมต่างๆ จะใช้สมการที่ 5.4 เหมือนกันสำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง แต่ทุกกิจกรรมจะมีอัตราของตัวแปรทั้ง 6 ค่าข้างต้น ที่แตกต่างกันออกไปตามลักษณะจำเพาะของแต่ละกิจกรรม

## 5.5 ตัวแปรสำหรับการอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับแต่ละกิจกรรมเป็นผลลัพธ์ที่ได้จากผลคูณของตัวแปร 6 ตัว ซึ่งต่างมีค่าคงที่หรือแปรผันไปตามลักษณะทางกายภาพของแต่ละกิจกรรม กล่าวคือ

### 5.5.1 ต้นทุนทางหลวง

หมายถึง ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวงตลอดช่วงชีวิต ซึ่งตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากลสามารถคำนวณได้จาก การพิจารณาองค์ประกอบ 4 ด้าน ร่วมกัน ได้แก่ ต้นทุนราคาที่ดิน ต้นทุนการก่อสร้างทางหลวง ต้นทุนการดูแลรักษาทางหลวง และต้นทุนการดูแลความปลอดภัยบนทางหลวง โดยการคำนวณต้นทุนทางหลวงด้วยองค์ประกอบทั้งสี่ข้างต้นมีวิธีการที่ซับซ้อนมาก ต้องการข้อมูลหลายมิติ และใช้ระยะเวลาในการคำนวณมาก และค่าที่ได้จากการคำนวณลักษณะนี้จะมีความละเอียดแม่นย่ำที่สูง

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

สำหรับแนวทางการกำหนด “ต้นทุนทางหลวง” สามารถแบ่งออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**(1) ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

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

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

**(2) ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงรายจังหวัด

หรือ “ต้นทุนทางหลวง” สำหรับใช้ประกอบการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง จะมีทั้งหมด 77 ค่า แสดงดังตารางที่ 5-1

**ตารางที่ 5-1 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 5-1 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*

**(3) 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 ลักษณะแสดงดังตารางที่ 5-2

จากตารางจะเห็นได้ว่า ค่าต้นทุนทางหลวงสำหรับจังหวัดทั้ง 3 กลุ่ม ตามแนวคิดข้างต้น 3 ลักษณะข้างต้นมีค่าที่แตกต่างกันน้อยมาก ดังนั้นเพื่อให้ไม่เป็นการสร้างขั้นตอนการคำนวณที่ซับซ้อนมากเกินไป ที่ปรึกษาจึงเลือกใช้การกำหนด ค่าต้นทุนทางหลวงออกเป็น 3 กลุ่มจังวัดด้วยการใช้เกณฑ์ราคาที่ดินที่พิจารณาจัดกลุ่มตามหลักการของเปอร์เซ็นต์ไทล์ (Percentile) เป็นหลักในการพิจารณา ดังรายละเอียดที่แสดงดังตารางที่ 5-3 ส่วนรายชื่อจังหวัดในแต่ละกลุ่ม แสดงดังตารางที่ 5-4

**ตารางที่ 5-2 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 มาจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักสถิติพยากรณ์ สำนักงานสถิติแห่งชาติ*

**ตารางที่ 5-3 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 5-4 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 โดยตามหลักการของสถิติในด้านการพิจารณาค่ากลาง พบว่า การที่ค่าของข้อมูลในกลุ่มข้อมูลที่กำลังพิจารณามีค่าสูงหรือต่ำกว่าข้อมูลอื่นๆมาก จะส่งผลให้ “ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean)” กลายเป็นค่ากลางที่ไม่เกิดความเหมาะสมในการนำไปใช้งาน เพราะค่าที่สูงหรือต่ำมากจะส่งผลให้การคำนวณค่าเฉลี่ยเลขคณิตมีค่าผิดเพี้ยนไป ในทางกลับกัน “ค่ามัธยฐาน (Median)” ถือเป็นค่ากลางที่ถือเป็นตัวแทนได้ดีกว่าในเหตุการณ์รูปแบบนี้ เพราะค่าที่สูงหรือค่าที่ต่ำกว่าค่าอื่นๆ มาก จะไม่ส่งผลกระทบต่อการคำนวณค่ามัธยฐาน

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

การเลือกใช้ค่า “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางทั้งสามรูปแบบซึ่งที่ปรึกษาได้นำเสนอต่างมีความเหมาะสมในสถานการณ์ที่แตกต่างกัน ดังนั้นจึงขึ้นอยู่กับเจตนาของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ในการพิจารณากำหนดแนวนโยบาย กล่าวคือ

**(1) กรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 1**

เหตุผลของการพิจารณาเลือกใช้แนวทางนี้ คือ ต้นทุนทางหลวงซึ่งเป็นค่ามัธยฐานจากต้นทุนทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งที่ปรึกษานำเสนอในอัตรา 5,650 บาท ต่อ ตารางวา เป็นอัตราโดยประมาณจากการตัดองค์ประกอบในการคำนวณต้นทุนทางหลวงอีกสามด้านออกไป ซึ่งได้แก่ ต้นทุนการก่อสร้างทางหลวง ต้นทุนการดูแลรักษาทางหลวง และต้นทุนการดูแลความปลอดภัยบนทางหลวง โดยถ้าคำนวณต้นทุนทางหลวงอย่างละเอียดพบว่าต้นทุนทางหลวงของพื้นที่ชนบทหรือพื้นที่ซึ่งมีต้นทุนราคาที่ดินต่ำในบางแห่ง อาจมีต้นทุนทางหลวงสูงขึ้นกว่าต้นทุนทางหลวงของพื้นที่ในเขตที่พัฒนาแล้ว อันเป็นผลจากค่าของต้นทุนด้านอื่นๆ ของพื้นที่ชนบทที่อาจเพิ่มสูงมากกว่าพื้นที่ตัวเมือง ดังนั้นการใช้ต้นทุนทางหลวงในอัตราเดียวทั่วทั้งประเทศ จึงไม่ใช่การเอาเปรียบประชาชนในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง แต่เป็นการเฉลี่ยต้นทุนทางหลวงเพื่อไม่สร้างผลกระทบต่อประชาชนในส่วนรวม

นอกจากนี้สำหรับหลายๆ กิจกรรม การใช้ต้นทุนทางหลวงจากราคาที่ดินเฉพาะตรงที่กิจกรรมนั้นตั้งอยู่เพียงอย่างเดียวก็อาจดูไม่ถูกต้อง 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

**(2) กรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 2**

เหตุผลของการพิจารณาเลือกใช้แนวทางนี้ คือ ต้นทุนทางหลวงซึ่งเป็นค่ามัธยฐานจากต้นทุนทางหลวงละจังหวัด เป็นการสะท้อนต้นทุนทางหลวงพื้นฐานของจังหวัดนั้นๆ โดยตรง อันเป็นการทำให้ประชาชนในแต่ละพื้นที่ไม่ต้องไปแบกรับต้นทุนทางหลวงของจังหวัดอื่นๆ

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

**(3) กรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 3**

เหตุผลของการพิจารณาเลือกใช้แนวทางนี้ คือ ต้นทุนทางหลวงซึ่งเป็นค่ามัธยฐานจากต้นทุนทางหลวงที่แบ่งออกเป็นกลุ่มจังหวัด ถือเป็นการหาทางออกร่วมกันระหว่างทางเลือกที่ 1 และทางเลือกที่ 2 โดยเป็นการลดแรงต้านจากประชาชนในพื้นที่ในการต้องแบกรับต้นทุนทางหลวงของพื้นที่อื่นๆ ซึ่งอาจสูงกว่าพื้นที่ของตัวเองมาก ในขณะเดียวกันก็เป็นลดช่วงความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่ซึ่งมีต้นทุนทางหลวงแตกต่างกันมาก เพื่อไม่สร้างผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ซึ่งต้นทุนทางหลวงมีอัตราที่สูง

ในมุมมองของที่ปรึกษาการเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 1 มีความเหมาะสมเพราะสามารถดำเนินการได้ง่าย และอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับทุกกิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง อยู่ในระดับที่จะไม่สร้างผลกระทบต่อประชาชน ขณะที่การเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 2 จะสร้างผลกระทบต่อประชาชนในบางพื้นที่เป็นอย่างมาก เนื่องด้วยอัตราค่าใช้เขตทางที่มีค่าสูงมาก ส่วนการเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 3 ก็เป็นแนวทางที่รับได้ แต่ก็ยังคงสร้างผลกระทบต่อประชาชนในระดับหนึ่งที่มากกว่าการเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 1

อย่างไรก็ดีที่ปรึกษาไม่มีขอบเขตอำนาจที่จะสรุปว่า สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ต้องเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางใด แต่การตัดสินใจนี้จำเป็นต้องรอความเห็นจากหน่วยงานอื่นๆ ในอนาคต ดังนั้นที่ปรึกษาจะได้นำเสนออัตราค่าใช้เขตทางที่พัฒนาขึ้นตามแนวทั้งสามรูปแบบไว้ในรายงานฉบับนี้ เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัยนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตต่อไป

### 5.5.2 มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน

คือ ตัวคูณลด สำหรับ “ต้นทุนทางหลวง” เพื่อแปลงค่าที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานการพิจารณามูลค่าทรัพย์ตลอดช่วงชีวิตที่กำหนด ให้เกิดความเหมาะสมกับการพิจารณาเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงเป็นรายปี

โดยตัวคูณลดของ “มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน” รายละเอียด แสดงดังตารางที่ 5-5

**ตารางที่ 5-5 การพิจารณา “มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน”**

| รูปแบบการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง | มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน |
|---|---|
| เป็นรายปี | 1/30 |
| เพียงครั้งเดียว ตลอดช่วงชีวิตที่กำหนด | 1 |

ทั้งนี้ ค่าของ “มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน” สำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง แสดงอยู่ในบทที่ 6 และบทที่ 7 ตามลำดับ

### 5.5.3 หน่วยพื้นฐาน

คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วยของ “จำนวน” ของกิจกรรมที่กำลังพิจารณาให้มีความสอดคล้องกับหน่วยของ “ต้นทุนทางหลวง” ซึ่งก็คือ บาท ต่อ ตารางเมตร

การกำหนดตัวแปรนี้ขึ้นมาเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถใช้หน่วยของ “จำนวน” มาประกอบพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงได้ทันทีเลยโดยไม่ต้องปรับหน่วยอีก ตัวอย่างเช่น การพิจารณากิจกรรมปักเสา สามารนับจำนวน “ต้น” ของเสา แล้วนำมาคูณกับ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ได้ทันที เป็นต้น

ทั้งนี้ ค่าของ“หน่วยพื้นฐาน” จะแปรผันตามรูปแบบทางกายภาพของแต่ละกิจกรรม โดยที่ปรึกษาได้สรุปรายละเอียดแนวทางการพิจารณารูปแบบทางกายภาพของกิจกรรมเพื่อกำหนดอัตราสำหรับตัวคูณเพิ่มแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล รายละเอียด แสดงดังตารางที่ 5-6

**ตารางที่ 5-6 แนวทางการพิจารณารูปแบบทางกายภาพของกิจกรรมสำหรับกำหนดอัตราของ “หน่วยพื้นฐาน”**

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

จากการพิจารณารูปแบบทางกายภาพดังแสงในตารางที่ 5-1 กิจกรรมแต่ละรูปแบบจะมีอัตราของ “หน่วยพื้นฐาน” ที่แตกต่างกันออกไป โดยกิจกรรมหนึ่งๆ อาจมีค่าของ “หน่วยพื้นฐาน” ได้หลายค่า อันจะขึ้นอยู่กับช่วงของรูปแบบทางกายภาพที่กำหนด อย่างไรก็ดีสำหรับกิจกรรมที่รูปแบบของหน่วยนับเป็น “ตารางเมตร” อยู่แล้ว ค่าของ “หน่วยพื้นฐาน” จะมีค่าเท่ากับ 1 เสมอ

สำหรับค่าของ “หน่วยพื้นฐาน” สำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง แสดงอยู่ในบทที่ 6 และบทที่ 7 ตามลำดับ

### 5.5.4 ระยะเผื่อ

คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับกำหนดระยะห่างเพิ่มเติมจากกิจกรรม อันเป็นระยะซึ่งไม่สามารถใช้งานพื้นที่เขตทางหลวงได้ตามไปด้วยโดยปริยาย ทั้งนี้ ตัวคูณเพิ่มสำหรับ “ระยะเผื่อ” จะมีค่าแปรเปลี่ยนไปตามลักษณะกายภาพและโอกาสในการเกิดผลกระทบกรณีเกิดอุบัติเหตุของแต่ละกิจกรรม ตารางที่ 5-7 แสดงค่าตัวคูณเพิ่มสำหรับ “ระยะเผื่อ” ตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล ที่มีการเลือกใช้สำหรับการศึกษาในครั้งนี้

**ตารางที่ 5-7 ระยะเผื่อสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**

| ตัวคูณระยะเผื่อ | รูปแบบของกิจกรรม |
|---|---|
| 1.0 | กิจกรรมที่มีการคิดระยะเผื่อจากกิจกรรมอื่นๆ ครอบคลุมไปแล้ว |
| 1.1 | กิจกรรมที่รูปแบบโครงสร้างมีการออกแบบเพื่อป้องกันอันตรายในระดับหนึ่ง หรือมีโอกาสเกิดอันตรายน้อยมาก |
| 1.5 | กิจกรรมที่ควรมีระยะห่างจากกิจกรรมใกล้เคียงในระดับปกติ เพราะรูปแบบโครงสร้างไม่ได้มีการออกแบบป้องกัน |
| 2 | กิจกรรมที่ควรมีระยะห่างจากกิจกรรมใกล้เคียงในระดับสูง เพราะมีโอกาสเกิดความเสียหายได้ง่าย |
| 3 | กิจกรรมที่ควรมีระยะห่างจากกิจกรรมใกล้เคียงในระดับสูงมาก เพราะมีโอกาสเกิดอันตรายจากการระเบิด |

สำหรับค่าของ “ระยะเผื่อ” สำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง แสดงอยู่ในบทที่ 6 และบทที่ 7 ตามลำดับ

### 5.5.5 ตำแหน่ง

คือ ตัวคูณลด ตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้เกิดภาระการเฝ้าระวังที่แตกต่างกัน โดยค่าตัวคูณลดสำหรับตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมต่างๆ ตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล ได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| กิจกรรมอยู่ใต้ผิวดิน | กำหนดให้มีค่าเท่ากับ | 0.05 |
| กิจกรรมมีส่วนใดส่วนหนึ่งตั้งอยู่บนผิวดิน | กำหนดให้มีค่าเท่ากับ | 1.00 |
| กิจกรรมที่ลอยอยู่ในอากาศ | กำหนดให้มีค่าเท่ากับ | 0.20 |

### 5.5.6 ส่วนลด

คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชน ทั้งนี้ อัตราส่วนลดมีความเป็นไปได้ในหลายแนวคิดตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากลและผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” รายละเอียด แสดงดังตารางที่ 5-8

**ตารางที่ 5-8 อัตราส่วนลดสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**

| 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 เป็นอัตราส่วนลดหลักสำหรับการพัฒนาอัตราค่าใช้เขตทางหลวง อย่างไรก็ดีสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเปลี่ยนไปใช้แนวคิดส่วนลดแบบอื่นๆ ตามที่ปรากฏในตารางที่ 5-3 ได้ตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ในอนาคต

# บทที่ 6
# อัตราค่าใช้เขตทางหลวง มาตรา 47

ที่ปรึกษาได้พัฒนาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 (ต่อไปในบทนี้ขอเรียกว่า พ.ร.บ. ทางหลวง)ตามแนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมออกตามวัตถุประสงค์การใช้งาน ร่วมกับแนวคิดการอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) ผ่านการพิจารณา “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับกิจกรรมที่ยื่นขออนุญาต” นอกจากนี้ผลลัพธ์ที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็น (ดังรายละเอียดที่แสดงอยู่ในภาคผนวก ข) ยังได้นำมาใช้เพื่อปรับปรุงแก้ไขอัตราค่าใช้เขตทางหลวงซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้น เพื่อให้อัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง มีความเหมาะสมและสามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้จริง

ทั้งนี้ รายละเอียดของอัตราค่าใช้เขตทางหลวงมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง จะแยกการนำเสนอออกตามประเภทกิจกรรม ออกเป็น 7 กลุ่ม ได้แก่ ป้าย สะพาน เสา ระบบราง อุโมงค์ อาคารหรือโครงสร้าง อุปกรณ์ และอาคารหรือสิ่งอื่นใดอื่นๆ

## 6.1 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย”

### 6.1.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “ป้าย”

กิจกรรม “ป้าย” แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

1) **เพื่อประโยชน์สาธารณะ** เช่น

- ป้ายบอกทางของหน่วยงานของรัฐ

  ตัวอย่างเช่น ป้ายบอกทางใน 4 รูปแบบ ได้แก่ ป้ายชี้ทาง ป้ายติดตั้งข้างทาง ป้ายชนิดแขวนยื่น (Overhang) และป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร (Overhead) ซึ่งมีการติดตั้งเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนสำหรับเดินทางไปยัง “สถานที่ทำการหรือสำนักงาน” ของหน่วยงานของรัฐได้อย่างสะดวก

ทั้งนี้ ไม่รวมถึงป้ายบอกทางไปยังสถานที่อื่นๆ ของหน่วยงานของรัฐ หรือสถานที่ซึ่งหน่วยงานภาครัฐเป็นผู้ดำเนินการยื่นขออนุญาตแทนเจ้าของสถานที่นั้นๆ ยกเว้นป้ายบอกทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

หน่วยงานของรัฐแบ่งออกเป็น 4 ประเภทได้แก่ ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และหน่วยงานของรัฐรูปแบบใหม่ เป็นต้น

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ปัจจุบันยังไม่พบ ป้าย ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ปัจจุบันยังไม่พบ ป้าย ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

เช่น

- ป้ายบอกทางของหน่วยงานภาคเอกชน 10 ประเภท

  ตัวอย่างเช่น ป้ายบอกทางใน 4 รูปแบบ ได้แก่ ป้ายชี้ทาง ป้ายติดตั้งข้างทาง ป้ายชนิดแขวนยื่น (Overhang) และป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร (Overhead) ซึ่งมีการติดตั้งเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนสำหรับเดินทางไปยัง “สถานที่ทำการหรือสำนักงาน” ของภาคเอกชน 10 ประเภท ได้แก่

  1) สนามกีฬา
  2) ศูนย์การค้า , ตลาดนัด , สถานที่จัดจำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์
  3) แหล่งท่องเที่ยว สถานที่พักแรม ที่พักผ่อนหย่อนใจ
  4) สถานศึกษา
  5) โรงพยาบาล
  6) ศาสนสถานทุกศาสนา
  7) นิคมอุตสาหกรรม
  8) มูลนิธิและองค์กรการกุศล
  9) หมู่บ้านจัดสรรและคอนโดมิเนียม
  10) สำนักงานพรรคการเมือง

- ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง

  ตัวอย่างเช่น ป้ายบริเวณไหล่ทางที่แสดงให้ผู้ใช้ทางหลวงทราบว่า ข้างหน้าจะมีสถานีบริการเชื้อเพลิงให้บริการ เป็นต้น

### 6.1.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**1) “ป้าย” เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ ป้าย** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** |

**(6.1)**

**2) “ป้าย” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ “ป้าย” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ ป้าย** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ ป้าย** |

**(6.2)**

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับป้าย” พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

### 6.1.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย”

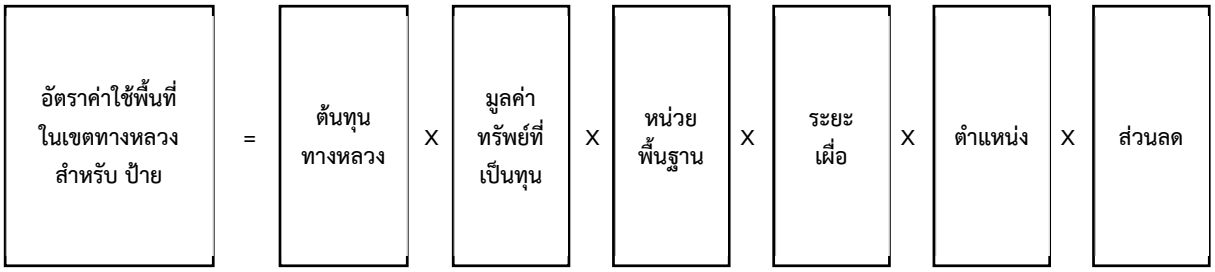
การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” แบ่งออกเป็น 2 แนวคิด ได้แก่ การพิจารณาเรียกเก็บตามขนาดของป้ายจริง (ตารางเมตร) เป็นรายปี หรือ “บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ ปี” และการพิจารณาเรียกเก็บตามขนาดของป้ายใหญ่สุดตามมาตรฐาน (ป้าย) เป็นรายปี หรือ “บาท ต่อ ป้าย ต่อ ปี”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ“ป้าย”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “ป้าย” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ“ป้าย”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “ป้าย” สามารถพิจารณาได้ดังนี้




**(6.3)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

| | | |
|---|---|---|
| ระยะเผื่อ | คือ | ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมีเพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 40 |
| ตำแหน่ง | คือ | ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00 |
| ส่วนลด | คือ | ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน |
| | | เพื่อประโยชน์สาธารณะ ตัวคูณ ร้อยละ 0 |
| | | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ ไม่ให้ส่วนลด |

### 6.1.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” ออกเป็น 3 กรณีตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-1 ถึงตารางที่ 6-3

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.3) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-4 ถึงตารางที่ 6-6

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ เมื่อพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย อันเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ และตารางได้เรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 6-7 ถึงตารางที่ 6-9

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.3) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง **ตั้งต้น** (แสดงดังตารางที่ 6-8) ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.3) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “ป้าย” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 6-1 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “ป้าย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ตารางเมตร / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| ป้ายชี้ทาง | 0 | 566 | 2,261 | 5,651 |
| ป้ายติดตั้งข้างทาง | 0 | 576 | 2,302 | 5,755 |
| ป้ายชนิดแขวนยื่น | 0 | 791 | 3,162 | 7,904 |
| ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร | 0 | 4,113 | 16,448 | 41,120 |
| ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง | 0 | 252 | 1,005 | 2,512 |

**ตารางที่ 6-2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “ป้าย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น (บาท / ตารางเมตร / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| ป้ายชี้ทาง | 0.00 | 0.402 | 1.602 | 4.002 |
| ป้ายติดตั้งข้างทาง | 0.00 | 0.409 | 1.632 | 4.076 |
| ป้ายชนิดแขวนยื่น | 0.00 | 0.562 | 2.241 | 5.598 |
| ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร | 0.00 | 2.926 | 11.659 | 29.126 |
| ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง | 0.00 | 0.179 | 0.712 | 1.779 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-3 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “ป้าย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ตารางเมตร / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| ป้ายชี้ทาง | 0 | 848 | 3,390 | 8,475 |
| ป้ายติดตั้งข้างทาง | 0 | 864 | 3,453 | 8,632 |
| ป้ายชนิดแขวนยื่น | 0 | 1,186 | 4,742 | 11,855 |
| ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร | 0 | 6,168 | 24,672 | 61,680 |
| ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง | 0 | 377 | 1,507 | 3,767 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| ป้ายชี้ทาง | 0 | 848 | 3,390 | 8,475 |
| ป้ายติดตั้งข้างทาง | 0 | 864 | 3,453 | 8,632 |
| ป้ายชนิดแขวนยื่น | 0 | 1,186 | 4,742 | 11,855 |
| ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร | 0 | 6,168 | 24,672 | 61,680 |
| ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง | 0 | 377 | 1,507 | 3,767 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| ป้ายชี้ทาง | 0 | 311 | 1,241 | 3,101 |
| ป้ายติดตั้งข้างทาง | 0 | 316 | 1,263 | 3,158 |
| ป้ายชนิดแขวนยื่น | 0 | 434 | 1,735 | 4,337 |
| ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร | 0 | 2,257 | 9,025 | 22,562 |
| ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง | 0 | 138 | 552 | 1,378 |

**ตารางที่ 6-4 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "ป้าย" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 และพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย**

| 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 |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

**ตารางที่ 6-5 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ "ป้าย" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 และพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| ป้ายบอกทาง | ป้ายชี้ทาง | 4.00 | บาท / ป้าย |
| | ป้ายติดตั้งข้างทาง | 4.10 | บาท / ป้าย |
| | ป้ายชนิดแขวนยื่น | 5.60 | บาท / ป้าย |
| | ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร | 29.20 | บาท / ป้าย |
| ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง | | 1.80 | บาท / ป้าย |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-6 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 และพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| ป้ายบอกทาง | 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 |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

**ตารางที่ 6-7 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| ป้ายบอกทาง ของหน่วยงานเอกชน 10 ประเภท | 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 |

**ตารางที่ 6-8 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| ป้ายบอกทาง ของหน่วยงานเอกชน 10 ประเภท | ป้ายชี้ทาง | 4.00 | บาท / ป้าย |
| | ป้ายติดตั้งข้างทาง | 4.10 | บาท / ป้าย |
| | ป้ายชนิดแขวนยื่น | 5.60 | บาท / ป้าย |
| | ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร | 29.20 | บาท / ป้าย |
| ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง | | 1.80 | บาท / ป้าย |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*
*ตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 6-10*

**ตารางที่ 6-9 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| 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 |

**ตารางที่ 6-10 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 สำหรับจังหวัดนนทบุรี**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| ป้ายบอกทางของหน่วยงานเอกชน 10 ประเภท | ป้ายชี้ทาง | 66,000 | บาท / ป้าย |
| | ป้ายติดตั้งข้างทาง | 110,000 | บาท / ป้าย |
| | ป้ายชนิดแขวนยื่น | 470,000 | บาท / ป้าย |
| | ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร | 1,310,000 | บาท / ป้าย |
| ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง | | 80,000 | บาท / ป้าย |

## 6.2 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน”

กิจกรรม “สะพาน” แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 6.2.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “สะพาน”

#### 1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ

เช่น

- **สะพานลอยคนเดินข้ามถนน**

  ตัวอย่างเช่น สะพานลอยคนเดินข้ามทางหลวง ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน สะพานลอยคนเดินข้ามถนนหลวงซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของเทศบาล สะพานลอยคนเดินข้ามถนนหลวง ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือสะพานลอยคนเดินข้ามถนนหลวงซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของภาคเอกชน เฉพาะในส่วนที่คนสามารถเดินขึ้นจากถนนและเดินลงสู่ถนนโดยไม่ผ่านตัวอาคารของภาคเอกชน เป็นต้น

- สะพานข้ามทางหลวง แบบเปิด

  ตัวอย่างเช่น สะพานยกระดับข้ามทางหลวง อันทำให้ผู้สัญจรไม่ต้องใช้งานทางหลวงเส้นที่ข้าม ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- สะพานบนทางหลวง

  ตัวอย่างเช่น สะพานข้ามแยกทางหลวง สะพานที่ใช้เป็นทางยกระดับ สะพานที่ใช้เป็นทางต่างระดับ ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบเปิด

  ตัวอย่างเช่น สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของภาคเอกชน เฉพาะในส่วนที่ประชาชนสามารถใช้สัญจรเพื่อเป็นที่กลับรถ เพื่อเป็นทางลัด เพื่อเป็นทางเชื่อม หรือเพื่อการสัญจรอื่นใด ได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- สะพานกลับรถ

  ตัวอย่างเช่น สะพานสำหรับใช้กลับรถรูปเกือกม้าหรือรูปแบบอื่นใดที่ตั้งอยู่บนพื้นที่เขตทางหลวง ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ปัจจุบันยังไม่พบ สะพาน ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ปัจจุบันยังไม่พบ สะพาน ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

เช่น

- สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย

  ตัวอย่างเช่น ส่วนเพิ่มเติมของสะพานลอยคนเดินข้ามทางหลวงซึ่งเชื่อม “สะพานลอยคนเดินข้ามถนน” กับส่วนของอาคาร ส่วนสำนักงาน โครงสร้าง หรือพื้นที่รูปแบบอื่นใดของภาคเอกชนหรือหน่วยงานของรัฐ เป็นต้น

- สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบปิด

  ตัวอย่างเช่น สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของภาคเอกชน เฉพาะในส่วนที่ประชาชนสามารถใช้สัญจรเพื่อเป็นที่กลับรถ เพื่อเป็นทางลัด เพื่อเป็นทางเชื่อม หรือเพื่อการสัญจรอื่นใด ตามช่วงเวลาหรือหลักเกณฑ์ที่กำหนด เป็นต้น

- สะพานข้ามทางหลวง ปิด

  ตัวอย่างเช่น สะพานยกระดับข้ามทางหลวง อันทำให้ผู้สัญจรไม่ต้องใช้งานทางหลวงเส้นที่ข้าม ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของ โดยบุคคลที่สามารถใช้งานสะพานนี้ได้ต้องเป็นไปตามช่วงเวลาหรือหลักเกณฑ์ที่กำหนด เป็นต้น

### 6.2.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**1) “สะพาน” เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ สะพาน** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** |

**(6.4)**

**2) “สะพาน” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ “สะพาน” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ สะพาน** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ สะพาน** |

**(6.5)**

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับสะพาน” พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

### 6.2.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน”

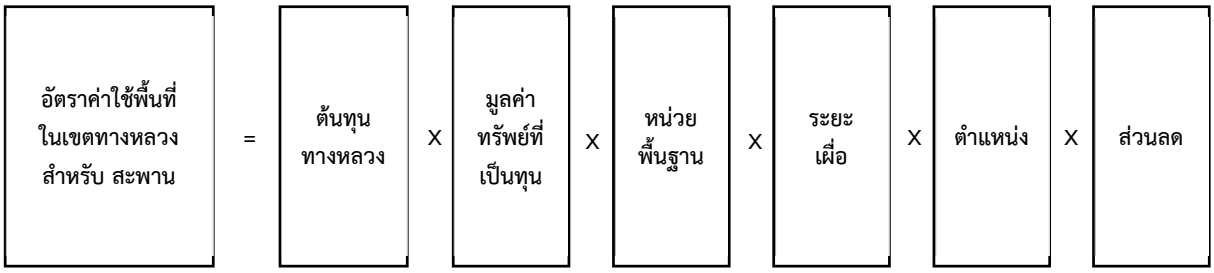
สะพานเป็นโครงสร้างที่แตกต่างจากกิจกรรมอื่นๆ ตามมาตรา 47 และ 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง เพราะมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน โดยไม่จำเป็นมีระบบบริหารการใช้งานอย่างเคร่งครัดหรือต้องมีการดูแลรักษาบ่อยครั้งเท่ากับกิจกรรมอื่นๆ ดังนั้นการพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” จะพิจารณาเรียกเก็บตามขนาดพื้นที่ (ตารางเมตร) เพียงครั้งเดียว หรือ “บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “สะพาน”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “สะพาน” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “สะพาน” สามารถพิจารณาได้ดังนี้




**(6.6)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**
ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ
มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง”
กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

| | | |
|---|---|---|
| ระยะเผื่อ | คือ | ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น<br>กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.10 |
| ตำแหน่ง | คือ | ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาตซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน<br>กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00 |
| ส่วนลด | คือ | ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน<br>เพื่อประโยชน์สาธารณะ ตัวคูณ ร้อยละ 0<br>เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ ไม่ให้ส่วนลด |

### 6.2.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-11 ถึงตารางที่ 6-13

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.6) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง ตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-14 ถึงตารางที่ 6-16

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทาง ตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 6-17 ถึงตารางที่ 6-19

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ ที่คำนวณได้จากสมการ (6.6) โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทาง ตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.6) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.5) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “สะพาน” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 6-11 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “สะพาน” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| สะพาน | 0 | 156 | 622 | 1,554 |

**ตารางที่ 6-12 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “สะพาน” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| สะพาน | 0 | 0.110 | 0.440 | 1.100 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-13 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “สะพาน” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| สะพาน | 0 | 344 | 1,375 | 3,438 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| สะพาน | 0 | 156 | 622 | 1,554 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| สะพาน | 0 | 86 | 341 | 853 |

**ตารางที่ 6-14 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “สะพาน” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| สะพาน | 1,600 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

**ตารางที่ 6-15 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “สะพาน” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| สะพาน | 1.100 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-16 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "สะพาน" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|
| | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| สะพาน | 3,500 | 1,600 | 900 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

**ตารางที่ 6-17 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "สะพาน" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย | 1,600 | บาท / ตารางเมตร |
| สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบปิด | | |
| สะพานข้ามทางหลวง ปิด | | |

**ตารางที่ 6-18 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ "สะพาน" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย | 1.10 | บาท / ตารางเมตร |
| สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบปิด | | |
| สะพานข้ามทางหลวง ปิด | | |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*ตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 6-20*

**ตารางที่ 6-19 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|
| | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย | 3,500 | 1,600 | 900 | บาท / ตารางเมตร |
| สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบปิด | | | | |
| สะพานข้ามทางหลวง ปิด | | | | |

**ตารางที่ 6-20 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย | 80,000 | บาท / ตารางเมตร |
| สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบปิด | | |
| สะพานข้ามทางหลวง ปิด | | |

## 6.3 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา”

กิจกรรม “เสา” แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 6.3.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “เสา”

**1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

เช่น

- เสาไฟแสงสว่าง

  ตัวอย่างเช่น เสาไฟเพื่อให้แสงสว่างแก่พื้นที่เขตทาง ที่สร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ โดยมีการเปิดใช้งานเป็นประจำทุกวันตามเวลาที่สมควร เป็นต้น

- เสาสัญญาณไฟกระพริบ

  ตัวอย่างเช่น เสาสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อให้ผู้ใช้ถนนมีมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่ง ที่สร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ โดยมีการเปิดใช้งานเป็นประจำทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- เสาสัญญาณไฟคนข้ามถนน

  ตัวอย่างเช่น เสาสัญญาณไฟคนข้ามถนนเพื่อให้ผู้ใช้ถนนมีมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่ง ที่สร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ โดยมีการเปิดใช้งานเป็นประจำทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ปัจจุบันยังไม่พบ เสา ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ปัจจุบันยังไม่พบ เสา ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ปัจจุบันยังไม่พบ เสา ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

### 6.3.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็นหนึ่งลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**“เสา” เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ เสา** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** |

**(6.7)**

### 6.3.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา”

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” จะพิจารณาเรียกเก็บตามจำนวนนับ (ต้น) เป็นรายปี หรือ “บาท ต่อ ต้น ต่อ ปี”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “เสา”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “เสา” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “เสา”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “เสา” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **อัตราค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ เสา** | = | **ต้นทุน ทางหลวง** | X | **มูลค่า ทรัพย์ที่ เป็นทุน** | X | **หน่วย พื้นฐาน** | X | **ระยะ เผื่อ** | X | **ตำแหน่ง** | X | **ส่วนลด** |

**(6.8)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

| | | |
|---|---|---|
| มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน | คือ | ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30 |
| หน่วยพื้นฐาน | คือ | ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” |
| | | สำหรับเสาที่สูงน้อยกว่าหรือเท่ากับ 14 เมตร |
| | | กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.50 ตารางเมตร ต่อ ต้น |
| | | สำหรับเสาที่สูงมากกว่า 14 เมตร ขึ้นไป |
| | | กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00 ตารางเมตร ต่อ ต้น |
| ระยะเผื่อ | คือ | ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.10 |
| ตำแหน่ง | คือ | ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาตซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00 |
| ส่วนลด | คือ | ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน<br>เพื่อประโยชน์สาธารณะ ตัวคูณ ร้อยละ 0 |

### 6.3.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-21 ถึงตารางที่ 6-23
แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “เสา” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.8) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-24 ถึงตารางที่ 6-26
แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ที่คำนวณได้จากสมการ (6.8) ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

อย่างไรก็ดี “เสา” จะไม่มีข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “เสา” รูปแบบต่างๆ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง เนื่องจาก “เสา” ทุกรูปแบบในปัจจุบัน ถูกละเว้นอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.8) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง **ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.3) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “เสา” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 6-21 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “เสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ต้น / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| เสาที่สูง ≤ 14 เมตร | 0 | 3 | 11 | 26 |
| เสาที่สูง > 14 เมตร | 0 | 6 | 21 | 52 |

**ตารางที่ 6-22 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “เสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ต้น / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| เสาที่สูง ≤ 14 เมตร | 0 | 0.002 | 0.008 | 0.019 |
| เสาที่สูง > 14 เมตร | 0 | 0.004 | 0.015 | 0.037 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-23 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "เสา" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ต้น / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| เสาที่สูง ≤ 14 เมตร | 0 | 6 | 23 | 58 |
| เสาที่สูง > 14 เมตร | 0 | 12 | 46 | 115 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| เสาที่สูง ≤ 14 เมตร | 0 | 3 | 11 | 26 |
| เสาที่สูง > 14 เมตร | 0 | 6 | 21 | 52 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| เสาที่สูง ≤ 14 เมตร | 0 | 2 | 6 | 15 |
| เสาที่สูง > 14 เมตร | 0 | 3 | 12 | 29 |

**ตารางที่ 6-24 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "เสา" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| เสา | เสาที่สูง ≤ 14 เมตร | 30 | บาท / ต้น |
| | เสาที่สูง > 14 เมตร | 60 | บาท / ต้น |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

**ตารางที่ 6-25 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “เสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| เสา | เสาที่สูง ≤ 14 เมตร | 0.02 | บาท / ต้น |
| | เสาที่สูง > 14 เมตร | 0.04 | บาท / ต้น |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-26 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “เสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| เสา | เสาที่สูง ≤ 14 เมตร | 60 | 30 | 20 | บาท / ต้น |
| | เสาที่สูง > 14 เมตร | 120 | 60 | 30 | บาท / ต้น |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

## 6.4 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์”

กิจกรรม “อุโมงค์” แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 6.4.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “อุโมงค์”

**1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

เช่น

- อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบเปิด
  ตัวอย่างเช่น อุโมงค์ลอดทางหลวง อันทำให้ผู้สัญจรไม่ต้องใช้งานทางหลวงเส้นที่ข้าม ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบเปิด
  ตัวอย่างเช่น อุโมงค์ลอดทางหลวง อันทำให้ผู้เดินเท้าสามารถเดินข้ามทางหลวงได้ ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- อุโมงค์ลอดทางหลวง แบบเปิด
  ตัวอย่างเช่น อุโมงค์ลอดแยกทางหลวง อุโมงค์ลอดใช้เป็นทางลดระดับ ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ปัจจุบันยังไม่พบ อุโมงค์ ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ปัจจุบันยังไม่พบ อุโมงค์ ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

เช่น

- อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด
  ตัวอย่างเช่น อุโมงค์ลอดทางหลวง อันทำให้ผู้สัญจรไม่ต้องใช้งานทางหลวงเส้นที่ข้าม ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ โดยบุคคลที่สามารถใช้งานอุโมงค์นี้ได้ต้องเป็นไปตามช่วงเวลาหรือหลักเกณฑ์ที่กำหนด

- อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด

  ตัวอย่างเช่น อุโมงค์ลอดทางหลวง อันทำให้ผู้เดินเท้าสามารถเดินข้ามทางหลวงได้ ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ โดยบุคคลที่สามารถใช้งานอุโมงค์นี้ได้ต้องเป็นไปตามช่วงเวลาหรือหลักเกณฑ์ที่กำหนด เป็นต้น

### 6.4.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**1) “อุโมงค์” เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ อุโมงค์** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** |

**(6.9)**

**2) “อุโมงค์” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ “อุโมงค์” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ อุโมงค์** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ อุโมงค์** |

**(6.10)**

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับอุโมงค์” พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

### 6.4.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์”

อุโมงค์เป็นโครงสร้างที่แตกต่างจากกิจกรรมอื่นๆ ตามมาตรา 47 และ 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง เพราะมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน โดยไม่จำเป็นมีระบบบริหารการใช้งานอย่างเคร่งครัดหรือต้องมีการดูแลรักษาบ่อยครั้งเท่ากับกิจกรรมอื่นๆ

ดังนั้น การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” จะพิจารณาเรียกเก็บตามขนาดพื้นที่ (ตารางเมตร) เพียงครั้งเดียว หรือ “บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “อุโมงค์”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “อุโมงค์” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “อุโมงค์” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

| อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ อุโมงค์ | = | ต้นทุนทางหลวง | X | มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน | X | หน่วยพื้นฐาน | X | ระยะเผื่อ | X | ตำแหน่ง | X | ส่วนลด |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

**(6.11)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**
ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด แสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด แสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.50

ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.05

ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

| | |
|---|---|
| เพื่อประโยชน์สาธารณะ | ตัวคูณ ร้อยละ 0 |
| เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ | ไม่ให้ส่วนลด |

### 6.4.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-27 ถึงตารางที่ 6-29

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.11) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง ตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-30 ถึงตารางที่ 6-32

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้น เพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทาง ตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 6-33 ถึงตารางที่ 6-35

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ ที่คำนวณได้จากสมการ (6.11) โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทาง ตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.11) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**ตั้งต้น** (แสดงดังตารางที่ 6-8) ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.3) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “อุโมงค์” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 6-27 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อุโมงค์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| อุโมงค์ | 0 | 11 | 43 | 106 |

**ตารางที่ 6-28 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “อุโมงค์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| อุโมงค์ | 0 | 0.008 | 0.030 | 0.075 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-29 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "อุโมงค์" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| อุโมงค์ | 0 | 24 | 94 | 235 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| อุโมงค์ | 0 | 11 | 43 | 106 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| อุโมงค์ | 0 | 6 | 24 | 59 |

**ตารางที่ 6-30 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อุโมงค์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| อุโมงค์ | 110 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

**ตารางที่ 6-31 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อุโมงค์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| อุโมงค์ | 0.08 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-32 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อุโมงค์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|
| | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| อุโมงค์ | 240 | 110 | 60 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

**ตารางที่ 6-33 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "อุโมงค์" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด | 110 | บาท / ตารางเมตร |
| อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด | | |

**ตารางที่ 6-34 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ "อุโมงค์" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด | 0.08 | บาท / ตารางเมตร |
| อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด | | |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*ตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 6-36*

**ตารางที่ 6-35 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|
| | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด | 240 | 110 | 60 | บาท / ตารางเมตร |
| อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด | | | | |

**ตารางที่ 6-36 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด | 1,130 | บาท / ตารางเมตร |
| อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด | | |

## 6.5 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง”

กิจกรรม “ระบบราง” แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 6.5.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “ระบบราง”

**1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

เช่น

- โครงสร้างรถไฟฟ้า ที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป
  ตัวอย่างเช่น โครงสร้างรถไฟฟ้ายกระดับที่หมายความรวมถึง เสา สถานี ราง และโครงสร้างสำคัญอื่นใด ซึ่งสร้างขึ้นภายใต้อำนาจความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- โครงสร้างรถไฟฟ้า ที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป
  ตัวอย่างเช่น โครงสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินที่หมายความรวมถึง เสา สถานี ราง และโครงสร้างสำคัญอื่นใด ซึ่งสร้างขึ้นภายใต้อำนาจความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ปัจจุบันยังไม่พบ ระบบราง ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ปัจจุบันยังไม่พบ ระบบราง ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

เช่น

- โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน ที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป
  ตัวอย่างเช่น โครงสร้างรถไฟฟ้ายกระดับที่หมายความรวมถึง เสา สถานี ราง และโครงสร้างสำคัญอื่นใด ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของภาคเอกชนทั้งหมด
- โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน ที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป
  ตัวอย่างเช่น ตัวอย่างเช่น โครงสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินที่หมายความรวมถึง เสา สถานี ราง และโครงสร้างสำคัญอื่นใด ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของภาคเอกชนทั้งหมด เป็นต้น

### 6.5.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็นสองลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**1) “ระบบราง” เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ ระบบราง** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** |

**(6.12)**

**2) “ระบบราง” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ “ระบบราง” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ ระบบราง** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ ระบบราง** |

**(6.13)**

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับระบบราง” พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

### 6.5.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง”

ระบบรางเป็นโครงสร้างที่แตกต่างจากกิจกรรมอื่นๆ ตามมาตรา 47 และ 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง เพราะมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน โดยไม่จำเป็นมีระบบบริหารการใช้งานอย่างเคร่งครัดหรือต้องมีการดูแลรักษาบ่อยครั้งเท่ากับกิจกรรมอื่นๆ

ดังนั้น การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” จะพิจารณาเรียกเก็บตามขนาดพื้นที่ (ตารางเมตร) เพียงครั้งเดียว หรือ “บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “ระบบราง”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “ระบบราง” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “ระบบราง” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **อัตราค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ ระบบราง** | = | **ต้นทุน ทางหลวง** | X | **มูลค่า ทรัพย์ที่ เป็นทุน** | X | **หน่วย พื้นฐาน** | X | **ระยะ เผื่อ** | X | **ตำแหน่ง** | X | **ส่วนลด** |

**(6.14)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น

โครงสร้างรถไฟฟ้าที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.10

โครงสร้างรถไฟฟ้าที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.50

ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาตซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน

โครงสร้างรถไฟฟ้าที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

โครงสร้างรถไฟฟ้าที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.05

ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

| | |
|---|---|
| เพื่อประโยชน์สาธารณะ | ตัวคูณ ร้อยละ 0 |
| เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ | ไม่ให้ส่วนลด |

### 6.5.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-37 ถึงตารางที่ 6-39

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.14) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง ตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-40 ถึงตารางที่ 6-42

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้น เพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทาง ตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 6-43 ถึงตารางที่ 6-45

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” รูปแบบต่างๆ ” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.14) โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทาง ตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.14) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.14) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “ระบบราง” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 6-37 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "ระบบราง" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป | 0 | 156 | 622 | 1,554 |
| อยู่ใต้ผิวดินลงไป | 0 | 11 | 43 | 106 |

**ตารางที่ 6-38 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ "ระบบราง" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป | 0 | 0.110 | 0.440 | 1.100 |
| อยู่ใต้ผิวดินลงไป | 0 | 0.008 | 0.030 | 0.075 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-39 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "ระบบราง" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป | 0 | 344 | 1,375 | 3,438 |
| อยู่ใต้ผิวดินลงไป | 0 | 24 | 94 | 235 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป | 0 | 156 | 622 | 1,554 |
| อยู่ใต้ผิวดินลงไป | 0 | 11 | 43 | 106 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป | 0 | 86 | 341 | 853 |
| อยู่ใต้ผิวดินลงไป | 0 | 6 | 24 | 59 |

**ตารางที่ 6-40 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "ระบบราง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| ระบบราง | อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป | 1,600 | บาท / ตารางเมตร |
| | อยู่ใต้ผิวดินลงไป | 200 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

**ตารางที่ 6-41 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "ระบบราง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| ระบบราง | อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป | 1.10 | บาท / ตารางเมตร |
| | อยู่ใต้ผิวดินลงไป | 0.08 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-42 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "ระบบราง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| ระบบราง | อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป | 3,500 | 1,600 | 900 | บาท / ตารางเมตร |
| | อยู่ใต้ผิวดินลงไป | 300 | 200 | 100 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

**ตารางที่ 6-43 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "ระบบราง" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน | อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป | 1,600 | บาท / ตารางเมตร |
| | อยู่ใต้ผิวดินลงไป | 200 | บาท / ตารางเมตร |

**ตารางที่ 6-44 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ "ระบบราง" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน | อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป | 1.10 | บาท / ตารางเมตร |
| | อยู่ใต้ผิวดินลงไป | 0.08 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*ตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 6-46*

**ตารางที่ 6-45 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "ระบบราง" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน | อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป | 3,500 | 1,600 | 900 | บาท / ตารางเมตร |
| | อยู่ใต้ผิวดินลงไป | 300 | 200 | 100 | บาท / ตารางเมตร |

**ตารางที่ 6-46 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "ระบบราง" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน | อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป | 16,500 | บาท / ตารางเมตร |
| | อยู่ใต้ผิวดินลงไป | 1,200 | บาท / ตารางเมตร |

## 6.6 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”

กิจกรรม “อาคารหรือโครงสร้าง” แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 6.6.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”

#### 1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ

เช่น

- ศาลาที่พักริมทาง
  ตัวอย่างเช่น ศาลาที่พักริมทางที่เป็นโครงสร้างไม้ อาคารคอนกรีต หรืออาคารสำเร็จรูป เพื่อใช้สำหรับให้ประชาชนใช้นั่งพักหรือยืนรอแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- ป้ายรถ
  ตัวอย่างเช่น ป้ายและที่นั่ง รวมถึงโครงสร้างอื่นๆ ที่ประกอบขึ้นมาร่วมกัน เพื่อใช้สำหรับให้ประชาชนใช้นั่งรอหรือยืนรอรถโดยสารประจำทางหรือไม่ประจำทางแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนทั้งที่มีจุดประสงค์รอรถโดยสารประจำทางหรือไม่ประจำทางหรือไม่ก็ได้ สามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- ป้อมตำรวจ
  ตัวอย่างเช่น ป้อมตำรวจ รวมถึงโครงสร้างจำเป็นอื่นๆ ที่ประกอบขึ้นมาร่วมกัน ยกเว้นป้ายโฆษณา เป็นต้น

- ทางเท้า
  ตัวอย่างเช่น ทางเท้า ทางเดิน ที่ได้รับการปรับปรุงให้ประชาชนสามารถใช้งานเพื่อการเดินบนทางเท้าได้อย่างสะดวกตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- สวนหย่อมหรือปรับปรุงภูมิทัศน์
  ตัวอย่างเช่น สวนปลูกต้นไม้ ลานหญ้า ลานหิน หรือพื้นที่ซึ่งได้รับปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เกิดความสวยงานเป็นระเบียบ โดยประชาชนทุกคนสามารถมองเห็นและสามารถเดินเข้าไปในบริเวณดังกล่าวได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ปัจจุบันยังไม่พบ อาคารหรือโครงสร้าง ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ปัจจุบันยังไม่พบ อาคารหรือโครงสร้าง ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ปัจจุบันยังไม่พบ อาคารหรือโครงสร้าง ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

### 6.6.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็นหนึ่งลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**“อาคารหรือโครงสร้าง” เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ อาคารหรือโครงสร้าง** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** |

**(6.15)**

### 6.6.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”

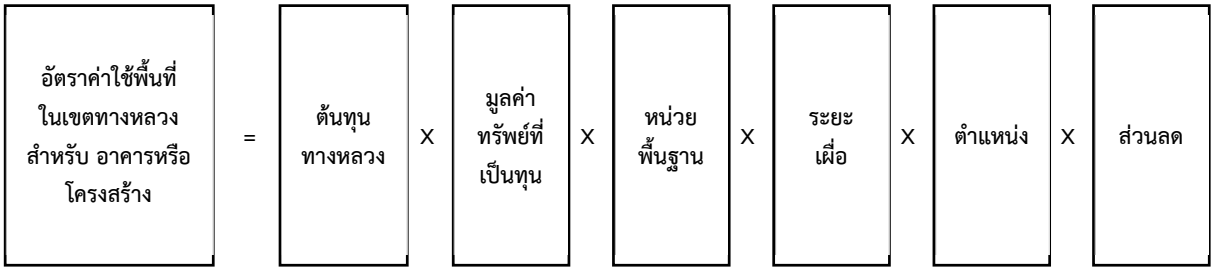
การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” จะพิจารณาเรียกเก็บตามขนาดพื้นที่ (ตารางเมตร) เป็นรายปี หรือ “บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ ปี”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “อาคารหรือโครงสร้าง” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อการยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “อาคารหรือโครงสร้าง” สามารถพิจารณาได้ดังนี้




**(6.16)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**
ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 2.00

ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาตซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

เพื่อประโยชน์สาธารณะ ตัวคูณ ร้อยละ 0

### 6.6.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-47 ถึงตารางที่ 6-49

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.16) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-50 ถึงตารางที่ 6-52

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ เมื่อพิจารณาตามขนาดอาคารหรือโครงสร้างจริง ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

อย่างไรก็ดี “อาคารหรือโครงสร้าง” จะไม่มีตัวอย่างรูปแบบอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงเพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง เนื่องจาก “อาคารหรือโครงสร้าง” ทุกรูปแบบในปัจจุบัน ถูกละเว้นอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.16) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.16) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “อาคารหรือโครงสร้าง” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 6-47 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "อาคารหรือโครงสร้าง" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ตารางเมตร / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| อาคารหรือโครงสร้าง | 0 | 10 | 38 | 95 |

**ตารางที่ 6-48 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ "อาคารหรือโครงสร้าง" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ตารางเมตร / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| อาคารหรือโครงสร้าง | 0 | 0.007 | 0.027 | 0.067 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-49 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "อาคารหรือโครงสร้าง" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ตารางเมตร / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| อาคารหรือโครงสร้าง | 0 | 21 | 84 | 209 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| อาคารหรือโครงสร้าง | 0 | 10 | 38 | 95 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| อาคารหรือโครงสร้าง | 0 | 6 | 21 | 52 |

**ตารางที่ 6-50 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อาคารหรือโครงสร้าง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| อาคารหรือโครงสร้าง | 100 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

**ตารางที่ 6-51 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อาคารหรือโครงสร้าง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| อาคารหรือโครงสร้าง | 0.07 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-52 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อาคารหรือโครงสร้าง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|
| | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| อาคารหรือโครงสร้าง | 300 | 100 | 50 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

## 6.7 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์”

กิจกรรม “อุปกรณ์” แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 6.7.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “อุปกรณ์”

**1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

เช่น

- อุปกรณ์วัดค่าทางธรรมชาติ
  ตัวอย่างเช่น เครื่องมือ เครื่องจักร หรืออุปกรณ์อื่นใดๆ ซึ่งติดตั้งเพื่อใช้วัดค่าหรือสถานะทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีหน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้รับผิดชอบ เป็นต้น

- โคมไฟ
  ตัวอย่างเช่น อุปกรณ์ให้แสงสว่างแก่พื้นที่เขตทาง ที่ติดตั้งโดยอาศัยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ โดยมีการเปิดใช้งานเป็นประจำทุกวันตามเวลาที่สมควร เป็นต้น

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ปัจจุบันยังไม่พบ อุปกรณ์ ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ปัจจุบันยังไม่พบ อุปกรณ์ ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ปัจจุบันยังไม่พบ อุปกรณ์ ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

### 6.7.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็นหนึ่งลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**“อุปกรณ์” เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ อุปกรณ์** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** |

**(6.17)**

### 6.7.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์”

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” จะพิจารณาเรียกเก็บตามจำนวนนับ (เครื่อง ชิ้น อัน หรือ หน่วย) เป็นรายปี หรือ “บาท ต่อ หน่วยนับ ต่อ ปี”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “อุปกรณ์”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “อุปกรณ์” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “อุปกรณ์” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **อัตราค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ อุปกรณ์** | = | **ต้นทุน ทางหลวง** | X | **มูลค่า ทรัพย์ที่ เป็นทุน** | X | **หน่วย พื้นฐาน** | X | **ระยะ เผื่อ** | X | **ตำแหน่ง** | X | **ส่วนลด** |

**(6.18)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม”

ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.07

0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 2.00

ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 2.00

ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาตซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

| | |
|---|---|
| เพื่อประโยชน์สาธารณะ | ตัวคูณ ร้อยละ 0 |

### 6.7.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-53 ถึงตารางที่ 6-55

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.18) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง ตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-56 ถึงตารางที่ 6-58

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้น เพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทาง ตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

อย่างไรก็ดี “อุปกรณ์” จะไม่มีตัวอย่างรูปแบบอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงเพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง เนื่องจาก “อุปกรณ์” ทุกรูปแบบในปัจจุบัน ถูกละเว้นอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.18) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**ตั้งต้น** (แสดงดังตารางที่ 6-8) ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.3) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “อุปกรณ์” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 6-53 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / หน่วยนับ / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร | 0 | 1 | 3 | 7 |
| 0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร | 0 | 10 | 38 | 95 |
| ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร | 0 | 19 | 76 | 189 |

**ตารางที่ 6-54 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ "อุปกรณ์" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / หน่วยนับ / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร | 0 | 0.001 | 0.002 | 0.005 |
| 0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร | 0 | 0.007 | 0.027 | 0.067 |
| ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร | 0 | 0.014 | 0.054 | 0.134 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-55 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "อุปกรณ์" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / หน่วยนับ / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร | 0 | 2 | 6 | 15 |
| 0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร | 0 | 21 | 84 | 209 |
| ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร | 0 | 42 | 167 | 417 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร | 0 | 1 | 3 | 7 |
| 0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร | 0 | 10 | 38 | 95 |
| ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร | 0 | 19 | 76 | 189 |

**ตารางที่ 6-55 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "อุปกรณ์" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 (ต่อ)**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / หน่วยนับ / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร | 0 | 1 | 2 | 4 |
| 0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร | 0 | 6 | 21 | 52 |
| ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร | 0 | 11 | 42 | 104 |

**ตารางที่ 6-56 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อุปกรณ์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| 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 6-57 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อุปกรณ์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| อุปกรณ์ | ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร | 0.01 | บาท / หน่วยนับ |
| | 0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร | 0.10 | บาท / หน่วยนับ |
| | ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร | 0.20 | บาท / หน่วยนับ |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 6-58 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อุปกรณ์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| 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*

# บทที่ 7
# อัตราค่าใช้เขตทางหลวง มาตรา 48

ในบทนี้ คือ การนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 (ต่อไปในบทนี้ ขอเรียกว่า พ.ร.บ. ทางหลวง) ซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้นตามแนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งานร่วมกับแนวคิดการอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) ผ่านการพิจารณา “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับกิจกรรมที่ยื่นขออนุญาต” นอกจากนี้ที่ปรึกษายังได้นำผลลัพธ์ที่รับจากการรับฟังความคิดเห็น (ดังรายละเอียดที่แสดงอยู่ในภาคผนวก ข) มาปรับปรุงแก้ไขอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่พัฒนาขึ้น เพื่อให้อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง มีความเหมาะสมและสามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้จริง

ทั้งนี้ รายละเอียดของอัตราค่าใช้เขตทางหลวงมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง จะแยกการนำเสนอออกตามประเภทกิจกรรมออกเป็น 8 กลุ่ม ได้แก่ การปักเสา การพาดสาย การร้อยสาย การวางท่อน้ำ การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า การวางท่อเชื้อเพลิง และอาคารหรืออุปกรณ์

## 7.1 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา”

กิจกรรม “การปักเสา” แห่งมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 7.1.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “การปักเสา”

#### 1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ

เช่น

- เสาในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง
  ตัวอย่างเช่น เสาโครงถัก หรือเสาคอนกรีต รวมถึงโครงสร้างสำคัญอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง เป็นต้น
- เสาในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง
  ตัวอย่างเช่น เสาคอนกรีตในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงสูง และเสาคอนกรีตในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง เป็นต้น

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

เช่น

- เสาในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน

  ตัวอย่างเช่น เสาคอนกรีตเพื่อใช้ในระบบสำหรับการพาดสายโทรศัพท์พื้นฐาน เป็นต้น

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ปัจจุบันยังไม่พบ การปักเสา ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

เช่น

- เสาในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า

  ตัวอย่างเช่น เสาโครงถักหรือเสาคอนกรีต ที่เกี่ยวข้องในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงสูง และระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) ผู้ผลิตไฟฟ้านอกสัญญา (IPS) และผู้ผลิตเอกชนรายใหญ่ (IPP) เป็นต้น

- เสาในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า

  ตัวอย่างเช่น เสาคอนกรีต ที่เกี่ยวข้องในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง กับระบบไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) ผู้ผลิตไฟฟ้านอกสัญญา (IPS) และผู้ผลิตเอกชนรายใหญ่ (IPP) เป็นต้น

- เสาในระบบสื่อสารโทรคมนาคม

  ตัวอย่างเช่น (1) เสาคอนกรีตหรือเสาที่ทำขึ้นจากวัสดุอื่นใด เพื่อใช้สำหรับการพาดสายเคเบิ้ลใยแก้วนำแสง สายสัญญาณ หรือสายรูปแบบอื่นๆ สำหรับใช้ในระบบโทรคมนาคม (2) เสาคอนกรีตหรือเสาที่ทำขึ้นจากวัสดุอื่นใด เพื่อใช้สำหรับติดตั้งอุปกรณ์เพื่อใช้ในระบบสื่อสารโทรคมนาคม เป็นต้น

### 7.1.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็นสามลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**1) “การปักเสา” เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การปักเสา** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** |

**(7.1)**

**2) “การปักเสา” เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา” เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี” ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษ” หรือพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 90 กล่าวคือ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การปักเสา** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การปักเสา (-90%)** |

**(7.2)**

**3) "การปักเสา" เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ "การปักเสา" เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การปักเสา** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การปักเสา** |

**(7.3)**

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก "ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับการปักเสา" พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

### 7.1.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ "การปักเสา"

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ "การปักเสา" จะพิจารณาเรียกเก็บตามจำนวนนับ (ต้น) เป็นรายปี หรือ "บาท ต่อ ต้น ต่อ ปี"

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ "การปักเสา"**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ "การปักเสา" มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "การปักเสา"**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ "การปักเสา" สามารถพิจารณาได้ดังนี้

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **อัตราค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การปักเสา** | = | **ต้นทุน ทางหลวง** | X | **มูลค่า ทรัพย์ที่ เป็นทุน** | X | **หน่วย พื้นฐาน** | X | **ระยะ เผื่อ** | X | **ตำแหน่ง** | X | **ส่วนลด** |

**(7.4)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม”

สำหรับเสาที่สูงน้อยกว่าหรือเท่ากับ 12 เมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.5 ตารางเมตร ต่อ ต้น

สำหรับเสาที่สูงมากกว่า 12 เมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 16 เมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.0 ตารางเมตร ต่อ ต้น

สำหรับเสาที่สูงมากกว่า 16 เมตร ขึ้นไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 2.0 ตารางเมตร ต่อ ต้น

ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.1

ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาตซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.0

ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

| | |
|---|---|
| เพื่อประโยชน์สาธารณะ | ตัวคูณ ร้อยละ 0 |
| เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | ตัวคูณ ร้อยละ 10 |
| เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ | ไม่ให้ส่วนลด |

### 7.1.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 7-1 ถึงตารางที่ 7-3

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา” ที่คำนวณได้จากสมการ (7.4) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง ตามลำดับ

2) ตารางที่ 7-4 ถึงตารางที่ 7-6

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 7-7 ถึงตารางที่ 7-9

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา” รูปแบบต่างๆ ที่คำนวณได้จากสมการ (7.4) โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (7.4) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง **ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (7.4) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “การปักเสา” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 7-1 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การปักเสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ต้น ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| สูง ≤ 12 เมตร | 0 | 3 | 11 | 26 |
| 12 เมตร < สูง ≤ 16 เมตร | 0 | 6 | 21 | 52 |
| สูง > 16 เมตร | 0 | 11 | 42 | 104 |

**ตารางที่ 7-2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “การปักเสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ต้น ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| สูง ≤ 12 เมตร | 0 | 0.002 | 0.008 | 0.019 |
| 12 เมตร < สูง ≤ 16 เมตร | 0 | 0.004 | 0.015 | 0.037 |
| สูง > 16 เมตร | 0 | 0.008 | 0.030 | 0.074 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 7-3 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การปักเสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ต้น ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| สูง ≤ 12 เมตร | 0 | 6 | 23 | 58 |
| 12 เมตร < สูง ≤ 16 เมตร | 0 | 12 | 46 | 115 |
| สูง > 16 เมตร | 0 | 23 | 92 | 230 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| สูง ≤ 12 เมตร | 0 | 3 | 11 | 26 |
| 12 เมตร < สูง ≤ 16 เมตร | 0 | 6 | 21 | 52 |
| สูง > 16 เมตร | 0 | 11 | 42 | 104 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| สูง ≤ 12 เมตร | 0 | 2 | 6 | 15 |
| 12 เมตร < สูง ≤ 16 เมตร | 0 | 3 | 12 | 29 |
| สูง > 16 เมตร | 0 | 6 | 23 | 57 |

**ตารางที่ 7-4 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การปักเสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| เสา | สูง ≤ 12 เมตร | 10 | บาท / ต้น |
| | 12 เมตร < สูง ≤ 16 เมตร | 100 | บาท / ต้น |
| | สูง > 16 เมตร | 200 | บาท / ต้น |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*



**ตารางที่ 7-5 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การปักเสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| เสา | สูง ≤ 12 เมตร | 0.02 | บาท / ต้น |
| | 12 เมตร < สูง ≤ 16 เมตร | 0.05 | บาท / ต้น |
| | สูง > 16 เมตร | 0.10 | บาท / ต้น |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 7-6 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การปักเสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| 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 |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

**ตารางที่ 7-7 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การปักเสา” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| – เสาในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– เสาในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– เสาในระบบสื่อสารโทรคมนาคม | สูง ≤ 12 เมตร | 10 | บาท / ต้น |
| | 12 เมตร < สูง ≤ 16 เมตร | 100 | บาท / ต้น |
| | สูง > 16 เมตร | 200 | บาท / ต้น |

**ตารางที่ 7-8 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ "การปักเสา" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| – เสาในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– เสาในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– เสาในระบบสื่อสารโทรคมนาคม | สูง ≤ 12 เมตร | 0.02 | บาท / ต้น |
| | 12 เมตร < สูง ≤ 16 เมตร | 0.05 | บาท / ต้น |
| | สูง > 16 เมตร | 0.10 | บาท / ต้น |

**ตารางที่ 7-9 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "การปักเสา" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| – เสาในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– เสาในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>เสาในระบบสื่อสารโทรคมนาคม | 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 |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*ตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 7-10*

**ตารางที่ 7-10 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "การปักเสา" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา | หน่วย |
| – เสาในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– เสาในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– เสาในระบบสื่อสารโทรคมนาคม | สูง ≤ 12 เมตร | 280 | บาท / ต้น |
| | 12 เมตร < สูง ≤ 16 เมตร | 550 | บาท / ต้น |
| | สูง > 16 เมตร | 1,100 | บาท / ต้น |

## 7.2 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย”

กิจกรรม “การพาดสาย” แห่งมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 7.2.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “การพาดสาย”

**1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

เช่น

- สายในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง

  ตัวอย่างเช่น การพาดสายไฟฟ้าในอากาศรูปแบบต่างๆ ในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง เป็นต้น

- สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง

  ตัวอย่างเช่น การพาดสายไฟฟ้าในอากาศรูปแบบต่างๆ ในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงสูง และการพาดสายไฟฟ้าในอากาศรูปแบบต่างๆ ในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง เป็นต้น

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

เช่น

- สายในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน

  ตัวอย่างเช่น การพาดสายโทรศัพท์ในอากาศรูปแบบต่างๆ ในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน เป็นต้น

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

เช่น

- สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต
  ตัวอย่างเช่น การพาดสายเคเบิ้ลใยแก้วนำแสง สายสัญญาณ หรือสายรูปแบบอื่นๆ ในอากาศ สำหรับระบบอินเทอร์เน็ต เป็นต้น

- สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม
  ตัวอย่างเช่น การพาดสายเคเบิ้ลใยแก้วนำแสง สายสัญญาณ หรือสายรูปแบบอื่นๆ ในอากาศ สำหรับระบบสื่อสารโทรคมนาคม เป็นต้น

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

เช่น

- สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า

  ตัวอย่างเช่น การพาดสายไฟฟ้ารูปแบบต่างๆ ในอากาศสำหรับระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงสูง และระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) ผู้ผลิตไฟฟ้านอกสัญญา (IPS) และผู้ผลิตเอกชนรายใหญ่ (IPP) ไปยังภาคอุตสาหกรรมหรือเอกชนอื่นๆ โดยตรง เป็นต้น

- สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า

  ตัวอย่างเช่น การพาดสายไฟฟ้ารูปแบบต่างๆ ในอากาศสำหรับระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง กับระบบไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) ผู้ผลิตไฟฟ้านอกสัญญา (IPS) และผู้ผลิตเอกชนรายใหญ่ (IPP) เป็นต้น

- สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม

  ตัวอย่างเช่น การพาดสายเคเบิ้ลใยแก้วนำแสง สายสัญญาณ หรือสายรูปแบบอื่นๆ ในอากาศสำหรับใช้ในระบบโทรคมนาคม เป็นต้น

### 7.2.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็น 4 ลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**1) “การพาดสาย” เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การพาดสาย** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** |

**(7.5)**

**2) “การพาดสาย” เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี” ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษ” หรือพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 90 กล่าวคือ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การพาดสาย** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การพาดสาย (-90%)** |

**(7.6)**

**3) “การพาดสาย” เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” เพื่อการให้บริการสาธารณะ แม้ว่ากิจกรรมเหล่านี้จะส่งให้ประชาชนจะได้ประโยชน์โดยตรง แต่ก็อาจเป็นเพียงประชาชนบางกลุ่มเท่านั้น เนื่องจากประชาชนสามารถมีทางเลือกในการใช้บริการจากผู้ขออนุญาตรายอื่นๆ หรือเลือกที่จะไม่ใช้บริการเลยก็ได้

อย่างไรก็ดีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในที่เหมาะสมตามแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ อาจส่งผลให้ผู้ขออนุญาต “การพาดสาย” เพื่อการให้บริการสาธารณะ ผลักภาระค่าใช้จ่ายโดยตรงไปยังประชาชน ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราถูก” จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษ” หรือพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 60 กล่าวคือ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การพาดสาย** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การพาดสาย (-60%)** |

**(7.7)**

**4) “การพาดสาย” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ “การพาดสาย” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การพาดสาย** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การพาดสาย** |

**(7.8)**

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับการพาดสาย” พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

### 7.2.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย”

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” จะพิจารณาเรียกเก็บตามความยาว (กิโลเมตร) เพียงครั้งเดียว หรือ “บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “การพาดสาย”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “การพาดสาย” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “การพาดสาย” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **อัตราค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การพาดสาย** | = | **ต้นทุน ทางหลวง** | X | **มูลค่า ทรัพย์ที่ เป็นทุน** | X | **หน่วย พื้นฐาน** | X | **ระยะ เผื่อ** | X | **ตำแหน่ง** | X | **ส่วนลด** |

**(7.9)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม”

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก น้อยกว่าหรือเท่ากับ 40 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.004 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 40 มิลลิเมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 80 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.008 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 80 มิลลิเมตร ขึ้นไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.016 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 2.0

ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาตซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.2

ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

| | |
|---|---|
| เพื่อประโยชน์สาธารณะ | ตัวคูณ ร้อยละ 0 |
| เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | ตัวคูณ ร้อยละ 10 |
| เพื่อการให้บริการสาธารณะ | ตัวคูณ ร้อยละ 40 |
| เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ | ไม่ให้ส่วนลด |

### 7.2.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 7-11 ถึงตารางที่ 7-13

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” ที่คำนวณได้จากสมการ (7.9) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 7-14 ถึงตารางที่ 7-16

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 7-17 ถึงตารางที่ 7-19

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” ” ที่คำนวณได้จากสมการ (7.9) รูปแบบต่างๆ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (7.9) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง **ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (7.9) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “การพาดสาย” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 7-11 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การพาดสาย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0 | 8 | 31 | 76 |
| 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0 | 16 | 61 | 151 |
| ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0 | 31 | 121 | 302 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-12 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “การพาดสาย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0 | 0.006 | 0.022 | 0.054 |
| 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0 | 0.011 | 0.043 | 0.107 |
| ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0 | 0.022 | 0.086 | 0.214 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-13 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การพาดสาย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0 | 17 | 67 | 167 |
| 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0 | 34 | 134 | 334 |
| ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0 | 67 | 267 | 667 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0 | 8 | 31 | 76 |
| 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0 | 16 | 61 | 151 |
| ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0 | 31 | 121 | 302 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0 | 5 | 17 | 42 |
| 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0 | 9 | 34 | 83 |
| ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0 | 17 | 67 | 166 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-14 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "การพาดสาย" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| การพาดสาย | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 80 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 160 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 310 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-15 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "การพาดสาย" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| การพาดสาย | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0.06 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0.11 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0.22 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-16 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การพาดสาย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| การพาดสาย | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 170 | 80 | 50 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 340 | 160 | 90 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 670 | 310 | 170 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-17 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| – สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 70 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 140 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 270 | บาท / กิโลเมตร |
| – สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายไฟฟ้าของภาคอุตสาหกรรม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 80 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 160 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 310 | บาท / กิโลเมตร |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-18 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “การพาดสาย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| – สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0.022 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0.043 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0.086 | บาท / กิโลเมตร |
| – สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0.06 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0.11 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0.22 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

*ตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 7-20*

**ตารางที่ 7-19 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| – สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 70 | 35 | 20 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 140 | 66 | 35 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 270 | 125 | 70 | บาท / กิโลเมตร |
| – สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 170 | 80 | 50 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 340 | 160 | 90 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 670 | 310 | 170 | บาท / กิโลเมตร |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-20 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การพาดสาย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| – สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 320 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 640 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 1,280 | บาท / กิโลเมตร |
| – สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 800 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 1,600 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 3,200 | บาท / กิโลเมตร |

## 7.3 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย”

กิจกรรม “การร้อยสาย” แห่งมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 7.3.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “การร้อยสาย”

#### 1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ

เช่น

- สายในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง

  ตัวอย่างเช่น การร้อยสายไฟฟ้าในท่อรูปแบบต่างๆ ในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง เป็นต้น

- สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง

  ตัวอย่างเช่น การร้อยสายไฟฟ้าในท่อรูปแบบต่างๆ ในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงสูง และการร้อยสายไฟฟ้าในท่อรูปแบบต่างๆ ในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง เป็นต้น

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

เช่น

- สายในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน

  ตัวอย่างเช่น การร้อยสายโทรศัพท์ในท่อรูปแบบต่างๆ ในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน เป็นต้น

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

เช่น

- สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต

  ตัวอย่างเช่น การร้อยสายเคเบิ้ลใยแก้วนำแสง สายสัญญาณ หรือสายรูปแบบอื่นๆ ในท่อ สำหรับระบบอินเทอร์เน็ต เป็นต้น

- สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม

  ตัวอย่างเช่น การร้อยสายเคเบิ้ลใยแก้วนำแสง สายสัญญาณ หรือสายรูปแบบอื่นๆ ในท่อ สำหรับระบบสื่อสารโทรคมนาคม เป็นต้น

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

เช่น

- สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า

  ตัวอย่างเช่น การร้อยสายไฟฟ้ารูปแบบต่างๆ ในท่อสำหรับระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงสูง และระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) ผู้ผลิตไฟฟ้านอกสัญญา (IPS) และผู้ผลิตเอกชนรายใหญ่ (IPP) เป็นต้น

- สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า

  ตัวอย่างเช่น การร้อยสายไฟฟ้ารูปแบบต่างๆ ในท่อสำหรับระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง กับระบบไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) ผู้ผลิตไฟฟ้านอกสัญญา (IPS) และผู้ผลิตเอกชนรายใหญ่ (IPP) เป็นต้น

- สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม

  ตัวอย่างเช่น การร้อยสายเคเบิ้ลใยแก้วนำแสง สายสัญญาณ หรือสายรูปแบบอื่นๆ ในท่อสำหรับใช้ในระบบโทรคมนาคม เป็นต้น

### 7.3.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็นสี่ลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**1) “การร้อยสาย” เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การร้อยสาย** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** |

**(7.10)**

**2) “การร้อยสาย” เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี” ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษ” หรือพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 90 กล่าวคือ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การร้อยสาย** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การร้อยสาย (-90%)** |

**(7.11)**

**3) “การร้อยสาย” เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” เพื่อการให้บริการสาธารณะ แม้ว่ากิจกรรมเหล่านี้จะส่งให้ประชาชนจะได้ประโยชน์โดยตรง แต่ก็อาจเป็นเพียงประชาชนบางกลุ่มเท่านั้น เนื่องจากประชาชนสามารถมีทางเลือกในการใช้บริการจากผู้ขออนุญาตรายอื่นๆ หรือเลือกที่จะไม่ใช้บริการเลยก็ได้

อย่างไรก็ดีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในที่เหมาะสมตามแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ อาจส่งผลให้ผู้ขออนุญาต “การร้อยสาย” เพื่อการให้บริการสาธารณะ ผลักภาระค่าใช้จ่ายโดยตรงไปยังประชาชน ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราถูก” จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษ” หรือพิจารณาส่วนลดร้อยละ 60 กล่าวคือ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การร้อยสาย** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การร้อยสาย (-60%)** |

**(7.12)**

**4) “การร้อยสาย” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ “การร้อยสาย” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การร้อยสาย** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การร้อยสาย** |

**(7.13)**

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับการร้อยสาย” พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

### 7.3.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย”

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” จะพิจารณาเรียกเก็บตามความยาว (กิโลเมตร) เพียงครั้งเดียว หรือ “บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ“การร้อยสาย”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “การร้อยสาย” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ“การร้อยสาย”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “การร้อยสาย” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

| อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับการร้อยสาย | = | ต้นทุนทางหลวง | X | มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน | X | หน่วยพื้นฐาน | X | ระยะเผื่อ | X | ตำแหน่ง | X | ส่วนลด |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

**(7.14)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม”

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก น้อยกว่าหรือเท่ากับ 40 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.004 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 40 มิลลิเมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 80 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.008 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 80 มิลลิเมตร ขึ้นไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.016 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.0

ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.05

ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

| | |
|---|---|
| เพื่อประโยชน์สาธารณะ | ตัวคูณ ร้อยละ 0 |
| เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | ตัวคูณ ร้อยละ 10 |
| เพื่อการให้บริการสาธารณะ | ตัวคูณ ร้อยละ 40 |
| เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ | ไม่ให้ส่วนลด |

### 7.3.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 7-21 ถึงตารางที่ 7-23

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” ที่คำนวณได้จากสมการ (7.13) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง ตามลำดับ

2) ตารางที่ 7-24 ถึงตารางที่ 7-26

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้น เพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทาง ตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 7-27 ถึงตารางที่ 7-29

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” รูปแบบต่างๆ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (7.13) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง **ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (7.13) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “การร้อยสาย” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 7-21 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "การร้อยสาย" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0 | 1 | 4 | 10 |
| 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0 | 2 | 8 | 19 |
| ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0 | 4 | 16 | 38 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-22 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ "การร้อยสาย" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0 | 0.001 | 0.003 | 0.007 |
| 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0 | 0.002 | 0.006 | 0.014 |
| ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0 | 0.003 | 0.011 | 0.027 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-23 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การร้อยสาย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0 | 3 | 9 | 21 |
| 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0 | 5 | 17 | 42 |
| ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0 | 9 | 34 | 84 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0 | 1 | 4 | 10 |
| 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0 | 2 | 8 | 19 |
| ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0 | 4 | 16 | 38 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0 | 1 | 3 | 6 |
| 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0 | 2 | 5 | 11 |
| ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0 | 3 | 9 | 21 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-24 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การร้อยสาย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| การพาดสาย | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 10 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 20 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 40 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-25 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การร้อยสาย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| การพาดสาย | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0.01 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0.02 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0.03 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-26 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "การร้อยสาย" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| การพาดสาย | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 30 | 10 | 5 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 50 | 20 | 10 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 90 | 40 | 30 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-27 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "การร้อยสาย" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| – สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 5 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 10 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 20 | บาท / กิโลเมตร |
| – สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 10 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 20 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 40 | บาท / กิโลเมตร |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-28 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ "การร้อยสาย" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| – สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0.003 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0.006 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0.011 | บาท / กิโลเมตร |
| – สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 0.01 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 0.02 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 0.03 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

*ตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 7-30*

**ตารางที่ 7-29 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "การร้อยสาย" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| – สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 9 | 4 | 3 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 20 | 10 | 5 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 40 | 20 | 10 | บาท / กิโลเมตร |
| – สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายไฟฟ้าของภาคอุตสาหกรรม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 30 | 10 | 5 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 50 | 20 | 10 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 90 | 40 | 30 | บาท / กิโลเมตร |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-30 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การร้อยสาย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| – สายในระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– สายในระบบสื่อสารโทรคมนาคม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 40 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 80 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 160 | บาท / กิโลเมตร |
| – สายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– สายในระบบสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | 100 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | 200 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | 400 | บาท / กิโลเมตร |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

## 7.4 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ”

กิจกรรม “การวางท่อน้ำ” แห่งมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถ แบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 7.4.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “การวางท่อน้ำ”

#### 1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ

เช่น

- ท่อน้ำดิบ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง

  ตัวอย่างเช่น การวางท่อน้ำดิบขนาดต่างๆ เพื่อป้อนน้ำดิบเข้าสู่ระบบประปาของประปาเทศบาล ประปาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง เป็นต้น

- ท่อประปา ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง

  ตัวอย่างเช่น การวางท่อส่งน้ำประปาขนาดต่างๆ เพื่อส่งน้ำประปาไปยังผู้ต้องการใช้น้ำประปา ของประปาเทศบาล ประปาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง เป็นต้น

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ปัจจุบันยังไม่พบ การวางท่อน้ำ ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ปัจจุบันยังไม่พบ การวางท่อน้ำ ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

เช่น

- ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบ ของภาคอุตสาหกรรม

  ตัวอย่างเช่น การวางท่อน้ำดิบขนาดต่างๆ เพื่อส่งน้ำดิบระหว่างภาคอุตสาหกรรม หรือระหว่างภาคเอกชน เป็นต้น

- ท่อในระบบจ่ายน้ำประปา ของภาคอุตสาหกรรม

  ตัวอย่างเช่น การวางท่อน้ำประปาขนาดต่างๆ เพื่อส่งน้ำประปาระหว่างภาคอุตสาหกรรม ระหว่างภาคเอกชน เป็นต้น

- ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบ ของบริษัทผลิตน้ำประปา

  ตัวอย่างเช่น การวางท่อน้ำดิบขนาดต่างๆ เพื่อส่งน้ำดิบจากบริษัทผลิตน้ำประปาไปยังภาคเอกชนหรือโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น

- ท่อในระบบจ่ายน้ำประปา ของบริษัทผลิตน้ำประปา

  ตัวอย่างเช่น การวางท่อน้ำประปาขนาดต่างๆ เพื่อส่งประปาจากบริษัทผลิตน้ำประปาไปยังภาคเอกชนหรือโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น

- ท่อในระบบเพื่อส่งน้ำประปาเข้าระบบโครงข่ายจ่ายน้ำประปา ของบริษัทผลิตน้ำประปา

  ตัวอย่างเช่น การวางท่อน้ำประปาขนาดต่างๆ เพื่อส่งน้ำประปาเข้าระบบโครงข่ายจ่ายน้ำประปาของประปาเทศบาล ประปาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง จากระบบของบริษัทผลิตน้ำประปา เป็นต้น

### 7.4.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**1) “การวางท่อน้ำ” เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อน้ำ** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** |

**(7.15)**

**2) “การวางท่อน้ำ” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ “การวางท่อน้ำ” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อน้ำ** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อน้ำ** |

**(7.16)**

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับการวางท่อน้ำ” พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

### 7.4.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ”

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” จะพิจารณาเรียกเก็บตามความยาว (กิโลเมตร) เพียงครั้งเดียว หรือ “บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “การวางท่อน้ำ”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “การวางท่อน้ำ” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “การวางท่อน้ำ” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

| อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับการวางท่อน้ำ | = | ต้นทุนทางหลวง | X | มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน | X | หน่วยพื้นฐาน | X | ระยะเผื่อ | X | ตำแหน่ง | X | ส่วนลด |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

**(7.17)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม”

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก น้อยกว่าหรือเท่ากับ 100 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.10 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 100 มิลลิเมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 150 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.15 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 150 มิลลิเมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 200 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.20 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 200 มิลลิเมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 400 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.40 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 400 มิลลิเมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 1,000 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

1.00 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 1,000 มิลลิเมตร ขึ้นไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

2.00 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.50

ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาตซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน

ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.05

ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

| | |
|---|---|
| เพื่อประโยชน์สาธารณะ | ตัวคูณ ร้อยละ 0 |
| เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ | ไม่ให้ส่วนลด |

### 7.4.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 7-31 ถึงตารางที่ 7-33

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.3) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 7-34 ถึงตารางที่ 7-36

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 7-37 ถึงตารางที่ 7-39

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” รูปแบบต่างๆ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (7.17) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (7.17) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “การวางท่อน้ำ” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 7-31 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อน้ำ” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 36 | 142 | 354 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 53 | 212 | 530 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 71 | 283 | 707 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 142 | 565 | 1,413 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 354 | 1,413 | 3,532 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 707 | 2,825 | 7,063 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 707 | 2,825 | 7,063 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 1,060 | 4,238 | 10,594 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 1,413 | 5,650 | 14,125 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 2,825 | 11,300 | 28,250 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 7,063 | 28,250 | 70,625 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 14,125 | 56,500 | 141,250 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-32 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "การวางท่อน้ำ" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 0.025 | 0.100 | 0.250 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 0.038 | 0.150 | 0.375 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 0.050 | 0.200 | 0.500 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 0.100 | 0.400 | 1 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 0.250 | 1 | 2.5 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 0.500 | 2 | 5 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 0.500 | 2 | 5 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 0.750 | 3 | 8 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 1 | 4 | 10 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 2 | 8 | 20 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 5 | 20 | 50 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 10 | 40 | 100 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-33 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อน้ำ” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 79 | 313 | 782 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 118 | 469 | 1,172 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 157 | 625 | 1,563 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 313 | 1,250 | 3,125 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 782 | 3,125 | 7,813 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 1,563 | 6,250 | 15,625 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 1,563 | 6,250 | 15,625 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 2,344 | 9,375 | 23,438 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 3,125 | 12,500 | 31,250 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 6,250 | 25,000 | 62,500 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 15,625 | 62,500 | 156,250 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 31,250 | 125,000 | 312,500 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-33 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "การวางท่อน้ำ" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 (ต่อ)**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 36 | 142 | 354 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 53 | 212 | 530 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 71 | 283 | 707 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 142 | 565 | 1,413 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 354 | 1,413 | 3,532 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 707 | 2,825 | 7,063 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 707 | 2,825 | 7,063 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 1,060 | 4,238 | 10,594 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 1,413 | 5,650 | 14,125 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 2,825 | 11,300 | 28,250 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 7,063 | 28,250 | 70,625 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 14,125 | 56,500 | 141,250 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-33 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อน้ำ” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 (ต่อ)**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 20 | 78 | 194 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 30 | 117 | 291 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 39 | 155 | 388 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 78 | 310 | 775 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 194 | 775 | 1,938 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 388 | 1,550 | 3,875 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 388 | 1,550 | 3,875 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 582 | 2,325 | 5,813 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 775 | 3,100 | 7,750 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 1,550 | 6,200 | 15,500 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 3,875 | 15,500 | 38,750 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 7,750 | 31,000 | 77,500 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-34 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อน้ำ” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| 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*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-35 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อน้ำ” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| การวางท่อน้ำ | ใต้ระดับผิวดิน | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0.3 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0.40 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0.5 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 1 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 2.5 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 5 | บาท / กิโลเมตร |
| | เหนือระดับผิวดิน | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 5 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 8 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 10 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 20 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 50 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 100 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-36 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “การวางท่อน้ำ” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| 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*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-37 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| – ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบของภาคอุตสาหกรรม<br>– ท่อในระบบจ่ายน้ำประปาของภาคอุตสาหกรรม<br>– ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบของบริษัทผลิตน้ำประปา<br>– ท่อในระบบจ่ายน้ำประปาของบริษัทผลิตน้ำประปา<br>– ท่อในระบบเพื่อส่งน้ำประปาเข้าระบบโครงข่ายจ่ายน้ำประปา ของบริษัทผลิตน้ำประปา | 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 7-38 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| – ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบของภาคอุตสาหกรรม<br>– ท่อในระบบจ่ายน้ำประปาของภาคอุตสาหกรรม<br>– ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบของบริษัทผลิตน้ำประปา<br>– ท่อในระบบจ่ายน้ำประปาของบริษัทผลิตน้ำประปา<br>– ท่อในระบบเพื่อส่งน้ำประปาเข้าระบบโครงข่ายจ่ายน้ำประปาของบริษัทผลิตน้ำประปา | ใต้ระดับผิวดิน | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0.3 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0.40 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0.5 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 1 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 2.5 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 5 | บาท / กิโลเมตร |
| | เหนือระดับผิวดิน | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 5 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 8 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 10 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 20 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 50 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 100 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

*ตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 7-40*

**ตารางที่ 7-39 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| – ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบของภาคอุตสาหกรรม<br>– ท่อในระบบจ่ายน้ำประปาของภาคอุตสาหกรรม<br>– ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบของบริษัทผลิตน้ำประปา<br>– ท่อในระบบจ่ายน้ำประปา ของบริษัทผลิตน้ำประปา<br>– ท่อในระบบเพื่อส่งน้ำประปาเข้าระบบโครงข่ายจ่ายน้ำประปาของบริษัทผลิตน้ำประปา | **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 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-40 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อน้ำ” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| – ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบของภาคอุตสาหกรรม<br>– ท่อในระบบจ่ายน้ำประปาของภาคอุตสาหกรรม<br>– ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบ ของบริษัทผลิตน้ำประปา<br>– ท่อในระบบจ่ายน้ำประปาของบริษัทผลิตน้ำประปา<br>– ท่อในระบบเพื่อส่งน้ำประปาเข้าระบบโครงข่ายจ่ายน้ำประปาของบริษัทผลิตน้ำประปา | ใต้ระดับผิวดิน | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 3,750 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 5,625 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 7,500 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 15,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 37,500 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 75,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | เหนือระดับผิวดิน | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 75,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 112,500 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 150,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 300,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 750,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 1,500,000 | บาท / กิโลเมตร |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

## 7.5 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม”

กิจกรรม “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” แห่งมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 7.5.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม”

**1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ปัจจุบันยังไม่พบ การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ปัจจุบันยังไม่พบ การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

เช่น

- ท่อเพื่อร้อยสายเคเบิลอินเทอร์เน็ต

  ตัวอย่างเช่น ท่อสำหรับการรอดสายเคเบิ้ลใยแก้วนำแสง สายสัญญาณ หรือสายรูปแบบอื่นๆ ในอากาศ สำหรับระบบอินเทอร์เน็ต เป็นต้น

- ท่อเพื่อร้อยสายโทรคมนาคม

  ตัวอย่างเช่น ท่อสำหรับการรอดสายเคเบิ้ลใยแก้วนำแสง สายสัญญาณ หรือสายรูปแบบอื่นๆ ในอากาศ สำหรับระบบสื่อสารโทรคมนาคม เป็นต้น

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ปัจจุบันยังไม่พบ การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

### 7.5.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็นหนึ่งลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**“การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” เพื่อการให้บริการสาธารณะ แม้ว่ากิจกรรมเหล่านี้จะส่งให้ประชาชนจะได้ประโยชน์โดยตรง แต่ก็อาจเป็นเพียงประชาชนบางกลุ่มเท่านั้น เนื่องจากประชาชนสามารถมีทางเลือกในการใช้บริการจากผู้ขออนุญาตรายอื่นๆ หรือเลือกที่จะไม่ใช้บริการเลยก็ได้

อย่างไรก็ดีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในที่เหมาะสมตามแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ อาจส่งผลให้ผู้ขออนุญาต “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” เพื่อการให้บริการสาธารณะ ผลักภาระค่าใช้จ่ายโดยตรงไปยังประชาชน ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราถูก” จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษ” หรือพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 60 กล่าวคือ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อร้อยสาย โทรคมนาคม** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อร้อยสาย โทรคมนาคม (-60%)** |

**(7.18)**

### 7.5.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม”

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” จะพิจารณาเรียกเก็บตามความยาว (กิโลเมตร) เพียงครั้งเดียว หรือ “บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

| อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับการวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม | = | ต้นทุนทางหลวง | X | มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน | X | หน่วยพื้นฐาน | X | ระยะเผื่อ | X | ตำแหน่ง | X | ส่วนลด |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

**(7.19)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**
ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” ระยะขอบนอกถึงขอบนอก น้อยกว่าหรือเท่ากับ 60 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.06 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 60 มิลลิเมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 120 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

1.20 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 120 มิลลิเมตร ขึ้นไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

2.40 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.50

ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาตซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน

ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.05

ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.20

ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

เพื่อการให้บริการสาธารณะ ตัวคูณ ร้อยละ 40

### 7.5.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 7-41 ถึงตารางที่ 7-43

   แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.3) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 7-44 ถึงตารางที่ 7-46

   แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ เมื่อพิจารณาตามขนาดการวางท่อร้อยสายโทรคมนาคมจริง ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 7-47 ถึงตารางที่ 7-49

   แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” รูปแบบต่างๆ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (7.19) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (7.19) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 7-41 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0 | 22 | 85 | 212 |
| 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 0 | 43 | 170 | 424 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 85 | 339 | 848 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0 | 85 | 339 | 848 |
| 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 0 | 170 | 678 | 1,695 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 339 | 1,356 | 3,390 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-42 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ "การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0 | 0.015 | 0.060 | 0.150 |
| 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 0 | 0.030 | 0.120 | 0.300 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 0.060 | 0.240 | 0.600 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0 | 0.060 | 0.240 | 0.600 |
| 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 0 | 0.120 | 0.480 | 1.200 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 0.240 | 0.960 | 2.400 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-43 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0 | 47 | 188 | 469 |
| 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 0 | 94 | 375 | 938 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 188 | 750 | 1,875 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0 | 188 | 750 | 1,875 |
| 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 0 | 375 | 1,500 | 3,750 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 750 | 3,000 | 7,500 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0 | 22 | 85 | 212 |
| 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 0 | 43 | 170 | 424 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 85 | 339 | 848 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0 | 85 | 339 | 848 |
| 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 0 | 170 | 678 | 1,695 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 339 | 1,356 | 3,390 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-43 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 (ต่อ)**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0 | 12 | 47 | 117 |
| 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 0 | 24 | 93 | 233 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 47 | 186 | 465 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0 | 47 | 186 | 465 |
| 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 0 | 93 | 372 | 930 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 186 | 744 | 1,860 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-44 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| 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 |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-45 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม | ใต้ระดับผิวดิน | ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0.15 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 0.30 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 120 มิลลิเมตร | 0.60 | บาท / กิโลเมตร |
| | เหนือระดับผิวดิน | ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0.60 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 1.20 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 120 มิลลิเมตร | 2.40 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณาแสดงดังตารางที่ 5-2, ∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-46 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| 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 |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-47 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| – ท่อเพื่อร้อยสายเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– 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 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-48 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ "การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม | ใต้ระดับผิวดิน | ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0.15 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 0.30 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 120 มิลลิเมตร | 0.60 | บาท / กิโลเมตร |
| | เหนือระดับผิวดิน | ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 0.60 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 1.20 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 120 มิลลิเมตร | 2.40 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

*ตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 7-50*

**ตารางที่ 7-49 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| 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 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-50 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| – ท่อเพื่อร้อยสายเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– ท่อเพื่อร้อยสายโทรคมนาคม | ใต้ระดับผิวดิน | ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 2,250 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 4,500 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 120 มิลลิเมตร | 9,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | เหนือระดับผิวดิน | ∅ ≤ 60 มิลลิเมตร | 9,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 60 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 120 มิลลิเมตร | 18,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 120 มิลลิเมตร | 36,000 | บาท / กิโลเมตร |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

## 7.6 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า”

กิจกรรม “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” แห่งมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 7.6.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า”

**1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

เช่น

- ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้า การไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง

  ตัวอย่างเช่น ท่อสำหรับการรอดสายไฟฟ้ารูปแบบต่างๆ ในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงสูง และการรอดสายไฟฟ้ารูปแบบต่างๆ ในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง เป็นต้น

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ปัจจุบันยังไม่พบ การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ปัจจุบันยังไม่พบ การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

เช่น

- ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า

  ตัวอย่างเช่น การพาดสายไฟฟ้ารูปแบบต่างๆ ในอากาศสำหรับระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงสูง และระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) ผู้ผลิตไฟฟ้านอกสัญญา (IPS) และผู้ผลิตเอกชนรายใหญ่ (IPP) ไปยังภาคอุตสาหกรรมหรือเอกชนอื่นๆ โดยตรง เป็นต้น

- ท่อเพื่อร้อยสายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า

  ตัวอย่างเช่น การพาดสายไฟฟ้ารูปแบบต่างๆ ในอากาศสำหรับระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง กับระบบไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) ผู้ผลิตไฟฟ้านอกสัญญา (IPS) และผู้ผลิตเอกชนรายใหญ่ (IPP) เป็นต้น

- ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าของภาคอุตสาหกรรม

  ตัวอย่างเช่น การพาดสายไฟฟ้ารูปแบบต่างๆ เพื่อเชื่อมต่อระบบไฟฟ้าของภาคเอกชนด้วยกันเอง เป็นต้น

### 7.6.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็นสองลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**1) “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อร้อย สายไฟฟ้า** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** |

**(7.20)**

**2) “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า** |

**(7.21)**

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับการวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

### 7.6.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า”

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” จะพิจารณาเรียกเก็บตามความยาว (กิโลเมตร) เพียงครั้งเดียว หรือ “บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

| อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับการวางท่อร้อยสายไฟฟ้า | = | ต้นทุนทางหลวง | X | มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน | X | หน่วยพื้นฐาน | X | ระยะเผื่อ | X | ตำแหน่ง | X | ส่วนลด |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

**(7.22)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม”
ระยะขอบนอกถึงขอบนอก น้อยกว่าหรือเท่ากับ 25 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.025 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 25 มิลลิเมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 50 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.050 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 50 มิลลิเมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 1000 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.100 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 100 มิลลิเมตร ขึ้นไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.200 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.50

ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาตซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน
ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.05

ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.20

ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

| | |
|---|---|
| เพื่อประโยชน์สาธารณะ | ตัวคูณ ร้อยละ 0 |
| เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ | ไม่ให้ส่วนลด |

### 7.6.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 7-51 ถึงตารางที่ 7-53

   แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.3) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 7-54 ถึงตารางที่ 7-56

   แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 7-57 ถึงตารางที่ 7-59

   แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” รูปแบบต่างๆ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (7.22) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (7.22) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 7-51 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0 | 9 | 36 | 89 |
| 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0 | 18 | 71 | 177 |
| 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 36 | 142 | 354 |
| ∅ > 100 มิลลิเมตร | 0 | 71 | 283 | 707 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0 | 36 | 142 | 354 |
| 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0 | 71 | 283 | 707 |
| 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 142 | 565 | 1,413 |
| ∅ > 100 มิลลิเมตร | 0 | 283 | 1,130 | 2,825 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-52 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0 | 0.007 | 0.025 | 0.063 |
| 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0 | 0.013 | 0.050 | 0.125 |
| 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 0.025 | 0.100 | 0.250 |
| ∅ > 100 มิลลิเมตร | 0 | 0.050 | 0.200 | 0.500 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0 | 0.025 | 0.100 | 0.250 |
| 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0 | 0.050 | 0.200 | 0.500 |
| 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 0.100 | 0.400 | 1.000 |
| ∅ > 100 มิลลิเมตร | 0 | 0.200 | 0.800 | 2.000 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-53 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0 | 20 | 79 | 196 |
| 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0 | 40 | 157 | 391 |
| 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 79 | 313 | 782 |
| ∅ > 100 มิลลิเมตร | 0 | 157 | 625 | 1,563 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0 | 79 | 313 | 782 |
| 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0 | 157 | 625 | 1,563 |
| 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 313 | 1,250 | 3,125 |
| ∅ > 100 มิลลิเมตร | 0 | 625 | 2,500 | 6,250 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-53 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 (ต่อ)**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0 | 9 | 36 | 89 |
| 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0 | 18 | 71 | 177 |
| 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 36 | 142 | 354 |
| ∅ > 100 มิลลิเมตร | 0 | 71 | 283 | 707 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0 | 36 | 142 | 354 |
| 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0 | 71 | 283 | 707 |
| 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 142 | 565 | 1,413 |
| ∅ > 100 มิลลิเมตร | 0 | 283 | 1,130 | 2,825 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-53 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 (ต่อ)**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| **ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0 | 5 | 20 | 49 |
| 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0 | 10 | 39 | 97 |
| 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 20 | 78 | 194 |
| ∅ > 100 มิลลิเมตร | 0 | 39 | 155 | 388 |
| **ท่อที่อยู่เหนือระดับผิวดิน** | | | | |
| ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0 | 20 | 78 | 194 |
| 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0 | 39 | 155 | 388 |
| 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 78 | 310 | 775 |
| ∅ > 100 มิลลิเมตร | 0 | 155 | 620 | 1,550 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-54 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| 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 |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-55 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า | ใต้ระดับผิวดิน | ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0.1 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0.2 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0.25 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 100 มิลลิเมตร | 0.5 | บาท / กิโลเมตร |
| | เหนือระดับผิวดิน | ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0.25 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0.5 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 1 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 100 มิลลิเมตร | 2 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-56 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| 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 |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-57 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| – ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม | 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 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-58 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ "การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| – ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม | ใต้ระดับผิวดิน | ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0.1 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0.2 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0.25 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 100 มิลลิเมตร | 0.5 | บาท / กิโลเมตร |
| | เหนือระดับผิวดิน | ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 0.25 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 0.5 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 1 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 100 มิลลิเมตร | 2 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก และตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 7-60*

**ตารางที่ 7-59 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| – ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าของภาคอุตสาหกรรม | **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 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-60 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| – ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม | ใต้ระดับผิวดิน | ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 938 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 1,875 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 3,750 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 100 มิลลิเมตร | 7,500 | บาท / กิโลเมตร |
| | เหนือระดับผิวดิน | ∅ ≤ 25 มิลลิเมตร | 3,750 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 25 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 50 มิลลิเมตร | 7,500 | บาท / กิโลเมตร |
| | | 50 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 15,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | | ∅ > 100 มิลลิเมตร | 30,000 | บาท / กิโลเมตร |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

## 7.7 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ "การวางท่อเชื้อเพลิง"

กิจกรรม "การวางท่อเชื้อเพลิง" แห่งมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 7.7.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ "การวางท่อเชื้อเพลิง"

**1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ปัจจุบันยังไม่พบ การวางท่อเชื้อเพลิง ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

เช่น

- ท่อของระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ

  ตัวอย่างเช่น ท่อรูปแบบต่างๆ ในระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ เพื่อขนส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ จากโรงกลั่นน้ำมัน จากจุดซื้อขาย ไปยังจุดจ่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ หรือไปยังระบบจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ หรือไปยังโรงไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย หรือไปยังโรงไฟฟ้าของเอกชน เป็นต้น

- ท่อของระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ทางท่อไปยังคลังน้ำมัน เพื่อเข้าสู่ระบบจำหน่ายแก่ผู้ใช้ทั่วไป

  ตัวอย่างเช่น ท่อรูปแบบต่าง ในระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ทางท่อจากคลังน้ำมันแห่งหนึ่งไปยังคลังน้ำมันอีกแห่งหนึ่ง โดยหน่วยงานต่างๆ ที่ไม่เฉพาะเจาะจงสามารถรับก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ จากคลังน้ำมันปลายทางเพื่อส่งเข้าสู่ระบบจำหน่ายแก่ผู้ใช้ทั่วไป เป็นต้น

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

เช่น

- ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังสถานีบริการเชื้อเพลิง

  ตัวอย่างเช่น ท่อรูปแบบต่างๆ ในระบบจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ซึ่งทำการเชื่อมต่อท่อจากระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังสถานีบริการเชื้อเพลิง เป็นต้น

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

เช่น

- ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังภาคอุตสาหกรรม

  ตัวอย่างเช่น (1) ท่อรูปแบบต่างๆ ในระบบจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ซึ่งทำการเชื่อมต่อท่อจากระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังโรงงานอุตสาหกรรม หรือภาคเอกชน โดยตรง (2) ท่อรูปแบบต่างๆ ในระบบจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ซึ่งทำการเชื่อมต่อท่อจากคลังน้ำมัน เพื่อเข้าสู่ระบบจำหน่ายแก่ผู้ใช้ขั้นปลาย เช่น โรงงานอุตสาหกรรม หรือภาคเอกชน เป็นต้น

### 7.7.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**1) “การวางท่อเชื้อเพลิง” เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี” ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษ” หรือพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 90 กล่าวคือ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อเชื้อเพลิง** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อเชื้อเพลิง (-90%)** |

**(7.23)**

**2) “การวางท่อเชื้อเพลิง” เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” เพื่อการให้บริการสาธารณะ แม้ว่ากิจกรรมเหล่านี้จะส่งให้ประชาชนจะได้ประโยชน์โดยตรง แต่ก็อาจเป็นเพียงประชาชนบางกลุ่มเท่านั้น เนื่องจากประชาชนสามารถมีทางเลือกในการใช้บริการจากผู้ขออนุญาตรายอื่นๆ หรือเลือกที่จะไม่ใช้บริการเลยก็ได้

อย่างไรก็ดีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในที่เหมาะสมตามแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ อาจส่งผลให้ผู้ขออนุญาต “การวางท่อเชื้อเพลิง” เพื่อการให้บริการสาธารณะ ผลักภาระค่าใช้จ่ายโดยตรงไปยังประชาชน ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราถูก” จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษ” หรือพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 60 กล่าวคือ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อเชื้อเพลิง** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อเชื้อเพลิง (-60%)** |

**(7.24)**

**3) “การวางท่อเชื้อเพลิง” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ สะพาน** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ สะพาน** |

**(7.25)**

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับการวางท่อเชื้อเพลิง” พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

### 7.7.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง”

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” จะพิจารณาเรียกเก็บตามความยาว (กิโลเมตร) เพียงครั้งเดียว หรือ “บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “การวางท่อเชื้อเพลิง” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “การวางท่อเชื้อเพลิง” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **อัตราค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อ เชื้อเพลิง** | = | **ต้นทุน ทางหลวง** | X | **มูลค่า ทรัพย์ที่ เป็นทุน** | X | **หน่วย พื้นฐาน** | X | **ระยะ เผื่อ** | X | **ตำแหน่ง** | X | **ส่วนลด** |

**(7.26)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม”

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก น้อยกว่าหรือเท่ากับ 100 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.10 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 100 มิลลิเมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 150 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.15 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 150 มิลลิเมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 200 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.20 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 200 มิลลิเมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 400 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

0.40 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 400 มิลลิเมตร แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 1,000 มิลลิเมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

1.00 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะขอบนอกถึงขอบนอก มากกว่า 1,000 มิลลิเมตร ขึ้นไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ

2.00 x 1,000 กิโลเมตร ต่อ เส้น

ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 3.00

ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน

ท่อที่อยู่ใต้ระดับผิวดิน

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.05

ทั้งนี้ ไม่สมควรอนุญาตท่อเหนือระดับผิวดิน

ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

| | |
|---|---|
| เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | ตัวคูณ ร้อยละ 10 |
| เพื่อการให้บริการสาธารณะ | ตัวคูณ ร้อยละ 40 |
| เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ | ไม่ให้ส่วนลด |

### 7.7.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 7-61 ถึงตารางที่ 7-63

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.3) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 7-64 ถึงตารางที่ 7-66

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 7-67 ถึงตารางที่ 7-69

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” รูปแบบต่างๆ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (7.26) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (7.26) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “การวางท่อเชื้อเพลิง” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 7-61 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "การวางท่อเชื้อเพลิง" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 71 | 283 | 707 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 106 | 424 | 1,060 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 142 | 565 | 1,413 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 283 | 1,130 | 2,825 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 707 | 2,825 | 7,063 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 1,413 | 5,650 | 14,125 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-62 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ "การวางท่อเชื้อเพลิง" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 0.050 | 0.200 | 0.500 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 0.075 | 0.300 | 0.750 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 0.100 | 0.400 | 1.000 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 0.200 | 0.800 | 2.000 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 0.500 | 2.000 | 5.000 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 1.000 | 4.000 | 10.000 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*
*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-63 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "การวางท่อเชื้อเพลิง" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 157 | 625 | 1,563 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 235 | 938 | 2,344 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 313 | 1,250 | 3,125 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 625 | 2,500 | 6,250 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 1,563 | 6,250 | 15,625 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 3,125 | 12,500 | 31,250 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 71 | 283 | 707 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 106 | 424 | 1,060 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 142 | 565 | 1,413 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 283 | 1,130 | 2,825 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 707 | 2,825 | 7,063 |
| ∅ >1,000 มิลลิเมตร | 0 | 1,413 | 5,650 | 14,125 |

**ตารางที่ 7-63 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "การวางท่อเชื้อเพลิง" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 (ต่อ)**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ กิโลเมตร ต่อ ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0 | 39 | 155 | 388 |
| 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0 | 59 | 233 | 582 |
| 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 0 | 78 | 310 | 775 |
| 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 0 | 155 | 620 | 1,550 |
| 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 388 | 1,550 | 3,875 |
| ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 0 | 775 | 3,100 | 7,750 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-64 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "การวางท่อเชื้อเพลิง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| การวางท่อเชื้อเพลิง | ∅ ≤ 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 |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-65 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "การวางท่อเชื้อเพลิง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| การวางท่อเชื้อเพลิง | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 0.5 | บาท / กิโลเมตร |
| | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 0.75 | บาท / กิโลเมตร |
| | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 1 | บาท / กิโลเมตร |
| | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 2 | บาท / กิโลเมตร |
| | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 5 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 10 | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-66 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "การวางท่อเชื้อเพลิง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| 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 |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-67 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "การวางท่อเชื้อเพลิง" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| – ท่อของระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ<br>– ท่อของระบบขนส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ทางท่อไปยังคลังน้ำมัน เพื่อเข้าสู่ระบบจำหน่ายแก่ผู้ใช้ทั่วไป | ∅ ≤ 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 |
| – ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังสถานีบริการเชื้อเพลิง | ∅ ≤ 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 | ∅ ≤ 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 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-68 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ "การวางท่อเชื้อเพลิง" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| – ท่อของระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ<br>– ท่อของระบบขนส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ทางท่อไปยังคลังน้ำมัน เพื่อเข้าสู่ระบบจำหน่ายแก่ผู้ใช้ทั่วไป | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| – ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังสถานีบริการเชื้อเพลิง | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| – ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังภาคอุตสาหกรรม | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | | บาท / กิโลเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2 / ∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก / และตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 7-70*

**ตารางที่ 7-69 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "การวางท่อเชื้อเพลิง" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| – ท่อของระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ<br>– ท่อของระบบขนส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ทางท่อไปยังคลังน้ำมันเพื่อเข้าสู่ระบบจำหน่ายแก่ผู้ใช้ทั่วไป | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 160 | 80 | 40 | บาท / กิโลเมตร |
| | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 240 | 110 | 60 | บาท / กิโลเมตร |
| | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 350 | 150 | 80 | บาท / กิโลเมตร |
| | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 650 | 300 | 160 | บาท / กิโลเมตร |
| | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 1,600 | 710 | 400 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 3,200 | 1,500 | 800 | บาท / กิโลเมตร |
| – ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังสถานีบริการเชื้อเพลิง | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 650 | 300 | 160 | บาท / กิโลเมตร |
| | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 1,000 | 450 | 240 | บาท / กิโลเมตร |
| | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 1,250 | 600 | 310 | บาท / กิโลเมตร |
| | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 2,500 | 1,200 | 620 | บาท / กิโลเมตร |
| | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 6,250 | 3,000 | 1,550 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 12,500 | 5,700 | 3,100 | บาท / กิโลเมตร |
| – ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังภาคอุตสาหกรรม | ∅ ≤ 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 |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

**ตารางที่ 7-70 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อเชื้อเพลิง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี**

| กิจกรรม | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|
| | | อัตรา* | หน่วย |
| – ท่อของระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ<br>– ท่อของระบบขนส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ทางท่อไปยังคลังน้ำมัน เพื่อเข้าสู่ระบบจำหน่ายแก่ผู้ใช้ทั่วไป | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 750 | บาท / กิโลเมตร |
| | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 1,125 | บาท / กิโลเมตร |
| | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 1,500 | บาท / กิโลเมตร |
| | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 3,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 7,500 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 15,000 | บาท / กิโลเมตร |
| – ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังสถานีบริการเชื้อเพลิง | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 3,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 4,500 | บาท / กิโลเมตร |
| | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 6,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 12,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 30,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 60,000 | บาท / กิโลเมตร |
| – ท่อของระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ไปยังภาคอุตสาหกรรม | ∅ ≤ 100 มิลลิเมตร | 7,500 | บาท / กิโลเมตร |
| | 100 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 150 มิลลิเมตร | 11,250 | บาท / กิโลเมตร |
| | 150 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 200 มิลลิเมตร | 15,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | 200 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 400 มิลลิเมตร | 30,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | 400 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 1,000 มิลลิเมตร | 75,000 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 1,000 มิลลิเมตร | 150,000 | บาท / กิโลเมตร |

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

## 7.8 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์”

กิจกรรม “อาคารหรืออุปกรณ์” แห่งมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

### 7.8.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์”

**1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

เช่น

- สถานีสูบน้ำ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง

  ตัวอย่างเช่น อุปกรณ์และโครงสร้างต่างๆ สำหรับการใช้ในระบบสูบน้ำ ของเทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การประปาส่วนภูมิภาค หรือการประปานครหลวง เป็นต้น

- หม้อแปลง ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง

  ตัวอย่างเช่น หม้อแปลงขนาดต่างๆ ทั้งที่ตั้งอยู่บนผิวดินหรือตั้งลอยอยู่ในอากาศ สำหรับใช้ในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงสูง และระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง เป็นต้น

- บ่อพักสายไฟฟ้า ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง

  ตัวอย่างเช่น บ่อพักสายไฟฟ้ารูปแบบต่างๆ สำหรับใช้ในระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงสูง และระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง เป็นต้น

**2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

เช่น

- ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบโทรศัพท์พื้นฐาน

  ตัวอย่างเช่น ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณรูปแบบและขนาดต่างๆ สำหรับใช้ในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน เป็นต้น

- บ่อพักสายโทรศัพท์พื้นฐาน

  ตัวอย่างเช่น บ่อพักสายโทรศัพท์ สำหรับใช้ในระบบโทรศัพท์พื้นฐาน เป็นต้น

**3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

เช่น

- ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต

  ตัวอย่างเช่น ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณรูปแบบและขนาดต่างๆ สำหรับระบบอินเทอร์เน็ต เป็นต้น

- ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบสื่อสารโทรคมนาคม

  ตัวอย่างเช่น ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณรูปแบบและขนาดต่างๆ สำหรับระบบสื่อสารโทรคมนาคม เป็นต้น

**4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

เช่น

- หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า

  ตัวอย่างเช่น หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้ารูปแบบต่างๆ สำหรับระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงสูง และระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำ ของผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) ผู้ผลิตไฟฟ้านอกสัญญา (IPS) และผู้ผลิตเอกชนรายใหญ่ (IPP) ไปยังภาคอุตสาหกรรมหรือเอกชนอื่นๆ โดยตรง เป็นต้น

- หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า

  ตัวอย่างเช่น หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้ารูปแบบต่างๆ สำหรับระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการไฟฟ้านครหลวง กับระบบไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) ผู้ผลิตไฟฟ้านอกสัญญา (IPS) และผู้ผลิตเอกชนรายใหญ่ (IPP) เป็นต้น

### 7.8.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็น 4 ลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

**1) “อาคารหรืออุปกรณ์” เพื่อประโยชน์สาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

| | | |
|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ การวางท่อน้ำ** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** |

**(7.27)**

**2) “อาคารหรืออุปกรณ์” เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี” ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษ” หรือพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 90 กล่าวคือ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ อาคารหรืออุปกรณ์** | = | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | + | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ อาคารหรืออุปกรณ์ (-90%)** |

**(7.28)**

**3) "อาคารหรืออุปกรณ์" เพื่อการให้บริการสาธารณะ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ "อาคารหรืออุปกรณ์" เพื่อการให้บริการสาธารณะ แม้ว่ากิจกรรมเหล่านี้จะส่งให้ประชาชนจะได้ประโยชน์โดยตรง แต่ก็อาจเป็นเพียงประชาชนบางกลุ่มเท่านั้น เนื่องจากประชาชนสามารถมีทางเลือกในการใช้บริการจากผู้ขออนุญาตรายอื่นๆ หรือเลือกที่จะไม่ใช้บริการเลยก็ได้

อย่างไรก็ดีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในที่เหมาะสมตามแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ อาจส่งผลให้ผู้ขออนุญาต "อาคารหรืออุปกรณ์" เพื่อการให้บริการสาธารณะ ผลักภาระค่าใช้จ่ายโดยตรงไปยังประชาชน ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ "อัตราถูก" จึงอยู่ในรูปแบบของ "อัตราพิเศษ" หรือพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 60 กล่าวคือ

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ อาคารหรืออุปกรณ์** | **=** | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | **+** | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ อาคารหรืออุปกรณ์ (-60%)** |

**(7.29)**

**4) "อาคารหรืออุปกรณ์" เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ "อาคารหรืออุปกรณ์" เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ อาคารหรืออุปกรณ์** | **=** | **ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง** | **+** | **ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ อาคารหรืออุปกรณ์** |

**(7.30)**

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก "ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับอาคารหรืออุปกรณ์" พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

### 7.8.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์”

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” จะพิจารณาเรียกเก็บตามขนาดพื้นที่ (ตารางเมตร) หรือ “บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ ปี”

**1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “อาคารหรืออุปกรณ์” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

**2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “อาคารหรืออุปกรณ์” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

| อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับอาคารหรืออุปกรณ์ | = | ต้นทุนทางหลวง | X | มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน | X | หน่วยพื้นฐาน | X | ระยะเผื่อ | X | ตำแหน่ง | X | ส่วนลด |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

**(7.31)**

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

**แนวทางที่ 1**

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

**แนวทางที่ 2**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

**แนวทางที่ 3**

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

| | | |
|---|---|---|
| หน่วยพื้นฐาน | คือ | ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00 |
| ระยะเผื่อ | คือ | ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 2.00 |
| ตำแหน่ง | คือ | ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาตซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00 |
| ส่วนลด | คือ | ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน |

| | |
|---|---|
| เพื่อประโยชน์สาธารณะ | ตัวคูณ ร้อยละ 0 |
| เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | ตัวคูณ ร้อยละ 10 |
| เพื่อการให้บริการสาธารณะ | ตัวคูณ ร้อยละ 40 |
| เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ | ไม่ให้ส่วนลด |

### 7.8.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 7-71 ถึงตารางที่ 7-73

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.3) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 7-74 ถึงตารางที่ 7-76

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้น เพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 7-77 ถึงตารางที่ 7-79

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” รูปแบบต่างๆ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (7.31) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (7.31) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “อาคารหรืออุปกรณ์” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

**ตารางที่ 7-71 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ตารางเมตร / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| อาคารหรืออุปกรณ์ | 0 | 10 | 38 | 95 |

**ตารางที่ 7-72 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ตารางเมตร / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| อาคารหรืออุปกรณ์ | 0 | 0.007 | 0.027 | 0.067 |

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 7-73 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "อาคารหรืออุปกรณ์" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ตารางเมตร / ปี) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | เพื่อประโยชน์สาธารณะ | เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน | เพื่อการให้บริการสาธารณะ | เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 1** | | | | |
| อาคารหรืออุปกรณ์ | 0 | 21 | 84 | 209 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 2** | | | | |
| อาคารหรืออุปกรณ์ | 0 | 10 | 38 | 95 |
| **กลุ่มจังหวัดที่ 3** | | | | |
| อาคารหรืออุปกรณ์ | 0 | 6 | 21 | 52 |

**ตารางที่ 7-74 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อาคารหรืออุปกรณ์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| อาคารหรืออุปกรณ์ | 100 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

**ตารางที่ 7-75 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อาคารหรืออุปกรณ์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| อาคารหรืออุปกรณ์ | 0.07 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

**ตารางที่ 7-76 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อาคารหรืออุปกรณ์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|
| | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| อาคารหรืออุปกรณ์ | 300 | 100 | 50 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

**ตารางที่ 7-77 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "อาคารหรืออุปกรณ์" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| – ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบโทรศัพท์พื้นฐาน<br>– บ่อพักสายโทรศัพท์พื้นฐาน | 10 | บาท / ตารางเมตร |
| – ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบสื่อสารโทรคมนาคม | 40 | บาท / ตารางเมตร |
| – หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า | 100 | บาท / ตารางเมตร |

**ตารางที่ 7-78 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ "อาคารหรืออุปกรณ์" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| – ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบโทรศัพท์พื้นฐาน<br>– บ่อพักสายโทรศัพท์พื้นฐาน | 0.01 | บาท / ตารางเมตร |
| – ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบสื่อสารโทรคมนาคม | 0.03 | บาท / ตารางเมตร |
| – หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า | 0.07 | บาท / ตารางเมตร |

***หมายเหตุ*** *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

*∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก*

*และตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 7-80*

**ตารางที่ 7-79 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | | | |
|---|---|---|---|---|
| | กลุ่ม 1 | กลุ่ม 2 | กลุ่ม 3 | หน่วย |
| – ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบโทรศัพท์พื้นฐาน<br>– บ่อพักสายโทรศัพท์พื้นฐาน | 25 | 10 | 6 | บาท / ตารางเมตร |
| – ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบสื่อสารโทรคมนาคม | 90 | 40 | 25 | บาท / ตารางเมตร |
| – หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า | 300 | 100 | 50 | บาท / ตารางเมตร |

**ตารางที่ 7-80 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรืออุปกรณ์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี**

| กิจกรรม | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|
| | อัตรา | หน่วย |
| – ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบโทรศัพท์พื้นฐาน<br>– บ่อพักสายโทรศัพท์พื้นฐาน | 100 | บาท / ตารางเมตร |
| – ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบสื่อสารโทรคมนาคม | 400 | บาท / ตารางเมตร |
| – หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า | 1,000 | บาท / ตารางเมตร |

# บทที่ 8
# บทสรุป

บทสรุปการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 (ต่อไปในบทนี้ขอเรียกว่า พ.ร.บ. ทางหลวง) ซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้นตามแนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมร่วมกับแนวคิดการอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) ด้วยการพิจารณา “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับกิจกรรมที่ยื่นขออนุญาต” ร่วมกับการนำผลของการรับฟังความคิดเห็นมาปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความเหมาะสมและสามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้จริง ตามขอบเขตการศึกษาและวัตถุประสงค์ของโครงการซึ่งได้แก่ การศึกษาและวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติเพื่อกำหนดวิธีการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง มีบทสรุปโดยสังเขปดังต่อไปนี้

## 8.1 บทสรุป

โครงการศึกษาเพื่อกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงชนบท โครงการนี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาและวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติเพื่อกำหนดวิธีการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวงตาม พ.ร.บ. ทางหลวง มาตรา 47 และมาตรา 48 เพื่อพัฒนาแนวปฏิบัติเกี่ยวกับอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่ผู้ปฏิบัติงานสามารถดำเนินการได้ โดยไม่ต้องมีการใช้ดุลยพินิจและง่ายในการปฏิบัติ เหมาะสมแก่กรมทางหลวง

การศึกษาขั้นแรกเริ่มต้นด้วยการระบุประเภทกิจกรรมที่สามารถได้รับอนุญาตตามข้อกำหนดในมาตราทั้งสองข้างต้น เพื่อนำไปใช้เป็นกรอบข้อมูลพื้นฐานสำหรับการพัฒนารูปแบบผู้ขออนุญาตด้วยการพิจารณาวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรม และการพัฒนาอัตราค่าใช้เขตทางหลวง ภายหลังจากกระบวนการทบทวนเอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งการสัมภาษณ์นำร่อง (Pilot Survey) บุคลากรของกรมทางหลวงเพื่อทำการกำหนด “ประเภทกิจกรรม” ที่เป็นไปได้ โดยที่ปรึกษาสามารถสรุปประเภทกิจกรรมต่างตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ออกเป็น 7 กลุ่ม ได้แก่ ป้าย สะพาน เสา ระบบรางอุโมงค์ อาคารหรือโครงสร้าง และอุปกรณ์ ขณะที่ประเภทกิจกรรมต่างตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ออกเป็น 8 กลุ่ม ได้แก่ การปักเสา การพาดสาย การร้อยสาย การวางท่อน้ำ การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม การวางท่อร้อยสายไฟฟ้า การวางท่อเชื้อเพลิง และอาคารหรืออุปกรณ์

กระบวนการศึกษาขั้นถัดไป คือ การจำแนกประเภทกิจกรรมออกเป็นกลุ่มๆ ตามวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมหรือประเภทของผู้ขออนุญาต โดยการจำแนกประเภทกิจกรรมนี้จะใช้เป็นเกณฑ์หลักในการพัฒนาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงให้เกิดความเหมาะ สามารถปฏิบัติได้จริง และไม่สร้างผลกระทบต่อประชาชน ภายหลังจากการนำแนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งานไปรับฟังความคิดเห็นจากการประชุมกลุ่มย่อยกับแขวงการทาง และการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นที่ปรึกษาได้นำความเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ มาปรับปรุงแนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งานให้มีความเหมาะสมสำหรับการนำไปใช้ปฏิบัติจริง โดยที่ปรึกษาสามารถจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งานสามารถแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

(1) กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง โดยวัตถุประสงค์เพื่อการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ โดยประชาชนทั่วไปได้รับประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวดังกล่าว และไม่ถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการ และรัฐเป็นผู้ชำระค่าใช้เขตทางหลวง 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 โดยเพื่อการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ แต่ประชาชนหรือหน่วยงานเหล่านั้นก็มีทางเลือกที่จะไปใช้บริการจากกิจกรรมรูปแบบอื่น หรือจากกิจกรรมลักษณะเดียวกันแต่เป็นผู้ขออนุญาตแต่ละราย นอกจากนี้อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใดดังกล่าวก็ก่อให้เกิดรายได้โดยตรงแก่ผู้ขออนุญาต และหมายความรวมถึงกิจกรรมในระบบส่งพลังงาน (Energy Transmission System) ของภาคเอกชน

และ (4) กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง โดยเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจแก่ผู้ขออนุญาต และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ขออนุญาตโดยตรง (เช่น หน่วยงานที่เป็นลูกค้าของผู้ขออนุญาต หรือประชาชนที่เป็นลูกค้าของผู้ขออนุญาต เป็นต้น) โดยประชาชนทั่วไปไม่สามารถได้รับประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวได้อย่างสะดวกหรือตลอดเวลา และกิจกรรมมีลักษณะเป็นระบบปิด กล่าวคือ ผู้ใช้บริการจากกิจกรรมเป็นเพียงกลุ่มบุคคลหรือหน่วยงานเฉพาะกลุ่ม ซึ่งรายละเอียดด้านค่าใช้บริการหรือระยะเวลาในการใช้บริการทั้งหมดเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ถูกกำหนดไว้

หลังจากนั้นการศึกษาจึงเข้าสู่ขั้นตอนที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงของกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพ.ร.บ. ทางหลวง ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้เลือกใช้แนวคิดการอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับกิจกรรมที่ยื่นขออนุญาต” อันตั้งอยู่บนพื้นฐานของการคำนวณจากราคาที่ดินร่วมกับตัวแปรต่างที่กำหนดขึ้นซึ่งสอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพของกิจกรรม เช่น ตำแหน่งที่ตั้ง หรือระยะเผื่อจากตัวกิจกรรมเพื่อความปลอดภัย เป็นต้น ทั้งนี้ ประเด็นที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ได้แก่ แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่พัฒนาขึ้นจะตั้งอยู่บนพื้นฐานของการพิจารณาอัตราที่ไม่สร้างผลกระทบต่อประชาชนหรือองค์กรธุรกิจที่อยู่ปลายน้ำให้ต้องแบกรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้นจนเกินไป

โดยอัตราค่าใช้เขตทางหลวงควรสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรม กล่าวคือ สำหรับ “กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ” ที่ปรึกษาเห็นว่ากิจกรรมในลักษณะนี้ควรได้รับการ “ละเว้น” การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ....” ได้ระบุไว้ว่า “เนื่องจากขอบเขตตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง มิได้บัญญัติให้อำนาจในการออกกฎกระทรวงยกเว้นหรือลดหย่อนอัตราค่าตอบได้” ที่ปรึกษาจึงมี “ข้อสังเกต”ให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงพิจารณาจัดเก็บค่าธรรมเนียม ที่อาจมีความครอบคลุมค่าดำเนินการติดตามดูแลการบำรุงรักษาหรือการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างจากผู้ยื่นขออนุญาต โดยค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บนี้อาจถือให้เป็นค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ “ไม่มีรายได้”

สำหรับ “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน” แม้ว่ากิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์ของการขออนุญาตในลักษณะนี้จะเป็นกิจกรรมเพื่อสาธารณูปโภคซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชนในการดำรงชีวิตโดยตรง แต่ในขณะเดียวกันผู้ขออนุญาตก็มีการเรียกเก็บค่าใช้บริการจากกิจกรรมเหล่านี้ อันถือเป็นการจำกัดสิทธิประโยชน์ของประชาชนในระดับหนึ่ง ดังนั้นสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง จึงควรมีการ “เรียกเก็บ” ค่าใช้เขตทางหลวง” อย่างไรก็ตามการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราที่สูงเกินไป ย่อมส่งผลกระทบต่อประชาชนให้ต้องแบกรับค่าใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น อีกทั้งประชาชนยังไม่มีทางเลือกในการไปใช้กิจกรรมจากผู้ให้บริการรายอื่นๆ ดังนั้นการเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมเหล่านี้จึงควรเป็นอัตราพิเศษมากหรือไม่เก็บเลยเพื่อลดผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

สำหรับ “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ” แม้ว่ากิจกรรมที่ในลักษณะนี้จะเป็นกิจกรรมเพื่อสาธารณูปโภค แต่ก็เป็นสาธารณูปโภคที่ประชาชนมีทางเลือกในการใช้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชนในการดำรงชีวิต ในขณะเดียวกันผู้ขออนุญาตก็มีการเรียกเก็บค่าใช้บริการจากกิจกรรมเหล่านี้ อันถือเป็นการจำกัดสิทธิประโยชน์ของประชาชนในระดับหนึ่ง ดังนั้นสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง จึงควรมีการ “เรียกเก็บ” ค่าใช้เขตทางหลวง อย่างไรดีการเรียกเก็บค่าใช้

เขตทางหลวงในอัตราที่สูงเกินไป ย่อมส่งผลกระทบต่อประชาชนให้ต้องแบกรับค่าใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้นการเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมเหล่านี้จึงควรเป็นอัตรามีส่วนลด เพื่อลดผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน อย่างไรก็ดีส่วนลดของกิจกรรมในกลุ่มนี้จะน้อยกว่าส่วนลดของกิจกรรมในกลุ่มเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน และสำหรับ “กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ ” ที่ปรึกษาพิจารณากิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์ของการขออนุญาตในลักษณะนี้ควรได้รับการ “จัดเก็บ” ค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติ เพราะกิจกรรมในกลุ่มนี้สร้างขึ้นเพื่อตอบสนองผลประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจของผู้ขออนุญาตโดยตรง ในขณะเดียวกันประชาชนส่วนใหญ่กลับไม่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากกิจกรรมเหล่านี้

สำหรับการพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้น ได้ใช้แนวคิดการอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับกิจกรรมที่ยื่นขออนุญาต” ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

อัตราค่าใช้เขตทางหลวง เท่ากับ ค่าขออนุญาตการใช้เขตทาง บวกกับ ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

สำหรับค่าขออนุญาตการใช้เขตทาง คือ ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ การติดตามดูแล และการดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการอนุญาตให้ใช้เขตทางหลวง อันเป็นภาระที่กรมทางหลวงต้องดำเนินการอันเป็นผลกระทบจากการที่ผู้ขออนุญาตได้ดำเนินการติดตั้งกิจกรรมใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง อยู่ในเขตทาง ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้เสนอว่า “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ควรมีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การขออนุญาต

สำหรับค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง คือ ค่าการใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง สำหรับกิจกรรมใดๆ ที่ไม่ได้ดำเนินการหรือได้รับการว่าจ้างโดยกรมทางหลวง โดยที่ปรึกษากำหนดให้มีค่าเท่ากับผลคูณรวมของตัวแปร 7 ตัวแปร ได้แก่ จำนวน ราคาที่ดิน มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน หน่วยพื้นฐาน ระยะเผื่อ ตำแหน่ง และส่วนลด ซึ่งตัวแปรทั้งหมดจะมีค่าแปรเปลี่ยนไปตามรูปแบบจำเพาะของแต่ละกิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สำหรับรายละเอียดแต่ละตัวแปร ได้แก่

(1) จำนวน คือ การพิจารณาปริมาณของกิจกรรมที่ตั้งอยู่หรือก่อสร้างในพื้นที่เขตทางหลวง โดยการกำหนดหน่วยนับของแต่ละกิจกรรม จะเน้นความสะดวกในการพิจารณา “จำนวน” ของกิจกรรมแต่ละประเภท ทั้งนี้ หน่วยนับของแต่ละกิจกรรม กล่าวคือ ป้าย” มีหน่วยวัดคือ ตารางเมตร หรือแผ่นป้าย “สะพาน” มีหน่วยวัดคือ ตารางเมตร “ระบบราง” มีหน่วยวัดคือ ตารางเมตร “อาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง” มีหน่วยวัดคือ ตารางเมตร “อุปกรณ์” มีหน่วยวัดคือ ชิ้น ตัว กล่อง ตู้ หรืออื่นๆ “เสา” มีหน่วยวัดคือ ต้น “สาย” มีหน่วยวัดคือ กิโลเมตร และ “ท่อ” มีหน่วยวัดคือ กิโลเมตร

(2) ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวงตลอดช่วงชีวิต โดยแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากลในหลายๆ ประเทศ ได้กำหนดให้ค่า “ต้นทุนทางหลวง” สำหรับนำมาใช้กำหนดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง มีค่าเท่ากับ “ต้นทุนราคาที่ดิน” เพียงอย่างเดียว โดยแนวทางการกำหนด “ต้นทุนทางหลวง” สามารถแบ่งออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

- การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงทั่วทั้งประเทศ หรือ “ต้นทุนทางหลวง” สำหรับใช้ประกอบการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงจะมีเพียง 1 ค่า ซึ่งมีค่าเท่ากับ 5,650 บาท ต่อ ตารางวา หรือ 1,412.5 บาท ต่อ ตารางเมตร
- การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงรายจังหวัด
  หรือ “ต้นทุนทางหลวง” สำหรับใช้ประกอบการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงจะมีทั้งหมด 77 ค่า แสดงดังตารางที่ 5-1
- การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงรายกลุ่มจังหวัด ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ด้วยการพิจารณาแบ่งกลุ่มโดยใช้เกณฑ์ราคาที่ดินที่พิจารณาจัดกลุ่มตามหลักการของเปอร์เซ็นต์ไทล์ (Percentile)
  ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ด้วยการพิจารณาแบ่งกลุ่มโดยใช้เกณฑ์ราคาที่ดินที่พิจารณาจัดกลุ่มตามหลักการของเปอร์เซ็นต์ไทล์ (Percentile) ดังรายละเอียดที่แสดงดังตารางที่ 5-3 ส่วนรายชื่อจังหวัดในแต่ละกลุ่มแสดงดังตารางที่ 5-4

(3) มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการใช้มูลค่าที่ดินมาเป็นพิจารณาเป็นค่าการใช้พื้นที่สำหรับเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวง กล่าวคือ สำหรับการเก็บค่าใช้เขตทางหลวง “รายปี” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30 และสำหรับการเก็บค่าใช้เขตทางหลวง “ครั้งเดียว” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1

(4) หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” ดังนั้นรูปแบบของตัวคูณเพิ่มจะแปรเปลี่ยนไปตามแต่ละกิจกรรม เช่น สำหรับการพาดสายหรือวางท่อ หน่วยพื้นฐาน คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก และช่วงความยาวเป็นกิโลเมตร เป็นต้น

(5) ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับระยะห่างเพิ่มเติมจากกิจกรรม ซึ่งไม่สามารถใช้งานเขตทางได้ตามไปด้วย มีค่าแปรเปลี่ยนไปตามลักษณะกายภาพและโอกาสในการเกิดผลกระทบกรณีเกิดอุบัติเหตุของแต่ละกิจกรรม ทั้งนี้ ระยะเผื่อมีค่าที่หลากหลาย เช่น กิจกรรมที่ควรมีระยะห่างจากกิจกรรมใกล้เคียงในระดับปกติ เพราะรูปแบบโครงสร้างไม่ได้มีการออกแบบป้องกัน จะมีระยะเผื่อเท่ากับ 1.50 ส่วนกิจกรรมที่ควรมีระยะห่างจากกิจกรรมใกล้เคียงในระดับสูงมาก เพราะมีโอกาสเกิดการอันตรายจากการระเบิด จะมีระยะเผื่อเท่ากับ 3.00 เป็นต้น

(6) ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้เกิดภาระการเฝ้าระวังที่แตกต่างกัน โดยค่าตัวคูณลดสำหรับตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ “กิจกรรมอยู่ใต้ผิวดิน” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.05 “กิจกรรมมีส่วนใดส่วนหนึ่งตั้งอยู่บนผิวดิน” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00 และ “กิจกรรมที่ลอยอยู่ในอากาศ” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.20

(7) ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชน ทั้งนี้ อัตราส่วนลดมีความเป็นไปได้ในหลายแนวคิด โดยส่วนลดซึ่งที่ปรึกษาเลือกใช้เพื่อนำเสนอรายงานการศึกษาในครั้งนี้ได้แก่ “กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ” มีส่วนลดร้อยละ 100 “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน” มีส่วนลด ร้อยละ 90 “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ” มีส่วนลด ร้อยละ 60 และ “กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ” จะไม่มีส่วนลด

สำหรับผลลัพธ์อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้นจะแสดงรายละเอียดอยู่ในหัวข้อถัดไป

## 8.2 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ มาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

แม้ว่าในบทที่ 7 และบทที่ 8 ที่ปรึกษาจะได้แยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง แต่ในส่วนของบทสรุปนี้ที่ปรึกษาขอสรุปภาพรวมของอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางที่ 1 หรือ การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงทั่วทั้งประเทศ ซึ่งเป็นรูปแบบที่สามารถพิจารณาได้ง่ายสุดและมีความกระชับมากที่สุด

สำหรับรายละเอียดอัตราการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางที่ 1 ของการพิจารณาต้นทุนทางหลวง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้นและเสนอให้จัดเก็บจะมีมูลค่าเท่ากับ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ซึ่งมีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อการขออนุญาต บวกกับ “ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ซึ่งมีค่าเท่ากับอัตราที่ปรากฏในตารางที่ 8-1 และตารางที่ 8-2 ตามลำดับ (แสดงเฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวง)

ส่วนตารางที่ 8-3 และตารางที่ 8-4 แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางที่ 1 ของการพิจารณาต้นทุนทางหลวง และยังไม่สามารถเจาะจงรายกิจกรรม

ขณะที่ตารางที่ 8-5 และตารางที่ 8-6 แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางที่ 3 ของการพิจารณาต้นทุนทางหลวง และยังไม่สามารถเจาะจงรายกิจกรรม

**ตารางที่ 8-1 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 8-2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ) เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1**

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

∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก

**ตารางที่ 8-2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ) เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ต่อ)**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| – การร้อยสายในระบบจำหน่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– การร้อยสายในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– การร้อยสายในระบบสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม | ∅ ≤ 40 มิลลิเมตร | | 10 | บาท / กิโลเมตร |
| | 40 มิลลิเมตร < ∅ ≤ 80 มิลลิเมตร | | 20 | บาท / กิโลเมตร |
| | ∅ > 80 มิลลิเมตร | | 40 | บาท / กิโลเมตร |
| – ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบของภาคอุตสาหกรรม<br>– ท่อในระบบจ่ายน้ำประปาของภาคอุตสาหกรรม<br>– ท่อในระบบท่อเพื่อส่งน้ำดิบของบริษัทผลิตน้ำประปา<br>– ท่อในระบบจ่ายน้ำประปาของบริษัทผลิตน้ำประปา<br>– 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 8-2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ) เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ต่อ)**

| กิจกรรม | | | ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง | |
|---|---|---|---|---|
| | | | อัตรา | หน่วย |
| – ท่อเพื่อร้อยสายเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– 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<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้าในระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงต่ำของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– ท่อเพื่อร้อยสายไฟฟ้า ของภาคอุตสาหกรรม | 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<br>– ท่อของระบบขนส่งก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ ทางท่อไปยังคลังน้ำมัน เพื่อเข้าสู่ระบบจำหน่ายแก่ผู้ใช้ทั่วไป | 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 8-2 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<br>– บ่อพักสายโทรศัพท์พื้นฐาน | | | 10 | บาท / ตารางเมตร |
| – ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบเคเบิลอินเทอร์เน็ต<br>– ตู้ควบคุมอาณัติสัญญาณ สำหรับระบบสื่อสารโทรคมนาคม | | | 40 | บาท / ตารางเมตร |
| – หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ของผู้ผลิตไฟฟ้า<br>– หม้อแปลงและบ่อพักสายไฟฟ้า ในระบบสายส่งเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้า | | | 100 | บาท / ตารางเมตร |

∅ คือ ระยะขอบนอกถึงขอบนอก

**ตารางที่ 8-3 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 8-4 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 8-4 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 8-5 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 8-6 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 8-6 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 48 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 3 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม)**

| 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*

**8.3 ข้อเสนอแนะ**

จากผลการดำเนินงานในโครงการนี้ สิ่งที่สำคัญที่สุด คือ แนวทางการดำเนินจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพ.ร.บ. ทางหลวงซึ่งมีความแปรผันตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมใน 4 ลักษณะ ได้แก่ (1) กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ (2) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน (3) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ และ (4) กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

อย่างไรก็ดีการจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงกับผู้ขออนุญาตอาจประสบปัญหาในหลายลักษณะ เช่น การต่อต้านจากกลุ่มผู้ขออนุญาตที่ไม่เคยจ่ายค่าใช้เขตทางหลวง การร้องเรียนว่าอัตราค่าใช้เขตทางหลวงขาดความเหมาะสม การร้องเรียนเกี่ยวกับการทับซ้อนในการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ และการร้องเรียนเกี่ยวกับกระบวนการพิจารณาอนุญาต การเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงที่อาจมีความล่าช้า เป็นต้น ดังนั้น กรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย รวมถึงสำนักอื่นๆ ที่ภาระหน้าที่ซึ่งมีความเกี่ยวข้องจำเป็นต้องมีการเตรียมแผนการดำเนินงานในระยะยาว ได้แก่

1) การจัดประชุมกลุ่มย่อยกับภาคเอกชนและหน่วยงานของรัฐอื่นๆ ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากการจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง เพื่อชี้แจง สอบถาม และรวบรวมความคิดเห็น เพื่อนำมาปรับปรุงกระบวนการทำงานหรือแก้ไขปัญหาต่างๆ ในอนาคตที่อาจเกิดขึ้นได้
2) การจัดอบรมและการซักซ้อมความเข้าใจแก่บุคลากรของกรมทางหลวงในระดับต่างๆ เพื่อให้บุคลากรเหล่านั้นเกิดความเข้าใจในรายละเอียดการดำเนินงานและการจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง รวมถึงเกิดความพร้อมจะปฏิบัติงานจริง
3) การเตรียมระบบเอกสาร ระบบฐานข้อมูล และอุปกรณ์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับการปฏิบัติเพื่อกำหนดวิธีการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง มาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง
4) การกำหนดนิยาม กฎเกณฑ์ และรายละเอียดการพิจารณาต่างๆ ทั้งที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันหรือจำเป็นต้องพัฒนาขึ้นมาใหม่เพื่อให้เกิดความชัดเจน สำหรับการปฏิบัติเพื่อกำหนดวิธีการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง มาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง
5) การวางแผนงานประชาสัมพันธ์ในวงกว้างผ่านสื่อรูปแบบต่างๆ เพื่อป้องกันบุคคลหรือหน่วยงานภายนอกเกิดความเข้าใจผิดหรือจงใจบิดเบือนแนวทางปฏิบัติเพื่อกำหนดวิธีการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง มาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง
6) การพิจารณามาตรการสำหรับกรณีที่หน่วยงานภายนอกไม่ยอมชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

# ภาคผนวก

# ภาคผนวก ก
# การสัมภาษณ์และการประชุมกับ
# บุคลากรของกรมทางหลวง

นอกเหนือจากการรวบรวม ทบทวน และวิเคราะห์ หลักการเกี่ยวกับการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารอ้างอิงของหน่วยงานต่างๆ จากทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ปรึกษายังจัดให้มีการดำเนินการสัมภาษณ์หรือการประชุมร่วมกับบุคลากรของกรมทางหลวงอย่างเป็นทางการ เพื่อรวบรวมแนวทางปฏิบัติตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน รวมถึงปัญหาอุปสรรค ความต้องการ และข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการดำเนินการใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 (ต่อไปในภาคผนวกนี้ขอเรียกว่า พ.ร.บ. ทางหลวง) เพื่อนำผลลัพธ์ที่ได้มาใช้เป็นแนวทางสำหรับการกำหนดขอบเขตการศึกษาการพัฒนาแนวคิดการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง รวมถึงการปรับปรุงแนวคิดที่พัฒนาขึ้นให้มีเหมาะสมสำหรับการนำไปปฏิบัติโดยบุคลากรของกรมทางหลวง

ทั้งนี้ การสัมภาษณ์หรือการประชุมร่วมกับบุคลากรของกรมทางหลวงอย่างเป็นทางการซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินการตลอดช่วงระยะเวลาการดำเนินงานของโครงการแบ่งออกเป็น 5 ครั้ง ได้แก่

1) การสัมภาษณ์นำร่อง (Pilot Survey) กับบุคลากรของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง
2) การสัมภาษณ์บุคลากรของกรมทางหลวงในระดับสำนักต่างๆ ของกรมทางหลวง
3) การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) กับตัวแทนบุคลากรของกรมทางหลวง
4) การสัมภาษณ์บุคลากรของแขวงการทาง กรมทางหลวง
5) การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) กับตัวแทนบุคลากรของแขวงการทาง กรมทางหลวง

การสัมภาษณ์หรือการประชุมร่วมกันทั้งห้าครั้งข้างต้น ต่างมีการดำเนินการในช่วงเวลาที่แตกต่างกันออกไป และมีประเด็นหรือวัตถุประสงค์ในการหารือที่แตกต่างกัน โดยรายละเอียดและผลลัพธ์ที่สำคัญของการสัมภาษณ์หรือการประชุมแต่ละครั้งแสดงอยู่ในภาคผนวก ก-1 ถึง ภาคผนวก ก-5 ตามลำดับ

# ภาคผนวก ก-1
# การสัมภาษณ์นำร่องกับบุคลากรของ
# สำนักอำนวยความปลอดภัย

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสัมภาษณ์นำร่อง (Pilot Survey) บุคลากรของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง เพื่อรวบรวบเอกสารและแนวทางปฏิบัติในปัจจุบัน รวมถึงการสอบถามปัญหาอุปสรรคและความต้องการของสำนักอำนวยความปลอดภัย สำหรับการดำเนินการใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง โดยที่ปรึกษานำผลลัพธ์ที่ได้จากการสัมภาษณ์นำร่องมาใช้เป็นพื้นฐานสำหรับการรวบรวมและทบทวนเอกสารอ้างอิงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายละเอียดแนวทางปฏิบัติของหน่วยงานต่างๆ (รายละเอียดแสดงอยู่ในบทที่ 2) นอกจากนี้ผลลัพธ์ที่ได้ทั้งหมดจากกระบวนการข้างต้นได้นำไปสู่การพัฒนาแนวคิดด้านต่างๆ ของที่ปรึกษา สำหรับการดำเนินการใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง (รายละเอียดแสดงอยู่ในบทที่ 4)

บุคลากรของสำนักอำนวยความปลอดภัยซึ่งที่ปรึกษาได้เข้าดำเนินการสัมภาษณ์นำร่องมีทั้งหมด 4 ท่าน ดังรายนามดังต่อไปนี้

| | | |
|---|---|---|
| 1) | คุณอภิรักษ์ วัชรวิฑูร | สำนักอำนวยความปลอดภัย |
| 2) | คุณสมยงค์ อันทามา | สำนักอำนวยความปลอดภัย |
| 3) | คุณอัศวิน แย้มประเสริฐเกล้า | สำนักอำนวยความปลอดภัย |
| 4) | คุณทศพล พยุงวงษ์ | สำนักอำนวยความปลอดภัย |

โดยประเด็นสำคัญจากการสัมภาษณ์นำร่องมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) ประเด็นเรื่อง “ป้าย” ในเขตทางหลวง ตามมาตรา 47

1) ในปัจจุบัน ผู้ประกอบการภาคเอกชนมีการขออนุญาตติดตั้งป้ายหลายกรณีมีรูปแบบที่ไม่ตรงกับลักษณะกิจการซึ่งกรมทางหลวงกำหนดยินยอมให้สามารถยื่นขออนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ได้ แม้ว่ากรมทางหลวงจะปฏิเสธการขออนุญาตเหล่านี้ แต่ผู้ประกอบการก็มักใช้ช่องว่างต่างๆ ของลักษณะกิจการที่อนุญาตเพื่ออ้างสิทธิในการได้รับอนุมัติให้สามารถติดตั้งป้ายเปล่านั้นได้

ดังนั้น สำนักอำนวยความปลอดภัยจึงอยากให้มีการกำหนดหรือจัดประเภทลักษณะกิจการที่อนุญาตให้สามารถอนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ใหม่ เพื่อให้มีความรัดกุมมากขึ้น รวมถึงสอดคล้องกับสถานการณ์การขออนุญาตในปัจจุบันและอนาคต

2) สำนักอำนวยความปลอดภัยเล็งเห็นว่า การที่อัตราค่าเช่าสำหรับการติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่รูปแบบต่างๆ ในปัจจุบันมีราคาค่อนข้างถูก ทำให้เกิดการขออนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่เป็นจำนวนมาก โดยท้ายที่สุดจึงส่งผลให้ ปริมาณป้ายที่มีอยู่ในเขตทางหลวงมีจำนวนมากจนเกินความเหมาะสม หรือตำแหน่งการติดตั้งป้ายเอกชนเริ่มซ้อนทับกับป้ายของกรมทางหลวงเอง

   ดังนั้น สำนักอำนวยความปลอดภัยจึงมีแนวคิดที่อยากให้ เพิ่มอัตราค่าเช่าสำหรับการติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ให้สูงขึ้น (อย่างมาก) เพื่อจำกัดจำนวนการขออนุญาตให้ลดต่ำลง

3) นอกเหนือจากป้ายแนะนำสถานที่แล้ว หน่วยงานของรัฐหรือองค์ปกครองส่วนท้องถิ่นมักมีการขออนุญาตติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์หน่วยงานของตนในเขตทางหลวงมากขึ้น

   แม้ว่าป้ายประชาสัมพันธ์เหล่านี้จะไม่ถือเป็นป้ายแนะนำสถานที่ แต่หน่วยงานของรัฐหรือองค์ปกครองส่วนท้องถิ่นก็มักมีการยื่นเรื่องขอเข้ามาเป็นกรณีพิเศษซ้ำแล้วซ้ำอีก แม้ท้ายที่สุดถ้าสำนักอำนวยความปลอดภัยยืนยันที่จะปฏิเสธ หน่วยงานข้างต้นก็มักนำป้ายประชาสัมพันธ์ไปติดตั้งในเขตทางหลวงอยู่ดี

   ส่วนในกรณีที่สำนักอำนวยความปลอดภัยยินยอมให้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานของรัฐหรือองค์ปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นกรณีพิเศษในรูปแบบของป้ายชั่วคราวเพื่อใช้ประชาสัมพันธ์งานเทศกาลหรือกิจกรรมพิเศษ แต่ป้ายเหล่านี้ก็มักกลับถูกปล่อยทิ้งไว้บนเขตทางหลวงหลังการใช้งานเสร็จสิ้น

4) ป้ายเถื่อนบริเวณเขตทางหลวงในปัจจุบันมีเป็นจำนวนมาก ซึ่งมีทั้งที่เป็นป้ายชั่วคราวสำหรับการโฆษณาประชาสัมพันธ์ และป้ายถาวรสำหรับการแนะนำสถานที่หรือการโฆษณาประชาสัมพันธ์ ทั้งนี้ ปัญหาของป้ายเถื่อนแบบถาวรยังส่งผลเสียหายต่อภาพลักษณ์ของกรมทางหลวงอยู่เสมอ เพราะประชาชนทั่วไปมักคิดว่าได้รับการอนุญาตจากกรมทางหลวงให้สามารถติดตั้งได้

5) สำนักอำนวยความปลอดภัยอยากให้มีการนำเสนอแนวคิดเพื่อส่งเสริมการกำจัดป้ายเถื่อนในบริเวณเขตทางหลวง เช่น การเปลี่ยนสีป้ายรุ่นใหม่ให้แตกต่างจากของเดิมเพื่อให้เกิดความแตกต่าง หรือการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษสำหรับการจัดการป้ายเถื่อน เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับบุคลากรผู้รับผิดชอบ เป็นต้น

(2) ประเด็นเรื่อง “สะพาน” ในเขตทางหลวง ตามมาตรา 47

1) สะพานเชื่อมทางหลวงเข้าสู่อาคารหรือพื้นที่ของผู้ประกอบการภาคเอกชน ถือว่าเข้าข่ายตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง หรือเข้าข่ายตามมาตรา 37 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง หรือเข้าข่ายทั้งสองมาตรา

2) สำหรับสะพานลอยคนข้ามถนน สะพานเชื่อม หรือสะพานข้ามทางหลวง ซึ่งขออนุญาตก่อสร้างและดำเนินการโดยผู้ประกอบการภาคเอกชนหรือประชาชนทั่วไป สำนักอำนวยความปลอดภัยมีความสงสัยว่า เมื่อสะพานเหล่านี้ก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้ขออนุญาตควรมีการโอนกรรมสิทธิ์ของสะพานเหล่านี้ให้กับกรมทางหลวงหรือไม่ นอกจากนั้นใครควรเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสะพานเหล่านี้ ในกรณีที่มีการโอนกรรมสิทธิ์ของสะพานมาเป็นของกรมทางหลวงแล้ว

3) กรมทางหลวงควรมีการจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงจากผู้ขออนุญาตก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามถนน สะพานเชื่อม หรือสะพานข้ามทางหลวง ในพื้นที่เขตทางหรือไม่ เพราะสำนักอำนวยความปลอดภัยตระหนักว่า ขณะที่ผู้ประกอบการภาคเอกชนบางรายก็มักได้ประโยชน์ทั้งทางตรงหรือทางอ้อมจากสะพานเหล่านี้ แต่ในขณะเดียวกันประชาชนทั่วไปก็มักได้ประโยชน์จากสะพานดังกล่าวเช่นกัน

นอกจากนี้ในกรณีที่เห็นสมควรว่ากรมทางหลวงควรจะมีการจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงจากผู้ขออนุญาตก่อสร้างสะพานเหล่านี้ อัตราค่าใช้เขตทางหลวงอยู่ในรูปแบบใดหรือมีอัตราเท่าไรจึงจะเหมาสม

(3) ประเด็นเรื่อง “อาคารหรือสิ่งอื่นใด” ในเขตทางหลวง ตามมาตรา 47

1) สำนักอำนวยความปลอดภัยมีความสงสัยว่า โครงสร้างของระบบขนส่งมวลชนประเภทรางที่ตั้งอยู่บนพื้นที่เขตทาง ถือว่าเข้าข่ายตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง หรือไม่

2) ในปัจจุบันกรมทางหลวงได้อนุญาตให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เข้าใช้เขตทางหลวง เพื่อก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนประเภทราง (รถไฟฟ้า) โดยไม่คิดค่าใช้เขตทางหลวง แต่ในทางกลับกันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยกลับมีการคิดค่าเชื่อมต่อสถานีกับทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารที่เป็นของภาคเอกชน รวมถึงในอนาคตก็คาดว่าอาจมีการจัดเก็บค่าโฆษณา หรือค่าเช่าร้านภายในสถานีอีกด้วย ดังนั้นกรมทางหลวงสมควรจะจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยหรือไม่
ในกรณีที่เห็นสมควรว่าให้มีการจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวง อัตราค่าใช้เขตทางหลวงอยู่ในรูปแบบใดหรือมีอัตราเท่าไรจึงจะเหมาสม

(4) ประเด็นเรื่อง “การปักเสาและพาดสาย” ตามมาตรา 48

1) สำนักอำนวยความปลอดภัยมักปฏิเสธการขออนุญาตขอปักเสาส่งสัญญาณโทรศัพท์จากผู้ประกอบการภาคเอกชนอยู่เสมอ เพราะสำนักประเมินว่าภาคเอกชนมีความสามารถพอที่จะจัดหาพื้นที่ใกล้เคียงจากเอกชนรายอื่นๆ เพื่อติดตั้งเสาเหล่านี้ได้

ในทางกลับกันกรณีเสาโทรศัพท์หรือเสาไฟฟ้า สำนักอำนวยความปลอดภัยมักอนุญาตให้มีการปักเสาตามที่ร้องขอ เนื่องจากแนวของการเดินสายมักมีจำกัดและมักไม่สามารถเลี่ยงไปใช้พื้นที่ข้างเคียงได้ไม่เหมือนกับกรณีของเสาส่งสัญญาณโทรศัพท์มือถือ

2) ในปัจจุบัน ผู้ประกอบการภาคเอกชนเริ่มมีการยื่นขออนุญาตปักเสาเพื่อติดตั้งตั้งอุปกรณ์ปล่อยสัญญาณระบบเครือข่ายไร้สายในพื้นที่เขตทางหลวงบางแล้ว

อย่างไรก็ตามการติดตั้งอุปกรณ์ปล่อยสัญญาณส่วนใหญ่มักเป็นการติดตั้งบนเสาที่มีอยู่แล้วเดิมในพื้นที่เขตทางหลวง ซึ่งการขออนุญาตติดตั้งจึงไม่ได้กระทำผ่านกรมทางหลวงแต่จะไปขออนุญาตกับเจ้าของเสาแทน

3) สำนักอำนวยความปลอดภัยตระหนักว่าการไฟฟ้านครหลวงและการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคต่างมีการเรียกเก็บค่าพาดสายจากหน่วยงานอื่นๆ ที่มาขอพาดสายกับเสาของการไฟฟ้านครหลวงหรือการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ทั้งๆ ที่การพาดสายเหล่านั้นเกิดขึ้นบนพื้นที่เขตทางหลวง ขณะเดียวกันกรมทางหลวงเองก็ไม่ได้มีการจัดเก็บค่าพาดสายใดๆ จากการไฟฟ้านครหลวงและการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคแม้แต่น้อย

(5) ประเด็นเรื่อง “การวางท่อ” ตามมาตรา 48

1) การวางท่อดันลอดใต้ทางหลวงทั้งหมดของผู้ประกอบการเพื่อการส่งก๊าซธรรมชาติเพื่อการลอดสายต่างๆ หรือเพื่อการส่งน้ำ มีการยื่นเรื่องขออนุญาตมายังสำนักอำนวยความปลอดภัยอยู่เสมอ ในทางกลับกันสำนักจะมีการเก็บค่าใช้เขตทางหลวงหรือไม่ขึ้นอยู่กับสถานะของผู้ประกอบการว่าเป็นหน่วยงานของรัฐหรือของภาคเอกชน

2) สำนักอำนวยความปลอดภัยสงสัยว่าการวางท่อของเอกชน แต่ให้การประปานครหลวงหรือการประกาส่วนภูมิภาคเป็นผู้ยื่นขอแทน จะสามารถจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงได้หรือไม่

# ภาคผนวก ก-2
# การสัมภาษณ์บุคลากรของกรมทางหลวงในระดับสำนัก

เพื่อให้ทราบถึงปัญหาอุปสรรคของกรมทางหลวงเกี่ยวกับการดำเนินการใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง มากยิ่งขึ้น ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการสัมภาษณ์ คุณกิตติพล อัศภากรณ์ อดีตผู้อำนวยการกองวิศวกรรมจราจร และคุณสุจิณ มั่งนิมิตร รองผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย ตำแหน่งที่ 1 ดังนั้นเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2557 โดยมีบรรยากาศของการสัมภาษณ์ แสดงดังรูปที่ ก-1

นอกจากนี้ที่ปรึกษายังได้สัมภาษณ์ คุณสิริพร เทียนคำ ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย กรมทางหลวง เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2557 เพื่อสอบถามข้อสงสัยในประเด็นข้อกฎหมายต่างๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

โดยสาระสำคัญที่ได้จากการสัมภาษณ์ข้างต้นสามารถสรุปได้ดังนี้

(1) ประเด็นเรื่อง “ป้าย” ในเขตทางหลวงตามมาตรา 47

1) สำหรับการขออนุญาตติดตั้งป้าย กรมทางหลวงพยายามจำกัดการติดตั้งป้ายให้น้อยที่สุด โดยพยายามยึดตามกฎขององค์การสหประชาชาติ (United Nation) อย่างไรก็ดีการปฏิบัติในปัจจุบันกลับละเลยไปมากเนื่องจากผู้มีอิทธิผล



**รูปที่ ก-1 บรรยากาศการสัมภาษณ์ บุคลากรในระดับผู้บริหาร ของสำนักอำนวยความปลอดภัย**

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงพยายามแก้ไขปัญหา โดยการคุมการติดตั้งป้ายในเขตทางหลวงให้อยู่ในวงจำกัดมากที่สุดเท่าที่จะเป็นได้ เช่น การกำหนดลักษณะกิจการของภาคเอกชนที่สามารถขออนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ หรือข้อกำหนดเกี่ยวกับการติดตั้งป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง เป็นต้น

2) ในปัจจุบันอัตราค่าติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ในเขตทางหลวงที่กรมทางหลวงเรียกเก็บจากผู้ประกอบการภาคเอกชนถือว่าถูกมาก เมื่อเทียบกับผลประโยชน์ที่เอกชนได้รับจากป้ายเหล่านั้น

3) ปัญหาของป้ายเถื่อนถือส่วนหนึ่งเกิดจากผู้มีอิทธิผล อันส่งผลให้กรมทางหลวงดำเนินการจัดการได้ยาก ทั้งนี้ กรมอยากให้ที่ปรึกษาเสนอแนวคิดทางด้านวิชาการเพื่อมาสนับสนุนการจัดการป้ายเถื่อนเหล่านี้

(2) ประเด็นเรื่อง “สะพาน” ในเขตทางหลวงตามมาตรา 47

1) สะพานข้ามทางหลวงหรือสะพานเชื่อมทางหลวงเข้าสู่อาคารหรือพื้นที่ของภาคเอกชน ถือว่าเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้เขตทางหรือประชาชนทั่วไปในเรื่องของการช่วยระบายรถ ดังนั้นกรมทางหลวงจึงไม่ควรเก็บค่าใช้เขตทางหลวง อย่างไรก็ตามกรมอาจต้องคำนึงถึงกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นบนสะพานเหล่านั้น โดยกรมทางหลวงอาจต้องมีค่าใช้จ่ายต่างๆเกิดขึ้นตามมาสำหรับการรับผิดชอบผู้เสียหายซึ่งบางส่วนเป็นผู้ใช้เขตทาง

2) สะพานต่างๆ ที่สร้างโดยภาคเอกชนบนพื้นที่ในเขตทางหลวงเห็นควรว่าต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้กับกรมทางหลวงเป็นเจ้าของทรัพย์สินดังกล่าว นอกจากนี้กรมทางหลวงก็ควรมีการเก็บค่าใช้เขตทางหลวงจากเอกชนเหล่านั้นเพื่อใช้เป็นค่าบำรุงรักษาสำหรับสะพานที่ได้รับมอบ

ดังนั้นถ้ากรมทางหลวงสามารถแจ้งอัตราค่าบำรุงรักษาสะพานเหล่านั้นต่อปีให้ภาคเอกชนได้รับทราบตั้งแต่ช่วงการยื่นขออนุญาตก็จะเป็นสิ่งที่ดี เพราะภาคเอกชนจะสามารถนำอัตราค่าบำรุงรักษาดังกล่าวไปพิจารณาความเหมาะสมในการตัดสินใจยื่นขออนุญาตได้

(4) ประเด็นเรื่อง “การปักเสา พาดสาย และวางท่อ” ตามมาตรา 48

1) กรมทางหลวงมักประสบปัญหาเกี่ยวกับการที่ตำแหน่งของการปักเสา การวางท่อหรือการพาดสายซึ่งผู้ขออนุญาตแจ้งมายังกรมทางหลวงไม่ตรงกับตำแหน่งที่มีการปัก วาง หรือพาดจริง ดังนั้นกรมทางหลวงจึงประสบปัญหาในการทำงานเป็นอย่างมากในช่วงของการขยายหรือปรับปรุงเขตทาง

2) การพาดสายโทรศัพท์ในปัจจุบันมีความรกรุงรังมาก รวมถึงการขุดฝังตามจุดต่างๆ ก็ดำเนินการอย่างง่ายๆ ท้ายที่สุดจึงส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางในหลายๆ กรณี

3) กรมทางหลวงควรสนับสนุนให้มีการสร้างท่อบริการสาธารณะ เพื่อให้หน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนสามารถเช่าเพื่อวางสายหรือวางท่อต่างๆ โดยฝ่ายใดจะเป็นผู้ดำเนินการสร้างท่อบริการสาธารณะนี้ อาจต้องพิจารณากันต่อไป

4) ปัญหาเกี่ยวกับการอนุญาตพาดสายระหว่างกรมทางหลวงกับหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการพาดสายโดยตรง เช่น การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค หรือ คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) เป็นต้น เพราะทุกฝ่ายต่างอ้างความเป็นเจ้าของและอ้างพระราชบัญญัติของตัวเอง

(5) ประเด็นเรื่อง “การดำเนินงาน” ตามมาตรา 47 และมาตรา 48

1) ตลอดที่ผ่านมากรมทางหลวงพยายามปฏิเสธการอนุญาตให้มีการสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดอยู่ในหรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง ยกเว้นในกรณีที่มีความจำเป็นจริงๆ เท่านั้น เช่น ป้อมตำรวจ ป้ายแนะนำสถานที่ซึ่งมีความจำเป็น เสาไฟฟ้า เสาโทรศัพท์ หรือที่จอดรถ (ในบางครั้ง) เป็นต้น

โดยการพิจารณาอนุญาตแต่ละครั้ง กรมทางหลวงจะตระหนักถึงผลกระทบด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ทางหลวงเป็นสำคัญ รวมถึงการคำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดกับการขยายเขตทางในอนาคต

2) ก่อนที่จะใช้อัตราค่าใช้เขตทางหลวงมาเป็นเครื่องสำหรับการจำกัดหรือลดการขออนุญาตใช้เขตทาง กรมทางหลวงสมควรมีความเข้มงวดเกี่ยวกับการพิจารณาตรวจสอบและอนุญาตสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ตามมาตรา 47 และ 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ว่าควรหรือไม่ควรอนุมัติ ผ่านการใช้ระเบียบต่างๆ ที่จริงจังและรัดกุม โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นสำคัญ

(6) ประเด็นปัญหาทางกฎหมาย

1) สะพานเชื่อมทางหลวงเข้าสู่อาคารหรือพื้นที่ของภาคเอกชน สะพานลอยคนข้ามถนน และสะพานข้ามทางหลวงทุกรูปแบบ ต่างเข้าข่ายการดำเนินการตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ดังนั้นจึงต้องมีการพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวง

2) โครงสร้างของระบบขนส่งมวลชนประเภทรางที่ตั้งอยู่บนพื้นที่เขตทางหลวง เข้าข่ายการดำเนินการตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง เช่นกัน แต่ในปัจจุบันกรมทางหลวงได้มีการลงนามสัญญาละเว้นการเก็บค่าใช้เขตทางหลวงกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

3) สะพานลอยคนข้ามถนน สะพานข้ามทางหลวง สะพานเชื่อมทางหลวงเข้าสู่อาคารหรือพื้นที่ของภาคเอกชน ซึ่งสร้างโดยภาคเอกชนบนพื้นที่ในเขตทาง เมื่อก่อสร้างเสร็จ ภาคเอกชนเหล่านั้นต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้กับกรมทางหลวงเป็นเจ้าของทรัพย์สินดังกล่าว

4) การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมบางประเภทตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง เช่น กิจกรรมเกี่ยวกับการจ่ายไฟฟ้า หรือกิกรรมเกี่ยวกับการจ่ายประปา เป็นต้น อาจส่งผลให้ประชาชนผู้เป็นผู้ใช้บริการท้ายน้ำของกิจกรรมเหล่านี้ได้รับผลกระทบจากค่าใช้บริการที่เพิ่มสูงขึ้น โดยท้ายที่สุดผลกระทบทั้งหมดจะย้อนกลับมาหากรมทางหลวงเอง

# ภาคผนวก ก-3
# การประชุมกลุ่มย่อยกับบุคลากรของกรมทางหลวง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) กับบุคลากรของกรมทางหลวง เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2557 ณ ห้องประชุม สำนักอำนวยความปลอดภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับฟังความคิดเห็นของบุคลากรในกรมทางหลวงต่อแนวคิดเบื้องต้นของที่ปรึกษา สำหรับการกำหนดวิธีการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะได้นำผลความคิดเห็นที่รวบรวมได้จากการประชุมกลุ่มย่อยนี้ ไปปรับปรุงผลการศึกษาให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยในครั้งนี้ ประกอบไปด้วยตัวแทนของกรมทางหลวงทั้งหมด 8 ท่าน ซึ่งมีรายนามดังต่อไปนี้

| | | |
|---|---|---|
| 1) | คุณสิริพร เทียนคำ | สำนักกฎหมาย |
| 2) | คุณอภิรักษ์ วัชรวิฑูร | สำนักอำนวยความปลอดภัย |
| 3) | คุณอัศวิน แย้มประเสริฐเกล้า | สำนักอำนวยความปลอดภัย |
| 4) | คุณทศพล พยุงวงศ์ | สำนักอำนวยความปลอดภัย |
| 5) | คุณวันเพ็ญ โตสุวรรณ | สำนักกฎหมาย |
| 6) | คุณมนตรี ธรรมวัฒน์ | สำนักกฎหมาย |
| 7) | คุณสมยงค์ อันทามา | สำนักอำนวยความปลอดภัย |
| 8) | คุณสมพงษ์ เงินทองดี | สำนักกฎหมาย |

สำหรับผลสรุปที่สำคัญ ได้แก่

1) ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับแนวคิดของที่ปรึกษาในการกำหนดลักษณะให้กับกิจกรรมแต่ละประเภทในมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ด้วยการพิจารณาวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมแต่ละประเภทเหล่านั้น ทั้งนี้ แนวคิดเกี่ยวกับวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมของที่ปรึกษาแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ (1) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ “ไม่มีรายได้” (2) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ “มีรายได้” และ (3) กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

   ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมการประชุมได้เสนอแนะเพิ่มเติมให้ ที่ปรึกษานำเสนอตัวอย่างประกอบที่ชัดเจนสำหรับกิจกรรมแต่ละลักษณะ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายในอนาคตสามารถเข้าใจได้อย่างชัดเจน

2) ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับแนวคิดของที่ปรึกษาเกี่ยวกับ การเปลี่ยนจากการพิจารณาสถานะองค์การของผู้ขออนุญาตในการพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวง เช่น รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือภาคเอกชน เป็นต้น มาเป็นการพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวง โดยดูจากวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมซึ่งผู้ขออนุญาตได้ยื่นขอ

3) ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมกันพิจารณาและแสดงความเห็นเกี่ยวกับ ประเภทของกิจกรรมที่สมควรได้รับอนุญาตและพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ซึ่งที่ปรึกษาได้นำเสนอ

โดยพบว่า กิจกรรมบางประเภทไม่สมควรได้รับการอนุญาตจากสำนำอำนวยความปลอดภัยตั้งแต่ต้น ดังนั้นที่ปรึกษาจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณากำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมเหล่านั้นๆ เช่น ตู้ ATM หรือป้อมประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

4) ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมกันพิจารณาและแสดงความเห็นเกี่ยวกับ วัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมที่เป็นไปได้สำหรับกิจกรรมแต่ละประเภทซึ่งเป็นผลลัพธ์จากข้อก่อนหน้า เพื่อใช้เป็นกรอบสำหรับการพัฒนาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่เหมาะสมสำหรับกิจกรรมนั้นๆ

โดยพบว่า กิจกรรมบางประเภทอาจมีวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ถึง 3 ลักษณะ ขณะที่บางกิจกรรมอาจมีวัตถุประสงค์การใช้งานเพียงลักษณะเดียว

5) กรมทางหลวงได้มีการลงนามสัญญาร่วมกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับการอนุญาตให้มีการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนประเภทรางบนพื้นที่เขตทางหลวง ทั้งนี้ กรมทางลวงจะไม่เก็บค่าใช้เขตทางหลวง แต่ในขณะเดียวกันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยก็ต้องไม่มีกิจกรรมการหารายได้รูปแบบอื่นๆ เพิ่มเติมบนพื้นที่เขตทางหลวง นอกเหนือจากการเก็บค่าใช้บริการระบบราง

4) สิ่งปลูกสร้างใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง แม้ผู้ขออนุญาตจะสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์สาธารณะ แต่กรมทางหลวงก็จำเป็นต้องมีการจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวง เนื่องจากเป็นอำนาจหน้าที่ของกรมทางหลวงตามที่ระบุใน พ.ร.บ. ทางหลวง

ประเด็นข้างต้นอ้างอิงมาจากผลการศึกษาของ โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ....

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้นำผลลัพธ์ทั้งหมดจากการประชุมกลุ่มย่อยในครั้งนี้ ไปปรับปรุงแนวคิดของที่ปรึกษาในประเด็นต่างๆ สำหรับการกำหนดวิธีการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ให้มีความถูกต้องเหมาะสมมากยิ่งขึ้น (ดังรายละเอียดแสดงอยู่ในบทที่ 4)

# ภาคผนวก ก-4
# การสัมภาษณ์บุคลากรของแขวงการทาง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสัมภาษณ์ คุณสิทธิชัย วนานุเวชพงศ์ ผู้อำนวยการกลุ่มบริหารการดำเนินงาน สำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง ซึ่งอดีตเคยดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการแขวงการทาง เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2557 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมปัญหาอุปสรรคที่แขวงการทางพบ สำหรับการดำเนินการใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง รวมถึงการชี้แจงแนวคิดของที่ปรึกษา ไปพร้อมกับการรับฟังความคิดเห็นของแขวงการทางที่มีต่อแนวคิดดังกล่าว

ทั้งนี้ ประเด็นสำคัญโดยสรุปที่ได้จากการสัมภาษณ์ในครั้งนี้ ได้แก่

(1) ประเด็นเกี่ยวกับแนวคิดของที่ปรึกษา

1) การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 48 กับกิจกรรมประเภทเสาไฟฟ้าหรือระบบประปาควรได้รับการยกเว้น เนื่องจากกิจกรรมเหล่านี้เป็นถือเป็นการบริการประชาชนของภาครัฐที่มีมาอย่างยาวนาน

2) แนวคิดของที่ปรึกษาเกี่ยวกับการจำแนกลักษณะของกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรม ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ (1) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ “ไม่มีรายได้” (2) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ “มีรายได้” และ (3) กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เป็นแนวคิดที่น่าสนใจ อย่างไรก็ดีที่ปรึกษาควรมีการยกตัวอย่างประกอบเพื่อให้สามารถเข้าใจได้ง่าย

3) แนวคิดของที่ปรึกษาในการเปลี่ยนไปใช้การพิจารณาวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมซึ่งผู้ขออนุญาตได้ยื่นขอ เป็นเกณฑ์หลักสำหรับการพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง เป็นสิ่งที่มีความเหมาะสม ถ้ากรมทางหลวงสามารถนำมาปฏิบัติได้น่าจะเกิดประโยชน์ต่อการบริหารจัดการ

(2) ประเด็นเรื่อง “ป้าย” ในเขตทางหลวงตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

1) ประเภทกิจการที่มีการยื่นขออนุญาตติดตั้งป้ายในปัจจุบันของผู้ประกอบการภาคเอกชน ไม่ค่อยสอดคล้องกับลักษณะกิจการภาคเอกชน 10 ประเภท ที่สามารถยื่นขออนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่

โดยพบว่าภาคเอกชนใช้ความกำกวมในนิยามของลักษณะกิจการภาคเอกชนบางประเภท เป็นช่องทางในการยื่นเรื่องขออนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่สำหรับกิจการของตน

อย่างไรก็ดีการเพิ่มประเภทลักษณะกิจการที่อนุญาตให้สามารถอนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ให้มากกว่าที่เป็นอยู่ก็เป็นสิ่งที่ไม่สมควรปฏิบัติ เพราะอาจส่งผลให้เกิดการยื่นขออนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้การระบุนิยามของประเภทลักษณะกิจการแต่ละประเภทให้ชัดเจนมากขึ้น น่าจะเป็นการช่วยให้ลดปัญหาในการพิจารณาอนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ให้ดีกว่าที่เป็นอยู่

2) อัตราค่าเช่าสำหรับการติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่รูปแบบต่างๆ ในปัจจุบันมีราคาที่ถือว่าถูกมาก อย่างไรก็ดีแม้ว่าอัตราค่าเช่าจะอยู่ในระดับต่ำ แขวงการทางก็ยังคงประสบปัญหาในการเก็บค่าเช่าสำหรับการติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่จากผู้ขออนุญาตอยู่เสมอ ดังนั้นแนวคิดของการเพิ่มอัตราค่าเช่าสำหรับการติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ อาจส่งผลให้แขวงการทางทำงานได้ยากลำบากมากยิ่งขึ้น

3) ปัญหาของป้ายเถื่อนในปัจจุบันมักเกิดจากผู้มีอิทธิพล ดังนั้นแขวงการทางในพื้นที่จึงประสบปัญหาในการจัดการป้ายเถื่อนเหล่านี้อยู่เสมอ

4) ปริมาณของป้ายเถื่อนในพื้นที่เขตทางหลวงในปัจจุบันมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย เนื่องจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนต่างมีความต้องการที่จะแข่งขันกันเพื่อประชาสัมพันธ์หรือโฆษณาหน่วยงานของตนมากขึ้น

   แม้ว่าแขวงการทางได้พยายามปฏิเสธการอนุญาตติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ หรือป้ายโฆษณาอยู่อย่างต่อเนื่อง แต่หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนก็มักพยายามยื่นขออนุญาตติดตั้งป้ายเหล่านี้ในพื้นที่เขตทางหลวงอยู่เสมอ หรือในกรณีที่เลวร้ายที่สุด ก็คือ หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนนำป้ายเหล่านี้ ไปติดตั้งในพื้นที่เลยโดยไม่ได้รับอนุญาต

5) การออกนโยบายสนับสนุนการจัดการป้ายเถื่อนโดยการเพิ่มค่าตอบแทนหรือเงินรางวัลเป็นแนวคิดที่อาจเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการป้ายเถื่อนได้ แต่แนวคิดนี้น่าจะมีปัญหาทางกฎหมายและวิธีปฏิบัติ

6) แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการป้ายเถื่อนที่น่าสนใจอีกรูปแบบหนึ่ง คือ การจัดตั้งหน่วยงานกลางของกรมทางหลวง ซึ่งมีหน้าที่ตระเวนเข้าไปเก็บไปป้ายเถื่อนในแต่ละพื้นที่ โดยหน่วยงานกลางนี้จะทำหน้าแทนที่แขวงการทางในพื้นที่นั้นๆ อันจะเป็นการหลีกเลี่ยงการเกรงกลัวอิทธิพลในพื้นที่

(3) ประเด็นเรื่อง “อาคารหรือสิ่งอื่นใด” ในเขตทางหลวง ตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง แขวงการทางมักพบการยื่นขออนุญาตติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบจากภาคเอกชนอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งก็มีทั้งที่แขวงการทางอนุญาตและปฏิเสธไปโดยขึ้นอยู่กับความเหมาะสมและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ใช้ทาง

(4) ประเด็นเรื่อง “ปักเสา พาดสาย และวางท่อ” ในเขตทางหลวง ตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

1) ผู้ขออนุญาตจะมีการขออนุญาตเกี่ยวกับการปักเสาใหม่มายังแขวงการทาง อย่างไรก็ดีการปักเสาใหม่แทนที่เสาเดิมซึ่งมักมีความสูงหรือรูปแบบทางการภาพอื่นๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป กลับไม่มีการขออนุญาตมายังแขวงการทาง

2) ผู้ประกอบการภาคเอกชนไม่เคยยื่นเรื่องขออนุญาตพาดสายมายังแขวงการทาง ในทางกลับกันผู้ประกอบการภาคเอกชนจะมีการทำเรื่องไปขออนุญาตกับการไฟฟ้านครหลวงหรือการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคแทน เพราะทั้งสองหน่วยงานนี้คือเจ้าของเสา

3) หน่วยงานที่จะมีข้อมูลของการปักเสา พาดสาย หรือวางท่อในพื้นที่แขวงการทางต่างๆ คือ ฝ่ายสถิติ อย่างไรก็ตามข้อมูลที่ฝ่ายสถิติมีเกี่ยวกับปริมาณเสา ความยาวสาย หรือความยาวท่อ มักมีน้อยมากหรือไม่มีเลย ดังนั้นถ้าการเก็บค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวงในอนาคตจำเป็นต้องใช้ข้อมูลเหล่านี้ กระบวนการพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงน่าจะประสบปัญหาเป็นอย่างมาก

4) การจัดเก็บค่าพาดสาย ปักเสา และวางท่อ กับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคหรือการประปาส่วนภูมิภาค อาจส่งผลให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการเข้าถึงไฟฟ้าและน้ำของพื้นที่ซึ่งอยู่ห่างไกล เพราะหน่วยงานข้างต้นอาจปฏิเสธการเข้าไปพัฒนาโดยอ้างว่าเป็นเพราะกรมทางหลวง

5) เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาในข้อ 3 และ 4 แนวคิดในการพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 48 อาจใช้การพิจารณาจากรายได้ของผู้ขออนุญาตซึ่งได้รับจากกิจกรรมดังกล่าว แทนที่จะเป็นการพิจารณาจากปริมาณของเสา สาย หรือท่อ รวมถึงกรณีปักเสา พาดสาย หรือวางท่อ ไปยังพื้นที่ห่างไกล แล้วมีรายได้น้อย ผู้ขออนุญาตก็ย่อมจะถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงที่ต่ำเช่นกัน

6) การเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 48 จากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคและการไฟฟ้านครหลวง อาจส่งผลกระทบต่อกรมทางหลวง เนื่องจากในปัจจุบันหน่วยงานทั้งสองไม่ได้เรียกเก็บค่าไฟฟ้าที่ใช้ในเขตทางหลวงจากกรมทางหลวง

ทั้งนี้ ถ้ากรมทางหลวงจะมีการเรียกเก็บ ก็ควรเรียกเก็บให้มีมูลค่าใกล้เคียงกับค่าไฟฟ้าที่คาดว่ากรมทางหลวงจะต้องจ่ายให้กับหน่วยงานทั้งสอง สำหรับค่าไฟฟ้าที่มีการใช้ในเขตทาง

7) แนวคิดการสร้างท่อสาธารณะรวมโดยกรมทางหลวงหรือหน่วยงานอื่นๆ เป็นสิ่งสมควรกระทำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มความเป็นระเบียบของการใช้พื้นที่เขตทาง รวมถึงการบริหารจัดการที่น่าจะมีความคล่องตัวมากขึ้น อย่างไรก็ดีงบประมาณเป็นปัจจัยที่ต้องคำนึงถึง

(5) ประเด็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในอนาคตสำหรับการดำเนินการตามมาตรา 47 และ 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

1) การดำเนินการใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ตามขอบเขตการศึกษาของโครงการ จะเป็นการเพิ่มภาระอย่างมากต่อแขวงการทาง

2) กรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย รวมถึงสำนักอื่นๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง จำเป็นต้องเตรียมคำตอบสำหรับคำถามมากมายที่จะเกิดขึ้นตามมาหลังจากการบังคับใช้การดำเนินการใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 ตามขอบเขตการศึกษาของโครงการ ตัวอย่างเช่น การที่หน่วยงานอื่นๆ อาจเพิ่มค่าบริการ โดยการอ้างเหตุผลว่าเป็นเพราะผลกระทบจากการดำเนินการของกรมทางหลวง เป็นต้น

# ภาคผนวก ก-5
# การประชุมกลุ่มย่อยกับตัวแทนบุคลากร
# ของแขวงการทาง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) กับบุคลากรของแขวงการทางกรุงเทพเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2557 ณ ห้องประชุม แขวงการทางกรุงเทพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมปัญหาอุปสรรคของแขวงการทางที่เกิดขึ้นกับการดำเนินการใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง รวมถึงการชี้แจงและรับฟังความเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุมต่อแนวคิดต่างๆ ของที่ปรึกษา

ผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในระดับแขวงการทางครั้งนี้ มีทั้งหมด 18 ท่าน ตามรายนามผู้เข้าร่วมประชุมดังต่อไปนี้

| | | |
|---|---|---|
| 1) | ดร.ดนัย เรืองสอน | ผู้อำนวยการแขวงการทางกรุงเทพ |
| 2) | คุณอ่ำ สุธารัตน์ | รอ.ขท.(ว) |
| 3) | คุณประสิทธิ์ ชัยศิริอุดมโชค | รอ.ขท.(ป) |
| 4) | คุณอุไรวรรณ สอนอาจ | รอ.ขท.(บ) |
| 5) | คุณอภิชดา ชุนบุรี | หัวหน้าหมวดการทางลำลูกกา |
| 6) | คุณวรพงษ์ ขวาของ | หัวหน้าหมวดการทางสุทธิสาร |
| 7) | คุณสุเมธ คงประสิทธิ์สิงห์ | หัวหน้างานปรับซ่อม |
| 8) | คุณสันติ ไตรพยัคฆ์ | หัวหน้าหมวดการทางหลักสี่ |
| 9) | คุณสุรศักดิ์ พูลทรัพย์ | หัวหน้าหมวดการทางมีนบุรี 2 |
| 10) | คุณธีราวุฒิ อนุญาโต | หัวหน้าหมวดการทางกรุงเทพ |
| 11) | คุณสุมาลี ทองธรรมชาติ | หัวหน้างานพัสดุและสัญญา |
| 12) | คุณกมลวรรณ สิงหาพันธุ์ | เจ้าหน้าที่สถิติแขวงการทาง |
| 13) | คุณณรงค์ศักดิ์ ยังสมุทร์ | หัวหน้าหมวดการทางดอนเมือง |
| 14) | คุณสุวิณา เภอบางเข็ม | หัวหน้าหมวดการทางมีนบุรี 1 |
| 15) | คุณนพรัตน์ สายเนตร | หัวหน้างานอำนวยความปลอดภัย |
| 16) | คุณวงเดือน ปัตย์ถม | หัวหน้างานสถิติ |
| 17) | คุณประภาศรี ผดุงไทย | หัวหน้างานสารบรรณ |
| 18) | คุณนพดล น้อยพึ่งบุญ | หัวหน้าหมวดการทางบางกะปิ |

สำหรับบรรยากาศประชุมกลุ่มย่อยในระดับแขวงการทางแสดงอยู่ในรูปที่ ก-2 ส่วนสาระสำคัญโดยสรุปจากการประชุมกลุ่มย่อยในระดับแขวงการทางในครั้งนี้ ได้แก่

(1) ประเด็นเกี่ยวกับแนวคิดของที่ปรึกษา

1) การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง อาจสร้างปัญหาในทางปฏิบัติกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการจาหน่วยงานของผู้ขออนุญาต





**รูปที่ ก-2 บรรยากาศการกลุ่มย่อยกับแขวงการทางกรุงเทพ**

2) การพิจารณาแบ่งวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมออกเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ (1) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ “ไม่มีรายได้” (2) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ “มีรายได้” และ (3) กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เป็นแนวคิดที่ดีและน่าจะนำไปปฏิบัติได้จริง ทั้งนี้ ที่ปรึกษาควรมีรายละเอียดและตัวอย่างประกอบอย่างชัดเจนสำหรับกิจกรรมแต่ละลักษณะ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติในแขวงการทางทั่วประเทศสามารถใช้เป็นแนวปฏิบัติได้อย่างราบรื่น

3) การเปลี่ยนไปใช้การพิจารณาวัตถุประสงค์ของแต่ละกิจกรรมเป็นเกณฑ์หลักสำหรับการพิจารณาเพื่อดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และ มาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง เป็นแนวคิดที่มีความน่าสนใจ ถ้ากรมทางหลวงสามารถนำมาปฏิบัติได้จริง ก็น่าจะเกิดประโยชน์ต่อการดำเนินงานของแขวงการทางเป็นอย่างมาก

(2) ประเด็นเรื่อง “ป้าย” ในเขตทางหลวงตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

1) ผู้ประกอบการภาคเอกชนมักพยายามตีความลักษณะกิจการภาคเอกชนบางประเภทให้เป็นประโยชน์ต่อกิจการของตนเองเพื่อยื่นขออนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ ทั้งนี้ เป็นผลมาจากความกำกวมของนิยามที่ไม่ชัดเจนสำหรับอันเป็นผลมาจากความกำกวมของนิยามที่ไม่ชัดเจนลักษณะกิจการภาคเอกชน 10 ประเภท ที่อนุญาตให้สามารถอนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่

การแก้ไขนิยามของประเภทลักษณะกิจการของภาคเอกชนแต่ละประเภทให้เกิดความชัดเจนมากขึ้น จะสามารถช่วยให้แขวงการทางสามารถพิจารณาอนุมัติหรือปฏิเสธการขออนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ของผู้ประกอบการภาคเอกชนได้สะดวกมากยิ่งขึ้น

ส่วนการเพิ่มประเภทลักษณะกิจการของภาคเอกชนที่อนุญาตให้สามารถอนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่เป็นสิ่งที่ไม่สมควรทำ เพราะจะส่งผลให้เกิดการยื่นขออนุญาตเพิ่มมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่

2) ในปัจจุบันหน่วยงานของภาครัฐพยายามร้องขอการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์หรือป้ายโฆษณามายังแขวงการทางเพิ่มมากขึ้น ทั้งที่ตามนโยบายหน่วยงานเหล่านี้สามารถขอยื่นอนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ได้เท่านั้น

แม้ว่าแขวงการทางจะปฏิเสธการขออนุญาตติดตั้งป้ายเหล่านี้แล้ว แต่ผู้ถูกปฏิเสธก็มักจะนำป้ายเหล่านี้ไปติดอยู่ดี

3) การเพิ่มอัตราค่าเช่าสำหรับการติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ให้สูงกว่าที่เป็นอยู่ ถือเป็นแนวคิดที่น่าสนใจสำหรับการใช้เป็นมาตรการลดจำนวนการขออนุญาตติดตั้งป้ายให้น้อยลง

4) ป้ายเถื่อนในปัจจุบันประกอบไปด้วยป้ายประชาสัมพันธ์หรือป้ายโฆษณาของหน่วยงานภาครัฐ ป้ายของพรรคการเมือง ป้ายของวัด และป้ายแนะนำสถานที่หรือป้ายโฆษณาของภาคเอกชน โดยป้ายเถื่อนเหล่านี้มีทั้งรูปแบบที่เป็นป้ายชั่วคราวและป้ายถาวร

5) ปัญหาในการจัดการป้ายเถื่อน คือ อิทธิพลและเส้นสายในพื้นที่

6) ประเด็นปัญหาทางกฎหมายในการจัดการป้ายเถื่อนที่แขวางการทางยังคงมีปัญหา คือ ป้ายเถื่อนถือเป็นสินทรัพย์ของใคร

7) การเพิ่มค่าตอบแทนหรือเงินรางวัลสำหรับการจัดการป้ายเถื่อนเป็นแนวคิดที่น่าสนใจเป็นอย่างมาก และน่าจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการป้ายเถื่อนได้ในระดับหนึ่ง

(3) ประเด็นเรื่อง “ปักเสา พาดสาย และวางท่อ” ในเขตทางหลวง ตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

1) การพาดสายตามแนวเขตทาง ผู้ประกอบการทั้งภาครัฐและภาคเอกชนแทบไม่เคยมีการขออนุญาตมายังแขวงการทาง ยกเว้นในกรณีที่เป็นการพาดสายข้ามทางหลวงถึงจะมีการยื่นขออนุญาต อย่างไรก็ดีผู้ประกอบการภาคเอกชนจะไปดำเนินการขออนุญาตพาดสายกับการไฟฟ้านครหลวงหรือการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคแทน

ในขณะเดียวกัน ผู้ประกอบการเหล่านั้นต่างรู้ว่า กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจเกี่ยวกับการพิจารณาอนุญาตพาดสายในเขตทางหลวง

2) ความรกยุ่งเหยิงของการพาดสายสำหรับการสื่อสารต่างๆ นับวันมีแต่จะรกมากขึ้นเรื่อยๆ และเป็นสิ่งที่อาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางรวมถึงประชาชนทั่วไปได้ในอนาคต โดยพบว่าความรกยุ่งเหยิงเกิดจากเหตุผลหลายประการ เช่น

- การทยอยพาดสายเส้นเล็กที่ละครั้ง แทนที่จะพาดสายขนาดใหญ่เพียงเส้นเดียว
- การไม่ยอมรื้อสายเก่าที่หมดสภาพลง แต่เลือกที่จะปล่อยทิ้งเอาไว้ แล้วพาดสายเส้นใหม่เพิ่มเข้าไปแทน
- การไม่ยอมม้วนหรือจัดการสายต่างๆ ให้เป็นระเบียบ แต่เลือกที่จะปล่อยโยงยางหรือเก็บงานไม่เรียบร้อยแทน

การเพิ่มปัจจัยเกี่ยวกับจำนวนสายหรือความเป็นระเบียบเหล่านี้ลงไปในสูตรการคำนวณอัตราค่าใช้เขตทางหลวง อาจเป็นการบีบให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องมีการติดตั้งสายในจำนวนที่ลดลง มีความเป็นระเบียบมากขึ้น หรือรื้อสายเก่าที่ไม่ได้ใช้ออกไป

3) แนวคิดในการพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 48 จากการประเมินรายได้ของผู้ขออนุญาตและผู้ใช้เขตทางซึ่งเกิดจากกิจกรรมที่ยื่นขอเป็นแนวคิดที่น่าสนใจ การกระทำดังกล่าวจะช่วยให้แขวงการทางไม่มีภาระงานเพิ่มมากขึ้นจนเกินไป

4) แขวงการทางไม่มีข้อมูลหรือมีข้อมูลไม่ครบถ้วนสมบูรณ์เกี่ยวกับจำนวนของเสาการพาดสาย และการวางท่อ เพื่อนำมาใช้ประกอบการคำนวณหาอัตราค่าใช้เขตทางหลวง ทั้งนี้ ถ้าจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเหล่านี้ให้ครบถ้วนสมบูรณ์อาจใช้เวลามากกว่า 2 ปี ขึ้นไป

5) การเก็บค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 48 กับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคและการไฟฟ้านครหลวง สร้างความกังวลเป็นอย่างมาก เนื่องจากในปัจจุบันไฟฟ้าที่ใช้ในเขตทางหลวงเป็นไฟฟ้าฟรี

6) การสร้างท่อสาธารณะรวมเพื่อให้หน่วยงานอื่นๆ เข้ามาเช้าเพื่อพาดสายหรือวางท่อภายใน เป็นแนวคิดที่น่าสนใจและควรเร่งให้เกิดขึ้น เพราะท่อสาธารณะรวมจะช่วยลดปัญหาต่างๆ ที่แขวางการทางเผชิญอยู่ในปัจจุบันได้เป็นอย่างมาก

(4) ประเด็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในอนาคตสำหรับการดำเนินการตามมาตรา 47 และ 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

1) เมื่อกรมทางหลวงมีการจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ตามขอบเขตของโครงการแล้ว ผู้ขออนุญาตไม่ยอมจ่าย กรมทางหลวงจะมีนโยบายสำหรับรับมือกับเหตุการณ์นี้หรือไม่และอย่างไร

ในกรณีสิ่งปลูกสร้างตามมาตรา 47 กรมทางหลวงอาจสามารถเข้าไปรื้อถอนได้โดยไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชนมากนัก แต่ในกรณีสิ่งปลูกสร้างตามมาตรา 48 การไปตัดสายไฟ หรือตัดท่อน้ำ ย่อมส่งผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อประชาชน

2) กรมทางหลวงและสำนักต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง ควรมีการประกาศหรือเข้าชี้แจงกับผู้ขออนุญาต ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง เพื่อเป็นการสร้างความเข้าใจและลดแรงเสียดทานลง นอกจากนี้กรมทางหลวงควรเตรียมความพร้อมทางด้านประเด็นกฎหมาย การประชาสัมพันธ์ หรือการตอบประเด็นคำถามต่างๆ แก่บุคคลภายนอก

# ภาคผนวก ข
# การจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

# ภาคผนวก ข-1
# รายละเอียดการจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

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

**ข-1.1 กำหนดเวลาการจัดประชุม**

การจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นสำหรับโครงการศึกษาเพื่อกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ 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 |

**ข-1.2 วัตถุประสงค์การจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น**

เพื่อระดมความคิดเห็น ข้อแนะนำ รวมถึงข้อมูลต่างๆ ที่ได้รับจากผู้ปฏิบัติงานจริง ทั้งในส่วนของบุคลากรจากกรมทางหลวง บุคลากรจากหน่วยงานของรัฐ บุคลากรจากรัฐวิสาหกิจ และบุคลากรจากภาคเอกชน ไปใช้ประกอบการพิจารณาและปรับปรุงแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพ.ร.บ. ทางหลวง ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องสามารถยอมรับและปฏิบัติได้จริง

**ข-1.3 กำหนดการจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น**

กำหนดการสำหรับการจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในโครงการศึกษาเพื่อกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง ที่มีระยะเวลารวมทั้งสิ้นประมาณ 5 ชั่วโมง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

| | |
|---|---|
| 08.30 – 09.00 น. | ลงทะเบียน |
| 09.00 – 09.20 น. | กล่าวเปิดงาน และชี้แจงความเป็นมาของโครงการ<br>โดยท่านประธาน คุณสุจิณ มั่งนิมิตร |
| 09.20 – 10.15 น. | ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการจัดการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น<br>และ แนวคิดเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่เหมาะสม<br>โดย ที่ปรึกษา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 10.15 – 10.30 น. | พักรับประทานอาหารว่างและเครื่องดื่ม |
| 10.30 – 11.50 น. | เปิดอภิปรายทั่วไป เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและตอบคำถาม |
| 11.50 – 12.00 น. | การปิดการจัดการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น |
| 12.00 – 13.00 น. | การร่วมรับประทานอาหารกลางวัน |

# ภาคผนวก ข-2
# ผลการจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

### ข-2.1 ผู้เข้าร่วมการประชุม

จากเป้าหมายผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นจำนวน 100 ท่าน ของการจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในโครงการศึกษาเพื่อกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง ที่ปรึกษาพบว่ายอดจริงของผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นมีทั้งสิ้น 212 คน โดยประกอบไปด้วยตัวแทนของกรมทางหลวง ตัวแทนของหน่วยงานภาครัฐ ตัวแทนของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และตัวแทนของหน่วยงานภาคเอกชน ซึ่งมีสัดส่วนของผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็น แสดงดังตารางที่ ข-1

**ตารางที่ ข-1 สัดส่วนและจำนวนของผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็น**

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

ทั้งนี้ รายนามของผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นทั้ง 212 คน ที่พิจารณาแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ตัวแทนจากกรมทางหลวง ตัวแทนจากหน่วยงานของรัฐ และตัวแทนจากภาคเอกชน แสดงอยู่ในภาคผนวก ข-3 ถึงภาคผนวก ข-5 ตามลำดับ

### ข-2.2 การประชุมรับฟังความคิดเห็น

การประชุมรับฟังความคิดเห็นมีผู้เข้าร่วมการประชุมกันอย่างคับคั่ง โดยผู้เข้าร่วมการประชุมให้ความสนใจในรายละเอียดการนำเสนอของที่ปรึกษา และต่างเสนอความคิดเห็นกันอย่างคึกคัก ดังภาพบรรยากาศของการประชุม แสดงดังรูปที่ ข-1 ถึง รูปที่ ข-5




**รูปที่ ข-1 ภาพบรรยากาศหน้าห้องประชุม**



**รูปที่ ข-2 ภาพบรรยากาศเวที**



**รูปที่ ข-3 ภาพบรรยากาศผู้เข้าร่วมการประชุม (1)**



**รูปที่ ข-4 ภาพบรรยากาศผู้เข้าร่วมการประชุม (2)**



**รูปที่ ข-5 ภาพบรรยากาศระหว่างการดำเนินการประชุม**

### ข-2.3 ผลลัพธ์ที่ได้จากการประชุม

ประเด็นความเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญซึ่งสามารถรวบรวมได้จากการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นสำหรับโครงการศึกษาเพื่อกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) การจำแนกกิจกรรมออกเป็น 4 ประเภท ตามวัตถุประสงค์การใช้งาน อาจทำให้เกิดความคลุมเครือในนิยามระหว่างกิจกรรมประเภทที่ 2 “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน” และกิจกรรมประเภทที่ 3 “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ” ทั้งนี้ผู้เข้าร่วมการประชุมภาคเอกชนเสนอให้ยุบกิจกรรมทั้งสองประเภทนี้เข้าด้วยกัน

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาเห็นต่างในกรณีที่เสนอนี้ เพราะแม้ว่ากิจกรรมประเภทที่ 2 “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน” และกิจกรรมประเภทที่ 3 “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ” จะเป็นการให้บริการสาธารณะเหมือนกัน แต่ก็มีความแตกต่างกันอยู่ กล่าวคือ กิจกรรมประเภทที่ 2 เป็นกิจกรรมที่ประชาชนผู้ใช้บริการไม่ทางเลือก ดังนั้นการเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราที่สูงเกินไปย่อมส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยทันที ขณะที่กิจกรรมประเภทที่ 3 เป็นกลุ่มกิจกรรในกิจการให้บริการสาธารณะที่มีทางเลือก ดังนั้น การเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราที่สูงขึ้นเล็กน้อย ยังอาจไม่ส่งส่งผลกระทบต่อประชาชน เพราะด้วยกระบวนการแข่งขันทางธุรกิจ ประชาชนและผู้ประกอบการสามารถใช้กลไกทางการตลาดในการกำหนดราคาค่าใช้บริการจากกิจกรรมดังกล่าวได้ในระดับหนึ่ง

นอกจากนี้ข้อเสนอผู้เข้าร่วมการประชุมภาคเอกชนอาจมีนัยยะแฝงเกี่ยวกับการมุ่งหมายเพื่อรักษาผลประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจของตนมากกว่า

2) ผู้เข้าร่วมการประชุมต้องการให้กรมทางหลวงมีการประชุมกลุ่มย่อยหรือการชี้แจงเพิ่มเติมในอนาคต เพื่อการร่วมพิจารณาหรือให้ความเห็นเกี่ยวกับร่างอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่จะประกาศในกฎกระทรวง

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาเห็นว่ากระบวนการนี้เป็นประโยชน์ต่อกรมทางหลวงเป็นอย่างมากในการลดปัญหาต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตหลังจากประกาศกฎกระทรวง ทั้งนี้ กระบวนการดังกล่าวควรจัดให้เกิดขึ้นก่อนที่จะมีการประกาศ โดยอาจแยกจัดเป็นการประชุมกลุ่มย่อยหลายๆ ครั้ง แยกตามกลุ่มผู้เกี่ยวข้อง สำหรับเนื้อหาที่จะนำไปใช้ประกอบการประชุม ควรเป็นเพียงร่างอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสุดท้ายเท่านั้น ไม่ควรนำสมการหรือตัวแปรต่างๆ เข้าไปพูดในที่ประชุม เพราะจะทำให้กระบวนการประชุมมีความยุ่งยากจนเกินความจำเป็น

3) ผู้เข้าร่วมการประชุมมีความสงสัยเกี่ยวกับระยะเวลาในการดำเนินการอนุมัติของกรมทางหลวงในกรณีที่เป็นกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับการอนุมัติของหลายๆ หน่วยงาน ผู้เข้าร่วมการประชุมแนะนำว่า ระยะเวลาในการดำเนินการอนุมัติของกรมทางหลวงควรมีระยะเวลาการพิจารณาไม่นานไปเกินกว่าระยะเวลาที่หน่วยงานอื่นๆ ใช้

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาเสนอว่าระยะเวลาในการดำเนินการอนุมัติของกรมทางหลวงสำหรับการยื่นขออนุมัติครั้งหนึ่งๆ ควรกินระยะเวลาไม่เกิน 1 เดือน ซึ่งเป็นระยะเวลาที่หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่กำกับดูแลการขออนุญาตอื่นๆ ใช้กันในปัจจุบัน

4) ในกรณีที่เป็นกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับการอนุมัติของหลายๆ หน่วยงาน ผู้เข้าร่วมการประชุมต้องการให้หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่กำกับดูแลการขออนุญาตทำงานร่วมกันเพื่อลดขั้นตอนการพิจารณา การอนุมัติเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว อันจะส่งผลให้ประเทศสามารถเดินหน้าได้อย่างต่อเนื่อง

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

การพาดสายน่าจะเป็นกิจกรรมเดียวที่มีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ในการพิจารณาอนุญาต ซึ่งได้แก่ การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) การที่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากขนาดนี้ อาจส่งผลให้กระบวนการยื่นขออนุญาตของภาคเอกชนอาจประสบความล่าช้า ดังนั้นที่ปรึกษาจึงเสนอว่ากรมทางหลวงควรมีการร่วมหารือกับหน่วยงานต่างๆ เหล่านี้ เพื่อลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับภาคเอกชน ซึ่งท้ายที่สุดก็จะส่งผลกระทบต่อความรวดเร็วในการพัฒนาประเทศ

5) ผู้เข้าร่วมการประชุมอยากให้กรมทางหลวงมีการประกาศหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนเกี่ยวกับรูปแบบกิจกรรมที่จะอนุญาตหรือไม่อนุญาตให้ก่อสร้างหรือติดตั้งในพื้นที่เขตทางหลวง ทั้งการติดตั้งป้ายบริเวณไหล่ทาง การพาดสายข้ามทางหลวง การลอดสายข้ามทางหลวง การพาดสายเกาะไปกับสะพายลอยคนเดินข้าม หรือการพาดเกาะไปกับสะพาน

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาเห็นว่า การที่กรมทางหลวงมีประกาศที่ชัดเจนเกี่ยวกับแนวปฏิบัติต่างๆ สำหรับการดำเนินการตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ย่อมจะส่งผลดีต่อทุกฝ่ายๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในเรื่องของเวลา ค่าใช้จ่าย และปัญหาอื่นๆ

6) อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใดในบางกิจกรรม แม้ว่าภาคเอกชนจะเป็นผู้ดำเนินการลงทุนก่อสร้าง แต่ก็มักต้องมีการโอนกรรมสิทธิ์ไปให้หน่วยงานภาครัฐเมื่อการก่อสร้างเสร็จสิ้น ผู้เข้าร่วมการประชุมจึงเกิดข้อสงสัยว่าหน่วยงานใดจะเป็นผู้รับผิดชอบในการจ่ายค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมเหล่านี้

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาเห็นว่า ขณะที่มีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง ผู้ใดเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในกิจกรรมเหล่านั้น ก็ย่อมต้องเป็นผู้รับผิดชอบจ่ายค่าใช้เขตทางหลวงให้แก่กรมทางหลวง

7) ผู้เข้าร่วมการประชุมเสนอให้มีการจัดสร้างเสาหรือหรือท่อที่ในเขตทางหลวงในรูปแบบสินทรัพย์ส่วนรวม และกำหนดให้ทุกฝ่ายสามารถเข้ามาใช้บริการได้ โดยอาจจะเสียค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้อย่างไรก็ขึ้นอยู่กับการตกลง

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาเห็นว่า การสร้างเสาสาธารณูปโภครวมหรือการสร้างท่อสาธารณูปโภครวมเป็นแนวนโยบายที่มีความเหมาะสมเป็นอย่างมาก อันจะช่วยลดปริมาณการปักเสาหรือวางท่อในพื้นที่ทางหลวงให้น้อยลงและมีความเป็นระเบียบเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ดีการสร้างเสาสาธารณูปโภครวมหรือการสร้างท่อสาธารณูปโภครวมจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูง ดังนั้นหน่วยงานที่จะเป็นผู้รับผิดชอบอาจจำเป็นต้องมีการวางแผนการดำเนินงานที่ดี รวมถึงหาแหล่งเงินทุนสนับสนุน ส่วนการเรียกเก็บค่าใช้บริการสำหรับเสาสาธารณูปโภครวมหรือท่อสาธารณูปโภครวมก็เป็นสิ่งที่มีสมควรเป็นอย่างมาก เพื่อนำเงินที่ได้มาชดเชยเงินลงทุนที่เสียไปหรือนำไปใช้สร้างเสาสาธารณูปโภครวมหรือท่อสาธารณูปโภครวมอื่นๆ ในอนาคตต่อไป

8) ผู้เข้าร่วมการประชุมมีความเห็นว่าว่า กิจกรรมพาดสายเคเบิลควรพิจารณาถือเป็นกิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐานมากกว่ากิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ เพราะผลประโยชน์ที่ได้มีความครอบคลุมทุกภาคส่วน รวมถึงการพาดสายเคเบิลยังส่งเสริมการพัฒนาประเทศ

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

แม้ว่ากิจกรรมพาดสายจะช่วยส่งเสริมการพัฒนาประเทศในหลายๆ ด้าน รวมถึงเป็นส่วนหนึ่งของแนวนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาประเทศ แต่กิจการที่เกี่ยวข้องกับการพาดสายเคเบิลมีลักษณะเป็นกิจการเชิงธุรกิจเป็นอย่างมาก ประชาชนแม้จะสามารถเข้าถึงการบริการได้แต่ก็ยังไม่เท่าเทียมกันในทุกระดับ ดังนั้นกิจกรรมพาดสายจึงยังไม่สมควรถูกพิจารณาเป็นบริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน แต่เหมาะสมที่จะพิจารณาเป็นบริการสาธารณะมากกว่า

9) ผู้เข้าร่วมการประชุมมีที่ดำเนินกิจการพาดสาย มีความกังวลเกี่ยวกับการเก็บค่าธรรมเนียมหรืออัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่อาจมีความซ้ำซอนระหว่างหน่วยงานภาครัฐ กล่าวคือการเก็บค่าพาดสายระหว่างการไฟฟ้ากับกรมทางหลวง

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

ค่าพาดสายที่เรียกเก็บของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค หรือการไฟฟ้านครหลวง ตั้งอยู่บนพื้นฐานการพิจารณาจำนวนเสาที่สายไปเกาะ ขณะที่อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมพาดสายงอยู่บนพื้นฐานการพิจารณาความยาวสายที่ลอยอยู่เหนือพื้นที่เขตทางหลวง ดังนั้นที่ปรึกษาเห็นว่าในเบื้องต้นการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรืออัตราค่าใช้เขตทางหลวงของทั้งสองหน่วยงานไม่ได้มีความซ้ำซ้อนกัน

10) ผู้เข้าร่วมการประชุมเห็นว่าอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมพาดสายค่อนข้างแพงมากจนเกินไป ขณะที่อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมวางท่อก็ถูกจนเกินไป

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาจะดำเนินการปรับอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมทั้งสองให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

11) ผู้เข้าร่วมการประชุมเสนอการขนส่งก๊าซธรรมชาติหรือน้ำมันในส่วนของท่อประธานควรจัดเป็นกิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน เนื่องจากเป็นสิ่งปลูกสร้างเหล่านี้ให้บริการเกี่ยวการขนส่งเชื้อเพลิงไปทั่งประเทศเพื่อกระจายหรือส่งต่อเชื้อเพลิงไปยังพื้นที่ต่างๆ โดยไม่ได้มุ่งหวังผลประโยชน์ทางธุรกิจ

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาเห็นด้วยกับข้อเสนอดังกล่าว โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการปรับนิยามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมให้สอดคล้องกับแนวคิดดังกล่าว

12) ผู้เข้าร่วมการประชุมอยากให้กรมทางหลวงมีการกำหนดแบบมาตรฐานสำหรับท่อลอดสายหรือท่ออื่นๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำมาใช้ได้ทันที อันจะส่งผลดีต่อทุกฝ่าย กล่าวคือ กรมทางหลวงลดภาระการตรวจสอบความถูกต้องเหมาะสมของแบบ ขณะที่ภาคเอกชนก็สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาเห็นด้วยกับข้อเสนอดังกล่าว และการดำเนินการตามข้อเสนอข้างต้นจะส่งผลดีต่อกรมทางหลวงเองในหลายด้าน เช่น ด้านกำลังคน ด้านเวลาและต้นทุนที่ใช้ในการพิจารณาตรวจสอบ หรือด้านเวลาที่ใช้ในการในการอนุมัติ เป็นต้น

13) ผู้เข้าร่วมการประชุมและตัวแทนจากกรมทางหลวง เสนอว่ากิจกรรมของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานแก่ประชาชน ได้แก่ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตการไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การประปานครหลวง และการประปาส่วนภูมิภาค ไม่สมควรถูกเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวง เนื่องจากถ้ากิจกรรมของหน่วยงานเหล่านี้เกิดถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงจากกรมทางลวง ภาระทั้งหมดจะตกสู่ประชาชนโดยทันที และประชาชนก็ไม่มีทางเลือกที่จะไปใช้บริการจากหน่วยงานอื่นๆ

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

กรมทางหลวง และที่ปรึกษาต่างเห็นพ้องข้อเสนอดังกล่าว อย่างไรก็ดีกรมทางหลวงไม่มีอำนาจที่จะละเว้นการเก็บค่าใช้เขตทางหลวง เนื่องจากไม่มีข้อกำหนดระบุอยู่ใน พ.ร.บ. ทางหลวง อย่างไรก็ดีการหาทางออกในประเด็นดังกล่าวก็ยังพอเป็นไปได้ เช่น การเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราพิเศษซึ่งถูกมาก หรือการทำบันทึกข้อตกลงร่วมกันในภายหลังจากการประกาศกฎกระทรวงที่เกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงไปแล้ว เป็นต้น

14) ผู้เข้าร่วมการประชุมมีข้อสงสัยว่าสำหรับกิจกรรมหนึ่งๆ ที่มีวัตถุประสงค์การใช้งานหลายๆ อย่างร่วมกัน เช่น ทั้งการให้บริการสาธารณะขึ้นพื้นฐานและการมุ่งหวังผลประโยชน์ทางธุรกิจ เป็นต้น การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงจะอยู่ในลักษณะใด

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา

ปรึกษาต่างเห็นว่าสำหรับกิจกรรมที่มีการใช้งานมากกว่าหนึ่งวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมมากกว่า 1 ลักษณะ การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงควรพิจารณาเรียกเก็บเพียงลักษณะเดียว โดยการพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงจากวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมที่มีอัตราค่าใช้เขตทางหลวงต่ำสุด

ที่ปรึกษาจะได้รวบรวมข้อเสนอแนะและประเด็นต่างๆ อันเป็นผลจากการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในครั้งนี้ ไปปรับปรุงผลผลการศึกษาเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติสำหรับ พ.ร.บ. ทางหลวง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 ซึ่งประกอบไปด้วย

- การกำหนดประเภทของกิจกรรม
- การจำแนกประเภทผู้ขออนุญาต
- การกำหนดวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรม
- อัตราค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 47
- อัตราค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 48

เพื่อให้แนวทางปฏิบัติดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด มีรายละเอียดที่เหมาะสม และสามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้จริงในประเทศไทย

# ภาคผนวก ข-3
# รายชื่อตัวแทนจากกรมทางหลวง ซึ่งตอบรับและเข้าร่วมการประชุม เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | สังกัด | ลายเซ็น |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | นายภาสกร | เจตะบุตร | ผู้อำนวยการส่วนอำนวยความปลอดภัย | สำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่) | |
| 2 | นายบุญมี | พิลา | นายช่างโยธาชำนาญงาน | สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่) | |
| 3 | นายพิจิตร | สาขามุละ | พข.เครื่องจักรกลขนาดกลาง ระดับ 2 | สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร) | |
| 4 | นายสุรพล | ปลั่งกลาง | นายช่างโยธาอาวุโส | สำนักงานทางหลวงที่ 4 (ตาก) | |
| 5 | นายประภาส | น้อยผา | นายช่างโยธาอาวุโส | สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก) | |
| 6 | นางสุขฤดี | รุ่งรัตน์ | นายช่างโยธาชำนาญงาน | สำนักงานทางหลวงที่ 6 (เพชรบูรณ์) | |
| 7 | นายนิวิวัธน์ | คงคาน้อย | นายช่างโยธาอาวุโส | สำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น) | |
| 8 | นายสงวน | วงศ์โยธา | นายช่างโยธาอาวุโส | สำนักงานทางหลวงที่ 8 (มหาสารคาม) | |
| 9 | นายนิวัฒน์ | โปริสา | นายช่างโยธาชำนาญงาน | สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี) | |
| 10 | นายไชยวิทย์ | บุรสมบูรณ์ | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ | สำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา) | |
| 11 | นายวิศิษฐ์ | พงษ์ภู่ | นายช่างโยธาชำนาญงาน | สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี) | |
| 12 | นายนิลพงษ์ | แก้วศรีพันธุ์ | นายช่างโยธาอาวุโส | สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี) | |
| 13 | นายธนิศร์ | แสนหูม | นายช่างโยธาอาวุโส | สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพ) | |

**รูปที่ ข-6 รายชื่อตัวแทนจากสำนักงานทางหลวง กรมทางหลวงที่เข้าร่วมการจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | ตำแหน่ง | สังกัด | ลายเซ็น |
|---|---|---|---|---|
| 14 | นายสุเทพ บุญตะโก | วิศวกรโยธาปฏิบัติการ | สำนักงานทางหลวงที่ 14 (ชลบุรี) | |
| 15 | นายนเรศ พิสุทธิ์ธาราชัย | นายช่างโยธาชำนาญงาน | สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์) | |
| 16 | นายเศรษฐพงษ์ พรหมพิทักษ์กุล | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ | สำนักงานทางหลวงที่ 16 (นครศรีธรรมราช) | |
| 17 | นายสมโชค สงขำ | นายช่างโยธาอาวุโส | สำนักงานทางหลวงที่ 16 (นครศรีธรรมราช) | |
| 18 | นายสิทธิโชค เฉิดฉายอรุณสกุล | นายช่างโยธาอาวุโส | สำนักงานทางหลวงที่ 17 (กระบี่) | |
| 19 | นายนรัลกร วรรณรักษ์ | นายช่างโยธาอาวุโส | สำนักงานทางหลวงที่ 18 (สงขลา) | |
| 20 | นายสิทธิ์ | | สำนักทางหลวงที่ 10 | |
| 21 | | | | |

**รูปที่ ข-6 รายชื่อตัวแทนจากสำนักงานทางหลวง กรมทางหลวงที่เข้าร่วม**
**การจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | สังกัด | ลายเซ็น |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | นายสกล | กาญจนากร | รองผู้อำนวยการแขวงการทาง | แขวงการทางเชียงใหม่ที่ 1 | |
| 2 | นายอาคม | อุ่นใจ | หัวหน้าหมวดการทางสันป่าตอง | แขวงการทางเชียงใหม่ที่ 1 | |
| 3 | นางสาวณีรณิชน์ | หล้าอูป | หัวหน้างานสถิติ | แขวงการทางเชียงใหม่ที่ 1 | |
| 4 | นางสาวกิ่งกานต์ | ดวงเนตร | นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ | แขวงการทางแม่ฮ่องสอน | |
| 5 | นางสาวสิริรัตน์ | บุญศรี | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางแม่ฮ่องสอน | |
| 6 | นายสุชาติ | จันทร์ศรีเจริญ | รองผู้อำนวยการแขวงการทาง | แขวงการทางน่านที่ 1 | |
| 7 | นายระพีพงษ์ | สุขใจ | นายช่างโยธาชำนาญงาน | แขวงการทางน่านที่ 1 | |
| 8 | นางวราลักษณ์ | กาแก้ว | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางน่านที่ 1 | |
| 9 | นายธวัช | คุณสิทธิ์ | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางน่านที่ 1 | |
| 10 | นางสาววาสนา | กิตติกุล | นักวิชาการสถิติชำนาญการ | แขวงการททางเชียงรายที่ 1 | |
| 11 | นางสาวสุกฤตา | ไชยสินธุ์ | ลูกจ้างชั่วคราว | แขวงการททางเชียงรายที่ 1 | |
| 12 | นายสมเด็จ | ประเทพ | นายช่างโยธาชำนาญงาน | แขวงการบึงกาฬ | |
| 13 | นางสาว~~ธัมมาพร~~ | ~~พรมเรียน~~ | พนักงานธุรการ | แขวงการบึงกาฬ | |
| 14 | นางเนตรนภา | บุดดา | นายช่างโยธาอาวุโส | แขวงการทางตากที่ 1 | |
| 15 | นางสาวอรวรรณ | จันทร์สา | รก.หัวหน้างานสถิติ | แขวงการทางตากที่ 1 | |

**รูปที่ ข-7 รายชื่อตัวแทนจากแขวงการทาง กรมทางหลวงที่เข้าร่วม**
**การจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | สังกัด | ลายเซ็น |
|---|---|---|---|---|---|
| 16 | นายโชคชัย | มูลป้อม | รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ | แขวงการทางพิษณุโลก | |
| 17 | นายมานะ | ศรีคล้าย | หัวหน้าหมวดการทางพิษณุโลกที่ 1 | แขวงการทางพิษณุโลก | |
| 18 | นางกรรณิการ์ | จันทาป | รักษาการหัวหน้างานสถิติ | แขวงการทางพิษณุโลก | |
| 19 | นางสาวอนงค์ | ขันคำ | นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ | แขวงการทางเพชรบูรณ์ที่ 1 | |
| 20 | นางสาวณัฐชญา | เกตุเอี่ยม | พนักงานโยธา | แขวงการทางเพชรบูรณ์ที่ 1 | |
| 21 | นายศราวุธ | ดาวเรือง | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางชัยภูมิ | |
| 22 | นางชลิ่ม | บ้านศิลา | หถ.ขท. | แขวงการทางขอนแก่นที่ 1 | |
| 23 | นางณัฐิดา | หมอดี | เจ้าพนักงานสถิติปฏิบัติงาน | แขวงการทางขอนแก่นที่ 1 | |
| 24 | นายประเสริฐ | คุณมี | รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ | สำนักงานบำรุงทางร้อยเอ็ด | |
| 25 | นางณัฐธิกา | วงษ์บุญ | หัวหน้างานสถิติ | สำนักงานบำรุงทางร้อยเอ็ด | |
| 26 | นายประวิทย์ | อักโข | นายช่างโยธาชำนาญงาน | แขวงการทางอุบลราชธานีที่ 1 | |
| 27 | นางธนิตา | แก้วอ่อน | นักวิชาการสถิติชำนาญการ | แขวงการทางอุบลราชธานีที่ 1 | |
| 28 | นางสาวสงกรานต์ | แสงวงศ์ | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางอุบลราชธานีที่ 1 | |
| 29 | นายพิชัย | กาญจนสิงห์ | นายช่างโยธาปฏิบัติงาน | แขวงการทางอำนาจเจริญและอุบลราชธานีส่วนที่ 3 | |
| 30 | นางเครือวัลย์ | เพชรไกร | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางอำนาจเจริญและอุบลราชธานีส่วนที่ 3 | |

**รูปที่ ข-7 รายชื่อตัวแทนจากแขวงการทาง กรมทางหลวงที่เข้าร่วม**
**การจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | สังกัด | ลายเซ็น |
|---|---|---|---|---|---|
| 31 | นายสรรเสริญ | เอื่อมกมล | รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ | แขวงการทางสระบุรี | |
| 32 | นางประพิณทิพย์ | กัลยาณสุต | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางสระบุรี | |
| 33 | นายสมชาย | ตังคโนภาส | นายช่างโยธาอาวุโส | แขวงการทางนครราชสีมาที่ 1 | |
| 34 | นางสาวสุภัทตรา | มาลาเวช | นักวิชาการสถิติชำนาญการ | แขวงการทางนครราชสีมาที่ 1 | |
| 35 | นางสาวสุภาภรณ์ | เทียนงูเหลือม | เจ้าพนักงานสถิติปฏิบัติงาน | แขวงการทางนครราชสีมาที่ 1 | |
| 36 | นายสมเจตน์ | สร้อยจิตร | รองผู้อำนวยการแขวงการทาง | แขวงการทางบุรีรัมย์ | |
| 37 | นายสุเมธ | แย้มกมล | หัวหน้างานสถิติ | แขวงการทางบุรีรัมย์ | |
| 38 | นายกวี | ปราบวงศา | รองผู้อำนวยการแขวงการทาง | แขวงการทางกาญจนบุรี | |
| 39 | นางประภา | ผยองศักดิ์ | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางกาญจนบุรี | |
| 40 | นางนันทา | พงษ์กายี | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางอยุธยา | |
| 41 | นางสาวหนึ่งฤทัย | ศรีสวัสดิ์ | ลูกจ้างชั่วคราว | แขวงการทางอยุธยา | |
| 42 | นายโสภณ | สังข์แป้น | รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ | สำนักงานบำรุงทางนนทบุรี | |
| 43 | นางอุบลวรรณ | ศุตธีรารักษ์ | หัวหน้างานสถิติ | สำนักงานบำรุงทางนนทบุรี | |
| 44 | นางสาวสุมาลี | เฟื่องสังข์ | นายช่างโยธาอาวุโส | แขวงการทางปทุมธานี | |
| 45 | นางปนัดดา | หงษ์เวียงจันทร์ | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางปทุมธานี | |

**รูปที่ ข-7 รายชื่อตัวแทนจากแขวงการทาง กรมทางหลวงที่เข้าร่วม**
**การจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | สังกัด | ลายเซ็น |
|---|---|---|---|---|---|
| 46 | นายสมเทพ | บุญกว้าง | รองผู้อำนวยการแขวงการทาง | แขวงการทางสมุทรปราการ | |
| 47 | นางสาววรางคณา | กังวาลไกล | หัวหน้างานสถิติ | แขวงการทางสมุทรปราการ | |
| 48 | นายวิวัฒน์ | วรรณโกษิตย์ | หัวหน้าหมวดการทางบางนาที่ 1 | แขวงการทางสมุทรปราการ | |
| 49 | นางลักษณ์ธนาวีวรรณ | ยะกับ | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางสมุทรปราการ | |
| 50 | นายประสิทธิ์ | ชัยศิริอุดมโชค | รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ | แขวงการทางกรุงเทพ | |
| 51 | นางสาวสุวิณา | เภอบางเข็ม | หัวหน้าหมวดการทางมีนบุรีที่ 1 | แขวงการทางกรุงเทพ | |
| 52 | นายสุรศักดิ์ | พูลทรัพย์ | หัวหน้าหมวดการทางมีนบุรีที่ 2 | แขวงการทางกรุงเทพ | |
| 53 | นางวงเดือน | ปัตย์ถม | หัวหน้างานสถิติ | แขวงการทางกรุงเทพ | |
| 54 | นางวิไลวรรณ | ละมัย | รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร | แขวงการทางฉะเชิงเทรา | |
| 55 | นางสุเนตรา | จันทรโสภณ | รักษาการหัวหน้างานสถิติ | แขวงการทางฉะเชิงเทรา | |
| 56 | นายดำรงศ์ | อ่อนน้อม | รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ | แขวงการทางชลบุรี | |
| 57 | นางนิตยา | คำปาน | หัวหน้างานสถิติ | แขวงการทางชลบุรี | |
| 58 | นายศุภกิจ | เจียมสกุล | นายช่างโยธาชำนาญงาน | แขวงการทางนครปฐม | |
| 59 | นางสาวอารีย์ | เจริญวงศากิจ | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางนครปฐม | |
| 60 | นายชัชวาล | ผดุงกิจ | รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ | แขวงการทางราชบุรี | |

**รูปที่ ข-7 รายชื่อตัวแทนจากแขวงการทาง กรมทางหลวงที่เข้าร่วม**
**การจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | สังกัด | ลายเซ็น |
|---|---|---|---|---|---|
| 61 | นางอภิรดี | คงเพ็ชร | หัวหน้างานสถิติ | แขวงการทางราชบุรี | |
| 62 | นายอรุณ | ยี่วงศ์ | รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ | แขวงการทางประจวบคีรีขันธ์ | |
| 63 | นางสาวนวรัตน์ | ฉิมพาลี | หัวหน้างานสถิติ | แขวงการทางประจวบคีรีขันธ์ | |
| 64 | นางสุภารัตน์ | ฉ่ำชื่น | พนักงานธุรการ | แขวงการทางประจวบคีรีขันธ์ | |
| 65 | นายอนุสรณ์ | ผาใต้ | หัวหน้าหมวดการทางหัวหิน | แขวงการทางประจวบคีรีขันธ์ | |
| 66 | นายทรงกลต | แก้วเกือบ | นายช่างโยธาอาวุโส | แขวงการทางนครศรีธรรมราชที่ 1 | |
| 67 | นายสมมาตร | วังจำนงค์ | นายช่างโยธาชำนาญงาน | แขวงการทางนครศรีธรรมราชที่ 1 | |
| 68 | นายสุทัศน์ | อิสระศักดิ์ | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางนครศรีธรรมราชที่ 1 | |
| 69 | นายโปราโมท | พิรัตน์ | นายช่างโยธาอาวุโส | แขวงการทางภูเก็ต | |
| 70 | นางวันนีย์ | สิริขันธ์ | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางภูเก็ต | |
| 71 | นางสาวณัฐพิมล | เย็นสุวรรณ | เจ้าพนักงานสถิติชำนาญงาน | แขวงการทางระนอง | |
| 72 | นายศิวภาคย์ | ณ ท่าพลา | ลูกจ้างชั่วคราว งานสถิติ | แขวงการทางระนอง | |
| 73 | นายวินัย | ปานคล่ำ | รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ | แขวงการระยอง | |
| 74 | นางสาวจิราภา | กิจสำเร็จ | หัวหน้างานสถิติ | แขวงการระยอง | |
| 75 | นายมะหะมะไดเดน | กาสง | นายช่างโยธาชำนาญงาน | แขวงการทางยะลา | |

**รูปที่ ข-7 รายชื่อตัวแทนจากแขวงการทาง กรมทางหลวงที่เข้าร่วม**
**การจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | สังกัด | ลายเซ็น |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | นายสุจิณ | มั่งนิมิตร | วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ | สำนักอำนวยความปลอดภัย | |
| 2 | นายธีรชัย | ชวนศิลป์ | รก. วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ | สำนักอำนวยความปลอดภัย | |
| 3 | เรืออากาศตรีอภิรักษ์ | วัชรวิทูร | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ | สำนักอำนวยความปลอดภัย | |
| 4 | นายสมยงค์ | อันทามา | วิศวกรโยธาชำนาญการ | สำนักอำนวยความปลอดภัย | |
| 5 | นายทศพร | พยูรวงศ์ | นายช่างโยธาชำนาญงาน | สำนักอำนวยความปลอดภัย | |
| 6 | นายอัศวิน | แย้มประเสริฐเกล้า | วิศวกรโยธาปฏิบัติการ | สำนักอำนวยความปลอดภัย | |
| 7 | นายมนตรี | ธรรมวัฒน์ | นิติกรชำนาญการพิเศษ | สำนักกฎหมาย กรมทางหลวง | |
| 8 | นายเทพฤทธิ์ | แก้วบุญมี | นิติกรชำนาญการพิเศษ | สำนักกฎหมาย กรมทางหลวง | |
| 9 | นางวีรินห์ | ชลายนนาวิน | นิติกรชำนาญการพิเศษ | สำนักกฎหมาย กรมทางหลวง | |
| 10 | นายสมพงษ์ | เงินทองดี | นิติกรชำนาญการ | สำนักกฎหมาย กรมทางหลวง | |
| 11 | นางสาวเพ็ญภักดิ์ | โพธิ์นำ | นิติกรปฏิบัติการ | สำนักกฎหมาย กรมทางหลวง | |
| 12 | | | | | |
| 13 | | | | | |

**รูปที่ ข-7 รายชื่อตัวแทนจากแขวงการทาง กรมทางหลวงที่เข้าร่วม**
**การจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**

# ภาคผนวก ข-4
# รายชื่อตัวแทนจากหน่วยงานของรัฐ
# ซึ่งตอบรับและเข้าร่วมการประชุม
# เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | ตำแหน่ง | หน่วยงาน | ลงชื่อ |
|---|---|---|---|---|
| 1 | นางสาวจีรนุช โหนดแจ่ม | ผู้อำนวยการกลุ่มกฎหมาย | สำนักกฎหมาย กรมทางหลวงชนบท | |
| 2 | นายเอกพงษ์ สุรพันธ์พิชิต | นิติกรปฏิบัติการ | สำนักกฎหมาย กรมทางหลวงชนบท | |
| 3 | นายกล้าหาญ ทารักษา | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ | กรมทางหลวงชนบท | |
| 4 | นายกิตจากรณ์ ปิ่นละมัย | วิศวกรโยธาปฏิบัติการ | กรมทางหลวงชนบท | |
| 5 | นางสุภา ทองปัสโฌว์ | นายช่างโยธาอาวุโส | กองสำรวจและแผนที่ที่ดิน สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร | |
| 6 | นายวรพจน์ ธรรมชาติ | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ | สำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร | |
| 7 | ว่าที่ร้อยตรีมานิตย์ จันทร์ควง | นักบริหาร 9 | การไฟฟ้านครหลวง | |
| 8 | นายมโนช จิตร์ศิริ | วิศวกรโยธา 9 | การไฟฟ้านครหลวง | |
| 9 | นายประสิทธิ์ บุตรโสภา | นักบริหาร 8 | การไฟฟ้านครหลวง | |
| 10 | นายวิชัย พัชรเกษสกุล | นิติกร 8 | การไฟฟ้านครหลวง | |
| 11 | นายสมิทธิ์ กัญญาพันธุ์ | วิศวกรไฟฟ้า 7 | การไฟฟ้านครหลวง | |
| 12 | นายสุทธิพงษ์ วสุพรพัฒน์ | นักบริหาร 9 | การไฟฟ้านครหลวง | |

**รูปที่ ข-8 รายชื่อตัวแทนจากหน่วยงานของรัฐ ที่เข้าร่วมการจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | หน่วยงาน | ลงชื่อ |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | นายสุวัฒน์ | เชี่ยวชาญชัย | รองผู้ว่าการวางแผนและพัฒนาระบบไฟฟ้า | การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค | |
| 14 | นายศรัณย์พงศ์ | อาชว์สุนทร | รองผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนระบบไฟฟ้า | การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค | |
| 15 | นายพงศกร | ยุทธโกวิท | ผู้อำนวยการกองโครงการ | การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค | |
| 16 | นางจินตนา | ลพหงส์ | ผู้อำนวยการกองวิเคราะห์การเงินและจัดการเงินทุน | การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค | |
| 17 | นางสาวสฐิติพร | วีระธัญญา | ผู้อำนวยการอัตราและธุรกิจไฟฟ้า | การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค | |
| 18 | นายบัณฑิต | โสดาบรรลุ | หัวหน้าแผนกหลักเกณฑ์ค่าไฟฟ้า | การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค | |
| 19 | นายจักรฤทธิ์ | อนุฤทธิ์ | ผู้อำนวยการกองวินัยและสอบสวน | สำนักกฎหมาย การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค | |
| 20 | นายอารยา | อนุฤทธิ์ | รองผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน<br>ผู้อำนวยการกองที่ปรึกษากฎหมายและระเบียบ | สำนักกฎหมาย การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค | |
| 21 | นายมงคล | เกริกกิตติกุล | ผู้เชี่ยวชาญการประปานครหลวง ระดับ B | สายงานวิศวกรรมและก่อสร้าง การประปานครหลวง | |
| 22 | นายพรศักดิ์ | ปานย้อย | ผู้อำนวยการฝ่ายสำรวจและออกแบบ | สายงานวิศวกรรมและก่อสร้าง การประปานครหลวง | |
| 23 | นายพินิต | บุญยัง | ผู้อำนวยการกองออกแบบระบบท่อจ่ายน้ำ | สายงานวิศวกรรมและก่อสร้าง การประปานครหลวง | |
| 24 | นายวิชัย | วิศวกุลวาณิช | ผู้อำนวยการกองประสานงานก่อสร้าง | สายงานวิศวกรรมและก่อสร้าง การประปานครหลวง | |
| 25 | นายอานุภาพ | สุภาพันธ์ | ผู้อำนวยการกองก่อสร้างระบบจ่ายน้ำ (สสป.) | สายงานวิศวกรรมและก่อสร้าง การประปานครหลวง | |

**รูปที่ ข-8 รายชื่อตัวแทนจากหน่วยงานของรัฐ ที่เข้าร่วมการจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | หน่วยงาน | ลงชื่อ |
|---|---|---|---|---|---|
| 26 | นายนิทัศน์ | รัตนเวชสิทธิ | หัวหน้างานนิติบริการ | การประปาส่วนภูมิภาค | |
| 27 | นายภูชัย | สัปปพันธุ์ | ผู้อำนวยการกองควบคุมการก่อสร้าง | การประปาส่วนภูมิภาค | |
| 28 | นายบุญส่ง | ศรีวิเชียร | ผู้อำนวยการกองควบคุมการก่อสร้าง | การประปาส่วนภูมิภาค | |
| 29 | นายนิธิศ | เนตุระกาศ | หัวหน้างานควบคุมการก่อสร้าง | การประปาส่วนภูมิภาค | |
| 30 | นายนพดล | เฉลิมชัยรัตนกุล | หัวหน้างานออกแบบระบบท่อ 2 | การประปาส่วนภูมิภาค | |
| 31 | นายทรงธรรม | สุวรรณศิริกุล | หัวหน้างานออกแบบระบบท่อ 1 | การประปาส่วนภูมิภาค | |
| 32 | นายอดุลย์เวทย์ | จิตรประเสริฐ | ผู้อำนวยการกองกรรมสิทธิ์ที่ดิน 2<br>(รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน) | การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) | |
| 33 | นายศุภณัฏฐ์ | ภัทร์ชูตินันทน์ | ผู้อำนวยการกองสำรวจและประเมินราคา | การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) | |
| 34 | นายการุณวิช | สดสร้อย | วิศวกร | การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) | |
| 35 | นายรุ่งโรจน์ | พงศ์จักรพาณิช | วิศวกร | การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) | |

**รูปที่ ข-8 รายชื่อตัวแทนจากหน่วยงานของรัฐ ที่เข้าร่วมการจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | หน่วยงาน | ลงชื่อ |
|---|---|---|---|---|---|
| 36 | นายคมกฤช | ตันตระวาณิชย์ | ผู้อำนวยการฝ่ายใบอนุญาต | สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน | |
| 37 | นายรักชาติ | ไล้เลิศ | ผู้อำนวยการพิเศษ | สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน | |
| 38 | นายกิตติพงษ์ | ปวรินทร์พงษ์ | ผู้อำนวยการพิเศษ | สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน | |
| 39 | นายไพฑูรย์ | สกุลช่างเสนาะ | ผู้ชำนาญการพิเศษ | สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน | |
| 40 | นางสาววิไล | เถื่อนทองแถว | รักษาการผู้อำนวยการส่วนงานสิทธิแห่งทาง | สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) | |
| 41 | นางสาวชุตานันท์ | คำแสง | พนักงานปฏิบัติการระดับต้น | สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) | |
| 42 | นายณัฐพัฒน์ | ชันบุตร | พนักงานปฏิบัติการระดับต้น | สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) | |
| 43 | นายปรีชา | วิจิตร | วิศวกรชำนาญการพิเศษ | สำนักความปลอดภัยธุรกิจน้ำมัน กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน | |
| 44 | นายศุภวัฒก์ | ฉิมทับ | วิศวกรชำนาญการ | สำนักความปลอดภัยธุรกิจน้ำมัน กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน | |
| 45 | นายวุฒิทัต | ตันติเวสส | วิศวกรชำนาญการพิเศษ | กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน | |
| 46 | นายดุสิต | สันป่าเงิน | วิศวกรปฏิบัติการ | กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน | |
| 47 | นางสาวนีรนาท | บุตรวงศ์ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผน | สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน | |

**รูปที่ ข-8 รายชื่อตัวแทนจากหน่วยงานของรัฐ ที่เข้าร่วมการจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | หน่วยงาน | ลงชื่อ |
|---|---|---|---|---|---|
| 48 | นายราชันย์ | เพ็ญศิริ | Deputy Managing Director / UTEL | สมาคมโทรคมนาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ | |
| 49 | นางสาวกนกภัค | อนันต์ณัฐศิริ | Division Manager / UTEL | สมาคมโทรคมนาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ | |
| 50 | นายพิบูลย์ | จงเลิศวณิชกุล | Division Manager / BB Connect | สมาคมโทรคมนาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ | |
| 51 | นางสาวปิยาภรณ์ | สอดศรี | SYMC | สมาคมโทรคมนาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ | |
| 52 | นายสรกฤช | มูลมงคล | นิติกร / ALT | สมาคมโทรคมนาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ | |
| 53 | นายปรเมศวร์ | ปรีชญางกูร | Department Director / UIH | สมาคมโทรคมนาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ | |
| 54 | นายณธรรศ | กีรติอารยกุล | Division Manager / UIH | สมาคมโทรคมนาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ | |
| 55 | นายไพโรจน์ | ศรีสะอาด | Expert / True | สมาคมโทรคมนาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ | |
| 56 | นายณัทภัค | เริ่มฤกษ์ | Specialist / True | สมาคมโทรคมนาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ | |
| 57 | นายวินัย | ไพบูลย์กุลวงษ์ | Deputy Network Operation Director / Inter Link | สมาคมโทรคมนาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ | |
| 58 | คุณอินทิรา | คุ้มภัย | Bankok Metropolitan Area Manager / Inter Link | สมาคมโทรคมนาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ | |

**รูปที่ ข-8 รายชื่อตัวแทนจากหน่วยงานของรัฐ ที่เข้าร่วมการจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**

# ภาคผนวก ข-5
# รายชื่อตัวแทนจากภาคเอกชน
# ซึ่งตอบรับและเข้าร่วมการประชุม
# เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | หน่วยงาน | ลงชื่อ |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | นายปฏิณาณ | จึงอยู่สุข | วิศวกรโครงการ | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 2 | นายกฤชดา | เกิดผล | หัวหน้าหน่วยติดตามประเมินผลและบริหารสัญญา | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 3 | นายชูชาติ | พนัสอัมพร | ผู้จัดการส่วนวิศวกรรมระบบท่อส่งก๊าซ | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 4 | นายเอกลักษณ์ | แสวงวโรตม์ | วิศวกรส่วนบำรุงรักษาระบบท่อส่งก๊าซ | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 5 | นายณัฐพล | เลิศเจริญสมบัติ | พนักงานวิเคราะห์และวางแผน | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 6 | นายเกรียงไกร | กิตติวุฒิคุณ | วิศวกร | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 7 | นายธนาพิธน์ | วิเศษศรี | พนักงานวิเคราะห์และวางแผน | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 8 | นายสุรศักดิ์ | ฉัตรมณี | พนักงานวิเคราะห์และวางแผน | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 9 | นายขจรพงษ์ | ศรีชัย | พนักงานวิเคราะห์และวางแผน | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 10 | นายวิศิษฏ์ | ตันติสังวรากูร | หัวหน้าหน่วยวิศวกรรม | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 11 | นายปรีติ | ประชาฤทธิ์ภักดี | ผู้จัดการแผนกบำรุงรักษาและอุปกรณ์ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต ฯ 1 | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |

**รูปที่ ข-9 รายชื่อตัวแทนจากภาคเอกชน ที่เข้าร่วมการจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | หน่วยงาน | ลงชื่อ |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | นายภาณุวัฒน์ | ด่านกุลชัย | ผู้จัดการแผนกบำรุงรักษาและอุปกรณ์ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 3 | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 13 | นายศรันย์ | พัฒนรัฐ | วิศวกรแผนกบำรุงรักษาและอุปกรณ์ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 3 | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 14 | นายณรงควุฒิ | นุกุลประดิษฐ์ | ผู้จัดการแผนกบำรุงรักษาและอุปกรณ์ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 6 | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 15 | นายสุพัฒน์ | พันธุประภาส | ผู้จัดการแผนกบำรุงรักษาและอุปกรณ์ส่วนปฏิบัติการระบบท่อ | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 16 | นายรัชชคม | โภคารัตนานันท์ | ผู้จัดการแผนกบำรุงรักษาและอุปกรณ์ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 2 | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 17 | ว่าที่ ร.ต.มนตรี | สุราวุธ | ผู้จัดการแผนกบำรุงรักษาและอุปกรณ์ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 5 | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 18 | นายสาณิฐ | อัตถศาสตร์ | ผู้จัดการแผนกบำรุงรักษาและอุปกรณ์ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 8 | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |
| 19 | นายพฤทธิ์ | ประเสริฐธรรม | ผู้จัดการแผนกบำรุงรักษาและอุปกรณ์ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 10 | บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | |

**รูปที่ ข-9 รายชื่อตัวแทนจากภาคเอกชน ที่เข้าร่วมการจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | | ตำแหน่ง | หน่วยงาน | ลงชื่อ |
|---|---|---|---|---|---|
| 20 | นายเดชา | พลังเทพินทร์ | Property Specialist | บริษัท เชฟรอน (ไทย) จำกัด | |
| 21 | นายสมเกียรติ | หลิมศิโรรัตน์ | ฝ่ายประสานงานราชการและใบอนุญาต | บริษัท เชฟรอน (ไทย) จำกัด | |
| 22 | นายธนวัฒน์ | สร้อยทอง | ผู้จัดการแผนกวิเคราะห์และพัฒนา | บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) | |
| 23 | นายวิโรจน์ | พันธ์มณี | วิศวกร 8 | บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) | |
| 24 | นายกิติศักดิ์ | สุขสำราญ | นิติกร 5 | บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) | |
| 25 | นายพสิษฐ์ | วิเศษพันธ์ | AVP | บริษัท ทริปเปิลที บรอดแบนด์ จำกัด (มหาชน) | |
| 26 | นายวันชัย | ตนัยอัชฌาวุฒ | Senior Manager | บริษัท ทริปเปิลที บรอดแบนด์ จำกัด (มหาชน) | |
| 27 | คุณพลพัต | คงคุ้ม | วิศวกรผู้ชำนาญการ | บริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) | |
| 28 | คุณศุภกิจ | ศรีโชติ | วิศวกรผู้ชำนาญการ | บริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) | |
| 29 | นายปัญญา | ใหม่พระเนตร | นักพัสดุ 7 | บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) | |
| 30 | นายวรพงษ์ | พร้อมประเสริฐ | นักบริหารงานทั่วไป 5 | บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) | |
| 31 | นายธานินทร์ | จินดาธนานนท์ | Head of Transport Planning Unit | บริษัท โทเทิ่ล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น จำกัด (มหาชน) | |
| 32 | คุณปิยบุตร | ไทยตรง | Manager | บริษัท โทเทิ่ล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น จำกัด (มหาชน) | |

**รูปที่ ข-9 รายชื่อตัวแทนจากภาคเอกชน ที่เข้าร่วมการจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | ตำแหน่ง | หน่วยงาน | ลงชื่อ |
|---|---|---|---|---|
| 33 | นายพลเทพ กวีวิโรจน์กุล | ผู้อำนวยการฝ่าย | บริษัท เบญจจินดา โฮลดิ้ง จำกัด | |
| 34 | นายรุ่งธรรม จันทร | ผู้จัดการแผนก | บริษัท เบญจจินดา โฮลดิ้ง จำกัด | |
| 35 | นางสาวธนาพรรณ พงษ์พันธ์ | ผู้จัดการ | บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) | |
| 36 | นายเหมือนเทพ บวรพานิช | ผู้ช่วยผู้จัดการ | บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) | |
| 37 | นายวุฒิชัย ชาติอิศรานุวัฒน์ | Vice President | บริษัท สยาม รีเทล ดีเวลล็อปเม้นท์ จำกัด | |
| 38 | นายจาตุรันต์ แจ่มไพบูลย์ | Consult (Traffic) | บริษัท สยาม รีเทล ดีเวลล็อปเม้นท์ จำกัด | |
| 39 | นายทวีศักดิ์ | Consult (Traffic) | บริษัท สยาม รีเทล ดีเวลล็อปเม้นท์ จำกัด | |
| 40 | นายณัฐพล ช่อโพธิ์ทอง | | บริษัท สยามฟิวเจอร์ดีเวลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน) | |
| 41 | นางสาวปาริชาติ วงศ์แก้วเกตุ | | บริษัท สยามฟิวเจอร์ดีเวลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน) | |
| 42 | นางสาวนวพร พันธ์มีเชาวน์ | Legal Manager Regulation | บริษัท เอก-ชัย ดีสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัด | |
| 43 | นายณัฐทพัสส์ วงศ์ประไพ | Property Permit Manager | บริษัท เอก-ชัย ดีสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัด | |
| 44 | นายประพันธ์ศักดิ์ มีเงิน | Property Permit Manager | บริษัท เอก-ชัย ดีสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัด | |
| 45 | นายธวัช แสงสุข | ฝ่ายกฎหมาย | บริษัท บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน) | |
| 46 | นายศุภชญาณ์ มีจันทร์ | ฝ่ายอสังหาริมทรัพย์ | บริษัท บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน) | |

**รูปที่ ข-9 รายชื่อตัวแทนจากภาคเอกชน ที่เข้าร่วมการจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล | ตำแหน่ง | หน่วยงาน | ลงชื่อ |
|---|---|---|---|---|
| 47 | | | | |
| 48 | | | | |
| 49 | | | | |
| 50 | | | | |
| 51 | | | | |
| 52 | | | | |
| 53 | | | | |
| 54 | | | | |
| 55 | | | | |

**รูปที่ ข-9 รายชื่อตัวแทนจากภาคเอกชน ที่เข้าร่วมการจัดประชุมเสนอรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)**