



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติ

เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร
สายนคราภิพัฒน์ ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง
เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี
อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

อ.พ. 11/2569 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง ชุดที่ 27 ปีที่ 1



อ.พ. 11/2569
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง
ชุดที่ 27 ปีที่ 1

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร. 0 2242 5900 ต่อ 5731, 5741, 5751

ร่างพระราชบัญญัติ

เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร
สายนคราพัฒนา ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง
เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี
อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ใช้ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ผู้รับผิดชอบ

นายเชษฐา ทองยิ่ง

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางอรณิชา รุ่งธิพานนท์

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พิมเสน

นิติกรชำนาญการ

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

พฤษภาคม 2569

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา (โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ มีที่ดินถูกเวนคืน จำนวน 275 แปลง โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการวางเงินค่าทดแทน ให้แก่เจ้าของที่ดินทุกราย และได้นำไปฝากไว้ที่ธนาคารออมสิน สาขาแห่งท้องที่ซึ่งที่ดินที่ถูกเวนคืนตั้งอยู่และได้เข้าใช้ประโยชน์ที่ดินที่ถูกเวนคืนเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา และประสานงานเจ้าของที่ดินเพื่อขอความร่วมมือให้เจ้าของที่ดินดำเนินการยื่นคำขอรังวัดแบ่งแยกและจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดินให้มีชื่อ รฟม. เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินที่ถูกเวนคืน แต่การดำเนินการนั้นไม่สามารถดำเนินการได้ทุกราย โดยมีที่ดินบางแปลงยังไม่ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟม. ประกอบกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา ได้เปิดให้บริการแก่ประชาชนแล้ว ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2566 ดังนั้น จึงจำเป็นต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 มาตรา 28 และมาตรา 31 โดยการเสนอร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. และตราเป็นกฎหมายออกใช้บังคับเพื่อให้กรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าวตกเป็นของ รฟม.

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. คือ ให้เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชบัญญัติ ซึ่งปรากฏรายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ ให้แก่ รฟม. เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา และให้เจ้าหน้าที่ในการเวนคืนเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนภายในระยะเวลา 4 ปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัติใช้บังคับ โดยให้ รฟม. เป็นเจ้าหน้าที่ในการเวนคืน

ร่างพระราชบัญญัตินี้จะทำให้ รฟม. สามารถนำที่ดินที่ได้จากการเวนคืนมาใช้ประโยชน์ในการก่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา ช่วงลาดพร้าว - สำโรง อันจะเป็นการสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรเดินทางของประชาชนให้มีความรวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การเวนคืนที่ดินเพื่อดำเนินโครงการดังกล่าวยังมีส่วนส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบให้เกิดความเจริญด้านที่อยู่อาศัย ตลอดจนก่อให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจจากกิจกรรมทางการค้าและการลงทุนของภาคธุรกิจในพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ในระยะยาว อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลให้เกิดการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของเจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนโดยเป็นการจำกัดสิทธิในทรัพย์สินของบุคคล ดังนั้น จึงจำเป็นที่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนซึ่งถือเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินจะได้รับการชดเชยหรือค่าทดแทนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายกำหนดไว้อย่างถูกต้อง เหมาะสม และเป็นธรรม เพื่อบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการดังกล่าว

กระบวนการเวนคืนที่ดินเพื่อโครงการรถไฟฟ้ามาตรฐาน สายนคราพิพัฒน์ (โครงการขนส่งด้วยระบบรถไฟฟ้า ช่วงลาดพร้าว-สำโรง สายสีเขียว)



1 ประกาศ พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่เขตจตุจักร เขตห้วยขวาง เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2558



▶ เป็นการกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อให้เจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าสำรวจพื้นที่ และทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนที่แน่นอน รวมทั้งสามารถ ประเมินค่าทดแทนอย่างเป็นธรรมแก่เจ้าของ



2 กรณีเจ้าของที่ดินตกลงตามราคาค่าทดแทน จะมีการทำสัญญาซื้อขาย และเจ้าของที่ดินรับเงินค่าทดแทน โดยกรรมสิทธิ์จะตกเป็นของ รฟม. ทันที



ทำสัญญา
ซื้อขาย



เจ้าของรับเงิน
ค่าทดแทน



กรรมสิทธิ์จะตกเป็น
ของ รฟม. ทันที

3 กรณีที่เจ้าของคัดค้านหรือไม่ตกลงขาย รฟม. วางเงินทดแทนไว้ก่อน แล้วใช้ การบังคับตามกฎหมายด้วยการตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อให้กรรมสิทธิ์ตกเป็นของ รฟม. โดยสมบูรณ์ตามกฎหมาย



กรณีคัดค้านหรือไม่ตกลงขาย



วางเงิน
ทดแทน



บังคับ
ตามกฎหมาย



กรรมสิทธิ์ตกเป็น
ของ รฟม. โดย
สมบูรณ์ตามกฎหมาย



เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1	
- หลักการและเหตุผลร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-1
- สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-2
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2-1
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ	3-1
- เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง “นคราพัฒนา”	3-1
- แนวเส้นทางของโครงการ	3-1
- สถิติจำนวนผู้โดยสารโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา (สีเหลือง)	3-4

ส่วนที่ 1

หลักการและเหตุผล

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

เหตุผล

เนื่องจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้สำรวจที่ที่จะต้องเวนคืน เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ ตามพระราชกฤษฎีกากำหนด เขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตจตุจักร เขตห้วยขวาง เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2558 เสร็จแล้ว สมควรเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวต่อไป จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สรุปสาระสำคัญ*

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. มีสาระสำคัญเป็นการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหน้าที่ในการเวนคืน และกำหนดระยะเวลาให้เจ้าหน้าที่ในการเวนคืนเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนภายใน 4 ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัติฯ ใช้บังคับ

* ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ), ระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 27 ปีที่ 1 ครั้งที่ 14 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2569. สืบค้น 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 จาก https://pis.parliament.go.th/PARFileDownloadProxy/download?s=n6_BplARU5TtyvNEvFPIM3-99OK3Ds8y3wXT8PwhfiL1FDa9tGqHGZoyD3j9CX9RoQkT-Ac9w1C4JOHZGxiQyjQgVgleiRU5TW55XgReMogDziPnvM1BqLM5r8kFuDJT6-k9YnoZAM_mpEz1dgl769Ra1sj-iwwRkUXQwg==&ref=10053123&n=1

ร่าง

พระราชบัญญัติ

เวนคืนอสังหาริมทรัพย์

เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์

ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร

และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

.....
.....
.....

.....
.....

โดยที่เป็นการสมควรให้เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 26 ประกอบกับมาตรา 37 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนตกเป็นของเจ้าหน้าที่ในการเวนคืน ในการสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

.....
.....

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศ
ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ
เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ
จังหวัดสมุทรปราการ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งปรากฏรายชื่อเจ้าของ
หรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์

มาตรา 4 ให้เจ้าหน้าที่ในการเวนคืนเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนตามมาตรา 3
ภายในระยะเวลาสี่ปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา 5 ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหน้าที่ในการเวนคืน

มาตรา 6 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี

แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
เพื่อสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์

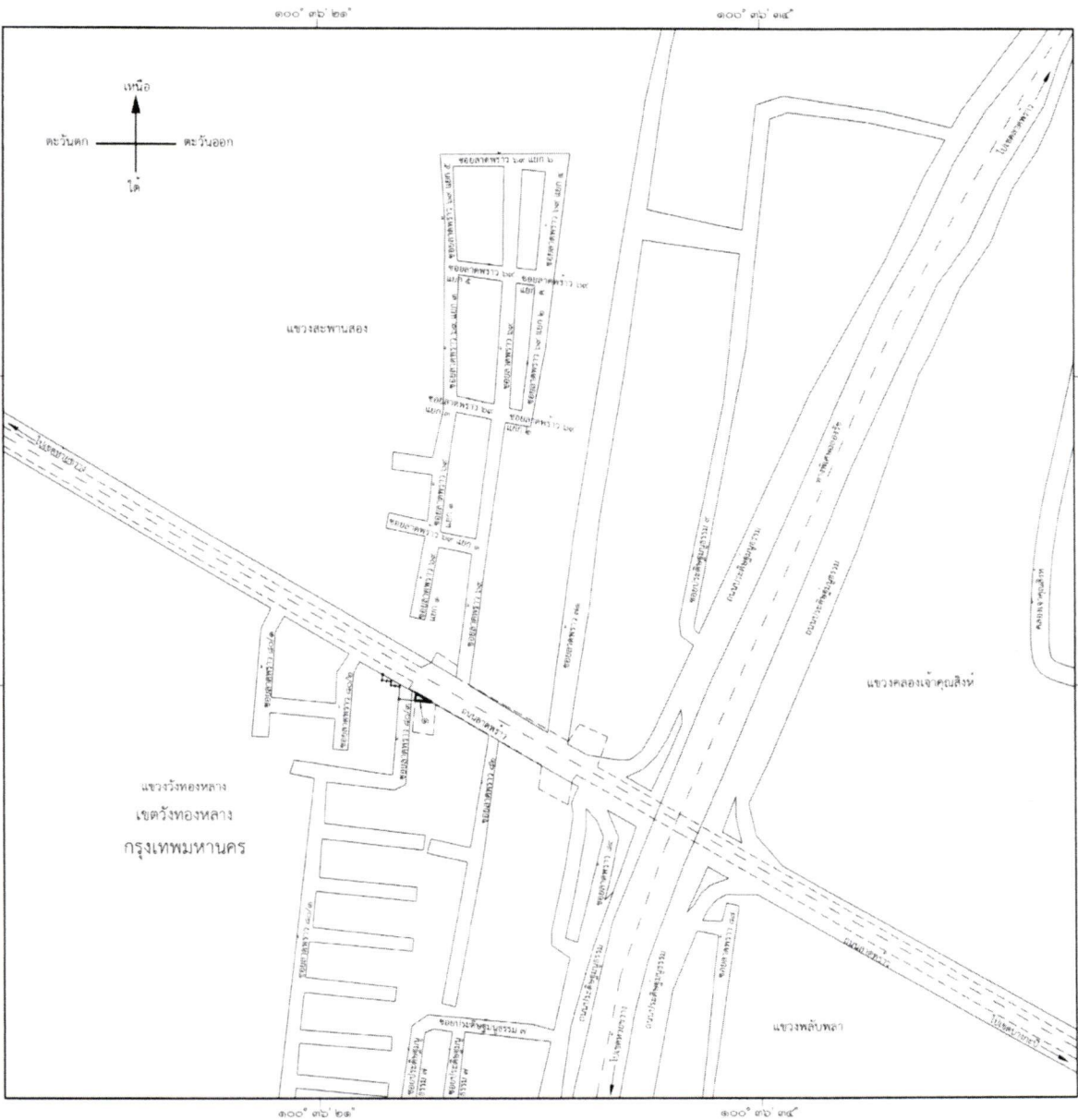
ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

มาตราส่วน ๑ : ๕,๐๐๐

๐ ๕๐ ๑๐๐ ๒๐๐ เมตร

แผนที่หมายเลขที่ ๑/๑๐



เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่ต้องเวนคืน
- แนวเขตที่จะสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล เขตของแขวง
- ทางหลวง ถนน ซอย
- แม่น้ำ คลอง ห้วย

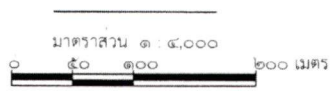
bnm

(นายชัยยศ ณ นคร)
ผู้อำนวยการฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน

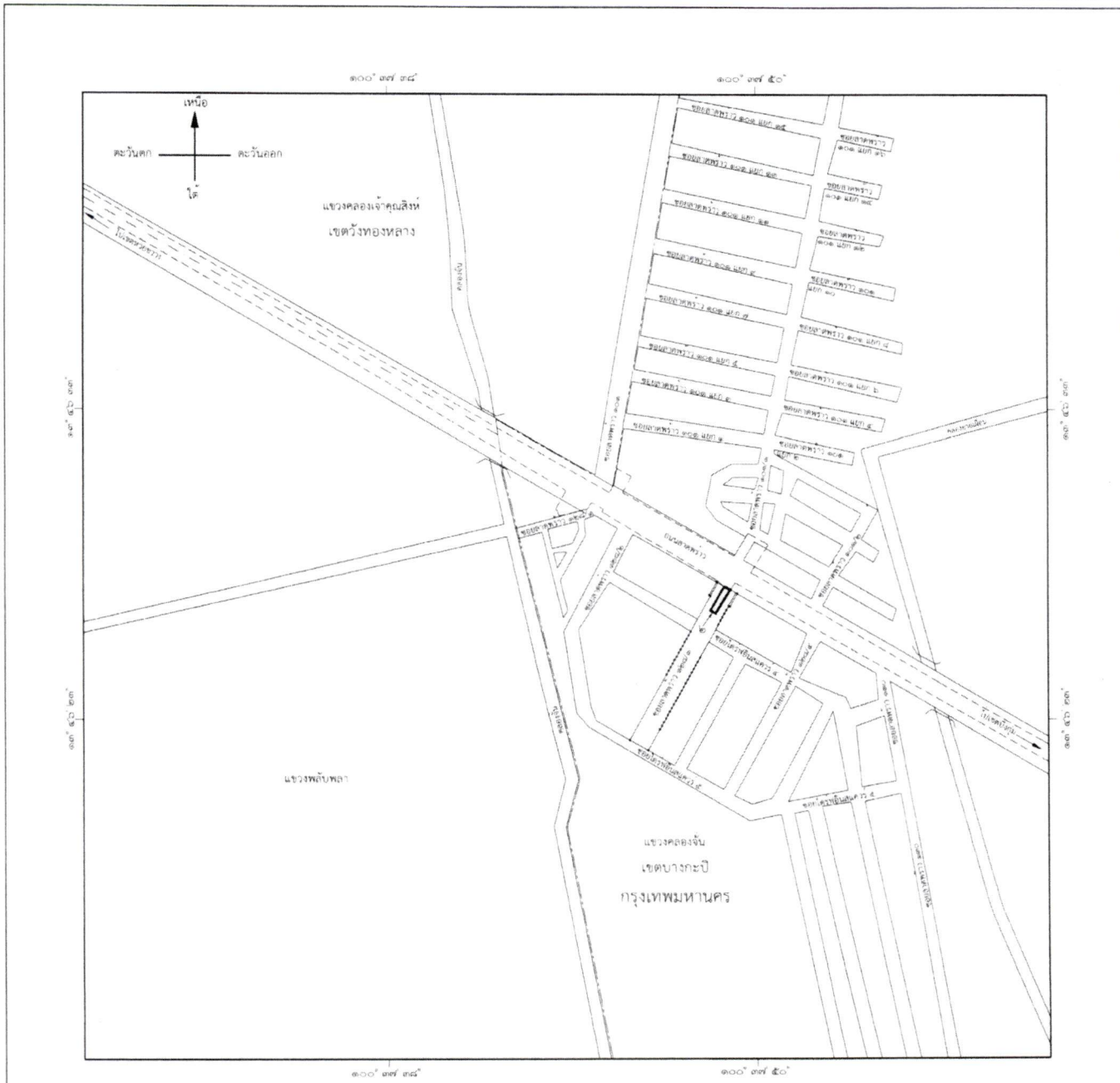
วิภา พันธ์มงคล
(นายวิทยา พันธุ์มงคล)

รองผู้ว่าการการรถไฟฯ ขสมก. และประเทศไทย (ปฏิบัติกร)
รักษาการแทน ผู้ว่าการการรถไฟฯ ขสมก. และประเทศไทย

แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
 เพื่อสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา
 ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
 พ.ศ.



แผนที่หมายเลขที่ ๒/๑๐



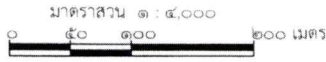
- เครื่องหมาย**
- แนวเขตที่ดินที่ต้องเวนคืน
 - แนวเขตที่จะสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา
 - เขตอำเภอ เขตกิ่งอำเภอ เขตของเขต
 - เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล เขตของแขวง
 - ทางหลวง ถนน ซอย
 - สะพาน
 - แม่น้ำ คลอง ห้วย

(นายชัยยศ น.นคร)
 ผู้อำนวยการฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน

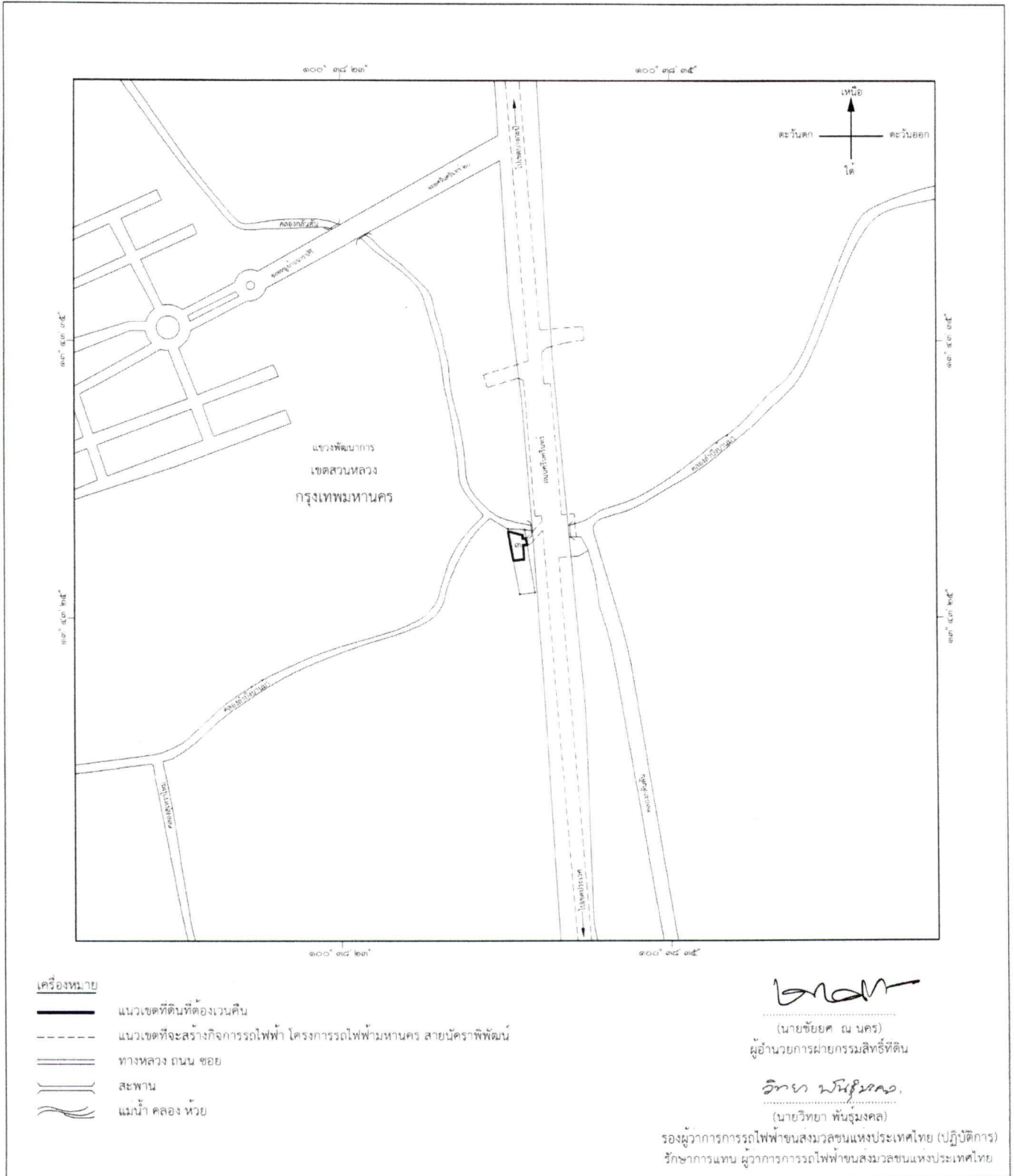
(นายวิทยา พันธุ์มงคล)
 รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ปฏิบัติการ)
 วิศวกรรมการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
 เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา
 ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.



แผนที่หมายเลขที่ ๓๗/๓๐



เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่ค้องเวนคืน
- แนวเขตที่จะสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา
- ทางหลวง ถนน ซอย
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย

(Signature)

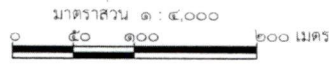
(นายชัยศ ณ นคร)
 ผู้อำนวยการฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน

(Signature)
 (นายวิทยา พันธุ์มงคล)

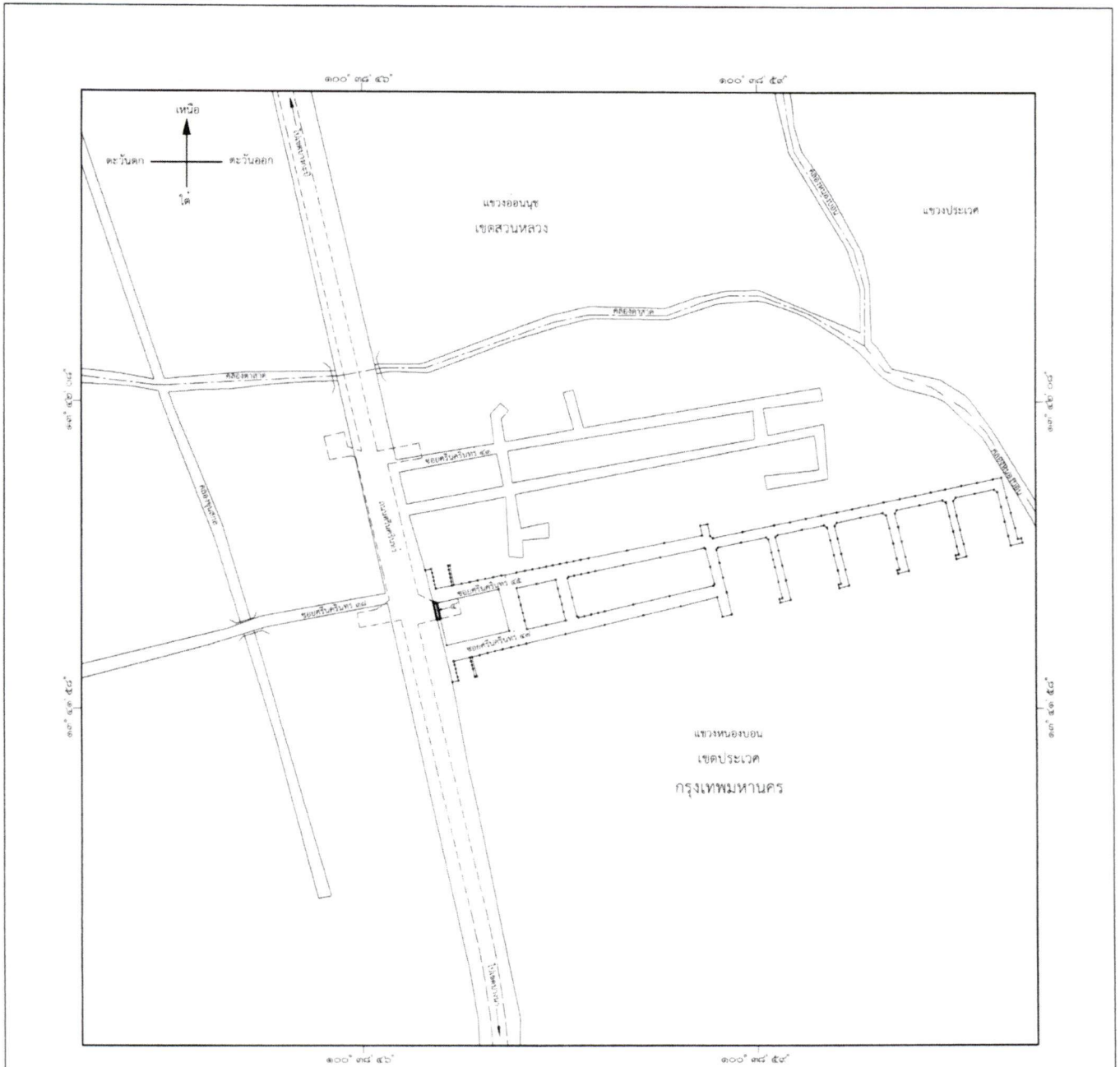
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ปฏิบัติการ)
 รักษาการแทน ผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
 เพื่อสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา
 ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.



แผนที่หมายเลขที่ ๔/๑๐



- เครื่องหมาย**
- แนวเขตที่ดินที่ต้องเวนคืน
 - แนวเขตที่จะสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา
 - เขตอำเภอ เขตกิ่งอำเภอ เขตของเขต
 - เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล เขตของแขวง
 - ทางหลวง ถนน ซอย
 - สะพาน
 - แม่น้ำ คลอง ห้วย

(นายชัยยศ ฉน นคร)
 ผู้อำนวยการฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน

(นายวิทยา พันธุ์มงคล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (ปฏิบัติการ)
 รักษาการแทน ผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
เพื่อสร้างกิจการรถไฟ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา

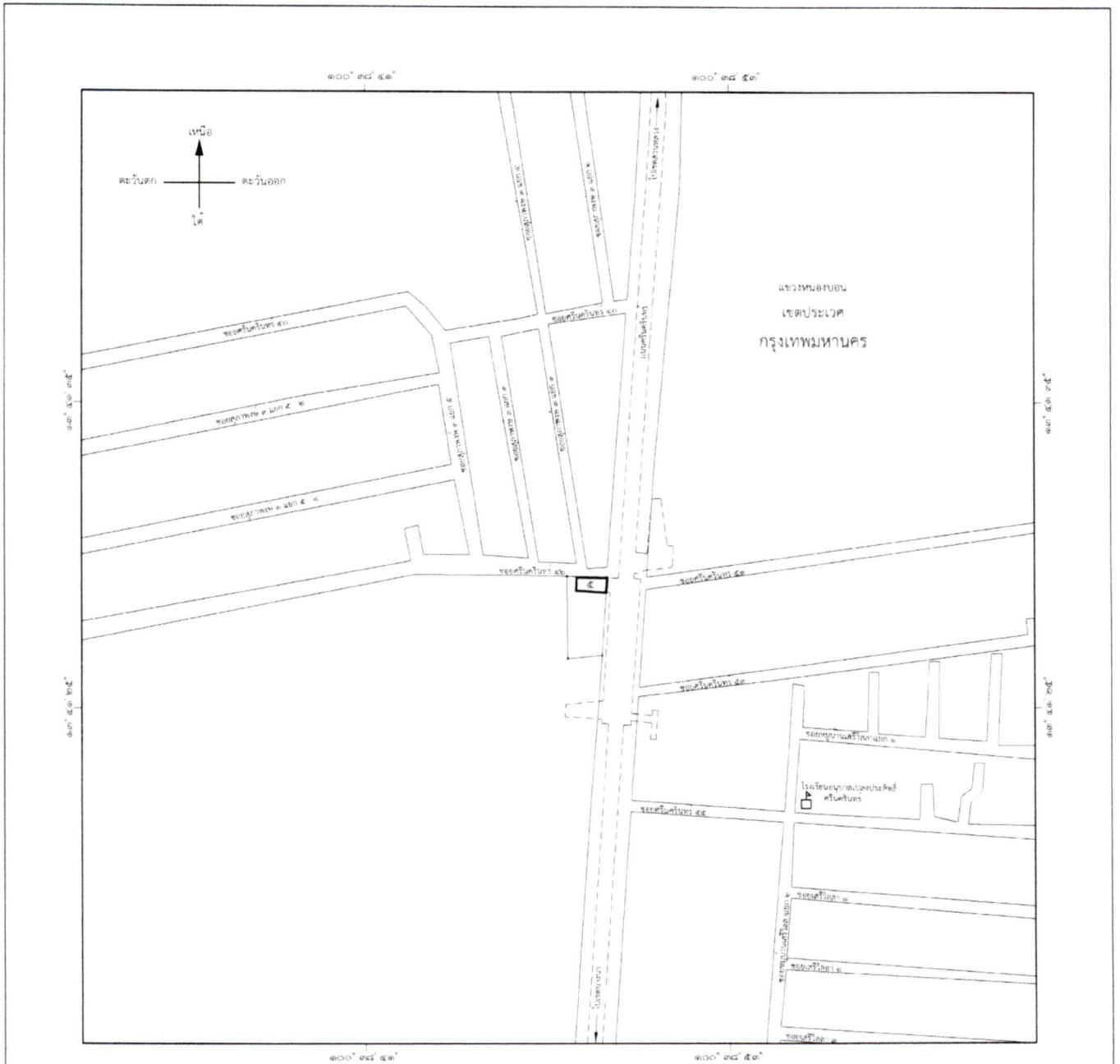
ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

มาตราส่วน ๑ : ๕,๐๐๐

๐ ๕๐ ๑๐๐ ๒๐๐ เมตร

แผนที่หมายเลขที่ ๕/๑๐



เครื่องหมาย

- (เส้นทึบ) แนวเขตที่ดินที่ต้องเวนคืน
- - - (เส้นประ) แนวเขตที่จะสร้างกิจการรถไฟ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา
- (เส้นเส้นประ) ทางหลวง ถนน ซอย
- (สัญลักษณ์อาคาร) มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน

(ลายเซ็น)

(นายชัยยศ ณ นคร)
ผู้อำนวยการฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน

(ลายเซ็น)
(นายวิทยา พันธุ์มงคล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ปฏิบัติการ)
รักษาการแทน ผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

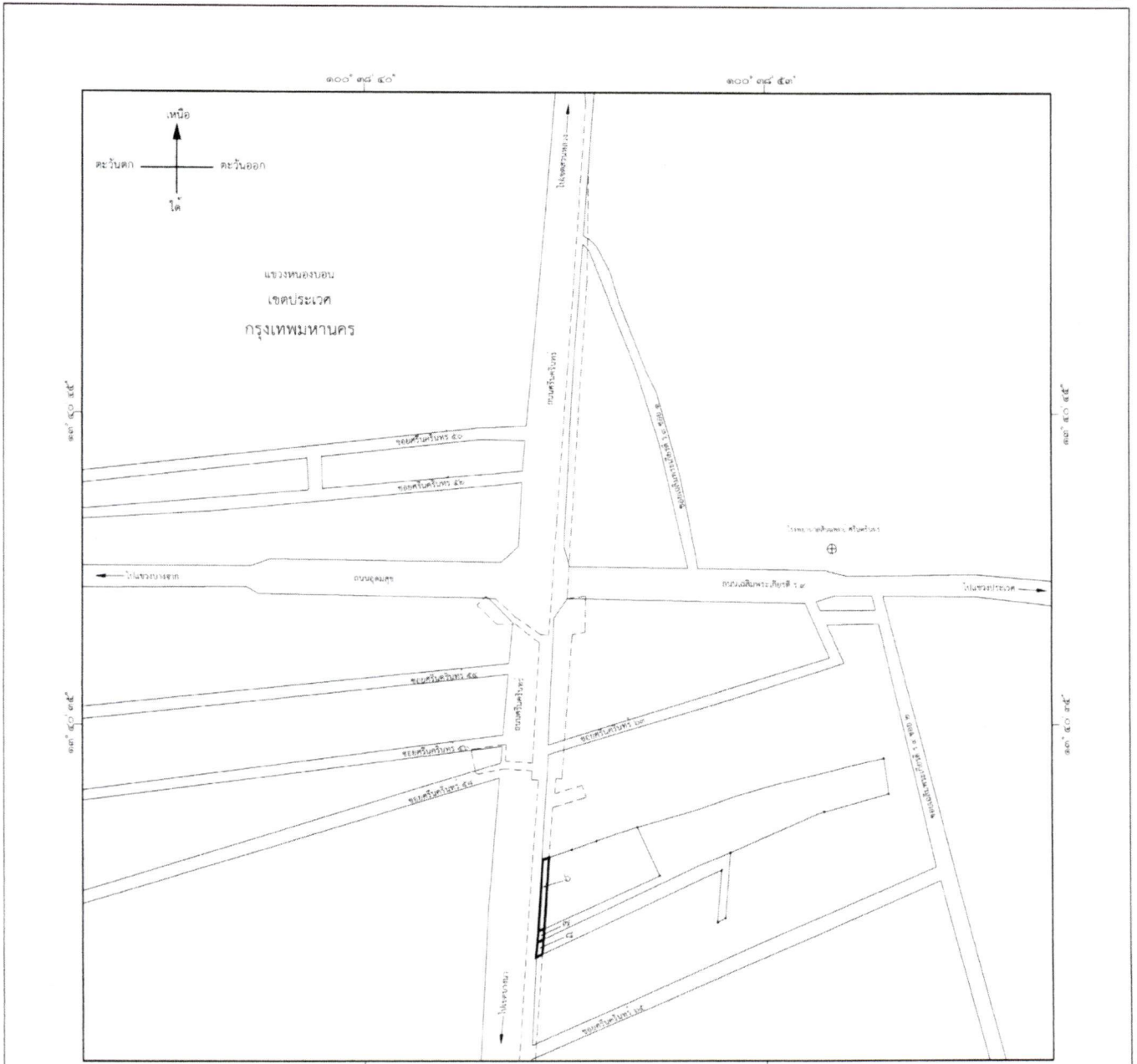
แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนสิ่งหาริมทรัพย์
 เพื่อสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์
 ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกระบือ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

มาตราส่วน ๑ : ๔,๐๐๐

๐ ๕๐ ๑๐๐ ๒๐๐ เมตร

แผนที่หมายเลขที่ ๖/๑๐



เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่ต้องเวนคืน
- - - - - แนวเขตที่จะสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์
- ==== ทางหลวง ถนน ซอย
- ⊕ โรงพยาบาล สถานีอนามัย

(Handwritten signature)

(นายชัยศ ณ นคร)
 ผู้อำนวยการฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน

(Handwritten signature)
 (นายวิทยา พันธุมงคล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ปฏิบัติการ)
 รักษาการแทน ผู้อำนวยการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

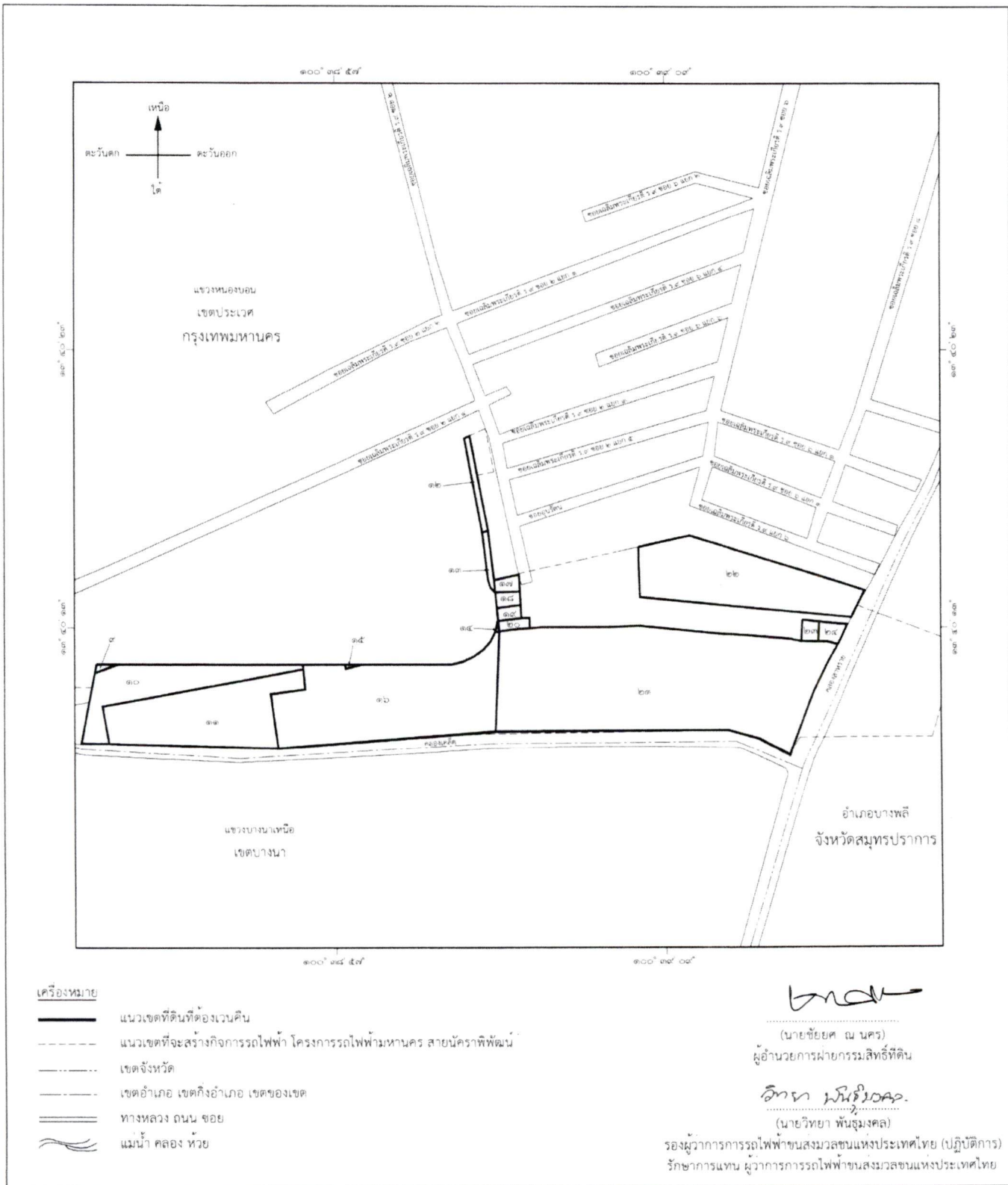
แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
 เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพพัฒนา
 ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ.

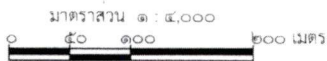
มาตราส่วน ๑ : ๕,๐๐๐

๐ ๕๐ ๑๐๐ ๒๐๐ เมตร

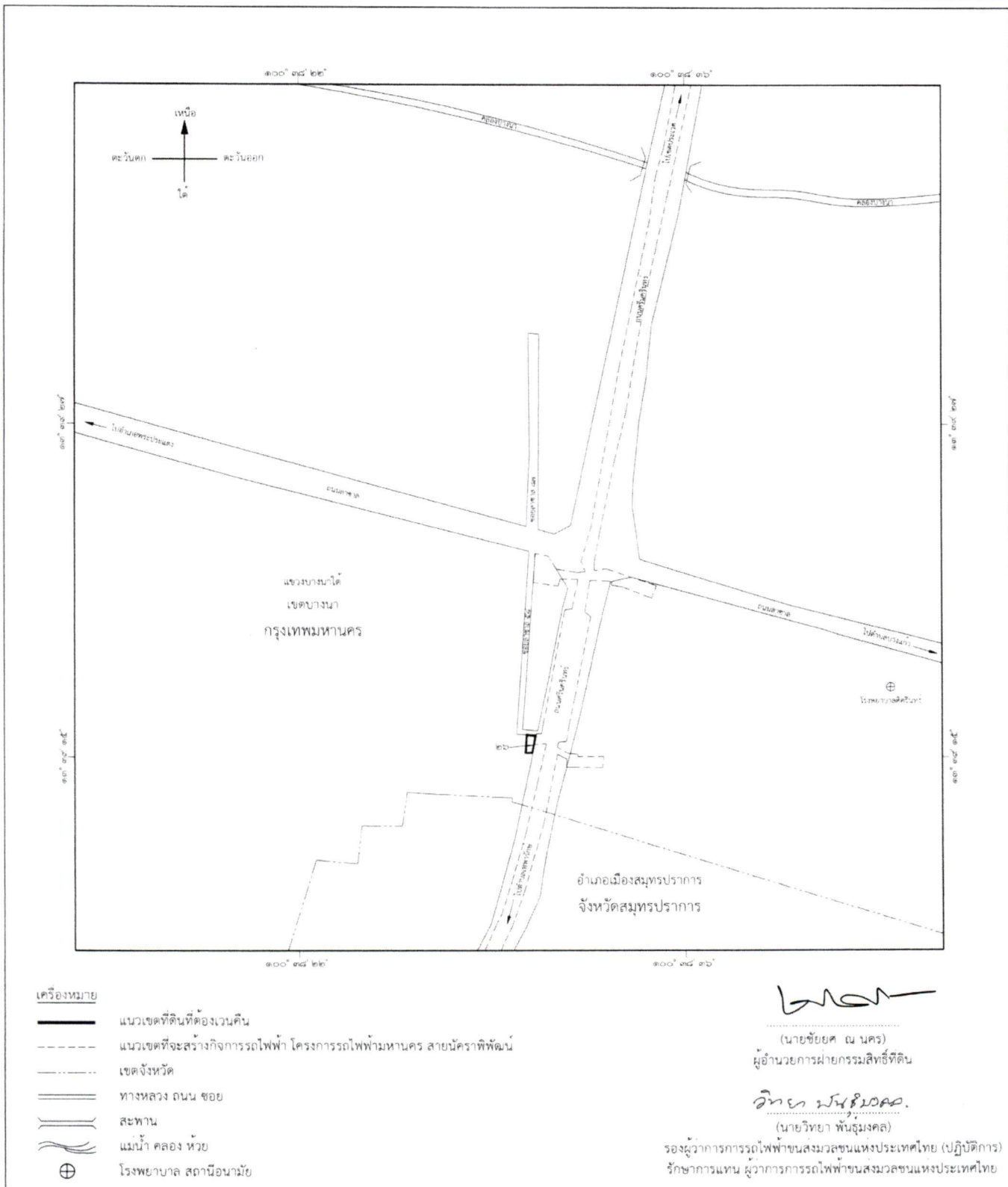
แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐



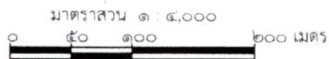
แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
 เพื่อสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟพ้ามหานคร สายนคราพัฒนา
 ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
 พ.ศ.



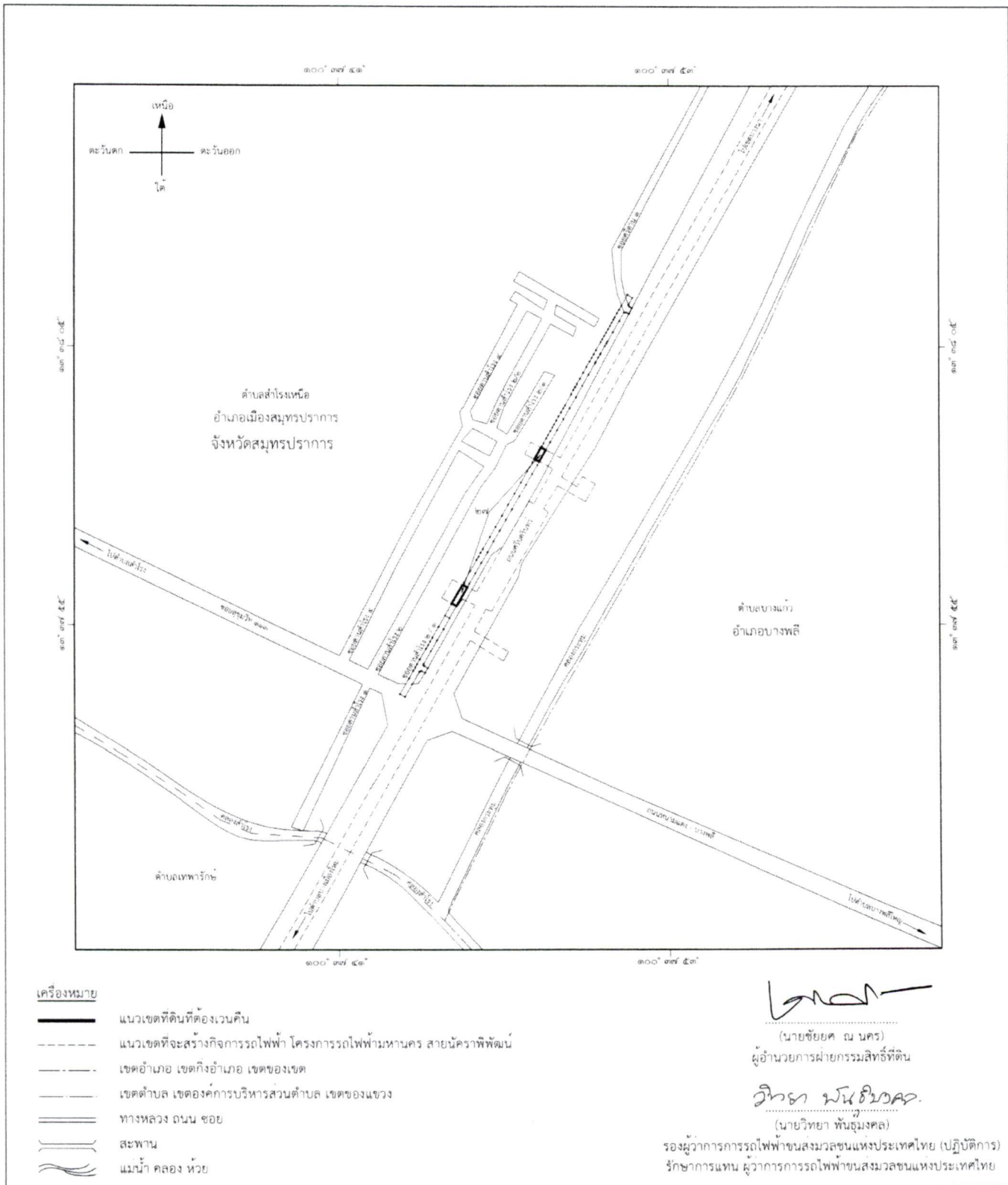
แผนที่หมายเลขที่ ๙/๑๐



แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
 เพื่อสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา
 ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
 พ.ศ.



แผนที่หมายเลขที่ ๑๐/๑๐



เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่ต้องเวนคืน
- แนวเขตที่จะสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา
- เขตอำเภอ เขตกิ่งอำเภอ เขตของเขต
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล เขตของแขวง
- ทางหลวง ถนน ซอย
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย

(นายชัยยศ ฌนนคร)
 ผู้อำนวยการฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน

(นายวิทยา พันธุ์จุมพล)
 รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (ปฏิบัติการ)
 รักษาการแทน ผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

บัญชีรายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินที่ต้องเวนคืนท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
เพื่อสร้างกิจการรถไฟฯ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์
ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร
และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
พ.ศ.

แผ่นที่ ๑/๒

แปลง หมายเลข	รายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครอง	ที่ตั้งบริเวณอยู่ที่			ที่ดินตั้งอยู่ที่			หนังสือสำคัญ					เนื้อที่ตามหนังสือสำคัญ			เนื้อที่ที่ต้องเวนคืน			หมายเหตุ
		ตำบล/แขวง	อำเภอ/เขต	จังหวัด	ตำบล/แขวง	อำเภอ/เขต	จังหวัด	ประเภท	เลขที่	รวาง	เลขที่ดิน	หน้าสำรวจ	ไร่	งาน	ตารางวา	ไร่	งาน	ตารางวา	
๑	บริษัท เพิ่มทุนสินการเคหะ จำกัด	วัดเทพศิรินทร์	ป้อมปราบ ศัตรูพ่าย	กรุงเทพมหานคร	วังทองหลาง	วังทองหลาง	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๕๔๖๔	๕๑๓๖ IV ๗๕๒๔ - ๑๓	๖๑๐๕	๒๘๘	-	-	๖๒	-	-	๙ ๘/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๒/๑๐
	บริษัท มกนเคจิจเจริญ จำกัด	วัดเทพศิรินทร์	ป้อมปราบ ศัตรูพ่าย	กรุงเทพมหานคร															
	บริษัท วอลล์ สตรีท วิลล่า จำกัด	วัดเทพศิรินทร์	ป้อมปราบ ศัตรูพ่าย	กรุงเทพมหานคร															
๒	บริษัท ส.โยชนพัฒนาการ จำกัด	คลองจั่น	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	คลองจั่น	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๑๖๗๕๓๑	๕๑๓๖ IV ๗๖๒๒ - ๑๐	๖๐๕๓	๑๘๐๒๘	๒	๑	๒๓	-	-	๔๐ ๒/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๒/๑๐
๓	บริษัท บิวตี้ฟูลชีวิด์ จำกัด	สะพานสูง	สะพานสูง	กรุงเทพมหานคร	พัฒนาการ	สวนหลวง	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๗๕๐๒๒	๕๑๓๖ III ๗๖๒๖ - ๔	๑๔๕	๕๒๓๓	-	๓	๑๓	-	๑	๖	แผนที่หมายเลขที่ ๓/๑๐
๔	บริษัท เอ็กซ์ตรา โปรเจกต์ จำกัด	ประเวศ	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๖๖๒๔	๕๑๓๖ III ๗๘๑๔ - ๑๐, ๙, ๑๑, ๖, ๗	๓๗๖๖	๓๓๔	๔	๓	๑๒	-	-	๓๙ ๘/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๔/๑๐
๕	นายพิสิฐ มะแก้ว ผู้จัดการมรดกนางชาติยะ สกลอารีย์	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๑๙๔๔๘๐	๕๑๓๖ III ๗๘๑๒ - ๑	๒๒๗๑	๑๓๔๔๔	๑	๓	๕๖	-	๑	๑/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๕/๑๐
	นายอุษัณหดี งามมานะ ผู้จัดการมรดกนายวาสิทธิ งามมานะ	ประเวศ	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร															
	นายพิสิฐ มะแก้ว และนางสาวพินิตา มะแก้ว	ประเวศ	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร															
	ผู้อุปถัมภ์นางสกุณี มะแก้ว																		
	นางสมจิตต์ สุขเจริญ	ประเวศ	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร															
	นางสมใจ งามมานะ	ประเวศ	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร															
	นางสาววิภาวดี มาลีพันธุ์ และนางสาววิภาวดี มาลีพันธุ์	ประเวศ	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร															
	ผู้จัดการมรดกนางวิสา มาลีพันธุ์																		
	นางพัชริดา มะแก้ว	ประเวศ	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร															
นายวิริยะ งามมานะ	ประเวศ	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร																
๖	นายณัฐธนกร สว่างเนตร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๑๔๖๔๖	๕๑๓๖ III ๗๘๑๒ - ๑๓	๕๖๑๐	๑๘๘๐	๔	-	๔๘	-	๑	๑๕ ๒/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๖/๑๐
๗	นายณัฐธนกร สว่างเนตร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๑๓๑๕	๕๑๓๖ III ๗๘๑๒ - ๑๓	๑๔๖๔	๑๐๓	๗	๒	๒๒	-	-	๑๗ ๔/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๖/๑๐
๘	นางพรทิพย์ ปัญญาสกุลวงศ์	บางจาก	พระโขนง	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๒๙๕๖๗	๕๑๓๖ III ๗๘๑๒ - ๑๓, ๑๔	๕๖๒๒	๔๐๖๖	๓	๓	๖๓	-	-	๒๔ ๘/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๖/๑๐
๙	บริษัท โอเอสกรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๕๖๐๖๓	๕๑๓๖ III ๗๘๑๐ - ๑	๒๒๘๕	๘๐๘๘	-	-	๓๖ ๒/๑๐	-	-	๓๖ ๒/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๑๐	บริษัท โอเอสกรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๕๖๐๕๔	๕๑๓๖ III ๗๘๑๐ - ๒, ๑, ๕	๒๐๕๓	๘๐๘๘	๔	๑	๑๘ ๒/๑๐	๔	๑	๑๘ ๒/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๑๑	บริษัท โอเอสกรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๕๖๖๔๗	๕๑๓๖ III ๗๘๑๐ - ๖, ๕	๖๕๗	๘๑๘๘	๗	๑	๖๗ ๘/๑๐	๗	๑	๖๗ ๘/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐

บัญชีรายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินที่ต้องเวนคืนท้ายพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
เพื่อสร้างกิจการรถไฟท่า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์
ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร
และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
พ.ศ.

แผ่นที่ ๒/๖

แปลง หมายเลข	รายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครอง	ที่ตั้งบ้านเรือนอยู่ที่			ที่ดินตั้งอยู่ที่			หนังสือสำคัญ				เมื่อที่ตามหนังสือสำคัญ			เมื่อที่ที่ต้องเวนคืน			หมายเหตุ	
		ตำบล/แขวง	อำเภอ/เขต	จังหวัด	ตำบล/แขวง	อำเภอ/เขต	จังหวัด	ประเภท	เลขที่	ระวาง	เลขที่ดิน	หน้าสำรวจ	ไร่	งาน	ตารางวา	ไร่	งาน		ตารางวา
๑๒	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๕๖๐๖๕	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๒	๒๐๙๖	๘๑๐๐	-	๑	๘๕ ๖/๑๐	-	๑	๘๕ ๖/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๑๓	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๕๖๐๕๙	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๒	๒๐๙๓	๘๐๙๙	-	๑	๑๗ ๗/๑๐	-	๑	๑๗ ๗/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๑๔	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๕๖๐๖๐	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๒	๒๐๙๔	๘๐๙๕	-	-	๔ ๕/๑๐	-	-	๔ ๕/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๑๕	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๕๖๐๖๑	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๒	๒๐๙๕	๘๐๙๖	-	-	๓๐ ๘/๑๐	-	-	๓๐ ๘/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๑๖	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๕๖๐๕๗	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๒, ๒	๒๒๒๔	๘๐๙๒	๑๒	๑	๘๒ ๗/๑๐	๑๒	๑	๘๒ ๗/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๑๗	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๑๔๐๙๐๕	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๒	๙๗๒	๑๐๑๓๓	-	-	๙๘	-	-	๙๘	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๑๘	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๑๔๐๙๐๖	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๒	๙๗๓	๑๐๑๓๒	-	-	๘๘	-	-	๘๘	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๑๙	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๑๔๐๙๐๗	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๒	๙๗๐	๑๐๑๓๓	-	-	๘๘	-	-	๘๘	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๒๐	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๑๔๐๙๐๘	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๒	๙๖๘	๑๐๑๓๔	-	๑	๗	-	๑	๗	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๒๑	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๖๐๒๖	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๓, ๗, ๒, ๖	๕๒๑๒	๒๙๑	๒๔	๑	๘๐	๒๔	๑	๘๐	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๒๒	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๑๔๐๙๓๐	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๓	๕๐๙	๑๐๑๕๖	๘	๑	๒๖	๘	๑	๒๖	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๒๓	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๑๔๐๙๒๘	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๓	๕๑๙	๑๐๑๕๔	-	-	๙๔	-	-	๙๔	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๒๔	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	หนองบอน	ประเวศ	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๑๔๐๙๒๙	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๓	๕๒๐	๑๐๑๕๕	-	๑	๕๓	-	๑	๕๓	แผนที่หมายเลขที่ ๗/๑๐
๒๕	บริษัท โอสตาบุเคราห์ โฮลดิ้ง จำกัด	หัวหมาก	บางกะปิ	กรุงเทพมหานคร	บางแก้ว	บางพลี	สมุทรปราการ	โฉนด	๑๗๗๔๐๑	๕๑๒๖ III ๗๘๑๐ - ๗, ๓	๔๗๖	๔๐๖๒๙	๔	๓	๑๑ ๘/๑๐	๔	๓	๑๑ ๘/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๘/๑๐
๒๖	นางศิริภัสสร ปิยนันทวารินทร์	บางแก้ว	บางพลี	สมุทรปราการ	บางนาใต้	บางนา	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๔๒๒๕	๕๑๒๖ III ๗๖๐๘ - ๔	๑๕๕๘	๓๘๘๗๗	-	-	๔๒	-	-	๔๒	แผนที่หมายเลขที่ ๘/๑๐
๒๗	นางสาวโสภากพรรณ สิริประวิติกุล นางชมช่า เศษประเสริฐ	บางกอบัว ทับใต้	พระประแดง หัวหิน	สมุทรปราการ ประจวบคีรีขันธ์	สำโรงเหนือ	เมือง สมุทรปราการ	สมุทรปราการ	โฉนด	๔๗๒๗๐	๕๑๒๖ III ๗๖๐๖ - ๖	๙๓	๔๖๖๘	๑	๓	๗๖	-	-	๖๒ ๘/๑๐	แผนที่หมายเลขที่ ๑๐/๑๐

ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์

ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.¹ มีวัตถุประสงค์เพื่อเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ที่ระบุเพื่อนำมาใช้ในการสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ ครอบคลุมพื้นที่กว้างขวางทั้งในกรุงเทพมหานคร (เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ และเขตบางนา) และจังหวัดสมุทรปราการ (อำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ) และให้เจ้าหน้าที่ในการเวนคืนเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนภายในระยะเวลา 4 ปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัติใช้บังคับ โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นเจ้าหน้าที่ในการเวนคืน สำหรับเหตุผลสำคัญของการเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ (โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) มีที่ดินถูกเวนคืนจำนวน 275 แปลง ซึ่ง รฟม. ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 โดยแบ่งเป็น 3 กรณี คือ

1. ที่ดินที่เจ้าของได้ตกลงทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ รับเงินค่าตอบแทน และโอนกรรมสิทธิ์เป็นของ รฟม. เรียบร้อยแล้ว

2. ที่ดินที่ได้ดำเนินการวางเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของที่ดิน ซึ่งกรรมสิทธิ์ที่ดินยังไม่ตกเป็นของ รฟม.

3. ที่ดินของหน่วยงานของรัฐ

ทั้งนี้ รฟม. ได้ดำเนินการวางเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของที่ดินทุกรายและได้นำไปฝากไว้ที่ธนาคารออมสิน สาขาแห่งท้องที่ซึ่งที่ดินที่ถูกเวนคืนตั้งอยู่ และได้เข้าใช้ประโยชน์ที่ดินที่ถูกเวนคืนเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ และประสานงานเจ้าของที่ดินเพื่อขอความร่วมมือให้เจ้าของที่ดินดำเนินการยื่นคำขอรังวัดแบ่งแยก และจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดินให้มีชื่อ รฟม. เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินที่ถูกเวนคืน

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการนั้นไม่สามารถดำเนินการได้ทุกรายเนื่องจากเจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนบางรายไม่มาตกลงทำสัญญาซื้อขายที่ดินและจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์เป็นของ รฟม. ตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ดังนั้น ที่ดินดังกล่าวจึงยังไม่ตกเป็นกรรมสิทธิ์

¹ ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ), ระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 27 ปีที่ 1 ครั้งที่ 14 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2569. สืบค้น 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 จาก https://pis.parliament.go.th/PARFileDownloadProxy/download?s=n6_BpIARU5TtyvNEvFPlM3-99OK3Ds8y3wXT8 PwhfL1 FDa9 tGqHGZoyD3 j9 CX9 RoQkT-Ac9 w1 C4 JOHZGxiQyjQvgleiRU5 TW5 5 XgReMogDziPnvM1 BqLM5r8kFuDJT6-k9YnoZAM_mpEz1dgl769Ra1sj-iwwRkUXQwg==&ref=10053123&n=1

ของ รฟม. ประกอบกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิวัฒน์ ได้เปิดให้บริการแก่ประชาชนแล้ว ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2566 จึงจำเป็นต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 มาตรา 28 และมาตรา 31 โดยการเสนอร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิวัฒน์ ในท้องที่เขตวังทองหลาง เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. และตราเป็นกฎหมายออกใช้บังคับเพื่อให้กรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าวตกเป็นของ รฟม. ต่อไป

เมื่อพิจารณาจากสภาพการณ์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิวัฒน์ ที่มีปัญหาการเวนคืนที่ดินนั้น สอดคล้องกับการศึกษาวิจัยของ อิศรพงษ์ ทองพจน์² (2566) ที่ได้ศึกษาวิจัย เรื่อง ปัญหาการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 โดยมีวัตถุประสงค์การวิจัย ได้แก่ 1) เพื่อวิเคราะห์ปัญหาการกำหนดค่าทดแทนที่ดิน และค่าทดแทนที่ดินที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนแต่ไม่ได้ถูกเวนคืน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 และ 2) เพื่อเสนอแนะแนวทางกำหนดค่าทดแทนที่ดิน และค่าทดแทนที่ดินที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนแต่ไม่ได้ถูกเวนคืน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 โดยผลการศึกษา สามารถสรุปได้ดังนี้

1. ปัญหาการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์

การบังคับใช้กฎหมายเวนคืนที่ผ่านมา โดยเฉพาะพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 ที่ถูกใช้บังคับมาเป็นเวลานาน พบปัญหาความไม่เป็นธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการกำหนดค่าทดแทนที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งเกิดจากบทบัญญัติบางมาตราที่ไม่เหมาะสม เป็นอุปสรรคในการกำหนดและจ่ายเงินค่าทดแทนของเจ้าหน้าที่ ทำให้ผู้ถูกเวนคืนได้รับค่าทดแทนที่ไม่เป็นธรรม เป็นเหตุให้มีการแก้ไขและปรับปรุงพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้มีความสอดคล้องกับมาตรา 37 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 เพื่อแก้ปัญหาค่าชดเชยที่ไม่เป็นธรรม โดยเฉพาะในประเด็นการเวนคืนเพื่อนำอสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนและการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนที่ไม่ได้นำไปใช้ประโยชน์ให้แก่เจ้าของเดิมหรือทายาท แม้อาจจะมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 แต่กลับพบปัญหาว่าไม่สามารถกำหนดราคาค่าทดแทนทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนได้อย่างเป็นธรรม ส่งผลให้ผู้ถูกเวนคืนไม่ได้รับค่าชดเชยจากการถูกเวนคืนที่เหมาะสม ผู้ถูกเวนคืนหลายรายไม่สามารถซื้อทรัพย์สินหรือที่อยู่อาศัยใหม่ที่มีลักษณะใกล้เคียงกับที่ดินเดิมได้ บางรายได้รับผลกระทบจากการเวนคืนแต่ไม่ได้รับค่าชดเชยใด ๆ ส่งผลให้เกิดการอุทธรณ์ในประเด็นค่าทดแทนต่อศาลปกครองเป็นจำนวนมาก โดยสามารถสรุปปัญหาสำคัญ ดังนี้

² อิศรพงษ์ ทองพจน์. (กรกฎาคม - สิงหาคม 2566). ปัญหาการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562. วารสารรัชต์ภาคย์, ปีที่ 17 (ฉบับที่ 53), 1-17. สืบค้น 17 พฤษภาคม 2569 จาก <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/RJPJ/article/view/262864>

1.1 ความเชี่ยวชาญของคณะกรรมการกำหนดราคาค่าทดแทนที่ดิน

ในประเด็นความเชี่ยวชาญของคณะกรรมการกำหนดราคาค่าที่ดิน พบว่า พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 กำหนดให้คณะกรรมการกำหนดราคาค่าที่ดิน ประกอบด้วย ผู้แทนของเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่ทำการเวนคืน ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอหรือผู้อำนวยการเขต และผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง โดยองค์ประกอบดังกล่าวมีข้อจำกัดในเรื่องความเชี่ยวชาญเฉพาะทางด้านการประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ ทำให้ราคาที่ดินที่คณะกรรมการกำหนดมักไม่สอดคล้องกับราคาตามท้องตลาดที่เจ้าของที่ดินจะสามารถซื้อที่ดินในลักษณะเดิมกลับคืนมาได้ ความไม่เชี่ยวชาญของคณะกรรมการนี้ส่งผลให้การกำหนดค่าทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืนของประเทศไทยมีลักษณะไม่ครบถ้วนและไม่เป็นไปตามราคาตามท้องตลาดในปัจจุบัน ซึ่งแตกต่างจากการกำหนดค่าทดแทนในต่างประเทศที่ผู้กำหนดราคาค่าที่ดินจะเป็นผู้มีความเชี่ยวชาญด้านที่ดินเป็นการเฉพาะ เช่น ในประเทศเยอรมนีผู้กำหนดราคาค่าที่ดิน ได้แก่ คณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินราคา (The Committee of Valuation Experts) จะเป็นผู้มีหน้าที่กำหนดมูลค่าทรัพย์สินและประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ซึ่งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญจะแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิด้านการประเมินมูลค่าเป็นผู้แสวงหาข้อเท็จจริงต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดราคาค่าทดแทนที่ดิน ส่วนในสหราชอาณาจักร การกำหนดค่าทดแทนในเบื้องต้น เจ้าหน้าที่ผู้ทำการเวนคืนจะทำการเจรจากับเจ้าของทรัพย์สินเพื่อตกลงราคาทรัพย์สิน หากไม่สามารถตกลงกันได้คณะกรรมการพิจารณาค่าทดแทนความเสียหายซึ่งเกิดกับที่ดิน (Land Tribunal) ซึ่งประกอบด้วย นักกฎหมายและผู้เชี่ยวชาญในการประเมินราคาทรัพย์สินจะเป็นผู้พิจารณาค่าทดแทน ทำให้การประเมินความเสียหายจากการสูญเสียที่ดิน เช่น การถูกรบกวนสิทธิในที่ดิน (Disturbance) การได้รับผลกระทบทางลบที่จะเกิดจากการเวนคืนที่ดิน (Injurious Affection) ตลอดจนการเลือกวิธีการกำหนดราคาต่าง ๆ สามารถกระทำได้อย่างเหมาะสม

1.2 ราคาที่ใช้เป็นฐานในการประเมินราคาที่ดิน

พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 มาตรา 20 ประกอบกฎกระทรวงกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน พ.ศ. 2564 ข้อ 7(1) วางหลักไว้ว่าการกำหนดค่าทดแทนที่ดินต้องคำนึงถึง 1) ราคาซื้อขายตามท้องตลาด 2) ราคาประเมินจากหน่วยงานราชการ และ 3) ราคาประเมินเพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมนิติกรรม มาพิจารณาและนำราคามาเฉลี่ย โดยให้ถือเอาราคาโดยเฉลี่ยดังกล่าวเป็นฐานในการกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน เว้นแต่ราคาโดยเฉลี่ยดังกล่าวต่ำกว่าราคาซื้อขายกันตามปกติ ให้ใช้ราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของที่ดินเป็นฐานในการกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน

เมื่อพิจารณา พบว่า ในประเด็นการกำหนดราคาที่ใช้เป็นฐานในการกำหนดราคาค่าที่ดินนั้น พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ให้อ้างอิงราคาจากราคาซื้อขายตามท้องตลาดที่จดทะเบียนไว้กับสำนักงานที่ดิน ราคาประเมินของทางราชการที่กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง และราคาประเมินเพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมนิติกรรม โดยให้นำราคาทั้งสามมาเฉลี่ยกัน หากราคาเฉลี่ยต่ำกว่าราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดให้ใช้ราคาปกติในท้องตลาดเป็นฐานราคา อย่างไรก็ตาม ราคาซื้อขายปกติตามท้องตลาดตามความหมายในพระราชบัญญัตินั้น

ไม่ใช่ราคาที่ทำกรซื้อขายจริง ณ ปัจจุบัน แต่หมายถึงราคาที่จะจดทะเบียนไว้กับสำนักงานที่ดิน ซึ่งนอกจากจะเป็นราคาซื้อขายในอดีตที่อาจไม่สอดคล้องกับราคาซื้อขายในปัจจุบันแล้ว การจดทะเบียนราคาที่ดินของประเทศไทยยังประสบปัญหาราคาที่จดทะเบียนไม่ตรงกับความเป็นจริงเนื่องจากเหตุผลทางภาษีอีกด้วย ทำให้แม้การกำหนดราคาที่ดินของประเทศไทย จะมีการนำราคาซื้อขายตามปกติในท้องตลาดมาใช้ประกอบการพิจารณา แต่ราคาที่ดินที่ยังมีแนวโน้มไม่สอดคล้องกับราคาที่ดิน ณ ปัจจุบัน แตกต่างจาก The Land Compensation Act 1973 section 5(2) ของสหราชอาณาจักร ที่กำหนดให้การกำหนดค่าที่ดินต้องอ้างอิงจากราคาซื้อขายปกติในท้องตลาดในวันที่มีการเวนคืนเป็นหลัก และ Federal Building Code 1997 section 95 ของประเทศเยอรมนี ซึ่งคำนวณค่าทดแทนตามราคาตลาดที่เป็นอยู่ ณ วันที่เจ้าหน้าที่ผู้เวนคืนมีคำสั่งให้มีการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งการประเมิน ณ วันที่มีการเวนคืนจะสามารถคั่นหาราคาที่ใกล้เคียงกว่ากับราคาตลาดปัจจุบันได้มากกว่าใช้ราคาที่ใช้จดทะเบียนในอดีต

2. ปัญหาการกำหนดค่าทดแทนที่ดินที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน แต่มิได้ถูกเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562

พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ไม่ได้มีการกำหนดค่าทดแทนจากการได้รับผลกระทบข้างเคียงจากการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ไว้ แต่มีเพียงบทบัญญัติใกล้เคียงในมาตรา 33 วรรคสอง ที่กำหนดให้เจ้าของโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรืออสังหาริมทรัพย์อื่น ที่ไม่อาจใช้ประโยชน์ได้หรือไม่อาจใช้ประโยชน์ได้ตามวัตถุประสงค์ที่ใช้อยู่เดิม หรืออาจเกิดอันตรายในการอยู่อาศัยหรือใช้ประโยชน์อันเป็นผลมาจากการเวนคืนโดยชอบด้วยกฎหมาย สามารถร้องขอให้เจ้าหน้าที่ซื้อทรัพย์สินนั้นไปได้นั้น หากปรากฏว่าเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ไม่ได้ต้องการขายสิ่งปลูกสร้างนั้น เจ้าของอสังหาริมทรัพย์จะไม่ได้รับการชดเชยใด ๆ จากหน่วยงานที่ทำการเวนคืนเลย เป็นเหตุให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ได้รับผลกระทบอย่างยิ่ง

เมื่อเปรียบเทียบการกำหนดค่าทดแทนในต่างประเทศ พบว่า ในประเทศเยอรมนีได้กำหนดค่าทดแทนความเสียหายสำหรับการกระทำที่ส่งผลกระทบจากมาตรการของรัฐไว้โดยเฉพาะ เรียกว่า ความรับผิดชอบใช้ค่าทดแทนความเสียหาย ซึ่งเป็นผลข้างเคียงที่เกิดจากการล่วงล้ำสิทธิในทรัพย์สินโดยการกระทำทางปกครองที่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งจะกำหนดค่าทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการถูกล่วงล้ำสิทธิในทรัพย์สินตามราคาตลาดของสิทธิในทรัพย์สินที่ตนได้สูญเสียไปและจากเสียหายนั้น ส่วนในสหราชอาณาจักรได้กำหนดค่าทดแทนสำหรับความเสียหายลักษณะนี้ไว้ คือ ค่าทดแทนความเสื่อมค่าหรือเสื่อมราคาลงอันเนื่องจากการรบกวนสิทธิ (Depreciation and Actionable Nuisance) อันเป็นค่าทดแทนแก่เจ้าของที่ดินข้างเคียงที่ไม่ได้ถูกเวนคืนแต่ต้องถูกรบกวนสิทธิในการใช้อสังหาริมทรัพย์เพราะมีการทำกิจกรรมในที่ดินที่ถูกเวนคืน

สำหรับประเทศไทย การกำหนดค่าทดแทนในลักษณะนี้อาจเทียบเคียงได้กับกรณีของรัฐต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อเอกชน แม้รัฐจะไม่ได้กระทำผิดก็ตาม หรือที่เรียกว่า “ความรับผิดชอบโดยปราศจากความผิด” ซึ่งศาลวินิจฉัยว่า หน่วยงานของรัฐจะต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในการดำเนินกิจการทางปกครองซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใด แม้หน่วยงานของรัฐจะไม่ได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อและไม่ได้กระทำผิดกฎหมายก็ตาม แต่หน่วยงานของรัฐก็ไม่อาจปฏิเสธความรับผิดชอบได้ เนื่องจากการจัดทำบริการสาธารณะของรัฐให้บรรลุเป้าหมายอันเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมอาจมีผลกระทบก่อให้เกิดความเสียหายแก่เอกชน หน่วยงานของรัฐจึงต้องรับผิดชอบต่อผลทั้งหลายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการดังกล่าวแม้จะไม่ได้กระทำละเมิดก็ตาม

3. ข้อเสนอแนะ

3.1 การกำหนดค่าทดแทนที่ดิน มีข้อเสนอแนะดังนี้

1) กำหนดผู้มีอำนาจกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ใหม่ โดยเห็นว่าควรปรับคุณสมบัติของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ตามมาตรา 19 จากที่กำหนดตามตำแหน่งหน้าที่ ได้แก่ ผู้แทนของเจ้าหน้าที่ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอหรือผู้อำนวยการเขต และผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็น “เจ้าหน้าที่ของรัฐ” ทั้งหมด เปลี่ยนเป็น ให้การประเมินมูลค่าทรัพย์สินเพื่อการกำหนดค่าทดแทนการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในเบื้องต้นเป็นอำนาจหน้าที่ของ “ผู้มีความเชี่ยวชาญด้านการประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งได้รับการรับรองให้เป็นผู้ประเมินหลักชั้นวุฒิของสมาคมผู้ประเมินค่าทรัพย์สินแห่งประเทศไทยหรือสมาคมนักประเมินราคาอิสระไทย ซึ่งผู้ประเมินอาจอยู่ในรูปแบบของบุคคล หรือองค์กรประเมินราคาทรัพย์สินก็ได้” เข้ามาทำหน้าที่ประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนทุกชนิด เนื่องจากองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการประเมินราคาทรัพย์สินจะสามารถแสวงหาข้อเท็จจริง กำหนดวิธีการประเมิน และคาดเดาผลกระทบจากการถูกเวนคืนได้ใกล้เคียงกับมูลค่าความเสียหายที่แท้จริงมากกว่า

2) กำหนดวิธีการประเมินราคาที่ดินที่แน่นอน โดยเห็นว่าสมควรกำหนดรูปแบบการกำหนดค่าทดแทนที่ดินให้มีความชัดเจน เพิ่มเติมไว้ในกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน พ.ศ. 2564 ดังนี้

“ค่าทดแทนที่ดินให้ประกอบด้วยค่าที่ดินตามราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด ค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากการที่เจ้าของต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน ค่าความเสียหายของที่ดินที่เหลือเนื่องจากถูกตัดไปบางส่วน และค่าเสียหายจากผลกระทบทางลบอย่างอื่นอันเกิดจากโครงการเวนคืน (ถ้ามี)”

3) ปรับฐานของราคาที่ใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าทดแทนที่ดิน โดยเห็นว่าการกำหนดค่าทดแทนที่ดินต้องกำหนดให้ใช้เฉพาะ “ราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด” ซึ่งต้องได้จากการประเมินโดยวิธีใดวิธีหนึ่งดังต่อไปนี้

ก) การประเมินด้วยวิธีเปรียบเทียบราคาตลาด (Market Data Approach)

ข) การประเมินด้วยวิธีต้นทุน (Income Capitalization Approach)

ค) การประเมินด้วยวิธีหารายได้ (Cost Approach)

เนื่องจากเป็นราคาที่สามารถสะท้อนมูลค่าที่ดินที่ ณ ช่วงเวลานั้นได้มากที่สุด การใช้ราคาประเมินของราชการ และราคาประเมินทุนทรัพย์ มาพิจารณาร่วมด้วยในการกำหนดราคาค่าทดแทน จะทำให้ราคาค่าทดแทนมีแนวโน้มไม่สอดคล้องกับมูลค่าที่แท้จริง และมีราคาต่ำซึ่งส่งผลให้ผู้ถูกเวนคืน ไม่สามารถซื้อที่ดินในลักษณะเดียวกันกลับคืนมาได้ จึงสมควรปรับบทบัญญัติ มาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ดังนี้

“การกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่จะเวนคืนนั้น ให้กำหนดโดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด สภาพ ทำเล ที่ตั้งของที่ดิน ประกอบกัน”

3.2 การกำหนดค่าทดแทนความเสียหายซึ่งเป็นผลข้างเคียงที่เกิดจากการเวนคืน

โดยเห็นว่าการกำหนดค่าความเสียหายซึ่งเป็นผลข้างเคียงที่เกิดจากการเวนคืนสมควรกำหนดเพิ่มไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 เนื่องจากการที่เอกชนได้รับความเสียหายจากการดำเนินงานโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายของรัฐ รัฐย่อมมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าทดแทนความเสียหายที่เกิดจากการสูญเสียนั้น แม้ว่าการกระทำของหน่วยงานของรัฐไม่ได้เกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ของรัฐอันเข้าองค์ประกอบความรับผิดทางละเมิดก็ตาม จึงเห็นควรบัญญัติการกำหนดค่าทดแทนเพิ่มในมาตรา 33 วรรคท้าย ดังนี้

“ถ้าเจ้าของที่ดินที่มีได้ถูกเวนคืน แต่ผลแห่งการเวนคืนตามวรรคหนึ่งส่งผลให้ที่ดินแปลงอื่นที่มีได้ถูกเวนคืนได้รับผลกระทบ ไม่ว่าจะเป็นการชั่วคราวหรือถาวรก็ตาม ถ้าเจ้าของร้องขอและสามารถพิสูจน์ถึงความเสียหายนั้นได้ ให้กำหนดค่าทดแทนเพื่อความเสียหายนั้นด้วย”

ส่วนที่ 3

ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ

เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง “นัคราพิพัฒน์”

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ซึ่งเป็นระบบขนส่งสาธารณะรอง (Feeder) เพื่อเชื่อมต่อและขยายโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์ รองรับการเดินทางของประชาชน โดยได้นำระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) มาใช้เป็นครั้งแรกในประเทศไทย และเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์แก่ประชาชนแล้วเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2566 ในวันนี้ พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทานชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลืองฯ ว่า “นัคราพิพัฒน์” (นัก-คะ-รา-พิ-พัฒน์) (Nakkhara Phiphat) ซึ่งมีความหมายว่า ความเจริญแห่งเมือง

สำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายนัคราพิพัฒน์ มีระยะทางรวม 30.4 กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับตลอดสาย มีสถานีให้บริการทั้งสิ้น 23 สถานี เปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 นาฬิกา โดยตลอดเส้นทางมีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายหลักอีก 4 สาย ได้แก่

(1) สถานีลาดพร้าว เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (MRT สายสีน้ำเงิน)

(2) สถานีแยกลำสาลี เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

(3) สถานีหัวหมาก เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ และรถไฟสายตะวันออก

(4) สถานีสำโรง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

ทั้งนี้ ผู้ใช้รถยนต์ยังสามารถนำรถมาจอดได้ที่อาคารจอดแล้วจรสถานีศรีเอี่ยมและที่อาคารจอดแล้วจรสถานีลาดพร้าว เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยเปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 05.00-01.00 นาฬิกา

แนวเส้นทางของโครงการ¹

โครงการขนส่งระบบรถไฟฟ้าสายสีเหลืองดำเนินการโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) แบ่งเส้นทางโครงการออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่ 1) ช่วงรัชดา/ลาดพร้าว-พัฒนาการ และ 2) ช่วงพัฒนาการ-สำโรง อย่างไรก็ตาม ในการศึกษาออกแบบระบบในโครงการนี้เส้นทางทั้ง 2 ช่วงได้รวมเป็นเส้นทางเดียวกันตลอดทั้งสายทางและระบบที่ใช้เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ช่วงรัชดา/ลาดพร้าว-พัฒนาการ จุดเริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินระยะแรก) ที่แยกรัชดา-ลาดพร้าว ไปตามแนวถนนลาดพร้าวจนถึงทางแยกบางกะปิ จากนั้นแนวเส้นทางจะเบนไปทางทิศใต้ตามถนนศรีนครินทร์ เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ที่ทางแยกลำสาลี สิ้นสุดเส้นทางที่บริเวณทางแยกต่างระดับพระราม 9 โดยเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ระยะทางรวม 12.6 กม.

¹ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.) รถไฟฟ้ามหานครสายสีเหลือง. สืบค้น 2 เมษายน 2569 จาก <https://mrt-yellowline.com/wp/1-project-history-th/>

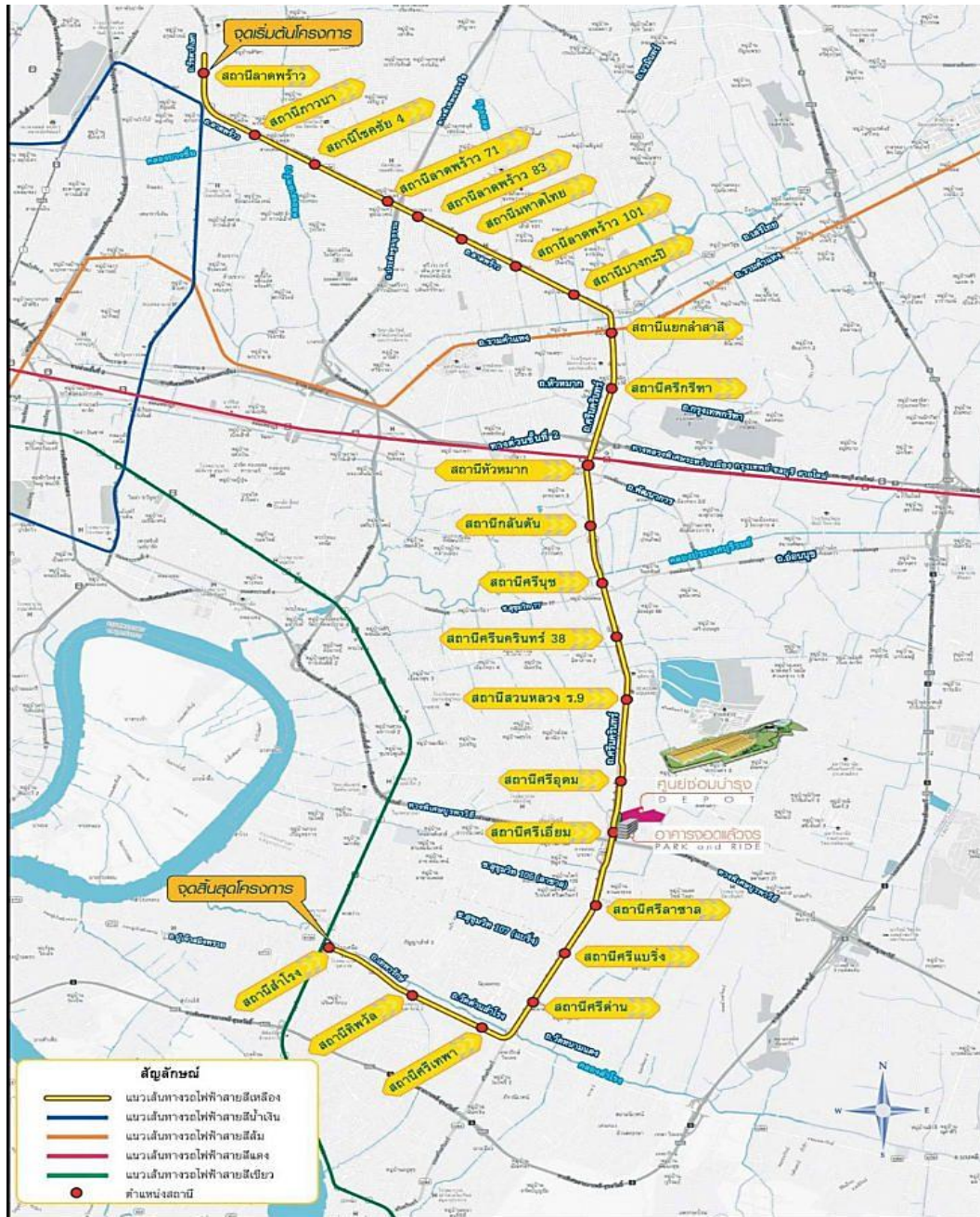
ช่วงพัฒนาการ-สำโรง จุดเริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) บริเวณทางแยกพระราม 9 ไปตามแนวถนนศรีนครินทร์ ผ่านแยกพัฒนาการ แยกศรีนุช แยกศรีอุดมสุข แยกศรีเอี่ยม จนถึงแยกศรีเทพา จากนั้นแนวเส้นทางจะเบนไปทางทิศตะวันตกตามแนวถนนเทพารักษ์ ผ่านจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ที่สถานีสำโรง และสิ้นสุดเส้นทางบริเวณแนวถนนปู่เจ้าสมิงพราย ระยะทางรวม 17.8 กม.

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ครอบคลุมพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพฯ และมีทั้งหมด 23 สถานี เริ่มต้นที่ สถานีลาดพร้าว และไปสิ้นสุดที่สถานีสำโรง โดยมีรายละเอียดดังนี้²

1. สถานีลาดพร้าว ตั้งอยู่บนถนนรัชดาภิเษก ใกล้แยกรัชดา-ลาดพร้าว เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีลาดพร้าว
2. สถานีภาวนา ตั้งอยู่บริเวณปากซอยลาดพร้าว 41 ปากซอยลาดพร้าว 41, 41/1, 46 และซอยส่องแสงตะวันออก
3. สถานีโชคชัย 4 ตั้งอยู่บริเวณทางเข้าถนนโชคชัย 4, ปากซอยลาดพร้าว 56 และปากซอยลาดพร้าว 58
4. สถานีลาดพร้าว 71 ตั้งอยู่บริเวณปากซอยลาดพร้าว 71, ปากซอยลาดพร้าว 82 และปากซอยลาดพร้าว 84
5. สถานีลาดพร้าว 83 ตั้งอยู่บริเวณปากซอยลาดพร้าว 83 และปากซอยลาดพร้าว 85
6. สถานีมหาไทย ตั้งอยู่บริเวณปากซอยลาดพร้าว 120
7. สถานีลาดพร้าว 101 ตั้งอยู่บริเวณปากซอยลาดพร้าว 101, ปากซอยลาดพร้าว 128/2 และปากซอยลาดพร้าว 128/3
8. สถานีบางกะปิ ตั้งอยู่บริเวณหน้าแมคโครลาดพร้าว และปากซอยลาดพร้าว 115
9. สถานีแยกลำสาฬะ ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกลำสาฬะ ถนนรามคำแหง ตัดกับถนนศรีนครินทร์ เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม สถานีลำสาฬะ
10. สถานีศรีกรีฑา ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกถนนกรุงเทพกรีฑา ตัดกับถนนศรีนครินทร์, ปากซอยกรุงเทพกรีฑา 2
11. สถานีหัวหมาก ตั้งอยู่บริเวณแยกพัฒนาการ ถนนพัฒนาการ ตัดกับถนนศรีนครินทร์ เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) สถานีหัวหมาก
12. สถานีกันตัน ตั้งอยู่บริเวณหน้าธัญญา พาร์ค
13. สถานีศรีนุช ตั้งอยู่บริเวณแยกถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช) ตัดกับถนนศรีนครินทร์ และซอยอ่อนนุช 60
14. สถานีศรีนครินทร์ 38 ตั้งอยู่บริเวณ ซอยศรีนครินทร์ 38, ซอยศรีนครินทร์ 43 และซอยศรีนครินทร์ 45
15. สถานีสวนหลวง ร.9 ตั้งอยู่บริเวณห้างซีคอน ศรีนครินทร์ และพาราไดซ์ พาร์ค, ซอยศรีนครินทร์ 42, ซอยศรีนครินทร์ 51 และซอยศรีนครินทร์ 53
16. สถานีศรีอุดม ตั้งอยู่บริเวณแยกถนนอุดมสุข ตัดกับถนนศรีนครินทร์ และถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.9, ซอยศรีนครินทร์ 54, ซอยศรีนครินทร์ 56, ซอยศรีนครินทร์ 58 และซอยศรีนครินทร์ 63
17. สถานีศรีเอี่ยม ตั้งอยู่บริเวณวัดศรีเอี่ยม มีอาคารจอดแล้วจร
18. สถานีศรีลาซาล ตั้งอยู่บริเวณแยกถนนลาซาล ตัดกับถนนศรีนครินทร์

² รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เชื่อมทุกเส้นทาง สู่ใจกลางเมือง. (30 พฤศจิกายน 2567). สืบค้น 2 เมษายน 2569 จาก <https://www.apthai.com/th/blog/homestory/information-of-mrt-yellow-line#anchor-2>

19. สถานีศรีเป็ริง ตั้งอยู่บริเวณถนนเชื่อมระหว่างถนนศรีนครินทร์ กับ ถนนเป็ริง, ซอยศรีดำน 11, ซอยศรีดำน 13, ซอยศรีดำน 16
20. สถานีศรีดำน ตั้งอยู่ใกล้ซอยศรีดำน 2
21. สถานีศรีเทพา ตั้งอยู่บริเวณซอยอรรถสิทธิ์ และซอยร่วมจิตพัฒนา
22. สถานีทิพวัล ตั้งอยู่บริเวณปาล์มไอส์แลนด์ มอลล์, ถนนประดิษฐ์สุโมสร
23. สถานีสำโรง ตั้งอยู่บริเวณแยกเทพารักษ์-สุขุมวิท, ซอยเทพารักษ์ 2 เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว สถานีสำโรง



ภาพ เส้นทางและสถานีรถไฟฟ้าโมโนเรลสายสีเหลือง ลาดพร้าว สำโรง.

ที่มา: ความเป็นมาของโครงการ, โดย รถไฟฟ้ามหานครสายนี้คราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง), ม.ป.ป.
 สืบค้นจาก <https://mrt-yellowline.com/wp/1-project-history-th/>

สถิติจำนวนผู้โดยสารโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒนา (สายสีเหลือง)

หน่วย : คน

เดือน	จำนวนวันให้บริการ	รวม
กรกฎาคม-ธันวาคม 2566	182	7,474,368
มกราคม-ธันวาคม 2567	366	21,776,711
มกราคม-ธันวาคม 2568	365	16,223,715
มกราคม-มีนาคม 2569	90	4,276,046

หมายเหตุ: รวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 17 พฤษภาคม 2569

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร “สายนคราพิพัฒนา” (MRT สายสีเหลือง) ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ระยะทาง 30.4 กม. 23 สถานี เป็นรถไฟฟ้าระบบโมโนเรล (Monorail) แบบไร้คนขับครั้งแรกของประเทศไทย เปิดเดินรถครั้งแรกเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2566 โครงการนี้ รฟม. เลื่อนำระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยวมาใช้ เนื่องจากเป็นระบบที่มีความเบา คล่องตัว รองรับปริมาณผู้โดยสารในพื้นที่ได้อย่างเพียงพอและเหมาะสมที่สุด กับแนวเส้นทางบริเวณถนนลาดพร้าว ที่มีพื้นที่จำกัด ตอบโจทย์กับขนาดพื้นที่และปริมาณผู้โดยสาร นับว่าเป็นระบบที่พอดีกับเมือง

แนวโน้มความนิยมของรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในช่วงต้นปี 2569 ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมต่อสำคัญระหว่างกรุงเทพฯ ผังตะวันออกและสมุทรปราการ โดยมีปัจจัยสนับสนุน ดังนี้

1) การเชื่อมต่อที่สำคัญ : รถไฟฟ้าสายสีเหลือง หรือ “สายนคราพิพัฒนา” เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นหลายจุด ได้แก่ MRT สายสีน้ำเงิน (สถานีลาดพร้าว) แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (สถานีหัวหมาก) และ BTS สายสีเขียว (สถานีสำโรง)³

2) นโยบายตั๋วร่วม 40 บาท : รัฐบาลมีแนวโน้มผลักดันนโยบายรถไฟฟ้า 40 บาทตลอดสาย ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในไตรมาส 2 ปี 2569 ซึ่งจะช่วยกระตุ้นยอดผู้ใช้งานให้สูงขึ้น

3) นโยบายพิเศษช่วงเทศกาล

- จำนวนผู้โดยสารช่วงปีใหม่ที่สูงขึ้น : ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปีเก่าต้อนรับปีใหม่ 2569 รถไฟฟ้าสายสีเหลืองมีส่วนสำคัญในการรองรับการเดินทาง⁴

- การขยายเวลาให้บริการ : มีการขยายเวลาให้บริการในช่วงคืนสงกรานต์ปีเก่าต้อนรับปีใหม่ 2569 เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสาร

- การลดค่าโดยสารให้ผู้สูงอายุ : ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2569 รถไฟฟ้าสายสีเหลืองและสายอื่น ๆ ในเครือ MRT ได้จัดกิจกรรมยกเว้นค่าโดยสารให้ผู้สูงอายุ⁵

โดยสรุป ในปี 2569 รถไฟฟ้าสายสีเหลืองเป็นทางเลือกการเดินทางที่สำคัญสำหรับคนย่านลาดพร้าว ศรีนครินทร์ และสำโรง ซึ่งการเชื่อมต่อที่สะดวกและนโยบายภาครัฐเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ความนิยมยังคงอยู่ในระดับสูง

³ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). สืบค้น 17 พฤษภาคม 2569 จาก [https://www.ebm.co.th/th/faq/#:~:text=รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร%20สายสีเหลือง%20สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า,ก%20\(ARL\)%20ที่ทางออก%201](https://www.ebm.co.th/th/faq/#:~:text=รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร%20สายสีเหลือง%20สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า,ก%20(ARL)%20ที่ทางออก%201)

⁴ สรุปยอดเดินทางปีใหม่พุ่ง 1.4 ล้าน สายสีทองทุบสถิติ รับเคาน์ดาวน์. (1 มกราคม 2569). กรุงเทพฯธุรกิจ. สืบค้น 28 มกราคม 2569 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/news-update/1214846>

⁵ รถไฟฟ้า MRT 4 สาย เสรีความสุข ยกเว้นค่าโดยสารให้ผู้สูงอายุ เนื่องในเทศกาลสงกรานต์และวันผู้สูงอายุแห่งชาติ 2569. (10 เมษายน 2569). สืบค้น 28 เมษายน 2569 จาก https://www.js100.com/en/site/post_share/view/160635



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

Tel. 0 2242 5900 ext. 5730, 5740, 5750

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร