

บทที่ 1



บทนำ

### ความเป็นมาและสาระสำคัญ

ที่อยู่อาศัยอาจกล่าวได้ว่าเป็นสิ่งที่มนุษย์ทุกคนรักและหวงแหน เพราะเป็นสถานที่ซึ่งให้ความอบอุ่น ความมั่นคงปลอดภัยแก่ชีวิต อีกทั้งถ้าบุคคลได้อยู่อาศัย ณ ที่ใดที่หนึ่งเป็นช่วงระยะเวลาอันยาวนานย่อมมีความผูกพันกับสถานที่นั้นมากจนเป็นสถานที่ที่มีคุณค่าทางจิตใจที่ไม่อาจจะหาสิ่งใดมาทดแทนได้ การตัดถนนสายใหม่ที่เกิดขึ้นโดยภาครัฐ แม้จะทำไปโดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง การพัฒนาบ้านเมืองก็ตาม ในขณะที่เดียวกันการตัดถนนสายนั้นได้ทำให้ประชาชนอีกกลุ่มหนึ่งต้องสูญเสียที่อยู่อาศัยไปอันเนื่องมาจากการเวนคืนที่ดินไปสร้างถนน ซึ่งประชาชนจำนวนมากขาดต่อคำนี้ เพราะจำเป็นต้องย้ายที่อยู่อาศัยไปหาที่อยู่ใหม่ซึ่งไม่ถนัดนักที่จะให้คุณค่าเท่าเดิม อาจจะช่วยเหตุผลนานาประการ ประการหนึ่งอาจเป็นเพราะว่ารัฐมิได้จ่ายค่าทดแทนให้คุ้มหรือเพียงพอต่อการที่จะไปหาซื้อที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ให้ได้รับความพึงพอใจเทียบเท่าที่อยู่เดิมก่อนการถูกเวนคืน จึงทำให้เกิดการต่อต้านจากประชาชนอันส่งผลย้อนกลับมาทำให้โครงการก่อสร้างเส้นทางสาธารณะของรัฐต้องล่าช้าออกไป ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเพิ่มขึ้น หากต้องเลื่อนการก่อสร้างเส้นทางสายนั้นออกไปในปีต่อ ๆ ไป

รัฐควรมีนโยบายในการดำเนินการ เพื่อให้ความมั่นใจต่อประชาชนว่าที่อยู่อาศัยของเขาจะไม่ถูกรัฐนำไปใช้ประโยชน์โดยปราศจากค่าทดแทนที่เป็นธรรม ประชาชนสามารถจะไปหาที่อยู่อาศัยใหม่ได้โดยที่จะไม่ต้องไปกว่าเดิมด้วยจำนวนเงินที่รัฐจ่ายค่าทดแทน ขณะใดที่ประชาชนมีความมั่นคงในสังหาริมทรัพย์ของตนก็ย่อมมีความรักหวงแหนในท้องถิ่นที่อยู่อาศัยและประเทศชาติ ส่งผลให้ประเทศชาติมีความมั่นคง แต่ทว่าในปัจจุบัน ภาพลักษณ์ของรัฐในการจ่ายค่าเวนคืนให้แก่ประชาชนยังไม่ดีจะเห็นได้จากข่าวหนังสือพิมพ์แนวหน้า (พิมพ์ทอง สุขสมจิตร, สัมภาษณ์, 8 กันยายน 2538) กล่าวว่าช่วง 5 ปีที่ผ่านมามีการจ่ายค่าเวนคืนปีละไม่เกิน 1,000 ล้านบาท ทั้ง ๆ ที่ตามกฎหมายการเวนคืนของกรมทางหลวงให้สามารถจ่ายได้ปีละ 50,000 ล้านบาท ทำให้ปัจจุบันยังมีเรื่องที่ไม่สามารถตกลงกันได้จนถึงขั้นต้องฟ้องร้องกันอยู่ประมาณ 2% ส่วนพระราชบัญญัติการเวนคืนที่ดินและพระราชกฤษฎีกาการเวนคืนที่ออกมาใช้กันนั้น ยังมีหลักเกณฑ์ที่ไม่เป็นธรรมตามหลักสากล เช่นการให้ทางเจ้าหน้าที่ประเมินราคาที่ดินเป็นผู้กำหนดราคา

เรื่องฟ้องร้องที่เกิดขึ้นประมาณ 2% นี้ หากจะนับเป็นจำนวนประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนอาจจะมีจำนวนนับหมื่นคนต่อปีก็ได้ที่มีความวิตกกังวลเป็นทุกข์เดือดร้อนไม่อาจหาที่อยู่อาศัยใหม่ด้วยจำนวนเงินค่าทดแทนที่ได้รับจากรัฐ รัฐจึงควรตระหนักในการที่จะให้ความเป็นธรรมและให้ความมั่นคงในอสังหาริมทรัพย์อันเป็นความต้องการพื้นฐานในชีวิตมนุษย์ (Safety need) แก่ประชาชน

ภาพพจน์ในการจ่ายค่าทดแทนการเวนคืนของรัฐให้แก่ประชาชนจะเห็นได้จากหนังสือพิมพ์อสังหาริมทรัพย์ (อสังหาริมทรัพย์ 16-22 พ.ย. 2539) กล่าวว่า จากการสอบถามนายมานพ ภกการณม์ อยู่บ้านเลขที่ 1/532 โดยเปิดเป็นร้านซ่อมขายอะไหล่จักรยายนต์ ซึ่งโดนผลกระทบทั้งที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง โดยสิ่งปลูกสร้างเป็นอาคารพาณิชย์ 3 ชั้น ที่ดินจะต้องทำการรื้อถอนทั้งหมดโดยทางภาครัฐฯ ได้จ่ายค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้างให้ประมาณ 731,200 บาท ส่วนค่าที่ดินโดนเวนคืนทั้งสิ้น 18.1 ตารางวา ทางภาครัฐฯ ได้จ่ายค่าทดแทนที่ดินให้ตารางวาละ 2,000 บาท เป็นเงินที่ได้รับค่าทดแทนที่ดินทั้งสิ้น 362,000 บาท อาคารพาณิชย์ตรงนี้ได้ถูกเงินญาติ ๆ ชื้อไว้ตั้งแต่ปี 2535 ในราคา 2.5 ล้านบาทและต่อเติมเพิ่มอีกประมาณ 6 แสนบาท ที่ดินของตนมีทั้งหมด 19 ตารางวา แต่โดยเวนคืนไป 18.1 ตารางวา เหลือ 0.9 ตารางวา จะเอาไปทำอะไรได้ทำไหมไม่เวนคืนไปให้หมด ๆ ก็ไม่รู้เหลือไว้ทำไมส่วนราคาที่ดินทางภาครัฐฯ ให้ก็ต่ำเหลือเกิน กำไรที่ค้าขายมา 4-5 ปี โดนเวนคืนทีเดียวหมดไม่มีเหลือ เคยไปพูดกับกรมทางหลวงว่าไม่เอาค่าเวนคืนได้ไหม แต่ให้กรมทางหลวงหาที่ดินบริเวณนี้คล้ายกับของเดิมให้ โดยที่เดิมนั้นเป็นที่ทำมาค้าขึ้นเพราะอยู่ตรงหัวถนนซอยมหาทรัพย์คอนโดฯ ติดกับถนนนวลจันทร์พอดี ส่วนที่ใหม่ที่จะหาให้มันไม่จำเป็นต้องติดถนนขอให้อยู่ในบริเวณนี้ก็พอ จุดหมายจากผู้ร้องเรียนชื่อวีระพงษ์ มหาสินธุ์ บอกว่าตนเองมีอาชีพค้าขายวัสดุก่อสร้างอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่จะมีการเวนคืนทางด่วนชั้นที่ 3 จากแยกเกษตรลาดปลาเค้า-ถนนสุขาภิบาล 1 จึงได้โทรศัพท์สอบถามไปที่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็ได้รับการยืนยันว่าอยู่ในระหว่างดำเนินการศึกษาความพร้อมทั่วไป คาดว่าจะลงมือก่อสร้างได้ในช่วงต้นปี 2540 เมื่อทราบข่าวโครงการตัดถนนทางด่วนชั้นที่ 3 เกิดขึ้นและจะมีการประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืนแนวถนนขึ้น-ลงตามจุดต่าง ๆ อีก 4 จุด คือแยกเกษตร จุดตัดถนนลาดปลาเค้า จุดตัดทางด่วนรามอินทราและสุขาภิบาล 1 พวกตนเองและผู้อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว ก็ทุกซีกกังวลใจมาก กลัวบ้านของตนจะโดนเวนคืนด้วยหรือไม่ เพราะความชัดเจนของการเวนคืนยังไม่ได้แจ้งให้ประชาชนได้รับทราบเลยว่าแนวเวนคืน ตามจุดขึ้นลงผ่านตรงแนวไหนบ้าง คนที่โดนเวนคืนเขาจะได้เตรียมตัวขยับขยายหาที่อยู่ใหม่ จึงอยากให้นักวิจัยที่รับผิดชอบ ช่วยประกาศแนวเวนคืนให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ทราบด้วย เขาจะได้หาที่อยู่ใหม่ได้ทัน นายวีระพงษ์ มหาสินธุ์ ผู้ร้องเรียนได้กล่าวอีกว่า ในส่วนของการจ่ายชดเชยค่าเวนคืนนั้น ส่วนใหญ่ทางราชการจะจ่ายค่า

เวนคืนในราคาประเมินที่ต่ำกว่าราคาซื้อขายกันจริงมาก เพราะเท่าที่เคยมีประสบการณ์ ไม่เคยเห็นหน่วยงานที่เวนคืนจ่ายค่าทดแทนเวนคืนกับประชาชนมาตามราคาซื้อขายกันในท้องตลาด ทั้ง ๆ พื้นที่ที่เวนคืนนั้น ส่วนใหญ่รัฐบาลก็นำไปดำเนินการทางธุรกิจต่ออีก อย่างการเวนคืนพื้นที่เพื่อนำไปก่อสร้างทางด่วนทุกโครงการ เมื่อก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยรัฐฯ ก็เก็บค่าใช้บริการในระยะยาว สร้างรายได้เป็นกอบเป็นกำ แต่เวลาเวนคืนกลับประเมินราคาทรัพย์สินของประชาชนต่ำ บางคนจะไปหาที่อยู่ใหม่ก็ต้องไปกู้หนี้ยืมสินเขาเพิ่มเพื่อซื้อบ้านใหม่ เพราะเงินที่รัฐฯ จ่ายค่าชดเชยให้ไปไม่เพียงพอ คนมีลูกหลายคนรายจ่ายก็เพิ่มขึ้นตามไปด้วย ตรงจุดนี้จึงอยากให้รัฐฯ ช่วยพิจารณาด้วย

เนื่องจากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรที่กระจายอยู่โดยรอบ เป็นผลให้การจราจรติดขัดยิ่งขึ้นจนถึงขั้นภาวะวิกฤต อันเป็นอุปสรรคต่อความเจริญและการพัฒนาประเทศ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยในฐานะหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการสร้างทางพิเศษ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร จึงได้สร้างทางด่วนสายรามอินทรา-อโศกวงค์ ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร โดยเห็นว่าบริเวณตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น แต่ถนนที่จะรองรับการเดินทางของประชาชนยังไม่เพียงพอจึงจำเป็นต้องมีเส้นทางที่จะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรในบริเวณดังกล่าวจากถนนรามอินทราไปทางด้านทิศใต้ถึงถนนอโศกวงค์ ซึ่งถนนสายนี้จะสามารถแบ่งเบาการจราจรที่หนาแน่น และตัดขาดบนถนนรามอินทรา ถนนสุขาภิบาล ถนนลาดพร้าว ถนนพัฒนาการ ถนนประชาอุทิศ ถนนพระรามที่ 9 และถนนสุขุมวิท โดยมีส่วนเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายระบบทางด่วน ร่วมกับระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ชั้นที่ 2 และชั้นที่ 3 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างระบบทางด่วนสายรามอินทรา-อโศกวงค์ รวมทั้งถนนระดับดิน ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร เริ่มตั้งแต่แยกถนนเอกมัยมาขนานและขนานทางด่วนที่ถนนพระรามที่ 9 -ถนนรามอินทรา ระยะทาง 13.2 กิโลเมตร ได้มีการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่ เขตลาดพร้าว เขตบึงกุ่ม เขตบางกะปิ เขตห้วยขวาง เขตคลองเตยและเขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2533 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 107 ตอนที่ 198 ลงวันที่ 3 ตุลาคม 2533

### แนวเส้นทางของโครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา - อารามรังค์

โครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา-อารามรังค์ เป็นทางด่วนที่ต่อเชื่อมกับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ในกรุงเทพมหานคร โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 สายรามอินทรา - พระรามที่ 9 และส่วนที่ 2 สายพระรามที่ 9 - อารามรังค์ รายละเอียดของแนวเส้นทางดังต่อไปนี้คือ

#### ส่วนที่ 1 สายรามอินทรา - พระรามที่ 9

เริ่มต้นแนวเส้นทางจากถนนรามอินทรา (กม. 5.5) บริเวณซอยวัชรพลลงมาทางใต้ผ่านซอยเป็นสุขเลียบบ้านท้ายหมู่บ้านอยู่เย็น และตัดผ่านด้านหน้าของหมู่บ้านมนียาไปตัดถนนนวลจันทร์บริเวณหมู่บ้านพรทิพย์ ผ่านซอยสุขนครสวัสดิ์เข้าตัดกับโครงการถนนของกทม. สายงามวงศ์วาน - สุขาภิบาล 1 บริเวณซอยซีเสื่อใหญ่สามัคคี เลียบผ่านซอยสุขาบริเวณด้านท้ายหมู่บ้านเลิศบุล 4 ตัดซอยลาดพร้าว 87 บริเวณด้านเหนือของคลองทรงกระเทียม ผ่านคลองทรงกระเทียม ซอยร่วมน้ำใจ และตัดผ่านซอยสังคมสงเคราะห์เหนือบริเวณซอยเจ้าคุณสิงห์ ผ่านซอยแหลมทองการแพทย์ไปตัดกับถนนลาดพร้าวระหว่างซอยลาดพร้าว 71 ถึงซอยลาดพร้าว 79 และระหว่างซอยลาดพร้าว 84 ถึงซอยลาดพร้าว 88 เลียบผ่านด้านหลังหมู่บ้านทิวอินทาร์ ผ่านคลองวัดตึกไปตัดถนนประชาอุทิศบริเวณด้านข้างของโรงแรมเดอริว ผ่านซอยนครีและที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์บริเวณคลองพลับพลาและคลองลาดพร้าว ผ่านบึงพระรามที่ 9 เข้าเชื่อมต่อกับระบบทางด่วนขั้นที่ 2 บริเวณถนนพระรามที่ 9 ด้านหลังของอาคารเรย์โนล์ แล้ววกไปทางตะวันออกเฉียงใต้ผ่านคลองแสนแสบไปตัดกับทางด่วนขั้นที่ 2 อีกครั้ง บริเวณถนนพระรามที่ 9 ตัดกับถนนรามคำแหงโดยจะสิ้นสุดแนวทางส่วนที่ 1 ที่ถนนรามคำแหง บริเวณคลองกระจะ รวมเป็นระยะทางประมาณ 13.2 กม.

#### ส่วนที่ 2 สายพระรามที่ 9 - อารามรังค์

เริ่มต้นแนวเส้นทางจากถนนรามคำแหงบริเวณคลองกระจะลงมาทางด้านใต้ผ่านซอยรามคำแหง 4 บริเวณสนามมิตรภาพรท์เม้นต์ ผ่านทางรถไฟสายตะวันออกไปตัดกับถนนพัฒนาการบริเวณซอยอนันตลากและชุมชนคลองตัน เลียบคลองตันขนานกับถนนสุขุมวิท 71 เลียบผ่านด้านท้ายของหมู่บ้านคลองตันนิเวศน์ ซอยพานิชย์อนันต์ ซอยพัฒนาเวช และวกไปทางตะวันตกเฉียงใต้ผ่านคลองศาลาลอยบริเวณซอยมีสุวรรณ 3 เลียบผ่านด้านท้ายซอยแสงทิพย์ไปตัดกับคลองพระโขนงและถนนสุขุมวิทบริเวณสะพานพระโขนง เลียบคลองพระโขนงผ่าน

บริเวณชุมชนเสาวณิต โรงเรียนเสาวณิตไปติดกับซอยสุขุมวิท 50 บริเวณซอยขึ้นจิตและซอยสวัสดิ์ 4 ตัดผ่านหมู่บ้านรุ่งเจริญเข้าเชื่อมกับทางด่วนเฉลิมมหานคร สายบางนา-ท่าเรือ ช่วงระหว่างซอยสุขุมวิท 50 กับซอยสุขุมวิท 56 บริเวณหมู่บ้านการ์เด็นทิวดี รวมเป็นระยะทางประมาณ 5.5 กม.

ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์มีด่านเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดจำนวน 12 ด่าน

ดังนี้

1. ด่านอาจณรงค์ 1 มีช่องเก็บเงินจำนวน 4 ช่อง
2. ด่านอาจณรงค์ 2 มีช่องเก็บเงินจำนวน 8 ช่อง
3. ด่านพระโขนง มีช่องเก็บเงินจำนวน 4 ช่อง
4. ด่านพัฒนาการ 1 มีช่องเก็บเงินจำนวน 4 ช่อง
5. ด่านพัฒนาการ 2 มีช่องเก็บเงินจำนวน 4 ช่อง
6. ด่านพระราม 9-1 (เชื่อมต่อกับระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ในอนาคต)
7. ด่านพระราม 9-2 มีช่องเก็บเงินจำนวน 4 ช่อง
8. ด่านพระราม 9-3 (เชื่อมต่อกับระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ในอนาคต)
9. ด่านประชาอุทิศ มีช่องเก็บเงินจำนวน 4 ช่อง
10. ด่านลาดพร้าว มีช่องเก็บเงินจำนวน 4 ช่อง
11. ด่านสุขาภิบาล มีช่องเก็บเงินจำนวน 4 ช่อง
12. ด่านรามอินทรา มีช่องเก็บเงินจำนวน 4 ช่อง

โครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร มีจำนวนรถบรรทุกที่ต่อวงเวียน คิดเป็นสิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนได้และรื้อถอนไม่ได้ 2,726 หลัง ข้อมูล ณ วันที่ 6 พฤศจิกายน 2538 รับอุทธรณ์จากกระทรวงมหาดไทยทั้งหมด 1,539 ราย คิดเป็นร้อยละ 59.9 คณะกรรมการ ฯ พิจารณาอุทธรณ์แล้วเพิ่มค่าทดแทน 429 ราย คิดเป็นร้อยละ 28 เป็นจำนวนเงิน 2,389,309,157.40 บาท รัฐมนตรีฯ วินิจฉัยอุทธรณ์ 1,180 ราย ไม่เพิ่มค่าทดแทนจำนวน 811 ราย คิดเป็นร้อยละ 68.7 เพิ่มค่าทดแทนจำนวน 369 ราย คิดเป็นร้อยละ 31.2

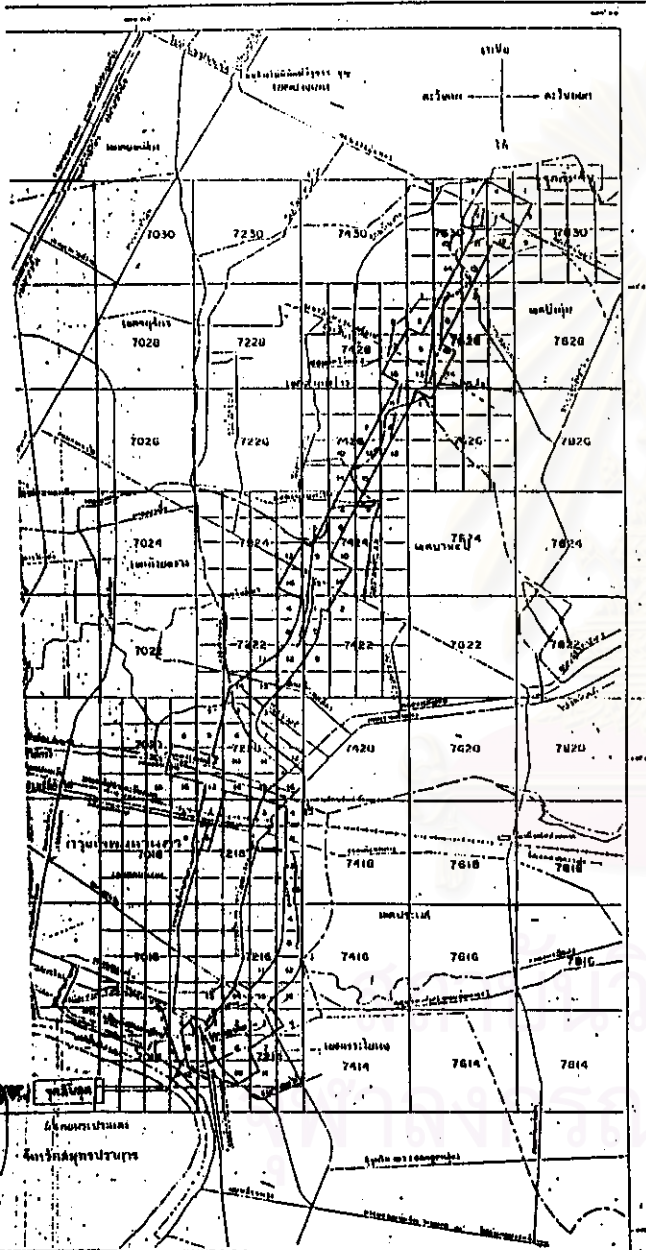
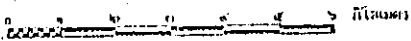
การที่กระทรวงมหาดไทยรับอุทธรณ์จากผู้ถูกเวนคืนถึงร้อยละ 59.9 อาจเป็นการแสดงว่า ประชาชนมีปัญหาเรื่องค่าทดแทนที่ได้รับจากภาครัฐ ความเดือดร้อนและปัญหานั้นคืออะไรจึงเป็นเรื่องที่น่าจะลงไปศึกษา อีกทั้งหาแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหา สำหรับโครงการเพื่อสาธารณประโยชน์ของรัฐที่กำลังจะเกิดขึ้นต่อไป



แผนที่กำหนดการวางผังชุมชนและการคมนาคมในพื้นที่บริเวณที่ดิน  
โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางสายรามอินทรา-อาจณรงค์

ร.ศ. ๖๖/๑๐๐

มาตราส่วน ๑ : ๑๐๐,๐๐๐



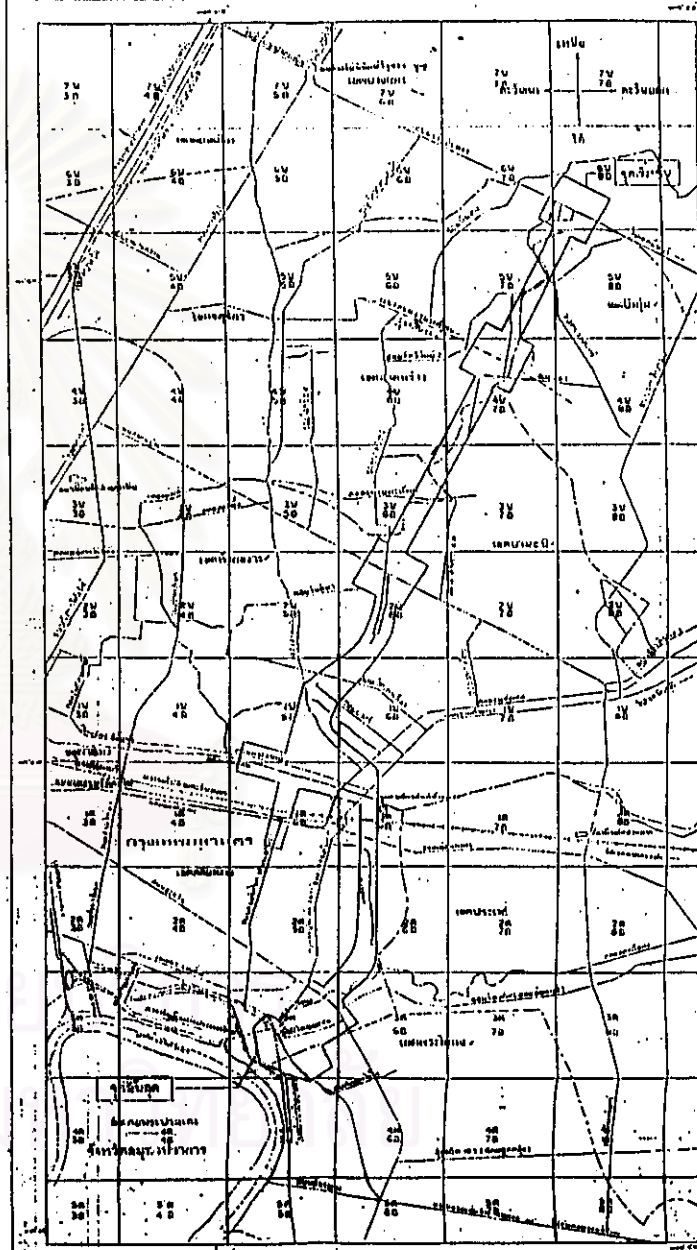
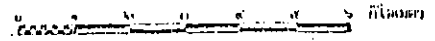
----- มณฑลที่ดินบริเวณที่ดินบริเวณดิน  
- - - - - เขตจังหวัด  
- - - - - เขตอำเภอ/เขตเทศบาล  
- - - - - ทางรถไฟ  
~ ~ ~ ~ ~ หมู่บ้าน/ถนน/คัน

----- กำนัน/นางกำนัน  
กรรมการพัฒนาแห่งประเทศไทย  
นาย.....  
ผู้อำนวยการสำนักงาน  
.....  
ผู้อำนวยการกรมที่ดินแห่งประเทศไทย

แผนที่กำหนดการวางผังชุมชนและการคมนาคมในพื้นที่บริเวณที่ดิน  
โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางสายรามอินทรา-อาจณรงค์

ร.ศ. ๖๖/๑๐๐

มาตราส่วน ๑ : ๑๐๐,๐๐๐



----- มณฑลที่ดินบริเวณที่ดินบริเวณดิน  
- - - - - เขตจังหวัด  
- - - - - เขตอำเภอ/เขตเทศบาล  
- - - - - ทางรถไฟ  
~ ~ ~ ~ ~ หมู่บ้าน/ถนน/คัน

----- กำนัน/นางกำนัน  
กรรมการพัฒนาแห่งประเทศไทย  
นาย.....  
ผู้อำนวยการสำนักงาน  
.....  
ผู้อำนวยการกรมที่ดินแห่งประเทศไทย

แผนที่ 1.1 การเวนคืนที่ดินตามโครงการทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การศึกษาวินยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์หลัก 4 ประการ คือ

1. เพื่อศึกษาวิธีการเวนคืน และการคิดคำนวณค่าทดแทนที่อยู่อาศัยซึ่งใช้ในโครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา - อารณรังค์
2. เพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากการเวนคืนที่อยู่อาศัยโดยศึกษาจากผู้เป็นเจ้าของที่ดิน เจ้าของบ้านเรือนที่ถูกเวนคืน ทั้งจากบุคคลที่ยอมรับเงินค่าทดแทนการเวนคืนโดยไม่มีข้อโต้แย้งและจากผู้ที่มีกรณีพิพาท
3. เพื่อทราบถึงความพึงพอใจต่อค่าทดแทนในการเวนคืนที่อยู่อาศัยของผู้ที่ถูกเวนคืน
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นจากการเวนคืน

### ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาในพื้นที่ของโครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา - อารณรังค์ ซึ่งผ่านเขตลาดพร้าว บึงกุ่ม บางกะปิ ห้วยขวาง คลองเตย และพระโขนง เป็นการดำเนินการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 107 ตอนที่ 198 ลงวันที่ 3 ตุลาคม 2533 โดยศึกษาที่ดินที่ถูกเวนคืนซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยเป็นหลัก

- ระยะเวลาที่ศึกษาเป็นช่วงที่มีการเวนคืนแล้วระหว่างปี พ.ศ.2538 ถึง พ.ศ. 2540
- กลุ่มประชากรเป้าหมายที่นำมาศึกษาคือ ผู้ที่เป็นเจ้าของที่ดิน บ้านเรือนที่ถูกเวนคืน ทั้งบุคคลที่ยอมรับเงินค่าทดแทนการเวนคืนโดยไม่มีข้อโต้แย้ง และจากผู้ที่มีกรณีพิพาท ซึ่งมีสิ่งปลูกสร้างจำนวน 2,726 หลัง

### วิธีดำเนินการศึกษา

1. การศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของโครงการเวนคืน โครงการระบบทางด่วน สายรามอินทรา - อารณรังค์ โดย
  - 1.1 ศึกษาจากข้อมูลเอกสาร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
  - 1.2 การสอบถาม และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
  - 1.3 ศึกษาจากสิ่งพิมพ์ ทั้งของไทยและของต่างประเทศ เช่น จากหนังสือพิมพ์ วารสารต่าง ๆ
2. ศึกษาแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนและผลกระทบจากการเวนคืนที่อยู่อาศัย

3. การสำรวจพื้นที่ที่ถูกเวนคืนและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืน
4. การสำรวจข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม โดยวิธีการสุ่มอย่างมีข้อกำหนด ซึ่งคัดเลือกจากประชากรที่เป็นเจ้าของที่ดินและที่อยู่อาศัยที่ถูกเวนคืน ด้วยการใช้วิธีทางสถิติ ซึ่งได้ขนาดของประชากรตัวอย่างมาจำนวน 270 ราย
5. การวิเคราะห์ผลจากการสำรวจข้อมูลเชิงปริมาณด้วยแบบสอบถามด้วยโปรแกรม SPSSX ประกอบกับผลจากการสอบถาม สัมภาษณ์ ข้อมูลที่เป็นข้อมูลเชิงคุณภาพ
6. การสรุปผลการวิจัยโดยการสังเคราะห์ประมวลผลจากข้อ 1 ถึงข้อ 5

#### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบปัญหาที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นจากการเวนคืน
2. ช่วยให้เห็นข้อดี-ข้อเสีย ของวิธีการเวนคืน และความคิดคำนวณค่าทดแทนที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นกับโครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา - อารณรังค์
3. ทำให้คาดการณ์แนวทางการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยของประชากรที่ถูกเวนคืนได้ชัดเจนยิ่งขึ้น
4. ทำให้ทราบถึงความพึงพอใจต่อค่าทดแทนในการเวนคืนที่อยู่อาศัยของผู้ที่ถูกเวนคืน
5. ได้ข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานของรัฐกับประชาชนผู้ถูกเวนคืนที่อยู่อาศัย ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อช่วยลดความขัดแย้งในการเวนคืนที่อยู่อาศัย

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย