

# 'รฟม.-แอชตันฯ'เวนคืนแล้ว ให้เอกชนใช้ โลกมองอย่างไร

กรุงเทพธุรกิจ  
อสังหาริมทรัพย์ต่างแดน

● โสภณ พรโชคชัย

ประธานศูนย์ข้อมูลวิจัย-ประเมินค่าอสังหาริมทรัพย์ไทย  
www.area.co.th



เรื่องอาคารชุดแอชตัน  
อโศกทำให้หลายคนมองว่า  
การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์  
นั้น ทรัพย์ที่ได้มาจะเอาไป  
ทำอะไรได้บ้าง เอาไปให้เอกชนใช้ไม่ได้เลย  
ใช้ใหม่ เป็นการเสียผลประโยชน์แก่ชาติและ  
เอื้อประโยชน์เอกชนจริงหรือ มาดูว่าใน  
สากลโลกมองการเวนคืนอย่างไร

กรณีอาคารแอชตัน อโศก มีบทสรุป  
คร่าวๆว่า "...ที่ศาลวินิจฉัยคือที่ดินทางเข้า  
ออกอาคารเป็นที่ดินของ รฟม. มาจากการ  
เวนคืน จึงไม่อาจนำมาให้เอกชนใช้ในการ  
ประกอบการ ดังนั้น การที่หน่วยงานของรัฐ  
(กทม.) ออกใบอนุญาตก่อสร้างอาคาร จึง  
ขัดกับ พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ที่  
อาคารสูงต้องมีทางออกด้านใดด้านหนึ่งของ  
ที่ดินยาวไม่น้อยกว่า 12 เมตร..."

ยิ่งกว่านั้นในรัฐธรรมนูญไทยปี 2560  
มาตรา 37 ยังเขียนไว้ว่า "...การเวนคืน  
อสังหาริมทรัพย์จะกระทำมิได้ เว้นแต่โดย  
อาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่  
ตราขึ้นเพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภค  
การป้องกันประเทศ หรือการได้มาซึ่ง  
ทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อประโยชน์  
สาธารณะอย่างอื่น...กฎหมายเวนคืน  
อสังหาริมทรัพย์ต้องระบุวัตถุประสงค์แห่ง  
การเวนคืนและกำหนดระยะเวลาการเข้าใช้  
อสังหาริมทรัพย์ให้ชัดเจน"

อันที่จริงรัฐธรรมนูญไทยที่ระบุเช่นนี้  
คงเป็นเพราะที่ผ่านมาการเวนคืน  
อสังหาริมทรัพย์เป็นงานที่ "ดำ-ซ้ำ" นี้เป็น  
คำพูดของข้าราชการด้านการเวนคืนโดยตรง  
ซึ่ง "แซว"ตนเองว่า งานที่ทำเป็นเช่นนี้  
เพราะที่ผ่านมาข้าราชการมักจะเวนคืนทรัพย์สิน  
ของประชาชนในราคาต่ำๆ และมักจะ

## จ่ายค่าทดแทนซ้ำมาก

จึงทำให้สังคมเกิดความเกรงกลัว  
และชิงชังกับการเวนคืนเป็นอย่างยิ่ง ทั้งที่  
การเวนคืนเป็นสิ่งจำเป็น เพราะไม่มีใคร  
รู้ล่วงหน้าตั้งแต่แรก และสถานการณ์แปร  
เปลี่ยนไปจึงต้องเวนคืน ลองมานึกดูว่าถ้า  
เวนคืนไม่ได้เลย ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2  
ที่ผ่ากลางเมืองหรือทางด่วนและรถไฟฟ้า  
อื่นๆ ก็คงไม่ได้เกิดการเวนคืนเป็นสิ่งจำเป็น  
ที่หลีกเลี่ยงไม่ได้

ผมเองก็ศึกษาเกี่ยวกับการวางแผน  
พัฒนาเมืองจนถึงระดับปริญญาเอก ประกอบ  
อาชีพด้านการประเมินซึ่งรวมทั้งการประเมิน  
เพื่อการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ นอกจากนั้น  
ยังมีโอกาสพาคณะข้าราชการไปดูงานด้าน  
การเวนคืนในหลายประเทศ รวมทั้งเป็นที่  
ปรึกษาในโครงการศึกษาเพื่อการเวนคืน  
ของธนาคารโลกในกรุงจาการ์ตา และเสนอ

แนะการเวนคืนเพื่อประโยชน์สาธารณะแก่  
ทางราชการ เช่น เวียดนามและกัมพูชา ใน  
ฐานะทำงานที่ปรึกษาให้กับกระทรวงการ  
คลัง ผมจึงขอแนะนำการเวนคืนในวิธีที่ทันสมัย  
มาให้พิจารณา

ที่ว่าการเวนคืนเพื่อนำไปใช้ประโยชน์  
ส่วนบุคคลไม่ได้เลยนั้น คงเป็นการตีความ  
แบบตีขลุม อย่างในประเทศมาเลเซีย การ  
เวนคืนที่สวนยาง หรือพื้นที่เกษตรกรรมใน  
ชนบทเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมเป็น  
สิ่งธรรมดาที่เกิดขึ้น นี่ก็เพื่อประโยชน์สาธารณะ  
เช่นกัน แต่ประโยชน์นี้จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อ  
ให้ภาคเอกชนมาลงทุน ในประเทศไทยของ  
เรา พ.ร.บ.การเคหะแห่งชาติ หรือการนิคม  
อุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยในฉบับแรกก็  
ยังระบุให้มีการเวนคืนเพื่อนำที่ดินมาใช้เพื่อ  
การอุตสาหกรรมหรือที่อยู่อาศัย

ยิ่งกว่าในการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา  
พื้นที่หรือ "การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่"  
คือการนำแปลงที่ดินหลายๆ แปลงมารวมกัน  
จัดรูปแปลงที่ดินใหม่ให้เป็นระเบียบและ  
สวยงาม พร้อมทั้งจัดระบบสาธารณูปโภค  
สาธารณูปการและบริการสาธารณะต่างๆ ที่



ได้มาตรฐานอย่างครบถ้วนและเพียงพอ”

ก็กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติระบุว่า “มาตรา 57 ในกรณีมีความจำเป็นเพื่อพัฒนาพื้นที่ ให้เหมาะสมยิ่งขึ้นรัฐอาจเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ มาเพื่อใช้ในโครงการจัดรูปที่ดินรายใดก็ได้ โดยให้นำกฎหมายว่าด้วยการเวนคืน อสังหาริมทรัพย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

**การจัดรูปที่ดินก็เพื่อประโยชน์ของ เอกชนกลุ่มหนึ่ง แต่เมื่อหาทางออกถนน ไม่ได้ หรือที่ดินบางส่วนที่อยู่ในตำแหน่ง ที่ต้องขอความร่วมมือมาเข้าโครงการจัด รูปที่ดินด้วย แต่ไม่ยอมมา ก็ต้องอาศัย อำนาจการเวนคืนนั่นเอง**

ทั้งนี้ผมเองก็ได้เป็นที่ปรึกษาให้ JICA เพื่อการจัดรูปที่ดินในหลายต่อหลายโครงการ ให้กับกรมโยธาธิการและผังเมืองที่ผ่านมา ในกรุงโตเกียว หรือนครโอซากาหรืออื่นๆ โครงการขนาดใหญ่ในนครเหล่านี้ก็เกิดขึ้นได้ ด้วยการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาพื้นที่ซึ่ง ประเทศไทยได้เรียนรู้มาจากญี่ปุ่นส่วนหนึ่ง (แต่เรียนรู้ไม่ครบ!)

ผมเคยเสนอให้การเวนคืนทำถนน นอกจากทำถนนเช่นกว้าง 40-100 เมตร แล้ว ยังเวนคืนสองข้างทางอีก 40-100 เมตรตาม ขนาดถนน เพื่อนำที่ดินนี้มาพัฒนา เพราะ เมื่อตัดถนน ราคาที่ดินก็จะเพิ่มขึ้นมหาศาล จนทำให้ได้ตัดถนนโดยไม่เสียงบประมาณ แผ่นดินด้วยซ้ำไป เช่น ถนนในชนบท ค่าที่ดิน 100 ล้าน หากเวนคืนเพิ่มเติมอีกสองข้างก็เป็น เงิน 300 ล้าน ค่าก่อสร้างมักเป็น 3 เท่าของ ค่าที่ดินคือ 300 ล้าน รวมต้นทุนค่าเวนคืน คือ 600 ล้าน

แต่เมื่อก่อสร้างถนนเสร็จ ที่ดินสอง ข้างทางก็เพิ่มขึ้น 3 เท่า คือข้างละ 300 ล้าน รวม 600 ล้าน ก็เท่ากับได้ถนนโดยไม่เสียงบประมาณ แผ่นดินเลย ที่สองข้างทางนั้น ส่วนหนึ่งก็อาจ ทำเป็นพื้นที่สีเขียว อีกส่วนหนึ่งก็อนุญาตให้ เอกชนเชื่อมทาง ส่วนหนึ่งก็ปล่อยเช่าหรือ ขายให้เอกชนไปพัฒนา นำรายได้มาชดเชย การก่อสร้างถนน

ผมเคยคำนวณให้กับการประปา นครหลวงในการคิดค่าธรรมเนียมการ ขอเชื่อมทางโดยภาคเอกชน ยิ่งกว่านั้น ส่วนราชการต่างๆ ก็มีระเบียบให้เชื่อมทาง

**ได้แบบกรณีแอชตัน อโศก** เช่นกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การรถไฟฯ การทาง พิเศษฯกรมเจ้าท่า การรถไฟฯขนส่งมวลชนฯ อย่างกรณีหมู่บ้านต่างๆ ตามถนน กรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ (ทล.7) ก็มีนักพัฒนา ที่ดินหมู่บ้านจัดสรรขอเช่าที่จากการรถไฟฯ 30 ปี เพื่อใช้เป็นทางออก (หลังหมดสัญญา ก็ค่อยต่อกันใหม่)

ผมเคยเป็นสมาชิก International Association of Assessing Officers (เกี่ยวกับการประเมินเพื่อประโยชน์สาธารณะ) และ International Right of Way Association (เกี่ยวกับการเวนคืน) ก็พบเห็น กรณีศึกษาการเวนคืนเพื่อ “ประโยชน์ สาธารณะ” มากมาย แต่เขาไม่ได้ตีความแคบ แค่อำนาจทำถนน ทำนิคมอุตสาหกรรมให้ ภาคเอกชนเพื่อพัฒนาประเทศก็ได้ หรือ ให้เชื่อมทางก็ได้ อะไรก็ตามที่ประชาชนได้ ประโยชน์และคุ้มค่าก็ควรทำได้

ในกรณีแอชตันอโศก ซึ่งมีที่ดินใจกลาง เมือง 2 ไร่ 3 งาน 47.60 ตารางวา (เกือบ 3 ไร่) และสามารถสร้างห้องชุดได้ถึง 783 หน่วย มี ที่จอดรถ 371 คัน นับว่าสามารถให้ประชาชน ได้เข้าอยู่ราว 2,000 คน ไม่ได้ทำให้การจราจร ติดขัดเพิ่มขึ้นเพราะอยู่ในแนวรถไฟฟ้า

การเปิดทางให้เข้าออกเพื่อสร้างความหนาแน่น (High Density) ให้กับเมือง (ไม่ใช่ ความแออัด-Overcrowdedness) จึงเป็น สิ่งจำเป็นเพื่อการพัฒนาเมือง เมืองจะได้ไม่ ขยายตัวออกไปกินพื้นที่เกษตรกรรมรอบ นอกเมืองอย่างไร้ทิศทาง

**ประเทศไทยควรมีแนวคิดการเวนคืน ในมิติใหม่ ส่วนกฎหมายต่างๆ ที่ไม่ สอดคล้องกับความเป็นจริง ควรมีวันหมด อายุได้แล้วเพื่อการพัฒนาประเทศที่ต้อง ทันการณ์**