

วันที่ 17 สิงหาคม 2560

- เรื่อง ขอให้แก้ไขการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 6
- กราบเรียน ฯ พณฯ นายกรัฐมนตรี
- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือของกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 เส้นทางบางปะอิน-นครราชสีมาถึงอิตถีกรรมทางหลวง
2. สำเนารายงานผลการตรวจสอบอนุกรรมการด้านสิทธิชุมชนและฐานทรัพยากร (อ.กสม.สิทธิชุมชนฯ ที่ 5/2560) ลงวันที่ 17 มีนาคม 2560
3. แผนที่แนบท้ายพระราชกฤษฎีกาพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา พ.ศ. 2560 ช่วงกิโลเมตรที่ 116 ถึง 133 ของโครงการฯ

ตามที่กรมทางหลวงได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 (สายบางปะอิน-นครราชสีมา) โดยคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา พ.ศ. 2556 และพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา พ.ศ. 2560 ขึ้นใช้บังคับและได้เข้าดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ ดำเนินการอื่นๆ ทั้งนี้ ได้ปรากฏข่าวจากสื่อมวลชนว่าการลงทุนในโครงการดังกล่าวนี้จะใช้รูปแบบที่รัฐจะเป็นผู้ลงทุนในส่วนการก่อสร้าง การจัดกรรมสิทธิ์และการจ่ายค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ ส่วนการลงทุนในระบบการจัดการ เก็บค่าบริการและบำรุงรักษา (Operation & Maintenance System) รัฐจะร่วมลงทุนกับเอกชน นั้น

พวกข้าพเจ้าเครือข่ายชุมชนซึ่งอยู่อาศัยในชุมชนตามแนวเส้นทางทางหลวงพิเศษหมายเลข 6ฯ ช่วงระหว่างตำบลกลางดง ตำบลดงพญาเย็นถึงตำบลหนองน้ำแดงและตำบลขงพระ อำเภopakช่อง จังหวัด

นครราชสีมา (ต่อไปในหนังสือนี้ขอเรียกว่า “**ช่วงเส้นทางมีผลกระทบรุนแรง**”) เป็นผู้ได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากการดำเนินโครงการดังกล่าวนี้มาโดยลำดับและเห็นได้อย่างชัดเจนว่าผลกระทบจะยิ่งมีความรุนแรงยิ่งขึ้นเมื่อการก่อสร้างในพื้นที่ได้เกิดขึ้นและหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการทางหลวงพิเศษไปโดยตลอด พวกข้าพเจ้าได้พยายามเรียกร้องให้กรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแก้ไขรายละเอียดโครงการที่จะเกิดขึ้นในช่วงเส้นทางมีผลกระทบรุนแรงในระดับที่มีนัยสำคัญจนสามารถแก้ไขปัญหาผลกระทบได้อย่างแท้จริงโดยไม่มีผลกระทบต่อประโยชน์สาธารณะที่สังคมและประเทศชาติจะได้รับจากการดำเนินโครงการนี้ แต่ไม่ได้รับความสนใจรับฟังและแก้ไขอย่างจริงจังจากรกรมทางหลวงแต่อย่างใด พวกข้าพเจ้าจึงมีความจำเป็นต้องยื่นคำร้องฉบับนี้เพื่อขอให้ ฯฯพณฯ นายกรัฐมนตรีในฐานะผู้นำคณะรัฐมนตรีซึ่งเป็นองค์กรสูงสุดทางปกครองและฝ่ายบริหารพิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหาผลกระทบที่เกิดขึ้นและข้อเสนอและตามที่จะได้กราบเรียนดังต่อไปนี้

1. ปัญหาการดำเนินโครงการที่ก่อผลกระทบอย่างรุนแรง การดำเนินโครงการนี้ได้ก่อปัญหาผลกระทบที่รุนแรงทั้งต่อชุมชน บุคคลและทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในระยะทางช่วงตั้งแต่กิโลเมตรที่ 94-112 ของโครงการฯ ซึ่งเป็นปัญหาทั้งในแง่ความไม่เหมาะสมและแง่ความไม่ชอบด้วยกฎหมายดังต่อไปนี้

1.1 ปัญหาความไม่เหมาะสม ปัญหาสำคัญของประเด็นนี้เกิดจากการเลือก (ก) เส้นทางและการกำหนดจุดบริการ จุดกลับรถ และจุดตั้งด่านเก็บเงินที่ไม่เหมาะสมและ (ข) การออกแบบไม่เหมาะสม

1.1.1 การเลือกเส้นทาง 2B และการกำหนดจุดบริการ จุดกลับรถ และจุดตั้งด่านเก็บเงินที่ไม่เหมาะสมนั้น ทำให้เส้นทาง 2 B ช่วงระหว่างกิโลเมตรที่ 94-112 ที่กรมทางหลวงเลือกสร้างในปัจจุบันตัดผ่านเข้าไปในพื้นที่ป่าคุ้มครอง(ป่าสงวนเขาเสียด้า) พื้นที่เขตรมรดกโลกหรือพื้นที่เขตกันชนมรดกโลกกลุ่มดงพญาเย็น-เขาใหญ่อซึ่งประเทศไทยมีพันธกรณีตามกฎหมายระหว่างประเทศอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ (1972 Convention concerning Protection of the World Cultural and Natural Heritage) ที่ต้องระมัดระวังไม่ให้เกิดการดำเนินกิจกรรมใดๆ มีผลกระทบต่อคุณค่าสากลของมรดกโลกแห่งนี้ พื้นที่เปราะบางของกลุ่มน้ำลำตะคองที่เป็นทั้งแหล่งต้นน้ำ-ทางผ่านของน้ำจากต้นน้ำลำตะคองไปสู่เขื่อนลำตะคอง ซึ่งเป็นแหล่งน้ำดิบ-สะอาดสำหรับทำประปาเลี้ยงประชาชนในเขตอำเภอปากช่อง อำเภอสีคิ้ว อำเภอสูงเนิน อำเภอขามทะเลสอ รวมถึงอำเภอเมืองนครราชสีมา และเป็นลำน้ำสาขาของกลุ่มน้ำลำตะคองที่หล่อเลี้ยงพืชพันธุ์และสัตว์ป่าคุ้มครอง (เช่น ตัวตะกอนซึ่งเป็นสัตว์พื้นเมืองใกล้สูญพันธุ์ ฯลฯ) และสัตว์ป่าอื่นๆ รวมทั้ง หล่อเลี้ยงพื้นที่เกษตรกรรมและประชาชนในพื้นที่ชุมชนในเขตลุ่มน้ำลุ่มน้ำลำตะคอง การเลือกเส้นทางสายนี้ได้ก่อให้เกิดความเสี่ยงที่จะก่อความเสียหายต่อศาสนสถานวัดเทพพิทักษ์ปุณณารามและ

องค์พระพุทธรูป (พระพุทธรูปสลักสีมางค-หลวงพ่อกวหรือหลวงพ่อกวใหญ่) ซึ่งแตกร้าวอยู่เดิม และก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและทางเสียงที่จะกระทบรุนแรงต่อสุขภาพและคุณภาพการเรียนการสอนของครูและนักเรียนโรงเรียนกลางดงปทุมณวิทยาอย่างที่ไม่อาจปฏิเสธได้

1.1.2 เฉพาะการกำหนดพื้นที่ให้เป็นศูนย์บริการทางหลวง (Service Centre) ทั้งสองฝั่งจุดกลับรถ (Ramp) และด่านเก็บเงินซึ่งตั้งอยู่ระหว่างกิโลเมตรที่ 107-112 นั้นนอกจากจะมีปัญหาการดำเนินการที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายหลายประการดังจะได้เรียนให้ทราบต่อไปแล้ว ล้วนมีปัญหาความไม่เหมาะสมตั้งแต่ (ก) การเลือกตำแหน่งและพื้นที่การก่อสร้างสำหรับกิจกรรมทั้งสามที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชุมชน ทรัพยากรธรรมชาติ และก่อผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อย่างมากนอกเหนือจากสิทธิในที่ดินของประชาชนแต่ละคน (ข) การเลือกจุดกลับรถที่เห็นได้ชัดว่ามีความประสงค์ที่จะให้รถจำนวนมากถูกผลักขึ้นไปบนอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ของเขตรมดกโลกดงพญาเย็น-เขาใหญ่ซึ่งเป็นพื้นที่เปราะบางและได้รับความคุ้มครองไม่ให้กิจกรรมใดๆ รวมทั้งกิจกรรมก่อสร้างสาธารณูปโภคก่อผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ดังกล่าวมาแล้ว (ค) การเลือกขนาดพื้นที่การเวนคืนที่กว้างใหญ่เกินเหตุผลความจำเป็น (ประมาณ 600 ไร่) ซึ่งมีผลเท่ากับเป็นการเพิ่มขนาดการกระทบต่อสิทธิของประชาชนที่รุนแรงอยู่แล้วให้ขยายเพิ่มขึ้นไปอีก ทั้งนี้ สิ่งที่ยังชี้ความไม่เหมาะสมอย่างยิ่งต่อการเลือกพื้นที่ดังกล่าว นอกเหนือจากที่กล่าวมาคือ เป็นการเลือกโดยที่กรมทางหลวงสามารถเลือกใช้พื้นที่อื่น (ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป) ซึ่งจะไม่ก่อผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือก่อผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม วิถีชีวิตของชุมชน การประกอบอาชีพของประชาชน สุขภาพของประชาชน คุณภาพการศึกษา และศาสนสถานดังกล่าวมา แต่กรมทางหลวงหาได้เลือกทางเลือกเช่นนั้น แต่กลับเลือกเส้นทางที่จะก่อประโยชน์สูงสุดแก่กรมทางหลวงโดยเฉพาะในแง่จะมีสินทรัพย์ (Assets) ที่มีมูลค่าสูงมากในพื้นที่อำเภopakช่องแทน

1.1.3 การออกแบบทางหลวงพิเศษที่ไม่เหมาะสมในพื้นที่ ตามแบบการก่อสร้างทางหลวงพิเศษสายนี้ในช่วงตั้งแต่ตำบลกลางดง อำเภopakช่อง (กิโลเมตรที่ 87 ของโครงการฯ) ถึงช่วงตำบลหนองน้ำแดง อำเภopakช่อง (กิโลเมตรที่ 110 ของโครงการฯ) รวมระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตรนั้น เป็นการสร้างทางพิเศษบนไหล่เขาที่มีความลาดเอียงจากทิศใต้ไปทิศเหนือโดยตลอดซึ่งด้วยสภาพภูมิประเทศเช่นนี้ บริเวณพื้นที่ดังกล่าวจึงเป็นพื้นที่ที่มีน้ำฝนและน้ำป่าไหลระบายลงสู่ที่ต่ำและโดยเฉพาะไหลลงสู่ลำน้ำลำตะคองอยู่ตลอดเวลาในช่วงที่มีน้ำป่าหรือน้ำฝนตกลงมา ซึ่งโดยปกติก็มักจะมีน้ำท่วมในพื้นที่แนวเส้นทางหลวงพิเศษฯ ที่กำหนดขึ้น พื้นที่ถนนธนรัชต์ (ถนนหมายเลข 2090) รวมทั้ง ในพื้นที่ตัวเมืองpakช่องที่อยู่ด้านล่างอยู่เป็นระยะๆ อยู่แล้ว ดังนั้น การออกแบบตามแบบโครงการที่ทำให้ทางหลวงพิเศษฯ ซึ่งมีลักษณะดังจะกล่าวต่อไปนี้นอกจากจะก่อให้เกิดสภาพที่เรียกว่า “ทัศนะอุจาด” (Sighting) ในทางสถาปัตยกรรมและจะก่อให้เกิดปัญหามลภาวะและภัยพิบัติต่อพื้นที่ทั้งด้านเหนือและด้านใต้ของแนวทางหลวงพิเศษฯ

(ก) ความกว้างประมาณ 55 เมตรและสูง 5-6 เมตรในช่วงกิโลเมตรที่ 93 ถึง กิโลเมตรที่ 95 ของโครงการฯ

(ข) ความกว้างประมาณ 55 เมตรและสูง 4-7 เมตรในช่วงกิโลเมตรที่ 102 ถึง กิโลเมตรที่ 103 ของโครงการฯ

(ค) ความกว้างประมาณ 55 เมตรและสูง 4-7 เมตรในช่วงกิโลเมตรที่ 104 ถึง กิโลเมตรที่ 106 ของโครงการฯ

(ง) ความกว้างประมาณ 55 เมตรและสูง 10-11 เมตรในช่วงกิโลเมตรที่108 ถึงกิโลเมตรที่111 (ช่วงที่แนวเส้นทางหลวงพิเศษตัดกับถนนธนรัชต์)

ในแง่ทัศนียภาพนั้น ระดับความสูงที่สูงสุดถึง 11 เมตร และโครงสร้างต้น (ไม่โปร่ง) เพราะทางพิเศษที่ถูกก่อสร้างแบบทึบและมีความกว้างอย่างมากจะกลายเป็นกำแพงยักษ์ที่สูงและหนายิ่งกว่ากำแพงเมืองจีนและบดบังทัศนียภาพและความงามของธรรมชาติเมื่อมองจากด้านใดด้านหนึ่งของทางพิเศษฯ ความมั่งคั่งของตัวเมืองปากช่องและแม้แต่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ตลอดจนทัศนียภาพอันสวยงามโดยรอบจะ ถูกปิดกั้นจากสายตาดูมองที่อยู่คนละด้านกับสิ่งเหล่านี้ ขณะเดียวกัน ความสูงและหนา-กว้างของทางพิเศษตลอดช่วงที่กล่าวถึงนี้ จะเป็นสิ่งขวางกั้นทางไหลตามธรรมชาติของน้ำจากทางทิศใต้ไปสู่ทิศเหนือของแนวทางหลวงพิเศษฯ ซึ่งเป็นมาตลอดหลายหมื่นหรือหลายแสนปี พื้นที่ด้านทิศใต้ของแนวทางหลวงพิเศษฯ จึงจะกลายเป็นเหมือนหัวเขื่อนกั้นน้ำฝนและน้ำป่าที่ไหลมาจากเขาและที่สูงด้านใต้ซึ่งระบบการระบายน้ำที่วางไว้ภายใต้โครงการฯ จะไม่อาจรองรับหรือระบายน้ำได้ทันในฤดูฝนหรือน้ำหลากและจะกลายเป็นภัยพิบัติรุนแรงที่เกิดขึ้นในพื้นที่รวมทั้งเขตเทศบาลเมืองปากช่องที่อยู่ในตอนล่างซึ่งมีปัญหาน้ำท่วมเป็นประจำอยู่แล้ว

ปัญหาความไม่เหมาะสมทั้งหลายดังกล่าวมาเป็นสิ่งที่มีสาเหตุของปัญหาในระดับที่รุนแรงเกินกว่าจะกำหนดแนวทางลดผลกระทบด้วยการออกแบบทางลวดดูลา หากแต่ต้องแก้ไขในระดับที่ต้องเลือกเส้นทางใหม่และ/หรือย้ายจุดที่ตั้งศูนย์บริการทางหลวง ทางกลับรถและด่านเก็บเงินไปยังพื้นที่ที่จะไม่ก่อผลกระทบหรือก่อผลกระทบต่ำที่สุดดังจะได้กราบเรียนต่อไป

1.2 ปัญหาความไม่ชอบด้วยกฎหมาย ปัญหาในข้อนี้มีความรุนแรงไม่น้อยกว่าปัญหาความไม่เหมาะสมและหลายกรณีเป็นเรื่องที่คาบเกี่ยวระหว่างปัญหาความไม่เหมาะสมและปัญหาความไม่ชอบด้วยกฎหมายซึ่งมีหลายประการ อย่างไรก็ตาม พวกข้าพเจ้าจะขอกล่าวถึงเฉพาะในประการสำคัญดังต่อไปนี้

1.2.1 ปัญหาการไม่ปฏิบัติตามหลักกฎหมายรัฐธรรมนูญว่าด้วยการเวนคืนและหลักความ
ได้สัดส่วน ตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 37¹ (ซึ่งสอดคล้องใน
หลักการสำคัญกับบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ที่ใช้บังคับอยู่ในวันที่มีพระราช
กฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 สายบางปะอิน-
นครราชสีมา พ.ศ. 2556) ได้กำหนดหลักการเวนคืนฯ ที่สำคัญไว้หลายประการรวมทั้ง (ก) เป็นการเวนคืนฯ
เท่าที่จำเป็น (ข) ต้องชดเชยราคาอย่างเป็นธรรม (ค) ต้องคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะและผลกระทบต่อผู้
ถูกเวนคืน บทบัญญัติที่กำหนดหลักการเวนคืนฯ ดังกล่าวมานี้ได้แสดงให้เห็นว่า เป็นหลักกฎหมายที่ได้อยู่
ภายใต้หลักรัฐธรรมนูญทั่วไปประการหนึ่งคือหลักความได้สัดส่วนหรือหลักพอสมควรแก่เหตุ (Principle of
Proportionality) ซึ่งบังคับให้รัฐที่ใช้อำนาจดำเนินมาตรการหรือกิจกรรมอันเป็นการจัดทำบริการสาธารณะ
และอื่นๆ ต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับหลักย่อย 3 ประการได้แก่ (1) หลักประสิทธิผล (Principle of
Efficiency) หมายถึงมาตรการหรือวิธีการที่ใช้ (การเวนคืนฯ) ต้องสามารถบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ (ของ
การดำเนินโครงการฯ ซึ่งหมายถึงการเป็นเส้นทางคมนาคมสำหรับขนส่งคนและสินค้าเพื่อประโยชน์เชิง
เศรษฐกิจ) ได้ (2) หลักความจำเป็น (Principle of Necessity) หมายถึงมาตรการหรือวิธีการที่ใช้นั้นต้อง
กระทบต่อสิทธิและเสรีภาพน้อยที่สุด (ซึ่งควรจะรวมถึงการเกิดผลกระทบต่อประโยชน์สาธารณะด้านอื่นๆ ที่
จำกัดที่สุด เช่น กระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างน้อยที่สุด ซึ่งล้วนเกี่ยวข้องกับประโยชน์
สาธารณะด้วย) ดังนั้น ในกรณีที่รัฐหรือหน่วยงานรัฐมีทางเลือกหลายทางในดำเนินมาตรการหรือวิธีการนั้นต้อง
ใช้ทางเลือกที่ก่อผลกระทบที่น้อยที่สุด(จำเป็นที่สุด) และ (3) หลักความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบ

1 มาตรา 37 บุคคลย่อมมีสิทธิในทรัพย์สินและการสืบมรดก

ขอบเขตแห่งสิทธิและการจำกัดสิทธิเช่นว่านี้ ให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ

การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์จะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภค
การป้องกันประเทศ หรือการได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น และต้องชดเชยค่าทดแทนที่เป็นธรรม
ภายในเวลาอันควรแก่เจ้าของตลอดจนผู้ทรงสิทธิบรรดาที่ได้รับความเสียหายจากการเวนคืน โดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะผลกระทบต่อผู้ถูกเวนคืน รวมทั้งประโยชน์ที่ผู้ถูกเวนคืนอาจได้รับจากการเวนคืนนั้น

การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้กระทำเพียงเท่าที่จำเป็นต้องใช้เพื่อการที่บัญญัติไว้ในวรรคสาม เว้นแต่เป็นการเวนคืนเพื่อนำ
อสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนตามที่กฎหมายบัญญัติ

กฎหมายเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ต้องระบุวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนและกำหนดระยะเวลาการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ให้ชัดเจน ถ้า
มิได้ใช้ประโยชน์เพื่อการนั้นภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือมีอสังหาริมทรัพย์เหลือจากการใช้ประโยชน์ และเจ้าของเดิมหรือทายาท
ประสงค์จะได้คืน ให้คืนแก่เจ้าของเดิมหรือทายาท

ระยะเวลาการขอคืนและการคืนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนที่มีได้ใช้ประโยชน์ หรือที่เหลือจากการใช้ประโยชน์ให้แก่เจ้าของเดิมหรือ
ทายาท และการเรียกคืนค่าทดแทนที่ชดเชยไป ให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ

การตรากฎหมายเวนคืนอสังหาริมทรัพย์โดยระบุเจาะจงอสังหาริมทรัพย์หรือเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนตามความจำเป็น มิ
ให้ถือว่าเป็นการขัดต่อมาตรา 26 วรรคสอง

(Principle of Proportionality in the Narrow Sense) หมายถึงในการดำเนินมาตรการหรือวิธีการนั้นรัฐต้องคำนึงถึงการได้สัดส่วนอย่างเหมาะสมระหว่างประโยชน์สาธารณะที่จะเกิดขึ้นกับสิทธิเสรีภาพของประชาชนที่จะถูกระทบ

การดำเนินโครงการนี้แม้จะเป็นโครงการที่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทางเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านการคมนาคมได้ก็จริง แต่การที่กรมทางหลวงเลือกที่จะเวนคืนฯ ช่วงตำบลกลางดง-ตำบลหนองน้ำแดงและตำบลชนงพระ อำเภอปากช่อง (กิโลเมตรที่ 87-114) แทนการสร้างทางหลวงพิเศษคู่รอบถนนมิตรภาพ (ทางหลวงหมายเลข 2) ซึ่งจะทำให้ไม่ต้องมีการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์รวมทั้งไม่ก่อผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ชุมชนฯลฯ ดังกล่าวมา และการที่กรมทางหลวงเลือกจุดตั้งศูนย์บริการทางหลวง ทางกลับรถและด่านเก็บเงิน ณ บริเวณพื้นที่ชุมชนในกิโลเมตรที่ 107-112 ของโครงการฯ แทนที่จะเลือกใช้ที่ดินของรัฐซึ่งได้แก่พื้นที่ว่างเปล่าของกรมการสัตว์ทหารบก ย่อมถือว่าขัดกับหลักความจำเป็นที่กรมทางหลวงไม่ได้เลือกทางเลือกที่มีผลกระทบต่อประชาชน ชุมชนและบุคคลน้อยที่สุด และทำให้การเลือกเส้นทางและกำหนดจุดพื้นที่สำหรับกิจกรรมทั้งสามของกรมทางหลวงขัดต่อหลักความได้สัดส่วน ซึ่งหมายถึงการขัดต่อรัฐธรรมนูญนั่นเอง

การเลือกเส้นทางและจุดดำเนินกิจกรรมทั้งสาม (ศูนย์บริการ ด่านเก็บเงินและจุดกลับรถ-ทางขึ้นลง) ดังกล่าวซึ่งขัดต่อหลักความจำเป็นภายใต้หลักความได้สัดส่วนดังกล่าวจึงมีผลเป็นการเวนคืนฯ ที่ไม่เป็นธรรมที่ทำให้เกิดการผลกระทบความเสี่ยงหรือผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมของรัฐให้แก่ชุมชนและประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวต้องแบกรับภาระหนักหน่วงอย่างไม่เป็นธรรม (Unfair Distribution of Environmental Risk/Impact) ซึ่งยังจะเห็นความไม่เป็นธรรมที่หนักหน่วงขึ้นเมื่อเมื่อพิจารณาถึงจำนวนค่าชดเชยหรือทดแทนการเวนคืนฯ ที่ต่ำกว่าราคาท้องตลาดอย่างยิ่ง ในขณะที่กรมทางหลวงมีแผนงานที่ร่วมลงทุนกับเอกชนให้เข้ามาลงทุนและดำเนินการระบบการบริหารและซ่อมบำรุงในพื้นที่ซึ่งจะทำให้เกิดการใช้ประโยชน์เชิงธุรกิจตามรูปแบบการร่วมดำเนินการระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) โดยที่รัฐ/กรมทางหลวงและเอกชนพยายามทำให้ต้นทุนการได้มาซึ่งทรัพย์สินที่เวนคืนฯ ต่ำที่สุด (ปรากฏกรรมสิทธิ์จากเจ้าของโดยกระทบหรือไม่คำนึงถึงสิทธิในทรัพย์สินและผลกระทบต่อเจ้าของทรัพย์สินอย่างมาก) แต่ได้ประโยชน์สูงสุดอย่างที่เป็นหน่วยงานรัฐ/องค์กรของรัฐทิ้งหลักเสี่ยงไม่ให้เกิดขึ้น

1.2.2 ปัญหาการศึกษาและทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรมทางหลวงได้ ดำเนินโครงการนี้โดยละเอียด ความเป็นจริงที่ว่าการทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อปีพ.ศ. 2548 นั้นเป็นการดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายเพราะเป็นการดำเนินการที่ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ละเลยหลักการทำรายงาน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่อยู่บนพื้นฐานของข้อเท็จจริงที่มีอยู่ในพื้นที่ หรือละเลยข้อเท็จจริงที่มีอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจริงมาศึกษาและประเมินในรายงาน และไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อชุมชน ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมอย่างแท้จริง จนทำให้เป็นรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่อาจถือได้ว่าเป็นเอกสารที่แสดงการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะนำมาใช้พิจารณาให้ความเห็นชอบโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะรัฐมนตรี และมีผลทำให้การอนุมัติให้ดำเนินโครงการนี้โดยคณะรัฐมนตรีเป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายไปด้วยในรายละเอียดความไม่ชอบด้วยกฎหมาย (ซึ่งได้มีการฟ้องเพิกถอนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและคำสั่งทางปกครองที่เห็นชอบกับรายงานฯ ดังกล่าวนี้ ต่อศาลปกครองโดยผู้ฟ้องคดีจำนวนหนึ่งต่อศาลปกครองกลางไว้แล้ว) ดังกล่าว พวกข้าพเจ้าขอกราบเรียนรายละเอียดดังต่อไปนี้

(ก) การทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งที่ได้รับความเห็นชอบเมื่อปี พ.ศ. 2548 และที่เพิ่มเติมและได้รับความเห็นชอบเมื่อปี พ.ศ. 2559 ขาดการศึกษาในรายละเอียดในพื้นที่ที่จะมีกิจกรรมที่จะก่อผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรงโดยเฉพาะในพื้นที่บริเวณตำบลหนองน้ำแดงและตำบลชนงพระที่จะใช้สำหรับกิจกรรมเป็นศูนย์บริการทางหลวง ด่านเก็บเงินและจุดกัลป์รถ-ทางขึ้นลงในหลวงพิเศษฯ (ช่วงกิโลเมตรที่ 107-112 ของโครงการฯ)

(ข) ในขณะที่มีการศึกษาวิเคราะห์ดังกล่าวนั้น แบบแปลนแผนผังและการกำหนดใช้พื้นที่เพื่อกิจกรรมดังกล่าวตามข้อ (ก) ไม่ได้กำหนดให้ใช้พื้นที่ช่วงกิโลเมตรที่ 107-112 ในตำบลหนองน้ำแดงและตำบลชนงพระ อำเภอบางบาลเป็นพื้นที่ก่อสร้างและดำเนินกิจกรรมดังกล่าวนี้ การกำหนดให้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเพื่อการก่อสร้างและกิจกรรมเช่นว่านั้นเพ็งปรากฏภายหลังจากการศึกษาและทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นเวลานาน

(ค) ผลของความบกพร่องตาม (ก) และ (ข) ประกอบกันข้างต้น ทำให้เกิดปัญหาการขาดการศึกษาวิเคราะห์และการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมดังกล่าวโดยอาศัยข้อเท็จจริง “อันเป็นสาระสำคัญ” (สำหรับการทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม)เกี่ยวกับทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ คุณค่าต่อชีวิตสภาพชุมชนและสังคมตามที่มีอยู่และเป็นอยู่ “ในพื้นที่เฉพาะสำหรับดำเนินกิจกรรมดังกล่าว” ในปัจจุบันซึ่งเป็นเวลาที่มีการดำเนินโครงการฯ ขึ้น ซึ่งมีผลทำให้การประเมินระดับระดับความรุนแรงของผลกระทบ กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข การติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ในรายงานตามที่การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับที่ได้รับความเห็นชอบเมื่อ พ.ศ. 2548 เป็นสิ่งที่ไม่ชอบด้วยเหตุผลทั้งในเชิงเทคนิคและเจตนารมณ์ของการศึกษาและทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และมีผลให้คำสั่งทางปกครองของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีในการให้ความเห็นชอบต่อรายงานการ

วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวไม่ชอบด้วยกฎหมายและควรต้องถูกเพิกถอน หรืออย่างน้อยต้องได้รับการพิจารณาใหม่ตามพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539

(ง) นอกจากนี้ โดย “ภาพรวมของการทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม” แล้ว รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการตั้งแต่ต้นทศวรรษที่ 2540 และได้รับความเห็นชอบเมื่อปี พ.ศ. 2548 ดังกล่าวถือว่าเป็นการศึกษาที่เก่าและไม่สอดคล้องหรืออยู่บนพื้นฐานข้อเท็จจริงของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ -ชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ คุณค่าต่อชีวิต รวมทั้งสภาพชุมชนและสังคมโดยทั่วไปในพื้นที่อื่นๆ นอกเหนือจากที่กล่าวมาในข้อ (ข) ข้างต้นซึ่งเปลี่ยนแปลงไปมากตลอดระยะเวลาถึงเกือบ 20 ปีเมื่อนับถึงเวลาปัจจุบันที่กำลังดำเนินโครงการฯ ปัญหาความเก่าดังกล่าวนี้ย่อมทำให้การนำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวมาใช้กับการดำเนินโครงการฯ ที่กำลังเกิดขึ้นในปัจจุบันเป็นสิ่งที่ขาดความสมเหตุสมผล และถือว่าเป็นการไม่ชอบด้วยเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ที่ต้องการให้การทำให้และการพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นกลไกและเครื่องมือคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนบุคคล สังคมและชุมชน

(จ) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จัดทำขึ้นเพิ่มเติมและเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมเมื่อปี พ.ศ. 2559 ตามมติคณะรัฐมนตรีนั้นแม้จะเป็นการศึกษาขั้นใหม่แต่ก็ไม่ได้แก้ไขข้อบกพร่องที่มีอยู่เดิมที่กล่าวมาข้างต้น โดยเฉพาะตามข้อ (ข) และ (ค) ข้างต้น หากแต่เป็นการศึกษาในประเด็นเฉพาะเพียงบางช่วงบางพื้นที่ที่ขาดการศึกษาหรือเพราะมีการปรับปรุงแก้ไขแบบแปลนแผนผังบางอย่างเท่านั้น การทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมดังกล่าวจึงมิใช่การแก้ไขข้อบกพร่องร้ายแรงที่มีอยู่เดิมของการทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมคราวแรกและการมีคำสั่งทางปกครองให้ความเห็นชอบต่อรายงานผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีที่กล่าวถึงมาแล้วแต่อย่างใด

อนึ่ง พวกข้าพเจ้าใคร่ขอให้ท่านพิจารณาสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ซึ่งแสดงรายละเอียดเพิ่มเติมในประเด็นปัญหาที่เครือข่ายฯ หยิบยกขึ้นมาข้างต้น และสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า คณะอนุกรรมการด้านสิทธิชุมชนและฐานทรัพยากรธรรมชาติภายใต้คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติเองก็ได้พิจารณาวินิจฉัยว่ามีความบกพร่องอย่างเป็นสาระสำคัญในเรื่องดังกล่าวนี้เช่นเดียวกัน

กล่าวโดยสรุปแล้ว การศึกษาและทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจึงไม่ชอบด้วยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และมติเห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีจึงเป็นคำสั่งทางปกครองที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายและควรต้องถูกเพิกถอนด้วย ซึ่งกรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานของ

รัฐซึ่งเป็นเจ้าของโครงการฯ ควรให้แสดงความรับผิดชอบด้วยการเสนอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีเพิกถอนการให้ความเห็นชอบ และเปลี่ยนแปลงแนวเส้นทางและจุดก่อสร้างศูนย์บริการทางหลวง ด้านเก็บเงินและจุดกลับรถ-ทางขึ้นลงทางหลวงพิเศษเสียใหม่ (ตามที่จะเสนอต่อไป) แล้วทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเสียใหม่ภายใต้ความเปลี่ยนแปลงทางพื้นที่ดังกล่าว

1.2.3 ปัญหาการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารและการขาดการมีส่วนร่วมที่แท้จริงของประชาชน กรมทางหลวงได้อ้างว่าการดำเนินโครงการนี้ได้เปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมรับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็นในหลายวาระและโอกาสทั้งในระดับจังหวัดและอำเภอ แต่ในความเป็นจริง เครือข่ายฯ ชุมชนและบุคคลผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ตำบลหนองน้ำแดง ชนงพระ พญาเย็น และกลางดงได้ถูกละเลยการให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการอย่างถูกต้องและเพียงพอ การเปิดเผยข้อมูลบางส่วนที่เครือข่ายฯ หรือสมาชิกเครือข่ายฯ ได้ร้องขอไปได้กระทำอย่างล่าช้าจนน่าเชื่อว่าเป็นการเปิดเผยเมื่อกรมทางหลวงมั่นใจว่าตนเองสามารถควบคุมสถานการณ์การคัดค้านได้เรียบร้อยแล้ว ส่วนการมีส่วนร่วมในแสดงความคิดเห็นนั้น พวกข้าพเจ้า เครือข่ายฯ ชุมชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่เห็นด้วยกับการเวนคืนฯ หรือการดำเนินโครงการฯ ส่วนที่กระทบต่อตนเองได้ถูกกีดกันออกจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็น เช่น มีการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นในสถานที่ห่างไกลและไม่เปิดให้มีการรับรู้หรือได้รับเชิญ หรือเมื่อผู้มีส่วนได้เสียบางคนพยายามหาทางไปร่วมประชุมก็ไม่ได้มีโอกาสให้แสดงความเห็น หรือไม่รับฟังความเห็น มีการบิดเบือนความเห็นหรือความต้องการ ฯลฯ ในขณะที่เปิดกว้างให้ผู้ที่ไม่มีส่วนได้เสียโดยตรงหรือเห็นด้วยกับโครงการฯ เข้าร่วม นอกจากนี้ การทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมก็ไม่เปิดโอกาสให้ประชาชน (ทั้งประชาชนทั่วไปและผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงในพื้นที่) ได้มีโอกาสมีส่วนร่วมในการร่วมดำเนินการในส่วนที่สำคัญ เช่น การกำหนดขอบเขตการศึกษาวิเคราะห์ (Scoping) ฯลฯ ซึ่งทำให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสียขาดโอกาสที่จะร่วมกำหนดให้มีการศึกษาวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่ตนเองวิตกกังวลและทำให้รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นไม่อาจเข้าถึงประเด็นเนื้อหาที่ควรต้องเข้าถึงเพื่อให้กระบวนการทำและพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยองค์กรผู้มีอำนาจพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นไปบนพื้นฐานของความเป็นจริง (Reality) และความมีเหตุผลอันถูกต้อง (Rightous Rationality) การมีส่วนร่วมของเครือข่ายฯ จึงไม่อาจถือว่าเป็นไปอย่างครอบคลุมเพียงพอ ผู้มีส่วนได้เสียซึ่งได้รับผลกระทบอย่างแท้จริงได้รับการรับฟังและนำความคิดเห็นไปพิจารณา แต่ในทางตรงกันข้าม กลับเป็นการดำเนินการรับฟังความคิดเห็นตามขั้นตอนและแบบพิธีที่ไม่มุ่งให้เกิดคุณภาพการมีส่วนร่วมที่แท้จริง ดังนั้น การเข้าถึงข้อมูลและการมีส่วนร่วมอันเป็นสิทธิของบุคคลและชุมชนที่จะใช้ในการมีส่วนร่วมในการจัดการ บำรุงรักษา ใช้ประโยชน์หรือได้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวิต รวมทั้ง เพื่อป้องกันรักษาสิทธิของตนเองที่จะถูกกระทบตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2540 มาตรา 46, 56,58,59, และ 60 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550

มาตรา 56, 57, 58, 66 และ 67 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557 มาตรา 4 (ซึ่งทั้งสามฉบับมีผลบังคับใช้อยู่ระหว่างกระบวนการดำเนินโครงการฯ ก่อนหน้านี้) รวมทั้ง รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 41 (1) 43(2) ประกอบกับมาตรา 25 รวมทั้ง สิทธิอันเกิดจากการที่ รัฐธรรมนูญฉบับนี้ได้กำหนดการที่เป็นหน้าที่รัฐไว้ตามมาตรา 51, 53, 57(2), 58 และ 59 จึงถูกลิดรอน ปฏิเสธ หรือเป็นไปอย่างจำกัดยิ่ง ทำให้การมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นไปอย่างไม่มีคุณภาพและถูกต้องตาม เจตนารมณ์แห่งรัฐธรรมนูญและระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ (โปรดดูรายละเอียดของปัญหาในประเด็นนี้เพิ่มเติมในสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2)

1.2.4. ปัญหาการไม่ปฏิบัติตามรัฐธรรมนูญ กฎหมาย หลักนิติธรรมและหน้าที่ของรัฐ ในการดำเนินโครงการฯ

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 4 ได้กำหนดให้รัฐสภา คณะรัฐมนตรี ศาล องค์กรอิสระและหน่วยงานรัฐต้องปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญ กฎหมาย หลักนิติธรรมเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติและความผาสุกของประชาชนโดยรวม กรมทางหลวงในฐานะของ หน่วยงานรัฐจึงมีหน้าที่ที่จะต้องกำหนดนโยบายและใช้อำนาจใดๆ อันเป็นการกระทำทางปกครองทุกชนิดทุก ขั้นตอนและกระบวนการของการดำเนินโครงการนี้ให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญ กฎหมายและหลักนิติธรรม อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณารายละเอียดการดำเนินโครงการนี้ของกรมทางหลวง (รวมทั้งหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น คณะรัฐมนตรีและคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฯลฯ (ตามแต่กรณี) แล้วได้ปรากฏการใช้อำนาจ ปฏิบัติราชการและดำเนินการที่ไม่ชอบด้วยรัฐธรรมนูญ กฎหมายและหลักนิติธรรมหลายประการ ทั้งนี้ นอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ยังปรากฏความไม่ชอบดังกล่าวดังต่อไปนี้ด้วย

(1) การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และกำหนดพื้นที่ดำเนินกิจกรรมบางพื้นที่

หากจะกล่าวเฉพาะการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อื่นๆ และการเลือก กำหนดพื้นที่สำหรับการก่อสร้างและดำเนินการศูนย์บริการทางหลวง ด่านเก็บเงิน และจุดกัลป์รถ-ทางขึ้นลงที่จะใช้ดำเนินโครงการนี้ระหว่างกิโลเมตรที่ 107-112 ในตำบลหนองน้ำแดงและตำบลชนงพระ อำเภอปากช่อง แล้ว จะเห็นได้ว่า รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 37 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 42 (อันเป็นรัฐธรรมนูญที่มีผลบังคับใช้อยู่ในขณะที่มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมาพ.ศ. 2556) ได้กำหนดหลักการว่า การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้กระทำได้เท่าที่จำเป็นและต้อง ชดใช้ราคาอย่างเป็นธรรม ซึ่งเป็นการวางหลักการไว้บนพื้นฐานของหลักกฎหมายรัฐธรรมนูญทั่วไปและหลักนิติธรรมว่าการใช้อำนาจรัฐเพื่อมุ่งให้เกิดประโยชน์สาธารณะนั้นจักต้องคำนึงถึงการเกิดความสมดุลกับคุ้มครอง

สิทธิและเสรีภาพของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560 นั้นได้บัญญัติว่า การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์นั้นจะต้องกระทำ “เพียงเท่าที่จำเป็นต้องใช้” ซึ่งย่อมหมายถึง เท่าที่จำเป็นแก่การดำเนินโครงการให้บรรลุผลโดยให้กระทบต่อสิทธิเสรีภาพของประชาชน โดยเฉพาะกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครองในทรัพย์สินของประชาชน(ในกรณีปัญหา) ให้น้อยที่สุดตามหลักความได้สัดส่วนหรือหลักพอสมควรแก่เหตุ อันเป็นหลักกฎหมายรัฐธรรมนูญทั่วไปซึ่งมีหลักการว่า ในการใช้อำนาจรัฐดำเนินมาตรการใดๆ มาตรการหรือวิธีการที่ใช้จำเป็นต้องมีประสิทธิภาพในการบรรลุผล และเป็นมาตรการหรือวิธีการที่กระทบต่อสิทธิเสรีภาพของประชาชนน้อยที่สุดโดยหากรัฐมีหลายทางเลือกให้เลือกดำเนินการ รัฐจะต้องเลือกใช้มาตรการที่กระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด นอกจากนี้ รัฐต้องชั่งน้ำหนักให้เกิดความสมดุลระหว่างการเกิดประโยชน์สาธารณะตามที่มุ่งหมายกับการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชน ไม่ให้ประชาชนต้องแบกรับภาระเกินควรตามหลักความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น การดำเนินโครงการนี้ของกรมทางหลวงที่ผ่านมาได้ละเลยหลักกฎหมายรัฐธรรมนูญที่กล่าวมาแล้วนี้ นับตั้งแต่การไม่คำนึงถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายและความชอบด้วยกฎหมายของการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กล่าวมาข้างต้น การไม่เปิดเผยข้อมูลที่แท้จริง การหลีกเลี่ยงหรือปิดกั้นการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและจัดการโครงการฯ การไม่เคารพต่อสิทธิของชุมชนและบุคคล การเร่งรัดดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์โดยข้ามขั้นตอนและกระบวนการทางกฎหมายหรือใช้เทคนิควิธีการดำเนินการที่ทำให้ประชาชนไม่สามารถปกป้องรักษาสิทธิของตนเอง หรือมีภาระเกินสมควรในการปกป้องรักษาสิทธิเช่นนั้น การกำหนดค่าทดแทนที่ต่ำกว่าราคาตลาดและราคาอันควรที่จะถือว่าเป็นธรรมเป็นอย่างยิ่ง ฯลฯ การเลือกทางเลือกในการกำหนดตำแหน่งพื้นที่และขนาดพื้นที่ก่อสร้างและดำเนินการศูนย์บริการทางหลวง ด้านเก็บเงิน และทางขึ้น-ลงจำนวนมากเกินความจำเป็น (โดยศูนย์บริการทางหลวงมีส่วนกว้างที่สุดถึง 200 เมตรและส่วนยาวสุดสำหรับพื้นที่กิจกรรมดังกล่าวถึง 1,000 เมตร ต่อหนึ่งด้าน[ไม่รวมพื้นที่ส่วนที่เป็นถนน] ศูนย์บริการฯดังกล่าวมีรวมสองด้าน) ในตำแหน่งพื้นที่ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง เป็นพื้นที่ซึ่งเป็นฐานที่ตั้งสำหรับของชุมชน การพักอาศัยและการประกอบอาชีพของบุคคลในชุมชน ตลอดจนมีความสำคัญสูงในเชิงนิเวศ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งที่ยังมีทางเลือกอื่นคือยังมีพื้นที่คงเหลือและไม่ได้ใช้ประโยชน์จำนวนมากและกว้างขวางของกรมการสัตว์ทหารบกที่ห่างออกไปประมาณเพียง 3 กิโลเมตรที่สามารถใช้ดำเนินกิจกรรมเหล่านี้ได้หรือมีทางเลือกอื่นที่มีผลกระทบน้อยกว่า การที่กรมทางหลวงเลือกใช้พื้นที่ดังกล่าวนี้สำหรับกิจกรรมดังกล่าวทำให้น่าเชื่อว่า กรมทางหลวงมุ่งที่จะแสวงหาผลประโยชน์จากการที่ดินของบุคคลและชุมชนที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงเพื่อดึงดูดการลงทุนจากเอกชนและเก็บไว้เป็นสินทรัพย์ของกรมทางหลวงเองด้วยวิธีการที่ใช้ต้นทุนที่ต่ำให้มากที่สุดจากการเวนคืนและชดเชยค่าทดแทนในอัตราที่ต่ำอย่างไม่เป็นธรรม โดยไม่ใช้วิธีการที่ก่อผลกระทบต่อบุคคลและชุมชนน้อยกว่าด้วยการขอให้กรมการสัตว์ทหารบกเจ้าของที่ดินอันเป็นหน่วยงานรัฐด้วยกันเสียสละ

ที่ดินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์หรือขอให้คณะกรรมการมีมติหรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดให้เกิดการใช้ที่ดินดังกล่าว(ซึ่งแนวนอนของโครงการได้พาดผ่านเข้าไปในพื้นที่ของกรมการสัตว์ทหารบกดังกล่าวนี้ด้วยแล้วในช่วง กม.ที่ 116 ถึง กม.119 ของโครงการฯ โดยกินเนื้อที่มีความกว้างถึงประมาณ 400 เมตรดังรายละเอียดที่ปรากฏตามแผนที่แนบท้ายพระราชกฤษฎีกาฯ สิ่งส่งมาด้วย 3) หรือเลือกใช้ที่ดินแปลงอื่นที่ก่อผลกระทบ น้อยที่สุด การเลือกที่จะแสวงหาประโยชน์สูงสุดด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุดโดยไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อสิทธิของ บุคคลและชุมชนอย่างรุนแรง ตลอดจนผลกระทบต่อระบบนิเวศ ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและความ หลากหลายทางธรรมชาติดังกล่าวมานี้ จึงเป็นการไม่ปฏิบัติตามหลักความได้สัดส่วนอันเป็นหลักกฎหมาย รัฐธรรมนูญทั่วไป และหลักนิติธรรมที่ให้ความสำคัญกับหลักการถือกฎหมายเป็นใหญ่หรือปกครองด้วย กฎหมาย รวมทั้ง การคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชน

(2) นอกจากที่กล่าวมาแล้ว สิ่งที่ไม่อาจละเลยการพิจารณาก็คือ คณะรัฐมนตรี คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และกรมทางหลวงในฐานะองค์การของราชการหรือหน่วยงานรัฐได้รับการกำหนดโดย รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 5 มาตรา 53 ให้ต้องมี “หน้าที่” ดูแลให้มีการปฏิบัติตาม และบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ซึ่งย่อมต้องรวมถึง

(ก) หน้าที่ที่จะต้องอนุรักษ์ คุ้มครอง บำรุงรักษา ฟื้นฟู บริหารจัดการ และใช้หรือจัดให้ มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพให้เกิดประโยชน์อย่าง “สมดุลและยั่งยืน” โดยต้องให้ประชาชนและชุมชนในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมดำเนินการและได้รับ ประโยชน์จากการดำเนินการดังกล่าวตามมาตรา 57(2) ซึ่งในกรณีนี้ มีประเด็นปัญหาว่ากรมทางหลวงมิได้ใช้ “ทางเลือก” ที่จะกระทบสิ่งที่รัฐธรรมนูญฯ ให้ความสำคัญดังกล่าวแต่มิได้ให้ประชาชนในท้องถิ่นและชุมชน ในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมดำเนินการ “อย่างแท้จริง” และขณะเดียวกันทางเลือกดังกล่าวก็ไม่ได้ ก่อให้เกิดประโยชน์อย่างสมดุลและยั่งยืน ซึ่งหมายถึง ความสมดุลระหว่างสาธารณชนกับประชาชนผู้มีส่วนได้ เสียโดยตรงในพื้นที่ ความสมดุลของระบบนิเวศ ความสมดุลระหว่างประโยชน์ของมนุษย์กับธรรมชาติ และ ความยั่งยืนของผลประโยชน์ระหว่างฝ่ายต่างๆ ดังกล่าว รวมทั้ง ความยั่งยืนของธรรมชาติที่รัฐธรรมนูญมุ่ง คุ้มครอง

(ข) หน้าที่ที่จะต้องดำเนินการให้มีการศึกษาและ ประเมินผลกระทบต่อ ทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียอื่นใดของประชาชน หรือชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรงตาม (EHIA) โดย (ข.1) บุคคลและชุมชนได้รับการเคารพและตอบสนอง ต่อสิทธิได้รับข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผลของหน่วยงานรัฐก่อนการดำเนินการหรืออนุญาต “อย่างแท้จริง” และ “เพียงพอ” (ข.2) ในการดำเนินการและอนุญาตให้ดำเนินโครงการนี้ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้เกิดผล กระทบต่อประชาชน ชุมชน สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพหรือให้เกิดน้อยที่สุด และ

ดำเนินการให้มีการเยียวยาความเดือดร้อนหรือเสียหายให้แก่ประชาชนหรือชุมชนที่ได้รับผลกระทบ “อย่าง เป็นธรรม” และโดย “ไม่ชักช้า” ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 58 อย่างไรก็ดี ใน การดำเนินโครงการซึ่งพึงต้องทำรายงาน EHIA นี้ กลับมีปัญหา “อย่างแท้จริง” “ความเพียงพอ” “อย่างเป็น ธรรม” และ “ไม่ชักช้า” ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบและความเดือดร้อนเสียหายแก่ประชาชนและชุมชน นอกเหนือจากผลกระทบต่อธรรมชาติดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

(ค) หน้าที่ต้องเปิดเผยข้อมูลหรือข่าวสารสาธารณะในความครอบครองของหน่วยงานรัฐ ซึ่งมีใช้ข้อมูลเกี่ยวกับความมั่นคงของรัฐหรือเป็นความลับของทางราชการและต้องจัดให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูล หรือข่าวสารนั้นโดยสะดวกตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 59 แต่ในความเป็นจริง ประชาชนผู้มีส่วนได้เสียไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลและข่าวสารได้ หรือเข้าถึงได้อย่างจำกัดและล่าช้าอย่างยิ่ง

2.1.5. ปัญหาผลกระทบต่อมรดกโลก

ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลกทางวัฒนธรรม และธรรมชาติ (1972 Convention concerning Protection of the World Cultural and Natural Heritage) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 ต่อมาคณะกรรมการมรดกโลก (World Heritage Committee) ได้รับขึ้น ทะเบียนให้ “กลุ่มป่าดงพญาเย็น-เขาใหญ่” (Dong Phrayayen-Khao Yai Forest Complex) ซึ่ง ประกอบด้วยอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ อุทยานแห่งชาติทับลาน อุทยานแห่งชาติปางสีดา อุทยานแห่งชาติตา พระยา และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าดงใหญ่เป็นแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติเมื่อปี พ.ศ. 2548 ด้วยคุณสมบัติ การเป็นสมบัติของโลกที่มีคุณค่าอันเป็นสากลที่โดดเด่น (Outstanding Universal Value) โดยเฉพาะในแง่มุม ของการเป็นถิ่นที่อยู่อาศัยของชนิดสัตว์และ พันธุ์พืชที่หายากหรือที่ตกอยู่ในสภาวะ อันตราย แต่ยังคงสามารถ ดำรงชีวิตอยู่ได้ รวมถึงระบบนิเวศอันเป็นแหล่งรวม ความอุดมสมบูรณ์ของพืชและสัตว์ที่ทั่วโลกให้ความสนใจ ประเทศไทยและรัฐบาลไทยจึงมีพันธกรณีที่จะต้องปกป้อง รักษาและหลีกเลี่ยงการดำเนินการใดๆ ที่จะมี ผลกระทบสมบัติของโลกอันมีคุณค่าสากลโดยไม่ดำเนินกิจกรรมหรือกระทำการใดๆ ซึ่งจะมีผลกระทบ “ไม่ว่า ทางตรงหรือทางอ้อม” ที่จะทำให้เกิดความเสื่อมสภาพหรือลดทอนศักยภาพหรือคุณค่าของมรดกโลกแห่งนี้ ซึ่ง ตามเว็บไซต์ของคณะกรรมการมรดกโลกได้แสดงข้อความตักเตือนให้รัฐบาลต้องพึงระวังผลกระทบจาก กิจกรรมต่างๆ โดยเฉพาะโครงการพัฒนา การทำถนน การเพิ่มการจราจร การเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว การบุก รุกหรือลวงล้ำเข้าไปในเขตมรดกโลกหรือเขตกันชน (Buffer Zone) ฯลฯ ซึ่งจะมีผลโดยตรงหรือโดยอ้อมให้ อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่หรือองค์ประกอบของกลุ่มมรดกโลกแห่งนี้ต้องรับภาระหนักเกินขอบเขตหรือ

ความสามารถในการรองรับผลกระทบจากการจราจรหรือนักท่องเที่ยว ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศ และความสามารถที่จะดำรงอยู่อย่างปกติสุขหรือตามธรรมชาติของสัตว์ (ซึ่งหลายชนิดพันธุ์อยู่ในภาวะใกล้สูญพันธุ์ อันเป็นลักษณะที่บ่งบอกคุณสมบัติการให้เป็นมรดกโลกของพื้นที่แห่งนี้) และพืชพันธุ์ต่างๆ ตลอดจนสภาพธรรมชาติทางกายภาพต่างๆ ซึ่งในที่สุดอาจส่งผลต่อไปถึงการถูกขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกที่ตกอยู่ในภาวะอันตราย (List of World Heritage in Danger) ซึ่งอาจนำไปสู่การถูกเพิกถอนสถานะมรดกโลกต่อไป เมื่อพิจารณารายละเอียดแนวทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 ซึ่งจะมีจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 2090 (ถนนธนบุรี) ที่เชื่อมต่อตัวเมืองปากช่องขึ้นไปยังอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่และสามารถใช้สัญจรผ่านไปถึงจังหวัดนครราชสีมา นครนายก ปราจีนบุรี และจังหวัดในภาคตะวันออกอื่นๆ ได้ ด้วยโครงข่ายความเชื่อมโยงของถนนดังกล่าวและการวางจุดกัลล์รถ ทางขึ้นลง ศูนย์บริการทางหลวง และด่านเก็บเงินในพื้นที่ต่อเนื่องกับจุดตัดดังกล่าว กรณียอมเป็นที่คาดหมายได้อย่างมีเหตุผลว่าปริมาณรถที่จะมุ่งเดินทางขึ้นไปยังอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ อุทยานแห่งชาติทับลาน อุทยานแห่งชาติปางสีดา อุทยานแห่งชาติตาพระยา และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าดงใหญ่อันเป็นพื้นที่มรดกโลกเพื่อการท่องเที่ยวโดยตรงและเพื่อการใช้เป็นทางผ่านจะมากขึ้นและก่อให้เกิดปัญหาการรับภาระเกินความสามารถรองรับทางสิ่งแวดล้อมของพื้นที่มรดกโลกแห่งนี้และจะส่งผลกระทบต่อสัตว์ พืช และสภาพธรรมชาติอันทรงคุณค่าทั้งหลายอันประกอบกันเป็นมรดกโลก การคาดการณ์ดังกล่าวนี้เป็นสิ่งที่มีน้ำหนัก และเหตุผลอย่างยิ่งเมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริงว่าถนนธนบุรีเป็นถนนที่มีการจราจรติดขัดอย่างที่สุดในพื้นที่อำเภอปากช่องในช่วงวันหยุดและเวลาเทศกาล ในขณะที่การใช้ถนนเดินทางผ่านหรือขึ้นไปเที่ยวยังเขตอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ในช่วงเวลาที่ผ่านมา(ซึ่งยังไม่มีมีการก่อสร้างและเปิดใช้ทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 นี้แต่อย่างใด) ก็มีปริมาณมากอยู่แล้วดังข้อมูลจำนวนยานพาหนะและจำนวนนักท่องเที่ยวที่แสดงข้างล่างนี้

ตารางที่ 1 จำนวนยานพาหนะที่เข้าไปในอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ แยกเป็นรายเดือน

พ.ศ.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม
2560	43,920	31,291											75,211
2559	45,359	27,670	17,749	21,375	20,746	16,870	29,739	28,148	19,441	31,636	139,965	70,529	469,227
2558	37,965	19,246	15,722	18,240	18,950	15,536	18,873	21,892	16,461	29,804	28,276	52,146	293,111
2557	37,916	22,296	17,006	19,483	17,437	14,314	21,001	17,909	16,005	29,510	29,763	51,390	294,030

2556	36,911	23,614	18,498	20,065	18,826	14,140	19,137	15,602	13,657	20,689	26,491	58,970	286,600
2555	32,398	9,795	9,644	19,085	14,300	9,424	14,032	10,094	-	26,206	22,025	50,173	217,176
2554	31,789	11,834	8,861	13,904	10,826	6,588	14,790	7,264	5,242	18,245	41,345	27,309	197,997
2553	28,429	13,945	12,102	15,712	13,344	11,321	15,567	12,814	11,050	14,099	19,580	40,595	208,558
2552	31,249	14,532	11,052	14,634	12,903	8,563	15,558	12,223	4,756	20,080	22,027	37,958	205,535
2551	19,823	15,283	11,770	12,988	10,934	7,165	11,428	10,835	6,970	15,821	20,974	39,882	183,873

หน่วย : คัณ ; แหล่งที่มา : สำนักอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช

ตารางที่ 2 จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้าอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ แยกเป็นรายเดือน

พ.ศ.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม
2560	225,156	112,769											337,925
2559	156,437	114,294	57,422	69,303	64,072	55,369	120,310	116,129	71,859	131,847	123,459	318,392	1,398,893
2558	180,998	81,269	90,741	66,305	64,653	52,963	70,390	101,011	71,406	130,757	113,175	207,246	1,230,914
2557	158,198	78,658	66,461	75,169	61,235	47,020	86,372	79,177	75,865	127,297	130,937	196,635	1,183,024
2556	147,329	92,441	66,815	70,152	70,009	47,712	88,212	59,672	61,331	78,512	101,369	234,803	1,118,357
2555	111,197	50,651	50,310	71,079	48,664	48,340	58,362	69,189	51,220	91,499	62,185	216,015	928,711
2554	122,093	57,392	45,972	64,191	55,144	34,864	51,925	43,873	29,923	52,740	96,649	144,371	799,137

2553	110,046	48,642	42,540	55,472	45,358	40,095	69,618	60,936	42,031	53,106	66,640	129,804	764,288
2552	123,470	45,308	42,736	59,537	50,589	35,100	63,769	39,215	27,655	88,280	84,938	135,596	796,193
2551	85,507	44,131	43,197	50,918	43,076	31,136	54,010	48,026	28,118	63,292	81,526	119,200	692,137

หน่วย : คน ; แหล่งที่มา : สำนักอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช

ประเด็นปัญหาดังกล่าวนี้ พวกข้าพเจ้าจะได้ทำการศึกษาตรวจสอบในรายละเอียดต่อไปและหากเห็นว่าจำเป็นต้องใช้สิทธิเพื่อให้มีการตรวจสอบโดยคณะกรรมการมรดกโลกหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายนอกหรือภายในประเทศเพื่อปกป้องมรดกโลกจากการออกแบบและกำหนดใช้พื้นที่โครงการที่จะส่งผลให้เกิดการทำลายมรดกโลกไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมก็จะใช้สิทธิเช่นนั้นต่อไปเช่นเดียวกับที่จะต้องศึกษาตรวจสอบการก่อผลกระทบทางตรงหรือทางอ้อมในแง่มุมและตำแหน่งพื้นที่อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องต่อมรดกโลกจากการดำเนินโครงการดังกล่าวนี้

2. ข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

จากที่ได้กราบเรียนมาข้างต้นนั้น เครือข่ายฯ ใคร่ขอกราบเรียนยืนยันว่า มิได้มีความประสงค์ที่จะโต้แย้งหรือคัดค้านการดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 เส้นทางบางปะอิน-นครราชสีมาในภาพรวมแต่อย่างใด เครือข่ายฯ ได้พยายามเสนอให้กรมทางหลวงแก้ไขปัญหาต่างๆ ด้วยวิธีที่สามารถรักษาประโยชน์สาธารณะอันเป็นเป้าประสงค์ของโครงการฯ ไว้ได้ทุกประการ แต่สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อชุมชน ประชาชน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมา ฯลฯ ดังกล่าวมา แต่ไม่ได้รับความใส่ใจที่จะดำเนินการโดยกรมทางหลวงแต่อย่างใด พวกข้าพเจ้าจึงใคร่ขอความเมตตาจากคณะรัฐมนตรีและฯพณฯ นายกรัฐมนตรีในฐานะองค์กรสูงสุดทางปกครองและฝ่ายบริหารพิจารณาดำเนินการดังต่อไปนี้

2.1 มีมติของคณะรัฐมนตรีให้มีการเปลี่ยนแนวเส้นทางทางหลวงพิเศษฯ ในช่วงตั้งแต่ตำบลกลางดงถึงบริเวณทางเลี้ยวเมืองปากช่องไปใช้แนวเส้นทางถนนมิตรภาพ (ทางหลวงหมายเลข 2) โดยยกคร่อมเส้นทางลักษณะเดียวกับที่มีการสร้างทางหลวงพิเศษสายนี้คร่อมถนนมิตรภาพในช่วงที่ผ่านอ่างเก็บน้ำเขื่อนลำตะคองตามแผนที่มียู่แล้ว ซึ่งจะเป็นการสร้างทางยกระดับคร่อมบนถนนมิตรภาพเพียงประมาณ 20 กิโลเมตรเท่านั้น ทั้งนี้ การดำเนินการตามข้อเสนอจะสามารถแก้ไขปัญหาผลกระทบต่อมนุษย์และธรรมชาติทั้งหมดที่กล่าวมาได้

2.2 มีมติคณะรัฐมนตรีให้ย้ายจุดก่อสร้างและดำเนินกิจกรรมศูนย์บริการทางหลวง ด้านเก็บเงินและจุดกลับรถ-ทางขึ้นลงทางหลวงพิเศษจากจุดที่กำหนดไว้ในปัจจุบันออกไปยังพื้นที่ของกรมการสัตว์ทหารบกซึ่งอยู่ห่างออกไปเพียงเล็กน้อย (ซึ่งแนวเส้นทางหลวงพิเศษฯ ได้พาดผ่านพื้นที่ดังกล่าวนี้ตามแผนที่แนบท้ายพระราชกฤษฎีกาตั้งได้กล่าวมาแล้วข้างต้น) โดยพื้นที่ดังกล่าวมีโครงข่ายการจราจร (ถนนหมายเลข 2235) รองรับการจราจรที่สะดวกและเหมาะสมต่อการจราจรมากกว่าพื้นที่ในบริเวณถนนระษัด (ถนน

หมายเลข 2290) อนึ่ง การดำเนินการตาม 2.1 หากเกิดขึ้นจะทำให้ไม่จำเป็นต้องดำเนินการตาม 2.2 โดยอัตโนมัติ อย่างไรก็ตาม ทั้งสองกรณีเป็นกรณีที่คณะรัฐมนตรีจำเป็นต้องมีมติให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกแนวเส้นทางการเวนคืนเฉพาะเพียงบางส่วนเท่านั้น

พวกข้าพเจ้าเครือข่ายฯ หวังว่าจะได้รับความกรุณาจาก ฯพณฯ และคณะรัฐมนตรีพิจารณาปัญหาผลกระทบที่รุนแรงดังกล่าวและให้ความเป็นธรรมด้วยการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเพียงบางส่วนตามข้อเสนอข้างต้น ทั้งนี้ พวกข้าพเจ้ามีความยินดีที่จะให้ข้อมูลเพิ่มเติมและร่วมเจรจากับกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการแก้ไขปัญหาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการ

ขอแสดงความนับถือ

เครือข่ายชุมชนตำบลกลางดง ตำบลดงพญา

เย็น

ตำบลหนองน้ำแดงและตำบลขงพระ

อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา