

บันทึก

เรื่อง การก่อสร้างทางพิเศษสายบางนา-บางพลี-บางปะกง โดยการทางพิเศษ
แห่งประเทศไทย บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔ สายบางนา-บางปะกง
ที่กรมทางหลวงควบคุมดูแล

กรมทางหลวงได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๖๑๐.๖/๓๔๐๐ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๘ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า ด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีหนังสือ ที่ มท. ๕๕๐๕/๒๐๕๔ ลงวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๓๓ ขอให้กรมทางหลวงพิจารณาความเป็นไปได้ในการใช้พื้นที่บริเวณเกาะกลางถนนสายบางนา-บางปะกง ทำการก่อสร้างทางด่วน และกรมทางหลวงได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๖๑๐/๑๔๒๖๒ ลงวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๓๓ แจ้งว่าไม่ขัดข้องที่จะอนุญาตให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการสร้างทางยกระดับภายในเขตทางของทางสายบางนา-บางปะกง ได้ แต่เนื่องจากกรมทางหลวงมีโครงการที่จะขยายและปรับปรุงถนนสายบางนา-ตราด ให้เต็มรูปแบบในอนาคตอันใกล้ ดังนั้นการทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรที่จะดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนที่กรมทางหลวงจะดำเนินการปรับปรุงเต็มรูปแบบคือต้องไม่เกินปี พ.ศ. ๒๕๔๐ ต่อมาคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เสนอเรื่องถึงกระทรวงมหาดไทยเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติให้การทางพิเศษฯ ดำเนินโครงการทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี โดยมีหลักเกณฑ์ให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินโครงการฯ คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๓๗ และลงมติว่า

๑. เห็นชอบในหลักการโครงการทางด่วน สายบางนา-บางพลี-บางปะกงในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (TURNKEY) โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างทั้งหมดของโครงการ และจ่ายเงินค่าจ้างให้แก่ผู้รับจ้างตามเงื่อนไขสัญญาแบบ TURNKEY ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจัดทำข้อมูล และรายละเอียดเพิ่มเติมเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง นอกจากนี้แล้วการทางพิเศษควรพิจารณาทบทวนแผนการจัดสร้างทางด่วนทั้งระบบและควรจัดลำดับความสำคัญ โดยให้ความสำคัญกับการก่อสร้างทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานครมากกว่าการเชื่อมโยงระหว่างในเขตกรุงเทพมหานครกับนอกเขตกรุงเทพมหานคร โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง คณะรัฐมนตรีลงมติว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรประสานและหารือกับกรมทางหลวงเกี่ยวกับปัญหาทางด้านเทคนิคและอุปสรรคต่าง ๆ เพื่อให้การก่อสร้างทางด่วนดังกล่าวมีผลกระทบน้อยที่สุดต่อสภาพถนนสายบางนา-บางปะกง (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔) ทั้งในปัจจุบันและในอนาคตโดยเฉพาะในเรื่องการทรุดตัวของดิน และหากถนนสายดังกล่าวได้รับผลกระทบหรือได้รับความเสียหายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชดเชยค่าเสียหายให้กับกรมทางหลวงด้วย

๒. อนุมัติในหลักการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการออกพระราช

กฤษฎีกาเพื่อเวนคืนที่ดินเท่าที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานตามขั้นตอนต่อไปของโครงการฯ ต่อมาคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่ง ที่ ๙/๒๕๓๗ ลงวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๓๗ แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาคัดเลือกเอกชนมาดำเนินโครงการทางด่วน สายบางนา-บางพลี-บางปะกง ในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (TURNKEY) โดยมีผู้แทนกรมทางหลวงร่วมอยู่ในคณะกรรมการด้วยและให้คณะกรรมการดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่ในการคัดเลือก เปรียบเทียบ เปรียบเทียบ พร้อมทั้งร่างสัญญาจ้างกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกแล้วทำเสนอคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต่อไป ในที่สุด เมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๓๗ คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีมติเห็นชอบให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยว่าจ้าง BBCD Joint Venture เป็นผู้รับจ้างดำเนินโครงการทางด่วน สายบางนา-บางพลี-บางปะกงในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (TURNKEY) ในวงเงิน ๒๕,๑๙๖,๔๔๒,๐๐๐.- บาทและให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติลงนามในสัญญาว่าจ้าง BBCD Joint Venture เพื่อเป็นผู้รับจ้างดำเนินโครงการฯ ในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (TURNKEY) ภายหลังจากที่ได้ส่งร่างสัญญาจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณา ต่อมากระทรวงมหาดไทยได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติว่าจ้างเอกชนมาดำเนินการโครงการทางด่วน สายบางนา-บางพลี-บางปะกง ในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (TURNKEY) คณะรัฐมนตรีได้ประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๓๗ และมีมติอนุมัติหลักการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการทางด่วน สายบางนา-บางพลี-บางปะกง ในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (TURNKEY) ระยะทางประมาณ ๕๕.๓๕๐ กิโลเมตร ในวงเงิน ๒๕,๑๙๖,๔๔๒,๐๐๐.-บาท และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับข้อสังเกตเพิ่มเติมของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเกี่ยวกับการประสานงานและเจรจาตกลงกับกรมทางหลวงในรายละเอียดให้ชัดเจนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาความไม่สอดคล้องเนื่องจากการก่อสร้างทางด่วนยกระดับสายบางนา-บางพลี-บางปะกงของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องก่อสร้างโดยใช้เขตทางหลวงสายบางนา-บางปะกง (ทางหลวงหมายเลข ๓๔) ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจึงเห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยและกรมทางหลวงเจรจาตกลงกันเพื่อให้ได้ข้อยุติในรายละเอียดที่ชัดเจนก่อนลงนามในสัญญาว่าจ้างบริษัทเอกชนต่อไป

กรมทางหลวงจึงขอให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาให้ความเห็นในปัญหาข้อกฎหมายดังต่อไปนี้ ทั้งนี้ เพื่อจะถือเป็นแนวปฏิบัติต่อไป

๑. กรมทางหลวงจะมอบที่ดินทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔ สายบางนา-บางปะกง ซึ่งได้กรรมสิทธิ์มาตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างทางหลวงแผ่นดินสายกรุงเทพฯ-ตราด ตอนพระโขนง-ศรีราชา พ.ศ.๒๕๐๙ ตราใช้บังคับโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๔๘๒ มีวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวง ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ก่อสร้างทางด่วนหรือทางพิเศษตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๐ ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๑๕ ได้อย่างไร หรือไม่

๒. กรมทางหลวงจะอนุญาตให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการดังกล่าวข้างต้นโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ.๒๕๓๕ จะทำได้หรือไม่

๓. การมอบพื้นที่กรมทางหลวงจะมอบให้ตามความจำเป็นในการก่อสร้างความกว้างประมาณ ๕.๐๐ เมตร ในเรื่องแดนกรรมสิทธิ์เหนือจากพื้นดินจะก่อสร้างแผ่ขยายเกินกว่า ๕.๐๐ เมตร ไม่ได้ใช่หรือไม่

๔. อำนาจตามกฎหมาย การควบคุมดูแลในทางหลวงดังกล่าวอยู่ในพื้นที่เดียวกัน กรมทางหลวงใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ การทางพิเศษใช้อำนาจตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ ๒๙๐ กฎหมายจึงซ้อนกันอยู่การดำเนินการเกี่ยวกับงานทางจะดำเนินการตามกฎหมายใดจึงจะไม่ขัดกัน

คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๔) ได้พิจารณาปัญหาข้อหาดังกล่าวประกอบกับรับฟังคำชี้แจงของผู้แทนกระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) และผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทยแล้ว มีความเห็นดังนี้

ปัญหาข้อ ๑ กรมทางหลวงจะมอบที่ดินในบริเวณพื้นที่ของเกาะกลางของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔ สายบางนา-บางปะกง ซึ่งได้มาตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน สายกรุงเทพฯ-ตราด ตอนพระโขนง-ศรีราชา ในท้องที่อำเภอพระโขนง จังหวัดพระนคร อำเภอบางพลี อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา และอำเภอเมืองชลบุรีอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พ.ศ.๒๕๐๙ ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อก่อสร้างฐานรากของโครงสร้างทางพิเศษได้ หรือไม่ นั้น เห็นว่า ที่ดินในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวนั้น กรมทางหลวงได้ดำเนินการเวนคืนมาเพื่อสร้างทางหลวงแผ่นดินดังนั้น กรมทางหลวงจึงสามารถมอบพื้นที่บางส่วนของทางหลวงแผ่นดินสายดังกล่าวให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อก่อสร้างฐานรากของโครงสร้างทางพิเศษตามโครงการทางพิเศษสายบางนา-บางพลี-บางปะกง ได้โดยไม่เป็นการขัดต่อวัตถุประสงค์เดิมของการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในบริเวณดังกล่าวแต่ประการใด เพราะทางพิเศษตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ ๒๙๐ นั้น แม้จะไม่ใช้ทางหลวงแผ่นดินตามประเภทที่กฎหมายว่าด้วยทางหลวงได้กำหนดไว้ก็ตาม(มาตรา ๔^๑ และมาตรา ๖^๒ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕) แต่ก็เป็น

^๑มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“ทางหลวง” หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน หรือใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นนอกจากทางรถไฟ และให้หมายความรวมถึงที่ดิน พืช พันธุ์ไม้ทุกชนิด สะพาน ท่อหรือรางระบายน้ำ อุโมงค์ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อน รั้วหลักสำรวจ หลักเขต หลักกระยะ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณ ที่จอดรถ ที่พักคนโดยสารเรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นหรือลงรถ และอาคารหรือสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์งานทางบรรดาที่ได้จัดไว้ในเขตทางหลวงและเพื่อประโยชน์แก่งานทางนั้นด้วย

^๒มาตรา ๖ ทางหลวงมี ๖ ประเภท คือ

ทางสาธารณะประเภทหนึ่ง คือทางพิเศษตามข้อ ๓^๓ แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๐ฯ และในทางปฏิบัติที่ผ่านมา กรมทางหลวงก็ได้เคยมอบพื้นที่บางส่วนของทางหลวงแผ่นดิน สาย กรุงเทพฯ-ตราด เพื่อสร้างทางขึ้นและลงทางพิเศษให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมาแล้ว

ปัญหาข้อ ๒ กรมทางหลวงจะอนุญาตให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการดังกล่าวข้างต้น โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๗^๔ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ ได้หรือไม่ นั้น เห็นว่า ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงสามารถใช้อำนาจตามมาตรา ๔๗ เพื่ออนุญาตให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการดังกล่าวข้างต้นได้ ในการอนุญาตนั้น ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างไรก็ได้ ไว้ด้วยก็ได้ แต่สำหรับโครงการสร้างทางพิเศษสายบางนา-บางพลี-บางปะกง นี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการโครงการแล้ว ดังนั้น การกำหนดเงื่อนไขจึงควรกำหนดให้สอดคล้องและไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการตามโครงการที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้ว

ปัญหาข้อ ๓ กรมทางหลวงจะมอบพื้นที่ให้ตามความจำเป็นในการก่อสร้างกว้างประมาณ ๕.๐๐ เมตร และเห็นว่าในเรื่องแดนแห่งกรรมสิทธิ์เหนือพื้นดินการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะก่อสร้างทางพิเศษแผ่ขยายเกินกว่า ๕.๐๐ เมตร ไม่ได้นั้นเห็นว่า โครงการสร้างทาง

(๑) ทางหลวงพิเศษ

(๒) ทางหลวงแผ่นดิน

(๓) ทางหลวงชนบท

(๔) ทางหลวงเทศบาล

(๕) ทางหลวงสุขาภิบาล

(๖) ทางหลวงสัมปทาน

^๓ข้อ ๑ ในประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้

“ทางพิเศษ” หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้นใหม่ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้พื้นดิน เหนือพื้นพื้นดินหรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และหมายความรวมถึงทางซึ่งใช้สำหรับรถรางเดียวหรือรถใต้ดินสะพาน อุโมงค์ เรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นลงรถ ทางเท้าที่จอดรถ เขตทาง ไหล่ทาง เชือกกันน้ำ ท่อ ทางระบายน้ำ กำแพงกันดิน รั้วเขตหลักกระยะสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และอาคารหรือสิ่งอื่น อันเป็นอุปกรณ์เกี่ยวกับงานทางพิเศษ

“มาตรา ๔๗ ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้างสิ่งใดในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างไรก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และการติดขัดของการจราจร กำหนดอัตราและวางระเบียบเกี่ยวกับการเก็บค่าเช่าก็ได้

การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้

สิ่งปลูกสร้างขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดให้นามตรา ๓๗ วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม

พิเศษสายดังกล่าวซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ลงมติให้ความเห็นชอบได้กำหนดไว้ชัดเจนว่า ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการทางพิเศษสายบางนา-บางพลี-บางปะกง โดยมีพื้นที่ผิวจราจร ๖ ช่องจราจร (กว้างประมาณ ๓๐ เมตร) ดังนั้น ในการที่กรมทางหลวงจะอนุญาตให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยใช้พื้นที่เพื่อดำเนินการตามโครงการดังกล่าวนั้นก็จะต้องคำนึงถึงโครงสร้างของทางพิเศษที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบไว้ด้วย ส่วนปัญหาเรื่องแดนแห่งกรรมสิทธิ์เหนือจากพื้นดินตามที่กรมทางหลวงหรือมานั้น ก็ไม่เป็นปัญหาดังที่กรมทางหลวงหรือมาแต่ประการใด เพราะที่ดินที่ใช้สร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔ นั้น มิใช่เป็นกรรมสิทธิ์ของกรมทางหลวง แต่เป็นที่ดินของรัฐ ดังนั้น เมื่อรัฐมีนโยบายที่จะจัดสร้างทางพิเศษในที่ดินของรัฐก็สามารถทำได้เพราะมิได้เป็นการรุกล้ำเข้าไปในแดนแห่งกรรมสิทธิ์ของที่ดินของบุคคลอื่นแต่ประการใด

ปัญหาข้อ ๔ อำนาจตามกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมดูแลทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๓๔ อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของกรมทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ส่วนทางพิเศษอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๐ ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕ กฎหมายจึงซ้อนกันอยู่การดำเนินการเกี่ยวกับงานทางจะดำเนินการตามกฎหมายใดจึงจะไม่ขัดกันนั้น เห็นว่า ตามหลักการเขตพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็อยู่ใต้บังคับประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๐ฯ และเขตพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงก็ต้องอยู่ใต้บังคับพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ดังนั้น เมื่อทางพิเศษสายดังกล่าวได้สร้างเสร็จแล้ว กรมทางหลวงและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงสามารถทำความตกลงกันกำหนดเขตพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายให้แน่ชัด ปัญหาเกี่ยวกับการซ้ำซ้อนของกฎหมายก็จะไม่เกิดขึ้น และในทางปฏิบัติเท่าที่ผ่านมาการทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็ได้เคยสร้างทางพิเศษเหนือพื้นที่ที่กรุงเทพมหานครควบคุมดูแลและเหนือพื้นที่ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยควบคุมดูแล ซึ่งก็ไม่ปรากฏว่ามีปัญหาตามที่กรมทางหลวงหรือมาแต่ประการใด

(ลงชื่อ) อัคราทร จุฬารัตน

(นายอัคราทร จุฬารัตน)

รองเลขาธิการฯ

รักษาราชการแทน เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มิถุนายน ๒๕๓๘