

มาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ
จากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จตามสัญญา*

LEGAL MEASURES AFFECTING ROAD CONSTRUCTION NOT COMPLETED
ACCORDING TO THE CONTRACT

กริชแก้ว แก้วพรม

Krichkaew kaewprom

เพิ่ม หลวงแก้ว

Pherm Luangkaew

มหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย, ประเทศไทย.

Khon Kaen University, Nong Khai Campus, Thailand.

E-mail: krichkaew096@gmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และมาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จตามสัญญา 2. ศึกษากฎหมายที่มีผลกระทบกับการผิดสัญญาเปรียบเทียบกับต่างประเทศ 3. เสนอแนวทางแก้ไขปัญหามาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จตามสัญญา เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ ศึกษาข้อมูลและบททวนเอกสาร บทความ คำอธิบาย วารสาร รายงาน วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ ตำราทฤษฎี และจากสื่อสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ของสถาบันการศึกษาและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจากภายในประเทศไทยและต่างประเทศ

ผลการวิจัยพบว่า 1. จากการวิเคราะห์ผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จ พบว่ามีผลกระทบหลายด้าน ดังนี้ 1) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม 2) ผลกระทบทางสังคม 3) ผลกระทบทางเศรษฐกิจ และ 4) ผลกระทบต่อประชาชน 2. กฎหมายสัญญาของไทยได้รับอิทธิพลมาจากกฎหมายแพ่งเยอรมัน ขณะที่กฎหมายของประเทศไทยและอเมริกาได้รับอิทธิพลมาจากกฎหมายจารีตประเพณี โดยยึดถือหลักสุจริตใจในการทำสัญญา สัญญาที่สร้างขึ้นโดยไม่สุจริตจะเป็นโมฆะ ผู้ผิดสัญญาต้องรับผิดชอบค่าเสียหายให้แก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง และศาลไทยมีอำนาจพิจารณาข้อพิพาทสัญญาระหว่างประเทศที่มีข้อตกลงเลือกศาลไทย 3. แนวทางการแก้ไขและการเยียวยาประชาชนที่ได้รับผลกระทบ 1) ควรมีการประเมินผลกระทบ วางแผนแก้ไข สื่อสารกับประชาชน บังคับใช้กฎหมาย และตรวจสอบความคืบหน้า เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ 2) ควรมีการเยียวยาประชาชน โดยการชดเชยทางการเงิน สนับสนุนด้านสุขภาพ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน พื้นฟูสิ่งแวดล้อม และให้การสนับสนุน

* Received: 21 May 2023; Revised: 26 June 2024; Accepted: 27 June 2024



ทางสังคม และมีข้อเสนอแนะ คือ ควรปรับปรุงกฎหมายให้รัฐต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายเมื่อรัฐผิดสัญญา เพื่อความเป็นธรรมและนิติธรรม

คำสำคัญ: มาตรการทางกฎหมาย, การเยียวยา, การสร้างทาง, สัญญา

Abstract

The objectives of this research are 1) to study concepts, theories, and legal measures for providing compensation to people affected by road construction that was not completed according to the contract, 2) to study laws that affect contract breaches in comparison with those in other countries, and 3) to propose solutions to the problem, and legal measures to provide compensation to people affected by road construction that was not completed according to the contract. It is a qualitative study. From studying information and reviewing documents, articles, explanations, journals, reports, theses, dissertations, legal texts, electronic information media of educational institutions, and various agencies related from within Thailand and abroad.

The results of the research found that: 1) regarding the analysis of the impacts of the uncompleted road construction, it was found that there are many impacts as follows: (1) environmental impacts, (2) social impacts, (3) economic impacts, and (4) impacts on the people. 2) Thai contract law is influenced by German civil law meanwhile English and American law is influenced by common law by adhering to the principle of good faith in making contracts that contracts made in bad faith are void, the person who breaks the contract is liable to compensate the other party for damages, and Thai courts have the authority to consider international contract disputes that have an agreement to choose Thai courts. 3) Guidelines for solving problems and providing remedies to affected people: (1) there should be an impact assessment, planning for solutions, and communication with the people, enforce the law and check progress to solve the problem systematically, (2) there should be compensation for the people by financial compensation, health support, improve infrastructure, environmental restoration, and provide social support. There is a suggestion that the law should be improved to make the state responsible for compensation when the state breaches a contract for fairness and the rule of law

Keywords: Legal Measures, Remedies, Road Construction, Contracts



บทนำ

โครงการการก่อสร้างทางหลวง เป็นหนึ่งในโครงการการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจที่สำคัญและสามารถส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคมโดยรวม ไม่ว่าจะเป็นขั้นตอนการเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างทาง ที่กระทบต่อชุมชนใกล้เคียงผู้ถูกเวนคืนที่ดิน เช่น เนื่องจากเวนคืนทำให้บ้านอันเป็นที่ทำเคยประกอบกรรณการค้า ทำกินทุกวันต้องถูกรื้อถอน หรืออาจจะมีขั้นตอนการขุดหน้าดินปรับหน้าดินเพื่อสร้างทาง ซึ่งทำให้เกิดฝุ่นละอองอันกระทบต่อวิถีชีวิตของชุมชนใกล้เคียง หรือแม้กระทั่งการออกแบบรูปแบบของทางที่ไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิตตามประเพณีดั้งเดิมของท้องถิ่น ปัญหาดังกล่าวสามารถนำไปสู่การทำลายความสงบสุขของการดำรงชีวิตประจำวันของชุมชนใกล้เคียงได้ และรวมถึงความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ที่กำหนดให้มีการสร้างทางหลวงกับชุมชนใกล้เคียงได้ (สำนักงานการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร, 2567) ประเทศไทยเป็นอีกประเทศหนึ่งที่ได้นำระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนี้มาบังคับใช้กับการพัฒนาในประเทศ การบังคับใช้ดังกล่าวอยู่ทั้งในรูปแบบของนโยบาย กำหนดในพระราชบัญญัติอันเกี่ยวกับการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้แก่ กฎหมายรัฐธรรมนูญ และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น (เครือข่ายธรรมาภิบาลสิ่งแวดล้อมประเทศไทย, 2557)

งานก่อสร้างในประเทศไทยในหลายโครงการ ประสบปัญหาการฟ้องร้อง ไม่ว่าโครงการจะสำเร็จหรือไม่ บางโครงการประสบความสำเร็จ แต่อาจมีการฟ้องร้องเป็นคดีความภายหลัง ซึ่งปัญหาการฟ้องร้องที่เกิดขึ้น มีสาเหตุทั้งจากผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างแล้วแต่กรณี การพิจารณาตีความในชั้นศาลหากเป็นคู่ความระหว่างภาคเอกชนด้วยกัน ใช้วิธีการพิจารณาความตามหลักประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งเป็นหลัก บางกรณีเป็นการฟ้องร้องระหว่างภาคเอกชนกับภาครัฐ จะเป็นไปตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 โดยทั่วไปการฟ้องร้องคดีมีทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างเป็นผู้ฟ้องคดี ทั้งจากโครงการของภาคเอกชนและโครงการของภาครัฐ ทั้งนี้ความเป็นจริงการเกิดความผิดพลาด ข้อพิพาทในงานก่อสร้างจนนำไปสู่การฟ้องร้องคดีได้ ทั้งจากทั้งสองฝ่ายเป็นสาเหตุ (สัญญาชัย เผือกโสภณ, 2549)

อนึ่ง จากการศึกษาสาเหตุในการเรียกร้องชดเชยพบว่า สาเหตุหลักเกิดจากการประสานงานและการติดต่อสื่อสาร อีกทั้งมีสาเหตุจากผู้รับเหมาช่วง โดยมีองค์ประกอบขึ้นอยู่กับอายุขององค์กรทั้งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง จำนวนชั้นของอาคารที่ทำการก่อสร้าง ปัจจัยที่สำคัญคือเงินทุนหมุนเวียนของผู้รับจ้าง ซึ่งมีผลอย่างมากต่อการก่อสร้าง นอกจากนี้ ยังศึกษาสาเหตุในการฟ้องร้องคดีในงานก่อสร้างระหว่างภาคเอกชนกับภาครัฐ (จเรวัต สาริชีวิน และคณะ, 2554) โดยศึกษาสาเหตุจากคดีความในช่วง 6 ปีจำนวน 115 คดี ได้สรุปมูลเหตุไว้ 11 มูลเหตุ แบ่งเป็นการเกิดตามช่วงเวลา ทั้งก่อนทำสัญญา ระหว่างสัญญา และหลังสิ้นสุดสัญญา ซึ่งมูลเหตุทั้ง 11 มูลเหตุเกิดจากทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง



การพิจารณาคดีความที่เกี่ยวกับงานก่อสร้างในประเทศไทยมี 2 กรณี 1) พิจารณาในศาลยุติธรรม 2) พิจารณาในศาลปกครอง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสถานะของคู่ความและลักษณะของงานก่อสร้าง โดยส่วนใหญ่หากเป็นกรณีระหว่างเอกชนกับเอกชน เป็นลักษณะทางแพ่ง จะพิจารณาในศาลยุติธรรม แต่หากเป็นกรณีระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน มักจะเป็นคดีทางปกครอง จะพิจารณาในศาลปกครอง อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความสับสนแก่คู่ความในการเสนอข้อพิพาทต่อศาลใด ระหว่างศาลยุติธรรมหรือศาลปกครอง เจียมจิต สุวรรณน้อย ได้สรุปเรื่องอำนาจการพิจารณาสัญญาทางแพ่งระหว่างภาคเอกชนกับหน่วยงานของรัฐกรณีความรับผิดชอบสัญญา ว่าควรอยู่ในอำนาจของศาลยุติธรรมเนื่องจากรัฐได้สละเอกสิทธิ์บางประการที่มีอยู่และทำสัญญาทางแพ่งกับเอกชนในฐานะเท่าเทียมกัน ดังนั้น การศึกษาสาเหตุที่นำไปสู่การฟ้องร้องของคดีความในงานก่อสร้าง เป็นประเด็นสำคัญสำหรับการวางแผนทางป้องกันก่อนการเกิดกรณีพิพาทนำไปสู่การฟ้องร้อง และลดความเสี่ยงต่อผลกระทบต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในโครงการ (เจียมจิต สุวรรณน้อย, 2546)

จากการศึกษาผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ทางพระราม 2) และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว (M82) ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2570 พบว่า มีอุบัติเหตุ 2 ครั้งใน 1 เดือน ปี 65 เกิดเหตุอุปกรณ์ก่อสร้างหล่น จนทำให้มีรถยนต์เสียหาย 6 คัน เสียชีวิต 1 คน บาดเจ็บอีก 6 คน (Thai PBS, 2567) นอกจากนี้ ยังพบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ประชาชนในพื้นที่ก็ได้รับผลกระทบจากมลพิษต่าง ๆ เช่นกัน ทั้งเครื่องจักรที่ส่งเสียงดัง ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ปัญหาน้ำท่วมขังชุมชนป่าแดง และจากการลงพื้นที่ของสภาผู้บริโภคร่วมกับตัวแทนของพรรคการเมือง 3 พรรค ประกอบด้วย นายไชยวุฒิพาน มั่นเพียรจิตต์ พรรคก้าวไกล นายสุรจิตต์ พงษ์สิงห์วิทยา สก.เขตลาดกระบัง พรรคเพื่อไทย นายสารัช ม่วงศิริ สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร เขตบางขุนเทียน พรรคประชาธิปัตย์ เพื่อรับฟังปัญหาจากชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบก่อสร้างทางพระราม 2 พบว่า การก่อสร้างล่าสุดตัดท่อระบายน้ำ เพื่อวางท่อใหม่ ทำให้น้ำท่วมขังในชุมชน และมีการเสนอมาตรการระยะยาวไว้ว่า ข้อที่ 1 อยากเห็นการก่อสร้างแล้วมีแผนในเรื่องความปลอดภัยอย่างไร หรือหากเป็นไปได้จะสามารถก่อสร้างได้ทีละครั้งเพื่อให้สามารถใช้ทางร่วมกันและมีทางเบี่ยงที่ชัดเจนได้ เพราะอยากเห็นการเดินทางของคนใช้ทางไม่มีความเสี่ยงตลอด 24 ชั่วโมงได้อย่างไร ข้อที่ 2 เร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ไม่ยืดเยื้อ ไม่ขยับเวลาก่อสร้าง และข้อที่ 3 อยากเห็นการเยียวยาที่ทันทั่วถึง หากมีการเสียชีวิตชาวบ้านไม่ต้องไปฟ้องคดี แต่ต้องมีกลไกอัตโนมัติจากสัญญาก่อสร้างให้ผู้มารับผิดชอบเยียวยา หรือมีประกันชีวิตในบุคคลที่ 3 ได้ทันที เช่น หากมีผู้เสียชีวิตต้องชดเชยเยียวยาเป็นจำนวนเงิน 7.5 ล้านบาทขึ้นไป (ฐานเศรษฐกิจ, 2567) นอกจากผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการสร้างทางเหล่านี้แล้ว ยังพบว่าประชาชนที่อยู่บริเวณการก่อสร้าง ได้รับผลกระทบจากการดำเนินชีวิต เช่น ร้านค้าไม่สามารถค้าขายสินค้าและบริการได้ในเวลาที่มีการก่อสร้างทาง ทำให้ต้องปิดกิจการชั่วคราว ขาดรายได้จากการค้าขาย เป็นต้น หากการก่อสร้างทางดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาที่กำหนดไว้ จึงจะสามารถกลับมาเปิดให้บริการ



ได้ตามเดิม แต่ถ้าหากการก่อสร้างทางไม่แล้วเสร็จตามสัญญา ย่อมส่งผลกระทบมากยิ่งขึ้น ซึ่งจากการศึกษาสาเหตุของความล่าช้าในการก่อสร้างทางและการผิดสัญญา มีสาเหตุหลายประการ คือ ปัญหาความไม่สงบในพื้นที่, ติตสาธารณูปโภค, ผลกระทบจาก COVID-19, สิ่งปลูกสร้างติดขัดในพื้นที่ก่อสร้าง, กรรมสิทธิ์ที่ดิน และภัยทางธรรมชาติ เป็นต้น

ดังนั้น จากการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างทางไม่แล้วเสร็จตามสัญญาของกรมทางหลวง ไม่กระทบแค่เพียงในด้านความเสียหายของภาครัฐเท่านั้น ยังส่งผลกระทบไปสู่ประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงอีกด้วย ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่มีผลกระทบจากการก่อสร้างทางไม่แล้วเสร็จตามสัญญาของกรมทางหลวงและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งศึกษามาตรการในการกำกับดูแลการก่อสร้างที่ปลอดภัย มีมาตรฐาน ไม่กระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยศึกษาในประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้ 1) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการก่อสร้างทาง 2) ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างทางกับประชาชน และ 3) การเยียวยาประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างทาง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และมาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จตามสัญญา
2. เพื่อศึกษากฎหมายที่มีผลกระทบกับการผิดสัญญาเปรียบเทียบกับต่างประเทศ
3. เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหามาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จตามสัญญา

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยฉบับนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ จากการศึกษาข้อมูลและบทวนเอกสาร บทความ คำอธิบาย วารสาร รายงาน วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ ตำบัทกฎหมาย และจากสื่อสารสนเทศ อิเล็กทรอนิกส์ของสถาบันการศึกษาและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จากภายในประเทศไทยและต่างประเทศ แล้วจึงสรุปและวิเคราะห์ปัญหา

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตำบัทกฎหมาย บทความ และสื่อสารสนเทศ อิเล็กทรอนิกส์ โดยการจัดหมวดหมู่ของข้อมูลนำมาวิเคราะห์และสรุปเชิงพรรณนา

2. การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลการจัดหมวดหมู่ของข้อมูลนำมาวิเคราะห์และสรุปเชิงพรรณนา



ผลการวิจัย

1. แนวคิด ทฤษฎี และมาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จตามสัญญา มีรายละเอียดดังนี้

1.1 วิเคราะห์การบริการของรัฐในการสร้างทาง

หน่วยงานทางปกครองมีหน้าที่ตามกฎหมายในการจัดทำบริการสาธารณะ หากหน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ หรือปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวล่าช้าเกินสมควร ทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายหรืออาจจะเดือดร้อนหรือเสียหายโดยมีอาจหลีกเลี่ยงได้ ประชาชนมีสิทธิที่จะฟ้องคดีต่อศาลปกครองได้ตามมาตรา 9 วรรคหนึ่ง (2),(3) แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองฯ และขอให้ศาลกำหนดค่าบังคับโดยการสั่งให้ใช้เงินหรือให้ส่งมอบ ทรัพย์สินหรือให้กระทำการหรืองดเว้นกระทำการได้ตามมาตรา 72 วรรคหนึ่ง (3) แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมถึงการที่เจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำความผิดต่อประชาชนทำให้ประชาชนได้รับความเสียหาย ประชาชนสามารถฟ้องหน่วยงานของรัฐให้รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน ในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้

1.2 วิเคราะห์ผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จ

การสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนและทางหลวง เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม อย่างไรก็ตาม โครงการก่อสร้างเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนในบริเวณใกล้เคียงได้ หากโครงการไม่แล้วเสร็จตามกำหนด อาจส่งผลกระทบที่ร้ายแรงยิ่งขึ้น จากการวิเคราะห์ผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จ พบว่า มีผลกระทบหลายด้าน ดังนี้

1.2.1 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การสร้างทางมักต้องมีการตัดต้นไม้จำนวนมาก ซึ่งอาจนำไปสู่การสูญเสียถิ่นที่อยู่ของสัตว์ป่าและการลดลงของความหลากหลายทางชีวภาพ ส่งผลให้เกิดการกัดเซาะดิน ซึ่งอาจนำไปสู่การสูญเสียดินและการเสื่อมโทรมของแหล่งน้ำ หากควบคุมการก่อสร้างที่ไม่ได้มาตรฐาน อาจส่งผลกระทบต่อมลพิษทางอากาศจากกรรมกรก่อสร้าง เช่น การใช้เครื่องจักรและการขนส่งวัสดุ อาจปล่อยมลพิษทางอากาศ ปัญหาฝุ่นและควัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพของผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง และการก่อสร้างอาจก่อมลพิษทางเสียง ซึ่งรบกวนชุมชนในบริเวณใกล้เคียงและส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่า

1.2.2 ผลกระทบทางสังคม การสร้างทางนั้นอาจต้องมีการเวนคืนที่ดิน ซึ่งอาจทำให้ผู้อยู่อาศัยสูญเสียบ้านและที่ดินทำกิน อาจทำให้ธุรกิจและธุรกิจในบริเวณใกล้เคียงสูญเสียรายได้ เนื่องจากการเข้าถึงถนนที่ยากขึ้นและการรบกวนจากการก่อสร้าง และส่งผลกระทบต่อสุขภาพของผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงเนื่องจากมลพิษทางอากาศและเสียง

1.2.3 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ การสร้างทางที่ไม่แล้วเสร็จ อาจทำให้ความล่าช้าในการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ เนื่องจากการเข้าถึงที่ยากขึ้นและการขนส่งสินค้าที่ล่าช้า อาจนำไปสู่ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นสำหรับรัฐบาลและผู้รับเหมา เนื่องจากความล่าช้าและความจำเป็นในการซ่อมแซม และอาจ



ส่งผลให้นักลงทุนอาจลังเลที่จะลงทุนในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างที่ไม่แล้วเสร็จ เนื่องจากความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้น

1.2.4 ผลกระทบต่อประชาชน การก่อสร้างที่ไม่แล้วเสร็จ อาจทำให้เกิดความไม่สะดวกอย่างมากต่อประชาชนในพื้นที่ เช่น การปิดถนน การจราจรติดขัด และเสียงรบกวน เป็นต้น ส่งผลต่อความเสี่ยงด้านความปลอดภัย พื้นที่ก่อสร้างที่ไม่แล้วเสร็จอาจเป็นอันตรายต่อประชาชน โดยเฉพาะเด็ก ๆ และอาจทำให้ประชาชนเกิดความเครียดและความวิตกกังวล เนื่องจากความไม่แน่นอนเกี่ยวกับระยะเวลาในการก่อสร้างและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

1.2.5 สาเหตุของการก่อสร้างทางไม่แล้วเสร็จ อาจเกิดจากปัจจัยหลายประการ เช่น การวางแผนที่ไม่ดี การวางแผนที่ไม่ดีอาจนำไปสู่ความล่าช้าในการก่อสร้าง เช่น การประเมินเวลาและค่าใช้จ่ายที่ไม่ถูกต้อง ปัญหาทางการเงิน ผู้รับเหมาอาจประสบปัญหาทางการเงิน ซึ่งอาจทำให้การก่อสร้างล่าช้าหรือหยุดชะงัก ปัญหาสภาพอากาศ สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย เช่น ฝนตกหนักหรือหิมะตก อาจทำให้การก่อสร้างล่าช้า ปัญหาแรงงาน การขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะหรือการประท้วงของแรงงาน อาจทำให้การก่อสร้างล่าช้า และปัญหาการเปลี่ยนแปลงการออกแบบ การเปลี่ยนแปลงการออกแบบระหว่างการก่อสร้าง อาจทำให้เกิดความล่าช้าและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น

1.2.6 การป้องกันและการแก้ไข เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จ จำเป็นต้องมีการดำเนินการ เช่น การวางแผนอย่างรอบคอบ การวางแผนโครงการอย่างรอบคอบ รวมถึงการประเมินเวลาและค่าใช้จ่ายที่แม่นยำ เป็นสิ่งสำคัญเพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้า การจัดการทางการเงินที่เหมาะสม ที่ผู้รับเหมาต้องจัดการการเงินของตนเองอย่างเหมาะสม เพื่อให้แน่ใจว่ามีเงินทุนเพียงพอสำหรับการก่อสร้าง การสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพระหว่างผู้รับเหมา ประชาชน และเจ้าของโครงการเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อจัดการกับปัญหาและความกังวลที่อาจเกิดขึ้น การบังคับใช้กฎหมายและข้อบังคับอย่างเหมาะสม สามารถช่วยป้องกันความล่าช้าและความไม่ปลอดภัยในการก่อสร้าง การสร้างความตระหนักในหมู่ประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบ ที่อาจเกิดขึ้นจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จ สามารถช่วยให้เกิดการสนับสนุนสำหรับมาตรการป้องกันและการแก้ไข

กล่าวโดยสรุป การสร้างทางที่ไม่แล้วเสร็จ อาจส่งผลกระทบร้ายแรงต่อสิ่งแวดล้อม ชุมชน และเศรษฐกิจในบริเวณใกล้เคียง จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งที่จะต้องวางแผนโครงการก่อสร้างอย่างรอบคอบ และจัดสรรทรัพยากรที่เพียงพอ เพื่อให้โครงการแล้วเสร็จตามกำหนดเวลา การติดตามและประเมินโครงการอย่างสม่ำเสมอเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อระบุและแก้ไขปัญหาใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

2. ศึกษากฎหมายที่มีผลกระทบกับการผิดสัญญาเปรียบเทียบกับกฎหมายไทยกับต่างประเทศ

กฎหมายประเทศไทยตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 25 วรรค 4 รับรองสิทธิของประชาชนที่ได้รับความเสียหาย จากการถูกละเมิดสิทธิเสรีภาพหรือจากการกระทำความผิดทางอาญา ให้ได้รับการเยียวยาหรือช่วยเหลือตามกฎหมาย โดยผู้กระทำความผิดต้องรับผิดชอบใช้



ค่าสินไหมทดแทน โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 วางหลักความรับผิดทางแพ่งว่า ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำให้ผู้อื่นเสียหาย ต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน และหากการกระทำนั้น เกิดจากเจ้าหน้าที่ให้นำพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่กำหนดให้ หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบต่อการละเมิดของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ โดยกำหนดอำนาจของ ศาลปกครอง ในการพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการกระทำของหน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ ของรัฐ ตามพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539

ดังนั้น ความรับผิดของเจ้าหน้าที่รัฐจะอยู่ในเขตอำนาจของศาลปกครอง ส่วนสิทธิของ ประชาชนที่ได้รับความเสียหาย จะได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับกฎหมายสัญญาของไทยกับกฎหมายของประเทศอังกฤษและอเมริกา ที่รับอิทธิพลมาจากกฎหมายจารีตประเพณี โดยยึดถือหลักสุจริตใจในการทำสัญญา สัญญาที่สร้างขึ้นโดย ไม่สุจริตจะเป็นโมฆะ ผู้ผิดสัญญาต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง และศาลไทยมี อำนาจพิจารณาข้อพิพาทสัญญาระหว่างประเทศที่มีข้อตกลงเลือกศาลไทย

ประเทศอังกฤษมีความเหมือนกันกับประเทศไทย คือ ทั้งสองประเทศต่างยึดหลักเสรีภาพใน การทำสัญญา โดยสัญญาที่สร้างขึ้นอย่างสมัครใจมีผลผูกพันตามกฎหมาย ทั้งสองประเทศกำหนดให้ สัญญาต้องมีความสมบูรณ์ คือ มีคู่สัญญา มีวัตถุประสงค์สัญญา และมีค่าตอบแทน ทั้งสองประเทศยอมรับ หลักผลแห่งสัญญา คือ สัญญาที่สร้างขึ้นอย่างถูกต้องสมบูรณ์มีผลผูกพันคู่สัญญา และมีความแตกต่าง คือ ประเทศไทยมีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติเรื่องสัญญาไว้โดยเฉพาะ ส่วนอังกฤษใช้หลัก กฎหมายจารีตประเพณีเป็นหลัก นอกจากนี้ ประเทศไทยมีบทบัญญัติเรื่องสัญญาที่ค่อนข้างละเอียด ส่วนอังกฤษกำหนดหลักการทั่วไป และประเทศไทยมีหลักเกณฑ์เรื่องการตีความสัญญาที่ชัดเจนกว่า ขณะที่อังกฤษให้อำนาจศาลตีความมากกว่า

เมื่อนำกฎหมายสัญญาของไทยมาเปรียบเทียบกับประเทศสหรัฐอเมริกา มีความแตกต่างกันใน ประเด็นต่อไปนี้

1. หลักความสุจริตใจ (Good Faith) ในกฎหมายสัญญาของสหรัฐอเมริกา มีบัญญัติเรื่องหลัก ความสุจริตใจอย่างชัดเจน ในขณะที่กฎหมายไทยไม่มีบทบัญญัติเฉพาะ
2. ค่าปรับ กฎหมายสัญญาของสหรัฐอเมริกา ยอมรับการกำหนดค่าปรับไว้ในสัญญา แต่กฎหมายไทยถือว่าข้อตกลงเรื่องค่าปรับเป็นโมฆะ
3. ค่าเสียหาย กฎหมายสหรัฐอเมริกา จำกัดความรับผิดชอบเพียงแค่ค่าเสียหายที่คาดหมายได้ ในขณะที่กฎหมายไทยไม่จำกัด

นอกจากนี้ กฎหมายสัญญาของสหรัฐอเมริกา ยังเน้นเรื่องหลักเสรีภาพในการทำสัญญามากกว่า กฎหมายไทยที่เน้นเรื่องความเป็นธรรมระหว่างคู่สัญญา



3. แนวทางการแก้ไขและการเยียวยาประชาชนที่ได้รับผลกระทบ

การสร้างทางที่ไม่แล้วเสร็จ อาจส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อประชาชนในพื้นที่ โดยก่อให้เกิดความไม่สะดวก ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อแก้ไขปัญหาเหล่านี้ และเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบ จำเป็นต้องมีแนวทางการแก้ไขและการเยียวยาที่ครอบคลุม

3.1 แนวทางการแก้ไข

ควรมีการประเมินผลกระทบทั้งหมดที่เกิดขึ้นกับประชาชน จากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จ รวมถึงความไม่สะดวกด้านการจราจร ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีการวางแผนการแก้ไข พัฒนากลยุทธ์ที่ครอบคลุม เพื่อแก้ไขผลกระทบที่ประเมินได้ โดยพิจารณาถึงความต้องการเฉพาะของชุมชนที่ได้รับผลกระทบ และมีการสื่อสารกับประชาชนอย่างชัดเจนและสม่ำเสมอ เพื่อให้ประชาชนรับทราบถึงความคืบหน้า และมาตรการที่ดำเนินการเพื่อบรรเทาผลกระทบ รวมทั้งตรวจสอบและประเมินความคืบหน้าของแผนการแก้ไขอย่างสม่ำเสมอ และปรับเปลี่ยนตามความจำเป็น เพื่อให้แน่ใจว่ามีการบรรลุผลลัพธ์ที่ต้องการ และสิ่งสำคัญที่สุดควรมีการบังคับใช้กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แน่ใจว่าผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และดำเนินการตามแผนการแก้ไข หากผู้รับเหมาผิดสัญญาไม่สามารถสร้างทางให้แล้วเสร็จตามสัญญาได้ ต้องจ่ายค่าปรับเพื่อเยียวยาประชาชนที่ได้รับผลกระทบ โดยอาศัยกฎหมายรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2560 มาตรา 25 วรรค 4 ที่ให้สิทธิประชาชนที่ได้รับความเสียหายจากการถูกละเมิดหรือจากการกระทำความผิดทางอาญา ให้ได้รับการเยียวยาหรือช่วยเหลือตามกฎหมาย โดยผู้กระทำความผิดต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน และหากการกระทำนั้นเกิดจากเจ้าหน้าที่ให้หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบต่อการละเมิดของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ โดยให้ศาลปกครองพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวข้อง

3.2 การเยียวยา

การเยียวยาความเสียหายต่อผลกระทบจากการสร้างทางที่ไม่แล้วเสร็จ มีความแตกต่างจากความเสียหายในคดีละเมิดทั่วไป การเยียวยาการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นการเยียวยาสิทธิของบุคคลทั่วไป จึงไม่สามารถที่จะนำมาชดเชยให้แก่ผู้เสียหายในคดีละเมิดได้อย่างเหมาะสม ดังนั้น สมควรมีการตรากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการการเยียวยาประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง เพื่อให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบได้รับการเยียวยาความเสียหายอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม และควรส่งเสริมให้มีการตรวจสอบการทำงานของหน่วยงานรัฐโดยเอกชน ด้วยการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีสิทธิฟ้องร้องหน่วยงานของรัฐที่ละเลยต่อการปฏิบัติหน้าที่ในการสร้างทาง โดยไม่จำเป็นต้องมีความเสียหายโดยตรง รวมถึงควรส่งเสริมให้มีมาตรการทางแพ่ง มาตรการทางปกครอง และมาตรการการเยียวยาโดยรัฐตามหลักความรับผิดชอบ โดยปราศจากความผิด หากมีความเสียหายที่มีผลกระทบต่อมหาชน



3.3 ข้อเสนอแนะ

การดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขและการเยียวยาเหล่านี้อย่างมีประสิทธิภาพ จะช่วยบรรเทาผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จที่เกิดขึ้นกับประชาชน และช่วยให้ชุมชนที่ได้รับผลกระทบฟื้นฟูและเจริญเติบโตได้ โดยให้หน่วยงานของรัฐเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการ ดังนี้

1. การที่รัฐผิดสัญญาก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน เมื่อรัฐกระทำละเมิดหรือผิดสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 มาตรา ที่ระบุไว้ว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจึงควรมีสติในการเรียกร้องการเยียวยาจากหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบ หากพบว่าหน่วยงานของรัฐเป็นผู้ผิดสัญญา ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาตรา 5 ที่ระบุไว้ว่า “หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในผลแห่งละเมิดที่เจ้าหน้าที่ของตนได้กระทำการในการปฏิบัติหน้าที่ ในกรณีนี้ผู้เสียหายอาจฟ้องหน่วยงานของรัฐดังกล่าวได้โดยตรง แต่จะฟ้องเจ้าหน้าที่ไม่ได้ ถ้าการละเมิดเกิดจากเจ้าหน้าที่ซึ่งมิได้สังกัดหน่วยงานของรัฐแห่งใดให้ถือว่ากระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานของรัฐที่ต้องรับผิดตามวรรคหนึ่ง” และในมาตรา 8 ที่ระบุไว้ว่า “ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเพื่อการละเมิดของเจ้าหน้าที่ให้หน่วยงานของรัฐมีสิทธิเรียกให้เจ้าหน้าที่ทำละเมิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว แก่หน่วยงานของรัฐได้ ถ้าเจ้าหน้าที่ได้กระทำการนั้นไปด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง” เพื่อเป็นการเยียวยาประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ

2. ให้รัฐเยียวยา ในกรณีที่คู่สัญญาผิด และให้รัฐไปฟ้องเรียกร้องจากคู่สัญญา ในกรณีที่เกิดสัญญาระหว่างรัฐกับเอกชน เช่น สัญญาจ้างเอกชนดำเนินโครงการสร้างทางไม่แล้วเสร็จ ภายหลังปรากฏว่าเอกชนผิดสัญญา ทำให้โครงการล่าช้า หรือไม่เป็นไปตามข้อตกลง จนทำให้ประชาชนเดือดร้อนเสียหาย รัฐบาลควรมีมาตรการเยียวยาความเสียหายให้กับประชาชนด้วย ไม่ปล่อยให้ประชาชนเป็นฝ่ายเสียหายโดยลำพัง เช่น จ่ายค่าชดเชย หรือจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกทดแทนให้ในขณะเดียวกัน รัฐบาลต้องใช้มาตรการทางกฎหมายฟ้องร้องเอกชนผู้ผิดสัญญา เพื่อเรียกค่าเสียหายคืนด้วย การดำเนินการดังกล่าว จะเป็นหลักประกันให้ประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนได้รับการเยียวยาอย่างรวดเร็ว รวมทั้งเป็นการป้องกันไม่ให้เอกชนกระทำความผิดสัญญาซ้ำอีกในอนาคต

3. ควรมีการปรับปรุงกฎหมายไทย ให้รัฐต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายเมื่อรัฐผิดสัญญา ในปัจจุบันกฎหมายไทยยังมีช่องว่าง ที่ทำให้รัฐไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เอกชน หากรัฐผิดสัญญาที่ทำไว้กับเอกชน ซึ่งไม่เป็นธรรมและขัดต่อหลักนิติธรรม ดังนั้น จึงควรมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย โดยกำหนดให้รัฐมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เอกชน เช่นเดียวกับที่เอกชนจะต้องรับผิดหากผิดสัญญาที่ทำไว้กับรัฐ ซึ่งจะทำให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรมมากขึ้น การปรับปรุงกฎหมายดังกล่าว จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้ภาคเอกชนในการทำสัญญากับภาครัฐ



รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม ด้วยเหตุนี้ จึงควรผลักดันให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้รัฐต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้แก่เอกชนอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม เพื่อประโยชน์สูงสุดของประเทศชาติและประชาชนต่อไป

อภิปรายผล

1. แนวคิด ทฤษฎี และมาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จตามสัญญา

1.1 วิเคราะห์การบริการของรัฐในการสร้างทาง รัฐมีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลการสร้างทางเพื่อให้โครงการเหล่านี้ดำเนินการอย่างปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับผลประโยชน์สาธารณะ รัฐมีบทบาทหลักของรัฐในการกำกับดูแลการสร้างทาง ในการอนุมัติโครงการ การกำกับดูแลการก่อสร้าง การตรวจสอบและบำรุงรักษา การจัดหาเงินทุน และการแก้ไขข้อพิพาท นอกจากนี้ รัฐยังมีความสำคัญของการกำกับดูแลการสร้างทางมีประสิทธิภาพ ในด้านความปลอดภัยของสาธารณชน การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเศรษฐกิจ การสร้างทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการ ซึ่งกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจและสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาสังคม หากการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จตามสัญญาอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อรัฐ ดังการศึกษาของพงษ์ศักดิ์ วิริยา (2562) ที่ระบุว่า ต้นทุนโครงการปี 2547 เท่ากับ 26,522.60 ล้านบาท ปัจจุบันมูลค่าโครงการก่อสร้างจริง เท่ากับ 74,078.46 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1.96 เท่า ผลประโยชน์ของโครงการปี 2547 เท่ากับ 1,054,555.30 ล้านบาท จากการศึกษาใหม่ เท่ากับ 1,618,663.79 ล้านบาท (พงษ์ศักดิ์ วิริยา, 2562)

1.2 วิเคราะห์ผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จ ถนนและทางหลวง เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม อย่างไรก็ตาม โครงการก่อสร้างเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนในบริเวณใกล้เคียงได้ หากโครงการไม่แล้วเสร็จตามกำหนด อาจส่งผลกระทบที่ร้ายแรงยิ่งขึ้น จากการวิเคราะห์ผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จ พบว่า มีผลกระทบหลายด้าน ดังนี้ 1) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม 2) ผลกระทบทางสังคม 3) ผลกระทบทางเศรษฐกิจ และ 4) ผลกระทบต่อประชาชน สอดคล้องกับผลการศึกษาของอภิเศก บัณสุวรรณ ที่พบว่า แม้ว่าถนนมอเตอร์เวย์ทั้งสองฝั่งจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจนอกภาคการเกษตรและสร้างรายได้ให้แก่ชุมชน แต่ชุมชนก็ต้องเผชิญกับปัญหาที่ตามมา อาทิ คนอพยพต่างถิ่น สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม และมลพิษต่าง ๆ (อภิเศก บัณสุวรรณ, 2559) นอกจากนี้ จากการศึกษาของอานนท์ ปัดพี ที่พบว่า ผลกระทบโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง มีผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ด้านสุขภาพ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม (อานนท์ ปัดพี, 2560)



2. ศึกษากฎหมายที่มีผลกระทบกับการผิดสัญญาเปรียบเทียบกับต่างประเทศ กฎหมายสัญญาของไทยได้รับอิทธิพลมาจากกฎหมายแพ่งเยอรมัน ขณะที่อังกฤษและอเมริกาได้รับอิทธิพลจากกฎหมายจารีตประเพณี ทั้งประเทศไทย ประเทศอังกฤษ และประเทศอเมริกา ต่างยึดหลักเสรีภาพในการทำสัญญา และหลักผลผูกพันของสัญญาที่ทำอย่างถูกต้อง ข้อแตกต่างของประเทศไทย คือ มีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ส่วนประเทศอังกฤษนั้นใช้หลักกฎหมายจารีตประเพณี ส่วนประเทศสหรัฐอเมริกาเน้นหลักความสุจริตใจ ยอมรับค่าปรับ จำกัดความรับผิดชอบค่าเสียหาย และเน้นเสรีภาพในการทำสัญญา ซึ่งมีข้อแตกต่างจากกฎหมายไทย สอดคล้องกับหลักการตีความ “The Proferentem Rule” ที่ระบุว่า ถ้ามีการทำผิดสัญญาในส่วนที่เป็นสาระสำคัญของสัญญา และหากคู่สัญญาทำผิดสัญญาในส่วนที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิบอกเลิกสัญญา (Nicolai, L, 2007) และเรียกค่าเสียหายได้ แต่ถ้าผิดสัญญาในส่วนที่เป็นารับประกัน คู่สัญญาสิทธิเรียกค่าเสียหายได้ นอกจากนี้ รัฐยังมีบทบาทในการควบคุมสัญญาตามกฎหมาย The Fair Trading Act 1973 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้อำนาจฝ่ายบริหารเข้าไปควบคุมการทำสัญญาที่มีข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบด้วย (Fair Trading Act, 1973)

3. แนวทางการแก้ไขและการเยียวยาประชาชนที่ได้รับผลกระทบ การสร้างทางที่ไม่แล้วเสร็จอาจส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อประชาชนในพื้นที่ โดยก่อให้เกิดความไม่สะดวก ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อแก้ไขปัญหาเหล่านี้และเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบ จำเป็นต้องมีแนวทางการแก้ไขและการเยียวยาที่ครอบคลุม โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิทธิและเยียวยาประชาชน ที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จตามสัญญา ประกอบด้วย กฎหมายรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2560 มาตรา 25 วรรค 4 กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 พรบ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 พรบ.วิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 ที่วางหลักไว้ให้ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบมีสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดจากผลกระทบได้ สอดคล้องกับผลการศึกษาของอภิเศก ปันสุวรรณ ที่เสนอว่า ภาครัฐจึงต้องเข้ามาช่วยกำหนดมาตรการการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับถนนมอเตอร์เวย์ทั้งสองฝั่งอย่างยั่งยืน (อภิเศก ปันสุวรรณ, 2559) และดังที่วนิดา พรหมหล้า เสนอว่า ปัญหากฎหมายกับระบบรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีข้อจำกัดด้านกฎหมายกล่าวคือการขาดบทบัญญัติของกฎหมายที่ชัดเจน ถึงการกำหนดให้ทางหลวงท้องถิ่นเป็นหนึ่งในโครงการที่จะต้องประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (วนิดา พรหมหล้า, 2564)

สรุป/ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยสามารถสรุปได้ ดังนี้ 1) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิทธิและเยียวยาประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จตามสัญญา ประกอบด้วย กฎหมายรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2560 มาตรา 25 วรรค 4 กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 พรบ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 พรบ.วิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 ที่วางหลักไว้ให้



ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบมีสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดจากผลกระทบได้ 2) กฎหมายที่มีผลกระทบกับการผิดสัญญาเปรียบเทียบกับกฎหมายไทยกับต่างประเทศ พบว่า กฎหมายไทยรับรองสิทธิของประชาชนที่ได้รับค่าเสียหาย จากการถูกละเมิดสิทธิเสรีภาพหรือจากการทำความผิดทางอาญา ให้ได้รับการเยียวยาหรือช่วยเหลือตามกฎหมาย ผู้กระทำละเมิดมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย และความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่รัฐอยู่ในเขตอำนาจของศาลปกครอง เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับกฎหมายสัญญาของไทยกับอังกฤษและสหรัฐอเมริกา พบความแตกต่าง โดยสหรัฐอเมริกาเน้นหลักเสรีภาพในการทำสัญญามากกว่าของไทย 3) แนวทางการแก้ไขและการเยียวยาประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างทางไม่แล้วเสร็จ ต้องมีการประเมินผลกระทบทั้งหมดที่เกิดขึ้นและวางแผนการแก้ไข พัฒนากลยุทธ์ที่ครอบคลุมเพื่อแก้ไขปัญหา โดยต้องสื่อสารกับประชาชน และต้องมีการเยียวยาความเสียหายให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม นอกจากการเยียวยาแล้ว เนื่องจากยังไม่มีบทบัญญัติทางกฎหมายที่ชัดเจนในเรื่องนี้ ควรมีการตรากฎหมายให้รัฐบาลต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายเมื่อรัฐผิดสัญญา เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรม

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย ดังนี้

- 1) ควรมีการประเมินผลกระทบ วางแผนแก้ไข สื่อสารกับประชาชน บังคับใช้กฎหมาย และตรวจสอบความคืบหน้า เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ
- 2) ควรมีการเยียวยาประชาชน โดยการชดเชยทางการเงิน สนับสนุนด้านสุขภาพ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน พื้นฟูสิ่งแวดล้อม และให้การสนับสนุนทางสังคม
- 3) ควรปรับปรุงกฎหมายให้รัฐต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายเมื่อรัฐผิดสัญญา เพื่อความเป็นธรรมและนิติธรรม

เอกสารอ้างอิง

- เครือข่ายธรรมาภิบาลสิ่งแวดล้อมประเทศไทย. (2557). *คู่มือการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม*. กรุงเทพมหานคร: เครือข่ายธรรมาภิบาลสิ่งแวดล้อมประเทศไทย.
- จเรวัต สาริชีวิน และคณะ. (2554). การศึกษาข้อพิพาทในงานก่อสร้างของหน่วยงานรัฐ: มูลเหตุและแนวทางแก้ไข. *วารสารวิศวกรรมศาสตร์ ราชชมงคลธัญบุรี*, 9(1), 41-52 .
- เจียมจิต สุวรรณน้อย. (2546). การศึกษาข้อพิพาทในงานก่อสร้างของหน่วยงานรัฐ : มูลเหตุและแนวทางแก้ไข. ใน *วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา*. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.
- ฐานเศรษฐกิจ. (2566). สภาผู้บริโภคดี 7 วันแก้ไขการก่อสร้างไม่ปลอดภัยบนถนนพระราม 2. เรียกใช้เมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2567 จาก <https://shorturl.asia/Rf6tE>



- พงษ์ศักดิ์ วิริยา. (2562). ผลกระทบต่อความคุ้มค่าในการลงทุนจากการดำเนินการล่าช้า (กรณีศึกษา โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง). ใน *วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา ยุทธศาสตร์และความมั่นคง*. มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วนิดา พรหมหล้า. (2564). โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่น: ปัญหากฎหมายอันเกี่ยวกับระบบ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่น. *วารสารการเมืองการปกครอง*, 11(1), 63-84.
- สัญญาชัย เผือกโสภณ. (2549). สาเหตุความล่าช้าของผู้รับเหมาก่อสร้างในโครงการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่. ใน *วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา*. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- สำนักงานการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร. (2560). สรุปประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ของประชาชนจากการสนทนากลุ่มย่อย โครงการก่อสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่น สายซอย รามอินทรา 39 และถนนสุขาภิบาล 5. เรียกใช้เมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2567 จาก <https://shorturl.asia/JEdRi>.
- อภิเศก ปันสุวรรณ. (2559). *การวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณถนนมอเตอร์เวย์สาย ตะวันตกภายใต้โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย*. นครปฐม: สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- อานนท์ ปัดพี. (2560). ผลกระทบโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แกลง) ตอน ชลบุรี-บ้านบึง ที่มีต่อประชาชนในเขตอำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี. ใน *วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน*. มหาวิทยาลัยบูรพา.
- Fair Trading Act. (1973). First Published: London.
- Nicolai, L. (2007). *The Liability of classification societies*. German: University of Hamburg.
- Thai PBS. (2565). รู้จัก "ถนนพระราม 2" ถนนสายหลักสู่ภาคใต้ กับปัญหา "ซ่อม-สร้าง". เรียกใช้ เมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2567 จาก <https://www.thaipbs.or.th/news/content/318027>.