



คู่มือ

การอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

และ

การขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็ก

เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติกำหนดแผน และขั้นตอน
การกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542

กรกฎาคม 2548

*** รักษา น้ำ ***

น้ำ คือทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญต่อมวลมนุษยชาติและสรรพสิ่งมีชีวิตในโลก น้ำมีคุณอนันต์มหาศาลต่อการดำรงชีพของมนุษย์ กล่าวคือ น้ำเป็นปัจจัยสำคัญของร่างกาย น้ำเป็นเส้นทางคมนาคม สัญจร น้ำเป็นบ่อเกิดพลังงานไฟฟ้า น้ำเป็นแหล่งอาศัยของสัตว์น้ำ น้ำเป็นหัวใจของเกษตรกร แหล่งน้ำธรรมชาติของประเทศไทยมีมากมาย ซึ่งต่อมาสังคมมีการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรกรรม เป็นอุตสาหกรรม และทำให้ต้องนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้อย่างมากและส่งผลกระทบต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม อันก่อให้เกิดปัญหาหลากหลายต่าง ๆ เช่น การทิ้งสิ่งปฏิกูลในลำน้ำ น้ำเสีย การตื้นเขินของ ร่องน้ำทางเดินเรือ การพังทลายของตลิ่ง การก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำ

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงดำริว่า “น้ำคือชีวิต” และทรงปลุกจิตสำนึกให้ชาวไทย ตระหนักถึงคุณค่าของน้ำ และพระองค์ทรงเป็นผู้ริเริ่มการอนุรักษ์และสร้างระบบการจัดการทรัพยากรน้ำ ซึ่งในวโรกาสฉลองสิริราชสมบัติ 50 ปี คณะรัฐมนตรีได้ทูลเกล้าถวายพยานาถเจ็ดเศียรทองคำ อันเป็นสัญลักษณ์แห่งความสมบูรณ์ของน้ำ และถวายสมัญญานามแด่พระองค์ว่า “บิดาแห่งการจัด ทรัพยากรน้ำ” ซึ่งพระองค์พระราชทานกระแสพระราชดำรัสที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวกับความสำคัญของน้ำ ว่า “หลักสำคัญว่า ต้องมีน้ำบริโภค น้ำใช้ น้ำเพื่อการเพาะปลูก เพราะว่าชีวิตอยู่ที่นั่น ถ้ามีน้ำคนอยู่ได้ ถ้าไม่มีน้ำคนอยู่ไม่ได้ ไม่มีไฟฟ้าคนอยู่ได้ แต่ถ้ามีไฟฟ้าไม่มีน้ำคนอยู่ไม่ได้” โดยพระองค์ได้พระราชทาน โครงการพัฒนาแหล่งน้ำอันเนื่องมาจากพระราชดำริทั่วทุกภูมิภาค เพื่อการจัดทรัพยากรน้ำให้กับ ประชาชน เพราะน้ำเป็นสิ่งกำเนิดสรรพสิ่งมีชีวิตบนโลก หากไม่มีแหล่งน้ำ สิ่งมีชีวิตไม่สามารถดำรงชีพ อยู่ได้ น้ำจึงเป็นปัจจัยสำคัญของสิ่งมีชีวิต

ดังนั้น การอนุรักษ์ ระวังรักษา ฟื้นฟู และพัฒนาแหล่งน้ำ ดันน้ำ ลำคลอง แม่น้ำ ให้เป็นไป ตามระบบนิเวศ ซึ่งรวมทั้งการระวังรักษาปลูกลำ โดยเฉพาะบริเวณต้นน้ำ แหล่งน้ำ เพื่อเป็นการดูดซับ ความชุ่มชื้นและกักเก็บน้ำ อันเป็นการป้องกันน้ำท่วมและบรรเทาภัยแล้ง ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่ทุกองค์กรและ ชุมชนในท้องถิ่นต้องให้ความร่วมมืออย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อรักษาสภาพภูมิทัศน์ ลำคลอง แม่น้ำ ทะเล อันเป็นประโยชน์ต่อการอุปโภคบริโภค การเกษตร การคมนาคมทางน้ำ การป้องกันอุทกภัย และ ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำต่อไป

คำนำ

การพัฒนาประเทศเป็นหัวใจสำคัญในการที่จะทำให้ประชากรในท้องถิ่นนั้นๆ มีความเป็นอยู่ดีจากการประกอบสัมมาอาชีพเป็นผลทำให้ประเทศชาติมีความมั่นคงตามไปด้วย กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เป็นหน่วยงานหนึ่งซึ่งมีภารกิจในการสนับสนุนพัฒนาการขนส่งทางน้ำในด้านการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ และควบคุมสิ่งล่องล้าลำนํ้าเพื่อให้ประชาชนได้มีโอกาสประกอบอาชีพที่เกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ ตลอดจนการประกอบอาชีพประมงให้สามารถใช้ร่องน้ำทาง เรือเดินได้สะดวกและปลอดภัย

ฉะนั้น เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จึงได้จัดทำเอกสารคู่มือการปฏิบัติงานเล่มนี้ขึ้นเพื่อเป็นแหล่งข้อมูลทางด้านการปฏิบัติงาน ไม่ว่าจะเป็นการใช้งบประมาณ ข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน กฎหมายการอนุญาตให้ก่อสร้างสิ่งล่องล้าลำนํ้า การขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน การซ่อมบำรุงปัญหาและอุปสรรค ซึ่งคู่มือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานให้เป็นอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ตลอดจนเพื่อให้ผู้มีความสนใจเกี่ยวกับงานที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีปฏิบัติได้ทราบและเข้าใจถึงวัตถุประสงค์ในคู่มือฉบับนี้ และอุปสรรคข้อขัดข้องต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

กรกฎาคม 2548

การถ่ายโอนภารกิจ
กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

หลักการและเหตุผล

สืบเนื่องจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย 2540 มาตรา 78 และ มาตรา 284 กำหนดให้มีการกระจายอำนาจของหน่วยงานรัฐให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 กำหนดให้ถ่ายโอนภารกิจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยให้ส่วนราชการที่ถ่ายโอนภารกิจเป็นพี่เลี้ยงและสนับสนุนแนะนำด้านบริหารและเทคนิควิชาการ

ภารกิจที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้ถ่ายโอนอำนาจหน้าที่ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ การดูแลรักษาทางน้ำ การก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่องลำน้ำ การดูแลการใช้ท่าเรือ และอื่น ๆ

ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติงานเกี่ยวกับภารกิจที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ถ่ายโอนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นไปทิศทางเดียวกันอย่างถูกต้อง จึงได้จัดทำคู่มือฉบับนี้เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานให้เกิดความเข้าใจ ส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีความเข้มแข็ง สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อชักชวนความเข้าใจ ให้คำแนะนำ ให้คำปรึกษาทางเทคนิคและวิชาการ ให้ความรู้ ด้านกฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ อำนาจหน้าที่ การอนุญาต การอนุมัติ และภารกิจต่าง ๆ ที่ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้ถ่ายโอนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตามแผนปฏิบัติการ กำหนดขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
2. เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใช้เป็นคู่มือและแนวทางในการดำเนินงานด้านการ อนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ และการขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็กได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. เสริมสร้างความเข้าใจอันดีที่จะก่อให้เกิดความหวงแหน แม่น้ำ ลำคลอง ในการช่วย สอดส่องดูแล ตลอดจนเฝ้าระวัง ตรวจสอบ การอนุญาตของหน่วยงานต่าง ๆ ให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เป็น การรักษาสภาพธรรมชาติให้อยู่ในสภาพสมดุล

สารบัญ

	หน้า
คำปรารภ	ก
คำนำ	ข
เหตุผลความเป็นมา	ค
วัตถุประสงค์	ง
ภาคที่ 1 การอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ (โรงสูบน้ำ, การวางท่อ สายเคเบิล การปักเสาไฟฟ้า กระชังเลี้ยงสัตว์น้ำ, เขื่อนกั้นน้ำเขาะ)	
▶ หลักการ	1
▶ คำจำกัดความ	1
▶ ลักษณะของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่พึงอนุญาต	1
▶ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ	5
▶ ขั้นตอนการพิจารณา	6
▶ ค่าธรรมเนียม	6
▶ ค่าตอบแทนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ	7
▶ เอกสารประกอบการยื่นเรื่องขออนุญาต	7
▶ คำแนะนำในการขออนุญาต	8
▶ ขั้นตอนการดำเนินการอนุญาต	9
▶ แนวทางการตรวจสภาพโป๊ะเทียบเรือ	10

การพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ

(ทำเทียบเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส, โป๊ะเทียบเรือและสะพานปรับระดับ, สะพานข้ามคลอง, กานเรือ

▶ บทนำ	11
▶ หลักการ	11
▶ คำจำกัดความ	12
▶ หลักเกณฑ์ทั่วไปในการพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ	13
▶ ลักษณะของสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำที่พึงอนุญาตได้	14
▶ เอกสารและหลักฐานประกอบคำขออนุญาต	26
▶ ตัวอย่างการบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำทางระบบคอมพิวเตอร์ในเว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	29

ภาคที่ 2 การขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็ก

▶ การขุดลอกร่องน้ำ	35
▶ การขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อขุดลอกหน้าท่าเทียบเรือ	35
▶ การขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการเดินเรือ การระบายน้ำ ป้องกันอุทกภัย รักษาสภาพแนวลำน้ำ และอื่น ๆ	36
▶ การขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาอนุญาต คูศทรายจากทางจังหวัด	37
▶ การขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็ก	39
▶ หลักเกณฑ์การขุดลอก	39
▶ การสำรวจออกแบบร่องน้ำ	42
▶ การสำรวจก่อนงานขุดลอก	44

▶ เครื่องจักรอุปกรณ์การขุด	55
▶ การปฏิบัติงานขุดลอก	56
▶ การสำรวจหลังการขุดลอก	66
▶ ปัญหาอุปสรรคของการปฏิบัติงานและการแก้ไขปัญหา	68
▶ การจัดทำงบประมาณ	73
▶ การก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในทางน้ำขนาดเล็ก	74
▶ หลักเกณฑ์การก่อสร้าง	75
▶ การควบคุมงานก่อสร้าง	79
▶ แนวทางการพิจารณาการขออนุญาตก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง	79
▶ สรุปข้อพิจารณาในการขุดลอกลำน้ำ การสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง และการถมลำน้ำ	80

ภาคที่ 3 การบริหารสถานีขนส่งทางน้ำ ท่าเทียบเรือ ท่าเทียบเรือสาธารณะ

▶ ลักษณะของท่าเรือ	87
▶ หลักเกณฑ์การพิจารณา	88
▶ ประเภทการบริหารจัดการ	88
▶ เงื่อนไขในการบริหารจัดการ	90
▶ การจัดเก็บรายได้จากการบริหารท่าเรือ	91
▶ ข้อตกลงในการเข้าเป็นผู้บริหารจัดการ	91
▶ เงื่อนไขการอนุญาตให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดูแลการใช้ประโยชน์ท่าเรือสาธารณะ	91
▶ เงื่อนไขการอนุญาตให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดูแลการใช้ประโยชน์ท่าเรือเชิงพาณิชย์	92

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	โรงสูบน้ำ	1
2	การวางท่อและการปักเสาไฟฟ้าในน้ำ	2
3	การวางท่อไปกับสะพาน	2
4	กระชังเลี้ยงสัตว์น้ำ	3
5	เขื่อนกันน้ำเซาะ	4
6	ภาพตัดขวางของเขื่อนกันน้ำเซาะ (ความลาดชันไม่เกิน 1 : 2.5)	5
7	ภาพร่องน้ำธรรมชาติ และร่องน้ำขุดลอก	14
8	ภาพตัดขวางของแม่น้ำ แสดงพื้นที่หน้าตัดของแม่น้ำที่ลดลงเนื่องจาก สิ่งล่องล้าทำให้ความสามารถในการรับน้ำของแม่น้ำลดลง	14
9	ทำเทียบเรือขนาดไม่เกิน 20 ต้นกรอส พร้อมขนาดที่สำคัญในการพิจารณา	16
10	แสดงโครงสร้างของทำเทียบเรือด้านขวางทิศทางการไหลกระแส น้ำ มีช่องโปร่งระหว่างเสาไม่น้อยกว่า 3 เมตร	16
11	ทำเทียบเรือ แสดงรูปแบบการใช้พื้นที่ก่อสร้าง ทำเทียบเรือ ยาวยื่นล้าลงไปในแม่น้ำเพื่อให้เกณฑ์ความลึกของน้ำจาก ระดับน้ำลงต่ำสุด เพียงพอกับอัตราकिनน้ำลึกของเรือที่จะเข้าเทียบท่า	17
12	ทำเทียบเรือ แสดงรูปแบบการใช้พื้นที่ก่อสร้างทำเทียบเรือ ในบริเวณที่มีเกณฑ์ความลึกของน้ำเพียงพอให้เรือเข้า-ออก จากเทียบ จากระดับน้ำลงต่ำสุด ทำเทียบเรือก่อสร้างยาวนาน และชิดกับแนวตลิ่ง	17
13	แบบแสดงตัวอย่างโป๊ะเทียบเรือ	19
14	แบบแสดงตัวอย่างโป๊ะเทียบเรือและสะพานปรับระดับ	19
15	สะพานข้ามคลองลักษณะมาตรฐานแสดงขนาดที่สำคัญ ระยะระหว่างเสาตอม่อ ความสูง ระดับน้ำสูงสุด แนวขอบตลิ่ง	21

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
16	เสาดม่อและกระแสน้ำ ลักษณะการกีดขวางกระแสน้ำ	22
17	แสดงองค์ประกอบของคานเรือ การวางราง	24
18	แสดงรายละเอียดโครงสร้างโดยทั่วไปของคานเรือ	24
19	แผนที่ร่องน้ำ	25
20	ภาพการขุดลอกกลางน้ำ	39
21	ภาพสิ่งกีดขวางที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	39
22	การตรวจสอบการพังทลายของตลิ่งในรัศมี 100 เมตร	40
23	ภาพบริเวณที่ทิ้งวัสดุที่ได้จากการขุดลอกอยู่ห่างจากขอบร่องน้ำพอสมควร	40
24	ภาพการขุดลอกร่องน้ำที่มีความเกี่ยวข้องกับทางน้ำอื่น	41
25	หลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณาการสำรวจออกแบบร่องน้ำ	42
26	หลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณาสำรวจออกแบบร่องน้ำ	43
27	Cross Section (ภาพตัดของร่องน้ำสำรวจก่อนการขุดลอก)	44
28	ตัวอย่างบรรทัดน้ำที่ใช้กับงานขุดลอก	46
29	หมุดหลักฐานที่ใช้ในการสำรวจ	47
30	REFERENCE LINE และระยะ OFFSET	49
31	วัดมุมแนวนอน 2 มุม บนเรือหยั่งน้ำ	51
32	วัดมุม 2 มุมบนฝั่ง	51
33	เรือหยั่งน้ำวิ่งตามแนวที่กำหนดแล้วทำการวัดมุมบนฝั่ง	52
34	เรือหยั่งน้ำวิ่งตามแนวที่กำหนดแล้วทำการวัดระยะทาง	53
35	Cross Sections (ภาพตัดของร่องน้ำ)	54

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
36	รถขุดตักดินไฮดรอลิก (รถแบคโฮ) และ โป๊ะสำหรับรองรับรถขุด	55
37	การวางแผนปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็ก	56
38	ภาพประกอบการพิจารณาในการวางแผนใช้รถขุดประจำปี	57
39	ภาพประกอบการพิจารณาในการวางแผนใช้รถขุดประจำปี	57
40	ภาพประกอบการพิจารณาในการวางแผนใช้รถขุดประจำปี	58
41	ภาพสถานที่ที่ขุดดิน	58
42	ข้อควรระวังในการขุดลอก	59
43	ภาพประกอบการพิจารณาในการวางแผนใช้รถขุดประจำปี	59
44	ข้อควรระวังในการขุดลอก	60
45	การปฏิบัติงานของเรือขุด	60
46	การติดต่อประสานงานก่อนวางแผนงานขุดลอก	61
47	การขุดตัดหาดทรายโดยรถขุดตักไฮดรอลิก (รถแบคโฮ)	62
48	ภาพร่องน้ำขนาดเล็ก	63
49	ภาพร่องน้ำขนาดเล็ก	63
50	การสำรวจก่อนการขุดลอก	64
51	การขุดลอกร่องน้ำและที่ขุดดิน	64
52	ข้อควรระวังในการปฏิบัติงานขุดลอก	65
53	Cross section พร้อมด้วยค่า coordinate	66
54	ข้อควรระวังในการขุดลอก	68
55	การขนย้ายรถขุดทางน้ำ	68

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
56	ปัญหาและอุปสรรคของการปฏิบัติงานและแก้ไขปัญหา	69
57	สถานที่ตั้งดิน	69
58	ปัญหาและอุปสรรคของการปฏิบัติงานและการแก้ไขปัญหา	70
59	การขนย้ายอุปกรณ์การขุดทางบก	70
60	การขนย้ายอุปกรณ์การขุดทางน้ำ	71
61	ปัญหาอุปสรรคของการปฏิบัติงานและการแก้ไขปัญหา	71
62	อุปสรรคในการขนย้ายอุปกรณ์การขุด	72
63	ภาพการพังทลายของตลิ่ง	74
64	ตัวอย่างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง	74
65	ตัวอย่างเขื่อนประเภทเรียงหิน	75
66	ตัวอย่างเขื่อนประเภทเรียงหินยาแนว	75
67	ตัวอย่างเขื่อนประเภทหินเรียงในกล่องลวดตาข่าย	76
68	ตัวอย่างเขื่อนประเภทหินเรียงในกล่องลวดตาข่าย	77
69	แนวเขื่อนป้องกันตลิ่ง	77
70	ตัวอย่างการบดอัดดิน	77
71	ภาพจำลองการฝังท่อระบายน้ำใต้ดินออกมาทางด้านหน้าเขื่อน	78
72	เขื่อนป้องกันตลิ่งด้านบนเป็นทางเดินและปรับภูมิทัศน์	78
73	การขุดลอกกรณีตื่นเงินท่วมน้ำไป	80
74	การขุดลอกกรณีหน้าตัดแม่น้ำไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำ	80
75	การขุดลอกกรณีเกิดสันดินทรายกลางแม่น้ำ	81

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
76ก	การขุดลอกบริเวณกึ่งแม่น้ำบริเวณที่มีดินงอก	81
76ข	การขุดลอกบริเวณกึ่งแม่น้ำบริเวณที่มีดินงอก	81
76ค	การขุดลอกบริเวณกึ่งแม่น้ำบริเวณที่มีดินงอก	82
77ก	การแก้ไขความคดเคี้ยวของลำน้ำ	82
77ข	การแก้ไขความคดเคี้ยวของลำน้ำ	83
77ค	การแก้ไขความคดเคี้ยวของลำน้ำ	84
78	การสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งกรณีปกติ	85
79	การสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งกรณีมีดินงอกฝั่งตรงข้าม	85
80	ทำเรือระหว่างประเทศ (ทำเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย)	87
81	ทำเรือระหว่างประเทศ (ทำเรือระนอง จังหวัดระนอง)	87
82	ทำเรือสาธารณะ (ทำเรือเกาะฮัง จังหวัดกระบี่)	89
83	ทำเรือเชิงพาณิชย์ (ทำเรือโดยสาร-ท่องเที่ยวปากคลองจิหลาด จังหวัดกระบี่)	89
84	ทำเรือเชิงพาณิชย์ (ทำเรือดำมะลัง จังหวัดสตูล)	90

ภาคผนวก

	หน้า
มาตราในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456	
ที่เกี่ยวข้องกับการถ่ายโอนฯ	
มาตรา 3	95
มาตรา 117	106
มาตรา 120	106
มาตรา 46 ทวิ	107
มาตรา 117 ทวิ	139
มาตรา 118 ตริ	144
มาตรา 118, 118ทวิ	147
มาตรา 119, 119ทวิ	148
มาตรา 204	148
มาตรา 13	149
กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการถ่ายโอนฯ	
กฎกระทรวง ฉบับที่ 19 (พ.ศ.2510) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย(ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481	108
กฎกระทรวง ฉบับที่ 55 (พ.ศ.2534) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456	110
กฎกระทรวง ฉบับที่ 69 (พ.ศ.2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย(ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481	112
กฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456	113
กฎกระทรวง ฉบับที่ 64 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456	140

ภาคผนวก (ต่อ)

หน้า

คำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการถ่ายโอนฯ

- ☒ คำเนาคำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 442/2547 ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2547 เรื่อง มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 96
- ☒ คำเนาคำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 185/2548 ลงวันที่ 25 เมษายน 2548 เรื่อง มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 98
- ☒ คำเนาคำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 186/2548 ลงวันที่ 25 เมษายน 2548 เรื่อง แนวทางการพิจารณาสิ่งล่องลำลำนํ้า 99
- ☒ คำเนาประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 251/2541 ลงวันที่ 22 มิถุนายน 2541 เรื่อง ลักษณะของอาคารและการล่องลำลำนํ้าแม่ที่พึงอนุญาตได้ 119
- ☒ คำเนาคำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 320/2547 ลงวันที่ 8 มิถุนายน 2547 เรื่อง มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 145

ตัวอย่างแบบคำร้อง/ใบอนุญาต

- ☒ ตัวอย่างแบบคำร้องขอทำสิ่งล่องลำลำนํ้า (กรณีเอกชน) แบบ ท.28 121
- ☒ ตัวอย่างแบบคำร้องขอทำสิ่งล่องลำลำนํ้า (เฉพาะของส่วนราชการ) 126
- ☒ ตัวอย่างใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่องลำลำนํ้า 131
- ☒ ตัวอย่างคำร้องขอทำการขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน (แบบ ข.1) 134

อื่น ๆ

- ☒ แนวทางการพิจารณาอนุญาตให้ระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ 150
- ☒ รายชื่อแม่น้ำสายหลักในประเทศไทย 152

ภาคที่ 1

การอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

การอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

(โรงสูบน้ำ, การวางท่อ สายเคเบิล การปักเสาไฟฟ้า, กระชังเลี้ยงสัตว์น้ำ, เขื่อนกันน้ำทะเล)

หลักการ

กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว และกำหนดลักษณะของอาคารและการล่วงล้ำที่พึงอนุญาตได้ รวมทั้งระยะเวลาที่จะต้องพิจารณาอนุญาตให้แล้วเสร็จ

คำจำกัดความ

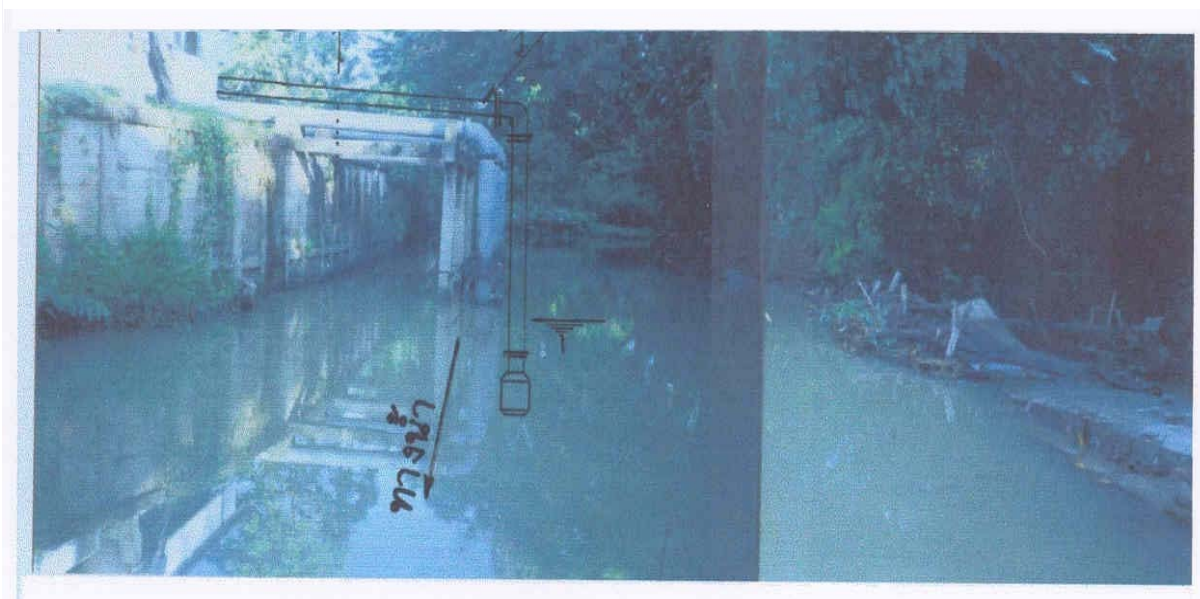
“ล่วงล้ำลำน้ำ” หมายความว่า ล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

ลักษณะของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่พึงอนุญาตได้มีดังนี้

1. โรงสูบน้ำ

- ก. โรงที่ติดตั้งเครื่องสูบน้ำต้องอยู่บนฝั่งหรืออยู่ใกล้ฝั่งมากที่สุด
- ข. การต่อท่อสูบน้ำเมื่อต่อเชื่อมกับเครื่องสูบน้ำแล้วต้องวางขนานกับแนวเสาของโรงสูบน้ำจนถึงพื้นดิน แล้วจึงวางนอนไปตามแนวพื้นดินใต้น้ำ และปลายท่อต้องอยู่ต่ำกว่าระดับน้ำลงต่ำสุดไม่น้อยกว่า 1 เมตร

ภาพที่ 1 โรงสูบน้ำ



2. การวางท่อ สายเคเบิล การปักเสาไฟฟ้า

- ก. การวางท่อหรือสายเคเบิลผ่านชายหาดของทะเลหรือชายตลิ่ง ต้องฝังท่อหรือสายเคเบิลใต้พื้นดินไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร โดยมีให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของท่อหรือสายเคเบิลพ่นขึ้นมาเหนือพื้นดิน
- ข. การวางท่อไปกับสะพานต้องชิดกับตัวสะพานมากที่สุด ระดับใต้ท้องสุดของท่อต้องอยู่ไม่ต่ำกว่าระดับท้องสะพาน และระหว่างช่องลอดสะพานต้องไม่มีสิ่งก่อสร้างยื่นออกจากแนวตอม่อสะพาน
- ค. การปักเสาไฟฟ้าพาดสายเพื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าหรือเพื่อการอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน และการปักเสาวางท่อน้ำประปาหรือเพื่อการอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ให้ปักเสาให้ชิดแนวขอบฝั่งมากที่สุดเพื่อมิให้เกิดขวางทางเดินเรือ

ภาพที่ 2 การวางท่อและการปักเสาไฟฟ้าในน้ำ



ภาพที่ 3 การวางท่อไปกับสะพาน



3. กระจกเลี้ยงสัตว์น้ำ

- ก. ตัวกระจกต้องทำด้วยอวนหรือวัสดุอื่นใดที่มีลักษณะและคุณสมบัติเช่นเดียวกับอวน และเมื่อน้ำลงต่ำสุดกันกระจกต้องลอยอยู่สูงกว่าพื้นท้องน้ำ
- ข. วัสดุที่ใช้พวงกระจกต้องลอยพื้นน้ำและสามารถมองเห็นได้ชัดเจนตลอดเวลา

ภาพที่ 4 กระจกเลี้ยงสัตว์น้ำ

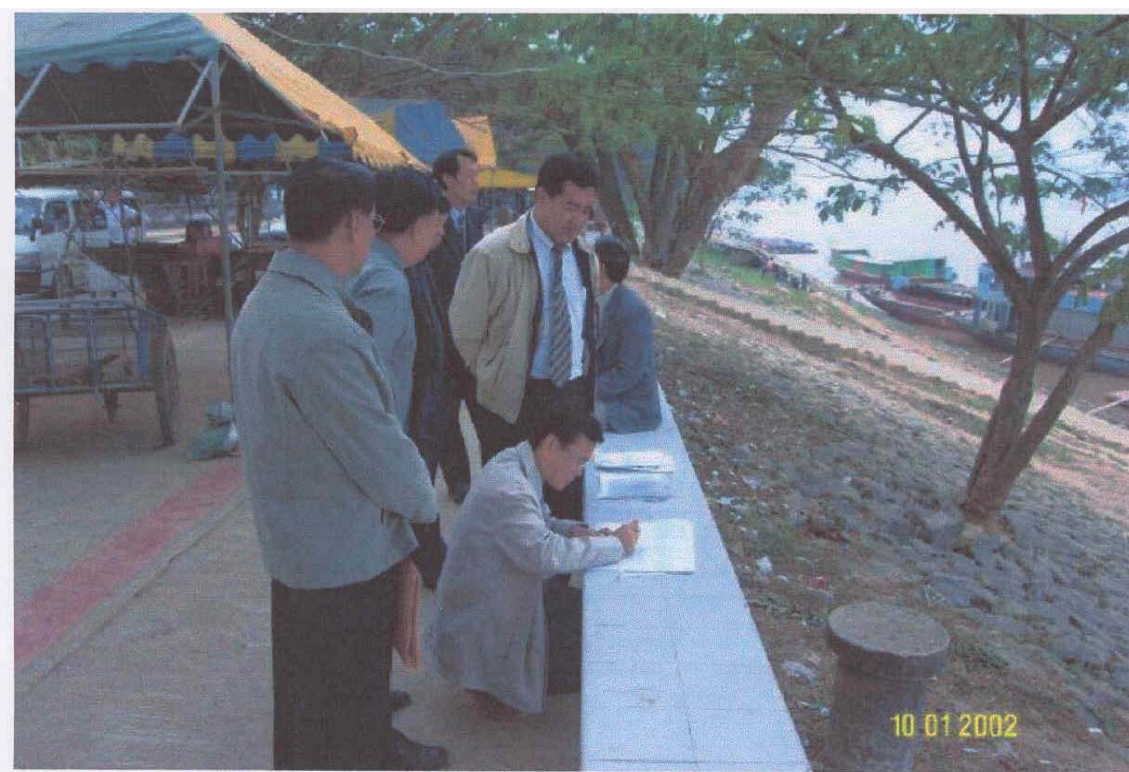


- ค. การปักเสายึดตัวกระจกต้องปักห่างกันไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร ห้ามผูกยึดกระจกกับขอบฝั่ง และห้ามสร้างที่พักอาศัยหรือพื้นแผ่นที่บนบนกระจก
- ง. ต้องติดตั้งธงสีแดงและไฟสัญญาณเป็นระยะ โดยรอบขอบเขตที่วางกระจกตามความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่

4. เชื้อกันน้ำเซาะ

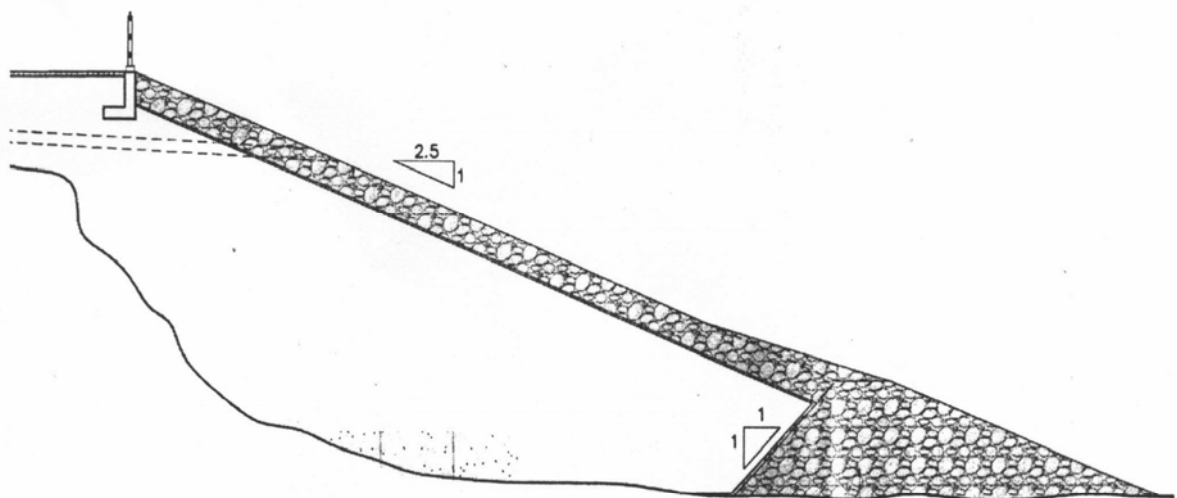
- ก. ต้องมีรูปแบบที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อร่องน้ำ ชายตลิ่ง และบริเวณข้างเคียง
- ข. ต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรงและอยู่ในแนวฝั่งเดิมมากที่สุด หากมีส่วนที่ยื่นเข้าไปในน้ำให้มีเฉพาะส่วนที่จำเป็น
- ค. ความลาดชันของเชื้อกันน้ำเซาะไม่เกิน 1 : 2.5 โดยแนวสันเขื่อนด้านบนต้องอยู่ที่แนวกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองที่ดินบนฝั่ง สำหรับบริเวณลำน้ำที่แคบหรืออาจเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ เขื่อนต้องมีลักษณะตั้งตรงและไม่มีความลาดชันยื่นออกมา

ภาพที่ 5 เชื้อกันน้ำเซาะ



หลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำมีดังนี้

1. ลักษณะหรือสภาพของอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำน้ำต้องไม่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ ไม่ทำให้ทางน้ำเปลี่ยนแปลงและทำให้ทางน้ำแคบ และไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามสภาพธรรมชาติ
2. อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำน้ำที่จะอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ต้องมีลักษณะของอาคารและสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่พึงอนุญาตได้
3. อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำน้ำที่จะอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ ต้องไม่อยู่ในเขตพื้นที่ที่มีประกาศของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีห้ามปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำน้ำ ประกาศดังกล่าวต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีและประกาศในราชกิจจานุเบกษา
4. กรณีเขื่อนกันน้ำเซาะที่มีความลาดชันมากกว่า 1 : 2.5 ให้นำเรื่องการขออนุญาตเสนอ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน
5. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ล่วงล้ำลำน้ำ ให้กระทำได้เพียงเท่าที่จำเป็นและสมควร เฉพาะตามวัตถุประสงค์ในการใช้อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ล่วงล้ำลำน้ำนั้น
6. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ล่วงล้ำลำน้ำต้องไม่เป็นการขัดต่อกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง



ภาพที่ 6 ภาพตัดขวางเขื่อนกันน้ำเซาะ (ความลาดชันไม่เกิน 1 : 2.5)

ขั้นตอนการพิจารณา

1. เมื่อได้รับคำขออนุญาตปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำแล้ว ให้ตรวจสอบว่าผู้ขออนุญาตยื่นหลักฐานและเอกสารครบถ้วนและถูกต้องหรือไม่ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่รับคำขออนุญาต
2. กรณีที่เห็นว่าสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ขออนุญาตปลูกสร้างเป็นกรณีที่ไม่อาจอนุญาตได้ ให้แจ้งให้ผู้ขออนุญาตทราบภายใน 60 วัน นับแต่วันที่รับคำขออนุญาต
3. ในกรณีที่เห็นว่าผู้ขออนุญาตยื่นหลักฐานและเอกสารไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง และเป็นกรณีที่สามารถอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ ให้แจ้งให้ผู้ขออนุญาตส่งหลักฐานและเอกสารให้ครบถ้วนหรือให้ถูกต้องภายในเวลาที่กำหนด
4. ให้ตรวจพิจารณาและออกใบอนุญาตภายใน 120 วัน นับแต่วันที่ได้รับหลักฐานและเอกสารครบถ้วนและถูกต้องจากผู้ขออนุญาต
5. ให้กำหนดเงื่อนไขในใบอนุญาตได้ตามความเหมาะสมและจำเป็นเพื่อป้องกันผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อมทางน้ำและผลประโยชน์ของประชาชน
6. ผู้รับอนุญาตต้องเริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในสิบสองเดือน นับแต่วันที่รับอนุญาต ถ้าผู้รับอนุญาตไม่เริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในเวลาดังกล่าว ให้ใบอนุญาตเป็นอันสิ้นผล
7. ในกรณีที่ผู้รับอนุญาตไม่อาจเริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในกำหนดเวลาตามวรรคหนึ่ง ผู้รับอนุญาตอาจยื่นคำขอขยายระยะเวลาเริ่มดำเนินการปลูกสร้างต่อได้ เมื่อได้รับคำขอแล้วให้พิจารณาคำขอพร้อมเหตุผลในการขอขยายระยะเวลา เมื่อเห็นเป็นการสมควร ให้อนุญาตขยายระยะเวลาได้ครั้งละ 6 เดือน แต่ไม่เกินสองครั้ง
8. ผู้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำประสงค์จะโอนสิทธิในการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำให้ผู้อื่น ให้ผู้โอนหรือผู้รับโอนแจ้งให้ทราบโดยยื่นหลักฐานการโอนสิทธิ และหลักฐานและเอกสารประกอบการขออนุญาต (1) และ (2) ประกอบด้วย เมื่อได้รับแจ้งและตรวจสอบหลักฐานต่างๆ โดยถูกต้องแล้ว ให้ออกหนังสือรับทราบการโอนสิทธิดังกล่าวและเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าตอบแทนการปลูกสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ โดยให้ถือว่าผู้รับโอนสิทธิเป็นผู้รับอนุญาต
9. ให้แจ้งสำนักงานการขนส่งทางน้ำ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ในเขตพื้นที่ทราบทุกครั้งที่ยื่นขออนุญาต โดยแนบสำเนาใบอนุญาตพร้อมแผนที่สังเขปด้วย

ค่าธรรมเนียมต่างๆ

- การตรวจสอบสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ครั้งละ 50 บาท
- ใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ฉบับละ 100 บาท

คำตอบแทนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

ให้ผู้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำเสียคำตอบแทนตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 64 (พ.ศ.2537)

เอกสารประกอบการยื่นเรื่องขออนุญาต

ในกรณีผู้ยื่นคำขอเป็นเอกชนประสงค์จะขออนุญาตปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ให้ยื่นคำขอตามแบบคำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ (ตัวอย่างแบบที่ 1 ในภาคผนวก) โดยระบุวัตถุประสงค์ในการใช้สิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ขออนุญาต พร้อมด้วยหลักฐานและเอกสารดังต่อไปนี้

(1) สำเนาทะเบียนบ้านและสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือภาพถ่ายบัตรประจำตัวข้าราชการ หรือภาพถ่ายบัตรแสดงฐานะอย่างอื่นที่ออกโดยส่วนราชการ ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นนิติบุคคลต้องแนบสำเนานหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคลที่ระบุชื่อผู้มีอำนาจลงนามผูกพันนิติบุคคลด้วย

(2) หลักฐานแสดงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

(3) แบบแปลนและรายละเอียดของอาคาร หรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมโยธิตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรมเป็นผู้รับรอง เว้นแต่อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำนั้นจะมีขนาดเล็กและโครงสร้างทำด้วยไม้หรือวัสดุอื่นที่ไม่คงทนถาวร ไม่จำเป็นต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมฯ รับรอง

(4) แผนผังแสดงบริเวณที่ขออนุญาตและบริเวณใกล้เคียง

(5) หนังสือของจังหวัดที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำตั้งอยู่รับรองว่าไม่เป็นอุปสรรคต่อแผนพัฒนาจังหวัด ผังเมือง และการรักษาสภาพแวดล้อมของจังหวัด

(6) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ให้ยื่นคำขอตามแบบคำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ (ตัวอย่างแบบที่ 2 ในภาคผนวก) พร้อมหลักฐานและเอกสารตาม (3) (4) (5) และ (6)

คำแนะนำในการขออนุญาตและขั้นตอนการดำเนินการอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

คำแนะนำในการขออนุญาต

1. ให้ผู้ขออนุญาตเขียนคำร้องขออนุญาตปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำตามแบบที่ 1 หรือ 2 แล้วแต่กรณี พร้อมยื่นเอกสารและหลักฐานดังต่อไปนี้

1.1 สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน และสำเนาทะเบียนบ้าน ในกรณีผู้ขออนุญาตเป็นบุคคลธรรมดา หรือสำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคลในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นนิติบุคคล หากประสงค์ให้ผู้อื่นขออนุญาตแทนต้องมีหนังสือมอบอำนาจที่ถูกต้องตามกฎหมายพร้อมติดอากรแสตมป์

1.2 หลักฐานแสดงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ เช่น สำเนาโฉนดที่ดิน สำเนาหนังสือ น.ส. 3 หรือ ส.ค. หรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว หรือได้รับความยินยอมจากเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินหรือผู้ดูแลรักษาที่ดินสาธารณะโดยลงนามในหนังสือยินยอมหรือคำรับรอง

1.3 แผนผังสังเขปแสดงสิ่งขออนุญาตที่มีรายละเอียด เช่น ความกว้างของหน้าที่ดินด้านติดกับแม่น้ำขนาดของสิ่งขออนุญาตโดยประมาณ ระยะห่างจากขอบฝั่ง สถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียงและระยะห่างโดยประมาณ และมีรูปถ่ายบริเวณที่ขออนุญาตประกอบการพิจารณา

1.4 แบบรูปและรายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ขอปลูกสร้างซึ่งมีวิศวกรโยธาที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรมเป็นผู้รับรอง เว้นแต่การปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำขนาดเล็กซึ่งโครงสร้างทำด้วยไม้ หรือวัสดุอื่นที่ไม่คงทนถาวร ไม่จำเป็นต้องมีวิศวกรรับรอง

1.5 วัตถุประสงค์ในการใช้สิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ขออนุญาต

1.6 หนังสือให้ความเห็นชอบหรือยินยอมจากผู้ว่าราชการจังหวัดของจังหวัดที่สิ่งล่วงล้ำลำน้ำตั้งอยู่ว่าเป็นอุปสรรคต่อแผนพัฒนาจังหวัด ผังเมืองรวม และการรักษาสภาพแวดล้อมของจังหวัด

2. การพิจารณาจะเริ่มต่อเมื่อผู้ขออนุญาตยื่นคำร้องพร้อมเอกสารและหลักฐานต่างๆ ในข้อ 1 ครบถ้วนและถูกต้อง ซึ่งรวมถึงหนังสือและหลักฐานการให้ความเห็นชอบหรือยินยอมจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย

3. สำเนาเอกสารและหลักฐานต่างๆ ที่นำมายื่นผู้ขออนุญาตหรือผู้รับมอบอำนาจต้องเซ็นชื่อรับรองสำเนาถูกต้องทุกฉบับ

ขั้นตอนการดำเนินการอนุญาต

1. เมื่อเจ้าหน้าที่ได้รับคำร้อง เอกสารและหลักฐานต่าง ๆ แล้ว จะทำการตรวจสอบหากครบถ้วน และถูกต้องก็จะบันทึกหลักฐานรับเรื่องไว้ดำเนินการ หากเอกสารไม่ครบหรือไม่อยู่ในกรณีที่อนุญาตได้ ให้แจ้งผู้ขออนุญาตทราบภายในเวลาที่กำหนด
2. ผู้ขออนุญาตชำระค่าธรรมเนียมการตรวจสอบสถานที่ตามอัตราที่กำหนด โดยผู้ขออนุญาตจะต้องนัดหมายและนำเจ้าพนักงานไปตรวจยังสถานที่ที่ขออนุญาตด้วย
3. เจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบสถานที่ที่จะขออนุญาตปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ เพื่อนำข้อมูลต่างๆ ทางเทคนิคต่างๆ พร้อมแผนที่สังเขปที่มีรายละเอียดพอเพียงต่อการพิจารณาอนุญาต มาจัดทำรายงานเสนอผู้บังคับบัญชาเพื่อพิจารณาทบทวนและเสนอข้อคิดเห็นเพิ่มเติม กรณีที่พิจารณาไม่เห็นชอบจะมีหนังสือแจ้งผู้ขออนุญาตว่าไม่อนุญาตพร้อมเหตุผล
4. หากสิ่งที่ขออนุญาตอยู่ในข่ายที่จะต้องพิจารณาด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือจะต้องมีการขุดลอก หรือกรณีใด ๆ เพิ่มเติม ผู้ขออนุญาตต้องดำเนินการตามที่กำหนด
5. เมื่อพิจารณาเห็นว่าการขออนุญาตถูกต้อง ครบถ้วนตามขั้นตอนและไม่ขัดต่อหลักเกณฑ์ในการอนุญาตก็จะส่งเรื่องให้คณะกรรมการหรือผู้มีอำนาจเพื่อพิจารณาอนุญาต ตามแบบใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ (แบบที่ 3 ในภาคผนวก) หลังจากอนุญาตแล้วให้แจ้งหรือติดต่อให้ผู้ขออนุญาตมารับใบอนุญาต และชำระค่าธรรมเนียมใบอนุญาต
6. กรณีที่พิจารณาไม่อนุญาต ให้มีหนังสือแจ้งผู้ขออนุญาตว่าไม่อนุญาตพร้อมเหตุผล
7. ผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่ระบุไว้ท้ายใบอนุญาตอย่างเคร่งครัด และต้องเริ่มดำเนินการปลูกสร้างให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดในใบอนุญาต หากไม่สามารถดำเนินการได้ก็ให้ขอต่ออายุใบอนุญาตดังกล่าวได้แล้วแต่กรณีแต่ต้องมีเหตุผลอันสมควร

แนวทางการตรวจสภาพโป๊ะเทียบเรือ

1. โป๊ะเทียบเรือต้องอยู่ในสภาพมั่นคงแข็งแรง และปลอดภัยต่อการเข้าเทียบท่าของเรือ
2. บริเวณที่ผู้โดยสารขึ้น-ลงเรือทุกแห่ง ต้องเขียนป้ายหรือแสดงจำนวนคนโดยสารที่โป๊ะสามารถรับน้ำหนักได้ไว้ในที่ซึ่งสามารถเห็นได้ชัดเจน และจัดทำเครื่องหมายแสดงแนวการบรรทุกของโป๊ะ (Load Line)
3. ต้องจัดให้มีเครื่องช่วยชีวิต เช่น พวงชูชีพ แพชูชีพ ให้มีจำนวนพอสมควรและแขวนหรือวางไว้ในบริเวณที่สามารถนำมาใช้ได้ทุกขณะโอกาส
4. บริเวณหน้าโป๊ะเทียบเรือต้องมีอุปกรณ์กันเรือกระทบกับโป๊ะเทียบเรือ และต้องมีพุกผูกเรือที่แข็งแรงสำหรับผูกเชือกเรือหัว-ท้าย
5. โป๊ะเทียบเรือต้องมีเสาและอุปกรณ์ยึดโป๊ะกับเสาเพื่อมิให้ตัวโป๊ะเทียบเรือเลื่อนไปมา
6. บนโป๊ะต้องมีราวจับสำหรับให้ผู้โดยสารจับยึดทรงตัวในระหว่างอยู่บนโป๊ะหรือขึ้น-ลงเรือ
7. พื้นโป๊ะต้องเป็นพื้นที่เรียบ ไม่ลื่น และต้องไม่มีสิ่งกีดขวางใด ๆ
8. ต้องจัดให้มีทางขึ้นหรือลงโป๊ะแยกออกจากกัน และให้มีเครื่องกั้นสำหรับคนโดยสาร เมื่อเห็นว่าจะมีจำนวนมากเกินไป
9. ต้องจัดให้มีแสงสว่างเพียงพอในบริเวณทางขึ้นลง และบนโป๊ะ
10. ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่หรือผู้ควบคุมรับผิดชอบ เกี่ยวกับจำนวนคนโดยสารที่จะลงโป๊ะโดยปลอดภัย เมื่อเห็นว่าจะมีจำนวนมากเกินไป
11. จัดให้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้จำหน่ายตั๋ว ผู้ควบคุมท่า ผู้ควบคุมเรือหรือเครื่องจักร ฯลฯ ให้รู้ถึงความปลอดภัยและหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีต่อผู้โดยสาร
12. ออกประกาศขอความร่วมมือจากผู้โดยสารหรือประชาชนทั่วไป ให้แจ้งหรือส่งข่าวเกี่ยวกับสภาพโป๊ะไม่ปลอดภัย โดยแจ้งให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีทราบ

การพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ

(ทำเทียบเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส, โป๊ะเทียบเรือและสะพานปรับระดับ, สะพานข้ามคลอง, คานเรือ)

บทนำ

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี มีหน้าที่หลักสำคัญในการควบคุม กำกับ ดูแล รักษา ขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินในแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบและทะเลภายในน่านน้ำไทย พัฒนาส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำให้ได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ ตลอดจนดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ รวมทั้งการพัฒนาเพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวี

ตามที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้มอบอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำเพิ่มเติมอีก 4 ประเภท เพื่อให้การพิจารณาอนุญาตสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำแม่น้ำที่ถ่ายโอนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึงขั้นตอนการปฏิบัติต่างๆ เป็นไปอย่างถูกต้องและมีทิศทางเดียวกัน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จึงได้จัดทำคู่มือนี้ขึ้นสำหรับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางปฏิบัติในการพิจารณาอนุญาตปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำต่อไป

หลักการ

หลักสำคัญในการอนุญาตสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำ เป็นการให้ใช้ประโยชน์ของลำน้ำเพื่อพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ เพื่อการรักษาเส้นทางน้ำ เพื่อพัฒนาสาธารณูปโภคหรือสาธารณูปโภคประโยชน์ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาทางน้ำนั้นจะต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัด ผังเมือง และสิ่งแวดล้อม ตลอดจน วิถีชีวิตชุมชนและการอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อรักษาทางน้ำของประเทศให้คงอยู่ตลอดไปและการพัฒนาทางน้ำเป็นไปอย่างคุ้มค่า เหมาะสม และยั่งยืน

การอนุญาตสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำนี้อาศัยบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 หมวดที่ 6 ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด (ง) ว่าด้วยการล่วงล้ำลำน้ำ

“มาตรา 117 ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และได้น้ำ ของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ...”

สำหรับหลักเกณฑ์และวิธีการในการพิจารณาอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) โดยระบุลักษณะของอาคารและการล่วงล้ำที่พึงอนุญาตได้ไว้ให้ชัดเจน พร้อมทั้งระยะเวลาที่ต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จด้วย

คำจำกัดความ

“**ล่องล้าแม่่น้ำ**” หมายความว่า ล่องล้าเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำของแม่่น้ำ ล้าคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

“**น่านน้ำไทย**” หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย และในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 มาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้หมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย

“**การสร้าง**” หมายความว่า การสร้างสิ่งล่องล้าแม่่น้ำขึ้นใหม่หรือการสร้างขึ้นทดแทนสิ่งล่องล้าแม่่น้ำที่มีอยู่เดิม และรวมถึงการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงแบบก่อสร้างหรือขยายต่อเติมสิ่งล่องล้าแม่่น้ำที่มีอยู่ด้วย

“**เรือ**” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุก ลำเลียง โดยสาร ตก จูง คั้น ยก ขุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกัน

“**ท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส**” หมายความว่า ท่าสำหรับรับส่งคนและ/หรือสิ่งของที่มีความยาวหน้าท่าด้านที่ใช้เทียบเรือเหมาะสมในการเทียบ ผูก จอดเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส ได้คราวละหนึ่งลำ ทั้งนี้ ขนาดเรือโดยสารขนาด 20 ตันกรอส มีความยาว 24 เมตร กว้าง 3 เมตร อัตรากินน้ำลึกสูงสุด 0.80 เมตร โดยประมาณ และเรือบรรทุกสินค้าขนาด 20 ตันกรอส มีความยาว 14 เมตร กว้าง 4 เมตร อัตรากินน้ำลึกสูงสุด 1.20 เมตร โดยประมาณ

“**ร่องน้ำทางเรือเดิน**” หมายความว่า ส่วนของแม่่น้ำซึ่งเป็นแนวน้ำลึกที่เหมาะสมในการเดินเรือทั้งที่เป็นร่องน้ำธรรมชาติหรือร่องน้ำที่เกิดจากการขุดลอก

“**กีดขวางการเดินเรือ**” หมายความว่า ลักษณะหรือการกระทำใดๆ ที่ก่อให้เกิดผลกระทบหรือทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงต่อทางน้ำสาธารณะอันเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ

“**เจ้าท่า**” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมาย

“**ผู้รับอนุญาต**” หมายความว่า ผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่องล้าเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำของแม่่น้ำ ล้าคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

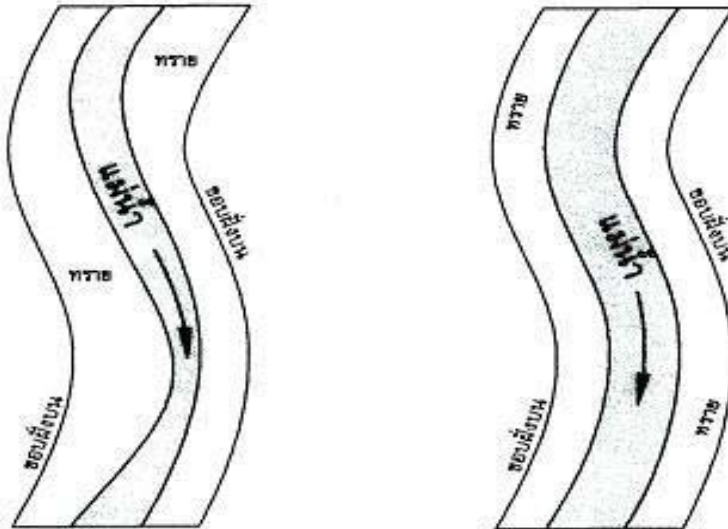
หลักเกณฑ์ทั่วไปในการพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ

1. อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่จะอนุญาตให้ปลูกสร้างได้
 - 1.1 ต้องมีลักษณะที่พึงอนุญาตได้ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ได้แก่
 - ทำเทียบเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส
 - โป๊ะเทียบเรือและสะพานปรับระดับ
 - สะพานข้ามคลอง
 - คานเรือ
 - 1.2 ต้องไม่อยู่ในเขตที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ประกาศห้ามปลูกสร้าง
2. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ล่วงล้ำลำแม่น้ำ
 - 2.1 ให้กระทำได้เท่าที่จำเป็นและสมควรเฉพาะตามวัตถุประสงค์ในการใช้อาคาร เพื่อมิให้มีการสร้างสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำอื่นเข้าไปในทางน้ำมากเกินความจำเป็น ในการออกแบบอาคารจึงควรพิจารณาขุดลอกที่ตื้นออกตามสมควรและเป็นไปได้
 - 2.2 ต้องได้รับการรับรองเป็นหนังสือจากทางจังหวัดว่าสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำที่ขออนุญาตไม่เป็นอุปสรรคต่อแผนพัฒนาจังหวัด ผังเมือง และการรักษาสภาพแวดล้อมของจังหวัด เพื่อปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบายของจังหวัดเกี่ยวกับการอนุรักษ์ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม ประวัติศาสตร์ ภูมิทัศน์ และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่
 - 2.3 ต้องไม่เป็นการขัดต่อกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง
3. ลักษณะหรือสภาพของสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ
 - 3.1 ต้องไม่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ โดยพิจารณาถึงสภาพต่างๆ ของทางน้ำ และบริเวณใกล้เคียง เกี่ยวกับขนาดความกว้าง ความโค้ง ความลึกของน้ำ ลักษณะของร่องน้ำ ระยะห่างของขอบร่อง ระดับน้ำขึ้นสูงสุดและน้ำลงต่ำสุด ความลาดชันของขอบฝั่งหรือชายตลิ่ง ที่กั้นลำน้ำที่จอดเรืออื่นๆ ความหนาแน่นของการจราจรทางน้ำ แนวโน้มของเรือที่อาจมีเพิ่มขึ้นในอนาคต ความสามารถในการบังคับเรือ ระยะห่างที่เรือจะสวนกันได้โดยปลอดภัย ประกอบตามหลักวิชาการเดินเรือ เพื่อมิให้เกิดปัญหาอุปสรรคหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ
 - 3.2 ต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามสภาพธรรมชาติ และการเปลี่ยนแปลงตามธรรมชาติตามสภาพทางอุทกศาสตร์ของชายฝั่งหรือแนวตลิ่ง ไม่ทำให้ทางน้ำเปลี่ยนแปลงไปจนก่อให้เกิดผลกระทบต่อตลิ่ง ร่องน้ำ ระดับน้ำขึ้น-น้ำลง ความเร็วทิศทางกระแสน้ำ ทิศทางของคลื่น ขบวนการเคลื่อนตัวของตะกอนดินและทราย การเปลี่ยนแปลงในรูปของการกัดเซาะหรือการตกตะกอน รวมทั้งไม่ก่อให้เกิดผลกระทบบริเวณข้างเคียงและไม่ทำให้ทางน้ำแคบลง

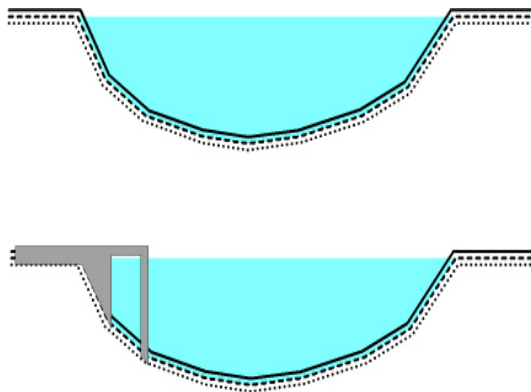
ภาพที่ 7 ภาพร่องน้ำธรรมชาติ และร่องน้ำขุดลอก

แสดงร่องธรรมชาติ

แสดงร่องหลังการขุดลอก



ภาพที่ 8 ภาพตัดขวางของแม่น้ำ แสดงพื้นที่หน้าตัดของแม่น้ำที่ลดลงเนื่องจากสิ่งล่องล้าแม่น้ำ ทำให้ความสามารถในการรับน้ำของแม่น้ำลดลง



ลักษณะของสิ่งล่องล้าแม่น้ำที่พึงอนุญาตได้

1. ท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส

วัตถุประสงค์การใช้ สำหรับเป็นท่าเทียบ ผูก จอดเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส เพื่อรับส่งคน และ/หรือสิ่งของ โดยให้ระบுவัตถุประสงค์การใช้เป็นท่าเรือสาธารณะหรือใช้ขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสาร หรือมีวัตถุประสงค์อื่น (เพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าตอบแทนตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 64)

1.1 ข้อพิจารณาด้านการใช้พื้นที่ลุ่มลุ่มน้ำ

1.1.1 การออกแบบท่าเทียบเรือให้ส่วนที่ยื่นออกจากขอบตลิ่ง/ฝั่ง น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น โดยจะต้องพิจารณาขุดลอกที่ตื้นออกตามสมควรและความเป็นไปได้ เพื่อมิให้ท่าเทียบเรือยื่นออกมามากเกินไปจนความจำเป็น และมีความลึกของน้ำหน้าท่าขณะน้ำลงต่ำสุดเพียงพอให้เรือเข้าเทียบท่าโดยปลอดภัย

1.1.2 ปลายสุดของท่าเทียบเรือต้องไม่เกินแนวน้ำลึกหน้าท่าเมื่อน้ำลงต่ำสุด ลึกกว่าอัตราคาน้ำลึกสูงสุดของเรือที่เข้าเทียบท่าตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงขนาดเรือและลักษณะภูมิประเทศแต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 1 ใน 5 ของความกว้างของแม่น้ำ/ลำคลอง โดยคำนึงถึงร่องน้ำทางเดินเรือและพื้นที่จอดเรือและพื้นที่กักเก็บน้ำ

1.1.3 ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดิน ที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเป็นแนวตรงยื่นจากฝั่ง โดย

- ขอบท่าเทียบเรือต้องมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียงไม่น้อยกว่า 1 เมตร
- ต้องไม่ยื่นล้ำกว่าแนวท่าเทียบเรือข้างเคียงที่สร้างอยู่ก่อนแล้ว จนเป็นเหตุให้เกิดความไม่สะดวกแก่การนำเรือเข้า-ออกเทียบท่าข้างเคียงกันนั้น
- ต้องไม่ยื่นเอนเอียงออกรุกล้ำหน้าแนวเขตที่ดินหรือหน้าอาคารผู้อื่น หรือหน้าท่าของผู้อื่น
- เรือที่เทียบท่าต้องไม่รุกล้ำหน้าแนวเขตที่ดินหรือหน้าอาคารหรือหน้าท่าของผู้อื่น

1.1.4 ให้พิจารณาขนาดความยาวของท่าเทียบเรือให้เหมาะสมกับเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส จำนวน 1 ลำ ที่ใช้สำหรับเทียบท่ารับส่งคนและ/หรือสิ่งของ

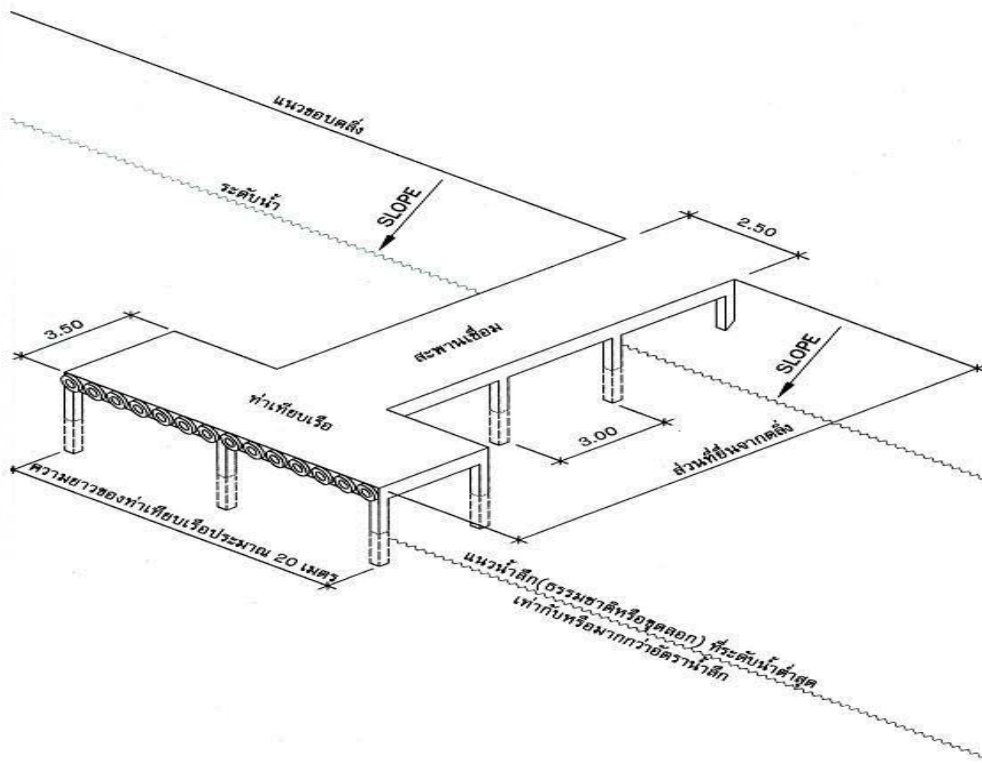
1.1.5 ขนาดท่าเทียบเรือให้มีความกว้างไม่เกิน 3.50 เมตร และสะพานเชื่อมระหว่างฝั่งกับท่าเทียบเรือให้มีความกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร โดยไม่ใช้พื้นที่ท่าเทียบเรือสำหรับกองเก็บสิ่งของหรือจอดยานพาหนะหรือทำกิจกรรมอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ เพื่อป้องกันมิให้ใช้ที่สาธารณะเกินความจำเป็น

1.1.6 กรณีท่าเรืออยู่ในเขตโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ที่กำหนดแนวร่องน้ำหรือมีแผนการขุดลอกไว้ชัดเจน ปลายสุดของท่าเทียบเรือต้องมีระยะห่างจากขอบร่องน้ำลึกไม่น้อยกว่า 2 เท่า ของความกว้างเฉลี่ยของเรือที่เข้าเทียบท่า

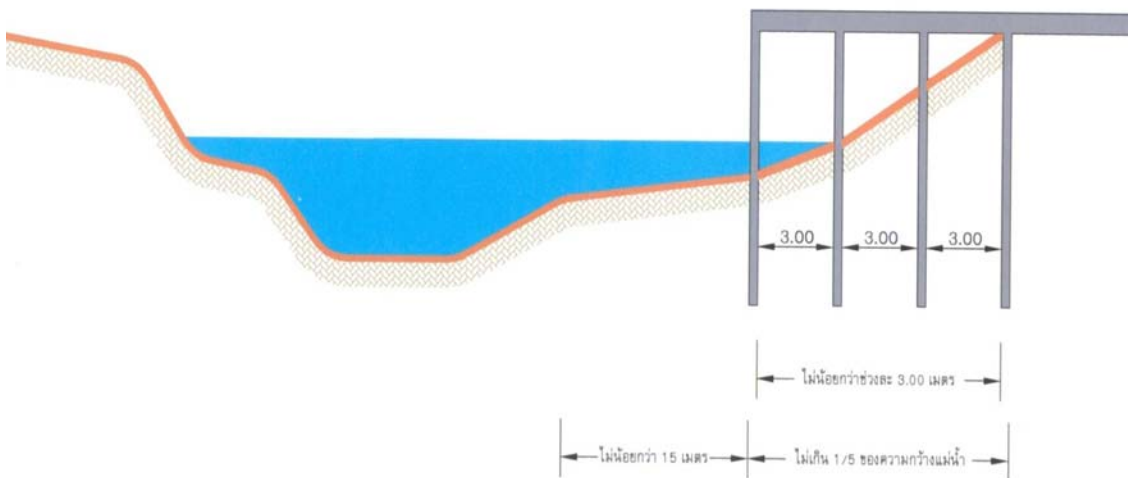
1.1.7 กรณีท่าเรือยังไม่ได้กำหนดแนวร่องน้ำ ให้ยึดถือขอบร่องน้ำธรรมชาติเป็นหลัก

1.1.8 ท่าเทียบเรือในทะเลที่ผ่านชายหาดต้องไม่ปิดกั้นการที่ประชาชนจะใช้สอยหรือเดินผ่านชายหาด

ภาพที่ 9 ท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส พร้อมขนาดที่สำคัญในการพิจารณา



ภาพที่ 10 แสดงโครงสร้างของท่าเทียบเรือด้านข้างทางทิศทางการไหลกระแส น้ำ มีช่องโปร่งระหว่างเสาไม่น้อยกว่า 3 เมตร



1.2 ข้อพิจารณาด้านลักษณะหรือสภาพของสิ่งล่องล้าแม่ น้ำ

1.2.1 ท่าเทียบเรือต้องมีโครงสร้างแข็งแรง ความแข็งแรงพื้นท่าเทียบเรือสามารถรับน้ำหนักได้เท่าใด ท่าเทียบจะต้องแข็งแรงพอในการรับแรงกระแทกของเรือที่เข้าเทียบโดยปกติ ท่าเทียบเรือต้องมีพุกผูกเรือ และอุปกรณ์กันเรือกระทบท่าที่เหมาะสม

1.2.2 ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง มีช่องโปร่งระหว่างเสาไม่น้อยกว่า 3 เมตร

1.2.3 บริเวณที่จะก่อสร้างท่าเทียบเรือเมื่อเรือเทียบท่าแล้วต้องไม่บดบังทัศนวิสัยในการเดินเรือ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่เรือที่แล่นผ่านไปมา

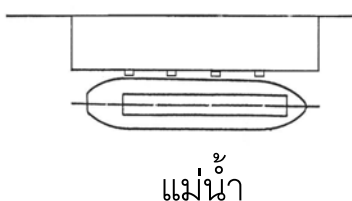
1.2.4 พื้นท่าเทียบเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันต้องไม่มีลักษณะเป็นแผ่นคอนกรีตปิดทึบตลอด ให้มีช่องว่างเพื่อให้แสงแดดส่องผ่านถึงพื้นน้ำได้ทำได้ และไม่มีสิ่งก่อสร้างอื่นใดบนพื้นท่าเทียบเรือ นอกจากสิ่งก่อสร้างที่จำเป็นอันเป็นส่วนประกอบของท่าเรือนั้น

1.2.5 มีมาตรการและอุปกรณ์ประจำท่าในด้านการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการนำเรือเข้า-ออกท่าเทียบเรือ

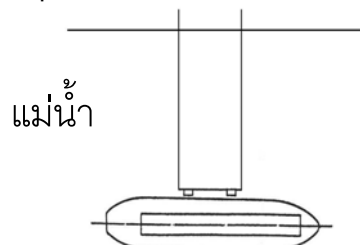
1.2.6 ท่าเทียบเรือต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่นการพิจารณาจาก

- ชนิดของสินค้าที่ขนถ่าย
- วิธีการขนถ่าย
- การป้องกันมิให้สินค้า รั่วไหล หกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ
- มาตรการควบคุมป้องกันแก้ไข เมื่อเกิดการรั่วไหล หกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ
- การเกิดฝุ่นฟุ้งกระจาย หรือเสียงรบกวนขณะขนถ่ายสินค้า
- ผู้รับผิดชอบควบคุมในการขนถ่ายสินค้า
- การทำความสะอาดหน้าท่าเทียบเรือ

1.2.7 ให้กำหนดเงื่อนไขด้านการป้องกันมลพิษทั้งติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามความเหมาะสมกับสภาพท้องถิ่นนั้นๆ



ภาพที่ 11 ท่าเทียบเรือ แสดงรูปแบบการใช้พื้นที่ก่อสร้าง ท่าเทียบเรือ ยาวยื่นล้าลงไปในแม่น้ำเพื่อให้เกณฑ์ความลึกของน้ำจากระดับน้ำลดต่ำสุด เพียงพอกับอัตรากินน้ำลึกของเรือ ที่จะเข้าเทียบท่า



ภาพที่ 12 ท่าเทียบเรือ แสดงรูปแบบการใช้พื้นที่ก่อสร้างท่าเทียบเรือในบริเวณที่มีเกณฑ์ความลึกของน้ำเพียงพอให้เรือเข้า-ออกจากเทียบ จากระดับน้ำลดต่ำสุด ท่าเทียบเรือก่อสร้างยาวขนานและชิดกับแนวตลิ่ง

2. โป๊ะเทียบเรือและสะพานปรับระดับ

วัตถุประสงค์การใช้ เป็นที่เทียบเรือสำหรับคนขึ้น-ลงเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบและทะเลในน่านน้ำไทย

2.1 ข้อพิจารณาด้านการใช้พื้นที่ลุ่มลุ่มน้ำ

2.1.1 การออกแบบโป๊ะเทียบเรือให้มีความยาวยื่นออกจากฝั่งให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น โดยจะต้องพิจารณาจุดลอกที่ตื้นออกตามสมควรและความเป็นไปได้ เพื่อมิให้โป๊ะเทียบเรือยื่นออกมา

2.1.2 ปลายสุดของโป๊ะเทียบเรือต้องไม่เกินแนวน้ำลึก เมื่อน้ำลงต่ำสุด ลึกกว่าอัตรากินน้ำลึกเต็มทีของเรือที่เข้าเทียบท่าตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงขนาดเรือและลักษณะภูมิประเทศ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 1 ใน 5 ของความกว้างของทางน้ำ โดยคำนึงถึงร่องน้ำทางเดินเรือและพื้นที่จอดเรือและพื้นที่กลับลำเรือ

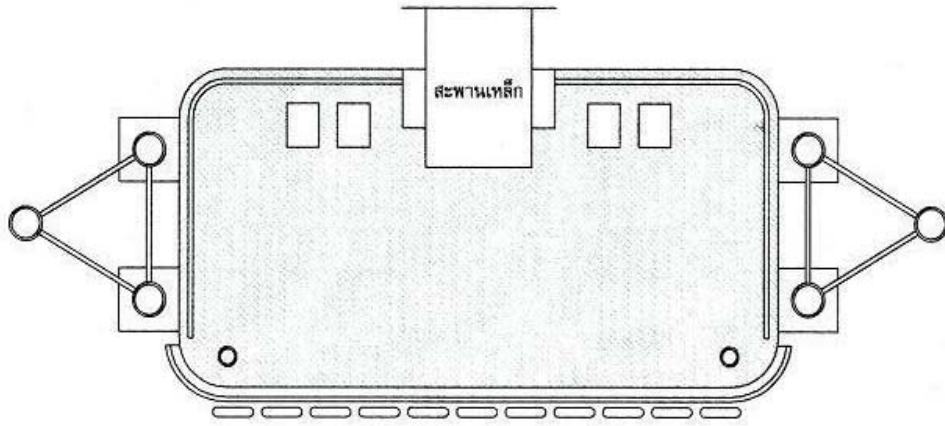
2.1.3 ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดินที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเป็นแนวตรงยื่นจากฝั่ง ขอบโป๊ะเทียบเรือต้องมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียงไม่น้อยกว่า 1 เมตร และต้องไม่ยื่นล้ำกว่าแนวสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำข้างเคียงที่ได้รับอนุญาตอยู่ก่อนแล้ว จนเป็นเหตุให้เกิดความไม่สะดวกแก่การนำเรือ เข้า-ออก ในบริเวณข้างเคียงกันนั้น ต้องไม่ยื่นเอนเอียงออกรุกล้ำหน้าแนวเขตที่ดินหรือหน้าอาคารผู้อื่น เรือที่เทียบท่าต้องไม่ล้ำไปกว่าหน้าแนวเขตที่ดินหรือหน้าอาคารหรือหน้าท่าของผู้อื่น

2.1.4 ให้พิจารณาขนาดของโป๊ะเทียบเรือให้เหมาะสม สำหรับใช้ประโยชน์ในการเทียบเรือขนส่งคนโดยสาร โดยไม่ใช้พื้นที่โป๊ะเทียบเรือสำหรับกองเก็บสินค้า หรือทำกิจกรรมอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของโป๊ะเทียบเรือ เพื่อป้องกันมิให้ใช้ที่สาธารณะเกินความจำเป็น

2.1.5 กรณีโป๊ะเทียบเรืออยู่ในเขตโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ที่กำหนดแนวร่องน้ำ หรือมีแผนการขุดลอกไว้ชัดเจน กำหนดให้ปลายสุดของโป๊ะเทียบเรือต้องมีระยะห่างจากขอบร่องน้ำลึกไม่น้อยกว่า 2 เท่า ของความกว้างเฉลี่ยของเรือที่เข้าเทียบท่า

2.1.6 กรณียังไม่ได้กำหนดแนวร่องน้ำ ให้ยึดถือขอบร่องน้ำธรรมชาติเป็นหลัก

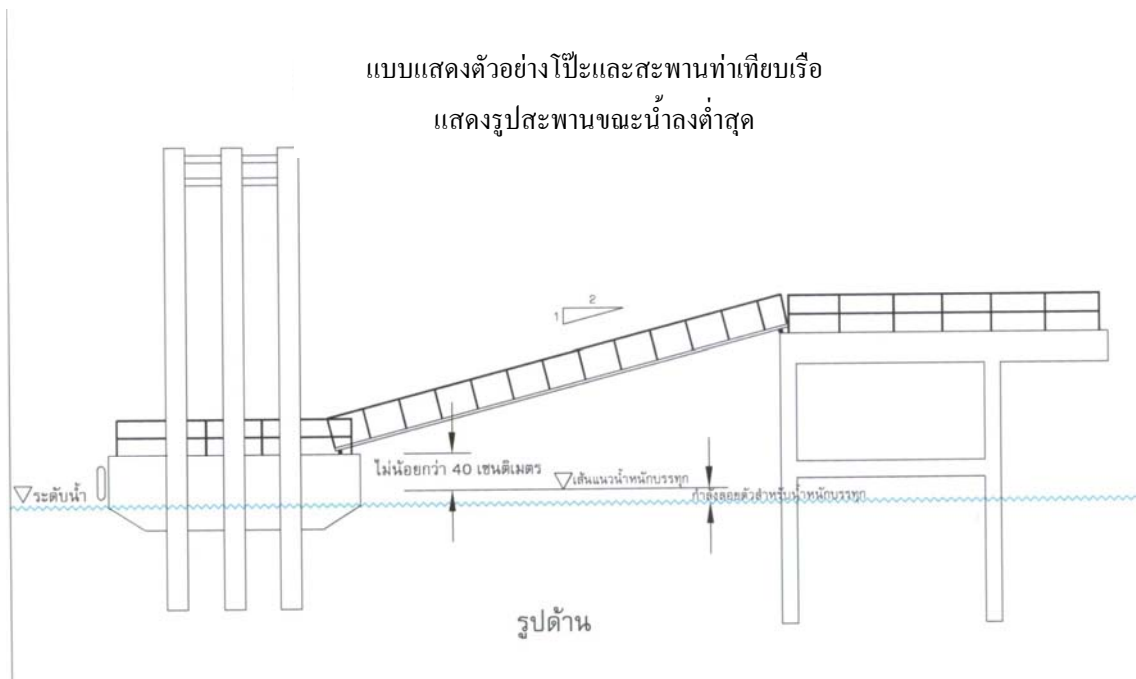
ภาพที่ 13 แบบแสดงตัวอย่าง โป๊ะเทียบเรือ



แปลน

ภาพที่ 14 แบบแสดงตัวอย่าง โป๊ะเทียบเรือและสะพานปรับระดับ

แสดงภาพขณะที่ระดับน้ำลดต่ำสุด ความลาดชันของสะพานต้องไม่มากกว่า 1 : 2



แบบแสดงตัวอย่าง โป๊ะและสะพานท่าเทียบเรือ

แสดงรูปสะพานขณะน้ำลดต่ำสุด

รูปด้าน

2.2 ข้อพิจารณาด้านลักษณะหรือสภาพของสิ่งล่องล้าล้าแม่น้ำ

2.2.1 สะพานปรับระดับต้องมีความแข็งแรง ทนทานและมีความปลอดภัย มีขนาดที่เหมาะสมกับโป๊ะเทียบเรือ มีราวกันตกที่แข็งแรงทั้งสองด้าน และความลาดชันของสะพานต้องไม่มากกว่า 1 : 2 เมื่อน้ำลงต่ำสุด

2.2.2 โป๊ะเทียบเรือต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรง ทนทานเพียงพอในการรับแรงกระแทกของเรือที่เข้าเทียบโดยปกติรวมถึงคลื่นที่เกิดจากเรือ และมีความปลอดภัย มีความสมดุลตั้งตรงและการทรงตัวที่ดี มีกำลังลอยตัวเพียงพอเมื่อรับน้ำหนักบรรทุกทุกสูงสุดแล้วพื้นของโป๊ะเทียบเรือต้องอยู่สูงจากระดับน้ำไม่น้อยกว่า 40 เซนติเมตร (เส้นแนวน้ำบรรทุก) และมีราวกันตกที่แข็งแรงทุกด้าน ยกเว้นด้านที่เรือเทียบและส่วนที่ติดกับสะพานปรับระดับพื้น โป๊ะเทียบเรือต้องจัดทำให้มีลักษณะป้องกันการลื่น และต้องไม่มีสิ่งกีดขวางทางเดิน

2.2.3 โป๊ะเทียบเรือต้องมีเสาปักและอุปกรณ์ยึดโป๊ะกับเสาที่แข็งแรงเพื่อมิให้ตัว โป๊ะเลื่อนไปมา โดยคำนึงถึงกระแส น้ำและน้ำหนักของเรือที่ผูกจอด

2.2.4 ภายในตัวโป๊ะเทียบเรือต้องแบ่งกันผนังผนังกันน้ำเป็นห้องๆ อย่างน้อย 3 ห้อง เฉลี่ยต่อความยาว และมีช่องเปิด (Man Hole) สำหรับตรวจสอบการรั่วซึม ทุกห้อง พร้อมทั้งตัวโป๊ะต้องแสดงเส้นแนวน้ำบรรทุก (Load Line) รอบตัวโป๊ะ

2.2.5 ตัวโป๊ะเทียบเรือต้องมีขนาดที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการใช้งาน โดยคำนวณจากจำนวนผู้โดยสาร 1.20 คนต่อพื้นที่บนโป๊ะเทียบเรือไม่น้อยกว่า 1 ตารางเมตร และต้องมีป้ายแสดงความสามารถรับน้ำหนักบรรทุก มีข้อความว่า “รับน้ำหนักสูงสุด คน”

2.2.4 ตัวโป๊ะด้านที่ใช้เทียบเรือต้องติดตั้งอุปกรณ์กันเรือกระทบกับโป๊ะเทียบเรือ มีผูกผูกเรือที่แข็งแรงสำหรับผูกเรือหัว - ท้าย

2.2.6 บนโป๊ะเทียบเรือต้องมีพวงชูชีพพร้อมใช้งานได้ทันทีติดตั้งไว้ในแต่ละมุมของโป๊ะเทียบเรือ

2.2.9 กรณีเป็น โป๊ะเทียบเรือสาธารณะ ควรจัดให้มีทางขึ้นหรือลงโป๊ะเทียบเรือแยกออกจากกัน และให้มีเครื่องกั้นสำหรับคนโดยสารเมื่อเห็นว่าจะมีจำนวนมากเกินไป

2.2.10 การพิจารณาโป๊ะเทียบเรือ ต้องคำนึงถึงสภาพการจราจรทางน้ำ สภาพแวดล้อมทั้งปัจจุบัน และที่จะมีการพัฒนาในอนาคตด้วย

3. สะพานข้ามคลอง

วัตถุประสงค์การใช้ เป็นทางเชื่อมระหว่างที่ดินหรือทางสาธารณะริมฝั่งคลอง

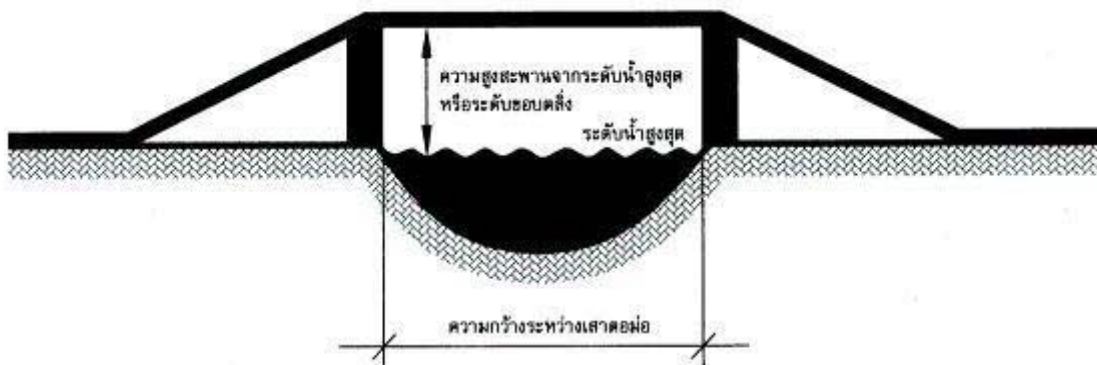
3.1 ข้อพิจารณาด้านลักษณะหรือสภาพของสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ

3.1.1 ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่พื้นที่บริเวณใกล้เคียง

3.1.2 ความสูงของสะพานจากระดับน้ำขึ้นสูงสุด ถึงระดับใต้คาน หรือท้องสะพาน แล้วแต่ว่าส่วนใดจะต่ำสุด ต้องเพียงพอให้เรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถใช้ร่องน้ำที่เป็นอยู่ในสภาพปัจจุบันตลอดจนแนวโน้มของการขยายและปรับปรุงร่องน้ำทางเรือเดินในอนาคตแล่นผ่านได้ กรณีคลองที่ไม่มีการเดินเรือ ให้ความสูงของช่องลอดสะพานจากระดับน้ำสูงสุด ไม่น้อยกว่า 1.0 เมตร

3.1.3 ความกว้างของช่องลอดสะพานต้องเพียงพอให้เรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถใช้ร่องน้ำที่เป็นอยู่ในสภาพปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มของการขยายและปรับปรุงร่องน้ำทางเรือเดินในอนาคต สามารถแล่นผ่านกันได้โดยปลอดภัย กรณีคลองที่ไม่มีการเดินเรือเสาตอม่อต้องอยู่ในแนวฝั่งหรือซิดฝั่งให้มากที่สุด

3.1.4 ต้องไม่เป็นเหตุให้เกิดกีดขวางการมองเห็นในการเดินเรือ หรือเป็นที่นำคลื่นอันตรายแก่เรือที่ผ่านไปมา



ภาพที่ 15 สะพานข้ามคลองลักษณะมาตรฐานแสดงขนาดที่สำคัญ

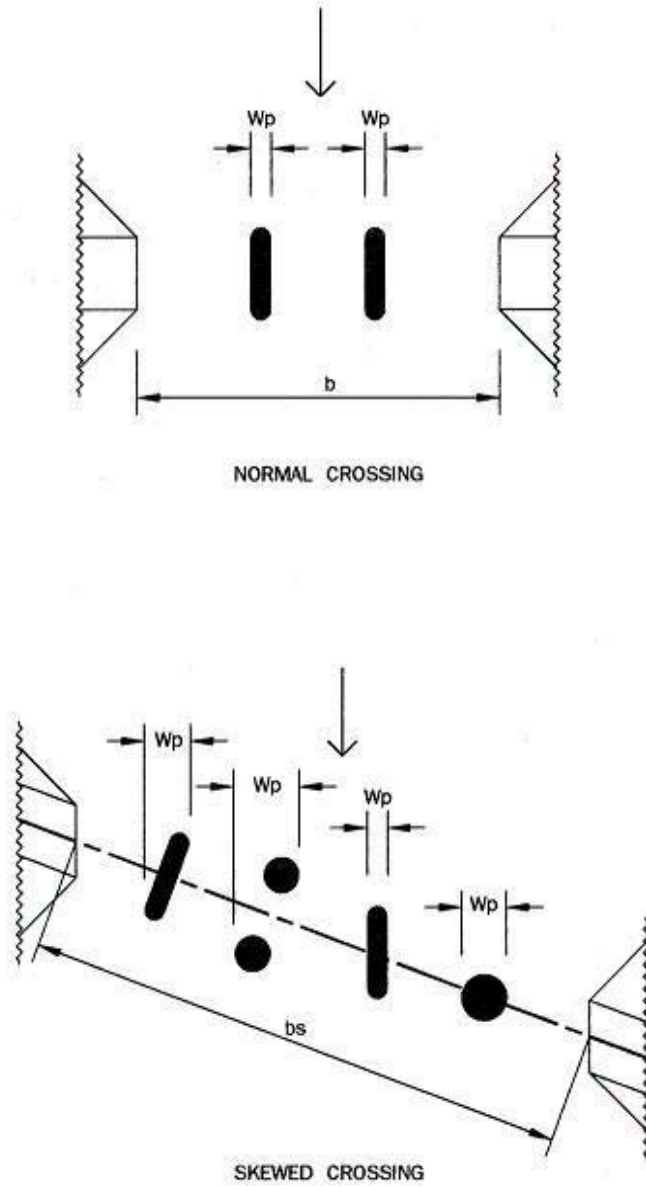
ระยะระหว่างเสาตอม่อ

ความสูง

ระดับน้ำสูงสุด

แนวขอบตลิ่ง

รูปเสาดอม่อและกระแสน้ำ ลักษณะการกีดขวางกระแสน้ำ



ภาพที่ 16 เสาดอม่อและกระแสน้ำ ลักษณะการกีดขวางกระแสน้ำ

4. คานเรือ

วัตถุประสงค์การใช้งานสำหรับเป็นทางชักลากเรือเพื่อนำขึ้นมาเก็บหรือบำรุงรักษา ซ่อมแซมเรือ

4.1 ข้อพิจารณาด้านการใช้พื้นที่ล่องลำลำแม่น้ำ

4.1.1 การออกแบบคานเรือให้ส่วนที่ยื่นออกจากขอบตลิ่ง/ฝั่งให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น โดยจะต้องพิจารณาขุดลอกพื้นที่ดินให้มีความลึกตามสมควร เพื่อมิให้คานเรือยื่นออกมามากเกินไปจนเกิดความจำเป็น และมีความลึกของน้ำหน้าท่าขณะน้ำลงต่ำสุดเพียงพอให้เรือขึ้นคานโดยปลอดภัย

4.1.2 แนวรางรองรับเรือต้องยาวขึ้นจากฝั่งเพียงพอที่จะชักลากเรือขนาดใหญ่ที่สุดที่คานเรือนั้นจะสามารถรับซ่อมทำได้ในเวลาน้ำลงต่ำสุด

4.1.3 ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดินที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเป็นแนวตรงขึ้นจากฝั่ง โดย

- คานเรือต้องมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียงไม่น้อยกว่า 1 เมตร
- ต้องไม่ยื่นต่ำกว่าแนวสิ่งล่องลำลำแม่น้ำข้างเคียงที่สร้างอยู่ก่อนแล้ว จนเป็นเหตุให้เกิดความไม่สะดวกแก่การนำเรือเข้า-ออก ในบริเวณข้างเคียง
- ต้องไม่ยื่นเอนเอียงออกจากรุกล้ำหน้าแนวเขตที่ดินหรือหน้าอาคารผู้อื่น หรือหน้าท่าของผู้อื่น

4.2 ข้อพิจารณาด้านลักษณะหรือสภาพของสิ่งล่องลำลำแม่น้ำ

4.2.1 ท่าที่จะสร้างคานเรือสำหรับนำเรือขึ้น-ลง นั้น ต้องเป็นตำบลที่เรือผ่านไปมา สามารถมองเห็นการนำเรือขึ้นหรือลงจากคานเรือได้ในระยะที่พอเพียงแก่การหลบหลีกเพื่อมิให้มีเหตุอันตรายเกิดขึ้น

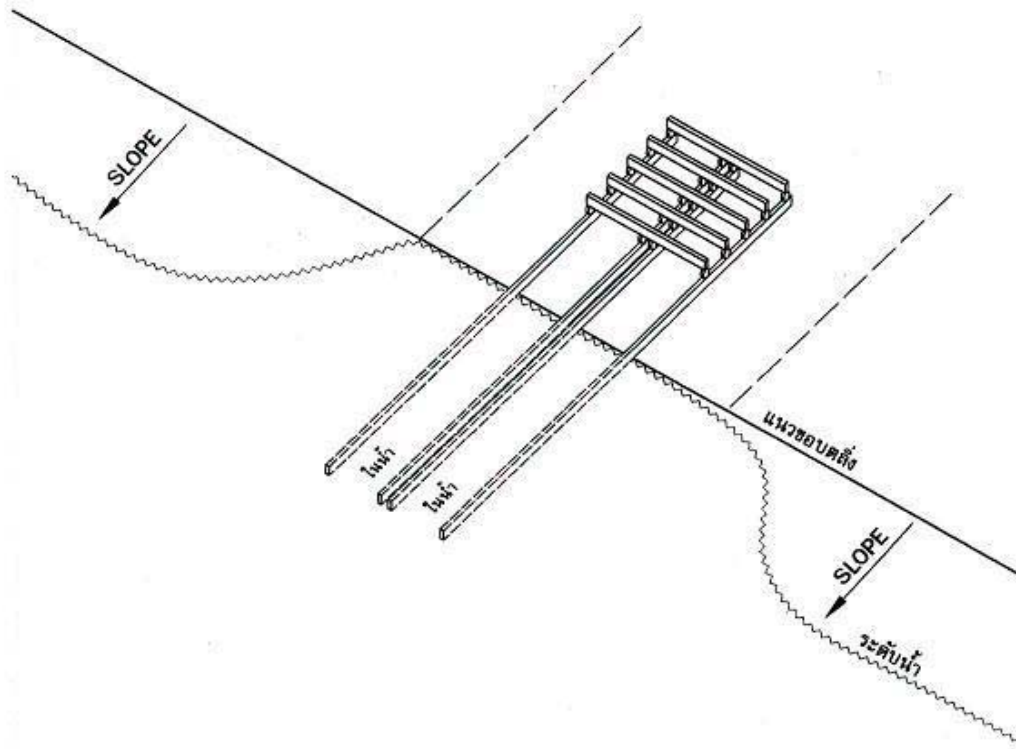
4.2.2 มีมาตรการและอุปกรณ์ในด้านการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการนำเรือขึ้น-ลง จากคานเรือ รวมถึงความปลอดภัยในการเดินเรือ

4.2.3 คานเรือต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่นการพิจารณาจาก

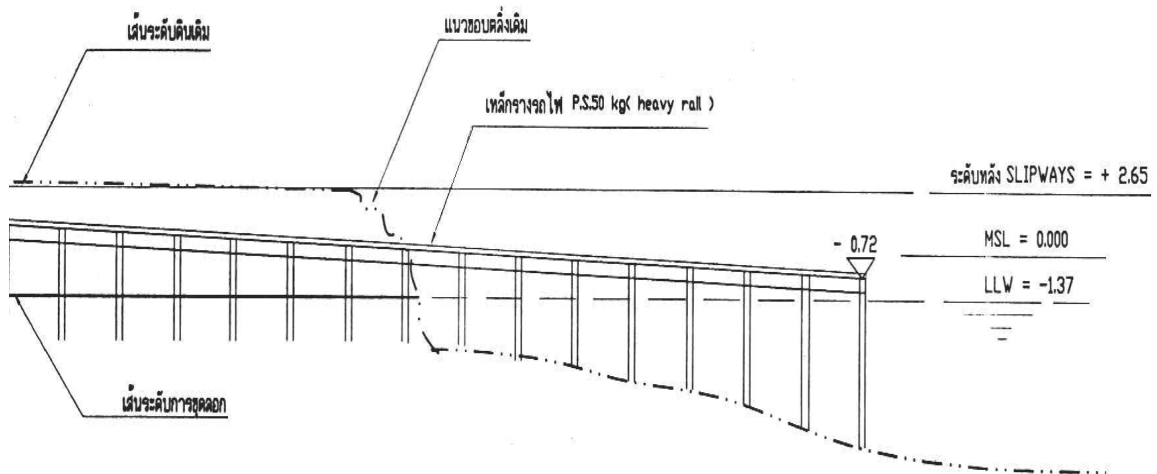
- ประเภท กิจกรรมการใช้คานเรือ
- การป้องกันมิให้วัสดุ สิ่งปฏิกูล หรือสิ่งอื่นใดหกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ
- มาตรการควบคุมป้องกันแก้ไข เมื่อเกิดการรั่วไหล หกหล่นของวัสดุ สิ่งปฏิกูล หรือสิ่งอื่นใดลงสู่แหล่งน้ำ
- การเกิดฝุ่นฟุ้งกระจาย หรือเสียงรบกวนขณะประกอบกิจกรรมคานเรือ
- ผู้รับผิดชอบควบคุมในการดำเนินกิจการคานเรือ
- การรักษาความสะอาดบริเวณคานเรือ

4.2.4 ให้กำหนดเงื่อนไขด้านการป้องกันมลพิษทั้งติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามความเหมาะสมกับสภาพท้องถิ่นนั้นๆ

ภาพที่ 17 แสดงองค์ประกอบของคานเร็ว การวางราง

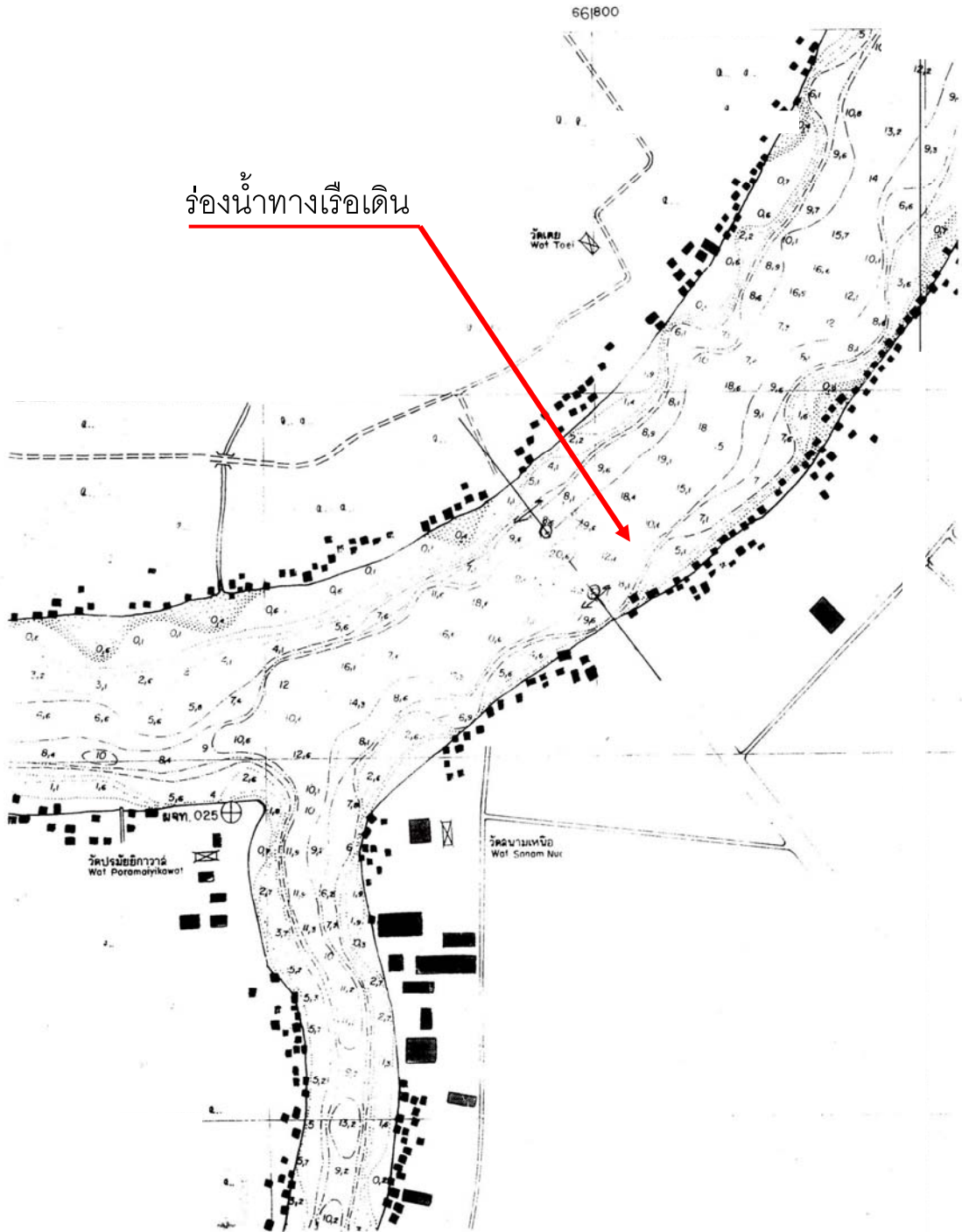


ภาพที่ 18 แสดงรายละเอียดโครงสร้างโดยทั่วไปของคานเร็ว



แม่น้ำเจ้าพระยา

MAE NAM CHAO PHRAYA



ร่องน้ำทางเรือเดิน

ภาพที่ 19 แผนที่ร่องน้ำ

เอกสารและหลักฐานประกอบคำขออนุญาต

ผู้ประสงค์จะขออนุญาตปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ให้ยื่นคำขอ (ตัวอย่างแบบที่ 1 หรือแบบที่ 2 แล้วแต่กรณี) โดยระบุวัตถุประสงค์ในการใช้สิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ขออนุญาตพร้อมด้วยเอกสารและหลักฐาน เอกสาร ดังต่อไปนี้

(1) ภาพถ่ายสำเนาทะเบียนบ้านและภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน หรือภาพถ่าย บัตรประจำตัวข้าราชการ หรือภาพถ่ายบัตรแสดงฐานะอย่างอื่นที่ออกโดยส่วนราชการ

(2) หลักฐานแสดงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มี อำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของ ประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเล ดังกล่าว

ผู้ขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำน้ำ ต้องเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเล ภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

(3) แบบแปลนแสดงรายละเอียดของอาคาร หรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่วงล้ำ ลำน้ำต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมโยธาคตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรม เป็นผู้รับรอง เว้นแต่อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำนั้นจะมีขนาดเล็กและ โครงสร้างทำด้วยไม้หรือวัสดุอื่นที่ไม่คงทนถาวร ไม่จำเป็นต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม สาขาวิศวกรรมโยธารับรอง

(4) แผนผังแสดงบริเวณที่ขออนุญาตและบริเวณใกล้เคียง

(5) หนังสือของจังหวัดที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำตั้งอยู่ รับรองว่าไม่เป็นอุปสรรคต่อแผนพัฒนาจังหวัด ผังเมือง และการรักษาสภาพแวดล้อมของจังหวัด

(6) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการ ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

(7) หลักฐานหรือเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องที่อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นนิติบุคคล ให้ยื่นคำขอพร้อมสำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียน นิติบุคคลที่ระบุชื่อผู้มีอำนาจลงนามผูกพันนิติบุคคล และเอกสารตาม (2) (3) (4) (5) (6) และ (7)

ในกรณีที่ผู้คำขอเป็นส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ให้ยื่นคำขอพร้อม หลักฐานและเอกสารตาม (3) (4) (5) และ (6)

ค่าธรรมเนียม

- การตรวจสอบสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ครั้งละ 50 บาท
- การตรวจพิจารณาทำเทียบเรือ สำหรับเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส ครั้งแรก ครั้งละ 200 บาท
- ใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ฉบับละ 100 บาท
- ใบอนุญาตให้สร้างทำเทียบเรือ ฉบับละ 100 บาท

ค่าตอบแทนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

ให้ผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำน้ำ เสียค่าตอบแทนเป็นรายปีตามสภาพและประโยชน์ที่ผู้ปลูกสร้างหรือผู้ครอบครองพึงได้รับตามวิธีการและอัตรา หรือได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียค่าตอบแทนเป็นรายปี ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 64 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

ขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินการ

1. เมื่อได้รับคำขออนุญาตปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำแล้วให้ตรวจสอบว่าผู้ขออนุญาตยื่นคำขอพร้อมหลักฐานและเอกสารครบถ้วนและถูกต้องหรือไม่ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้คำขออนุญาต
2. ในกรณีที่เห็นว่าสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ขออนุญาตปลูกสร้างเป็นกรณีที่ไม่อาจอนุญาตได้ ให้แจ้งผู้ขออนุญาตทราบภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขออนุญาต
3. ในกรณีที่เห็นว่าผู้ขออนุญาตยื่นหลักฐานและเอกสารไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้องและเป็นกรณีที่สามารถอนุญาตได้ ให้แจ้งผู้ขออนุญาตส่งหลักฐานและเอกสารให้ครบถ้วนหรือให้ถูกต้องภายในเวลาที่กำหนด
4. ให้ตรวจพิจารณาและออกใบอนุญาตภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ได้รับหลักฐานและเอกสารครบถ้วนและถูกต้องจากผู้ขออนุญาต ทั้งนี้ การอนุญาตต้องจัดทำเป็นใบอนุญาตแสดงการรับอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ พร้อมเงื่อนไขท้ายใบอนุญาตและแผนที่สังเขปแนบท้ายใบอนุญาตให้ครบถ้วนถูกต้อง
5. กำหนดให้ผู้รับอนุญาตจะต้องแจ้งเจ้าหน้าที่เพื่อทำการตรวจการก่อสร้าง ตามขั้นตอนเมื่อจะเริ่มดำเนินการปลูกสร้าง ระหว่างดำเนินการปลูกสร้าง และเมื่อดำเนินการปลูกสร้างแล้วเสร็จ เพื่อให้สิ่งล่วงล้ำลำน้ำเป็นไปตามรูปแบบและขอบเขตที่ได้รับอนุญาต โดยกำหนดเป็นเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
6. ในกรณีที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีโครงการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำตามรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น ต้องดำเนินการขออนุญาตและพิจารณาตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนดไว้เช่นเดียวกัน
7. ดำเนินการบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งล่วงล้ำลำน้ำทางระบบคอมพิวเตอร์ในเว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ในหน้าจอบันทึกข้อมูลจะต้องบันทึกข้อมูลภาพถ่ายแสดงรายละเอียดสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำ และบริเวณที่ขออนุญาต ตามตัวอย่างต่อไปนี้

***** ตัวอย่าง *****

**การบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งส่งลำน้ำ
ทางระบบคอมพิวเตอร์ในเว็บไซต์ของ
กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี**

Website : www.md.go.th

หน้าบันทึกข้อมูลคำร้องผ่าน Web (OUR11010)

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
Marine Department

OUR11010 บันทึกข้อมูลคำร้องผ่าน Web

Mr.Ratchapong Mahayasanun

หมายเลข: 0800301 / กองตรวจท่า

เลขที่คำร้อง: 0020 / 2548 วันที่ยื่นคำร้อง: 31

คำร้องเรื่อง: คำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

ประเภทคำร้อง: 01 คำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

รายละเอียดผู้ขออนุญาต

ประเภทผู้ขออนุญาต: บุคคล นิติบุคคล ส่วนราชการ

ชื่อผู้ขออนุญาต: นายวิรัช นามสกุล: โชนนุรักษ์

อายุ: 40 ปี สัญชาติ: ไทย

บัตรประจำตัวเลขที่: 1 4755 12365 555

หนังสือรับรองการจดทะเบียนเลขที่: _____

ที่อยู่เลขที่: 292/21 หมู่ที่ _____ ซอย: พุณฺเฐียร ถนน: _____

จังหวัด/อำเภอ/ตำบล: จังหวัดกรุงเทพมหานคร เขตห้วยขวาง แขวงสามเสนนอก

โทรศัพท์: 0-1523-555 โทรศัพท์: 0-2782-4555

E-mail: Wittawat.chai@hotmail.com Website: _____

รายละเอียดผู้รับมอบอำนาจ

ชื่อผู้รับมอบอำนาจ: _____ นามสกุล: _____

อายุ: _____ ปี สัญชาติ: _____

บัตรประจำตัวเลขที่: _____

หนังสือรับรองการจดทะเบียนเลขที่: _____

ที่อยู่เลขที่: 292/21 หมู่ที่ _____ ซอย: พุณฺเฐียร ถนน: _____

จังหวัด/อำเภอ/ตำบล: _____

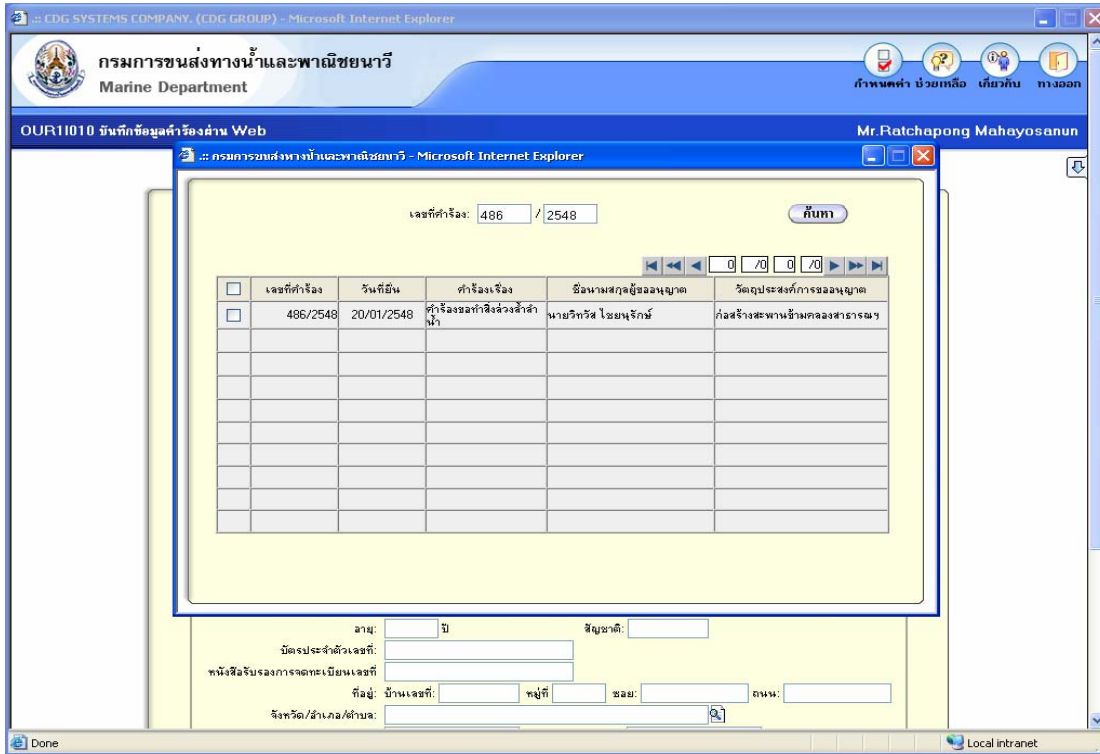
โทรศัพท์: _____ โทรศัพท์: _____

E-mail: _____ Website: _____

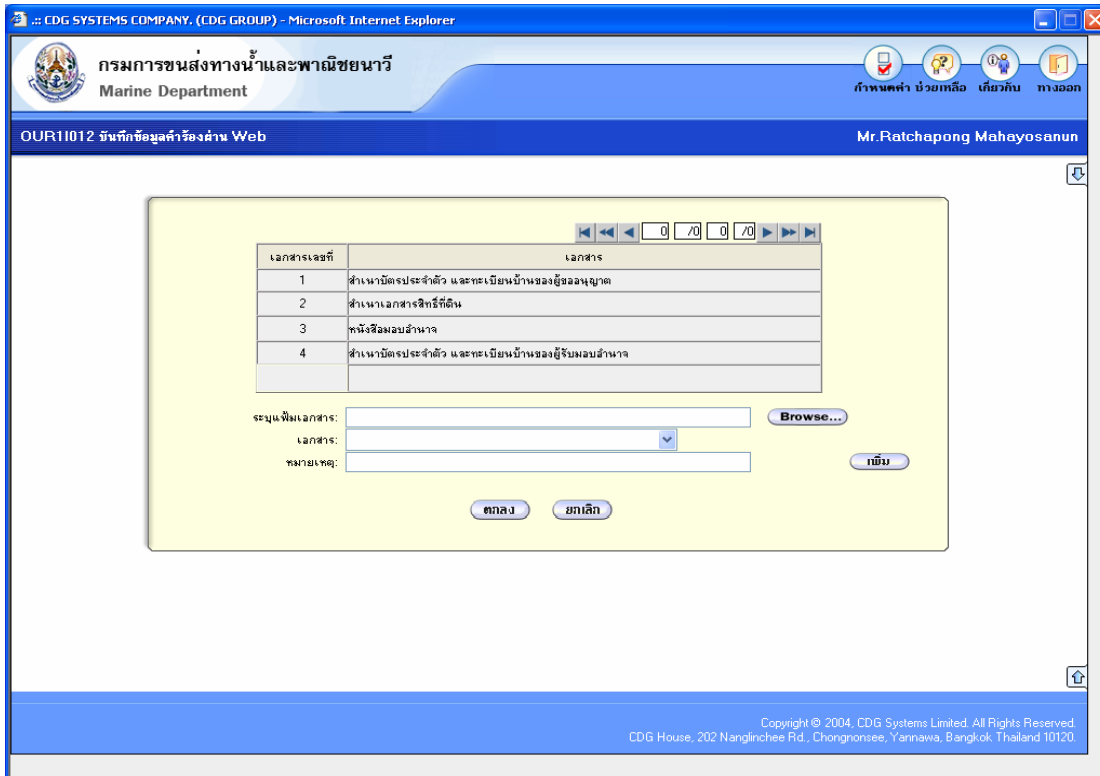
กรอกรายละเอียดคำร้อง พิมพ์ใบคำร้อง

Copyright © 2004, CDG Systems Limited. All Rights Reserved.
CDG House, 202 Nanglinchee Rd., Chongnonsee, Yannawa, Bangkok, Thailand 10120

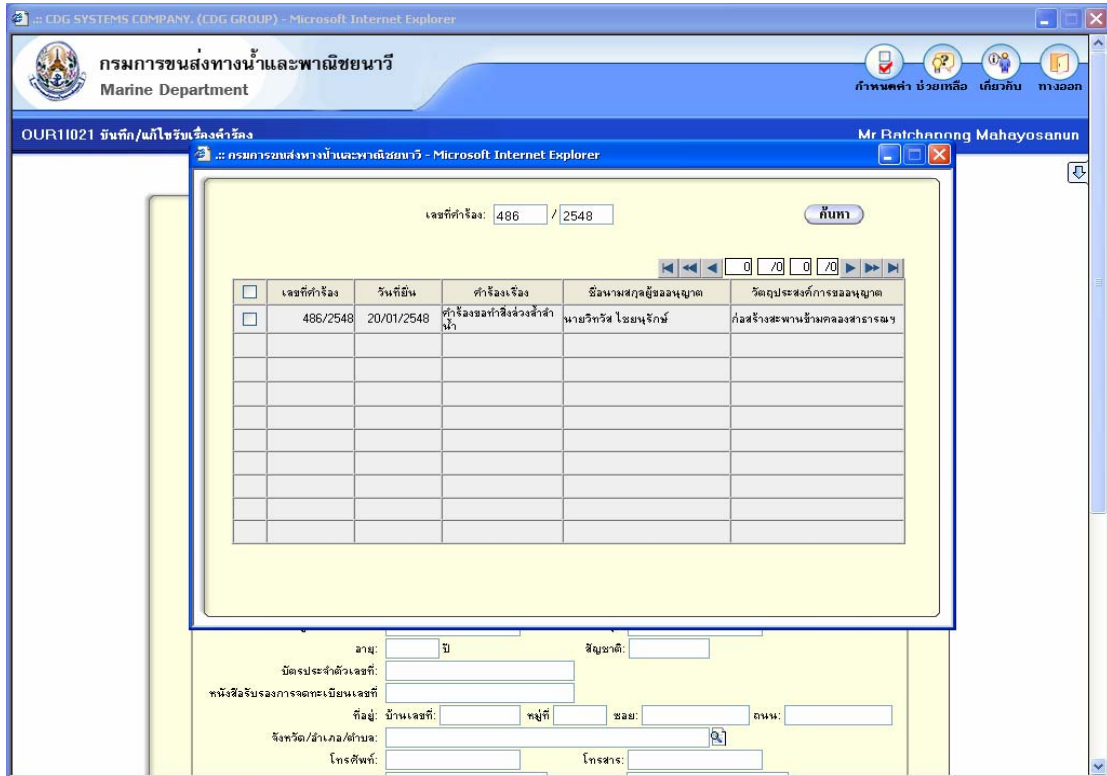
เมื่อกดปุ่ม ‘ อ้างอิงคำร้องที่ ‘ ของ (OUR11010) หน้าจอ popup จะแสดงออกมาเพื่อค้นหาข้อมูลในตาราง



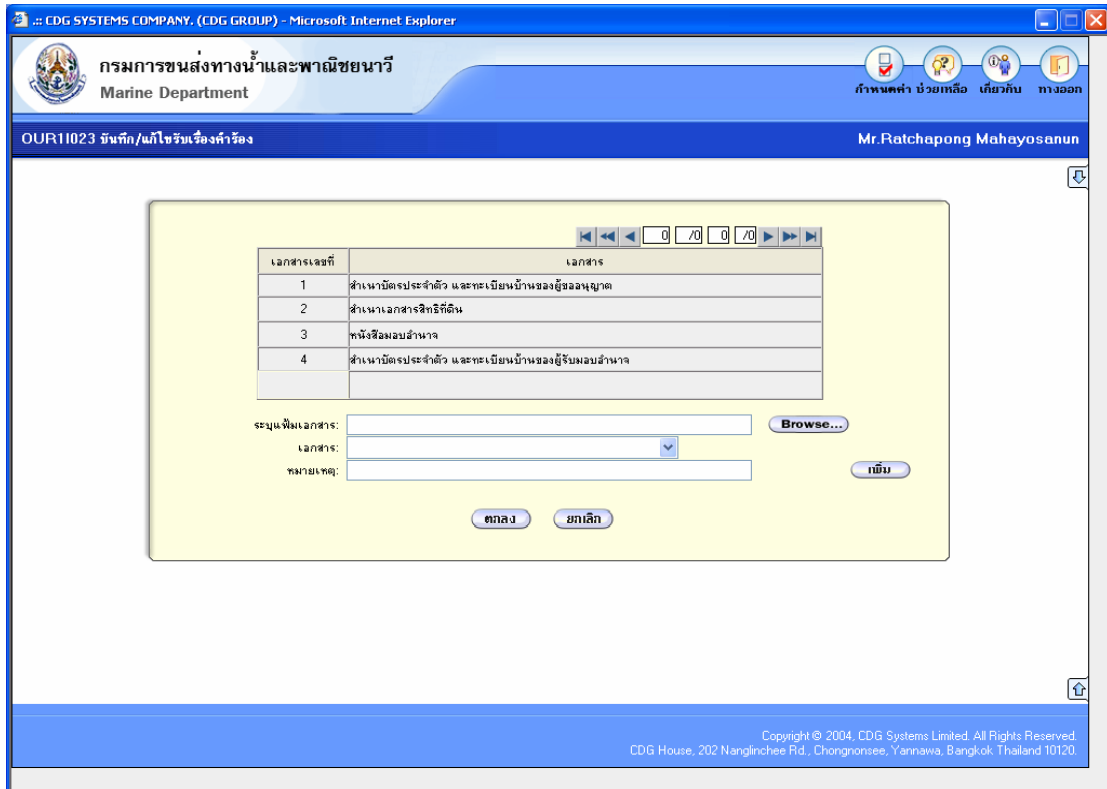
เมื่อกดปุ่ม ‘ กรอกเอกสารเพื่อพิจารณา ‘ ของ (OUR11011) หน้าจอบันทึกข้อมูลคำร้องผ่าน Web จะแสดงออกมาเพื่อให้กรอกเพื่อเพิ่ม ข้อมูลในตาราง (OUR11012)



เมื่อกดปุ่ม ‘ อ้างอิงคำร้องที่ ‘ ของ (OUR11021) หน้าจอ popup จะแสดงออกมาเพื่อค้นหาข้อมูลในตาราง



เมื่อกดปุ่ม ‘ กรอกเอกสารเพื่อพิจารณา ‘ ของ (OUR11022) หน้าจอบันทึกข้อมูลคำร้องผ่าน Web จะแสดงออกมาเพื่อให้กรอกเพื่อเพิ่ม ข้อมูลในตาราง (OUR11023)



เมื่อคลิกปุ่ม ‘รายละเอียดคำร้อง’ ของ (OUR11031) หน้าจอบันทึก/แก้ไขข้อมูลขั้นตอนการดำเนินเรื่องคำร้อง จะแสดงออกมาเพื่อให้กรอกเพื่อเพิ่มข้อมูล (OUR11033)

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
Marine Department

OUR11033 บันทึก/แก้ไขข้อมูลขั้นตอนการดำเนินเรื่องคำร้อง

Mr.Ratchapong Mahayasanun

รายละเอียดสิ่งส่งสำเนา

วัตถุประสงค์การอนุญาต: ก่อสร้างท่าเทียบเรือ

เส้นทางนำ: 0001 คลองกลดอ

ตั้งอยู่ริมฝั่ง: []

กิโลเมตรทางน้ำที่: [] พิกัดตำแหน่ง: ละติจูด: [] ลองศา [] ฟิลิปดา [] เหนือ
ลองจิจูด: [] ลองศา [] ฟิลิปดา [] ตะวันออก

เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน/สิทธิครอบครอง/ผู้ดูแลรักษาที่ดิน: บริษัท สยาม ที บรอด จำกัด

ประเภทเอกสารที่ดิน: [] เขตที่: [] เลขที่ดิน: 41751

จังหวัด/อำเภอ/ตำบล: จังหวัดนนทบุรี อำเภอบางใหญ่ ตำบลบ้านใหม่

ลักษณะคำทูลเรื่อง

ประเภท: 01 ท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส

ลักษณะคำทูลเรื่อง: [] ขนาดโครงสร้าง

หมายเหตุ: []

ขนาดโครงสร้าง

ฝั่งแนวที่ดิน				ฝั่งวงลำสำเนา				
ความยาว	ความยาวซ้าย	ความยาวขวา	ความกว้าง	ความยาวที่ยื่น	ความยาวซ้าย	ความยาวขวา	ความยาว	ความกว้าง
7				10			15	5

สิ่งส่งสำเนาน้อย

รหัสสิ่งส่งสำเนาน้อย	สิ่งส่งสำเนา
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 001	เรื่องประมง
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	

ประเภทการขนส่ง

ประเภท	รายละเอียด
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> สิ้นค้ากรม	ข้าว
<input type="checkbox"/> สิ้นค้ากรม	ข้าวโพด
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	

โครงการ/วัสดุ: []

ลักษณะทางน้ำ/ร่องน้ำทางเรือเดิม: [] ระดับความลึกของน้ำ: [] เมตร

พื้นที่ข้างเคียงโดยรอบ: []

มาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างดำเนินการก่อสร้าง: []

มาตรการป้องกันมลพิษทางน้ำระหว่างก่อสร้าง: []

กรอกเอกสารประกอบการพิจารณา

ตกลง ยกเลิก

Copyright © 2004. CDG Systems Limited. All Rights Reserved.
CDG House, 202 Nanglinchee Rd., Chongnonsee, Yannawa, Bangkok Thailand 10120

เมื่อคลิกปุ่ม ‘ กรอกรายละเอียดคำร้อง ‘ หน้าจอบันทึกข้อมูลคำร้องผ่าน Web จะแสดงออกมาเพื่อให้กรอกเพื่อเพิ่มข้อมูลในตาราง (OUR11011)

The screenshot shows a web browser window with the title 'กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี - Microsoft Internet Explorer'. The page header includes the Marine Department logo and name. The main content area is titled 'OUR11011 บันทึกข้อมูลคำร้องผ่าน Web' and 'Mr.Ratchapong Mahayasanun'. The form is divided into several sections:

- รายละเอียดสิ่งส่งสำเนา:** Fields for 'วัตถุประสงค์การขออนุญาต' (purpose), 'ยื่นทางน้ำ' (0001), 'คลองกวด' (location), 'ตั้งอยู่ริมฝั่ง' (bank), 'กิโลเมตรทางน้ำที่' (distance), 'พิกัดตำแหน่ง' (coordinates), 'เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน/สิทธิครอบครอง/ผู้ดูแลรักษาที่ดิน' (landowner), 'ประเภทเอกสารที่ดิน' (document type), 'เลขที่' (number), 'เลขที่ดิน' (41751), and 'จังหวัด/อำเภอ/ตำบล' (Ratchaburi, Samnang, Ban Nue).
- ลักษณะท่าเทียบเรือ:** Fields for 'ประเภท' (01), 'ท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส' (size), 'ลักษณะท่าเทียบเรือ' (dock type), and 'หมายเหตุ' (remarks).
- ขนาดโครงสร้าง:** A table with columns for 'ฝั่งแนวที่ดิน' and 'ฝั่งส่งสำเนา', and rows for 'ความยาว' (length) and 'ความกว้าง' (width).
- สิ่งส่งสำเนาที่ย่อย:** A table with columns for 'รหัสสิ่งส่งสำเนาย่อย' (code) and 'สิ่งส่งสำเนา' (item).
- ประเภทการขนส่ง:** A table with columns for 'ประเภท' (type) and 'รายละเอียด' (details).
- โครงการ/วิสาหกิจ:** Fields for 'โครงการ/วิสาหกิจ' (project), 'ลักษณะทางน้ำ/โรงงานทางเรือเดิน' (waterway/shipyard), 'ระดับความลึกของน้ำ' (water depth), and 'พื้นที่ซึ่งเชื่อมโยงโดยรอบ' (surrounding area).
- มาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างดำเนินการก่อสร้าง:** A text field for environmental impact mitigation during construction.
- มาตรการป้องกันมลพิษต่อแหล่งน้ำระหว่างทำการก่อสร้าง:** A text field for water pollution prevention during construction.

Buttons at the bottom include 'ตกลง' (OK), 'ยกเลิก' (Cancel), and 'กรอกเอกสารประกอบการพิจารณา' (Submit documents for consideration). The footer contains copyright information for CDG Systems Limited, 2004.

เมื่อกดปุ่ม ‘ + ‘ หน้าจอบันทึก/แก้ไขรับเรื่องคำร้อง จะแสดงออกมาเพื่อให้กรอกเพื่อเพิ่ม ข้อมูลในตาราง (OUR11021)

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
Marine Department

OUR11021 บันทึก/แก้ไขรับเรื่องคำร้อง Mr.Ratchapong Mahayosanun

มีนแจ้งเรื่อง: 0800301 กลองตรวจท่า
เลขที่คำร้อง: 0020 / 2548 วันที่ยื่นคำร้อง: 31
คำร้องเรื่อง: 01 คำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
ประเภทคำร้อง: 01 คำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

รายชื่อผู้ขออนุญาต

ประเภทผู้ขออนุญาต: บุคคล นิติบุคคล ส่วนราชการ
ชื่อผู้ขออนุญาต: นายวิหวัช นามสกุล: ไชยบุรีรัมย์
อายุ: 40 ปี สัญชาติ: ไทย
บัตรประจำตัวเลขที่: 1 4755 12365 555
หนังสือรับรองการจดทะเบียนเลขที่: _____
ที่อยู่เลขที่: 292/21 หมู่ที่ _____ ซอย: พุณฺเฑียร ถนน: _____
จังหวัด/อำเภอ/ตำบล: จังหวัดกรุงเทพฯ เขตพญาไท แขวงสามเสนนอก
โทรศัพท์: 0-1523-555 โทรสาร: 0-2782-4555
E-mail: Vittawat.chai@hotmail.com Website: _____

รายชื่อผู้รับมอบอำนาจ

ชื่อผู้รับมอบอำนาจ: _____ นามสกุล: _____
อายุ: _____ ปี สัญชาติ: _____
บัตรประจำตัวเลขที่: _____
หนังสือรับรองการจดทะเบียนเลขที่: _____
ที่อยู่ บ้านเลขที่: _____ หมู่ที่ _____ ซอย: _____ ถนน: _____
จังหวัด/อำเภอ/ตำบล: _____
โทรศัพท์: _____ โทรสาร: _____
E-mail: _____ Website: _____

การรับคำร้อง

การรับคำร้อง: ดำเนินเรื่องต่อ ไม่ดำเนินการเรื่องต่อ ทนายเหตุ: _____
วันที่รับเรื่อง: _____ เวลา: _____ : _____
เลขที่รับเรื่อง: 0020 / 2548
เสนอ: _____
ชื่อผู้รับเรื่อง: _____
ตำแหน่ง: _____

Copyright © 2004, CDG Systems Limited. All Rights Reserved.
CDG House, 202 Nanglinchee Rd., Chongnonsee, Yannawa, Bangkok, Thailand 10120.

ภาคที่ 2

การขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็ก

การขุดลอกร่องน้ำ

การขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

1. การขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อขุดลอกหน้าท่าเทียบเรือ
2. การขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการระบายน้ำ ป้องกันอุทกภัย รักษาสภาพแนวลำน้ำและอื่นๆ
3. การขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาอนุญาตคูทรายจากทางจังหวัด

การขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อขุดลอกหน้าท่าเทียบเรือ

การยื่นคำร้องและการเตรียมเอกสาร

- ยื่นคำร้องขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินตามแบบ ข.1 (ตัวอย่างแบบที่ 4 ในภาคผนวก) ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี พร้อมแจ้งวัตถุประสงค์การขุดลอกโดยละเอียด
- สำรองและจัดทำแผนที่มาตราส่วนตามความเหมาะสม ครอบคลุมบริเวณที่ขออนุญาตและพื้นที่ใกล้เคียง โดยเทียบจากระดับน้ำทะเลปานกลาง (M.S.L.) หรือระดับน้ำลงต่ำสุด (L.L.W.)
- แสดงตำแหน่งและขนาดของท่าเทียบเรือ และบริเวณที่จะทำการขุดลอกอย่างชัดเจน โดยต้องเป็นแผนที่แสดงผลการสำรวจไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นคำร้องขอขุดลอก
- ทั้งนี้ต้องมีวิศวกรผู้มีใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมโยธาตามพระราชบัญญัติวิชาชีพวิศวกรรม พ.ศ.2505 หรือพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2542 ลงชื่อรับรองในแผนที่พร้อมแนบสำเนาใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมมาด้วย
- สำรองและหรือจัดทำแผนที่แสดงบริเวณที่ทิ้งวัสดุจากการขุดลอกโดยมีรายละเอียดตามที่กำหนดไว้ข้างต้นตามควรแก่กรณี พร้อมแจ้งปริมาณวัสดุที่จะทำการขุดลอกทั้งหมดด้วย
- ยื่นสำเนาใบอนุญาตให้ทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ(ท่าเทียบเรือ) พร้อมเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์หน้าที่ดินบริเวณที่ขออนุญาตขุดลอก หรือหนังสือแสดงความยินยอมจากเจ้าของกรรมสิทธิ์อันชอบด้วยกฎหมาย
- แสดงรายละเอียดการขุดลอก การทิ้งดิน (วิธีการดำเนินการ)
- ยื่นเอกสารแสดงการจดทะเบียนของห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือบริษัทฯ (ถ้ามี)
- แสดงหนังสือการว่าจ้างผู้ทำการขุดลอก(ถ้ามี)
- แสดงรายละเอียดอื่นๆ(ถ้ามี)
- สำเนาใบเสร็จการชำระเงินค่าธรรมเนียม การยื่นขออนุญาตขุดลอกฯ

หลักเกณฑ์การพิจารณา

- ท่าเทียบเรือที่จะขุดลอกต้องได้รับอนุญาตถูกต้องตามกฎหมาย
- สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ขุดลอกหรือไม่
- บริเวณที่ขุดลอก บริเวณที่ทิ้งดิน ต้องไม่มีผลกระทบเสียหายต่อตลิ่งสิ่งก่อสร้างใกล้เคียง ร่องน้ำชายฝั่ง หรือกิจกรรมอื่นๆในบริเวณใกล้เคียง
- กรณีที่คาดได้ว่าอาจมีการนำมูลดิน ทราข จากการขุดลอกไปใช้ประโยชน์ให้ผู้ขออนุญาต ดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการเดินเรือ การระบายน้ำ ป้องกันอุทกภัย รักษาสภาพแนวลำน้ำ และอื่นๆ

การยื่นคำร้องและการเตรียมเอกสาร

- ยื่นคำร้องขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินตามแบบ ข.1 (ตัวอย่างแบบที่ 4 ในภาคผนวก) พร้อมแจ้งวัตถุประสงค์การขุดลอกโดยละเอียด
- สำรวจและจัดทำแผนที่มาตราส่วนตามความเหมาะสม แสดงแนวลำน้ำ ความลึกพื้นท้องน้ำ สิ่งก่อสร้างสำคัญอื่นๆตามแนวลำน้ำ ขนาด ขอบเขตที่จะขุดและแหล่งทิ้งดินเป็นต้น โดยต้องเป็นแผนที่แสดงผลการสำรวจไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นคำร้องขุดลอก
- กรณีเอกชนเป็นผู้ขออนุญาต ต้องมีวิศวกรผู้มีใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขา วิศวกรรมโยธา ตามพระราชบัญญัติวิชาชีพวิศวกรรม พ.ศ.2505 หรือพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2542 ลงชื่อรับรองในแผนที่พร้อมแนบสำเนาใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรม ควบคุม
- กรณีหน่วยงานราชการหรือรัฐวิสาหกิจเป็นผู้ขออนุญาตให้เจ้าหน้าที่สายงาน โยธาของ หน่วยงานนั้นๆเป็นผู้สำรวจออกแบบและลงชื่อรับรองในแผนที่
- แสดงรายละเอียด อุปกรณ์ขุดลอก วิธีการขุดลอก ปริมาณดินและการทิ้งดิน
- กรณีการขุดลอกเป็นจำนวนมากหรือที่คาดได้ว่าอาจมีผลกระทบเสียหายต่อบริเวณข้างเคียง ในด้านต่างๆให้แสดงผลการศึกษาและมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบดังกล่าวแนบมาด้วย
- เอกสารหลักฐานอื่นๆ(ถ้ามี)
- สำเนาใบเสร็จการชำระเงินค่าธรรมเนียมการยื่นขออนุญาตขุดลอก

หลักเกณฑ์การพิจารณา

- สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ขุดลอกหรือไม่
- พื้นที่ที่ขออนุญาตขุดลอกฯ ต้องไม่มีผลกระทบต่อแนวลำน้ำตลิ่ง ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ และกิจกรรมอื่นๆ ในบริเวณใกล้เคียง
- พื้นที่ที่ขออนุญาตขุดลอกฯ หากมีสิ่งก่อสร้างสำคัญ เช่น สะพาน เขื่อน ฝาย โบราณสถาน จะต้องได้รับความยินยอมจากหน่วยงานที่รับผิดชอบก่อนการพิจารณาอนุญาต

การขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาอนุญาตคูศุดทรายจากทางจังหวัด

การยื่นคำร้องและการเตรียมเอกสาร

- ยื่นคำร้องขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินตามแบบ ข.1 (ตัวอย่างแบบที่ 4 ในภาคผนวก) ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี พร้อมแจ้งวัตถุประสงค์การขุดลอกให้ชัดเจน
- สำรวจและจัดทำแผนที่มาตราส่วนตามความเหมาะสม แสดงแนวขอบเขตลำน้ำ ความลึกพื้นที่ท้องน้ำ (เทียบกับระดับตลิ่งและหุดหลักฐานที่มีความมั่นคง) สิ่งก่อสร้างสำคัญอื่นๆ ตามแนวลำน้ำ ขนาดขอบเขตที่ขออนุญาตขุดลอก ทั้งนี้ต้องมีวิศวกรผู้มีใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม สาขาวิศวกรรมโยธา ตามพระราชบัญญัติวิชาชีพวิศวกรรม พ.ศ.2505 หรือพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2542 ลงชื่อรับรองในแผนที่พร้อมแนบสำเนาใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมมาด้วย
- แสดงรายละเอียดอุปกรณ์ขุดลอก เช่น เรือคูศุดทราย รถแบคโฮ โป๊ะลำเลียง
- แสดงหลักฐานอื่นๆ เช่น
 - สำเนาแสดงการจดทะเบียนนิติบุคคล กรณีผู้ขอเป็นนิติบุคคล
 - สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน สำเนาทะเบียนบ้าน
 - สำเนาใบเสร็จการชำระเงินค่าธรรมเนียม การยื่นขออนุญาตขุดลอกฯ

หลักเกณฑ์การพิจารณา

- การขออนุญาตขุดลอกเพื่อการคูศุดทรายนี้จะต้องสอดคล้องกับระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการอนุญาตให้คูศุดทราย พ.ศ. 2523 ซึ่งการจะพิจารณาอนุญาตได้จะต้องเป็นไปตามมติผลการพิจารณา ในรูปคณะกรรมการพิจารณาอนุญาตให้คูศุดทรายประจำจังหวัด (อพต.) หรือคณะกรรมการพิจารณาอนุญาตให้คูศุดทรายจากส่วนกลาง (กพต.) แล้วแต่กรณีโดยมีรายงานการประชุมฯ เป็นหลักฐานประกอบด้วย
- พื้นที่ที่ขออนุญาตต้องไม่เป็นอุปสรรคและอันตรายต่อการเดินเรือและการพัฒนาทางน้ำ

- พื้นที่ที่ขออนุญาตต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพตลิ่งต่อสภาพลำนํ้าความเดือดร้อนของราษฎรและต่อเศรษฐกิจของส่วนรวม
- ขนาด ขอบเขตที่ขออนุญาต ต้องมีพื้นที่ไม่เกิน 5 ไร่ ยกเว้นต้องมีเหตุผลสมควรประกอบคำร้องอนุญาต
- พื้นที่ที่ขออนุญาตต้องอยู่ห่างจากศูนย์กลางสะพานเขื่อนหรือสิ่งก่อสร้างงานชลประทานเช่นประตูระบายน้ำ โรงสูบน้ำไม่น้อยกว่า 1 กิโลเมตร
- พื้นที่ที่ขออนุญาตต้องอยู่ห่างจากบ้านเรือนราษฎร วัด โรงเรียน ทรัพย์สินของทางราชการและเอกชนในระยะไม่น้อยกว่า 500 เมตร
- พยายามให้ขุดลอกกลางลำนํ้าและยาวขนานกับลำนํ้า
- ระยะที่ขออนุญาตทำการขุดลอกต้องห่างจากตลิ่งบนฝั่งไม่น้อยกว่า 50 เมตร สำหรับลำนํ้าที่มีความกว้าง 120 เมตร หรือไม่น้อยกว่า 2/5 ของความกว้างลำนํ้าที่มีความกว้างต่ำกว่า 120 เมตร โดยคิดจากระยะที่แคบที่สุดจากขอบเขตบริเวณขออนุญาตไปถึงตลิ่งบนฝั่ง
- ความลึกที่ขออนุญาตทำการขุดลอกจะ ต้องไม่เกิน 2 เมตร จากระดับดินเดิมและต้องพิจารณาจากชนิดของดินข้างตลิ่งบนฝั่ง โดยคิดอัตราส่วนความลึกจากระดับตลิ่งบนฝั่งถึงพื้นที่ท้องน้ำบริเวณที่ขออนุญาตต่อระยะห่างจากตลิ่งบนฝั่งถึงขอบเขตบริเวณขออนุญาตทำการขุดลอกเป็นดังนี้

กรวดทราย	ต้องไม่มากกว่า 1 : 10
ดินทราย	ต้องไม่มากกว่า 1 : 8
ดินปนทราย	ต้องไม่มากกว่า 1 : 4
ดินเหนียว	ต้องไม่มากกว่า 1 : 2

การขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็ก

การขุดลอกร่องน้ำของทางน้ำธรรมชาติเป็นการขุดลอกตะกอนที่ตกสะสมอยู่ในทางน้ำนั้นๆ เป็นเวลานานจนเกิดการตื้นเขิน บางแห่งทำให้ทางน้ำนั้นๆ ถึงกับหมดสภาพไป กลายเป็นทางน้ำที่ตายแล้ว การขุดลอกจึงมีความจำเป็นเพื่อการดำรงสภาพของทางน้ำ ซึ่งเป็นแหล่งน้ำต้นทุนของหมู่บ้านหรือตำบล ในการใช้เป็นทางระบายน้ำและเก็บกักน้ำไว้ใช้อุปโภค-บริโภคและการเกษตรในหน้าแล้ง นอกจากนี้การขุดลอกทางน้ำยังเป็นการกระทำเพื่อการเดินเรือ เพื่อการบำรุงรักษาและปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ แต่ทั้งหมดนี้การขุดลอกจะต้องกระทำโดยมีหลักเกณฑ์ เพราะการขุดลอกจะมีผลกระทบต่อสภาพของทางน้ำนั้นๆ ตลอดจนผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

หลักเกณฑ์การขุดลอก แบ่งออกเป็น

1. หลักเกณฑ์ด้านวิศวกรรม ประกอบด้วย

1.1 พยายามให้ขุดลอกร่องน้ำตรงบริเวณกลางทางน้ำให้มากที่สุด เพื่อให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด



ภาพที่ 20 ขุดลอกกลางทางน้ำให้มาก

1.2 ถ้าบริเวณที่ขุดลอกมีอาคารกีดขวางเช่น สะพาน ฝาย ฯลฯ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายหรือระเบียบของหน่วยงานเจ้าของอาคารนั้นๆ ด้วย รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง



ภาพที่ 21 สิ่งกีดขวางที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.3 ขนาดของร่องน้ำที่จะทำการขุดลอก ให้คำนึงถึงขนาดและปริมาณเรือที่จะมาใช้สอย รวมทั้งอัตราการตกตะกอนเป็นสำคัญ โดยมีความลาดชันของร่อง ดังนี้

- | | | |
|-------------|-----------|-------|
| - กรวดทราย | อย่างน้อย | 1 : 8 |
| - ดินทราย | อย่างน้อย | 1 : 5 |
| - ดินปนทราย | อย่างน้อย | 1 : 4 |
| - ดินเหนียว | อย่างน้อย | 1 : 2 |

1.4 ในพื้นที่ใกล้เคียงในรัศมี 100 เมตร ถ้ามีการพังทลายของตลิ่งอยู่แล้ว ต้องตรวจสอบว่าการขุดลอกร่องน้ำจะก่อให้เกิดการพังทลายของตลิ่งเพิ่มขึ้นหรือไม่



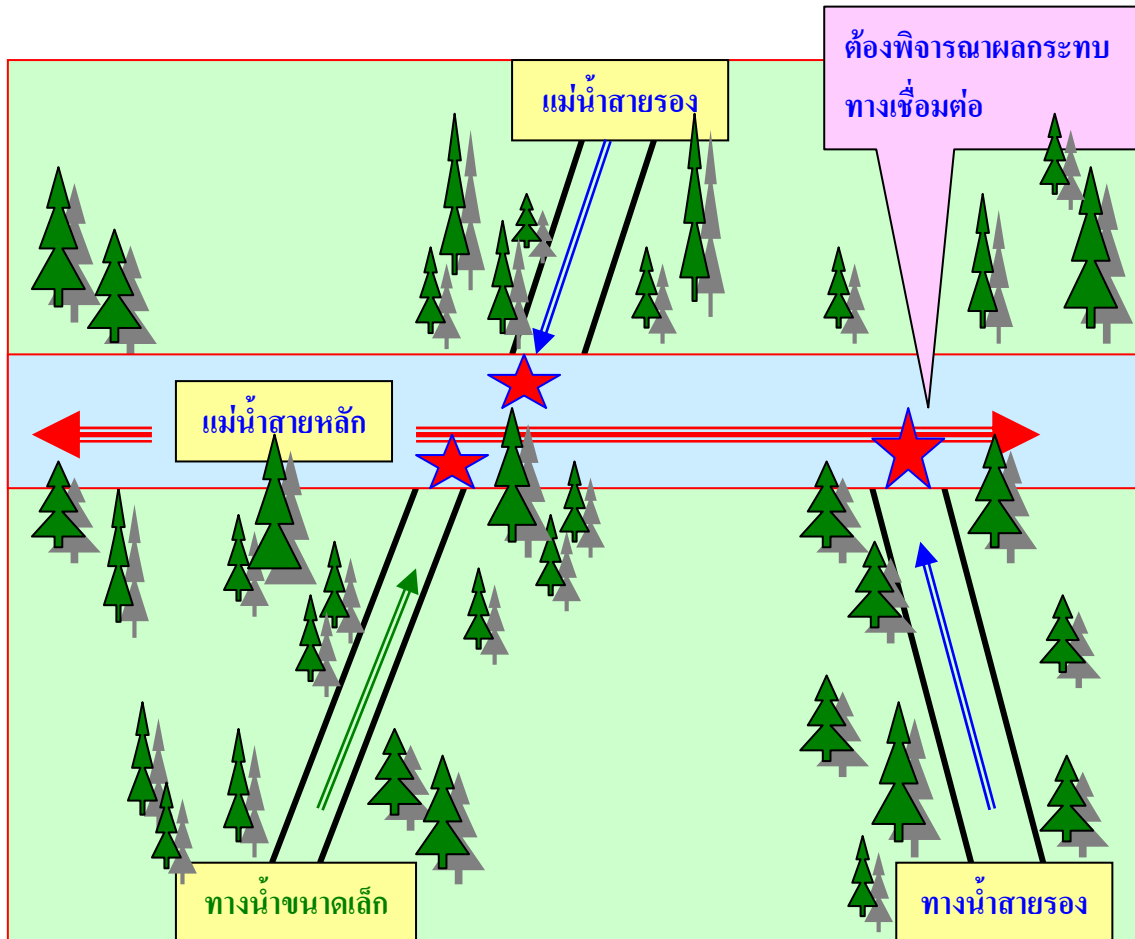
ภาพที่ 22 ตรวจสอบการพังทลายของตลิ่งในรัศมี 100 เมตร ว่ามีผลกระทบจากการขุดลอกหรือไม่

1.5 บริเวณที่ทิ้งวัสดุที่ได้จากการขุดลอกจะต้องอยู่ห่างจากทางน้ำเป็นระยะทางที่ไกลพอจนกระทั่งวัสดุเหล่านั้นไม่ไหลกลับมาลงร่องน้ำได้อีก



ภาพที่ 23 บริเวณที่ทิ้งวัสดุที่ได้จากการขุดลอกอยู่ห่างจากขอบร่องน้ำพอสมควร

1.6 ถ้าทางน้ำที่จะทำการขุดลอก มีความเกี่ยวข้องกับทางน้ำอื่น เช่น เป็นทางระบายน้ำ เป็นทางเชื่อมการเดินเรือ เป็นที่เก็บกักน้ำสำรอง ฯลฯ จะต้องพิจารณาถึงผลกระทบในส่วนนี้ด้วย



ภาพที่ 24 การขุดลอกร่องน้ำที่มีความเกี่ยวข้องกับทางน้ำอื่น

1.7 ควบคุมการฟุ้งกระจายของตะกอนที่เกิดขึ้นในขณะขุดลอก โดยการเลือกใช้เครื่องมือให้เหมาะสม และเริ่มต้นขุดลอกด้านเหนือน้ำก่อน

2. หลักเกณฑ์ด้านระเบียบกระทรวงมหาดไทย ว่าด้วยการอนุญาตให้คูคตราช พ.ศ. 2523 หมวด 4 ข้อ 10 ซึ่งต้องคำนึงถึงสิ่งต่างๆ ดังนี้

2.1 ด้านวิชาการ เช่น ความเสียหายแก่สภาพตลิ่ง สภาพธรรมชาติของทางน้ำ เป็นต้น

2.2 ด้านการปกครอง เช่น ความเดือดร้อนของราษฎร ความเสียหายของเศรษฐกิจต่อ

ส่วนรวม เป็นต้น

การสำรวจออกแบบร่องน้ำ

ก่อนอื่นเราต้องทราบข้อมูลขนาดเรือที่ใช้ร่องน้ำ มีอย่างละกี่ลำ เพื่อหาขนาดและปริมาณเรือที่ใช้ร่องน้ำนั้นเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะเป็นตัวกำหนดขนาดของร่องน้ำที่จะขุด ทำให้สามารถกำหนดราคาค่าลงทุนที่จะทำการขุดร่องน้ำได้ นอกจากนี้ยังต้องอาศัยข้อมูลอื่น ๆ ที่จำเป็นเพื่อประกอบการพิจารณาในการวางแผนกำหนดขนาดและทิศทางของร่องน้ำด้วย เช่น



ภาพที่ 25 หลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณาการสำรวจออกแบบร่องน้ำ

- คลื่น เป็นตัวที่นำมาประกอบเพื่อกำหนดทิศทางร่องน้ำ ซึ่งทิศทางของร่องน้ำต้องไม่ขวางทิศทางของคลื่น จะทำให้การนำร่องเรือลำบาก ทิศทางของคลื่นทำให้สามารถกำหนดตำแหน่งที่ทิ้งดินได้



- กระแสน้ำ ทำให้เกิดการพัดพาของตะกอนทำให้ร่องน้ำตื้นเขิน และที่สำคัญทิศทางของร่องน้ำจะต้องไม่ขวางทิศทางกระแสน้ำเพราะนอกจากจะทำให้การนำเรือเข้าออกร่องน้ำลำบากแล้วยังทำให้ร่องน้ำตื้นเขินเร็ว ทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษามาก และบริเวณที่ทิ้งดินที่ได้จากการขุดร่องน้ำ จะต้องคำนึงถึงทิศทางกระแสน้ำเพราะถ้าเอาดินไปทิ้งเหนือกระแสน้ำก็จะพัดพาเอาดินที่ขุดขึ้นไปแล้วกลับมาลงร่องน้ำอีก

- น้ำขึ้นน้ำลง ร่องน้ำอื่น ๆ ที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นผู้ดูแลใช้ระดับน้ำลงต่ำสุด เป็นระดับมาตรฐานเป็นตัวเทียบในการกำหนดความลึกของร่องน้ำ

- ลม ความเร็ว ทิศทางและระยะเวลาที่ลมพัดที่บันทึกไว้อย่างน้อย 1 ปี เป็นตัวประกอบการพิจารณาของร่องน้ำ เพราะร่องน้ำที่มีลมแรง ถ้าเราไปกำหนดทิศทางขวางกับทิศทางลมแล้วก็จะทำให้การนำเรือเข้าออกยุ่งยากมากขึ้น

- การเคลื่อนตัวของดินทรายชายฝั่งและการตกตะกอน การขุดลอกเป็นการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม เหมือนการขุดหลุมขวางแนวการเคลื่อนตัวของตะกอนจึงมีโอกาสสูงที่ร่องน้ำจะตื้นเขินเร็วกว่าปกติ จึงแก้ปัญหาด้วยการสร้างเขื่อนกันทราย เพื่อปิดกั้นทรายตะกอนไว้ไม่ให้เคลื่อนมาลงร่องน้ำที่ขุดไว้จะช่วยป้องกันร่องน้ำไม่ให้ตื้นเขินเร็ว ขณะเดียวกันจะต้องดูแลรักษาและขุดย้ายทราย ตะกอนที่สะสมที่เขื่อนกันทรายไม่ให้ทับถมมากจนถึงปลายเขื่อนออก เพราะทราย ตะกอนก็จะเคลื่อนตัวลงไปในเรื่องน้ำอีก นอกจากนี้ยังทำให้ชายฝั่งด้านใต้เขื่อนเกิดการกัดเซาะด้วย



นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอันเป็นผลกระทบจากการขุดลอกร่องน้ำ เช่น การทิ้งดินบริเวณป่าชายเลนที่จะกระทบถึงระบบนิเวศวิทยา ดินตะกอนที่เกิดจากการขุดลอกที่จะมีผลกระทบต่อที่เกิดกับการทำประมงชายฝั่ง ล้วนเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึง

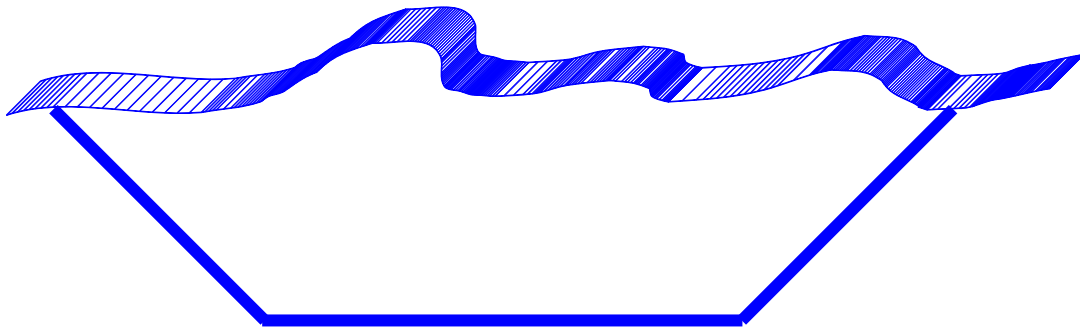


ภาพที่ 26 หลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณาสำรวจออกแบบร่องน้ำ

การสำรวจก่อนงานขุดลอก

1. การสำรวจสภาพพื้นที่เบื้องต้น การสำรวจก่อนงานขุดลอกมีส่วนสำคัญในการกำหนดแนวและระยะทางของร่องน้ำที่จะทำการขุดลอก นอกจากนี้ยังมีค่าระดับก่อนการขุดลอก สำหรับร่องน้ำขนาดเล็กจะใช้วิธีหยั่งน้ำวัดความลึกของเนื้อดินที่ Station ต่าง ๆ ก่อนขุดลอก โดยความลึกใช้ระดับน้ำลงต่ำสุด (Lowest Low Water – LLW) เป็นตัวเทียบ โดยการสำรวจขั้นแรกและการตรวจสอบเพื่อการบำรุงรักษา การสำรวจขั้นแรก คือการตรวจเพื่อพิจารณาขุดลอกเป็นครั้งแรก ซึ่งก็คือเรื่องที่กำลังกล่าวถึง ในขณะที่ ส่วนการตรวจสอบเพื่อบำรุงรักษานั้น เป็นการตรวจสอบร่องน้ำที่ไม่ได้มีการบำรุงรักษาทุกปี หรือทุกสองปีว่ามีอัตราการตื้นเขินมากน้อยแค่ไหน เพื่อพิจารณากำหนดเวลาที่จะส่งรถขุดได้ถูกต้อง

การตรวจสอบก่อนการขุด เป็นการตรวจสอบก่อนที่จะขุดลอกเป็นการทำ cross section โดยละเอียดเพื่อการคำนวณปริมาณดินที่จะขุด กำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดการขุด



ภาพที่ 27 Cross Section (ภาพตัดของร่องน้ำสำรวจก่อนการขุดลอก)

จากรูป cross sections ดังกล่าวจะเห็นว่า นอกจากค่าความกว้างของร่องน้ำแล้ว เราจะต้องทราบค่าของความลาดเอียง (slope) ของดินในบริเวณที่จะขุดนั้นด้วย ในทางปฏิบัติเราใช้วิธีทำ cross section ทุก ๆ ระยะ 50 เมตร บริเวณขอบร่องน้ำหลาย ๆ แห่งเราก็จะทราบ slope เฉลี่ยของดินบริเวณที่จะขุดนั้นได้ slope ของดินแต่ละแห่งย่อมแตกต่างกันแม้กระทั่งแม่น้ำสายเดียวกัน slope ของดินฝั่งขวาและฝั่งซ้ายบางครั้งยังไม่เท่ากัน ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของผู้สำรวจจะต้องหาค่า slope ของร่องน้ำทุกแห่งไว้

2. ขั้นตอนและวิธีปฏิบัติงานสำรวจโดยละเอียดก่อนงานขุดลอก

เราได้กล่าวถึงการสำรวจและศึกษาก่อนลงมือขุดมาแล้ว ถ้าผลการศึกษาดูออกมามีความเป็นไปได้ ก็จำเป็นจะต้องส่งทีมสำรวจออกไปสำรวจเพื่อทำแผนที่ เพื่อใช้ในการขุดลอกโดยละเอียดอีกครั้งหนึ่ง แผนที่สำหรับการขุดลอกที่ใช้กันทั่ว ๆ ไป คือ แผนที่มาตราส่วนตั้งแต่ 1 : 5,000 ลงมา ซึ่งอาจจะเป็น 1 : 2,000 หรือ 1 : 1,000 ก็ได้ การจะเลือกใช้แผนที่มาตราส่วนเล็กหรือใหญ่ขึ้นอยู่กับร่องน้ำ

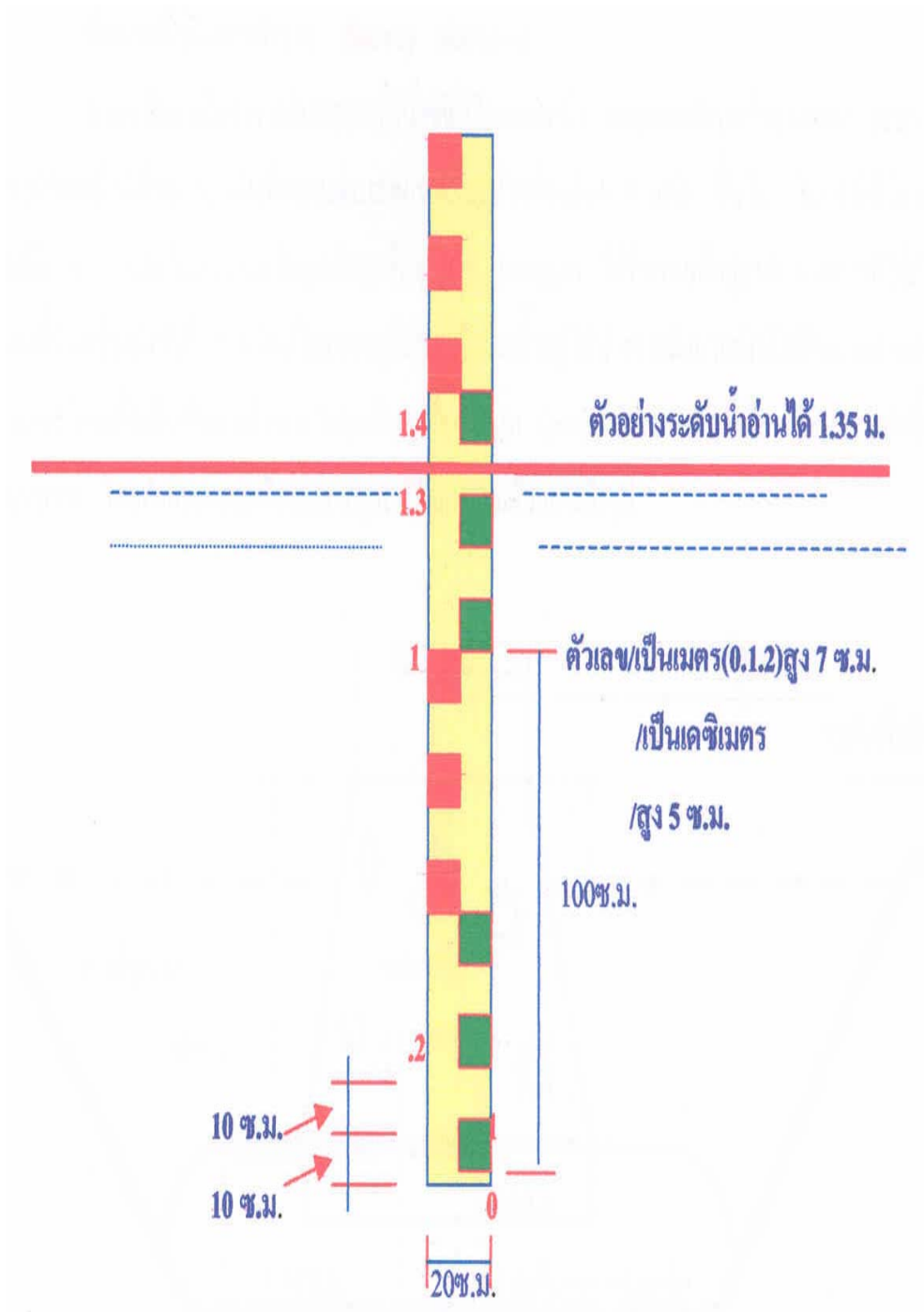
ที่จะขุดกว้างหรือยาวแค่ไหน ถ้าร่องน้ำที่จะขุดเป็นร่องน้ำที่กว้างและยาวมาก แผนที่สำหรับการขุดลอก ที่ควรจะใช้ก็ควรเป็นแผนที่ 1 : 5,000 แต่ถ้าเป็นร่องน้ำแคบ ๆ ก็ควรเลือกใช้แผนที่มาตราส่วน 1 : 2,000 หรือใช้ มาตราส่วน 1 : 1,000 สำหรับบริเวณท่าเรือ, อุ้เรือ แต่สำหรับบริเวณที่เป็นหินควรใช้ มาตราส่วน 1 : 500

การสำรวจและการหยั่งน้ำ (Hydrographic Survey)

- การตรวจระดับน้ำ (Tide Observation)

กล่าวถึงน้ำขึ้น น้ำลง (Tide) ในแง่ของการสำรวจและการหยั่งน้ำ (Hydrographic Survey) ซึ่งมีรายละเอียดมากยิ่งขึ้น โดยเราจะสังเกตการเปลี่ยนแปลงของระดับน้ำละเอียดลงไปแต่ละ ชั่วโมงในตำบลที่จะขุดลอกโดยเฉพาะ ถ้ามีเจ้าหน้าที่ เครื่องมือ และงบประมาณ วิธีที่ปฏิบัติในการตรวจระดับน้ำที่ดีที่สุดคือ ใช้เครื่องจักรตรวจระดับน้ำ (Tide recorder) บันทึกระดับน้ำของตำบลที่นั้นเป็นระยะเวลาติดต่อกันอย่างน้อยที่สุดหนึ่งปี แต่ถ้าไม่มีเครื่องตรวจระดับน้ำก็ใช้บรรทัดน้ำ (Tide gauge) แทนก็ได้ โดยเฉพาะขณะที่ทีมสำรวจกำลังทำงานอยู่จะต้องมีคนคอยเฝ้าจกระดับน้ำที่บรรทัดน้ำตลอดเวลาทุก ชั่วโมง ก่อนที่จะตั้งบรรทัดน้ำจะต้องตั้งหมุดระดับอย่างน้อย 2 หมุด ซึ่งโยงมาจากหมุดระดับมาตรฐานที่ทราบค่าระดับแน่นอนแล้วมายังบริเวณที่จะตั้งบรรทัดน้ำ เพื่อที่จะตั้งระดับศูนย์บนบรรทัดน้ำว่าจะอยู่ที่ระดับไหน ตัวบรรทัดน้ำอาจทำได้วัสดุอะไรก็ได้ที่คงทนแข็งแรง เช่น ไม้ คอนกรีต แผ่นสังกะสีเคลือบ ฯลฯ แต่บรรทัดน้ำที่ทำด้วยไม้จะสะดวกและราคาถูกที่สุดเพราะการจัดทำและติดตั้งง่าย โดยอาจนำไปผูกติดกับเสาของท่าเรือหรือโครงสร้างที่แข็งแรงได้ การแบ่งขีตระยะบนบรรทัดน้ำควรเขาะไม้ให้เป็นร่องแล้วทาสีด้วยสีดาสลับกับสีขาวหรือสีแดงสลับกับสีขาว จะคงทนถาวรและสะดวกในการอ่านดีกว่า บรรทัดน้ำที่ทำสีไว้เฉย ๆ

ระดับศูนย์บนบรรทัดน้ำควรตั้งไว้ให้ต่ำกว่าระดับน้ำลงต่ำสุด (LLW) ของบริเวณนั้นไว้เล็กน้อย เพื่อความสะดวกในการหักระดับน้ำจากการหยั่งน้ำ ตัวอย่างการทำบรรทัดน้ำได้แสดงไว้ตามภาพที่ 28

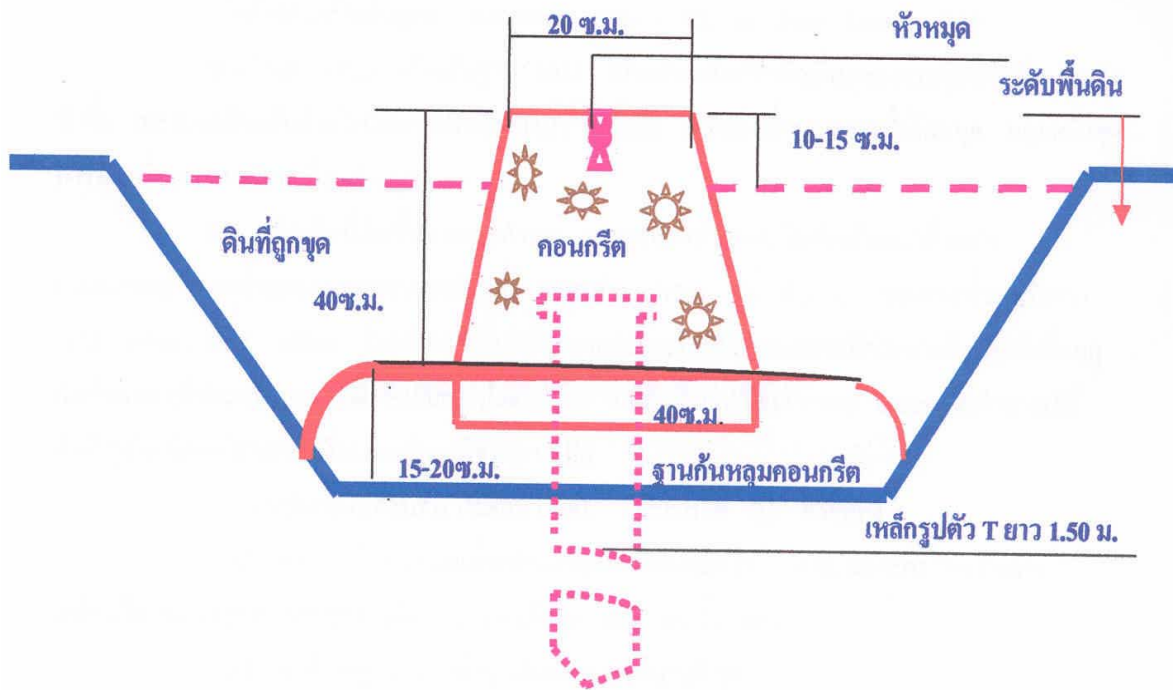


ภาพที่ 28 ตัวอย่างบรรทัดน้ำที่ใช้กับงานขุดลอก

จะสังเกตเห็นว่าการแบ่งขีดของบรรทัดน้ำจะทำทุก ๆ ระยะ 10 เซนติเมตร ซึ่งการแบ่งขีดแบบนี้สามารถจะอ่านละเอียดได้ทุก ๆ ระยะ 2 เซนติเมตร ซึ่งก็ละเอียดเพียงพอแล้วสำหรับงานขุดน้ำจากประสบการณ์ที่ผ่านมาจะเห็นว่า การแบ่งขีดบนบรรทัดน้ำแบบนี้จะสามารถอ่านระดับน้ำได้ง่ายมาก แม้ว่าผู้อ่านจะอยู่ในระยะไกล 200 – 300 เมตร ถ้าใช้กล้องสายตาก็อ่านได้ นอกจากนี้บรรทัดน้ำแบบนี้ยังเหมาะที่จะใช้เป็นบรรทัดน้ำสำหรับพนักงานขุดในการขุดด้วย

- **ที่หมายที่ใช้ในการสำรวจ (Survey Markers)**

ตำบลที่ของเรือสำรวจในขณะหยั่งน้ำขณะใดขณะหนึ่ง ตลอดจนตำบลที่จะจุดลอก จะทราบว่าจะอยู่ที่ใดแน่ก็ต่อเมื่อมีที่หมายบนฝั่งที่ทราบตำบลที่แน่นอนแล้วอย่างน้อย 3 แห่งขึ้นไป ในกรณีที่ร่องน้ำอยู่ห่างจากฝั่งมาก ๆ และไม่สามารถวัดมุมด้วยเครื่องวัดมุม (sextant) ได้ที่หมายที่อยู่บนฝั่งดังกล่าวก็ใช้เป็นตำบลที่ของที่ตั้งเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ในการหาที่เรือ ถ้าร่องน้ำอยู่ไม่ห่างจากฝั่งมากนักก็ใช้ที่หมายดังกล่าวเป็นที่สร้างกระโจมเพื่อเป็นที่หมายในการวัดมุมด้วยเครื่องวัดมุม (sextant) ในการหาที่เรือ ที่หมายเหล่านี้จะต้องทำแบบถาวร โดยทำด้วยคอนกรีตบนรากฐานที่มั่นคงตามตัวอย่างดังภาพที่ 27



ภาพที่ 29 หมุดหลักฐานที่ใช้ในการสำรวจ

หมุดที่หมายจะทำเป็นรูปปิรามิดโดยยึดติดกับเหล็กขนาดโต 6-8 ซม.ยาวประมาณ 1.5 ม. หลุมที่ขุดจะขุดเป็นรูวงกลมลึกประมาณ 45 ซม. ในตำบลที่ ๆ ดินอ่อน ฐานรากคอนกรีตควรทำให้หนาประมาณ 30 - 50 ซม. และใช้เหล็กยึด 3 - 4 อัน ที่ตัวคอนกรีตจะต้องเขียนชื่อ หมายเลข และวันที่ไว้ ตัวหมุดที่หมายไม่ควรอยู่สูงจากพื้นดินมากนักยกเว้นบริเวณที่น้ำท่วมถึง เมื่อสร้างหมุดที่หมายเรียบร้อยแล้วจะต้องทำรายละเอียดของหมุดที่หมายดังกล่าวไว้ คือ ขนาด วัสดุที่ใช้ทำ รายละเอียดที่เขียนไว้บนหมุด

วันที่ก่อสร้าง ตำบลที่ วิธีที่จะค้นหาหมุดที่หมาย ค่าโคออร์ดิเนต และค่าระดับ ขอบข่ายของหมุดที่หมายที่จะใช้ในการสำรวจ จะต้องมีการจำนวนมากพอที่จะสามารถมองเห็นได้อย่างน้อย 3 แห่งตลอดเวลาไม่ว่าเรือสำรวจจะอยู่ที่ใด และจะต้องมีระยะห่างกันพอสมควร ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถทำการวัดมุมด้วย sextant ได้ 2 มุม ในขณะที่หยั่งน้ำได้ตลอดเวลาและความโตของมุมที่วัดออกมาได้จะต้องทำให้เกิดจุดตัดที่ดี สำหรับร่องน้ำในแม่น้ำ ถ้าเป็นตอนที่แม่น้ำมีความกว้างมาก และจำเป็นจะต้องหาที่เรือโดยวิธีลากเส้นให้ตัดกัน (Intersection Method) แล้ว survey markers ที่จะสร้างมีหลักง่าย ๆ คือ ระยะระหว่างหมุดที่หมายบนฝั่งทั้งสองของแม่น้ำควรมีระยะใกล้เคียงกับความกว้างของแม่น้ำ

- **เส้นอ้างอิงหรือเส้นฐาน (Reference Line = RL or Base Line = BL)**

เส้นอ้างอิง (RL) หรือเส้นฐาน (BL) เป็นเส้นหลักที่สำคัญที่สุดของงานขุดลอกที่จะต้องจัดทำขึ้น เพราะจะเป็นเส้นอ้างอิงถึงตำบลที่ของร่องน้ำ ที่ตั้งดิน การหยั่งน้ำตามขวางทั้งก่อนขุดและหลังขุดการทำเครื่องหมายบริเวณที่จะต้องขุด

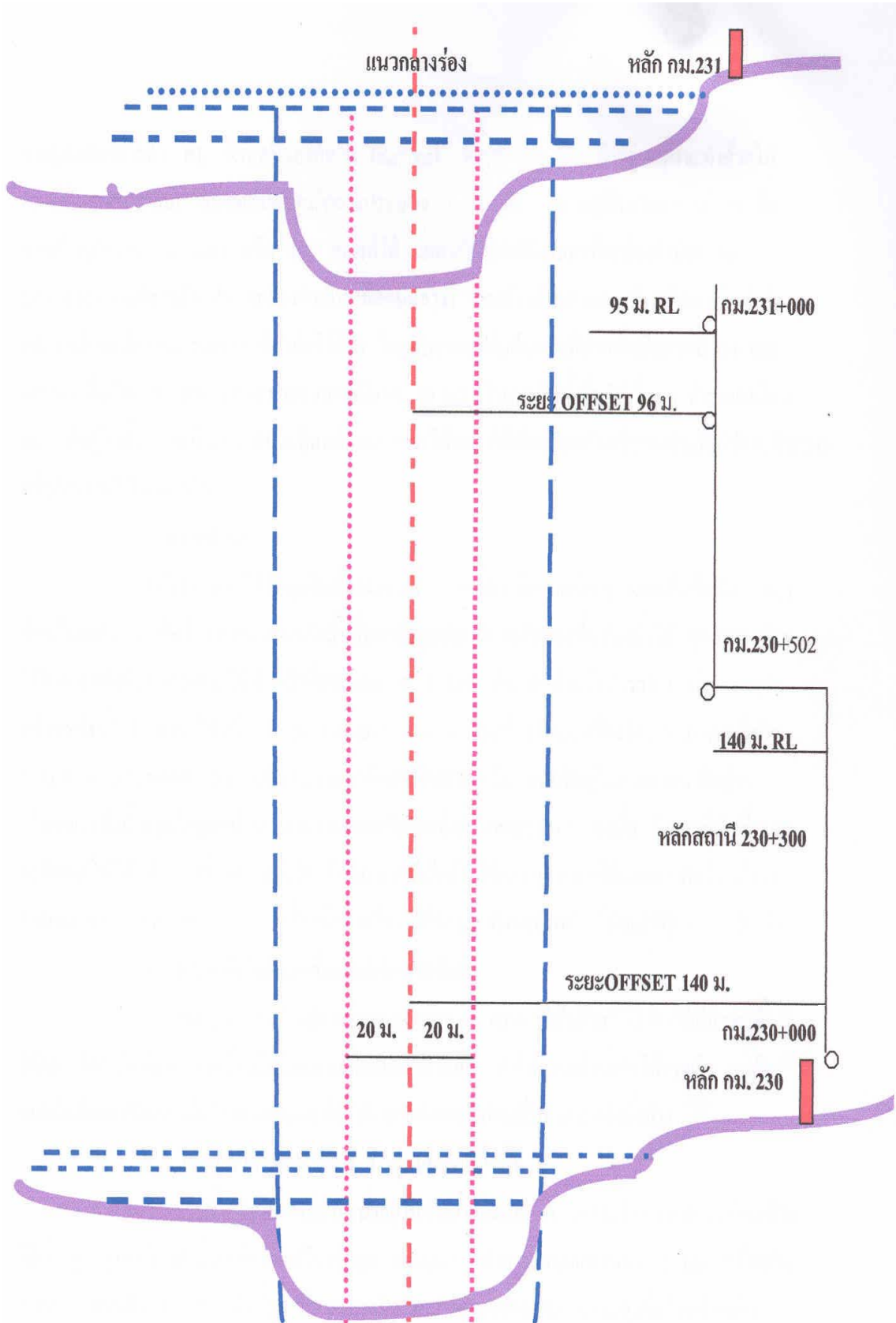
RL เป็นเส้นที่เกิดขึ้นจากการสำรวจ และจะต้องทำขนานไปกับเส้นแนวกึ่งกลาง (Centerline) ร่องน้ำตลอดความยาวของร่องน้ำ ระยะห่างระหว่าง RL กับ C ของร่องน้ำเราเรียกว่าระยะ offset ระยะ offset นี้จะกำหนดขึ้นให้สะดวกต่อการปฏิบัติงานและจะมีค่ามากหรือน้อยขึ้นอยู่กับลักษณะภูมิประเทศและชายฝั่งที่เปลี่ยนแปลงไปด้วย แต่ถ้าเป็นไปได้แล้วระยะ offset จะกำหนดให้สั้นที่สุดโดยมีองค์ประกอบที่จะต้องนำมาพิจารณา คือ

- ความยุ่งยากในการสำรวจเพื่อหา RL และการใช้ RL ภายหลัง

- RL ควรห่างไกลบริเวณที่จะทำการขุดลอกพอสมควร และจะไม่เกาะกะกิดขวางการเคลื่อนไหวของเรือขุด และอุปกรณ์ต่าง ๆ ของเรือขุด เช่น ทุ่นน้ำ ท่อน้ำ

- RL จะต้องอยู่ในตำบลที่ที่มั่นคงถาวรได้นานที่สุด

RL ควรอยู่ในตำบลที่ที่สามารถเข้าถึงได้และสะดวกต่อการใช้ ถ้าเป็นร่องน้ำในแม่น้ำหรือบริเวณปากน้ำ RL ก็ต้องทำขึ้นบนฝั่งใดฝั่งหนึ่งที่สะดวก ถ้าเป็นร่องน้ำในทะเลหรือในแม่น้ำตอนที่มีความกว้างมาก ๆ RL ก็จำเป็นจะต้องกำหนดไว้ในน้ำ RL ที่สร้างขึ้นจะต้องสร้างโดยการเชื่อมโยงจากที่หมายที่ทราบตำบลที่แน่นอนบนแผนที่



ภาพที่ 30 REFERENCE LINE และระยะ OFFSET

จากรูปแสดงการทำ RL ตำบลที่ของสถานี (stations) ต่าง ๆ บน RL ถ้าอยู่บนฝั่งจะทำด้วยไม้ (อาจเป็นเสาเข็มกลม) ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางประมาณ 7 – 10 ซม. ตอกอยู่เป็นระยะ ๆ เท่า ๆ กัน อาจเป็นทุกระยะ 50 เมตร หรือ 100 เมตรก็ได้ แต่ถ้าเป็นหลักกิโลเมตรที่จะต้องทำป้าย กม. บอกระยะทางแก่ชาวเรือแล้ว จะต้องทำเป็นหลักชนิดถาวร คือสร้างด้วยเสาคอนกรีตหรือเสาเข็มดินโต ๆ แต่ละหลักจะเขียนหมายเลขสถานีกำกับไว้ด้วย โดยนับจากจุดเริ่มต้นหรือที่ปากน้ำเป็นสถานี 0 + 000 และมากขึ้นเป็น 0 + 050 (ระยะห่างจากสถานีแรก 50 ม.) ไปทางต้นน้ำขึ้นไปเรื่อย ๆ ส่วนสถานีบน RL ที่อยู่ในน้ำ เราไม่สามารถจะปักหลักแบบถาวรได้ จะทำได้เพียงปักหลักหรือวางทุ่นเพื่อใช้งานชั่วคราว หรือกำหนดไว้ในแผนที่เท่านั้น

- การหยั่งน้ำ

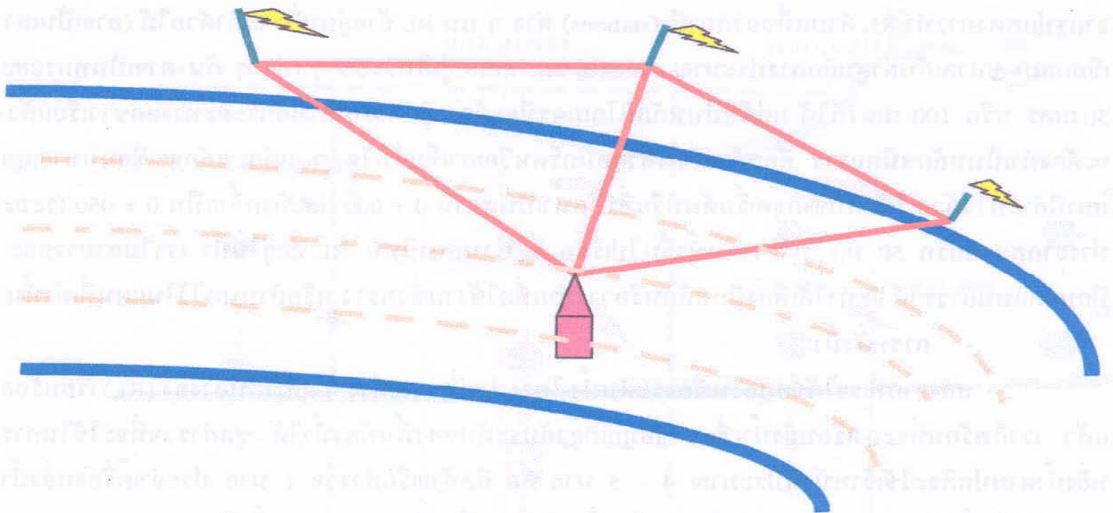
หลังจากที่เราได้ข้อมูลในเรื่องระดับน้ำ โครงข่ายที่หมายต่าง ๆ และเส้นอ้างอิง (RL) เรียบร้อยแล้ว เราก็พร้อมที่จะลงเรือหยั่งน้ำเพื่อหาข้อมูลเกี่ยวกับระดับของพื้นที่องน้ำได้ ชุดสำรวจที่จะใช้ในการหยั่งน้ำตามปกติจะใช้เจ้าหน้าที่ประมาณ 4 – 5 นาย คือ ถ้อยเรือสำรวจ 1 นาย ประจำเครื่องหยั่งน้ำ 1 นาย ใช้เครื่องวัดมุม (sextant) หรือประจำเครื่องวัดมุมเครื่องวัดระยะทางบนฝั่งอีก 2 นาย แรงงานนอกจากนี้จะใช้จ้างคนงานลูกจ้างรายวันช่วยเหลือ หลักใหญ่ในการหยั่งน้ำมีอยู่ว่า “ในขณะที่หยั่งน้ำที่จุดใดจุดหนึ่งจะต้องทราบตำบลที่เรือหยั่งน้ำในขณะนั้น” ดังนั้น ปัญหาที่เกิดขึ้นและจะต้องแก้ไขได้ คือ การหาดำบลที่เรือ มีวิธีการหาที่เรือด้วยวิธีต่าง ๆ หลายวิธีแตกต่างกันไปแล้วแต่ลักษณะภูมิประเทศ ความถนัดเครื่องมือ เครื่องใช้ที่มีอยู่ วิธีการดังกล่าวที่นิยมใช้กันทั่ว ๆ ไป คือ

1. การหาที่เรือด้วยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์

ในกรณีที่ร่อนน้ำอยู่ห่างจากชายฝั่งมาก ๆ การหาที่เรือด้วยวิธีนี้เป็นวิธีเดียวเท่านั้นที่ได้ผล อัตราผิดที่เกิดจากเครื่องมือมีน้อยมากเมื่อเทียบกับวิธีอื่น ทำให้การหยั่งน้ำทำได้รวดเร็ว ถูกต้อง จะมีข้อเสียตรงที่เครื่องมือมีราคาแพงและต้องใช้เวลาเตรียมการก่อนเริ่มทำการหยั่งน้ำบ้าง

2. โดยการวัดมุมแนวนอน 2 มุมบนเรือหยั่งน้ำ

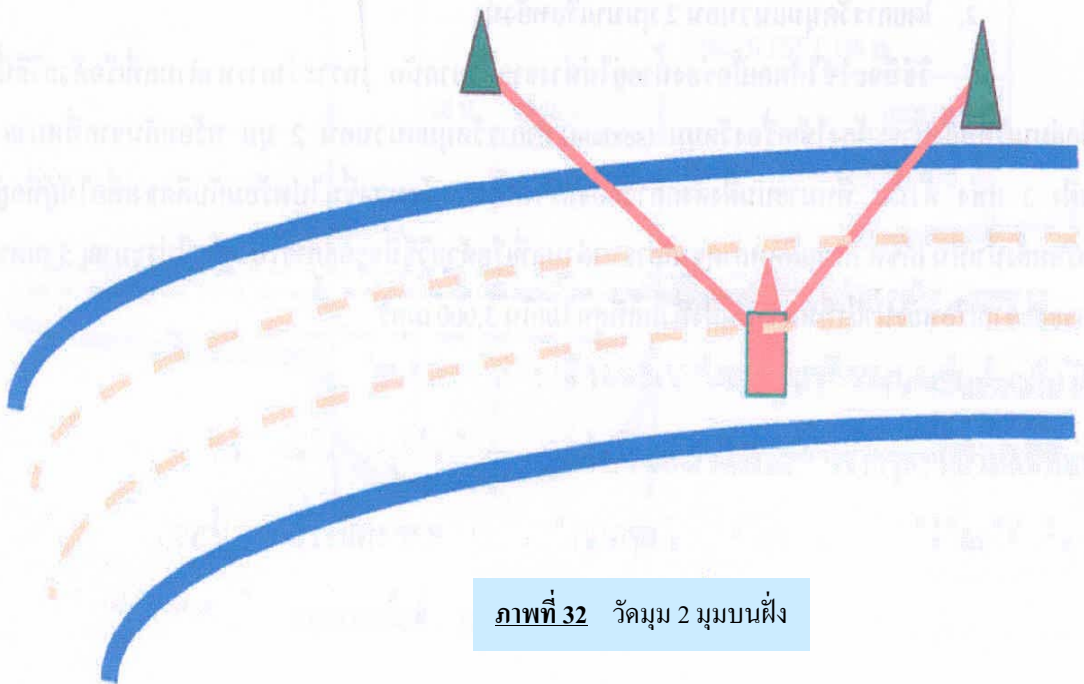
วิธีนี้จะใช้ได้ผลเมื่อร่อนน้ำอยู่ไม่ห่างจากฝั่งมากนัก เพราะว่าการหาดำบลที่เรือด้วยวิธีนี้ผู้ที่อยู่บนเรือหยั่งน้ำจะต้องใช้เครื่องวัดมุม (sextant) ทำการวัดมุมแนวนอน 2 มุม พร้อมกันจากที่หมายบนฝั่ง 3 แห่ง ดังนั้น ที่หมายบนฝั่งดังกล่าวต้องสร้างเป็นกระโจมสูงขึ้นไปพร้อมกับติดธงเพื่อให้ผู้ที่อยู่ในเรือหยั่งน้ำเห็นได้ชัด ความผิดพลาดจากการหาดำบลที่เรือด้วยวิธีนี้จะอยู่ภายในวงรัศมีประมาณ 5 เมตร เมื่อระยะจากเรือหยั่งน้ำถึงที่หมายบนฝั่งที่ไกลที่สุดไม่เกิน 3,000 เมตร



ภาพที่ 31 วัดมูมนวนอน 2 มุม บนเรือหยั่งน้ำ

3. โดยการวัดมุม 2 มุมบนฝั่ง

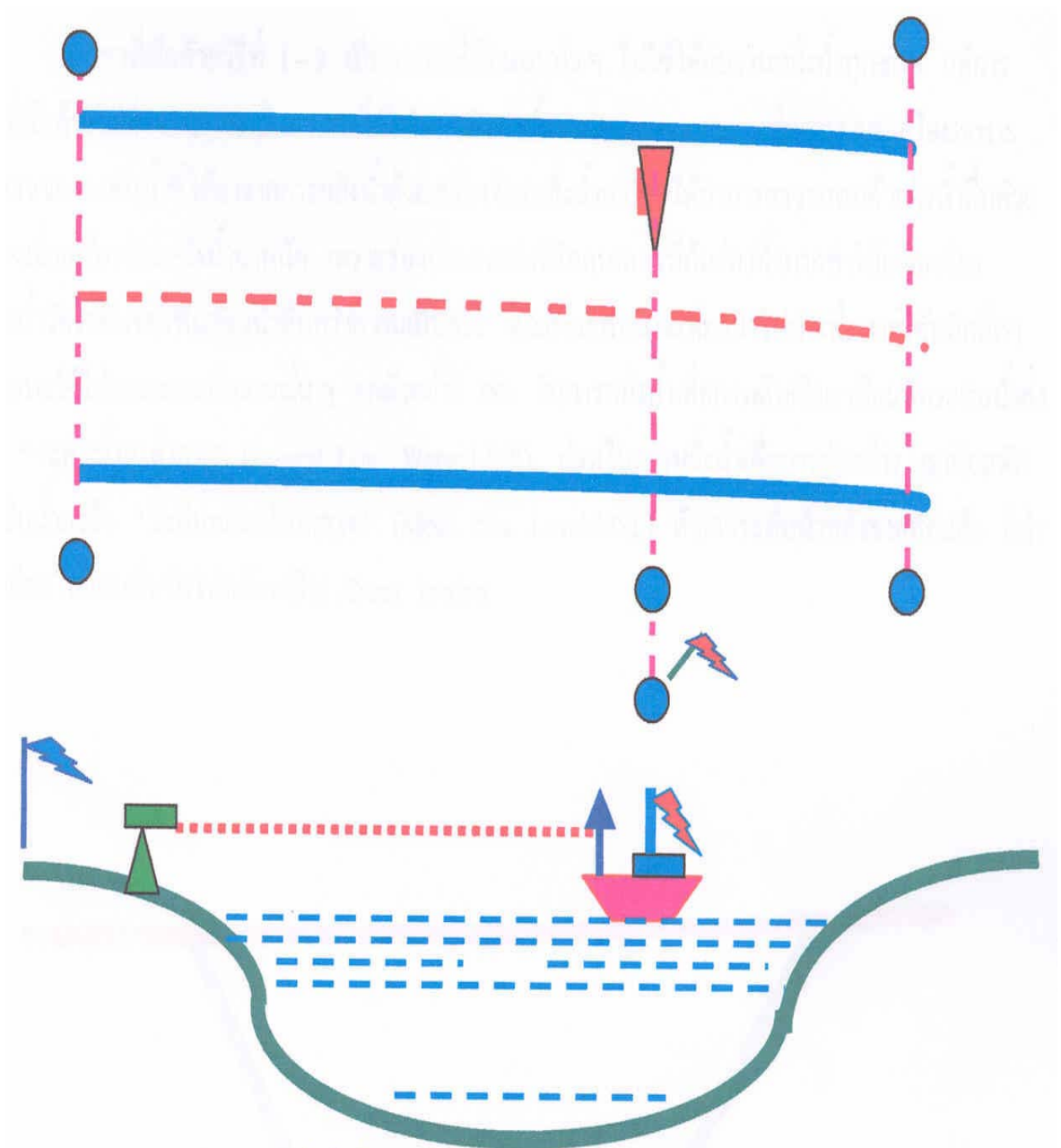
การหาที่เรือด้วยวิธีนี้ต้องใช้ Transit 2 กล้อง ตั้งอยู่บนตำบลที่ ที่ทราบค่าแน่นอนแล้ว บนฝั่งและมีระยะห่างกันพอสมควรที่จะก่อให้เกิดการตัดกันของมุมโตพอสมควร เมื่อจะทำการหยั่งน้ำคนบนเรือหยั่งน้ำจะต้องให้สัญญาณแก่ผู้ที่จะทำการวัดมุมบนฝั่งทั้งสองแห่งทราบ เพื่อทำการวัดมุมพร้อมกันในขณะหยั่งน้ำ



ภาพที่ 32 วัดมุม 2 มุมบนฝั่ง

5. โดยให้เรือหยั่งน้ำวิ่งตามแนวที่กำหนดแล้วทำการวัดระยะทาง

วิธีนี้ก็ดำเนินการให้เรือหยั่งน้ำวิ่งตามแนวที่กำหนดเช่นเดียวกับวิธีที่ 4 แต่การที่จะทราบค่าตำบลที่เรือหยั่งน้ำอยู่ที่ใดนั้นจะทราบได้โดยการวัดระยะทางจากจุดบนตำบลที่ที่ทราบค่าแน่นอนแล้วบนฝั่งไปยังเรือหยั่งน้ำว่ามีระยะทางห่างเท่าไรจากจุดนี้ การวัดระยะทางทำได้โดยใช้เครื่องวัดระยะทางหรือใช้เชือกกระยะหรือลวดกระยะก็ได้ ซึ่งทั้งสองวิธีมีข้อดีและเสียคือ

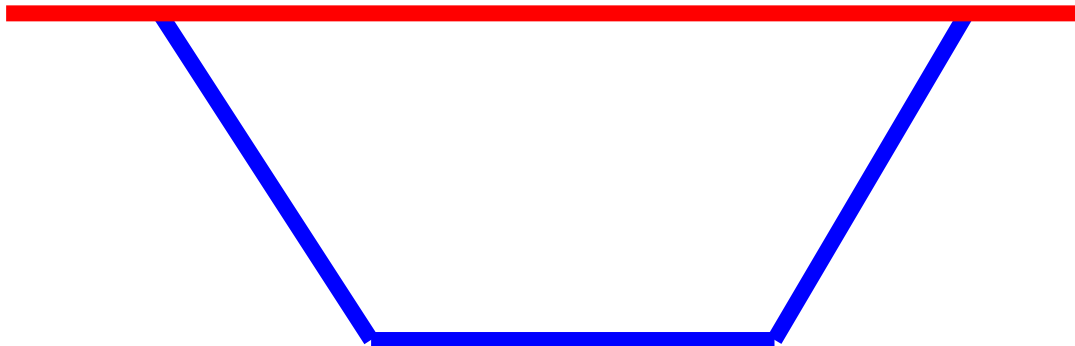


ภาพที่ 34 เรือหยั่งน้ำวิ่งตามแนวที่กำหนดแล้วทำการวัดระยะทาง

- เครื่องวัดระยะทาง มีข้อดี คือ ใช้งาน สะดวก แต่ยังมีข้อเสีย คือ ต้องให้สัญญาณคนบนเรือหยั่งน้ำ ให้หยั่งน้ำตรงกันกับตำบลที่กำหนด และต้องย้ายตำบลที่ของเครื่องวัดทุกครั้งที่เปลี่ยนแปลงแนววิ่ง

- เชือกกระยะหรือลวดระยะ มีข้อดี คือ ติดตั้งอยู่ในเรือหยั่งน้ำ ตำบลที่ที่หยั่งน้ำและการให้สัญญาณการหยั่งน้ำทำได้สะดวก แต่มีข้อเสีย คือ ใช้วัดระยะทางไกล ๆ เกินกว่า 300 เมตร ไม่สะดวกเนื่องจากต้องม้วนเชือกหรือลวดระยะกลับเข้าน เพื่อจะเริ่มต้นหยั่งน้ำตามแนววิ่งใหม่ทุกครั้ง

การหาที่เรือด้วยวิธีที่ 1 – 3 เป็นการหาที่เรือแบบทั่ว ๆ ไปใช้ได้กับงานหยั่งน้ำทุกชนิด แต่การหาที่เรือด้วยวิธีที่ 4 – 5 จะเป็นการหาที่เรือในกรณีหยั่งน้ำหา cross section เพื่อการขุดลอกโดยเฉพาะตัวเลขของระดับน้ำที่ได้มาจากการหยั่งน้ำด้วยเครื่องจักรหยั่งน้ำควรจะได้ทำการตรวจสอบด้วยดิ่งน้ำตื้นด้วย อย่าเชื่อเครื่องจักรหยั่งน้ำมากนัก เพราะร่องน้ำบางแห่งมีโคลนเหลวที่กั้นร่องน้ำมากทำให้เครื่องจักรหยั่งน้ำวัดระดับของพื้นที่ท้องน้ำตื้นกว่าความเป็นจริง ตัวเลขระดับน้ำจะต้องนำไปหักเพื่อหาระดับลึกที่เราต้องการใช้ให้เหมาะสมกับงานนั้น ๆ ยกตัวอย่าง เช่น ในการหยั่งน้ำเพื่อการเดินเรือเรานิยมหักระดับน้ำลงถึง “ระดับน้ำลดต่ำสุด” (Lowest Low Water-LLW) ส่วนในการหยั่งน้ำเพื่อการก่อสร้าง เรานิยมหักระดับน้ำลงถึง “ระดับทะเลปานกลาง” (Mean Sea Level-MSL) ตัวเลขระดับน้ำหลังจากหักแล้ว ก็นำไปเขียนในแผนที่หรือไปพล็อตเป็น Cross section



ภาพที่ 35 Cross Sections (ภาพตัดของร่องน้ำ)

ในการวางแผนและควบคุมการขุดลอกให้ได้ผล ก่อนทำการขุดลอกเราจะวิ่งเรือหยั่งน้ำตามความยาวของร่องน้ำ (Long Profile) ก่อน เพื่อตรวจสอบดูว่ามีตำบลที่ตื้นที่ไหนบ้างที่จำเป็นจะต้องขุดลอก เมื่อพบที่ตื้นว่าอยู่ที่ไหนก็ทำเครื่องหมายไว้ อาจใช้ไม้ไผ่ปัก ทิ้งทุ่น หรือสังเกตภูมิประเทศบนฝั่งไว้ก็ได้ ต่อจากนั้นเราจึงจะกลับมายังน้ำหา cross section โดยละเอียดอีกครั้งหนึ่ง

เครื่องจักรอุปกรณ์การขุด

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ทำการแบ่งร่องน้ำออกเป็น 3 ขนาดดังนี้

1. ร่องน้ำขนาดใหญ่
2. ร่องน้ำขนาดกลาง
3. ร่องน้ำขนาดเล็ก

ร่องน้ำขนาดใหญ่ คือ ร่องน้ำที่มีขนาดความกว้างตั้งแต่ 60 เมตร ขึ้นไป

ร่องน้ำขนาดกลาง คือ ร่องน้ำที่มีขนาดความกว้างตั้งแต่ 30-60 เมตร

ร่องน้ำขนาดเล็ก คือ ร่องน้ำที่มีขนาดความกว้างไม่เกิน 30 เมตร

ในที่นี้จะอธิบายถึงภารกิจที่ถ่ายโอนให้ อปท. คือ ร่องน้ำขนาดเล็ก สภาพพื้นที่ส่วนมากจะเป็นร่องน้ำขนาดเล็กที่เรือขุดไม่สามารถเข้าไปปฏิบัติงานขุดลอกได้ ส่วนใหญ่จึงใช้รถขุดตักดินไฮดรอลิก (รถแบคโฮ) ในบางพื้นที่ถ้าไม่มีที่ยืนรถก็จะใช้วิธีนำรถแบคโฮบรรทุกอยู่บนโป๊ะเพื่อทำการขุดลอก

เครื่องจักรและอุปกรณ์

- รถขุดตักดินไฮดรอลิก (รถแบคโฮ)
- โป๊ะสำหรับรองรับรถขุด



ภาพที่ 36 รถขุดตักดินไฮดรอลิก (รถแบคโฮ) และ โป๊ะสำหรับรองรับรถขุด

การปฏิบัติงานขุดลอก

1. การปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็ก

ก่อนที่จะส่งรถขุดตักดินไฮดรอลิกออกไปขุดลอก จำเป็นจะต้องวางแผนการใช้รถขุดประจำปีไว้ล่วงหน้าว่าจะส่งรถขุดคันใดออกไปขุดร่องน้ำไหน เพื่อเป็นข้อมูลในการไปคำนวณค่าใช้จ่าย เพื่อของบประมาณค่าใช้จ่ายในการขุดลอกประจำปี สำหรับร่องน้ำที่ยังไม่เคยทำการขุดลอกมาก่อนจำเป็นจะต้องส่งชุดสำรวจออกไปทำการหยั่งน้ำทำ CROSS SECTION ของร่องน้ำที่จะขุดตลอดทั้งร่องน้ำเพื่อคำนวณหาปริมาณดินที่จะต้องทำการขุดหาความลาดเอียง SLOPE ของข้างร่อง และลักษณะของดินที่จะต้องขุดส่วนร่องน้ำที่เคยขุดมาแล้วและจะต้องไปขุดเพื่อบำรุงรักษา อาจจะต้องส่งชุดสำรวจออกไปตรวจสอบหลังจากการขุดครั้งแรกไปแล้วหนึ่งปีว่า มีอัตราการตกตะกอนหรือตื้นเขินขึ้นมาเล็กน้อยเพียงใด ซึ่งจะใช้เป็นข้อมูลของร่องน้ำดังกล่าวจำเป็นจะต้องส่งรถขุดแบคโฮกลับไปขุดใหม่เมื่อใด เพื่อบำรุงรักษาร่องน้ำไว้ให้ใช้ได้ตลอดปี



ภาพที่ 37 การวางแผนการปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็ก

2. การวางแผนการใช้รถชุดแบคโฮประจำปี

หลักเกณฑ์กว้าง ๆ ที่ควรนำมาพิจารณา ในการวางแผนกำหนดเวลาการทำงานของรถชุดให้เหมาะสม ควรจะอยู่ในช่วงเวลาดังต่อไปนี้

2.1 ในช่วงเวลาที่คลื่นลมในทะเลสงบเหมาะในการทำงาน ซึ่งก็คือหมดฤดูมรสุมนั่นเอง

2.2 ในช่วงเวลาที่ระดับน้ำในแม่น้ำเริ่มลดต่ำลง และความเร็วของกระแสน้ำอ่อน ซึ่งก็คือปลายฤดูฝนนั่นเอง



ภาพที่ 38 ภาพประกอบการพิจารณาในการวางแผนใช้รถชุดประจำปี

2.3 ในช่วงเวลาที่มีการสัญจรของเรือต่าง ๆ ผ่านตำบลที่จะขุดน้อยที่สุด



ภาพที่ 39 ภาพประกอบการพิจารณาในการวางแผนใช้รถชุดประจำปี

การพิจารณาวางแผนส่งรถชุดไปขุดที่ร่องน้ำใดร่องน้ำหนึ่ง จำเป็นจะต้องพิจารณาถึงขีดจำกัดในการปฏิบัติงานขุด และขีดจำกัดในการนำรถไปขุดมารวมพิจารณาประกอบ นอกจากนี้ยังจะต้องนำองค์ประกอบเหล่านี้มาพิจารณาด้วย คือ

- ความพร้อมของรถขุด จะต้องตรวจสอบว่าในช่วงเวลาที่จะส่งรถคันใดคันหนึ่งไปขุดนั้น รถคันนั้นอยู่ในสภาพที่พร้อมจะออกทำงานหรือไม่ มีส่วนประกอบหรือเครื่องมือเครื่องจักรอะไรที่จำเป็นจะต้องซ่อมทำก่อนที่รถขุดจะออกปฏิบัติงาน และการซ่อมทำนั้นจะเสร็จทันกับกำหนดเวลาที่เราวางแผนไว้หรือไม่

- ความเหมาะสมระหว่างรถขุดและร่องน้ำ เพื่อให้การขุดมีประสิทธิภาพสูงสุดจะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของรถขุดและร่องน้ำว่าจะใช้เฉพาะรถขุดหรือต้องใช้โป๊ะบรรทุกรถขุดด้วย เพื่อให้มีความสัมพันธ์กับสภาพร่องน้ำที่จะไปขุดหรือไม่ โดยพิจารณาคือ

ก. สภาพพื้นที่ ตรวจสอบสภาพพื้นที่ว่าจะใช้รถขุดเพียงอย่างเดียว หรือต้องใช้โป๊ะบรรทุกรถขุดด้วย ต้องดูสภาพพื้นที่ว่าสามารถรับน้ำหนักรถขุดพอหรือไม่



ภาพที่ 40 ภาพประกอบการพิจารณาในการวางแผนใช้รถขุดประจำปี

ข. ความกว้างของร่องน้ำที่ขุด ถ้าส่งโป๊ะไปด้วยต้องคำนึงถึงความกว้างของร่องน้ำด้วย นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาถึงสภาพภูมิประเทศของร่องน้ำหรือแม่น้ำบริเวณที่แคบที่สุดด้วยว่ามีความกว้างพอที่โป๊ะและอุปกรณ์ในการช่วยการขุดจะปฏิบัติงานได้อย่างสะดวก

ค. ตำแหน่งที่ทิ้งดิน ร่องน้ำที่ไปขุดมีที่ทิ้งดินอยู่ใกล้ในรัศมีที่แขนของรถขุดสามารถทิ้งดินได้หรือไม่ หรือจำเป็นต้องขุดใส่เรือพาแล้วลากเอาไปทิ้งด้านนอกของร่องน้ำ



ภาพที่ 41 ภาพสถานที่ทิ้งดิน

ง. การจราจรในร่องน้ำ ถ้ามีจำนวนเรือผ่านเข้า-ออก ร่องน้ำนั้นมากการขุดลอกต้องระวังให้มาก จะทำให้เกาะก่อกีดขวางและเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ



ภาพที่ 42 ข้อควรระวังในการขุดลอก

จ. ปริมาณดินและลักษณะดินที่ขุด ปริมาณดินที่ได้จากการขุดลอกถ้าตลิ่งมีความสูงมาก จะพบกับปัญหาดินพังทลายลงมาบริเวณที่ขุดไปแล้ว ซึ่งบางครั้งเป็นอันตรายต่ออุปกรณ์การขุดและ ผู้ปฏิบัติงานและดินที่พังทลายลงมา จะทำให้ดินเงินจน โป๊ะก้ำว ไปข้างหน้าไม่ได้ บางครั้งถ้าตลิ่งสูงมาก ๆ อาจจะต้องใช้รถแทรกเตอร์ช่วยไถดินเพื่อช่วยลดความสูงของที่ทิ้งดินให้น้อยลง ดินที่ได้จากการขุดลอก ทำการขายทอดตลาดนำเงินเข้าคลังจังหวัดต่อไป



ฉ. สภาพลมฟ้าอากาศของร่องน้ำ ถ้ามีคลื่นจนทำให้โป๊ะเคลื่อนไหว จะมีผลทำให้รถ ตักดินไม่ต่อเนื่องกัน ทำให้การขุดลอกมีประสิทธิภาพต่ำ และจะมีผลกระทบต่ออุปกรณ์การขุดทำให้ชำรุด เสียหายได้ ต้องนำโป๊ะเข้าหลบคลื่นลมก่อนจนกว่าคลื่นลมจะสงบการขุดลอกจึงต้องคำนึงถึงช่วงฤดูกาล ที่เหมาะสมด้วย



ภาพที่ 43 ภาพประกอบการพิจารณาในการวางแผนใช้รถขุดประจำปี

3. การเริ่มปฏิบัติงาน

การบริหารในการปฏิบัติงานของรถขุดให้มีประสิทธิภาพสูงได้ยึดหลักใหญ่ ๆ ดังนี้

- รักษาระดับปริมาณดินที่ขุดให้สูงที่สุด
- รักษาเปอร์เซ็นต์ชั่วโมงการทำงานให้สูงที่สุด
- เจ้าหน้าที่ประจำรถขุดพร้อม ใปีะทั้งหมด ต้องทำงานอย่างมีประสิทธิภาพและภูมิใจใน

รถขุดของตน ขวัญและวินัยของคนประจำรถขุดส่งผลสำเร็จของการทำงาน ต้องให้คนประจำรถขุดมีความรู้สึกว่าตนเองจะมีความก้าวหน้า โดยการรักษาชั่วโมงการทำงานได้สูงกว่ามาตรฐานที่กำหนด

เมื่อทราบแน่นอนแล้วว่าจะส่งรถขุดออกไปขุดร่องน้ำไหนแน่นอนแล้ว ก่อนที่รถขุดจะเริ่มปฏิบัติงานจะต้องทำเรื่องแจ้งให้ชาวเรือที่จะใช้ร่องน้ำนั้นในช่วงเวลานั้นได้ทราบเสียก่อน รวมทั้งผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้ประกอบอาชีพประมงเลี้ยงสัตว์น้ำจะทำการขุดลอกตั้งแต่เดือนอะไรถึงเดือนอะไร จะทำการขุดบริเวณไหน บริเวณที่ทิ้งดินที่แน่นอน



ภาพที่ 44 ข้อควรระวังในการขุดลอก

3.1 งานของหน่วยขุดลอก



ภาพที่ 45 การปฏิบัติงานของเรือขุด

ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นหัวหน้าหน่วยหรือหัวหน้าชุดชุดลอก จะเป็นผู้พิจารณาเลือกสถานที่ที่จะใช้เป็นที่ตั้งสำนักงานชั่วคราวของหน่วยชุดลอก ในทางปฏิบัติที่ทำมาก็คือ หัวหน้าหน่วยหรือหัวหน้าชุดจะไปพบกับนายกสมาคมประมง หรือคนรู้จักในท้องถิ่นที่สามารถรับผิชอบในท้องถิ่นที่จะส่งรถชุดไปช่วยหาสถานที่ให้ เมื่อเช่าสำนักงานได้แล้วก็ตรวจสอบสถานที่ที่ที่ดิน และสิ่งสนับสนุนต่าง ๆ เช่น น้ำจืด น้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนวัสดุที่จะใช้กับรถชุดและในสำนักงาน ติดต่อรถ-เรือ สำหรับรับ-ส่งเจ้าหน้าที่ไปทำงานและรับกลับ สิ่งที่ต้องทำคือ

- เตรียมจัดเจ้าหน้าที่สำนักงาน เจ้าหน้าที่ชุดสำรวจ เจ้าหน้าที่ประจำรถชุดพร้อมโป๊ะ
- เตรียมเอกสารต่าง ๆ และแบบฟอร์มรายงานการชุดลอก

งานของหัวหน้าหน่วยหรือหัวหน้าชุดที่ต้องทำเมื่อตั้งหน่วย

- ติดต่อประสานงานกับสมาคมประมงหรือผู้แทนชาวเรือได้ทราบกำหนดการทำงาน พร้อมทั้งตำบลที่ที่ดินและความเดือดร้อนของชาวบ้านที่ได้รับ
- แจ้งผู้เกี่ยวข้องหรือเจ้าของพื้นที่ทราบ เพื่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน
- สั่งการให้เจ้าหน้าที่สำรวจปฏิบัติงาน
- ติดประกาศสมัครคนงาน เพื่อช่วยงานที่สำนักงานและที่รถชุดพร้อมโป๊ะ
- แจ้งจังหวัดทราบเพื่อรายงานการมาปฏิบัติงานของหน่วยชุดลอก
- พื้นที่ที่ดิน ต้องทำหนังสือขออนุมัติต่อเจ้าหน้าที่ของสถานที่ ซึ่งอาจเป็นผู้ว่าราชการจังหวัด เอกชนเจ้าของพื้นที่ หรือหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบสถานที่นั้น
- วางแผนการชุดลอก แล้วแจ้งให้ผู้ปฏิบัติงานชุดลอกทั้งรถชุดและ โป๊ะทราบถึงแผนงานและรายละเอียดวัตถุประสงค์ในการชุด
- ในขณะที่ปฏิบัติงานถ้าอุปกรณ์การชุดชำรุด หัวหน้าหน่วยต้องประสานงาน จัดซ่อมหรือจัดหาอะไหล่มาทดแทนโดยรวดเร็ว เพื่อจะได้ไม่เสียเวลาในการชุด
- บันทึกข้อมูลและจัดทำรายงานของรถชุดพร้อมโป๊ะ เพื่อประโยชน์ในการกำหนดวันทำงานในการวางแผนการทำงานและคำนวณค่าใช้จ่ายของรถชุดในปีต่อ ๆ ไป



ภาพที่ 46 การติดต่อประสานงานก่อนวางแผนงานชุดลอก

การควบคุมการขุดลอกของรถขุดพร้อมโป๊ะ

เมื่อวางแผนการขุดลอกจะเริ่มขุดที่จุดไหน ก็ตั้งการให้รถขุดเริ่มปฏิบัติได้ และหัวหน้าต้องควบคุมการขุดให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดคือ บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ทั้งความกว้าง และความลึกของร่องน้ำ โดยการหยั่งน้ำดูเกณฑ์ความลึกตลอดระยะการขุด

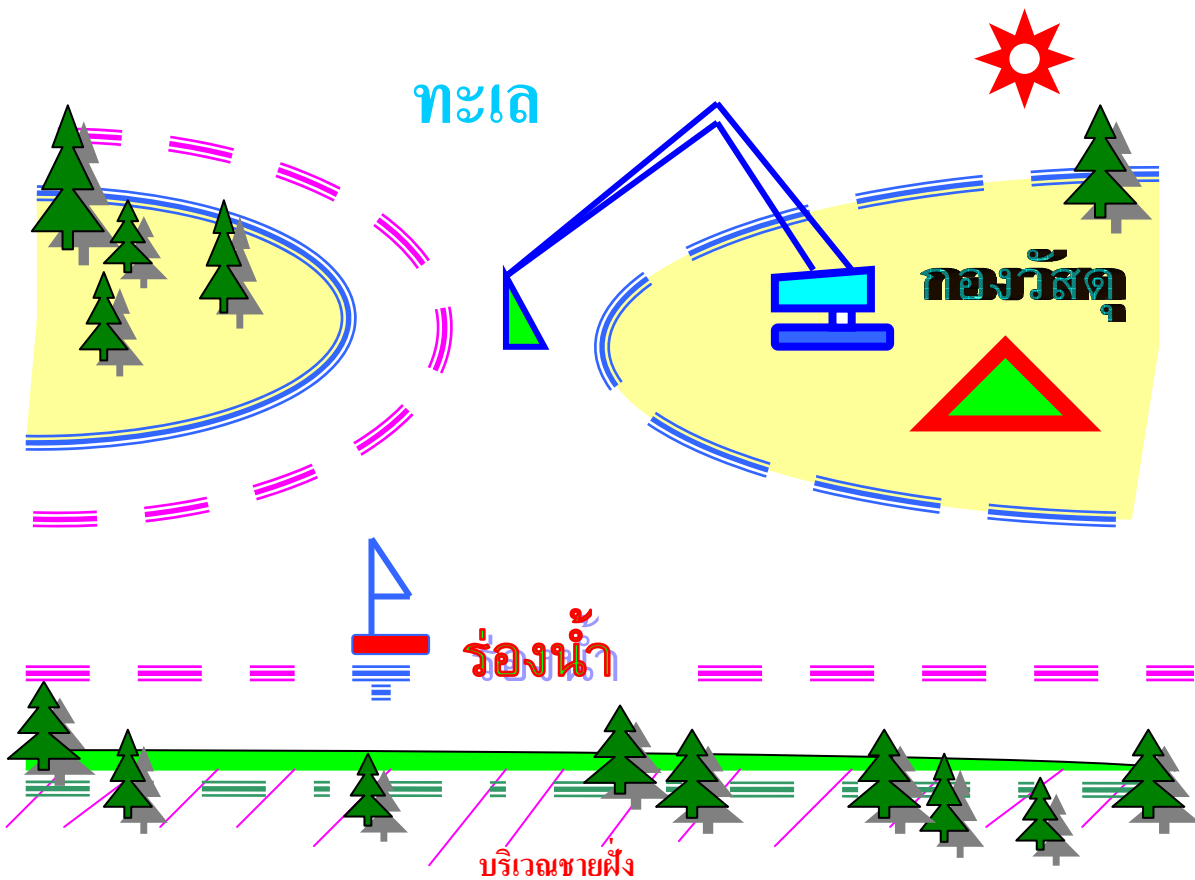
3.2 การขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็กโดยรถขุดตักไฮดรอลิก (รถแบคโฮ)

วัตถุประสงค์

ทำการขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็กที่มีขนาดความกว้างของร่องน้ำไม่มากนัก หรือการขุดตัดหาดซึ่งเป็นทางน้ำขนาดเล็กให้สำเร็จตามเป้าหมายตามแผนงานที่วางไว้

เครื่องมือ

รถขุดตักดินไฮดรอลิก (รถแบคโฮ) ชนิดแขนยาว



ภาพที่ 47 การขุดตัดหาดทรายโดยรถขุดตักไฮดรอลิก (รถแบคโฮ)

การขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็กโดยรถขุดแบคโฮ การขุดลอกลักษณะนี้ต้องคำนึงถึงองค์ประกอบดังนี้



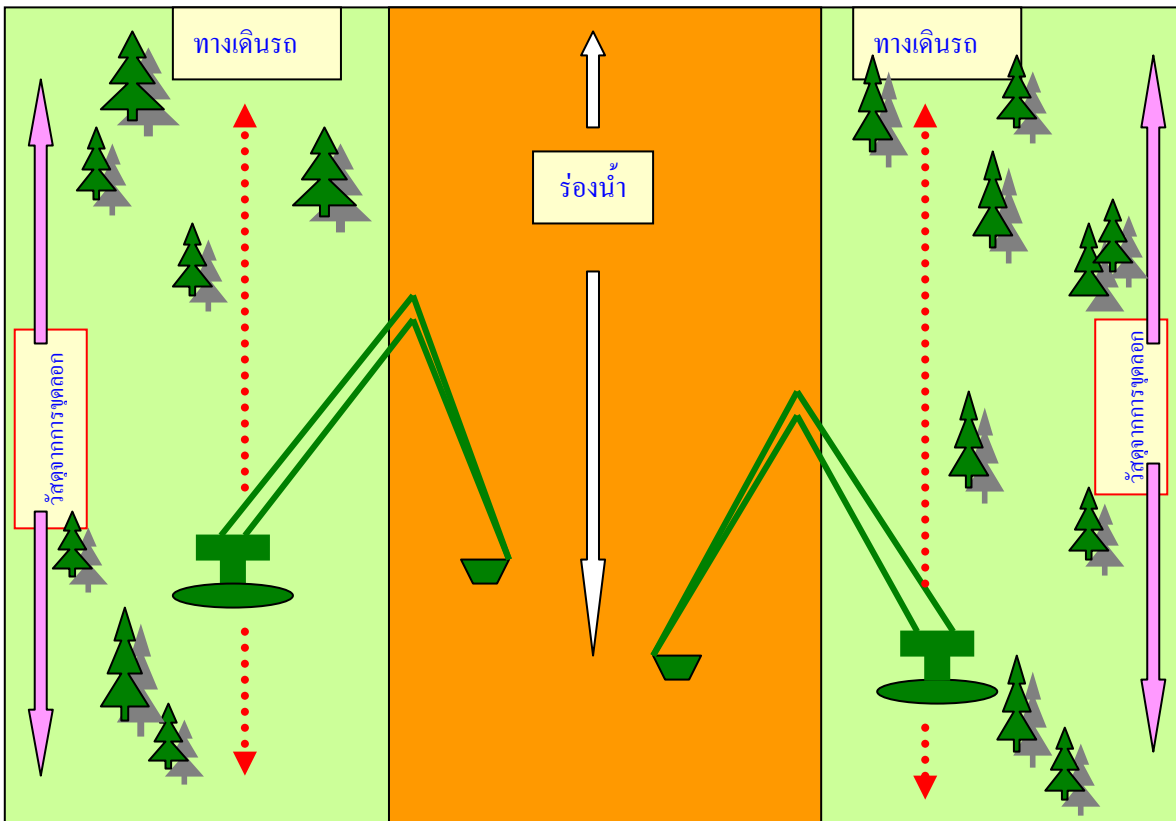
ภาพที่ 48 ภาพร่องน้ำขนาดเล็ก

สิ่งที่ต้องทำการสำรวจล่วงหน้าก่อนการขุดลอก

1. ต้องทำการสำรวจพื้นที่ที่จะทำการขุดลอกว่ามีเส้นทางคมนาคมเข้าไปยังพื้นที่ขุดลอกได้อย่างไร
2. ถนนเข้าพื้นที่ขุดลอกมีความกว้างพอสำหรับรถเทเลอร์บรรทุกแบคโฮต้องสามารถเข้าไปยังพื้นที่ได้
3. สำรวจลักษณะสิ่งกีดขวางและทางลอด เช่น สายไฟฟ้า สะพานต้องสามารถรับน้ำหนักรถได้
4. ต้องสำรวจหาที่นำรถแบคโฮลงจากรถเทเลอร์
5. สำรวจวัสดุพื้นท้องน้ำ เพื่อเตรียมอุปกรณ์การขุดให้พร้อมและตรงกับวัสดุชนิดนั้นๆ เช่น ฟันบั้งก็ ขนาดบั้งก็ เป็นต้น
6. ขนาดความกว้างของร่องน้ำ ต้องมีความกว้างไม่เกินกว่ารัศมีของแขนรถแบคโฮที่สามารถทำงานได้
7. พื้นที่ที่กองวัสดุที่ได้จากการขุดลอก ต้องไม่ห่างจากร่องน้ำมากเพราะรัศมีของแขนรถแบคโฮมีระยะทางที่จำกัด และต้องระวังวัสดุจะไหลกลับมาลงร่องน้ำที่ขุดลอกแล้ว
8. ต้องคำนึงถึงที่ยืนรถต้องสามารถรับน้ำหนักรถแบคโฮได้ไม่ขยับตัว



ภาพที่ 49 ภาพร่องน้ำขนาดเล็ก



ภาพที่ 50 การสำรวจก่อนการขุดลอก

ขั้นตอนการขุดลอก

1. นำรถขุดเข้าพื้นที่ขุดลอก
2. ทำการขุดลอกโดยทิ้งดินบริเวณด้านข้างของขอบร่อง
3. ทำการปรับแต่งกองวัสดุที่ได้จากการขุดลอกเพื่อไม่ให้เกิดขวางทางและไม่ไหลกลับลง

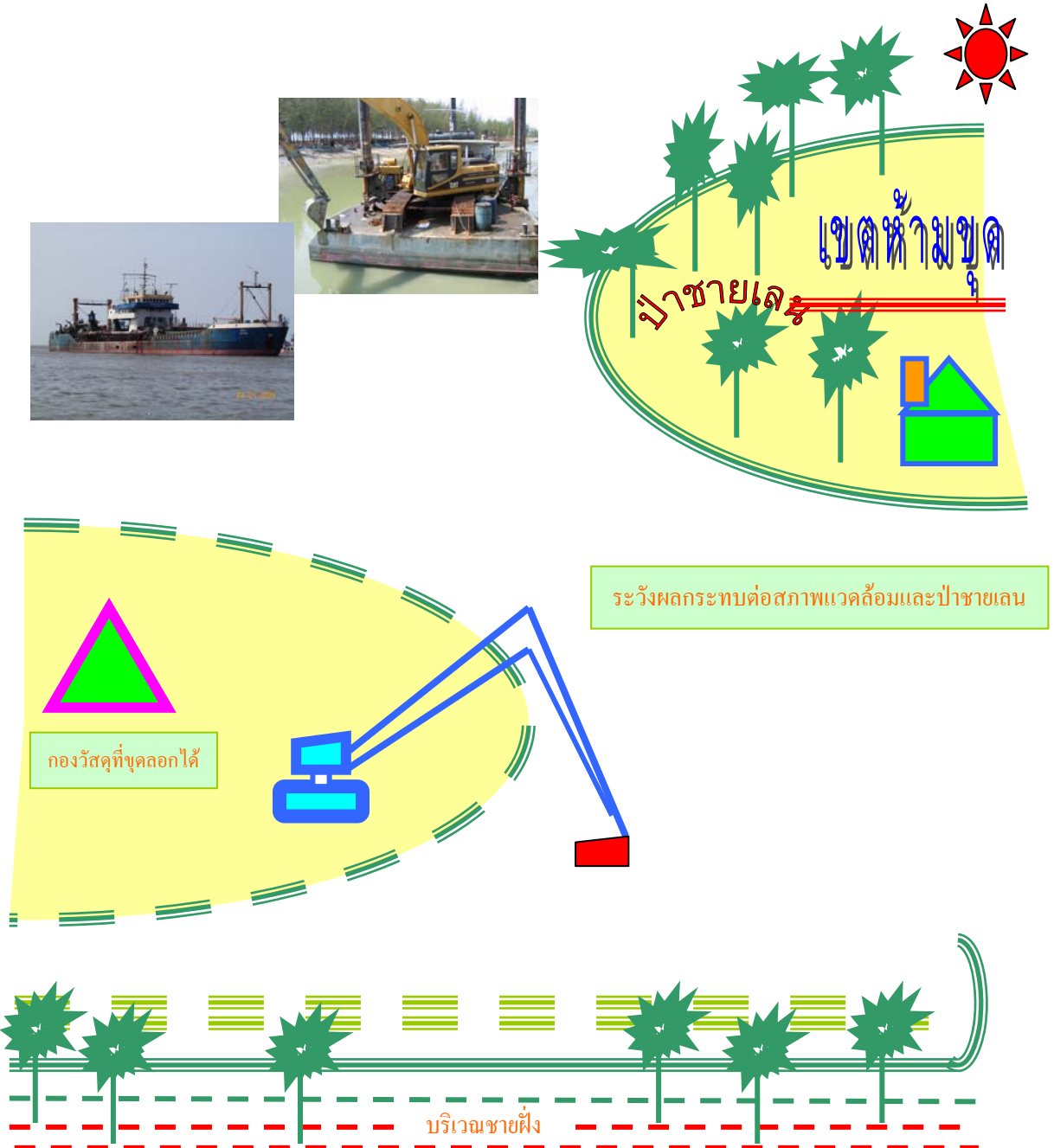
ร่องน้ำที่ขุดลอก



ภาพที่ 51 การขุดลอกร่องน้ำและที่ทิ้งดิน

ข้อควรระวัง

1. ด้านสิ่งแวดล้อมต้องไม่ก่อมลพิษต่อสภาพแวดล้อม
2. ต้องคำนึงถึงพื้นที่ป่าชายเลนและระบบนิเวศ
3. ต้องไม่เป็นพื้นที่ของเอกชนเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าของที่เป็นลายลักษณ์อักษร



ภาพที่ 52 ข้อควรระวังในการปฏิบัติงานขุดลอก

$$B = (1.4 \times 10) + (1.5 \times 15) + (1.6 \times 20) + (2.2 \times 25) + (2.4 \times 30) + (2.5 \times 35) + (2.4 \times 40) + (2.3 \times 45) + (2.2 \times 50) + (2.0 \times 55) + (1.7 \times 60) + (1.5 \times 65) + (1.3 \times 68) + (1.3 \times 55) + (4.0 \times 15) + (4.0 \times 5) = 1141.9$$

$$\frac{\text{พื้นที่หน้าตัด A-B}}{2} = 99.3 \text{ ตร.ม.}$$

เมื่อได้ค่าพื้นที่หน้าตัดของ Cross Section ของแต่ละสถานีมาแล้ว ก็นำมาคำนวณหาเนื้อดินด้วยวิธีหาค่าเฉลี่ย ตามตัวอย่าง

ตัวอย่าง				
สถานี	พ.ท.หน้าตัด (ม. ²)	ค่า พ.ท. หน้าตัดเฉลี่ย (ม. ²)	ระยะทาง (ม.)	จำนวนเนื้อดิน (ม. ³)
223+150	78.5	85.4	50	4,270.0
223+200	92.3	98.95	50	4,947.5
223+250	105.6	84.65	50	4,232.5
223+300	63.7	54.8	42	2,301.6
223+342	45.9	29.15	58	1,690.7
223+400	12.4			
รวม				17,442.3

โดยการนำค่าพื้นที่หน้าตัดระหว่างสถานีทั้งสองมาบวกกันแล้วหารด้วย 2 จะเป็นค่าพื้นที่หน้าตัดเฉลี่ยในช่องที่ 3 จากนั้นนำค่าในช่อง 3 คูณระยะทางระหว่างสถานีทั้งสองในช่องที่ 4 ก็จะได้จำนวนเนื้อดินในช่องที่ 5

ปัญหาอุปสรรคของการปฏิบัติงานและการแก้ไขปัญหา



ภาพที่ 54 ข้อควรระวังในการขุดลอก

ปัญหาและอุปสรรคของการปฏิบัติงาน

1. การขนย้ายรถขุดทางบก เนื่องจากรถขุดมีความกว้างของฐานล้อและความยาวของแขนที่ยาวกว่ารถขุดทั่วไป ทำให้เป็นปัญหาในการขนย้าย เนื่องจากหารถขุดเทเลอร์สำหรับขนย้ายที่มีขนาดใหญ่มา จึงเป็นอุปสรรคในการขนย้าย อีกทั้งตำบลที่ขุดลอกยังมีถนนที่แคบและถูกจำกัดด้วยความสูงของสายไฟ และวัสดุอื่น ๆ จึงยากลำบากในการขนย้าย

2. การขนย้ายรถขุดทางน้ำ (พร้อมโป๊ะ) การขนย้ายรถขุดพร้อมโป๊ะจะกระทำเฉพาะพื้นที่ขุดลอกมีระยะทางใกล้ ๆ เท่านั้น เพราะมีอันตรายในการลากจูงโป๊ะซึ่งมีรถขุดบรรทุกอยู่ด้วย จึงพยายามหลีกเลี่ยงการลากจูงโดยวิธีนี้



ภาพที่ 55 การขนย้ายรถขุดทางน้ำ

3. ปัญหาความแตกแยกในชุมชน ทำให้การปฏิบัติงานขุดลอกเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก เพราะความต้องการของกลุ่มคนแต่ละกลุ่มไม่เหมือนกัน



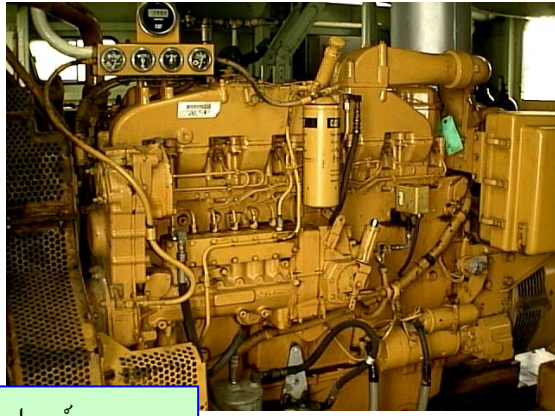
ภาพที่ 56 ปัญหาและอุปสรรคของการปฏิบัติงานและแก้ไข้ปัญหา

4. ปัญหาที่ทิ้งดิน โดยเฉพาะร่องน้ำที่อยู่ใกล้กับสถานที่ท่องเที่ยวหรือบ้านพักตากอากาศ จะมีการทำเขื่อนกันดินติดกับร่องน้ำทำให้เกิดปัญหาไม่มีที่ทิ้งดิน การปฏิบัติงานขุดลอกทำได้ไม่เต็มที่ เกิดปัญหาทิ้งดินล้าที่เอกชน การขุดลอกทำให้ขอบร่องน้ำพังทลายกระทบกับที่เอกชนเนื่องจากขอบร่องมีพื้นที่จำกัดหลายด้านทั้งบ้านเรือนสิ่งปลูกสร้าง ถนน ฯลฯ



ภาพที่ 57 สถานที่ทิ้งดิน

5. ปัญหาเรื่องข้อมทำอุปกรณ์การขุด (รถขุดและโป๊ะ) การข้อมทำรถขุดและโป๊ะรวมทั้งการจัดหาอะไหล่เป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก เนื่องจากการขนย้ายวัสดุและอะไหล่ที่มีขนาดใหญ่และน้ำหนักมากเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก



การบำรุงรักษาอุปกรณ์การขุด



ภาพที่ 58 ปัญหาและอุปสรรคของการปฏิบัติงานและการแก้ไข้ปัญหา

6. ปัญหาการนำรถขุดขึ้นลงจากโป๊ะ บางพื้นที่ไม่มีชายหาดหรือตลิ่งที่จะนำรถขึ้นลงจากโป๊ะได้ ทำให้เสียเวลา

การแก้ไข้ปัญหาที่เกิดจากการขุดลอก

1. การขนย้ายรถขุดทางบก จะจัดหารถเทเลอร์ขนาดใหญ่ชนิดต่ำ ขนาดใหญ่จากจังหวัดใกล้เคียงหรือกรุงเทพโดยใช้รถของ ร.ส.พ. ในการขนย้าย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากที่สุด



ภาพที่ 59 การขนย้ายอุปกรณ์การขุดทางบก

2. การลากจูงทางน้ำ ทำการลากจูงโป๊ะบรรทุกรถชุดโดยเรือลากจูงด้วยความเร็วต่ำ เพื่อป้องกันโป๊ะมุดน้ำ หรือพลิกคว่ำได้



ภาพที่ 60 การขนย้ายอุปกรณ์การขุดทางน้ำ

3. ก่อนการขุดลอกจะต้องมีการนัดทำประชาพิจารณ์ ของชาวประมงและคนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่ไ้ร่องน้ำมาทำความเข้าใจเพื่อกำหนดแนวทางในการขุดลอก จัดหาที่ทิ้งดิน บางครั้งมีสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ที่ต้องรื้อถอนออก

4. ในการซ่อมทำเครื่องจักร บางครั้งต้องจ้างตัวแทนบริษัทมาซ่อมทำเนื่องจากมีเครื่องมือพิเศษในการซ่อมเฉพาะ



ภาพที่ 61 ปัญหาอุปสรรคของการปฏิบัติงานและการแก้ไขปัญหา

5. ปัญหาการนำรถขุดขึ้นลงจากโป๊ะ ต้องควบคุมบริเวณใกล้เคียงที่ดินมีความแข็งแรงพอรับ น้ำหนักรถได้ ขุดเป็นเนินให้มีความสูงรับกับตัวโป๊ะ เพื่อความปลอดภัยในการนำรถลงจากโป๊ะ



ปัญหาการนำรถขุดขึ้น-ลงจากโป๊ะ



ภาพที่ 62 อุปสรรคในการขนย้ายอุปกรณ์การขุด

การจัดทำงบประมาณ

ในการดำเนินงานชุดล่อร่องน้ำขนาดเล็ก โดยใช้รถชุดไฮดรอลิก และโป๊ะบรรทุกชุดไฮดรอลิก ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้มีการประมาณการค่าใช้จ่ายในการทำงาน 30 วัน ดังนี้

รายละเอียดค่าใช้จ่าย

- ค่าเบี้ยเลี้ยง

เจ้าหน้าที่ระดับ 4 จำนวน 2 คน อัตราวันละ 180 บาท จำนวน 30 วัน เป็นเงิน 10,800.-บาท

เจ้าหน้าที่ระดับ 1-2 จำนวน 5 คน อัตราวันละ 120 บาท จำนวน 30 วัน เป็นเงิน 18,000.-บาท

- ค่าที่พักเหมาจ่าย

เจ้าหน้าที่ระดับ 1-4 จำนวน 7 คน อัตราวันละ 100 บาท จำนวน 30 วัน เป็นเงิน 21,000.-บาท

- ค่าจ้างเหมาบริการ

เป็นเงิน 20,000.-บาท

- ค่าจ้างเหมาซ่อมบำรุง

เป็นเงิน 10,200.-บาท

- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

เป็นเงิน 75,000.-บาท

- ค่าวัสดุ

เป็นเงิน 35,000.-บาท

รวมเป็นเงิน 190,000.-บาท

ในการดำเนินงานชุดล่อโดยใช้รถชุดไฮดรอลิก พร้อมโป๊ะบรรทุกชุดไฮดรอลิกมีความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงและวัสดุหล่อลื่นในการทำงาน 10 ชม. ต่อวันจะสิ้นเปลืองดังนี้

- น้ำมันเชื้อเพลิง	โดยประมาณ	240 ลิตร
- น้ำมันหล่อลื่น	โดยประมาณ	10 ลิตร
- น้ำมันไฮดรอลิก	โดยประมาณ	- ลิตร
- จารบี	โดยประมาณ	0.5 ลิตร

โดยปกติจะเติมน้ำมันไฮดรอลิกก็ต่อเมื่อระดับน้ำมันต่ำกว่าระดับปกติที่ใช้งานอยู่ หรือในกรณีที่มีการรั่วของน้ำมันไฮดรอลิกในระบบ

การก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในทางน้ำขนาดเล็ก

ทางน้ำขนาดเล็กโดยทั่วไปประสบกับปัญหาของตลิ่งพังด้วยสาเหตุหลักก็คือ สภาพของดินริมตลิ่งเป็นดินทราย หรือดินร่วนปนทราย ในฤดูฝนซึ่งเป็นหน้าน้ำหลากจึงถูกกัดเซาะเสียหายจากกระแสน้ำในทางน้ำนั้น ๆ เอง และจากน้ำฝนทำให้สาธารณะสมบัติของทางราชการ เช่น ถนน โรงเรียน วัด ฯลฯ ตลอดจนอาคารบ้านเรือนและพื้นที่ทำกินของราษฎรพังทลาย การก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังจึงมีความจำเป็น นอกจากนี้เขื่อนป้องกันตลิ่งพังยังสามารถช่วยปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ของทางน้ำเมื่อสร้างเสร็จแล้ว ใช้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจได้อีกด้วย



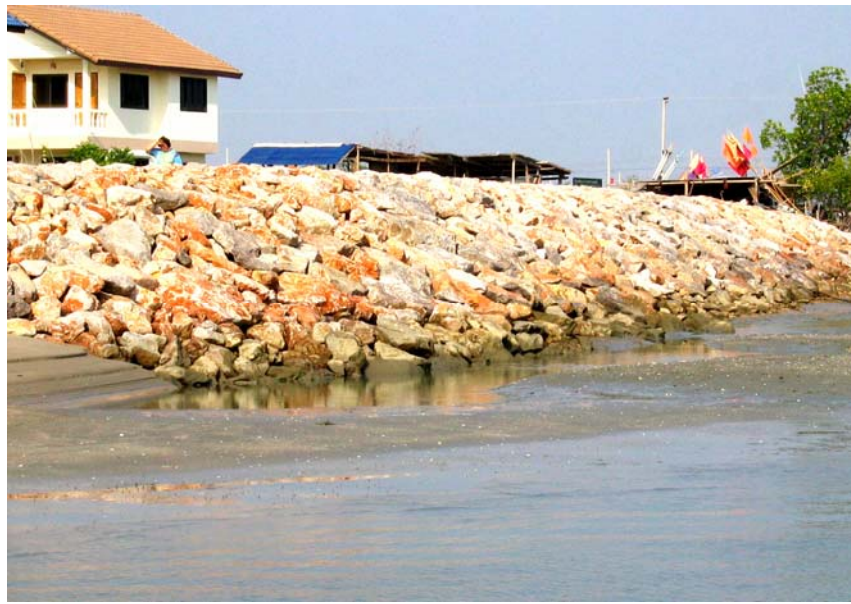
ภาพที่ 63 ภาพการพังทลายของตลิ่ง



ภาพที่ 64 ตัวอย่างของเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง

หลักเกณฑ์การก่อสร้าง

1. ชนิดของเขื่อนป้องกันตลิ่งที่จะทำการก่อสร้าง ขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศของทางน้ำนั้น ๆ เช่น ถ้าตลิ่งมีความลาดชันมาก (1 : 2 ขึ้นไป) ใช้แบบเรียงหินหรือเรียงหินยาแนวหรือหินเรียงในกล่องลวดตาข่าย แต่ถ้าตลิ่งที่พังมีความชันมาก (ความลาดชันน้อยกว่า 1 : 2) ใช้แบบกำแพงดินคอนกรีตเสริมเหล็กหรือแบบดินเสริมแรงดึง (Reinforced Soil)



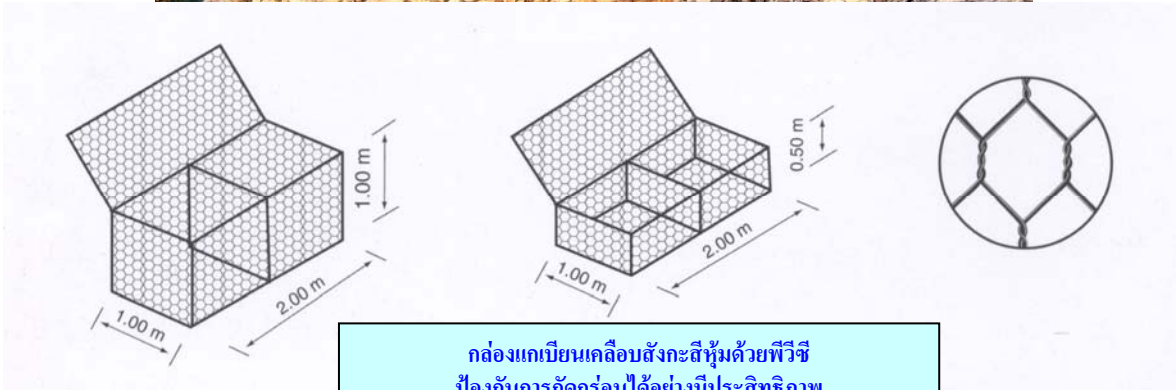
ภาพที่ 65 ตัวอย่างของเขื่อนประเภทเรียงหิน



ภาพที่ 66 ตัวอย่างของเขื่อนประเภทเรียงหินยาแนว



เขื่อนแบบหินเรียงในกล่องลวดตาข่าย



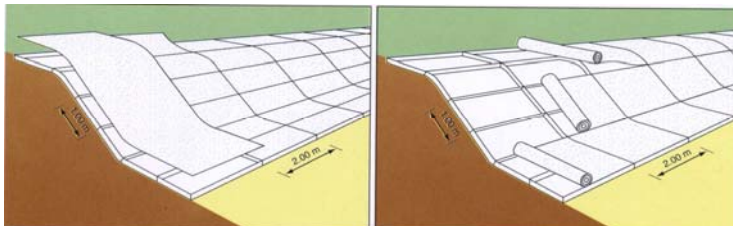
กล่องแกเบียนเคลือบสังกะสีหุ้มด้วยพีวีซี ป้องกันการกัดกร่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพ



การรถไฟหัวหิน



แม่น้ำเจ้าพระยา - นครสวรรค์



รูปแบบต่าง ๆ ของเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง

ภาพที่ 67 ตัวอย่างของเขื่อนประเภทหินเรียงในกล่องลวดตาข่าย



ภาพที่ 68 ตัวอย่างของเขื่อนประเภทหินเรียงในคลองลวดตาข่าย

2. เขื่อนป้องกันตลิ่งพังจะต้องไม่ล้ำเข้าไปในร่องน้ำของทางน้ำจนทำให้เกิดขวางทางเดินเรือหรือขวางทางการไหลของน้ำ



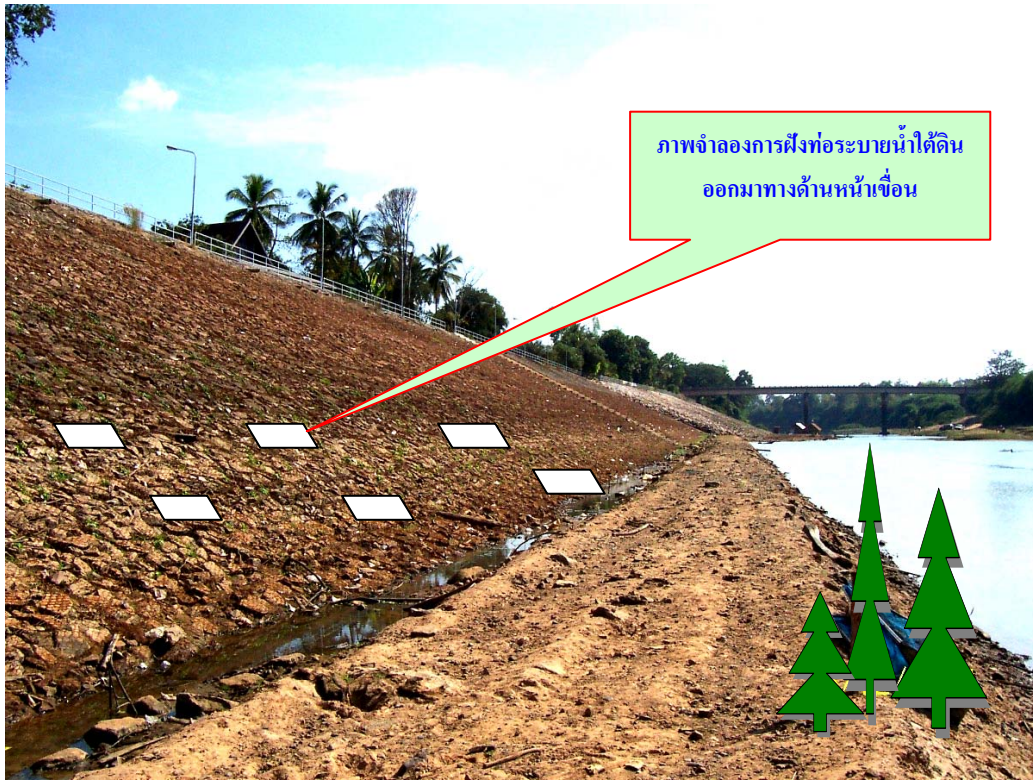
ภาพที่ 69 แนวเขื่อนป้องกันตลิ่ง

3. ดินเดิมที่เป็นดินอ่อน ไม่สามารถรับน้ำหนักได้ต้องรื้อออกแล้วบดอัดใหม่ด้วยดินที่มีคุณสมบัติบดอัดแน่นได้ เช่น ทราย เป็นต้น หรือโดยการทิ้งหินใหญ่ การตรวจสอบดินเดิมต้องทำการเจาะสำรวจชั้นดินบริเวณที่จะทำการก่อสร้าง



ภาพที่ 70 ตัวอย่างการบดอัดดิน

4. การออกแบบเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ต้องคำนึงถึงปัญหาที่เกิดจากน้ำใต้ดินที่จะก่อสร้างด้วย เพราะอาจเกิดแรงดันทำให้เขื่อนยุบพังได้ วิธีการแก้ไขต้องฝังท่อระบายน้ำใต้ดินเหล่านี้ออกมาทางด้านหน้าของเขื่อนฯ



ภาพที่ 71 ภาพจำลองการฝังท่อระบายน้ำใต้ดินออกมาทางด้านหน้าเขื่อน

5. วัสดุที่นำมาใช้ในการก่อสร้าง ต้องมีคุณสมบัติตรงตามที่ระบุไว้ในแบบโดยวิศวกรผู้ออกแบบ ทั้งนี้แบบเขื่อนป้องกันตลิ่งจะต้องมีวิศวกรโยธาที่มีใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมประเภทภาควิศวกรเป็นอย่างน้อยเป็นผู้รับรอง

6. การสำรวจออกแบบเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง จะต้องเก็บรายละเอียดในพื้นที่บริเวณที่จะก่อสร้างให้มากที่สุด รวมข้อมูลดินและข้อมูลระดับน้ำ และจะต้องดำเนินการโดยวิศวกรโยธาที่มีประสบการณ์



ภาพที่ 72 ภาพเขื่อนป้องกันตลิ่งด้านบนเป็นทางเดินและปรับภูมิทัศน์

การควบคุมงานก่อสร้าง

1. ผู้ควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง จะต้องมีความรู้ไม่ต่ำกว่า ปวช. และมีประสบการณ์ในการควบคุมงานก่อสร้างมาแล้ว
2. ผู้ควบคุมงานจะต้องอยู่ควบคุมงานเป็นประจำ และอยู่หน้างานตลอดเวลาที่มีการปฏิบัติงาน
3. ผู้ควบคุมงานจะต้องเก็บตัวอย่างวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างเพื่อทดสอบตามข้อกำหนดในรายการประกอบแบบอย่างเคร่งครัด และถ้าผลการทดสอบไม่เป็นไปตามข้อกำหนดให้ยกเลิกการใช้วัสดุ นั้น ๆ ทันที และหากจำเป็นต้องใช้วัสดุอื่นที่มีคุณภาพเทียบเท่าจะต้องได้รับการยินยอมจากวิศวกรผู้ออกแบบเสียก่อน
4. ผู้ควบคุมงานจะต้องตรวจสอบผลการสำรวจของผู้รับจ้างก่อนทำการก่อสร้างเขื่อนฯ ว่าจะระดับและแนวของเขื่อนฯ ที่จะก่อสร้างถูกต้องตามแบบหรือไม่ ถ้าไม่ถูกต้องให้รีบแก้ไขโดยทันที
5. ผู้ควบคุมงานจะต้องจัดทำรายงานผลการก่อสร้างประจำวัน (Daily Report) เสนอคณะกรรมการตรวจการจ้าง เพื่อเป็นข้อมูลและตรวจสอบติดตามความก้าวหน้าของงาน (รวบรวมเสนอ ทุก 15 วัน)

แนวทางการพิจารณาการขออนุญาตก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง

- ต้องมีรูปแบบที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับร่องน้ำ กระแสน้ำ ตลิ่งและบริเวณข้างเคียง
- ต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรงและอยู่ในแนวฝั่งเดิมมากที่สุด หากมีส่วนที่ยื่นเข้าไปในน้ำให้มีเฉพาะส่วนที่จำเป็น
- ความลาดชันของเขื่อนฯ ไม่เกิน 1 : 2.5 โดยแนวสันเขื่อนด้านบนต้องอยู่ที่แนวกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองที่ดิน สำหรับบริเวณร่องน้ำที่แคบหรืออาจเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ เขื่อนต้องมีลักษณะตั้งตรงและไม่มีความลาดชันยื่นออกมาในแนวน้ำ
- กรณีการก่อสร้างอยู่ในเขตโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำที่กำหนดแนวร่องน้ำทางเรือเดินหรือมีแผนการขุดลอกไว้ ส่วนปลายสุดของเขื่อนฯ ที่มีลักษณะลาดเอียงต้องอยู่ห่างจากขอบร่องน้ำทางเรือเดินไม่น้อยกว่า 15 เมตร
- ส่วนปลายสุดของเขื่อนฯ ต้องไม่ยื่นเกิน 1 ใน 8 ของความกว้างลำน้ำ โดยกำหนดจากตลิ่งถึงตลิ่งบริเวณที่ขออนุญาต
- ลำน้ำที่กว้างไม่เกิน 15 เมตร ในบริเวณที่ขออนุญาต ให้ตัวเขื่อนมีลักษณะตั้งตรงและไม่มีความลาดชันยื่นออกมา

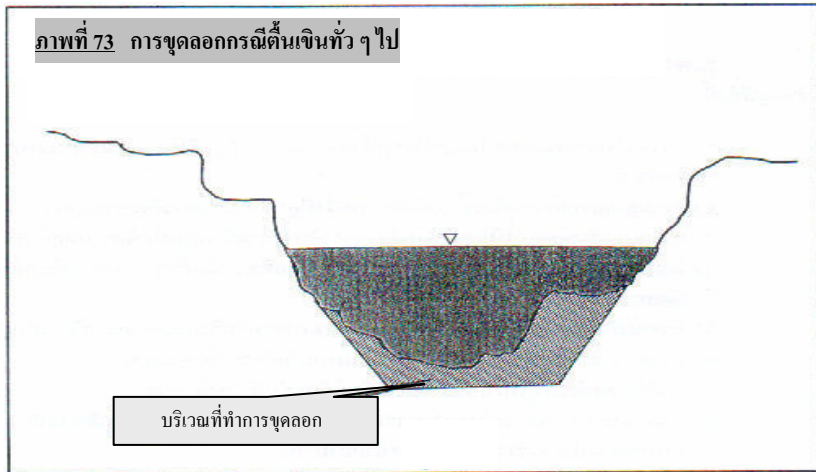
สรุปข้อพิจารณาในการขุดลอกลำน้ำ
การสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง และการถมลำน้ำ

1. การขุดลอกลำน้ำ

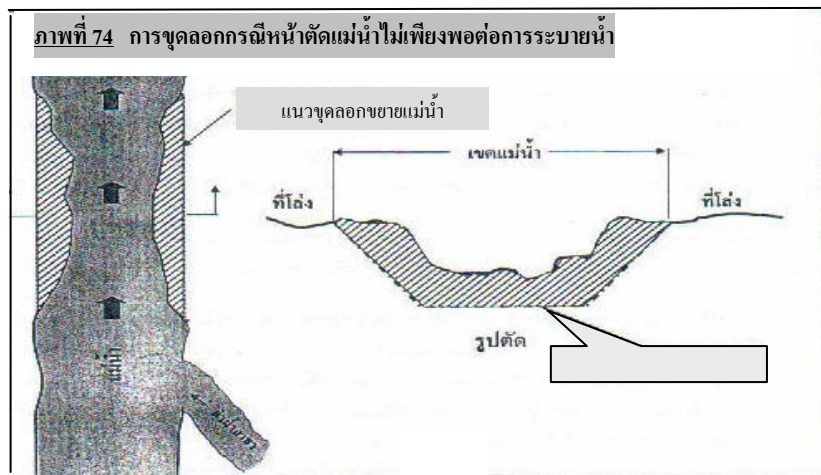
1.1 กรณีที่ต้องขุดลอกลำน้ำ

การขุดลอกลำน้ำมีความจำเป็นในหลายกรณี ดังนี้

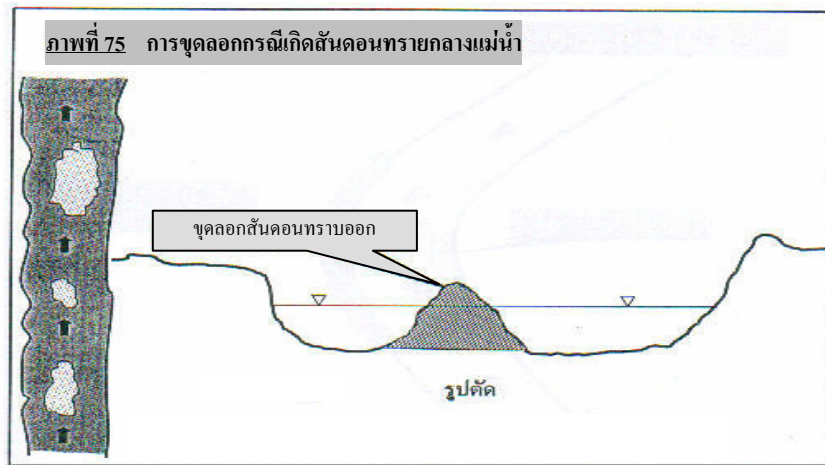
(1) ช่วงที่ลำน้ำตื้นเขินกว่าปกติ (ภาพที่ 73)



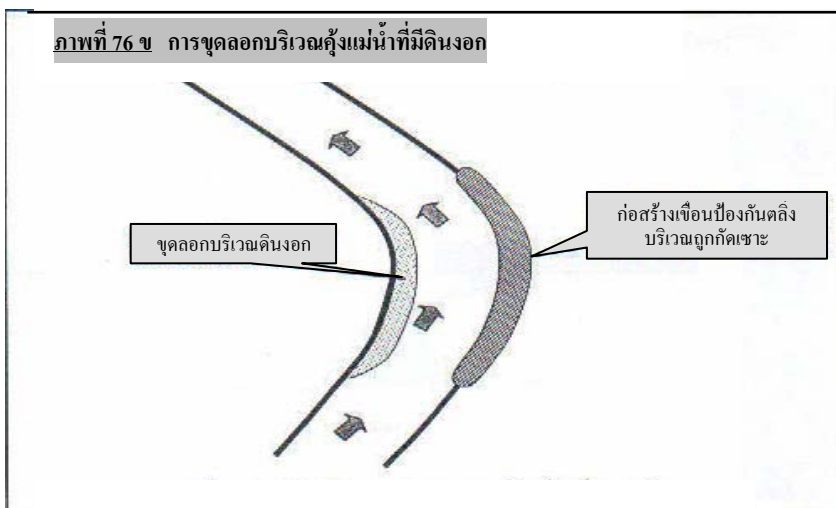
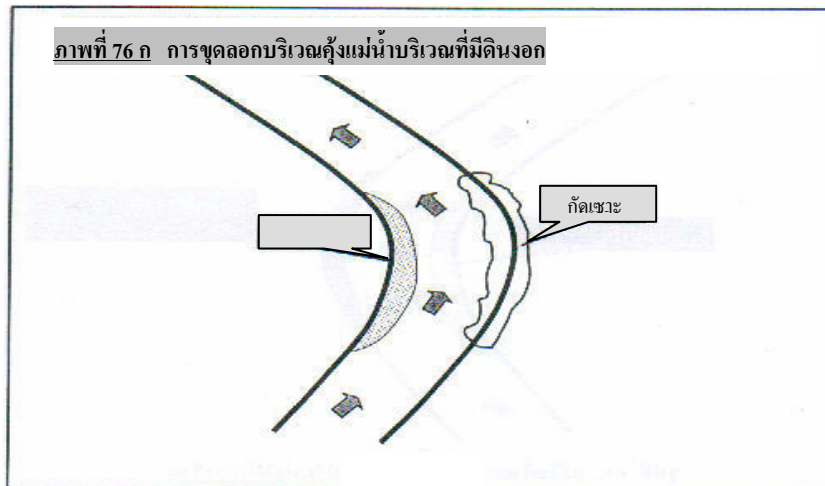
(2) ช่วงลำน้ำแคบและลึกไม่เพียงพอและอาจมีน้ำจำนวนมากระบายมาจากลำน้ำสาขา (ภาพที่ 74)

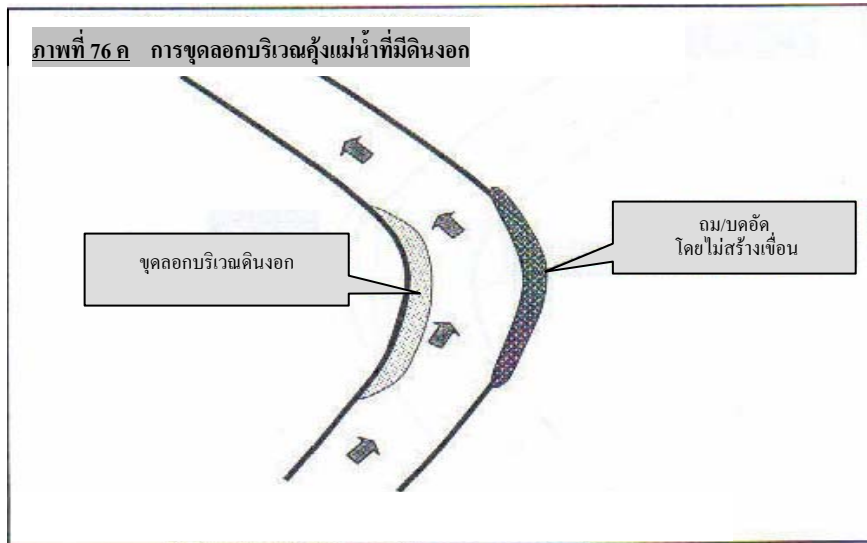


- (3) ช่วงลำน้ำที่มีเกาะแก่งกลางแม่น้ำ ซึ่งเกิดจากการตกทับถมของตะกอน (ภาพที่ 75)

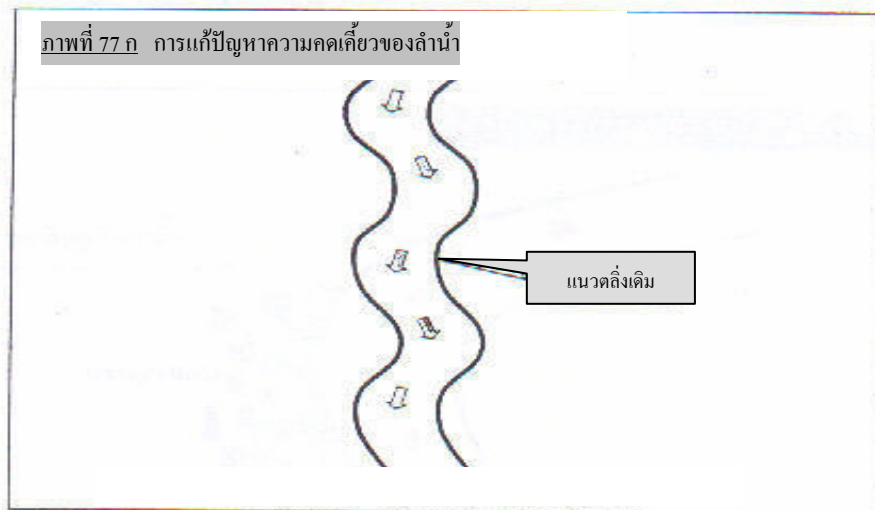


- (4) ช่วงคู้้งน้ำด้านในที่ดินงอกออกมาจากแนวฝั่งเดิม ทำให้ฝั่งตรงข้ามถูกกัดเซาะ (ภาพที่ 76ก- 76ค)





(5) ช่วงลำน้ำที่มีความคดเคี้ยวหลายคู้งติดต่อกัน (ภาพที่ 77ก)



1.2 ข้อพิจารณาในการขุดลอกลำน้ำทั่วไป

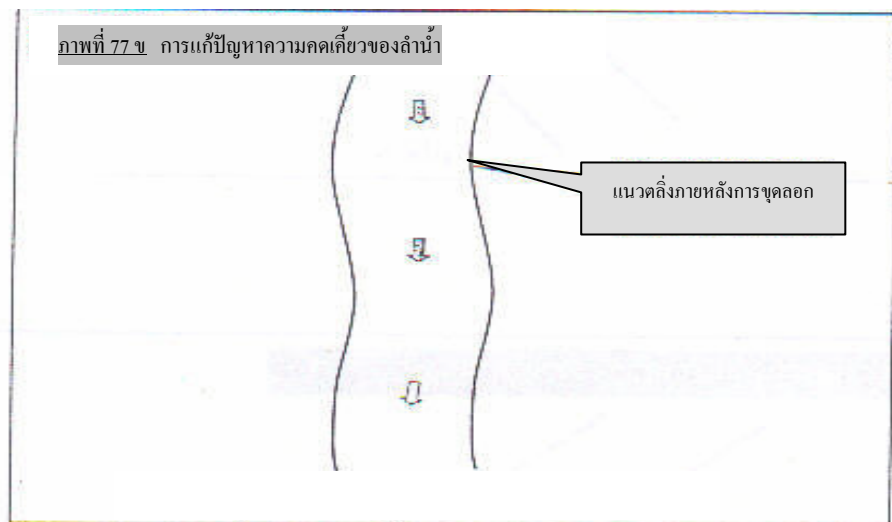
ในการขุดลอกลำน้ำช่วงต่าง ๆ รวมทั้งการขุดลอกเกาะแก่ง ควรมีการพิจารณาความกว้าง ความลึก และความยาวของการขุดลอก ดังนี้

- (1) ความกว้างเขตทางของแม่น้ำในช่วงที่จะขุด (พิจารณาปัญหาการเวนคืนที่ดิน)
- (2) ระดับท้องน้ำทางด้านต้นน้ำและด้านท้ายน้ำ ซึ่งมีระยะทางอย่างน้อย 1 กม. จากปลายของช่วงที่จะขุดลอก (โดยทั่วไปควรพิจารณาในระยะยาวกว่านั้น เพื่อให้แน่ใจว่าเมื่อขุดลอกแล้วการระบายน้ำทางท้ายน้ำจะเพียงพอและไม่เกิดปัญหาอุปสรรคด้านการระบายน้ำเป็นลูกโซ่ต่อเนื่องไปทางท้ายน้ำ)

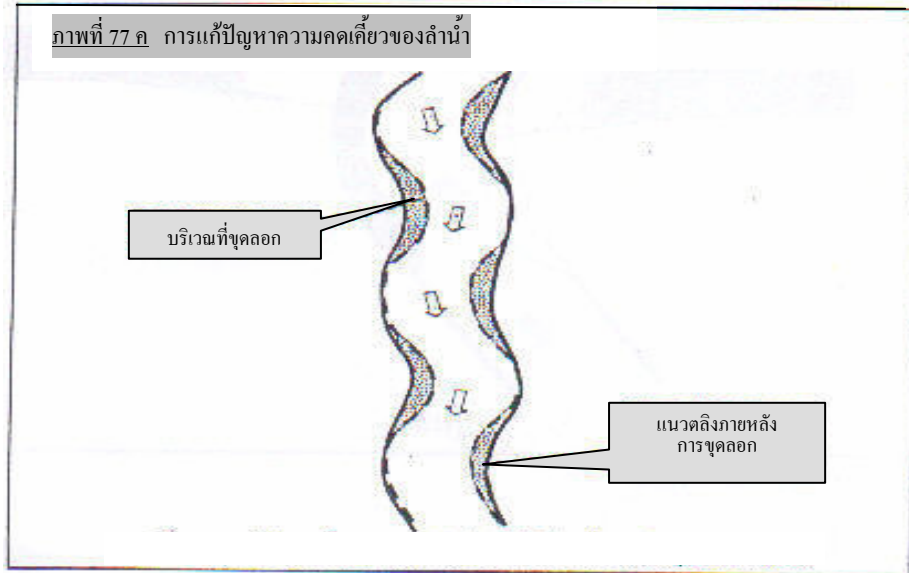
- (3) ปัญหาน้ำท่วมทางด้านเหนือน้ำซึ่งเกิดจากการตื้นเขินของลำน้ำช่วงที่จะขุดลอก (ระดับน้ำและปริมาณน้ำท่วมที่จะต้องแก้ไข)
- (4) การกำหนดขนาดและลักษณะของการขุดลอก ต้องวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ซึ่งปกติก็มีข้อพิจารณา ดังนี้
 - 1) ควรมีความกว้างไม่เกินเขตทางของลำน้ำ เพื่อป้องกันปัญหาการเวนคืนที่ดิน
 - 2) มีความสามารถในการระบายน้ำท่วมในฤดูฝนได้ตามเกณฑ์ที่กำหนด (ปกติควรระบายน้ำได้เท่ากับความสามารถของช่วงของลำน้ำด้านเหนือน้ำและท้ายน้ำซึ่งไม่มีปัญหาการตื้นเขิน)
 - 3) มีระดับของท้องน้ำเมื่อขุดลอกแล้วสอดคล้องกับระดับน้ำทางด้านเหนือน้ำและท้ายน้ำ (ปกติจะต้องสอดคล้องกับความลาดชันของลำน้ำทั้งทางด้านเหนือน้ำและทางท้ายน้ำเพื่อป้องกันการไหลเอ่อย้อนของกระแสน้ำขึ้นมายังบริเวณที่ขุดลอก)
 - 4) มีความยาวของการขุดลอกเพียงพอที่จะไม่ทำให้เกิดการไหลเอ่อย้อนของน้ำขึ้นมายังบริเวณขุดลอก (เนื่องจากระยะทางที่ขุดลอกยาวไม่เพียงพอ)

1.3 การขุดลอกลำน้ำที่มีปัญหาความคดเคี้ยวของลำน้ำหลายช่วงต่อเนื่องกัน (ภาพที่ 77ข-77ค)

- (1) ปกติจะมีข้อพิจารณาด้านต่าง ๆ เช่นเดียวกับที่กล่าวในข้อ 1.1
- (2) ความพยายามที่จะตัดลำน้ำให้ค่อนข้างตรงจะทำให้ลำน้ำที่ขุดลอกแล้วกว้างกว่าที่ควรจะเป็น มีค่าขุดลอกสูงเกินไป และอาจต้องขุดลอกเลยออกไปจากเขตทางของลำน้ำ ดังภาพที่ 77ข (มีปัญหาการเวนคืนที่ดิน)



- (3) ควรพยายามขุดลอกคั้งน้ำด้านในเฉพาะเท่าที่จำเป็น ทำให้คั้งน้ำมันขึ้นเพื่อลดการกัดเซาะของทางไหลของน้ำ (ภาพที่ 77 ค) ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการเวนคืนที่ดิน ลดค่าใช้จ่ายในการขุดลอก และป้องกันการระบายน้ำที่มากเกินไป ซึ่งเป็นซึ่งอาจเกิดปัญหาดังในข้อ (4) ตามมาได้



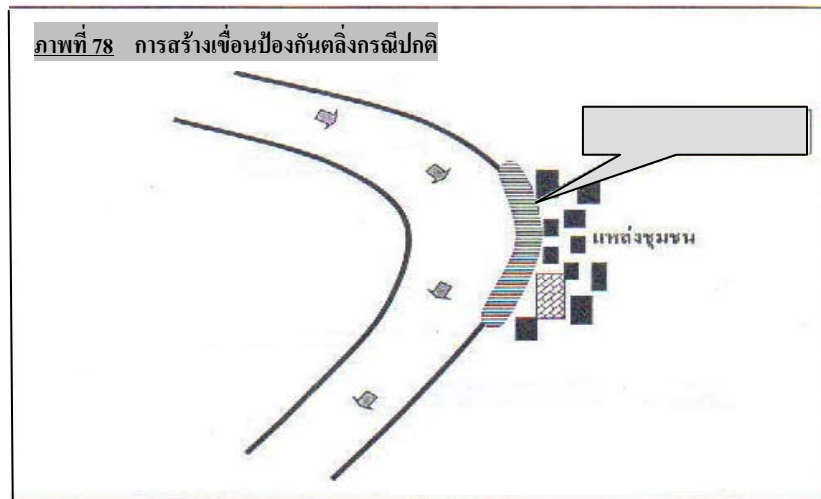
- (4) มีหลายกรณีสำหรับแม่น้ำช่วงที่อยู่ใกล้ทะเลซึ่งมีการเดินเรือหรือการประมงในลำน้ำมาก การขุดลอกแบบตัดคั้งน้ำหลายคั้งต่อเนื่องกันและขุดลอกมากเกินไป จะทำให้การระบายน้ำในช่วงน้ำลงเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วเกินไปและทำให้น้ำในลำน้ำตื้นมากเกินไป จนอาจเป็นอุปสรรคมากต่อการเดินเรือหรือการประมงได้ สาเหตุของปัญหาดังกล่าวอาจมี ดังนี้

- (ก) ระดับน้ำในช่วงน้ำขึ้นและน้ำลงมีความแตกต่างกันมาก เมื่อระดับน้ำลดลงมากตอนช่วงน้ำลงจึงเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือและการประมง
- (ข) การขุดลอกทำลึกเกินไปหรือกว้างเกินไป และมีการตัดคั้งน้ำหลายคั้งเกินกว่าความจำเป็น ทำให้น้ำระบายออกได้มากกว่าที่ควรจะเป็น
 - การแก้ไขปัญหานี้คือ จะต้องศึกษารายละเอียดของลักษณะท้องน้ำ ระดับน้ำขึ้นลง และความเร็วของกระแสน้ำ ความเสียดทานของลำน้ำ และวิเคราะห์ปริมาณ และลักษณะการขุดลอกด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์อย่างระมัดระวังว่าควรขุดลอกกว้างและลึกเท่าไร และควรทำที่คั้งน้ำจึงจะเหมาะสมสามารถแก้ไขปัญหาคั้งน้ำได้โดยไม่ทำให้เกิด ปัญหาข้างเคียงตามมา

2. การสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง

การสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังอาจพิจารณาแบ่งออกได้เป็น 2 กรณีสำคัญ คือ (1) กรณีไม่มีดินงอกบริเวณคู้้งน้ำด้านใน รวมทั้งกรณีของการกัดเซาะในช่วงลำน้ำที่ตรงและไม่เป็นคู้้งน้ำ (การกัดเซาะเกิดจากคลื่น การลดระดับน้ำที่รวดเร็วทางท้ายน้ำจากอ่างเก็บน้ำ หรือตลิ่งเป็นดินกรวดทรายที่ถูกกัดเซาะง่าย กับ (2) กรณีที่มีดินงอกที่คู้้งน้ำด้านใน

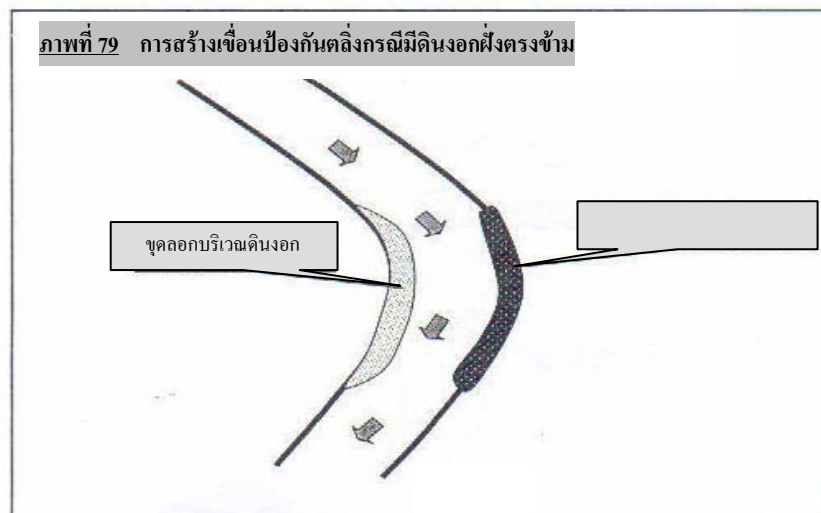
(1) กรณีแรกมักต้องสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังเพื่อรักษาเสถียรภาพของตลิ่ง (ภาพที่ 78)



(2) กรณีที่ 2 (เกิดจากดินงอก) อาจแก้ไขได้ 2 วิธี คือ

(ก) การขุดลอกบริเวณดินงอกที่คู้้งน้ำด้านในออก ส่วนคู้้งน้ำด้านนอกที่มีการกัดเซาะแก้ไขโดยถมดินกลับเข้าไปแล้วบดอัดให้แน่นจนมีเสถียรภาพเพียงพอ (ภาพที่ 76ค)

(ข) วิธี (ก) อาจได้ผลดีไม่เท่าที่ควรหากการอัดดินทำได้ไม่ดีพอ หรืออัดแล้วไม่เกิดสภาพที่เสถียร กรณีดังกล่าวต้องแก้ไขด้วยการสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งที่คู้้งน้ำด้านนอกไปพร้อม ๆ กับการขุดลอกดินงอกที่คู้้งน้ำด้านในด้วย (ภาพที่ 79)



ข้อพิจารณาในการกำหนด ขนาด ลักษณะ และวิธีการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งมีหลายตัวแปร ที่สำคัญมีดังนี้

- 1) ความแรงของกระแสน้ำในฤดูที่มีการกัดเซาะมาก (ปกติหากกระแสน้ำแรงมากมักมีการกัดเซาะมาก)
- 2) ความสูงของตลิ่งจากท้องน้ำ (ปกติหากตลิ่งที่สูงมากมักมีการกัดเซาะมาก)
- 3) ความลาดชันของลำน้ำในช่วงดังกล่าว (ปกติหากลาดชันมากมักมีการกัดเซาะมาก)
- 4) ปัญหาคลื่นในลำน้ำว่ามีมากน้อยเพียงใด (ปกติหากมีคลื่นมากและ/หรือคลื่นแรงมักมีการกัดเซาะมาก)
- 5) ลักษณะดินของตลิ่ง (ปกติหากเป็นดินกรวดทรายหรือดินปนทรายมักมีการกัดเซาะมาก)
- 6) ความลาดชันของตลิ่ง (ปกติหากตลิ่งชันมากมักมีการกัดเซาะมาก)
- 7) รัศมีความโค้งของคูก้น้ำ (ปกติหากมีรัศมีน้อยมักมีการกัดเซาะมาก)
- 8) ปัญหาดินงอก (เทียบกับสภาพธรรมชาติก่อนมีการงอก ปกติหากดินงอกออกมามากมักมีการกัดเซาะฝั่งตรงข้ามเขื่อนไปทางท้ายน้ำมาก)

การวิเคราะห์ต้องใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ด้วยเช่นกัน เพราะการก่อสร้างเขื่อนที่มีความยาวไม่เหมาะสม หรือมีลักษณะไม่เหมาะสม หรือมีการสร้างขึ้นเข้าไปในลำน้ำมากจนไม่เหมาะสม จะทำให้เกิดผลกระทบต่อกรกัดเซาะตลิ่งมากขึ้นทางด้านท้ายน้ำหรือด้านเหนือน้ำได้

3. การถมลำน้ำ

กรณีที่ต้องการถมลำน้ำบางช่วงเพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ เช่น การพัฒนาสวนสาธารณะ หรือเพื่อก่อสร้างอาคารในลำน้ำ จะทำให้ลำน้ำแคบลง ความสามารถในการระบายน้ำจะลดลง และอาจทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมทางด้านเหนือน้ำได้ ขณะเดียวกันความเร็วของกระแสน้ำในช่วงที่มีการถมลำน้ำจะสูงกว่าปกติ จนอาจทำให้มีการกัดเซาะตลิ่งในบริเวณนั้น และบริเวณทางด้านท้ายน้ำช่วงที่อยู่ต่อเนื่องกันได้

การจะกำหนดว่าจะสามารถถมลำน้ำออกไปได้มากน้อยเพียงใดจึงไม่เกิดปัญหาจะต้องศึกษาอย่างละเอียดและใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์เข้าช่วย โดยมีข้อพิจารณาต่าง ๆ ดังนี้

- (1) เมื่อถมแล้วระดับน้ำทางเหนือน้ำในช่วงฤดูน้ำหลากจะต้องไม่สูงขึ้นจนทำให้เกิดน้ำท่วม
- (2) อาจจำเป็นต้องขุดลอกลำน้ำช่วงที่จะถมให้ลึกลง รวมทั้งขุดลอกช่วงเหนือน้ำและช่วงท้ายน้ำด้วย โดยมีความยาวของการขุดลอกที่เหมาะสม เพื่อเพิ่มหน้าตัดของการไหล ทำให้ระดับน้ำด้านเหนือลดลงสู่สภาพปกติ และทำให้กระแสน้ำในช่วงที่ถมและทางท้ายน้ำลงไปมีความเร็วไม่มากเกินไปจนกระทั่งทำให้เกิดการกัดเซาะตลิ่ง
- (3) อาจจำเป็นต้องสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งในลำน้ำช่วงที่มีการถมและช่วงต่อเนื่องไปทางท้ายน้ำด้วย เพื่อป้องกันการกัดเซาะ หากการขุดลอกในข้อ (2) ยังไม่สามารถลดความเร็วของกระแสน้ำลงสู่สภาพปกติได้

ภาคที่ 3

การบริหารสถานี่ขนส่งทางน้ำ

ทำเทียบเรือ

ทำเทียบเรือสาธารณะ

การบริหารสถานีขนส่งทางน้ำ ท่าเทียบเรือ ท่าเทียบเรือสาธารณะ

ลักษณะของท่าเรือ

ประเภทของท่าเรือที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีก่อสร้าง มี 2 ประเภท ดังนี้

ประเภทที่ 1 ท่าเรือระหว่างประเทศ หมายถึงท่าเรือที่มีการขนถ่ายทั้งสินค้าผู้โดยสาร ฯลฯ ระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศเป็นหลัก เช่น ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือระนอง เป็นต้น



ประเภทที่ 2 ทำเรือภายในประเทศ หมายถึงทำเรือที่มีการขนถ่ายสินค้าทั่วไป สินค้าประมง ผู้โดยสาร หรือทำเรืออเนกประสงค์ ระหว่างทำเรือต่างๆ ภายในประเทศ เช่น ทำเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ทำเรือเกาะลอยและเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ทำเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ทำเรือนครพนม จังหวัดนครพนม ฯลฯ

หลักเกณฑ์การพิจารณา

1. การพิจารณาผู้บริหารจัดการทำเทียบเรือ สำหรับทำเรือภายในประเทศ จะสอดคล้องกับพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจ ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ดังนี้

- มาตรา 16 (3) การจัดให้มีและควบคุม ทำเทียบเรือ ทำข้าม เป็นอำนาจหน้าที่ของเทศบาล เมืองพัทยา องค์การบริหารส่วนตำบล

- มาตรา 17 (13) การจัดการและดูแลสถานีขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ เป็นอำนาจหน้าที่ของ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

2. การพิจารณามอบหมายให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใดเป็นผู้บริหารจัดการ จะเป็น การพิจารณาร่วมกันระหว่างกรมธนารักษ์ จังหวัด และ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ประเภทการบริหารจัดการ

การพิจารณาผู้บริหารจัดการทำเทียบเรือ สำหรับเฉพาะทำเรือภายในประเทศ จะสอดคล้องกับพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจ ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2542 การบริหารจัดการทำเรือภายในประเทศที่ทางกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้ก่อสร้างนั้น เป็นการพิจารณาร่วมกันระหว่างกรมธนารักษ์ และกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี สอดคล้องกับศักยภาพและกิจกรรมของทำเรื่อนั้นๆ สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทดังนี้

1. ทำเรือที่ให้บริการเป็นท่าเรือสาธารณะ หมายถึงทำเทียบเรือที่ให้บริการ โดยไม่เรียกเก็บค่าใช้บริการผ่านท่า แต่ไม่รวมการจัดเก็บตามพระราชบัญญัติของท้องถิ่น อันได้แก่ ค่าสาธารณูปโภค ต่าง ๆ ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่ารักษาความสะอาด ค่ารักษาความปลอดภัย ที่ท้องถิ่นสามารถจัดเก็บได้ตามอำนาจที่มีอยู่

ทำเรือที่จัดเป็นท่าเรือสาธารณะเช่น ทำเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ทำเรือควนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ทำเรือข้ามฟาก ทำเรือหางยาว) หรือท่าเรือสาธารณะที่ได้ก่อสร้างในต่างจังหวัดเช่น ทำเรือเกาะลอยและเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ทำเรือเจ้าไหม จังหวัดตรัง ทำเรือเกาะปู จังหวัดกระบี่ ทำเรือศรีบ่อยา จังหวัดกระบี่ ทำเรือเกาะอั้ง จังหวัดกระบี่



2. ท่าเรือที่ให้บริการเป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์ หมายถึงท่าเทียบเรือที่ให้บริการโดยมีการเรียกเก็บอัตราค่าภาระและค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ท่าเรือได้ เช่นท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ท่าเรือโดยสารแหลมงอบ จังหวัดตราด ท่าเรือนครพนม จังหวัดนครพนม ท่าเรือโดยสาร-ท่องเที่ยวปากคลองจิหลาด จังหวัดกระบี่ ท่าเรือตำมะลัง จังหวัดสตูล





เงื่อนไขในการบริหารจัดการ

การบริหารจัดการต้องดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างโดยที่ท่าเรือเป็นโครงสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่รัฐพึงจัดให้กับประชาชนแล้ว การใช้ท่าเรือต้องไม่เป็นการผูกขาดสำหรับผู้หนึ่งผู้ใด โดยมีเงื่อนไขสรุปได้ว่า

ท่าเรือสาธารณะ

- ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดูแลการใช้ประโยชน์
- ต้องไม่มีการเรียกเก็บค่าบริการการใช้ท่าเรือ
- สำหรับ การจัดเก็บตามอำนาจหน้าที่ของท้องถิ่นสามารถกระทำได้ ตามอำนาจหน้าที่

ท่าเรือเชิงพาณิชย์

- ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้บริหารจัดการ เพื่อประโยชน์ในการดูแลรักษาความสะอาดและความเรียบร้อยตามอำนาจหน้าที่
- การจัดเก็บประโยชน์เพื่อนำรายได้มาบริหารท้องถิ่นให้เกิดความเจริญตามวัตถุประสงค์ของการจัดสร้างท่าเรือ
- การใช้ท่าเทียบเรือต้องไม่เป็นการอนุญาตให้เอกชนรายใดรายหนึ่งเข้าใช้ เป็นการผูกขาด
- พื้นที่บริเวณนอกจากท่าเรือที่ใช้เพื่อประโยชน์ต่อเนื่องกับท่าเรือ เช่นลานจอดรถ อาคารประกอบ การจัดให้เช่าจะดำเนินการตามระเบียบกระทรวงการคลัง
- เรือของทางราชการสามารถเข้าจอดเทียบท่าได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย

การจัดเก็บรายได้จากการบริหารท่าเรือ

โดยที่ท่าเรือเชิงพาณิชย์ผู้บริหารจัดการสามารถเรียกเก็บอัตราค่าภาระและค่าตอบแทนการใช้ท่าเรือได้ กระทรวงการคลังจึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการเข้าใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุจากการเป็นผู้บริหารจัดการเป็น 2 กรณี

กรณีที่ 1 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการเอง

- เรียกเก็บค่าเช่า 50 % ของรายได้จากการบริหารจัดการก่อนหักค่าใช้จ่ายเข้าเป็นรายได้แผ่นดิน
- ไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า

กรณีที่ 2 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนำไปเปิดประมูลหาผู้บริหารจัดการแทน

- เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า และ ค่าเช่า 50 % จากค่าเช่าที่ทางราชการกำหนดให้เรียกเก็บจากเอกชนผู้ประมูลได้ เข้าเป็นรายได้แผ่นดิน

ข้อตกลงในการเข้าเป็นผู้บริหารจัดการ

ภายหลังจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้รับการพิจารณาเข้าเป็นผู้บริหารจัดการท่าเรือต่างๆ แล้ว จะได้มีการลงนามในข้อตกลงระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับกรมธนารักษ์ ซึ่งมีเงื่อนไขเกี่ยวกับข้อตกลงต่างๆ โดยสรุปดังนี้

เงื่อนไขการอนุญาตให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดูแลการใช้ประโยชน์ท่าเรือสาธารณะ

1. ต้องไม่เรียกเก็บค่าจอดเรือและหรือค่าผู้โดยสารผ่านท่าเรือจากผู้ใช้บริการท่าเรือและต้องไม่ดำเนินการจัดหาประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ในพื้นที่ของท่าเรือ
2. ต้องรับภาระค่าใช้จ่าย ค่าสาธารณูปโภคที่เกิดขึ้นจากการดูแลบริหารท่าเรือทั้งหมด
3. ต้องใช้ท่าเรือซึ่งรวมทั้งส่วนประกอบของท่าเรือตามประเพณีนิยมปกติ และต้องระมัดระวังในการใช้ทรัพย์สินดังกล่าวเสมือนกับที่วิญญูชนจะพึงใช้ทรัพย์สินของตน
4. ต้องดูแลบำรุงรักษาและซ่อมแซมท่าเรือ รวมทั้งส่วนประกอบของท่าเรือให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยสมบูรณ์มั่นคงแข็งแรงโดยสม่ำเสมอเพื่อให้ท่าเรือสามารถใช้งานได้เป็นปกติและมีความปลอดภัยต่อผู้ให้บริการ และต้องรักษาความสะอาดเรียบร้อยปราศจากสิ่งสกปรกกรงรังในบริเวณท่าเรือ

5. ในกรณีท่าเรือและส่วนควบของท่าเรือชำรุดเสียหายเนื่องจากการเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งานให้ผู้ดูแลบริหารท่าเรือแจ้งขอท่าความตกลงกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เพื่อทำการบูรณะซ่อมแซม

6. ถ้าจะตัดแปลง ต่อเติม รื้อถอนท่าเรือ หรือทำการปลูกสร้างสิ่งใด ๆ ลงในที่ดินบริเวณท่าเรือจะต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมธนารักษ์เป็นหนังสือก่อนจึงจะทำได้ โดยการดำเนินการจะต้องประสานและตรวจสอบ รวมทั้งปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องด้วย และให้ถือว่าบรรดาสีปลูกสร้างที่ตกลงไปในที่ดินบริเวณท่าเรือก็ดีหรือตัดแปลงต่อเติมในท่าเรือก็ดี ให้ถือเป็นที่ราชพัสดุ ทั้งนี้ในการตัดแปลงต่อเติมจะต้องไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางสำหรับกิจการคมนาคมทางน้ำ และจะต้องแจ้งให้กรมธนารักษ์ทราบตามแบบที่กรมธนารักษ์กำหนดภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ดำเนินการแล้วเสร็จเพื่อจะได้ดำเนินการขึ้นทะเบียนที่ราชพัสดุต่อไป

7. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี และหรือกรมธนารักษ์ จะเข้าตรวจสอบทรัพย์สินที่อนุญาตให้ผู้ดูแลบริหารเป็นครั้งคราวในเวลาและระยะอันควร

8. เมื่อเลิกใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุดังกล่าวจะต้องส่งคืนกรมธนารักษ์ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่เลิกใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุนั้น

9. หากมิได้ใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุดังกล่าวหรือใช้ประโยชน์ไม่ครบถ้วนตามที่ได้รับอนุญาตภายในกำหนด 3 ปี นับแต่วันที่ได้รับอนุญาตให้ใช้หรือครอบครองที่ราชพัสดุ จะถือว่าละสิทธิการใช้ที่ราชพัสดุที่ได้รับอนุญาตทั้งหมดหรือบางส่วนที่ยังมิได้ใช้ประโยชน์ นับแต่วันที่ครบกำหนด โดยกรมธนารักษ์จะนำที่ราชพัสดุดังกล่าวไปใช้ประโยชน์ของทางราชการในกรณีอื่นต่อไป

10. หากมีการใช้ที่ราชพัสดุดังกล่าวผิดไปจากที่ได้รับอนุญาตหรือเข้าครอบครองใช้ประโยชน์โดยมิได้รับอนุญาตจากกรมธนารักษ์ก่อน จะต้องส่งคืนภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งให้ส่งคืนที่ราชพัสดุนั้นจากกรมธนารักษ์

11. นอกจากเงื่อนไขในข้อ 1 ถึงข้อ 10 ดังกล่าวข้างต้น จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับที่ราชพัสดุและกฎหมายของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี โดยเคร่งครัดทุกประการ

เงื่อนไขการอนุญาตให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดูแลการใช้ประโยชน์ท่าเรือเชิงพาณิชย์

1. ชำระค่าเช่าให้แก่ทางราชการในอัตราร้อยละ 50 (ห้าสิบ) ของผลประโยชน์ที่จัดเก็บได้จากการบริหารจัดการท่าเรือทั้งหมดก่อนหักค่าใช้จ่าย ภายในวันที่ 5 ของทุกเดือน พร้อมกับยื่นบัญชีแสดงรายรับของเดือนนั้นด้วย และจะจัดส่งบัญชีรายรับในการบริหารจัดการท่าเรือในแต่ละปีงบประมาณให้กรมธนารักษ์เพื่อตรวจสอบอย่างช้าไม่เกินเดือนธันวาคมของทุกปี ตลอดอายุสัญญาเช่า

2. ในการบริหารจัดการท่าเรือจะไม่ดำเนินการในลักษณะจัดให้เอกชนรายใดได้รับสิทธิผูกขาดในการใช้ท่าเรือเพียงรายเดียว และจะไม่นำท่าเรือทั้งหมดไปให้ผู้อื่นเช่าช่วงหรือบริหารจัดการโดยเด็ดขาด

ในกรณีที่ประสงค์จะนำที่ราชพัสดุที่ใช้ประโยชน์เกี่ยวกับกิจการท่าเรือ เช่น ลานจอดรถยนต์ หรืออาคารประกอบไปให้ผู้อื่นเช่าช่วงหรือบริหารจัดการจะต้องได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากกรมธนารักษ์ก่อน จึงจะดำเนินการได้ ถ้าฝ่าฝืนกรมธนารักษ์มีสิทธิบอกเลิกสัญญาเช่าได้ทันที

3. ยินยอมให้เรือของทางราชการเข้าใช้ท่าเรือได้ตลอดเวลาโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น

4. ต้องใช้ท่าเรือตามประเพณีนิยมปกติ และระมัดระวังเสมอด้วยวิญญูชนพึงสงวนทรัพย์สินของตนเอง และจะไม่ยินยอมให้ผู้อื่นใช้ท่าเรือเพื่อการใด ๆ อันเป็นที่น่ารังเกียจ หรือก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนหรือในประการที่น่าจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ท่าเรือและจะไม่กระทำการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อให้เกิดการกีดขวางการคมนาคมทางน้ำโดยเด็ดขาด

5. จัดให้มีการดูแลบำรุงรักษาท่าเรือให้มีสภาพมั่นคงแข็งแรงและใช้การได้ตลอดอายุสัญญาเช่า และเป็นผู้รับผิดชอบซ่อมแซมบำรุงรักษา ทั้งการซ่อมแซมเล็กน้อยและการซ่อมแซมใหญ่เพื่อรักษาท่าเรือตลอดจนเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ให้คงอยู่ในสภาพเรียบร้อย มั่นคงปลอดภัย และสามารถใช้งานได้เป็นปกติตลอดอายุสัญญาเช่า โดยผู้เช่าต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการดูแลบำรุงรักษาและซ่อมแซมเองทั้งสิ้น

6. ยินยอมให้กรมธนารักษ์ และหรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เข้าตรวจสอบท่าเรือในเวลาและระยะอันสมควร และหากตรวจพบความเสียหายหรือความชำรุดบกพร่องผู้เช่าต้องซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีดังเดิมภายใต้เงื่อนไขและระยะเวลาที่กรมธนารักษ์กำหนด ทั้งนี้ การซ่อมแซม เช่นว่านั้นไม่คำนึงว่าจะเป็นการซ่อมแซมเล็กน้อยหรือซ่อมแซมใหญ่ และจะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเองทั้งสิ้น

ในกรณีที่ไม่ได้ดำเนินการซ่อมแซมภายในระยะเวลาและเงื่อนไขที่กรมธนารักษ์กำหนด ให้กรมธนารักษ์และหรือบุคคลที่กรมธนารักษ์กำหนดเข้าดำเนินการซ่อมแซมได้ทันทีโดยจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมดังกล่าวเองทั้งสิ้น

7. จัดให้มีการควบคุมดูแลการใช้ท่าเรือและรักษาความสะอาดเรียบร้อยปราศจากสิ่งสกปรก รกรุงรังตลอดอายุสัญญาเช่า โดยมุ่งเน้นถึงความปลอดภัยและประโยชน์ของผู้ใช้ท่าเรือเป็นหลัก

8. ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุหรือภัยอันตรายหรือความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกเพราะการบริหารจัดการท่าเรือ และรับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับเครื่องมือ

อุปกรณ์ต่าง ๆ หรือทรัพย์สินของกรมธนารักษ์หรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่มีอยู่ในบริเวณท่าเรือ

9. ต้องนำท่าเรือพร้อมอาคารและเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ไปประกันวินาศภัยทุกชนิดไว้กับบริษัทประกันภัยที่กรมธนารักษ์เห็นชอบ โดยยินยอมชำระเบี้ยประกันภัยในนามกระทรวงการคลังเป็นผู้เอาประกันและผู้รับประกันมีวงเงินเอาประกันไม่ต่ำกว่ามูลค่าของท่าเรือและเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า ทั้งนี้ โดยจะดำเนินการประกันวินาศภัยให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ทำสัญญาเช่า เป็นต้นไป

10. บรรดาทรัพย์สินใด ๆ ที่นำมาใช้ในการบำรุงรักษา ซ่อมแซม หรือต่อเติมตัดแปลงให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังทั้งสิ้น

ภาคผนวก

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

๑ล๑

“เจ้าท่า” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือผู้ซึ่งอธิบดี
กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมาย

๑ล๑

(สำเนา)

คำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ที่ 442/2547

เรื่อง มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ตามที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่าเดิม) ได้มีคำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 718/2545 ลงวันที่ 1 ตุลาคม 2545 เรื่อง มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และคำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 319/2457 ลงวันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไปแล้ว นั้น

เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2542 แผนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2543 และแผนปฏิบัติการกำหนดขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกระจายอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นไปด้วยความถูกต้อง ชัดเจน และเหมาะสมยิ่งขึ้น อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จึงให้ยกเลิกคำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 718/2545 ลงวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2545 และคำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 319/2547 ลงวันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2547 และให้ใช้คำสั่งดังต่อไปนี้แทน

อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ในฐานะ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดังต่อไปนี้

1. การพิจารณาและอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ตามมาตรา 117 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535 ประกอบกับกฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เฉพาะสิ่งปลูกสร้าง 4 รายการ ดังนี้

- 1.1 โรงสูบน้ำ
- 1.2 การวางท่อ สายเคเบิล การปักเสาไฟฟ้า
- 1.3 กระชังเลี้ยงสัตว์น้ำ
- 1.4 เขื่อนกั้นน้ำเซาะ

2. การอนุญาตให้ขุดลอก คูแล้รักษาร่องน้ำทางเรือเดิน และงานติดตั้งบำรุงรักษา เครื่องหมายการเดินเรือ รวมถึงการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด ตามมาตรา 120 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535 ดังนี้

2.1 ร่องน้ำภายในประเทศที่เป็นบึง ลำคลอง แม่น้ำ ขนาดเล็กที่มีพื้นที่อยู่ในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น ๆ เพียงแห่งเดียว

2.2 ร่องน้ำชายฝั่งทะเลขนาดเล็ก

3. การบริหาร คูแล้รักษาสถานีขนส่งทางน้ำ (ท่าเทียบเรือสาธารณะ) และดำเนินการในส่วนเกี่ยวข้องตามมาตรา 46 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศของคณะปฏิวัติ (ฉบับที่ 50) พ.ศ. 2515 และวรรค 4 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535

4. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังต่อไปนี้ เพื่อเป็นเงินได้แผ่นดินต่อไป

4.1 ค่าธรรมเนียมการตรวจสอบสิ่งล่องล้าลำนํ้า ตามข้อ 2 (14) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 19 (พ.ศ. 2510) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481

4.2 ค่าใบอนุญาตปลูกสร้างสิ่งล่องล้าลำนํ้า และค่าใบอนุญาตให้ขุดลอกร่องน้ำ ตามข้อ 2 (6) และข้อ 2 (8) – (10) ตามลำดับ แห่งกฎกระทรวงฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2534) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 16) พุทธศักราช 2481

4.3 ค่าธรรมเนียมการตรวจและสำรวจการขุดลอกแก้ไขเปลี่ยนแปลงร่องน้ำทางเรือเดิน และค่าธรรมเนียมการตรวจพิจารณาสำหรับการขุดลอกหน้าท่าเทียบเรือ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 69 (พ.ศ. 2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481

5. หลักเกณฑ์การพิจารณาดำเนินการตามอำนาจ “เจ้าท่า” ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามคำสั่งนี้ให้เป็นไปตาม “คู่มือการอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่องล้าลำนํ้าและการขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็ก”

6. คำสั่งนี้ไม่มีผลกระทบหรือมีผลเป็นการยกเลิกการดำเนินการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในฐานะ “เจ้าท่า” ที่ได้กระทำไปแล้ว ตามคำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 718/2545 ลงวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2545 และคำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 319/2547 ลงวันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2547

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2547

(ลงชื่อ) วันชัย สารทูลทัต

(นายวันชัย สารทูลทัต)

อธิบดี

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวกุล สงค์ปรีดา)

เจ้าหน้าที่บริหารงานธุรการ 6

(สำเนา)

คำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ที่ 185/2548

เรื่อง มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

เพื่อเป็นการรองรับการดำเนินการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 38 (7) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ในฐานะ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 จึงมอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดังนี้

1. การอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ตามมาตรา 117 ประกอบกับกฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

- 1.1 ท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส
- 1.2 โป๊ะเทียบเรือและสะพานปรับระดับ
- 1.3 สะพานข้ามคลอง
- 1.4 กานเรือ

2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการตรวจสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ตามข้อ 2 (14) แห่งกฎกระทรวงฉบับที่ 19 (พ.ศ. 2510) ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ตามข้อ 2 (6) แห่งกฎกระทรวงฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2534) เพื่อเป็นเงินได้แผ่นดินต่อไป

3. เมื่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้ดำเนินการตามที่ได้รับมอบอำนาจตามคำสั่งนี้ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีแล้ว ให้สำเนาหนังสืออนุญาตและรายงานการพิจารณาให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีทราบทุกครั้งด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 25 เมษายน 2548

สั่ง ณ วันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2548

(ลงชื่อ) ถวัลย์รัฐ อ่อนศิริ

(นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิริ)

อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวกุล สงค์ปรีดา)

เจ้าหน้าที่บริหารงานธุรการ 6

สากล/พิมพ์/ทาน

(สำเนา)
คำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
ที่ 186/2548
เรื่อง แนวทางการพิจารณาสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามข้อ 1 ของคำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 185/2548 ลงวันที่ 25 เมษายน 2548 เรื่อง มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ ตามมาตรา 117 ประกอบกับกฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จึงกำหนดแนวทางการพิจารณาอนุญาตสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ 4 ประเภทไว้ดังนี้

1. ท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 20 ต้นกรอส

วัตถุประสงค์การใช้ สำหรับเป็นท่าเทียบ ผูก จอดเรือขนาดไม่เกิน 20 ต้นกรอส เพื่อรับส่งคนและ/หรือสิ่งของ โดยให้ระบುವัตถุประสงค์การใช้เป็นท่าเรือสาธารณะหรือใช้ขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสาร หรือมีวัตถุประสงค์อื่น (เพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าตอบแทนตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 64)

1.1 ข้อพิจารณาด้านการใช้พื้นที่ล่วงล้ำลำแม่น้ำ

1.1.1 การออกแบบท่าเทียบเรือให้ส่วนที่ยื่นออกจากขอบตลิ่ง/ฝั่ง น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น โดยจะต้องพิจารณาขุดลอกที่ตื้นออกตามสมควรและความเป็นไปได้ เพื่อมิให้ท่าเทียบเรือยื่นออกมาเกินความจำเป็น และมีความลึกของน้ำหน้าท่าขณะน้ำลงต่ำสุดเพียงพอให้เรือเข้าเทียบท่าโดยปลอดภัย

1.1.2 ปลายสุดของท่าเทียบเรือต้องไม่เกินแนวน้ำลึกหน้าท่าเมื่อน้ำลงต่ำสุดลึกกว่าอัตราคาน้ำลึกสูงสุดของเรือที่เข้าเทียบท่าตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงขนาดเรือและลักษณะภูมิประเทศ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 1 ใน 5 ของความกว้างของแม่น้ำ/ลำคลอง โดยคำนึงถึงร่องน้ำทางเดินเรือและพื้นที่จอดเรือและพื้นที่กัลป์ลำเรือ

1.1.3 ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดินที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเป็นแนวตรงยื่นจากฝั่ง โดย

- ขอบท่าเทียบเรือต้องมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียงไม่น้อยกว่า 1 เมตร
- ต้องไม่ยื่นล้ำกว่าแนวท่าเทียบเรือข้างเคียงที่สร้างอยู่ก่อนแล้ว จนเป็นเหตุให้เกิดความไม่สะดวกแก่การนำเรือเข้า-ออกเทียบท่าข้างเคียงกันนั้น
- ต้องไม่ยื่นเอนเอียงออกรุกล้ำหน้าแนวเขตที่ดินหรือหน้าอาคารผู้อื่น หรือหน้าท่าของผู้อื่น

- เรือที่เทียบท่าต้องไม่รुकล้ำหน้าแนวเขตที่ดินหรือหน้าอาคารหรือหน้าท่าของผู้อื่น

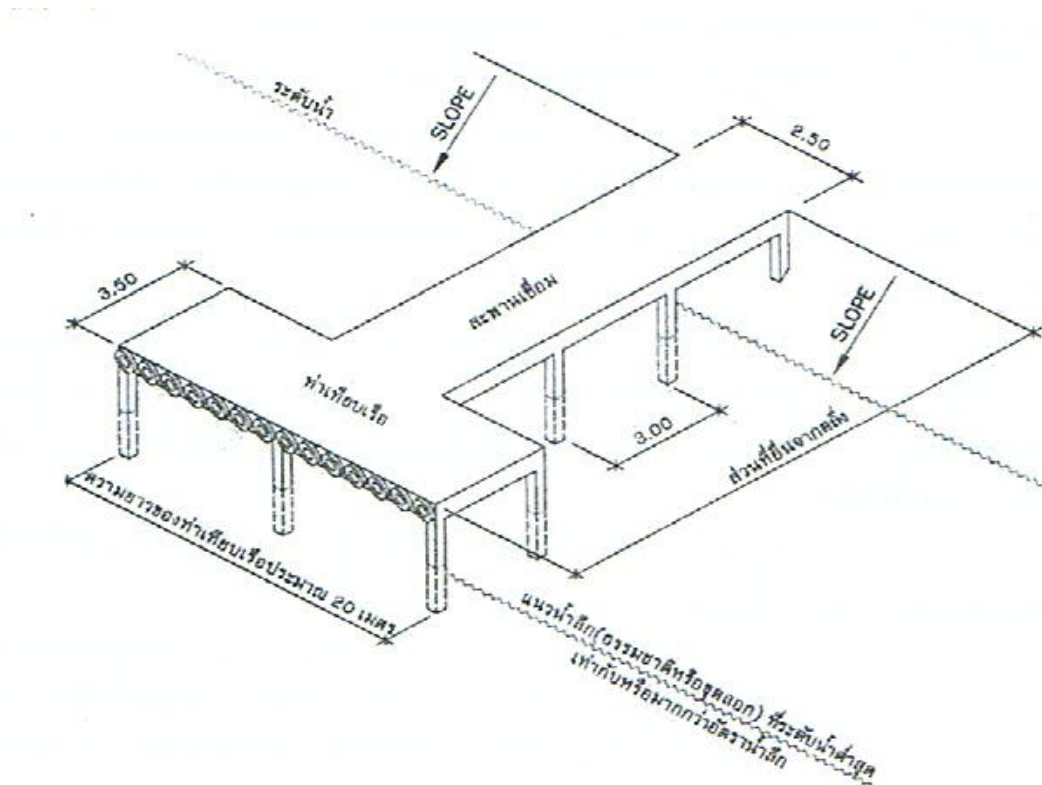
1.1.4 ให้พิจารณาขนาดความยาวของท่าเทียบเรือให้เหมาะสมกับเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส จำนวน 1 ลำ ที่ใช้สำหรับเทียบท่ารับส่งคนและ/หรือสิ่งของ

1.1.5 ขนาดท่าเทียบเรือให้มีความกว้างไม่เกิน 3.50 เมตร และสะพานเชื่อมระหว่างฝั่งกับท่าเทียบเรือให้มีความกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร โดยไม่ใช่พื้นที่ท่าเทียบเรือสำหรับกองเก็บสิ่งของหรือจอดยานพาหนะหรือทำกิจกรรมอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัวัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ เพื่อป้องกันมิให้ใช้ที่สาธารณะเกินความจำเป็น

1.1.6 กรณีท่าเรืออยู่ในเขตโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ที่กำหนดแนวร่องน้ำหรือมีแผนการขุดลอกไว้ชัดเจน ปลายสุดของท่าเทียบเรือต้องมีระยะห่างจากขอบร่องน้ำลึกไม่น้อยกว่า 2 เท่า ของความกว้างเฉลี่ยของเรือที่เข้าเทียบท่า

1.1.7 กรณีท่าเรือยังไม่ได้กำหนดแนวร่องน้ำ ให้ยึดถือขอบร่องน้ำธรรมชาติเป็นหลัก

1.1.8 ท่าเทียบเรือในทะเลที่ผ่านชายหาดต้องไม่ปิดกั้นการที่ประชาชนจะใช้สอยหรือเดินผ่านชายหาด



1.2 ข้อพิจารณาด้านลักษณะหรือสภาพของสิ่งล่องล้าล้าแม่น้ำ

1.2.1 ทำเทียบเรือต้องมีโครงสร้างแข็งแรง ความแข็งแรงพื้นทำเทียบเรือสามารถรับน้ำหนักได้เท่าใด ทำเทียบจะต้องแข็งแรงพอในการรับแรงกระแทกของเรือที่เข้าเทียบโดยปกติ ทำเทียบเรือต้องมีพุกผูกเรือ และอุปกรณ์กันเรือกระทบทำที่เหมาะสม

1.2.2 ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง มีช่องโปร่งระหว่างเสาไม่น้อยกว่า 3 เมตร

1.2.3 บริเวณที่จะก่อสร้างทำเทียบเรือเมื่อเรือเทียบท่าแล้วต้องไม่บดบังทัศนวิสัยในการเดินเรือ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่เรือที่แล่นผ่านไปมา

1.2.4 พื้นทำเทียบเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันต้องไม่มีลักษณะเป็นแผ่นคอนกรีตปิดทึบตลอด ให้มีช่องว่างเพื่อให้แสงแดดส่องผ่านถึงพื้นน้ำได้ทำได้ และไม่มีสิ่งก่อสร้างอื่นใดบนพื้นทำเทียบเรือ นอกจากสิ่งก่อสร้างที่จำเป็นอันเป็นส่วนประกอบของท่าเรือนั้น

1.2.5 มีมาตรการและอุปกรณ์ประจำทำในด้านการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการนำเรือเข้า-ออกทำเทียบเรือ

1.2.6 ทำเทียบเรือต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่นการพิจารณาจาก

- ชนิดของสินค้าที่ขนถ่าย
- วิธีการขนถ่าย
- การป้องกันมิให้สินค้า รั่วไหล หกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ
- มาตรการควบคุมป้องกันแก้ไข เมื่อเกิดการรั่วไหล หกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ
- การเกิดฝุ่นฟุ้งกระจาย หรือเสียงรบกวนขณะขนถ่ายสินค้า
- ผู้รับผิดชอบควบคุมในการขนถ่ายสินค้า
- การทำความสะอาดหน้าทำเทียบเรือ

1.2.7 ให้กำหนดเงื่อนไขด้านการป้องกันมลพิษทั้งติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามความเหมาะสมกับสภาพท้องถิ่นนั้น ๆ

2. โป๊ะเทียบเรือและสะพานปรับระดับ

วัตถุประสงค์การใช้ เป็นที่เทียบเรือสำหรับคนขึ้น-ลงเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ และทะเลในน่านน้ำไทย

2.1 ข้อพิจารณาด้านการใช้พื้นที่ล่องล้าล้าแม่น้ำ

2.1.1 การออกแบบโป๊ะเทียบเรือให้มีความยาวยื่นออกจากฝั่งให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น โดยจะต้องพิจารณาขุดลอกที่ตื้นออกตามสมควรและความเป็นไปได้ เพื่อมิให้โป๊ะเทียบเรือยื่นออกมา

2.1.2 ปลายสุดของโป๊ะเทียบเรือต้องไม่เกินแนวน้ำลึก เมื่อน้ำลงต่ำสุด ลึกกว่าอัตรา
กินน้ำลึกเดิมที่ของเรือที่เข้าเทียบท่าตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงขนาดเรือและลักษณะภูมิประเทศแต่ทั้งนี้
ต้องไม่เกิน 1 ใน 5 ของความกว้างของทางน้ำ โดยคำนึงถึงร่องน้ำทางเดินเรือและพื้นที่จอดเรือและพื้นที่
กลับลำเรือ

2.1.3 ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดินที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครอง
เป็นแนวตรงยื่นจากฝั่ง ขอบโป๊ะเทียบเรือต้องมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียงไม่น้อยกว่า 1 เมตร และ
ต้องไม่ยื่นต่ำกว่าแนวสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำข้างเคียงที่ได้รับอนุญาตอยู่ก่อนแล้ว จนเป็นเหตุให้เกิดความ
ไม่สะดวกแก่การนำเรือเข้า-ออก ในบริเวณข้างเคียงกันนั้น ต้องไม่ยื่นเอนเอียงออกรุกล้ำหน้าแนวเขตที่ดิน
หรือหน้าอาคารผู้อื่น เรือที่เทียบท่าต้องไม่ล้ำไปกว่าหน้าแนวเขตที่ดินหรือหน้าอาคารหรือหน้าท่าของผู้อื่น

2.1.4 ให้พิจารณาขนาดของโป๊ะเทียบเรือให้เหมาะสม สำหรับใช้ประโยชน์ในการ
เทียบเรือขนส่งคนโดยสาร โดยไม่ใช่พื้นที่โป๊ะเทียบเรือสำหรับกองเก็บสินค้า หรือทำกิจกรรมอื่นที่ไม่
เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของโป๊ะเทียบเรือ เพื่อป้องกันมิให้ใช้ที่สาธารณะเกินความจำเป็น

2.1.5 กรณีโป๊ะเทียบเรืออยู่ในเขตโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ที่กำหนดแนว
ร่องน้ำ หรือมีแผนการขุดลอกไว้ชัดเจน กำหนดให้ปลายสุดของโป๊ะเทียบเรือต้องมีระยะห่างจากขอบร่อง
น้ำลึกไม่น้อยกว่า 2 เท่า ของความกว้างเฉลี่ยของเรือที่เข้าเทียบท่า

2.1.6 กรณียังไม่ได้กำหนดแนวร่องน้ำ ให้ยึดถือขอบร่องน้ำธรรมชาติเป็นหลัก

2.2 ข้อพิจารณาด้านลักษณะหรือสภาพของสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ

2.2.1 สะพานปรับระดับต้องมีความแข็งแรง ทนทานและมีความปลอดภัย มีขนาดที่
เหมาะสมกับโป๊ะเทียบเรือ มีราวกันตกที่แข็งแรงทั้งสองด้าน และความลาดชันของสะพานต้องไม่มากกว่า
1 : 2 เมื่อน้ำลงต่ำสุด

2.2.2 โป๊ะเทียบเรือต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรง ทนทานเพียงพอในการรับแรง
กระแทกของเรือที่เข้าเทียบ โดยปกติรวมถึงคลื่นที่เกิดจากเรือ และมีความปลอดภัย มีความสมดุลตั้งตรง
และการทรงตัวที่ดี มีกำลังลอยตัวเพียงพอเมื่อรับน้ำหนักบรรทุกสูงสุดแล้วพื้นของโป๊ะเทียบเรือต้องอยู่สูง
จากระดับน้ำไม่น้อยกว่า 40 เซนติเมตร (เส้นแนวน้ำบรรทุก) และมีราวกันตกที่แข็งแรงทุกด้าน ยกเว้นด้าน
ที่เรือเทียบและส่วนที่ต่อกับสะพานปรับระดับพื้นโป๊ะเทียบเรือต้องจัดทำมีลักษณะป้องกันการลื่น และ
ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางทางเดิน

2.2.3 โป๊ะเทียบเรือต้องมีเสาปักและอุปกรณ์ยึด โป๊ะกับเสาที่แข็งแรงเพื่อมิให้
ตัวโป๊ะเลื่อนไปมา โดยคำนึงถึงกระแส น้ำและน้ำหนักของเรือที่ผูกจอด

2.2.4 ภายในตัวโป๊ะเทียบเรือต้องแบ่งกั้นผนังกั้นน้ำเป็นห้อง ๆ อย่างน้อย
3 ห้อง เฉลี่ยต่อความยาว และมีช่องเปิด (Man Hole) สำหรับตรวจสอบการรั่วซึม ทุกห้อง พร้อมทั้งตัวโป๊ะ
ต้องแสดงเส้นแนวน้ำบรรทุก (Load Line) รอบตัวโป๊ะ

2.2.5 ตัวโป๊ะเทียบเรือต้องมีขนาดที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการใช้งาน โดยคำนวณจากจำนวนผู้โดยสาร 1.20 คนต่อพื้นที่บนโป๊ะเทียบเรือไม่น้อยกว่า 1 ตารางเมตร และต้องมีป้ายแสดงความสามารถรับน้ำหนักบรรทุก มีข้อความว่า “รับน้ำหนักสูงสุด.....คน”

2.2.6 ตัวโป๊ะค้ำที่ใช้เทียบเรือต้องติดตั้งอุปกรณ์กันเรือกระทบกับโป๊ะเทียบเรือ มีทุกผูกเรือที่แข็งแรงสำหรับผูกเรือหัว-ท้าย

2.2.7 บนโป๊ะเทียบเรือต้องมีพวงชูชีพพร้อมใช้งานได้ทันทีติดตั้งไว้ในแต่ละมุมของโป๊ะเทียบเรือ

2.2.8 กรณีเป็นโป๊ะเทียบเรือสาธารณะ ควรจัดให้มีทางขึ้นหรือลงโป๊ะเทียบเรือแยกออกจากกัน และให้มีเครื่องกั้นสำหรับคนโดยสารเมื่อเห็นว่าจะมีจำนวนมากเกินไป

2.2.9 การพิจารณาโป๊ะเทียบเรือ ต้องคำนึงถึงสภาพการจราจรทางน้ำสภาพแวดล้อมทั้งปัจจุบัน และที่จะมีการพัฒนาในอนาคตด้วย

3. สะพานข้ามคลอง

วัตถุประสงค์การใช้ เป็นทางเชื่อมระหว่างที่ดินหรือทางสาธารณะริมฝั่งคลอง

3.1 ข้อพิจารณาด้านลักษณะหรือสภาพของสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ

3.1.1 ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่พื้นที่บริเวณใกล้เคียง

3.1.2 ความสูงของสะพานจากระดับน้ำขึ้นสูงสุด ถึงระดับใต้คาน หรือท้องสะพานแล้วแต่ว่าส่วนใดจะต่ำสุด ต้องเพียงพอให้เรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถใช้ร่องน้ำที่เป็นอยู่ในสภาพปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มของการขยายและปรับปรุงร่องน้ำทางเรือเดินในอนาคต แล่นผ่านได้ กรณีคลองที่ไม่มีการเดินเรือ ให้ความสูงของช่องลอดสะพานจากระดับน้ำสูงสุด ไม่น้อยกว่า 1.0 เมตร

3.1.3 ความกว้างของช่องลอดสะพานต้องเพียงพอให้เรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถใช้ร่องน้ำที่เป็นอยู่ในสภาพปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มของการขยายปรับปรุงร่องน้ำทางเรือเดินในอนาคต สามารถแล่นผ่านกันได้โดยปลอดภัย กรณีคลองที่ไม่มีการเดินเรือ เสาค่อมต้องอยู่ในแนวฝั่งหรือชิดฝั่งให้มากที่สุด

3.1.4 ต้องไม่เป็นเหตุให้เกิดกีดขวางการมองเห็นในการเดินเรือ หรือเป็นที่น่ากลัวอันตรายแก่เรือที่ผ่านไปมา

4. กานเรือ

วัตถุประสงค์การใช้งานสำหรับเป็นทางชักลากเรือเพื่อนำขึ้นมาเก็บหรือบำรุงรักษา ซ่อมแซมเรือ

4.1 ข้อพิจารณาด้านการใช้พื้นที่ล่งลำน้ำแม่ น้ำ

4.1.1 การออกแบบคันเรือให้ส่วนที่ยื่นออกจากขอบตลิ่ง/ฝั่งให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น โดยจะต้องพิจารณาขุดลอกพื้นที่ดินให้ได้ความลึกตามสมควร เพื่อมิให้คันเรือยื่นออกมาเกินความจำเป็น และมีความลึกของน้ำหน้าท่าขณะน้ำลงต่ำสุดเพียงพอให้เรือขึ้นคัน โดยปลอดภัย

4.1.2 แนวรางรองรับเรือต้องยาวยื่นจากฝั่งเพียงพอที่จะชักลากเรือขนาดใหญ่ที่สุดที่คันเรื่อนั้นจะสามารถรับช้อมทำได้ในเวลาน้ำลงต่ำสุด

4.1.3 ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดินที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเป็นแนวตรงยื่นจากฝั่ง โดย

- คันเรือต้องมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียงไม่น้อยกว่า 1 เมตร
- ต้องไม่ยื่นล้ำกว่าแนวสิ่งล่งลำน้ำข้างเคียงที่สร้างอยู่ก่อนแล้ว จนเป็นเหตุให้เกิดความไม่สะดวกแก่การนำเรือเข้า-ออก ในบริเวณข้างเคียง
- ต้องไม่ยื่นเอนเอียงออกรุกล้ำหน้าแนวเขตที่ดินหรือหน้าอาคารผู้อื่น หรือหน้าท่าของผู้อื่น

4.2 ข้อพิจารณาด้านลักษณะหรือสภาพของสิ่งล่งลำน้ำแม่ น้ำ

4.2.1 ท่าลที่จะสร้างคันเรือสำหรับนำเรือขึ้น-ลงนั้น ต้องเป็นตำบลที่เรือผ่านไปมาสามารถมองเห็นการนำเรือขึ้นหรือลงจากคันเรือได้ในระยะที่พอเพียงแก่การหลบหลีกเพื่อมิให้มีเหตุอันตรายเกิดขึ้น

4.2.2 มีมาตรการและอุปกรณ์ในด้านการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการนำเรือขึ้น-ลงจากคันเรือ รวมถึงความปลอดภัยในการเดินเรือ

4.2.3 คันเรือต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพิจารณาจาก

- ประเภทกิจกรรมการใช้คันเรือ
- การป้องกันมิให้วัสดุ สิ่งปฏิกูล หรือสิ่งอื่นใดหกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ
- มาตรการควบคุมป้องกันแก้ไข เมื่อเกิดการรั่วไหล หกหล่นของวัสดุ สิ่งปฏิกูล หรือสิ่งอื่นใดลงสู่แหล่งน้ำ
- การเกิดฝุ่นฟุ้งกระจาย หรือเสียงรบกวนขณะประกอบกิจกรรมคันเรือ
- ผู้รับผิดชอบควบคุมในการดำเนินกิจกรรมคันเรือ
- การรักษาความสะอาดบริเวณคันเรือ

4.2.4 ให้กำหนดเงื่อนไขด้านการป้องกันมลพิษทั้งติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามความเหมาะสมกับสภาพท้องถิ่นนั้น ๆ

5. ให้รองอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ส่วนตรวจท่า สำนักความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมทางน้ำ สำนักงานการขนส่งทางน้ำ และสำนักงานการขนส่งทางน้ำสาขา เป็นผู้รับผิดชอบ กำกับ ดูแล ติดตามการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามคำสั่งนี้

ทั้งนี้ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ตั้ง ณ วันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2548

(ลงชื่อ) ถวัลย์รัฐ อ่อนศิริระ
(นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิริระ)
อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวกุล สงค์ปรัดดา)
เจ้าหน้าที่บริหารงานธุรการ 6

(ง) ว่าด้วยการล่องลำแม่ น้ำ

“มาตรา 117 ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่องลำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำ ของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชน ใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว เว้นแต่จะได้รับ อนุญาตจากเจ้าท่า

หลักเกณฑ์และวิธีการในการอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดย กฎกระทรวงดังกล่าวจะต้องระบุลักษณะของอาคารและการล่องลำที่พึงอนุญาตได้ ไว้ให้ชัดเจนพร้อมทั้ง ระยะเวลาที่จะต้องพิจารณาอนุญาตให้แล้วเสร็จด้วย

เมื่อผู้ขออนุญาตยื่นคำขอถูกต้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการและลักษณะที่กำหนดไว้ใน กฎกระทรวงตามวรรคสองแล้ว เจ้าท่าต้องอนุญาตภายในระยะเวลาที่กำหนดในกฎกระทรวงดังกล่าว”

๑๗๑

“มาตรา 120 ให้เจ้าท่ามีหน้าที่ดูแลรักษาและขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบและทะเลภายในน่านน้ำไทย

ห้ามมิให้ผู้ใดขุดลอก แกะไขหรือทำด้วยประการใด ๆ อันเป็นการเปลี่ยนแปลงร่องน้ำ ทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบและทะเลภายในน่านน้ำไทย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงห้าหมื่นบาทและให้เจ้าท่าสั่งให้หยุดกระทำการดังกล่าว”

“มาตรา 46 ทวิ ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามใช้ และให้แก้ไขท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ และแพ ในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ซึ่งมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจเกิดอันตรายแก่ประชาชนหรือแก่การเดินเรือ โดยแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองทราบเป็นหนังสือ ในกรณีที่ ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครอง ให้ปิดคำสั่งไว้ ณ ท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ หรือแพนั้น และให้ถือว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้รับคำสั่งนั้นแล้ว

เจ้าของหรือผู้ครอบครองซึ่งได้รับคำสั่งจากเจ้าท่าตามความในวรรคหนึ่ง มีสิทธิอุทธรณ์ต่อ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมีได้ชี้ขาด คำสั่งห้ามใช้นั้นมีผลบังคับได้ ในกรณีไม่มีอุทธรณ์คำสั่ง หรือมี อุทธรณ์แต่รัฐมนตรีสั่งให้ยกอุทธรณ์ และเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่ปฏิบัติตามคำสั่งภายในเวลาที่เจ้าท่า กำหนด หรือภายในสิบห้าวันนับแต่วัน ได้รับทราบคำวินิจฉัยอุทธรณ์ให้เจ้าท่ามีอำนาจจัดการแก้ไขให้ เป็นไปตามคำสั่ง โดยคิดค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือผู้ครอบครอง

เมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้แก้ไขเสร็จเรียบร้อยตามคำสั่งแล้ว ให้เจ้าท่าเพิกถอนคำสั่ง ห้ามใช้ในกรณีที่เจ้าท่าจัดการแก้ไขเอง จะรอการเพิกถอนคำสั่งห้ามใช้ไว้จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครอง จะชำระค่าใช้จ่ายให้เจ้าท่าก็ได้

“เจ้าของหรือผู้ครอบครองคนใดใช้เอง หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่ง สินค้า ท่าเทียบเรือ หรือแพ ซึ่งเจ้าท่ามีคำสั่งห้ามใช้ และยังไม่ได้เพิกถอนคำสั่งนั้นต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สามพันบาทถึงสามหมื่นบาท และปรับเป็นรายวัน วันละหนึ่งพันบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง”

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 19 (พ.ศ. 2510)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2490) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2490

ข้อ 2 ให้เจ้าท่าเรียกเก็บค่าธรรมเนียมตามอัตรา ดังต่อไปนี้

- (1) การทำสัญญาว่าจ้างลูกเรือสำหรับเรือเดินทะเล
 - (ก) ณ ที่ทำการ คนละ 10 บาท
 - (ข) นอกที่ทำการ คนละ 15 บาท
- (2) การประทับตรารับรองเอกสาร ฉบับละ 20 บาท
- (3) การวัดตรวจสอบเรือเล็ก
 - (ก) ณ ที่ทำการ คนละ 20 บาท
 - (ข) นอกที่ทำการ คนละ 50 บาท
- (4) การแก้ไขใบอนุญาตสำหรับเรือเพื่อเปลี่ยนประเภท
 - (ก) สำหรับเรือเดินทะเล ครั้งละ 100 บาท
 - (ข) สำหรับเรืออื่น ครั้งละ 50 บาท
- (5) การแก้ไขใบอนุญาตสำหรับเรือเพื่อเปลี่ยนแปลงรายการอื่น
 - (ก) สำหรับเรือเดินทะเล ครั้งละ 50 บาท
 - (ข) สำหรับเรืออื่น ครั้งละ 20 บาท
- (6) การแก้ประกาศนียบัตร ใบอนุญาตอื่น ๆ หรือใบแทนเพื่อเปลี่ยนแปลงรายการ (นอกจากการแก้ตำบลที่อยู่) แต่ละฉบับ ครั้งละ 20 บาท
- (7) การออกใบแทนประกาศนียบัตร ฉบับละ 20 บาท
- (8) การออกใบแทนประกาศนียบัตรสำหรับคนถือท้าย ฉบับละ 20 บาท
- (9) การเปลี่ยนผู้ควบคุมเรือ หรือผู้ควบคุมเครื่องจักรเรือที่มีได้จดทะเบียนเรือไทย
 - (ก) ต่ำกว่า 10 ตันกรอส ครั้งละ 5 บาท
 - (ข) ตั้งแต่ 10 ตันกรอสขึ้นไป แต่ไม่เกิน 100 ตันกรอส ครั้งละ 20 บาท
 - (ค) เกินกว่า 100 ตันกรอสขึ้นไป ครั้งละ 100 บาท

- (10) การตรวจพิจารณาทำเทียบเรือ สำหรับเรือขนาดต่ำกว่า 20 ตันกรอส
- | | | |
|------------------|---------|---------|
| (ก) ตรวจครั้งแรก | ครั้งละ | 200 บาท |
| (ข) ตรวจประจำปี | ครั้งละ | 100 บาท |
- (เฉพาะทำเทียบเรือสำหรับการขนส่งสาธารณะ)
- | | | |
|-------------------------------------|---------|---------|
| (ค) ตรวจซ่อมแซม ต่อเติม หรือรื้อถอน | ครั้งละ | 400 บาท |
|-------------------------------------|---------|---------|
- (11) การตรวจพิจารณาทำเทียบเรือ สำหรับเรือขนาดตั้งแต่ 20 ตันกรอส แต่ไม่เกิน 500 ตันกรอส
- | | | |
|-------------------------------------|---------|-----------|
| (ก) ตรวจครั้งแรก | ครั้งละ | 1,000 บาท |
| (ข) ตรวจประจำปี | ครั้งละ | 300 บาท |
| (ค) ตรวจซ่อมแซม ต่อเติม หรือรื้อถอน | ครั้งละ | 60 บาท |
- (12) การตรวจพิจารณาทำเทียบเรือ สำหรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส ขึ้นไป
- | | | |
|-------------------------------------|---------|-----------|
| (ก) ตรวจครั้งแรก | ครั้งละ | 2,000 บาท |
| (ข) ตรวจประจำปี | ครั้งละ | 500 บาท |
| (ค) ตรวจซ่อมแซม ต่อเติม หรือรื้อถอน | ครั้งละ | 100 บาท |
- (13) การตรวจพิจารณา ท่อน เครื่องผูกเรือ หรือที่ทอดสมอ
- | | | |
|------------------|---------|---------|
| (ก) ตรวจครั้งแรก | ครั้งละ | 100 บาท |
| (ข) ตรวจประจำปี | ครั้งละ | 50 บาท |
- (14) การตรวจสิ่งล่องลำลำน้
- | | | |
|--|---------|--------|
| | ครั้งละ | 50 บาท |
|--|---------|--------|
- (15) การตรวจสอบสารบดตะเบียน
- | | | |
|--|---------|--------|
| | ครั้งละ | 10 บาท |
|--|---------|--------|
- (16) การวัดเรือและตรวจสภาพเรือเล็กนอกที่ทำการ
- | | | |
|--|---------|--------|
| | ครั้งละ | 50 บาท |
|--|---------|--------|
- (17) การออกใบอนุญาตให้เรือเดินประจำทาง
- | | | |
|--|---------|--------|
| | ครั้งละ | 25 บาท |
|--|---------|--------|
- (18) การแก้ไขใบอนุญาตสำหรับเรือ เพื่อเปลี่ยนเขตการเดินเรือ
- | | | |
|------------------------|---------|---------|
| (ก) สำหรับเรือเดินทะเล | ครั้งละ | 100 บาท |
| (ข) สำหรับเรืออื่น | ครั้งละ | 50 บาท |

ให้ไว้ ณ วันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2510

พลโท พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 55 (พ.ศ.2534)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิก

(1) กฎกระทรวงฉบับที่ 18 (พ.ศ.2510) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

(2) กฎกระทรวงฉบับที่ 22 (พ.ศ.2515) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

(3) กฎกระทรวงฉบับที่ 39 (พ.ศ.2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

ข้อ 2 ให้เจ้าท่าเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตที่ต้องออกเป็นหนังสือตามอัตราดังต่อไปนี้

(1) ใบอนุญาตให้เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลออกจากเขตท่าเรือใดในน่านน้ำไทยไปยังเมืองต่างประเทศ ฉบับละ 100 บาท

(2) ใบอนุญาตให้เรือที่มาจากต่างประเทศเข้าจอดหรือเทียบนอกที่จอดหรือทำเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับละ 100 บาท

(3) ใบอนุญาตให้วางทุ่นหรือเครื่องสำหรับผูกเรือ ฉบับละ 100 บาท

(4) ใบอนุญาตให้ทอดสมอเป็นการประจำในน่านน้ำ ลำแม่น้ำ หรือทำเลทอดสมอจอดเรือตำบลใด ๆ ฉบับละ 100 บาท

(5) ใบอนุญาตให้สร้างท่าเทียบเรือ ฉบับละ 100 บาท

(6) ใบอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งใดล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำและใต้น้ำของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ฉบับละ 100 บาท

(7) ใบอนุญาตให้ทิ้งหิน กรวด อับเฉา โคลนดิน หรือของใดๆ ในร่องน้ำใกล้เคียงร่องน้ำที่สันดอนปากแม่น้ำ แม่น้ำ เขตท่าเรือ หรือทำเลทอดสมอจอดเรือ ฉบับละ 100 บาท

(8) ใบอนุญาตให้ขุดดินในลำน้ำในเขตท่าเรือ หรือทำเลทอดสมอจอดเรือ ฉบับละ 100 บาท

- (9) ใบอนุญาตให้ขุดลอก แก้วไขหรือเปลี่ยนแปลงร่องน้ำทางเดินเรือ ฉบับละ 100 บาท
- (10) ใบอนุญาตให้ขุดลอกหน้าท่าเทียบเรือ ฉบับละ 100 บาท
- (11) ใบอนุญาตให้เรือเดินประจำทาง ฉบับละ 100 บาท
- (12) ใบอนุญาตให้ถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ออกจากเรือ ระหว่างเวลาพระอาทิตย์ตกถึงพระอาทิตย์ขึ้น ฉบับละ 100 บาท
- (13) ใบอนุญาตกำหนดที่จอดเรือบรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ฉบับละ 100 บาท
- (14) ใบอนุญาตให้เคลื่อนย้ายเรือบรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ฉบับละ 100 บาท
- (15) ใบอนุญาตให้ขนถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมออกจากเรือระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก ฉบับละ 100 บาท

ให้ไว้ ณ วันที่ 22 มีนาคม พ.ศ.2534

นุกุล ประจวบเหมาะ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากการเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตที่ต้องออกเป็นหนังสือและอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตดังกล่าว ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 18 (พ.ศ. 2510) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และกฎกระทรวงฉบับที่ 39 (พ.ศ.2523) ยังไม่เหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันสมควรปรับปรุงให้เหมาะสมยิ่งขึ้น และสมควรนำอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตที่ต้องออกเป็นหนังสือตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 22 (พ.ศ.2515) มาบัญญัติรวมไว้ในกฎกระทรวงฉบับเดียวกันเพื่อความสะดวกในการใช้กฎหมาย จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 69 (พ.ศ.2542)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 10 ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวงฉบับที่ 35 (พ.ศ.2521) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481

ข้อ 2 ให้กำหนดค่าธรรมเนียมตามอัตรา ดังต่อไปนี้

(1) การตรวจพิจารณาและสำรวจการขุดลอก แก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงร่องน้ำทางเรือเดิน ครั้งละ 3,000 บาท

(2) การตรวจพิจารณาสำหรับการขุดลอกหน้าท่าเทียบเรือ ครั้งละ 1,000 บาท

ให้ไว้ ณ วันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2542

ไชยา สะสมทรัพย์

รัฐมนตรีช่วยว่าการ ปฏิบัติราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ.- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากการเก็บค่าธรรมเนียมการตรวจพิจารณาและสำรวจการขุดลอก แก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงร่องน้ำทางเรือเดิน และอัตราค่าธรรมเนียมการตรวจพิจารณาสำหรับการขุดลอกหน้าท่าเทียบเรือตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 35 (พ.ศ.2521) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว ไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

หลักการ

กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคาร หรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว และกำหนดลักษณะของอาคารและการล่วงล้ำที่พึงอนุญาตได้ รวมทั้งระยะเวลาที่จะต้องพิจารณาอนุญาตให้แล้วเสร็จ

เหตุผล

เนื่องจากมาตรา 117 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535 บัญญัติให้การกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการในการอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคาร หรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว และการกำหนดลักษณะของอาคารและการล่วงล้ำที่พึงอนุญาตได้ รวมทั้งระยะเวลาที่จะต้องพิจารณาอนุญาตให้แล้วเสร็จต้องกระทำโดยกฎกระทรวง จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 117 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535 และมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พระพุทธศักราช 2477 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“ล่องลำลำแม่น้ำ” หมายความว่า ล่องลำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

ข้อ 2 ผู้ใดประสงค์จะขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่องลำลำแม่น้ำ ให้ยื่นคำขอตามแบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด โดยระบุวัตถุประสงค์ในการใช้อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาต พร้อมด้วยหลักฐานและเอกสาร ดังต่อไปนี้

(1) ภาพถ่ายสำเนาทะเบียนบ้านและภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน หรือภาพถ่ายบัตรประจำตัวข้าราชการ หรือภาพถ่ายบัตรแสดงฐานะอย่างอื่นที่ออกโดยส่วนราชการ

(2) หลักฐานแสดงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

(3) แบบแปลนและรายละเอียดของอาคาร หรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้าง ล่องลำลำแม่น้ำต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมโยธาตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรมเป็นผู้รับรองเว้นแต่อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่องลำลำแม่น้ำนั้นจะมีขนาดเล็ก และโครงสร้างทำด้วยไม้หรือวัสดุอื่นที่ไม่คงทนถาวร ไม่จำเป็นต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมโยธารับรอง

(4) แผนผังแสดงบริเวณที่ขออนุญาตและบริเวณใกล้เคียง

(5) หนังสือของจังหวัดที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่องลำลำแม่น้ำ ตั้งอยู่รับรองว่าไม่เป็นอุปสรรคต่อแผนพัฒนาจังหวัด ผังเมือง และการรักษาสภาพแวดล้อมของจังหวัด

(6) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

(7) หลักฐานหรือเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นนิติบุคคล ให้ยื่นคำขอพร้อมสำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคลที่ระบุชื่อผู้มีอำนาจลงนามผูกพันนิติบุคคล และหลักฐานเอกสารตามวรรคหนึ่ง (2) (3) (4) (5) (6) และ (7)

ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ให้ยื่นคำขอพร้อมหลักฐานและเอกสารตาม (3) (4) (5) และ (6)

ข้อ 3 ผู้ขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่ข่ายต้องเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่ข่าย ล้ำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

ข้อ 4 ลักษณะของอาคารและการล่วงล้ำที่พึงอนุญาตได้ มีดังต่อไปนี้

(1) ท่าเทียบเรือ

ก. ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง มีช่องโปร่งระหว่างเสาไม่น้อยกว่า 3 เมตร

ข. พื้นท่าเทียบเรือในแม่ข่าย ล้ำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันต้องไม่มีลักษณะเป็นแผ่นคอนกรีตปิดทับตลอด ให้มีช่องว่างเพื่อให้แสงแดดส่องผ่านถึงพื้นน้ำได้ทำได้ และไม่มีสิ่งก่อสร้างอื่นใดบนพื้นท่าเทียบเรือ นอกจากสิ่งก่อสร้างที่จำเป็นอันเป็นส่วนประกอบของท่าเทียบเรื่อนั้น

ค. ปลายสุดของท่าเทียบเรือต้องไม่เกินแนวน้ำลึกหน้าท่าเมื่อน้ำลงต่ำสุด ลึกกว่าอัตราकिनน้ำลึกเต็มที่ของเรือที่เข้าเทียบท่าตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงขนาดเรือและลักษณะภูมิประเทศ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 1 ใน 3 ของความกว้างของแม่ข่าย

ง. ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดินที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเป็นแนวตรงยื่นจากฝั่ง

จ. ท่าเทียบเรือที่ผ่านชายหาดต้องไม่ปิดกั้นการที่ประชาชนจะใช้สอยหรือเดินผ่านชายหาด

(2) สะพานปรับระดับและโป๊ะเทียบเรือ

ก. สะพานปรับระดับต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับโป๊ะเทียบเรือ มีราวลูกกรงที่แข็งแรง ทั้งสองด้าน และความลาดชันของสะพานต้องไม่มากกว่า 1:2 เมื่อน้ำลงต่ำสุด

ข. โป๊ะเทียบเรือต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรง ทนทาน และมีความปลอดภัย มีอัตราการลอยตัวสูง โดยเมื่อรับน้ำหนักสูงสุดแล้วพื้นของโป๊ะเทียบเรือต้องอยู่สูงจากระดับน้ำไม่น้อยกว่า 40 เซนติเมตร และมีราวลูกกรงที่แข็งแรงทุกด้าน ยกเว้นด้านที่เรือเทียบและส่วนที่ต่อกับสะพานปรับระดับ

(3) สะพานข้ามแม่น้ำหรือสะพานข้ามคลอง

ก. ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง

ข. ต้องมีความสูงและความกว้างของช่องลอดใต้สะพานตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่า กำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(4) ท่อหรือสายเคเบิล

ก. การวางท่อหรือสายเคเบิลผ่านชายหาดของทะเลหรือชายตลิ่ง ต้องฝังท่อหรือสายเคเบิลใต้พื้นดินไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร โดยมีให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของท่อหรือสายเคเบิลพื่นขึ้นมาเหนือพื้นดิน

ข. การปักเสาไฟฟ้าพาดสายเพื่อจ่ายกระแสไฟฟ้า หรือเพื่อการอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน และการปักเสาวางท่อน้ำประปาหรือเพื่อการอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันให้ปักเสาให้ชิดแนวขอบฝั่งมากที่สุด เพื่อมิให้เกิดขวางทางเดินเรือ

(5) เชือกกันน้ำเซาะ

ก. ต้องมีรูปแบบที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อร่องน้ำ ตลิ่ง และบริเวณข้างเคียง

ข. ต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรงและอยู่ในแนวฝั่งเดิมมากที่สุด หากมีส่วนที่ยื่นเข้าไปในน้ำให้มีเฉพาะส่วนที่จำเป็น

ค. ความลาดชันของเชือกกันน้ำเซาะไม่เกิน 1 : 3 โดยแนวสันเชือกด้านบนต้องอยู่ที่แนวกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองที่ดิน สำหรับบริเวณลำน้ำที่แคบหรืออาจเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ เชือกต้องมีลักษณะตั้งตรงและไม่มีความลาดชันยื่นออกมา

(6) กานเรือ

แนวรางรองรับเรือต้องยาวขึ้นจากฝั่งเพียงพอที่จะชักลากเรือขนาดใหญ่ที่สุดที่กานเรื่อนั้นจะสามารถรับช่อมทำได้ในเวลาน้ำลงต่ำสุด

(7) โรงสูบน้ำ

ก. โรงที่ติดตั้งเครื่องสูบน้ำ ต้องอยู่บนฝั่งหรืออยู่ใกล้ฝั่งมากที่สุด

ข. การต่อท่อสูบน้ำ เมื่อต่อเชื่อมกับเครื่องสูบน้ำแล้วต้องวางขนานกับแนวเสาของโรงสูบน้ำจนถึงพื้นดิน แล้วจึงวางนอนไปตามแนวพื้นดินใต้น้ำ และปลายท่อต้องอยู่ต่ำกว่าระดับน้ำลงต่ำสุด ไม่น้อยกว่า 1 เมตร

ข้อ 5 เจ้าทำอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่ไม่มีลักษณะตามข้อกำหนดในข้อ 4 เป็นการเฉพาะรายได้ และเมื่อเจ้าทำได้อนุญาตแล้ว ให้ประกาศลักษณะของอาคารหรือลักษณะของการล่วงล้ำลำแม่น้ำนั้นในราชกิจจานุเบกษาและให้ถือเป็นหลักเกณฑ์ในการอนุญาตต่อไปได้

ข้อ 6 อาคารและการล่วงล้ำลำแม่น้ำนอกจากที่กำหนดไว้ในข้อ 4 และข้อ 5 จะอนุญาตไม่ได้ เว้นแต่เป็นของทางราชการหรือรัฐวิสาหกิจและปลูกสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ของทางราชการ

ข้อ 7 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำมีดังต่อไปนี้

(1) ลักษณะหรือสภาพของอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำต้องไม่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ หรือทำให้ทางน้ำเปลี่ยนแปลงไป หรือก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

(2) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่จะอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ ต้องมีลักษณะของอาคารและการล่วงล้ำลำน้ำที่ฟังอนุญาตได้ตามข้อ 4 และข้อ 5

(3) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่จะอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ ต้องไม่อยู่ในเขตพื้นที่ที่มีประกาศของกรมเจ้าท่าห้ามปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ ประกาศดังกล่าวต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีและประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(4) การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ล่วงล้ำลำแม่น้ำ ให้กระทำได้เพียงเท่าที่จำเป็นและสมควรเฉพาะตามวัตถุประสงค์ในการใช้อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ล่วงล้ำลำแม่น้ำนั้น

(5) การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ล่วงล้ำลำแม่น้ำต้องไม่เป็นการขัดต่อกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง

ข้อ 8 เมื่อเจ้าทำได้รับคำขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำแล้ว ให้เจ้าทำตรวจสอบว่าผู้ขออนุญาตยื่นหลักฐานและเอกสารครบถ้วนและถูกต้องหรือไม่ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขออนุญาต

ในกรณีที่เจ้าทำเห็นว่าอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่ขออนุญาตปลูกสร้างเป็นกรณีที่ไม่อาจอนุญาตได้ ให้เจ้าทำแจ้งให้ผู้ขออนุญาตทราบภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขออนุญาต

ในกรณีที่เจ้าทำเห็นว่าผู้ขออนุญาตยื่นหลักฐานและเอกสารไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง และเป็นกรณีที่อาจอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ ให้เจ้าทำมีอำนาจสั่งให้ผู้ขออนุญาตส่งหลักฐานและเอกสารให้ครบถ้วนหรือให้ถูกต้องภายในเวลาที่เจ้าทำกำหนด

ให้เจ้าทำตรวจพิจารณาและออกใบอนุญาตภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ได้รับหลักฐานและเอกสารครบถ้วนและถูกต้องจากผู้ขออนุญาต

ข้อ 9 ให้เจ้าทำกำหนดเงื่อนไขในใบอนุญาตได้ตามที่เห็นว่าเหมาะสมและจำเป็น เพื่อป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือผลประโยชน์ของประชาชน

ข้อ 10 ผู้รับอนุญาตต้องเริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในสิบสองเดือน นับแต่วันที่ได้รับอนุญาต ถ้าผู้รับอนุญาตไม่เริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในเวลาดังกล่าว ให้ใบอนุญาตเป็นอันสิ้นผล

ในกรณีที่ผู้รับอนุญาตไม่อาจเริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในกำหนดเวลาตามวรรคหนึ่ง ผู้รับอนุญาตอาจยื่นคำขอขยายระยะเวลาเริ่มดำเนินการปลูกสร้าง ต่อเจ้าท่าตามแบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนดได้

เมื่อเจ้าท่าได้รับคำขอตามวรรคสองแล้ว ให้พิจารณาคำขอพร้อมเหตุผลในการขอขยายระยะเวลา เมื่อเห็นเป็นการสมควรให้เจ้าท่าอนุญาตให้ขยายระยะเวลาได้ครั้งละหกเดือนแต่ไม่เกินสองครั้ง

ข้อ 11 ผู้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ ผู้ใดประสงค์จะโอนสิทธิในการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ ให้ผู้นั้นหรือผู้รับโอนแจ้งให้เจ้าท่าทราบ โดยยื่นหลักฐานการโอนสิทธิและหลักฐานและเอกสารตามข้อ 2 (1) และ (2) ต่อเจ้าท่าด้วย

เมื่อเจ้าท่าได้รับแจ้ง และตรวจสอบหลักฐานเห็นว่าถูกต้องแล้ว ให้ออกหนังสือรับทราบการโอนสิทธิดังกล่าว และเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าตอบแทนให้ถือว่าผู้รับโอนสิทธิเป็นผู้รับอนุญาต

ให้นำความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับกับกรณีผู้รับอนุญาตตายด้วยโดยอนุโลม

ข้อ 12 การยื่นคำขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำและการแจ้งการโอนสิทธิในการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ ให้ยื่น ณ กรมเจ้าท่า หรือยื่นที่สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค หรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา ซึ่งอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่ขออนุญาตปลูกสร้างตั้งอยู่ในเขตความรับผิดชอบของสำนักงานเจ้าทานั้น ๆ ก็ได้

ข้อ 13 ผู้ใดปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535 ใช้บังคับ โดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต ถ้าได้เสียค่าปรับอย่างสูงตามกฎหมายและได้ยื่นคำขออนุญาตภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ให้เจ้าท่าพิจารณาอนุญาตได้โดยมิให้นำข้อ 6 และข้อ 7 (2) มาใช้บังคับ แต่ในกรณีที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดดังกล่าวมีลักษณะหรือสภาพเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ หรืออาจทำให้ทางน้ำเปลี่ยนแปลงไปหรือเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม เจ้าท่าจะสั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรื้อถอน ปรับปรุงหรือแก้ไขอาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นก่อนก็ได้

ให้ไว้ ณ วันที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2537

(ลงชื่อ) พันเอก วินัย สมพงษ์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(สำเนา)

ประกาศกรมเจ้าท่า

ที่ 251/2541

เรื่อง ลักษณะของอาคารและการล่องลำลำน้ที่พึงอนุญาตได้

อาศัยอำนาจตามความในข้อ 5 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 อธิบดีกรมเจ้าท่า ขอประกาศลักษณะของอาคารและการล่องลำลำน้ที่จะใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตดังต่อไปนี้

กระชังเลี้ยงสัตว์น้ำ

ก. ตัวกระชังต้องทำด้วยอวนหรือวัสดุอื่นใดที่มีลักษณะและคุณสมบัติเช่นเดียวกับอวน และเมื่อน้ำลงต่ำสุดก้นกระชังต้องลอยสูงกว่าพื้นท้องน้ำ

ข. วัสดุที่ใช้พุงกระชังต้องลอยพื้นน้ำ และสามารถมองเห็นได้ชัดเจนตลอดเวลา

ค. การปักเสายึดตัวกระชัง ต้องปักห่างกันไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร และห้ามผูกยึดกระชังกับขอบฝั่ง

ง. ห้ามสร้างที่พักอาศัยหรือพื้นแผ่นที่บนบนกระชัง

จ. ต้องติดตั้งธงสีแดงและไฟสัญญาณเป็นระยะ โดยรอบขอบเขตที่วางกระชัง ตามความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่

ประกาศ ณ วันที่ 22 มิถุนายน 2541

(ลงชื่อ) จงอาชว์ โทธิสุนทร

(นายจงอาชว์ โทธิสุนทร)

อธิบดีกรมเจ้าท่า

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวกุล สงค์ปรีดา)

เจ้าหน้าที่บริหารงานธุรการ 6

สากล/พิมพ์/ทาน

ตัวอย่าง

- แบบที่ 1 คำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ (กรณีเอกชน)
- แบบที่ 2 คำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ (กรณีเฉพาะส่วนราชการ)
- แบบที่ 3 ใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
- แบบที่ 4 คำร้องขอทำการขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน

ตัวอย่างแบบที่ 1 คำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ (กรณีเอกชน)

แบบ ท. ๒๘



**กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
คำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ**

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ข้าพเจ้า.....นามสกุล.....

อายุ.....ปี สัญชาติ.....อยู่บ้านเลขที่.....หมู่ที่.....ซอย.....

ถนน.....ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....

ขอยื่นคำร้องขออนุญาต.....

.....

.....

โดยจะกระทำที่บริเวณริมฝั่ง.....

หน้าที่ดินของ.....โฉนดเลขที่.....

ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....

ตามแผนผังสังเขปท้ายคำร้องนี้

ฉะนั้น ขอได้โปรดดำเนินการพิจารณาคำขอของข้าพเจ้า และข้าพเจ้ายินดีที่จะปฏิบัติตามระเบียบของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ทุกประการ เมื่อไม่ขัดข้องประการใดแล้ว โปรดออกใบอนุญาตให้ข้าพเจ้าด้วย

ลงชื่อ.....

(.....)

ผู้ขออนุญาต

สำหรับเจ้าพนักงานบันทึก

๑. เสนอ.....

ได้ตรวจคำร้องและเอกสารต่าง ๆ แล้ว เห็นควรดำเนินการตามระเบียบได้ต่อไป

(ลงชื่อ).....

เจ้าพนักงานตรวจท่า

...../...../.....

๒. - ส่ง.....

ดำเนินการเรื่องค่าธรรมเนียมการตรวจ

- ส่ง.....

ตรวจและพิจารณาตามระเบียบแล้วรายงาน

(ลงชื่อ).....

(ตำแหน่ง).....

...../...../.....

๓. รายละเอียด

๓.๑ - ใบสั่งเก็บเงินค่าธรรมเนียมการตรวจ เล่มที่.....เลขที่.....วันที่.....

- ใบเสร็จรับเงินค่าธรรมเนียมการตรวจ เล่มที่.....เลขที่.....วันที่.....

(ลงชื่อ).....

...../...../.....

๓.๒ - ใบสั่งเก็บเงินค่าใบอนุญาต เล่มที่.....เลขที่.....วันที่.....

- ใบเสร็จรับเงินค่าใบอนุญาต เล่มที่.....เลขที่.....วันที่.....

๓.๓ - ใบอนุญาต เลขที่.....

(ลงชื่อ).....

...../...../.....

แผนผังสังเขปแสดงสิ่งที่ขออนุญาต

รายละเอียดจำเป็นที่ต้องแสดงไว้

๑. ความกว้างของหน้าที่ดินด้านติดกับขอบฝั่ง
๒. ขนาดของสิ่งที่ขออนุญาตโดยประมาณ
๓. ระยะห่างจากขอบฝั่งของสิ่งที่ขออนุญาต
๔. สถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียง และระยะห่างโดยประมาณ

เอกสารที่ส่งมาด้วย

- สำเนาบัตรประจำตัว และทะเบียนบ้านของผู้ขออนุญาต
- สำเนาโฉนดที่ดิน
- หนังสือมอบอำนาจ
- สำเนาบัตรประจำตัว และทะเบียนบ้านของผู้รับมอบอำนาจ
- หนังสือยินยอมของเจ้าของที่ดิน
- สำเนาบัตรประจำตัว และทะเบียนบ้านของผู้ให้ความยินยอม
- หนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล
- แบบพิมพ์เขียว
- อื่น ๆ

- ๑. _____
- ๒. _____
- ๓. _____
- ๔. _____
- ๕. _____



หนังสือให้ความยินยอม

ข้าพเจ้า.....นามสกุล.....
สัญชาติ.....ที่อยู่บ้านเลขที่.....ซอย.....ถนน.....
ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....
ขอรับรองว่าสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ขออนุญาตปลูกสร้าง ซ่อมแซม หรือตัดแปลง ตามคำร้องข้างบนนี้ ตั้งอยู่ใน
เขตลำน้ำหรือชายทะเล.....ตำบล.....อำเภอ.....
จังหวัด.....หน้าที่ดินบนฝั่งของข้าพเจ้าซึ่งข้าพเจ้ามีกรรมสิทธิ์ตามโฉนดเลขที่.....
และผู้ขออนุญาตคือ.....ได้รับอนุญาตจากข้าพเจ้าให้ทำการใน
หน้าที่ดินของข้าพเจ้าเพื่อกระทำการดังกล่าวข้างต้นตามเงื่อนไขที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
อนุญาตได้ โดยข้าพเจ้าในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์หน้าที่ดินยอมรับภาระตามกฎหมายและระเบียบของ
ทางราชการในการที่ผู้ขออนุญาตได้ยื่นคำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำฯ และภายหลังได้รับอนุญาตแล้วไม่ว่า
กรณีใด ๆ

ถ้ามีข้อโต้แย้งเกิดขึ้นเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ของบุคคลใดในหน้าที่ดินบนฝั่งของข้าพเจ้า
เกี่ยวกับการดำเนินการในครั้งนี้ ข้าพเจ้าจะเป็นผู้รับผิดชอบตามกฎหมายและตามเงื่อนไขที่ทางราชการ
กำหนดทุกกรณี

อนึ่ง หากมีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในที่ดินของข้าพเจ้าไปไม่ว่าด้วยประการใด ๆ ข้าพเจ้า
จะได้แจ้งให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีทราบโดยพลัน หากข้าพเจ้าไม่แจ้งให้ถือว่าข้าพเจ้ายังคง
ยินยอมรับผิดชอบตามกฎหมายและเงื่อนไขที่ทางราชการกำหนดทุกกรณี

เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ตัวอย่างแบบที่ 2 คำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ (เฉพาะของส่วนราชการ)



กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

คำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

(เฉพาะของส่วนราชการ)

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ข้าพเจ้า.....นามสกุล.....

อายุ.....ปี สัญชาติ.....อยู่บ้านเลขที่.....หมู่ที่.....ซอย.....

ถนน.....ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....

ขอยื่นคำร้องขออนุญาต.....

.....

.....

โดยจะกระทำที่บริเวณริมฝั่ง.....

หน้าที่ดินของ.....โฉนดเลขที่.....

ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....

ตามแผนผังสังเขปท้ายคำร้องนี้

ฉะนั้น ขอได้โปรดดำเนินการพิจารณาคำขอของข้าพเจ้า และข้าพเจ้ายินดีที่จะปฏิบัติตามระเบียบของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ทุกประการ เมื่อไม่ขัดข้องประการใดแล้ว โปรดออกใบอนุญาตให้ข้าพเจ้าด้วย

ลงชื่อ.....

(.....)

ผู้ขออนุญาต

สำหรับเจ้าพนักงานบันทึก

๑. เสนอ.....

ได้ตรวจคำร้องและเอกสารต่าง ๆ แล้ว เห็นควรดำเนินการตามระเบียบได้ต่อไป

(ลงชื่อ).....

เจ้าพนักงานตรวจท่า

...../...../.....

๒. - ส่ง.....

ดำเนินการเรื่องค่าธรรมเนียมการตรวจ

- ส่ง.....

ตรวจและพิจารณาตามระเบียบแล้วรายงาน

(ลงชื่อ).....

(ตำแหน่ง).....

...../...../.....

๓. รายละเอียด

๓.๑ - ใบสั่งเก็บเงินค่าธรรมเนียมการตรวจ เล่มที่.....เลขที่.....วันที่.....

- ใบเสร็จรับเงินค่าธรรมเนียมการตรวจ เล่มที่.....เลขที่.....วันที่.....

(ลงชื่อ).....

...../...../.....

๓.๒ - ใบสั่งเก็บเงินค่าใบอนุญาต เล่มที่.....เลขที่.....วันที่.....

- ใบเสร็จรับเงินค่าใบอนุญาต เล่มที่.....เลขที่.....วันที่.....

๓.๓ - ใบอนุญาต เลขที่.....

(ลงชื่อ).....

...../...../.....

แผนผังสังเขปแสดงสิ่งที่ยขออนุญาต

รายละเอียดจำเป็นที่ต้องแสดงไว้

๑. ความกว้างของหน้าที่ดินด้านติดกับขอบฝั่ง
๒. ขนาดของสิ่งที่ยขออนุญาตโดยประมาณ
๓. ระยะห่างจากขอบฝั่งของสิ่งที่ยขออนุญาต
๔. สถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียง และระยะห่างโดยประมาณ

เอกสารที่ส่งมาด้วย

- สำเนาบัตรประจำตัว และทะเบียนบ้านของผู้ขออนุญาต
- สำเนาโฉนดที่ดิน
- หนังสือมอบอำนาจ
- สำเนาบัตรประจำตัว และทะเบียนบ้านของผู้รับมอบอำนาจ
- หนังสือยินยอมของเจ้าของที่ดิน
- สำเนาบัตรประจำตัว และทะเบียนบ้านของผู้ให้ความยินยอม
- หนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล
- แบบพิมพ์เขียว
- อื่น ๆ

๑. _____

๒. _____

๓. _____

๔. _____

๕. _____



คำรับรอง

ข้าพเจ้า.....นามสกุล.....
สัญชาติ.....ที่อยู่บ้านเลขที่.....ซอย.....ถนน.....
ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....
ขอรับรองว่าสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ขออนุญาตปลูกสร้าง ซ่อมแซม หรือตัดแปลง ตามคำร้องข้างบนนี้ ตั้งอยู่ใน
เขตลำน้ำหรือชายทะเล.....ตำบล.....อำเภอ.....
จังหวัด.....หน้าที่ดินบนฝั่งในขอบเขตความรับผิดชอบดูแลรักษาที่
สาธารณะสมบัติของแผ่นดินตามกฎหมายของข้าพเจ้า และผู้ขออนุญาตคือ.....
ได้รับอนุญาตจากข้าพเจ้าให้ทำการบริเวณหน้าที่ดินดังกล่าวเพื่อปลูกสร้าง ซ่อมแซม หรือตัดแปลงตาม
เงื่อนไขที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกำหนด และถ้ามีข้อโต้แย้ง เกิดขึ้นเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่
ของบุคคลใดในหน้าที่ดินบนฝั่งอันอยู่ในเขตรับผิดชอบดูแลของข้าพเจ้าเกี่ยวกับการ ดำเนินการครั้งนี้
ข้าพเจ้าจะเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายทุกประการ

.....
ผู้ดูแลรักษาที่สาธารณะสมบัติของแผ่นดิน

ตัวอย่างแบบที่ 3 ใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

เล่มที่
เลขที่
ใบอนุญาตเลขที่ /
วันที่



กรมเจ้าท่า ใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา.....

ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่งทางน้ำ/เจ้าท่าภูมิภาคที่..... ผู้ได้รับมอบอำนาจเจ้าท่า
จากอธิบดีกรมเจ้าท่า ออกใบอนุญาตให้.....

ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่เลขที่..... ถนน..... ตำบล/แขวง.....
อำเภอ/เขต..... จังหวัด..... ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ
ประเภท.....

วัตถุประสงค์.....

สถานที่ตั้งอยู่บริเวณ.....

หน้าที่ดิน..... ตำบล/แขวง.....

อำเภอ/เขต..... จังหวัด..... โดยมีเงื่อนไขดังที่แนบท้าย



อนุญาตนี้

ลงชื่อ.....
(.....)

เงื่อนไข

- ข้อ ๑ ผู้รับอนุญาตต้องเริ่มดำเนินการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำภายในสิบสองเดือนนับแต่วันที่ได้รับอนุญาต หากผู้รับอนุญาตไม่เริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในเวลาดังกล่าว ให้ใบอนุญาตเป็นอันสิ้นสุด
ในกรณีที่ผู้รับอนุญาตไม่อาจเริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในกำหนดเวลาผู้รับอนุญาตอาจยื่นคำขอขยายระยะเวลาเริ่มดำเนินการได้ตามแบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด
- ข้อ ๒ เมื่อปรากฏในภายหลังว่าได้ออกใบอนุญาตโดยคลาดเคลื่อนหรือสำคัญผิดในข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ เจ้าท่ามีอำนาจแก้ไขให้ถูกต้อง หรือเพิกถอนใบอนุญาตได้
- ข้อ ๓ ถ้าการดำเนินการของผู้รับอนุญาตเป็นเหตุให้เสียหายอย่างร้ายแรงแก่สิ่งแวดล้อม หรือเป็นอุปสรรคอย่างร้ายแรงต่อการเดินเรือ หรือการกระทำความดังกล่าวยังทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายหรือเดือดร้อนเกินกว่าที่จะคาดหมายได้ตามปกติ เจ้าท่ามีอำนาจสั่งให้หยุดการดำเนินการไว้จนกว่าผู้รับใบอนุญาตจะจัดการแก้ไขหรือป้องกันความเสียหายนั้นได้ และในกรณีที่เจ้าท่าพิจารณาแล้วเห็นว่า หากให้มีการดำเนินการต่อไปจะก่อให้เกิดความเสียหายเกินกว่าประโยชน์ที่จะได้รับจากการดำเนินการ เจ้าท่ามีอำนาจเพิกถอนใบอนุญาตได้
- ข้อ ๔ ในกรณีที่รัฐบาลต้องการใช้พื้นที่ในบริเวณที่ผู้รับอนุญาตปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำเพื่อประโยชน์สำคัญของทางราชการ หรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นแก่สาธารณะ ให้ผู้รับอนุญาตรื้อถอนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำออกไปภายในเวลาอันควร และจะเรียกชดเชยค่าเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายจากทางราชการมิได้

- ข้อ ๕ เมื่อปรากฏในภายหลังว่าผู้รับอนุญาตไม่ปลูกสร้างสิ่งสงฆ์ล่าล่าแม่น้ำให้เป็นไปตามแบบที่ได้
รับอนุญาต หรือใช้สิ่งสงฆ์ล่าล่าแม่น้ำผิดไปจากวัตถุประสงค์ที่ได้รับอนุญาต เจ้าท่ามีอำนาจ
เพิกถอนใบอนุญาตได้
- ข้อ ๖ ผู้รับอนุญาตต้องแสดงใบอนุญาตหรือสำเนาใบอนุญาตไว้ในที่เปิดเผยและเห็นได้ง่ายใน
บริเวณที่ได้รับอนุญาต
- ข้อ ๗ เงื่อนไขอื่น ๆ

- ข้อ ๘ ผู้รับอนุญาตจะต้องรับเจ้าหน้าที่ไปทำการตรวจสอบรายละเอียดตามขั้นตอนที่กำหนดดังนี้
- ขั้นตอนที่ ๑
- ขั้นตอนที่ ๒
- ขั้นตอนที่ ๓
- ขั้นตอนที่ ๔

ผู้รับใบอนุญาตรับทราบ และยินดีปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กรมเจ้าท่ากำหนดข้างต้น
ทุกประการ

ผู้รับใบอนุญาต

บันทึกสำหรับเจ้าหน้าที่

การตรวจสอบตามขั้นตอนในข้อ ๘ ของเจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นดังต่อไปนี้

ครั้งที่ ๑

(ลงชื่อ)

ครั้งที่ ๒

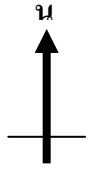
(ลงชื่อ)

ครั้งที่ ๓

(ลงชื่อ)

ครั้งที่ ๔

(ลงชื่อ)



แผนที่สังเขปแนบท้ายใบอนุญาตเลขที่ / 25....

รายการอนุญาต

ผู้ขออนุญาต

บริเวณที่อนุญาต ริมฝั่ง.....ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....

มาตราส่วน 1:ตัวเลขเป็นเมตร พื้นที่ลุ่มน้ำ.....ตารางเมตร

วันที่สำรวจ

(.....)

เจ้าหน้าที่ผู้สำรวจ

ตัวอย่างแบบที่ 4 คำร้องขอทำการขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน

(แบบ ข.1)



กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

คำร้องขอทำการขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ข้าพเจ้า.....นามสกุล.....

อายุ.....ปี สัญชาติ.....อยู่บ้านเลขที่.....

ถนน.....ตำบล.....อำเภอ.....

จังหวัด.....ขอยื่นคำร้องเพื่อทำการขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน

บริเวณ.....หมู่ที่.....ตำบล.....

อำเภอ.....จังหวัด.....ขนาด กว้าง.....ยาว.....

ลึก.....ระยะห่างจากฝั่ง.....ตามแผนที่สังเขปที่แนบท้าย

- โดยใช้
1. เรือ.....เลขทะเบียน.....
 2. เรือ.....เลขทะเบียน.....
 3. เรือ.....เลขทะเบียน.....
 4. เรือ.....เลขทะเบียน.....

ฉะนั้น ขอได้โปรดส่งให้เจ้าพนักงานไปตรวจ เมื่อไม่เป็นการขัดข้องประการใดแล้วขอได้โปรดออกใบอนุญาตให้ข้าพเจ้าด้วย

.....
ผู้ขออนุญาต

สำหรับเจ้าพนักงานบันทึก

1. ส่ง.....
เก็บเงินค่าธรรมเนียมการขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินตามกฎกระทรวง
(ลงชื่อ).....
.....
.....
2. เสนอ.....
ได้เก็บเงินค่าธรรมเนียมเป็นเงิน.....บาท ตามใบเสร็จรับเงิน
เล่มที่.....เลขที่.....ลงวันที่.....
(ลงชื่อ).....
.....
.....
3. ส่ง.....
ตรวจและพิจารณาแล้วรายงาน
(ลงชื่อ).....
.....
.....
4. เสนอ.....
ขอรายงานการตรวจดังนี้
รายการขออนุญาต.....
ผู้ขออนุญาต.....
ตำบลที่ขออนุญาต.....
ความเห็นเจ้าพนักงาน.....
.....
.....
.....
.....
(ลงชื่อ).....
.....
.....

แบบรายละเอียดแนบคำขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน

เนื่องจากการขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินในแม่น้ำ จำเป็นต้องมีการควบคุมการขุดลอกอย่างใกล้ชิด เพื่อมิให้เกิดความเสื่อมสภาพของแม่น้ำ จึงจำเป็นต้องขอทราบรายละเอียดในการประกอบการขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. แม่น้ำที่จะขุดลอก คือ แม่น้ำ.....
2. ตำบลที่จะขุดลอกโดยละเอียด..... หมู่ที่.....
3. ความลึกที่จะขุดลงไป.....เมตร
4. ขนาด ความกว้าง ยาว ของพื้นที่ที่ขออนุญาตเมตร
5. ระยะห่างจากฝั่ง เมตร
6. ถ้ามีสะพานหรือสิ่งก่อสร้างของส่วนราชการให้บอกระยะห่างจากบริเวณที่จะขุดลอกด้วย ห่าง เมตร
7. แนบแผนที่บริเวณที่จะขออนุญาตขุดลอกและลงตำแหน่งบริเวณที่จะขุดให้ชัดเจน
8. รายละเอียดบริเวณที่ทิ้งวัสดุที่ขุดลอกได้
 - ตำบลที่ทิ้งวัสดุที่ขุดลอกได้.....
 - ขนาด ความกว้าง ยาว ลึก ของพื้นที่ที่ขออนุญาตทิ้งวัสดุที่ขุดลอกได้.....
 - ระยะห่างจากฝั่ง.....
 - แนบแผนที่บริเวณที่จะขออนุญาตทิ้งวัสดุที่ขุดลอกได้
 - แนบหนังสือยินยอมให้กองวัสดุที่ขุดลอกได้จากเจ้าของที่ดิน (ถ้ามี)

ลงชื่อ

(.....)

เจ้าของหรือผู้จัดการ

หนังสือรับรอง

ของ

ผู้ประกอบการวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

โดยหนังสือฉบับนี้ ข้าพเจ้า.....อายุ.....ปี
เชื้อชาติ..... สัญชาติ..... อยู่บ้านเลขที่..... หมู่ที่..... ถนน.....
ตรอก, ซอย..... ตำบล..... อำเภอ..... จังหวัด.....
ที่ทำงาน..... โทรศัพท์ที่บ้าน..... โทรศัพท์ที่ทำงาน.....
ได้รับอนุญาตให้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ประเภท..... สาขา.....
ตามใบอนุญาตเลขทะเบียน.....และขณะนี้มิได้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตหรือขาดอายุให้
ประกอบวิชาชีพวิศวกรรม

ขอรับรองว่า ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบตามพระราชบัญญัติวิชาชีพวิศวกรรม พ.ศ.2505
หรือ 2542 โดยข้าพเจ้าเป็นผู้สำรวจสภาพพื้นที่ท้องน้ำ คำนวณโครงสร้าง ควบคุมงาน วางผัง ออกแบบและ
ทำรายงานการปฏิบัติงาน
เป็นงานขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินชนิด.....
ขนาดกว้าง.....ม. ยาว.....ม. ลึก.....ม.
เป็นสิ่งล่องลำลำน้ำชนิด.....จำนวน.....
วัตถุประสงค์ของงานเพื่อ.....
ของ.....
กรรมสิทธิ์ของที่ดินบนฝั่งหรือสิ่งก่อสร้างที่ขออนุญาตอยู่ใน โฉนดที่ดินเลขที่.....
เล่ม..... หน้า..... ตำบล..... อำเภอ.....
จังหวัด.....ตามแผนผังบริเวณแบบงานขุดลอก/ ก่อสร้าง
รายการคำนวณและรายการปฏิบัติงาน ที่ข้าพเจ้าได้ลงนามรับรองไว้แล้ว ซึ่งแนบมาพร้อมกับเรื่องราว

ขออนุญาตทำการขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน / ทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ดังนั้น เพื่อเป็นหลักฐาน ข้าพเจ้าจึงได้ลง
ลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญ

(ลงชื่อ).....วิศวกร
(.....)

(ลงชื่อ).....ผู้ขออนุญาต
(.....)

(ลงชื่อ).....พยาน
(.....)

(ลงชื่อ).....พยาน
(.....)

คำเตือน

1. ให้ขีดฆ่าข้อความที่ไม่ใช่ออก
2. ให้วิศวกรแนบภาพถ่ายใบอนุญาตให้ประกอบวิชาชีพ หรือภาพถ่ายบัตรประจำตัวแสดงว่าได้รับ
ใบอนุญาตให้ประกอบวิชาชีพวิศวกร
3. หากมีการเปลี่ยนแปลงวิศวกรตามหนังสือรับรองฉบับนี้ให้วิศวกรรีบแจ้งให้กรมการขนส่งทางน้ำ
และพาณิชยนาวีทราบเป็นหนังสือ

“มาตรา 117 ทวิ ผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดตามมาตรา 117 ต้องเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีตามวิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งต้องไม่น้อยกว่าตารางเมตรละห้าสิบบาท และถ้าเป็นอาคารหรือสิ่งอื่นใดซึ่งมีลักษณะหรือวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจให้เสียเป็นสองเท่าของอัตราดังกล่าว ในกรณีที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดดังกล่าวถูกปลูกสร้างขึ้นโดยมิได้รับอนุญาตหรือไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาตให้เสียค่าตอบแทนเป็นสามเท่าของอัตราดังกล่าว

การกำหนดค่าตอบแทนตามวรรคหนึ่งให้คำนึงถึงสภาพแต่ละท้องที่และประโยชน์ที่ผู้ปลูกสร้างหรือผู้ครอบครองพึงได้รับ

ค่าตอบแทนที่เก็บได้ตามวรรคหนึ่ง ให้ตกเป็นของกรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่น ซึ่งมีกฎหมายจัดตั้งขึ้น แล้วแต่กรณีที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นอยู่ในเขต

ในกรณีที่มิใช่เหตุอันสมควร จะออกกฎกระทรวงยกเว้นหรือหักลดหย่อนค่าตอบแทนให้หน่วยงานหรือบุคคลใดก็ได้”

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 64 (พ.ศ.2537)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

หลักการ

กำหนดวิธีการเสียค่าตอบแทน อัตราค่าตอบแทน และการยกเว้นหรือลดหย่อนค่าตอบแทนให้ผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่่น้ำ

เหตุผล

เนื่องจากมาตรา 117 ทวิ วรรคหนึ่งและวรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 บัญญัติให้วิธีการเสียค่าตอบแทน อัตราค่าตอบแทน และการยกเว้นหรือลดหย่อนค่าตอบแทนให้ผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำของแม่่น้ำลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว ต้องกระทำโดยกฎกระทรวง จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 64 (พ.ศ.2537)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 117 ทวิ วรรคหนึ่งและวรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535 และมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พระพุทธศักราช 2477 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

"ผู้รับอนุญาต" หมายความว่า ผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

ข้อ 2 ให้ผู้รับอนุญาตเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีทุกปีตามวิธีการ ดังต่อไปนี้

(1) ผู้รับอนุญาตซึ่งปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่น้ำก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ ให้เสียค่าตอบแทนสำหรับปีแรกภายในหกสิบวันนับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ สำหรับปีต่อไปให้เสียค่าตอบแทนไม่เกินวันที่ครบกำหนดรอบปีนับแต่วันที่เสียค่าตอบแทนในปีแรก

(2) ผู้รับอนุญาตซึ่งปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่น้ำภายหลังวันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ ให้เสียค่าตอบแทนในวันที่ได้รับอนุญาต สำหรับปีต่อไปให้เสียค่าตอบแทนไม่เกินวันที่ครบกำหนดรอบปีนับแต่วันดังกล่าว

การยื่นคำขอเสียค่าตอบแทนเป็นรายปี ให้ใช้แบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด

ข้อ 3 ให้ผู้รับอนุญาตยื่นคำขอเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีต่อกรุงเทพมหานคร หรือสำนักงานเขตเมืองพัทยา เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล หรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นซึ่งมีกฎหมายจัดตั้งขึ้น แล้วแต่กรณี ที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นอยู่ในเขต

ข้อ 4 ให้ผู้รับอนุญาตเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีตามสภาพและประโยชน์ที่ผู้ปลูกสร้างหรือผู้ครอบครองพึงได้รับตามอัตรา ดังต่อไปนี้

- | | |
|--|-----------------------|
| (1) ท่อนหรือหลักผูกเรือสำราญและกีฬา | ตารางเมตรละ 1,000 บาท |
| (2) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำซึ่งมิได้ใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำโดยตรง | ตารางเมตรละ 300 บาท |
| (3) ท่าเทียบเรือสำราญและกีฬา | ตารางเมตรละ 250 บาท |
| (4) ท่อนหรือหลักผูกเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ขึ้นไป | ตารางเมตรละ 200 บาท |
| (5) ท่อนหรือหลักผูกเรือขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอสส์ | ตารางเมตรละ 100 บาท |
| (6) สถานที่สำหรับจอดและเทียบเรือสำราญและกีฬา | ตารางเมตรละ 50 บาท |
| (7) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำนอกเหนือจาก (1) (2) (3) (4) (5) และ (6) | ตารางเมตรละ 50 บาท |

ในกรณีที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดตามวรรคหนึ่งที่มีลักษณะหรือวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจ ให้ผู้รับอนุญาตเสียค่าตอบแทนเป็นสองเท่าของอัตราในวรรคหนึ่ง

ในกรณีที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดตามวรรคหนึ่งถูกปลูกสร้างขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต ให้ผู้ปลูกสร้างหรือผู้ครอบครองเสียค่าตอบแทนเป็นสามเท่าของอัตราในวรรคหนึ่ง

ข้อ 5 ให้ผู้รับอนุญาตได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีสำหรับอาคารหรือสิ่งอื่นใดดังต่อไปนี้

(1) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่กระทรวง ทบวง กรม กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งมีกฎหมายจัดตั้งขึ้น แล้วแต่กรณี ปลูกสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ของทางราชการ

(2) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่รัฐวิสาหกิจหรือองค์กรอื่นของรัฐ ปลูกสร้างขึ้นโดยมิได้มีวัตถุประสงค์ในการหารายได้

(3) หลักผูกเรือหรือท่าเทียบเรือที่ปลูกสร้างขึ้นเพื่อประกอบกิจการประมง โดยเฉพาะตลอดจนเครื่องมือทำประมงทุกชนิด

(4) ท่อสูบน้ำเข้า-ออกที่ปลูกสร้างขึ้นเพื่อการเกษตรหรือใช้ในที่อยู่อาศัย

(5) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่ปลูกสร้างขึ้นเพื่อใช้ประกอบศาสนกิจ โดยเฉพาะ

(6) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่ปลูกสร้างขึ้นเพื่อการสาธารณูปโภค

ข้อ 6 ให้ผู้รับอนุญาตได้รับลดหย่อนค่าตอบแทนโดยเสียค่าตอบแทนเป็นรายปี ตารางเมตรละ 5 บาท สำหรับการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่ข่าย ดังต่อไปนี้

- (1) ที่พักอาศัย สะพานทางเดิน หรือศาลาท่าน้ำ
- (2) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่ข่ายที่ปลูกสร้างขึ้นเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าหรือคนโดยสารทางน้ำ
- (3) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่ข่ายที่รัฐวิสาหกิจปลูกสร้างขึ้นเพื่อหารายได้

ข้อ 7 การคำนวณพื้นที่ของอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่ข่าย ให้คำนวณตามพื้นที่ที่ล่วงล้ำเข้าไปตามความเป็นจริง เศษของพื้นที่ไม่ถึง 1 ตารางเมตร ให้คิดเป็น 1 ตารางเมตร

ในกรณีที่มีการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่ข่ายได้กระทำการขึ้นครอบคลุมพื้นที่สาธารณะซึ่งบุคคลอื่นไม่สามารถเข้าไปใช้ประโยชน์ในที่สาธารณะนั้นได้ ให้คำนวณพื้นที่ตามขอบเขตที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่ข่ายนั้นครอบคลุมทั้งหมด

ให้ไว้ ณ วันที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2537

(ลงชื่อ) พันเอก วินัย สมพงษ์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

“มาตรา 118 ตริ ในกรณีที่มิใช่ชำระค่าตอบแทนตามที่กำหนดในกฎหมายที่ออกตามมาตรา 117 ทวิ ให้เสียเบี้ยปรับอีกหนึ่งเท่าของเงินค่าตอบแทนที่ค้างชำระ

ฯลฯ

(สำเนา)

คำสั่งกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ที่ 320/2547

เรื่อง มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ตามที่มีคำสั่งกรมเจ้าท่าที่ 7/2544 ลงวันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2544 เรื่อง มอบหมายอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยไปแล้ว นั้น

เพื่อให้การดำเนินการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นไปตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 เป็นไปด้วยความชัดเจนและเหมาะสมยิ่งขึ้น จึงให้ยกเลิกคำสั่งกรมเจ้าท่าที่ 7/2544 ลงวันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2544 และให้ใช้คำสั่งดังต่อไปนี้แทน

อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ในฐานะ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดังต่อไปนี้

1. มาตรา 118 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535

2. มาตรา 118 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535 เว้นแต่ในส่วนที่บัญญัติไว้เกี่ยวกับการอนุญาตตามมาตราดังกล่าว ซึ่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี สงวนไว้โดยจะเป็นผู้อนุญาตเอง

3. มอบหมายให้มีอำนาจแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน กรณีมีผู้ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ซึ่งจะต้องถูกลงโทษตามมาตรา ดังนี้

3.1 มาตรา 119 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535

3.2 มาตรา 119 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535

3.3 มาตรา 120 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535

3.4 มาตรา 204 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535

4. ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการเกี่ยวกับการเปรียบเทียบปรับให้เป็นไปตาม มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2477 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2547

(ลงชื่อ) วันชัย สารทูลทัต

(นายวันชัย สารทูลทัต)

อธิบดี

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวกุล สงค์ปรีดา)

เจ้าหน้าที่บริหารงานธุรการ 6

สาวกุล/พิมพ์/ทาน

“มาตรา 118 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 117 หรือผู้ใดได้รับอนุญาตตามมาตรา 117 แล้ว ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต ต้องระวางโทษปรับโดยคำนวณตามพื้นที่ของอาคารหรือสิ่งอื่นใดในอัตราไม่น้อยกว่าตารางเมตรละห้าร้อยบาท แต่ไม่เกินตารางเมตรละหนึ่งหมื่นบาท”

“มาตรา 118 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืน มาตรา 117 หรือผู้รับอนุญาตตามมาตรา 117 ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต ให้เจ้าท่ามีคำสั่งเป็นหนังสือแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดดังกล่าวรื้อถอนหรือแก้ไขอาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นให้เสร็จสิ้นโดยถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด แต่ต้องไม่น้อยกว่าสามสิบวัน ในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครอง ให้เจ้าท่าปิดคำสั่งไว้ ณ อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้น และจะห้ามมิให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองนั้นใช้หรือยินยอมให้ผู้ใดใช้อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นทั้งหมด หรือแต่บางส่วนจนกว่าจะได้รับรื้อถอนหรือแก้ไขเสร็จด้วยก็ได้

ถ้าไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าตามวรรคหนึ่งหรือในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองและเจ้าท่าปิดคำสั่งไว้ ณ อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นครบสิบห้าวันแล้วให้เจ้าท่าร้องขอต่อศาลเพื่อมีคำสั่งให้มีการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้น ถ้าข้อเท็จจริงในทางพิจารณาฟังได้ว่าการฝ่าฝืนมาตรา 117 จริง ในกรณีที่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใด ให้ศาลมีคำสั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองเป็นผู้รื้อถอน ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่รื้อถอนตามกำหนดเวลาในคำสั่งศาล หรือในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองให้ศาลมีคำสั่งให้เจ้าท่าเป็นผู้จัดการให้มีการรื้อถอน

ในกรณีที่เจ้าท่าเป็นผู้จัดการให้มีการรื้อถอนตามคำสั่งตามวรรคสามให้เจ้าท่าใช้ความระมัดระวังตามควรแก่พฤติการณ์ โดยเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดจะเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ จากเจ้าท่ามิได้และเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายตามวรรคสาม ภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามควรแก่กรณีหรือในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคาร ให้เจ้าท่าโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นำวัสดุที่ถูกรื้อถอนรวมทั้งสิ่งของที่ขนออกจากอาคารหรือสิ่งอื่นใดส่วนที่มีการรื้อถอนออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นให้นำไปชดใช้ค่าใช้จ่ายที่เจ้าท่าได้จ่ายไปในการจัดการรื้อถอนและค่าตอบแทนตามมาตรา 118 และถ้ามีเงินเหลือจากการชดใช้ค่าใช้จ่ายดังกล่าว ให้เจ้าท่าเก็บรักษาไว้ เพื่อคืนให้เจ้าของหรือผู้ครอบครอง ในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่มารับคืนภายในหนึ่งปีให้ตกเป็นของแผ่นดิน

ในกรณีที่เจ้าท่าจะดำเนินการตามวรรคหนึ่ง และอาคารหรือสิ่งอื่นใดดังกล่าวมีลักษณะซึ่งอาจอนุญาตได้และเจ้าของหรือผู้ครอบครองยอมชำระค่าปรับตามที่เจ้าท่ากำหนดตามอัตราในมาตรา 118 แล้ว เจ้าท่าจะออกใบอนุญาตให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองก็ได้ และเมื่อได้รับอนุญาตแล้วให้เสียค่าตอบแทนเป็นสองเท่าของมาตรา 117 ทวิ”

(จ) ว่าด้วยการทิ้งอับเฉาลงในลำแม่น้ำ เขตท่า หรือในท่าเลทอดสมอจอดเรือ

“มาตรา 119 ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของปฏิกูลใด ๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงิน ตกตะกอน หรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย”

“มาตรา 119 ทวิ ห้ามมิให้เท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิต หรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย”

๑๗๑

“มาตรา 204 ผู้ใดเท ทิ้ง หรือปล่อยให้ น้ำมันปิโตรเลียม หรือน้ำมันที่ปนกับน้ำ รั่วไหล ด้วยประการใด ๆ ลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

“มาตรา 13 บรรดาความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ที่มีโทษปรับสถานเดียวไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ให้เจ้าท่ามีอำนาจเปรียบเทียบผู้ต้องหาได้เมื่อผู้เสียหายยินยอมและผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามคำเปรียบเทียบของเจ้าท่าแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามกฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาความอาญา”

แนวทางการพิจารณาอนุญาตให้ระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ

1. การยื่นขออนุญาต

ผู้ที่มีความประสงค์จะขอระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะยื่นหนังสือขออนุญาตต่อผู้มีอำนาจอนุญาต โดยมีเอกสารหลักฐานประกอบการขออนุญาต ดังนี้

- 1.1 สำเนาโฉนดที่ดิน หนังสือมอบอำนาจทำการแทน หนังสือรับรอง หนังสือบริคณห์สนธิ
- 1.2 แผนผังโครงการแสดงรายละเอียดพื้นที่จัดสรร ระบบระบายน้ำ
- 1.3 แบบระบบบำบัดน้ำเสียพร้อมรายการคำนวณ ซึ่งรับรองโดยวิศวกรประเภทภาคีสมาชิก

เป็นอย่างน้อย

1.4 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำของแหล่งน้ำธรรมชาติซึ่งจะใช้เป็นที่ระบายน้ำทิ้ง โดยตรวจวัด

- 1.4.1 อุณหภูมิ
- 1.4.2 ความเป็นกรด – ด่าง
- 1.4.3 ปริมาณน้ำมันและไขมัน
- 1.4.4 ปริมาณออกซิเจนที่ละลายในน้ำ
- 1.4.5 ปริมาณความสกปรก (ค่า บี โอดี)

1.5 ภาพถ่ายสถานที่ตั้งโครงการ ที่ตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย และบริเวณที่จะระบายน้ำทิ้ง

1.6 รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว (ในกรณีที่เป็นโครงการตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม)

2. การพิจารณา

2.1 พิจารณารายการคำนวณระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการ ว่ามีวิศวกรลงนามรับรองถูกต้องและมีหลักฐานแสดงว่าวิศวกรผู้รับรองเป็นวิศวกรประเภทภาคีสมาชิกเป็นอย่างน้อย

2.2 พิจารณาระบบบำบัดน้ำเสียที่ผู้ขออนุญาตเสนอจะติดตั้ง ว่ามีขนาดและขีดความสามารถเหมาะสมกับรายการคำนวณของวิศวกรหรือไม่

2.3 ในกรณีที่โครงการที่ขออนุญาตเป็นหมู่บ้านจัดสรรที่มีพื้นที่มากกว่า 100 ไร่ หรือมีจำนวนพื้นที่จัดสรรมากกว่า 500 แปลง นอกจากจะมีระบบบำบัดน้ำเสียประจำบ้านแล้ว ต้องมีระบบบำบัดน้ำเสียรวมด้วย ส่วนโครงการที่มีพื้นที่หรือจำนวนแปลงน้อยกว่าที่กำหนดให้มีเฉพาะระบบบำบัดน้ำเสียประจำบ้านได้

2.4 โครงการต้องจัดให้มีบ่อดักน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำลงที่สาธารณะ เพื่อใช้เป็นที่เก็บตัวอย่างน้ำสำหรับการตรวจสอบ

2.5 คุณภาพน้ำทิ้งที่ระบายทิ้งลงสู่ที่สาธารณะต้องเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่ทางราชการกำหนด ซึ่งสามารถตรวจสอบได้จากประกาศกรมเจ้าท่า เรื่องการกำหนดคุณภาพน้ำทิ้งประเภทต่าง ๆ หรือประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม หรือประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม แล้วแต่กรณี

2.6 พิจารณาให้ออกใบอนุญาตได้ครั้งละ 12 เดือน

3. การกำหนดเงื่อนไขในการอนุญาต

ให้ผู้ขออนุญาตกำหนดเงื่อนไขในการอนุญาต ดังนี้

3.1 ห้ามระบายน้ำทิ้งที่คุณภาพไม่เป็นไปตามมาตรฐาน หรือน้ำทิ้งที่ไม่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียทิ้งโดยตรงสู่แหล่งน้ำ

3.2 ต้องมีระบบบำบัดน้ำเสียที่เป็นไปตามแบบที่ยื่นขออนุญาตหรือเป็นแบบที่ปรับปรุงให้ดีกว่าแบบเดิม

3.3 มีระบบตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งเป็นของตนเองเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ทันที

3.4 หากน้ำที่ระบายทิ้งก่อให้เกิดความเดือดร้อนต่อประชาชน หรือเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือสิ่งแวดล้อม ผู้ขออนุญาตต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

3.5 ต้องยินยอมให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเข้าตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อมได้ตามความจำเป็น

3.6 หากผู้ขออนุญาตไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข ผู้อนุญาตสงวนสิทธิในการระงับหนังสืออนุญาตนี้

ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประกอบการโรงงานอุตสาหกรรม ให้กำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติม ดังนี้

- ให้ผู้ขออนุญาตตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง สัปดาห์ละ 1 ครั้ง โดยตรวจวัดค่า ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ปริมาณสารแขวนลอย (SS) ปริมาณสารที่ละลายในน้ำ (DS) ปริมาณน้ำและไขมัน (FOG) ปริมาณความสกปรก (BOD และ COD) และรวบรวมผลการตรวจสอบให้ผู้ออกไปอนุญาตทุกสามเดือน

รายชื่อแม่น้ำสายหลักในประเทศไทย

1. แม่น้ำชี จังหวัดชัยภูมิ , นครราชสีมา, ขอนแก่น, มหาสารคาม, กาฬสินธุ์, ร้อยเอ็ด, ยโสธร, อุบลราชธานี
 2. แม่น้ำมูล จังหวัดนครราชสีมา, บุรีรัมย์, สุรินทร์, ศรีสะเกษ, อุบลราชธานี
 3. แม่น้ำยม จังหวัดพะเยา, แพร่, สุโขทัย, พิษณุโลก, พิจิตร, นครสวรรค์
 4. แม่น้ำป่าสัก จังหวัดเลย, เพชรบูรณ์, ลพบุรี, สระบุรี, พระนครศรีอยุธยา
 5. แม่น้ำน่าน จังหวัดน่าน, อุตรดิตถ์, พิษณุโลก, พิจิตร, นครสวรรค์
 6. แม่น้ำปิง จังหวัดเชียงใหม่, ลำพูน, ตาก, กำแพงเพชร, นครสวรรค์
 7. แม่น้ำแม่กลอง จังหวัดตาก, กาญจนบุรี, ราชบุรี, สมุทรสงคราม
 8. แม่น้ำวัง จังหวัดลำปาง, ตาก
 9. แม่น้ำยม จังหวัดแม่ฮ่องสอน, ตาก
 10. แม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดนครสวรรค์, ชัยนาท, สิงห์บุรี, อ่างทอง, พระนครศรีอยุธยา, ปทุมธานี, นนทบุรี, กรุงเทพฯ, สมุทรปราการ, กาญจนบุรี
 11. แม่น้ำท่าจีน จังหวัดชัยนาท, สุพรรณบุรี, นครปฐม, สมุทรสาคร
 12. แม่น้ำอิง จังหวัดเชียงราย, พะเยา
 13. แม่น้ำสงคราม จังหวัดนครพนม, หนองคาย, สกลนคร
 14. แม่น้ำคาปี จังหวัดสุราษฎร์ธานี, นครศรีธรรมราช
 15. แม่น้ำสายบุรี จังหวัดปัตตานี, ยะลา, นราธิวาส
 16. แม่น้ำเลย จังหวัดเลย
 17. แม่น้ำน้อย จังหวัดปทุมธานี, พระนครศรีอยุธยา, อ่างทอง, สิงห์บุรี, ชัยนาท
 18. แม่น้ำปัตตานี จังหวัดปัตตานี, ยะลา
 19. แม่น้ำเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี
 20. แม่น้ำกก จังหวัดเชียงราย, เชียงใหม่
 21. แม่น้ำปรางบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
 22. แม่น้ำบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา, ปราณบุรี
 23. แม่น้ำตรัง จังหวัดตรัง
 24. แม่น้ำปราจีนบุรี จังหวัดฉะเชิงเทรา, ปราณบุรี
 25. แม่น้ำนครนายก จังหวัดฉะเชิงเทรา, นครนายก
 26. แม่น้ำชุมพร จังหวัดชุมพร
 27. แม่น้ำปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราช, สงขลา
 28. แม่น้ำลพบุรี จังหวัดสิงห์บุรี, ลพบุรี, พระนครศรีอยุธยา
 29. แม่น้ำหลังสวน จังหวัดชุมพร
 30. แม่น้ำตากแดด จังหวัดอุทัยธานี, นครสวรรค์
 31. แม่น้ำประแสร์ จังหวัดระยอง
 32. แม่น้ำบางนรา จังหวัดนราธิวาส
 33. แม่น้ำสะแกกรัง จังหวัดนครสวรรค์, อุทัยธานี
 34. แม่น้ำระยอง จังหวัดระยอง
 35. แม่น้ำป่า จังหวัดกาฬสินธุ์
-

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

1278 ถนนโยธา แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร

โทร. 0 2233 1311-8

โทรสาร 0 2238 3017, 0 2235 7632

E-mail Address : marine@md.go.th

Website : www.md.go.th

สอบถามเรื่อง การกระจายอำนาจ

ติดต่อ กองนิติการ

โทร. 0 2235 7630 , 0 2233 1311-8 ต่อ 292, 252

โทรสาร 0 2234 7630

สอบถามเรื่อง การอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ

ติดต่อ สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

โทร. 0 2233 3780 , 0 2234 1070, 0 2233 1311-8 ต่อ 227, 228, 283

โทรสาร 0 2238 2309

E-mail Address : hm@md.go.th

สอบถามเรื่อง การขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็ก

ติดต่อ สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ

โทร. 0 2266 7990 , 0 2233 1311-8 ต่อ 340, 346

โทรสาร 0 2266 7990

ติดต่อ สำนักสำรวจและวิศวกรรม

โทร. 0 2234 3593 , 0 2233 1311-8 ต่อ 268, 291

โทรสาร 0 2234 3593