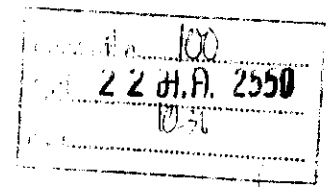


ตราครุฑ

22



สวค. 2106
วันที่ 22 ก.พ. 2550
เวลา 11.00 น.

ที่ ยธ 0213/067

กระทรวงยุติธรรม

ถนนแจ้งวัฒนะ อำเภอปากเกร็ด

จังหวัดนนทบุรี 11120

18 มกราคม 2550

เรื่อง รายงานสรุปผลการดำเนินการของคณะกรรมการฯ (ป.ท.)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ค่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว(ล)324 ลงวันที่ 10 มกราคม 2550

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือกระทรวงยุติธรรม ลับ ค่วนที่สุด ที่ ยธ 0213/352 ลงวันที่ 16 สิงหาคม 2548 จำนวน 1 ชุด รวม 1 แผ่น
2. สำเนารายละเอียดข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ตามลำดับเหตุการณ์ จำนวน 1 ชุด รวม 5 แผ่น

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ได้แจ้งเวียนรายงานสรุปผลการดำเนินการของคณะกรรมการฯ เพื่อให้สำนักงานที่สนับสนุนและติดตามการดำเนินงานด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตตามนโยบายของคณะกรรมการฯ (ป.ท.) โดยให้เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการฯ ภายในวันที่ 18 มกราคม 2550 ซึ่งสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ จะนำเรื่องนี้เสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาในวันอังคารที่ 23 มกราคม 2550 ดังความละเอียดแจ้งแล้ว พร้อมทั้งได้ส่งสำเนาเอกสารที่เกี่ยวข้องไปเพื่อประกอบการพิจารณาด้วยนั้น

กระทรวงยุติธรรม ได้พิจารณารายงานของคณะกรรมการฯ ป.ท. ดังกล่าวแล้ว ขอเรียนเสนอความเห็น ว่า ตามรายงานฯ ข้อ 2. ผลการดำเนินการในข้อที่ 2.3.4(1) เรื่องผลงานเด่นที่ผ่านมาของป.ท. ในด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ กรณีทุจริตก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ ซึ่งกระทรวงยุติธรรมได้มีหนังสือ ลับ ค่วนที่สุด ที่ ยธ 0213/352 ลงวันที่ 16 สิงหาคม 2548 แจ้งผลการดำเนินการตามนโยบายคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2548 ต่อประธานคณะกรรมการฯ ป.ท. ดังรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ในลำดับที่ 1 กระทรวงยุติธรรมขอยืนยันข้อพิจารณาและแนวทางการดำเนินการตามที่ได้แจ้งไปดังรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ในลำดับที่ 2 สำหรับข้อพิจารณาเสนอแนะของคณะกรรมการฯ ป.ท. นั้น ได้ดำเนินการตรวจสอบตามกรอบภารกิจและอำนาจหน้าที่ของกระทรวงยุติธรรมแล้ว พิจารณาเห็นชอบด้วยกับข้อพิจารณาดังกล่าว ซึ่งเป็นไปเพื่อให้การดำเนินงานตามนโยบายของรัฐบาลด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตตามที่รัฐบาลได้กำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติเกิดผลเป็นรูปธรรม ชัดเจน และสามารถ

/ปฏิบัติงาน...

22

ลับ

-2-

ปฏิบัติงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริตของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ



(นายชาญชัย ลิขิตจิตตะ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม

สำนักงานป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริตภาครัฐ

โทร.0 2502 8331-2

โทรสาร 0 2502 8328

ลับ

ด่วนที่สุด

ที่ ยธ 0213/ 352

กระทรวงยุติธรรม

ถนนแจ้งวัฒนะ อำเภอปากเกร็ด

จังหวัดนนทบุรี 11120

1๕ สิงหาคม 2548

เรื่อง แจ้งผลการดำเนินการตามนโยบายคณะรัฐมนตรี

เรียน ประธานคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่สนับสนุนและติดตามการดำเนินงานด้านการป้องกันและปราบปราม
การทุจริตตามนโยบายของคณะรัฐมนตรี (ป.ท.)

อ้างถึง หนังสือคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่สนับสนุนและติดตามการดำเนินงานด้านการป้องกันและปราบปราม
การทุจริตตามนโยบายของคณะรัฐมนตรี ถ้อยแถลง ค่วนที่สุด ที่ ปง0012/428 ลงวันที่ 8 มีนาคม 2548
และ ถ้อยแถลง ค่วนที่สุด ที่ ปง0012/520 ลงวันที่ 27 มิถุนายน 2548

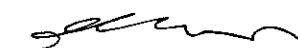
สิ่งที่ส่งมาด้วย เอกสารประกอบจำนวน 1 ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง ท่านได้แจ้งให้ทราบถึงความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ เกี่ยวกับการพิจารณาและตรวจสอบการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
รวมทั้งมติของคณะรัฐมนตรี ในวันที่ 25 มกราคม 2548 แก่กระทรวงยุติธรรมเพื่อพิจารณาดำเนินการตามอำนาจ
หน้าที่ นั้น

กระทรวงยุติธรรมในฐานะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวได้ดำเนินการประสาน
กับกระทรวงคมนาคมเพื่อสอบถามผลการดำเนินการตรวจสอบและนำตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษ โดยในส่วนของ
กระทรวงยุติธรรมได้จัดทำความเห็นเกี่ยวกับผลการตรวจสอบการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
ประเทศไทย รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย นอกจากนี้ได้ มีหนังสือแจ้งเวียนกำชับให้ส่วนราชการและ
หน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการก่อสร้างที่ต้องใช้เงินงบประมาณจำนวนมากให้ปฏิบัติตามมติ
คณะรัฐมนตรีและระเบียบของทางราชการโดยเคร่งครัด เพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีทุจริตมิชอบในการก่อสร้าง
อันนำมาซึ่งความเสียหายแก่ทางราชการได้ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ



15 " 0 2548

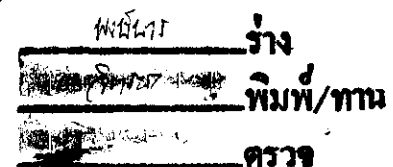
(นายสมชาย วงศ์สวัสดิ์)

ปลัดกระทรวงยุติธรรม

สำนักงานปลัดกระทรวงยุติธรรม

โทร. 0 2502 6655-6 โทรสาร 0 2502 6559





รายละเอียดข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ตามลำดับเหตุการณ์

เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2536 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการอนุมัติให้ก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ บริเวณรอบชานเมืองจำนวน 4 เส้นทาง ได้แก่ สายรังสิต - บ้านภาชี - ลพบุรี (104 กม.), สายหัวหมาก-จะเชิงเทรา (45 กม.), สายภาชี - มาบกะเบา (44 กม.) และ สายบางซื่อ - นครปฐม (41 กม.) รวมเป็นระยะทาง 234 กิโลเมตร ในวงเงิน 7,064 ล้านบาท ซึ่งแยกเป็นงานวิศวกรรมอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม 6,290 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบและคุมงานก่อสร้าง 724 ล้านบาท และค่าครุภัณฑ์ 50 ล้านบาท ซึ่งต่อมาในวันที่ 29 มีนาคม 2537 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ก่อสร้างผู้กั้นข้ามปีงบประมาณ 2537 และอนุมัติวงเงินเพื่อเหลือเพื่อขาดอีก 10 % เฉพาะส่วนของงานวิศวกรรมโยธา และอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม เป็นเงิน 629 ล้านบาท ดังนั้น เมื่อรวมเข้ากับงบประมาณเดิมที่อนุมัติไว้ จึงมีวงเงินก่อสร้างจำนวนทั้งสิ้น 7,693 ล้านบาท

ในเบื้องต้นการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ดำเนินการก่อสร้างเอง โดยไม่มีการจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบและคุมงานก่อสร้างแต่อย่างใด รวมทั้งมิได้กำหนดการวางอาณัติสัญญาณโทรคมนาคม ลักค้า โดยแยกการก่อสร้างเป็น 2 โครงการ (ซึ่งตัดมาจากโครงการหลักทั้ง 4 สาย) โดยเริ่มก่อสร้างโครงการที่ 1 สายบางซื่อ - คลังจัน (ตัดจากสายบางซื่อ - นครปฐม) ระยะทาง 14 กม. ใช้งบประมาณก่อสร้างไป 725.3 ล้านบาท โครงการที่ 2 สายรังสิต - บ้านภาชี (ตัดจากสายรังสิต - บ้านภาชี - ลพบุรี) ระยะทาง 61 กม. ใช้งบประมาณก่อสร้างไป 3,424 ล้านบาท จึงได้มีการขออนุมัติขยายวงเงินก่อสร้างเฉพาะในส่วน of เส้นทาง ช่วงรังสิต - บ้านภาชี ขึ้นเป็น 3,424 ล้านบาท (เดิม ครม. อนุมัติไว้ตลอดทั้งสายรังสิต - บ้านภาชี - ลพบุรี เป็นเงิน 3,120 ล้านบาท) จึงเหลือระยะทางในการก่อสร้างตามที่อนุมัติให้ก่อสร้างไว้ในปี 2537 อีกเป็นระยะทาง 159 กม.

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทต่างชาติมาทำการสำรวจออกแบบรายละเอียดงานก่อสร้างที่เหลืออยู่ โดยแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2538 ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาฯ ได้ประเมินราคาก่อสร้างโดยไม่มีระบบอาณัติสัญญาณและไม่รวมเส้นทางสายหัวหมาก-จะเชิงเทรา เป็นเงิน 9,723,772.135 ล้านบาท และจัดให้มีการยื่นซองประกวดราคา ซึ่งปรากฏว่ามีผู้ผ่านการพิจารณาคัดเลือกจำนวน 4 ราย ตามมติที่ประชุมของคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ 11/2540 เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2540 ได้แก่

1. Inpergiolo-Girola (Thailand) Joint Venture
2. Italian-Thai Development Public Co., Ltd / Cogifer IF Consortium

/ 3. A.S. Associated ...

3. A.S. Associated-Tekken Joint Venture

4. John Holland Asia, Ltd / Namprasert Construction Co., Ltd. Joint Venture

ซึ่งผลการประกวดราคาในทั้ง 3 สาย คือ สายบ้านภาษี-ลพบุรี, สายบ้านภาษี-มาบกะเบา และสายตลิ่งชัน - นครปฐม ปรากฏว่าผู้ชนะการประกวดราคาทั้ง 4 รายเสนอราคาก่อสร้างรวมเป็นเงิน 10,272,747,000 บาท ซึ่งสูงกว่าวงเงินที่คณะกรรมการได้อนุมัติให้ก่อสร้างทั้ง 4 สาย ซึ่งต่อมาบริษัทที่ปรึกษาฯ ได้ขอแก้ไขราคาประเมินการก่อสร้างใหม่เป็น 10,516,644,400 บาท มีผลทำให้ราคาที่ประกวดราคาได้ต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทที่ปรึกษาฯ โดยที่บริษัทที่ปรึกษาฯ มิได้แสดงที่มาของการคำนวณคิดราคากลางที่แก้ไขและเหตุผลในการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินการก่อสร้างดังกล่าว

กระทรวงคมนาคมจึงมีคำสั่งที่ 38/2541 ลงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2541 แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากันกรองด้านเทคนิควิศวกรรมรูปแบบงานก่อสร้างและการใช้จ่ายงบประมาณของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยในระหว่างนั้นเองหลังจากที่มีการประกวดราคาแล้ว ที่ประชุมคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยได้อนุมัติให้รับราคาที่ได้จากประกวดราคาจำนวน 10,272,800,000 บาท เป็นราคาที่ใช้ในการก่อสร้าง ในคราวประชุมครั้งที่ 8/2541 เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2541 และได้เสนอขอปรับปรุงงบประมาณก่อสร้างในวงเงินดังกล่าวรวมทั้งขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันต่อกระทรวงคมนาคม ในวันที่ 17 มิถุนายน 2541 ซึ่งต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือที่ 002681/2 ลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 ขอทำความตกลงกับสำนักงานงบประมาณในวงเงิน 10,272,800,000 บาท ซึ่งสำนักงานงบประมาณได้พิจารณาแล้วเห็นชอบอนุมัติงบประมาณการก่อสร้างที่วงเงิน 9,644,900,000 บาท แล้วแจ้งตอบการรถไฟแห่งประเทศไทยตามหนังสือที่ นร 0408/20255 ลงวันที่ 30 กันยายน 2541

ต่อมาในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2541 คณะกรรมการพิจารณากันกรองฯ ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 38/2541 ลงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2541 ได้รายงานผลการตรวจสอบแก่กระทรวงคมนาคม โดยประเมินราคาก่อสร้างเป็นเงิน 6,165,085,080 บาท อันเป็นเวลาต่ำกว่าราคาที่ประกวดราคาได้ และต่ำกว่าราคาที่สำนักงานงบประมาณได้อนุมัติ โดยแสดงวิธีคิดคำนวณการจัดทำราคากลาง และเสนอแนะให้ยกเลิกการประกวดราคาเดิมแล้วประกวดราคาใหม่ และให้ยุติการจ้างบริษัทที่ปรึกษาฯ เนื่องจากพบว่าการก่อสร้างดังกล่าวมีข้อพิรุธสงสัยมากมาย เช่น มีการกำหนดรายการก่อสร้างเกินวัตถุประสงค์ มีการอนุมัติให้ซื้อเครื่องจักรเพื่อนำไปให้ผู้รับเหมาใช้งานเป็นเงินกว่า 1,060 ล้านบาท มีการเปลี่ยนแปลงแบบรูปสะพานจากสะพานคอนกรีต

เป็นสะพาน ...

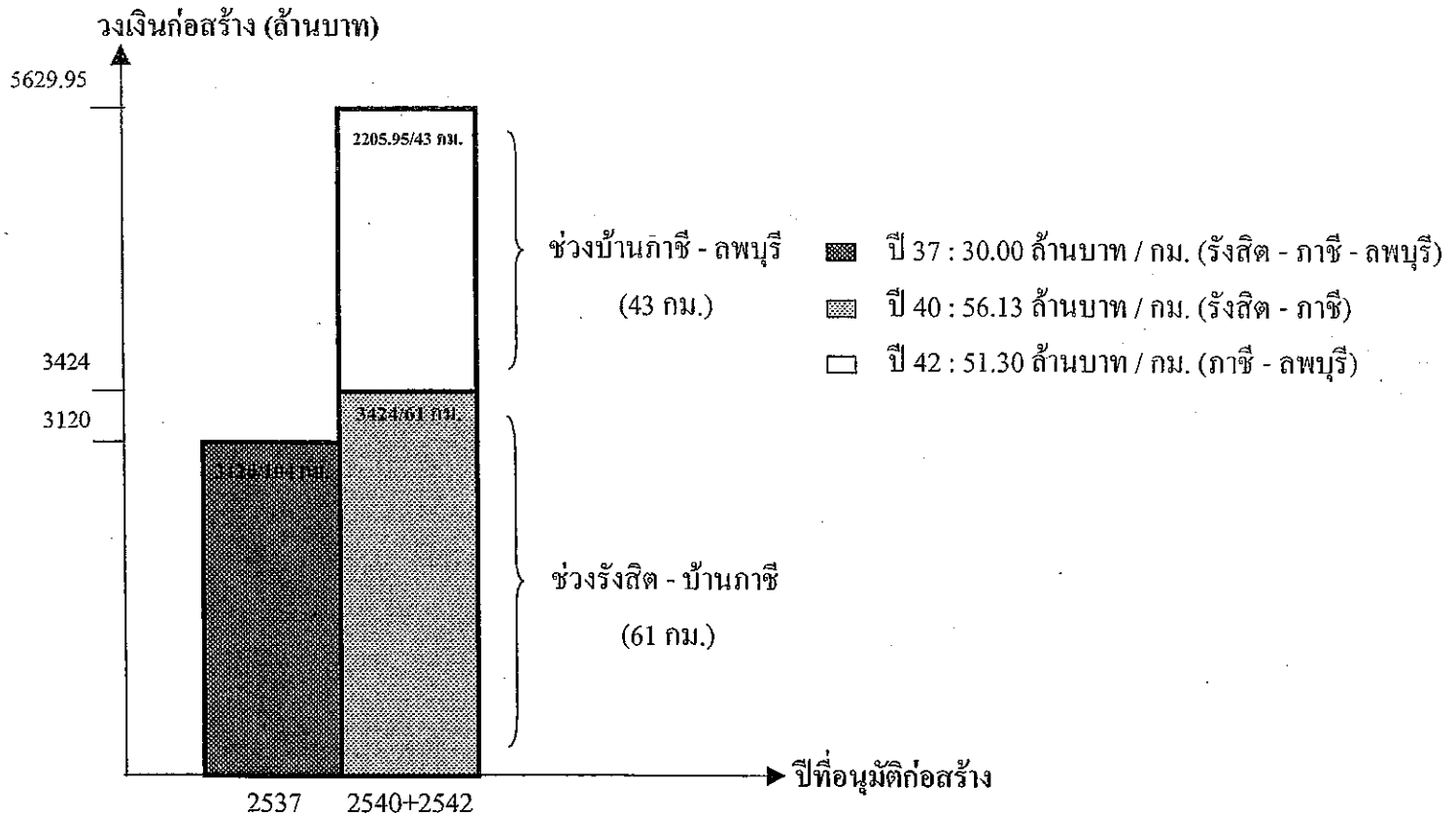
เป็นสะพาน โครงเหล็กก่อนวันเปิดประมูลเพียง 14 วัน ทำให้ไม่สามารถถอนแบบกำหนดราคาได้ พบว่า บริษัทที่ประมูลงานก่อสร้างจำนวน 4 ราย เป็นบริษัทต่างด้าวที่ไม่ได้รับยกเว้นให้สามารถประกอบกิจการก่อสร้างในประเทศได้ ราคา Engineer Estimate ที่การรถไฟฯ ใช้เป็นราคากลางในการรับราคาต่อหน่วยสูงกว่า วิธีการคำนวณราคากลางของงานก่อสร้างทางราชการ เป็นต้น

ต่อมาในวันที่ 7 มกราคม 2542 ปลัดกระทรวงคมนาคมมีบัญชาให้นายทวีพัฒน์ ดินะมาศ รองปลัดกระทรวงคมนาคมจัดประชุมเพื่อทบทวนราคาก่อสร้างโดยมีผู้เกี่ยวข้องร่วมการประชุม ได้แก่ ผู้แทนของการรถไฟฯ สำนักงบประมาณ คณะกรรมการพิจารณากลับกรองฯ ที่ปรึกษาของการรถไฟฯ สำนักนโยบายและแผนฯ ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งที่ประชุมได้ข้อสรุปที่ 9,271,164,500 บาท การรถไฟฯ ได้เจรจากับผู้ชนะการประกวดราคา รวม 3 ครั้ง ได้ข้อยุติในวันที่ 17 พฤษภาคม 2542 โดยผู้ชนะการประกวดราคาขอลดราคาลงเหลือ 9,239,538,932 บาท กระทรวงคมนาคมจึงเสนอขออนุมัติขยายวงเงินก่อสร้างตามจำนวนราคาที่ต่อรองได้ต่อคณะรัฐมนตรีโดยที่ราคาดังกล่าวยังมีได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย จนกระทั่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการประชุมครั้งที่ 17/2542 ในวันที่ 16 มิถุนายน 2542 มีมติเห็นชอบในราคาดังกล่าว และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติวงเงิน 9,239,538,932 บาท เป็นวงเงินก่อสร้างในวันที่ 18 มิถุนายน 2542

แต่ปรากฏว่าสภาผู้แทนราษฎรได้แจ้งแก่กระทรวงคมนาคมเพื่อขอให้ระงับการก่อสร้างดังกล่าว เนื่องจากพบพิรุณสงสัยส่อไปในทางทุจริตประกอบกับสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีได้มีหนังสือที่ นร 0108.11/19386 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2542 แจ้งให้กระทรวงคมนาคมระงับการก่อสร้างไว้ก่อน โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และกระทรวงคมนาคมตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการก่อสร้างดังกล่าว ซึ่งก่อนหน้านั้น สำนักงบประมาณได้เคยมีหนังสือขอให้กระทรวงคมนาคมระงับการก่อสร้างไว้ก่อนเช่นกัน

กระทรวงคมนาคมจึงมีคำสั่งที่ 194/2542 ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2542 แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาราคากลาง โดยมี ดร.ทักษิณ เทพชาตรี เป็นประธานได้ผลสรุปราคาก่อสร้างที่ 8,221,637,609 บาท แต่การรถไฟฯ ได้หักท้วงโดยอาศัยฐานการคำนวณของ ดร.ทักษิณฯ ว่าราคาที่ถูกต้องควรเป็น 9,270,585,105 บาท ซึ่งสุดท้ายในวันที่ 21 มกราคม 2543 กระทรวงคมนาคมได้เสนอขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีในวงเงิน 9,239,638,932 บาท และคณะรัฐมนตรีมีมติในวันที่ 11 เมษายน 2543 เห็นชอบอนุมัติวงเงินตามที่กระทรวงคมนาคมได้เสนอมา ปัจจุบันทางรถไฟทั้ง 3 เส้นทางได้ก่อสร้างเสร็จแล้วแต่ไม่มีระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม จึงยังไม่สามารถเปิดให้บริการได้อย่างเต็มขีดความสามารถสมดังเจตนารมณ์ของการก่อสร้างทางรถไฟดังกล่าว

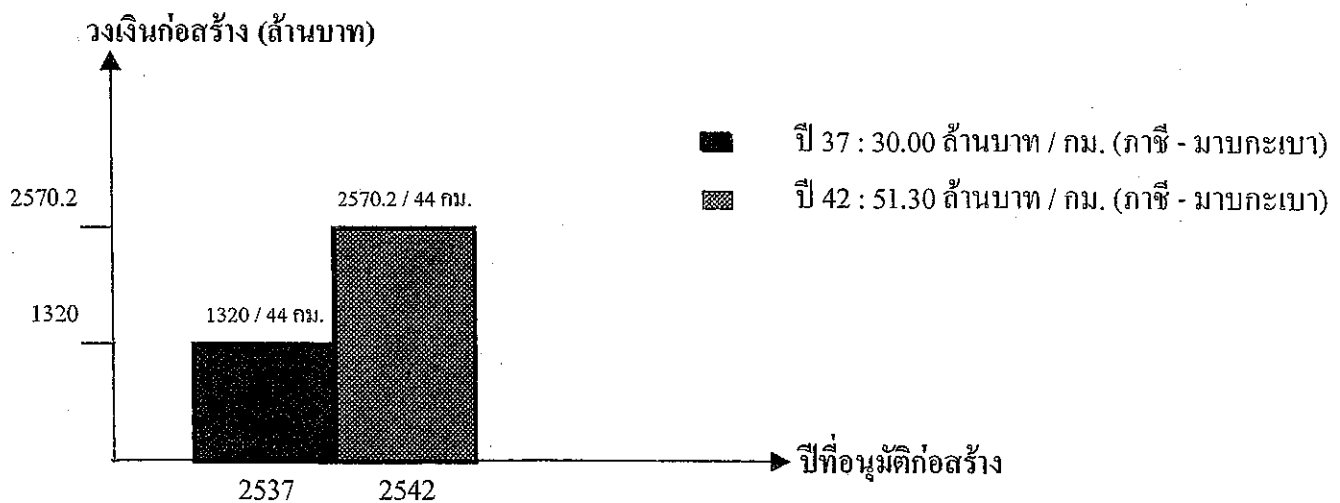
แผนภูมิเปรียบเทียบวงเงินก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ (รังสิต - บ้านภาชี - ลพบุรี)



* วงเงินก่อสร้างในปี 2537 เป็นวงเงินที่รวมค่าอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมแล้ว

แต่วงเงินที่ใช้ก่อสร้างไปในปี 2540และ2542 เป็นวงเงินที่ยังไม่รวมค่าอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

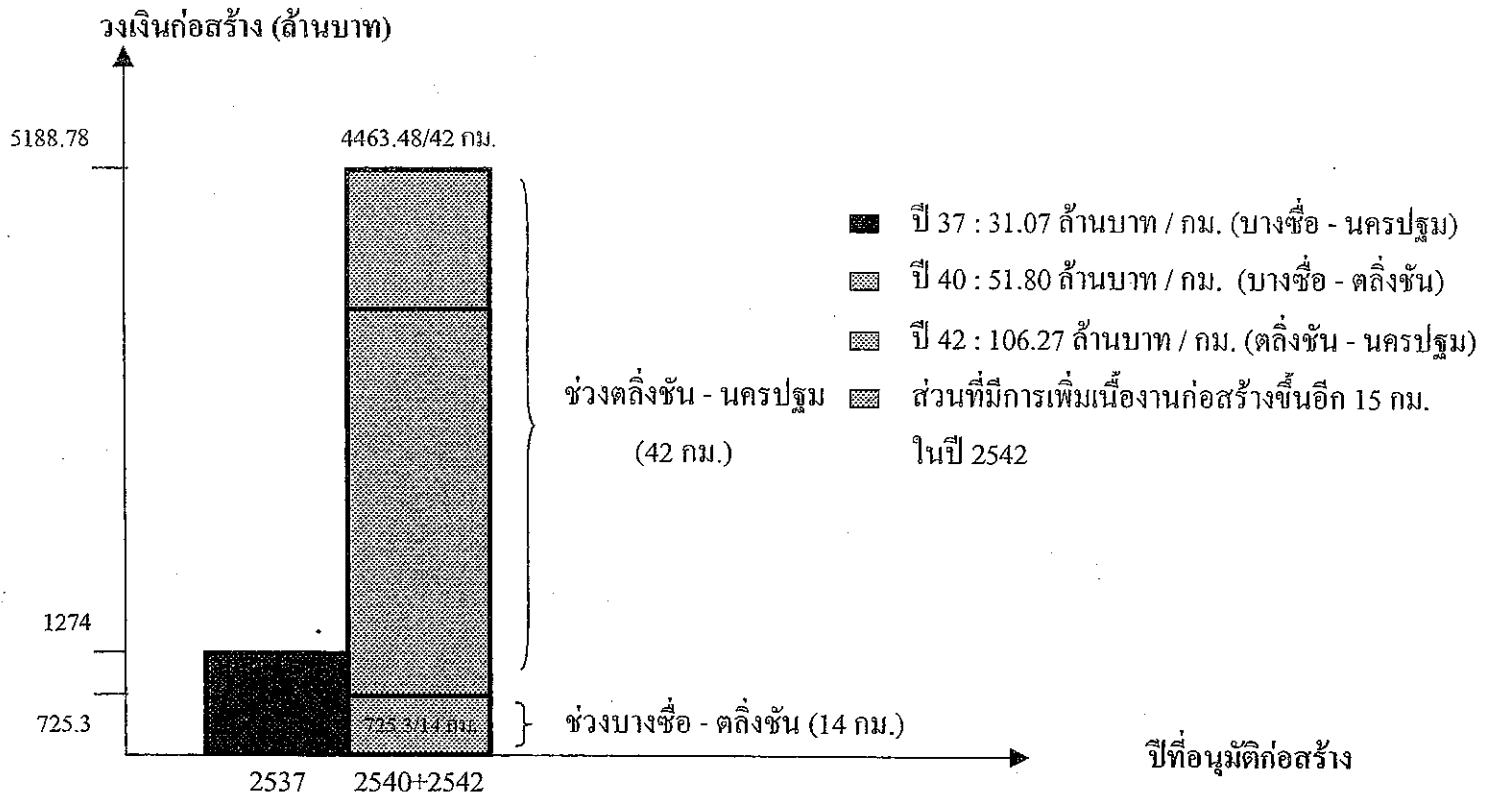
แผนภูมิเปรียบเทียบวงเงินก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายตะวันออก (บ้านภาชี - มาบกะเบา)



* วงเงินก่อสร้างในปี 2537 เป็นวงเงินที่รวมค่าอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมแล้ว

แต่วงเงินที่ใช้ก่อสร้างไปในปี 2542 เป็นวงเงินที่ยังไม่รวมค่าอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

แผนภูมิเปรียบเทียบวงเงินก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ (บางซื่อ - นครปฐม)



- * วงเงินก่อสร้างในปี 2537 เป็นวงเงินที่รวมค่าอาณัติสัญญาและโทรคมนาคมแล้ว แต่วงเงินที่ใช้ก่อสร้างไปในปี 2540 และ 2542 เป็นวงเงินที่ยังไม่รวมค่าอาณัติสัญญาและโทรคมนาคม
- * ระยะทางที่เพิ่มขึ้น 15 กม. รฟท.ชี้แจงว่า เป็นผลมาจากการกำหนดจุดตั้งต้นและสิ้นสุดโครงการที่คลาดเคลื่อนไปในปี 2537 โดยระบุว่าที่ถูกต้องควรเป็นระยะทางรวม 56 กม. มิใช่ 41 กม.

ข้อสังเกต - จากแผนภูมิทั้งสามเส้นทางได้แสดงค่าความผันแปรของมูลค่าการก่อสร้างจาก ปี 2537-2542 เอาไว้ โดย 1 ใน 3 ของเส้นทางมีค่าเฉลี่ยของความผันแปรมูลค่าการก่อสร้างต่อกิโลเมตรลดลง แต่ในอีก 2 เส้นทางที่เหลือกลับมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นมากทั้งที่เป็นการก่อสร้างในช่วงระยะเวลาเดียวกัน

- เดิม กรม. ได้มีมติในปี 2537 ให้ก่อสร้างทางรถไฟรวม 4 สาย แต่ปัจจุบันเส้นทางสายหัวหมาก - สะพานพระราม 8 ระยะทาง 45 กม. ในวงเงิน 1,350 ล้านบาท ยังมิได้มีการก่อสร้างขึ้น จึงยังมีอาจจัดทำเปรียบเทียบได้ ซึ่งหากมีการอนุมัติให้ก่อสร้างในปีใด จักได้นำมาทำการเปรียบเทียบเพื่อหาความแตกต่างในทำนองเดียวกับเส้นทางอื่นได้