

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๓๓๐



กวด. 72
วันที่ 24 ต.ค. 62
เวลา 14.05

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 17021 8116
วันที่ 29 ต.ค. 2562 เวลา 12.4

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขออนุมัติปรับเปลี่ยนกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ของกรมทางหลวง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๕๖๑๔ ลงวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๘๗๒๒ ลงวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๙
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๕๗๖๗ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๐
๔. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๓๘๘ ลงวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๑
๕. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๙๓๘๘ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๑
๖. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๓๐๙๙ ลงวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๑
๗. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๓๖๓๓๒ ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๑
๘. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๑๙๗๗ ลงวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๖๒
๙. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๓๗๑๓๓ ลงวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้นำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๑๐๓๔๕ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๑
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๔๘๐ ลงวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๒
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนมาก ที่ คค ๐๒๐๘/๖๗๐๕ ลงวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๒
๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนมาก ที่ นร ๐๙๐๘/๖๗๖๖ ลงวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๒
๖. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๑๑๓/๙๑๐๐ ลงวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๒
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๘๘๘๖ ลงวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๒
๘. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๘๘๘๖ ลงวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๒
๙. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติปรับเปลี่ยนกรอบวงเงินโครงการก่อสร้าง
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ของกรมทางหลวง มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา
โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี
พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี หรือให้ต้องเสนอ
คณะรัฐมนตรี และ (๑๑) เรื่องที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้วตามกฎหมาย
ว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายประจำปีเพิ่มเติม ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี
(นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าว
เสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

/๑. เรื่องเดิม ...

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๔ อนุมัติให้กระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี วงเงินลงทุนรวม ๕๕,๖๒๐ ล้านบาท ประกอบด้วย การดำเนินโครงการก่อสร้างด้วยวิธีการประกวดราคาจ้างเหมาก่อสร้าง วงเงินค่าก่อสร้าง ๕๐,๒๐๐ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังดำเนินการระดมทุนจากแหล่งเงินทุนภายในประเทศที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน วงเงิน ๕,๔๒๐ ล้านบาท ให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงบประมาณ

๑.๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๕ เห็นชอบการปรับแผนการดำเนินงานโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – สระบุรี – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี จากเดิมที่ให้ใช้แหล่งเงินกู้ เป็นให้ใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๓ ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ ซึ่งในส่วนของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มีวงเงิน ๔๙,๑๒๐ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน วงเงิน ๕,๔๒๐ ล้านบาท และค่าก่อสร้าง วงเงิน ๔๓,๗๐๐ ล้านบาท

๑.๓ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๐ ดังนี้

๑) อนุมัติตามความเห็นของสำนักงบประมาณ คือ

๑.๑) อนุมัติให้กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น จำนวน ๕,๑๑๒ ล้านบาท ซึ่งนายกรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแล้ว เพื่อเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา จำนวน ๕๐๐ ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี จำนวน ๑,๘๔๒ ล้านบาท และค่าก่อสร้างงานโยธาโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี จำนวน ๒,๓๗๐ ล้านบาท

๑.๒) เห็นชอบในหลักการให้กรมทางหลวงปรับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ แผนงานบูรณาการพัฒนาก่อสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์จาก สายอำเภอหล่มสัก-อำเภอน้ำหนาว ตอน บ้านน้ำดุก-อำเภอคอนสาร จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดชัยภูมิ รวม ๔ รายการ เป็นเงินทั้งสิ้น ๑,๐๘๐ ล้านบาท ไปตั้งจ่ายโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี เพื่อเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๕๑๖ ล้านบาท และค่าก่อสร้างงานโยธา จำนวน ๕๖๔ ล้านบาท

๒) ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ดังนี้

๒.๑) ให้กรมทางหลวงเร่งสอบสวนข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกรณีข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นในการสำรวจทรัพย์สินเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรีให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

๒.๒) ในการเสนอขอปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ต่อคณะรัฐมนตรี ให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวง ทบทวนผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการโดยจัดทำข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างความคุ้มค่าในการดำเนินโครงการภายใต้กรอบวงเงินลงทุนเดิมกับกรอบวงเงินลงทุนใหม่ และหากพบว่า ผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการภายใต้กรอบวงเงินลงทุนใหม่มีความคุ้มค่าน้อยกว่าอย่างมีนัยสำคัญ ให้กระทรวงคมนาคมเสนอแนวทางการบริหารโครงการ

/เพื่อเพิ่ม...

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพหรือมีมาตรการเพิ่มความคุ้มค่าในการดำเนินโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย รวมทั้งให้ปรับปรุงแผนการใช้จ่ายงบประมาณในภาพรวมของทั้งโครงการ และชี้ให้เห็นถึงความเป็นไปได้ที่โครงการดังกล่าวจะสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ด้วย

๑.๔ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๑ เสนอขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี จากเดิม จำนวน ๔๙,๑๒๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๖๓,๔๓๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๔,๓๑๗ ล้านบาท) โดยปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จากเดิม จำนวน ๕,๔๒๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๑๙,๗๓๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๔,๓๑๗ ล้านบาท) ของกรมทางหลวง ให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีพิจารณาดำเนินการต่อไป

๑.๕ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๑ แจ้งผลการพิจารณาเรื่องตามข้อ ๑.๔ สรุปได้ ดังนี้

๑) นายกรัฐมนตรีพิจารณาแล้วมีคำสั่งว่า ให้ส่งเรื่องนี้คืนกระทรวงคมนาคมเพื่อให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๐ (เรื่อง ขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น จำนวน ๕,๑๑๒ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – สระบุรี – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ของกรมทางหลวง) ให้ครบถ้วน ตามข้อ ๑.๓ ๒)

๒) ให้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบร่างกฎหมายและร่างอนุบัญญัติที่เสนอคณะรัฐมนตรีคณะพิเศษในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ซึ่งเห็นควรให้กระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) ดำเนินการ ดังนี้

๒.๑) รับเรื่องดังกล่าวไปพิจารณาร่วมกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ กระทรวงการคลัง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทบทวนแนวทางการดำเนินโครงการฯ ดังกล่าวอย่างรอบด้านอีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ หากกระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ กระทรวงการคลัง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังเห็นว่า โครงการฯ ดังกล่าวมีความเหมาะสมและคุ้มค่าที่จะดำเนินการต่อไปในขั้นตอนของการนำเสนอคณะรัฐมนตรีเห็นควรให้มีการจัดทำข้อมูลที่แสดงให้เห็นถึงความเหมาะสม คุ้มค่า และผลประโยชน์ที่ภาครัฐและสาธารณชนจะได้รับจากการดำเนินโครงการฯ ดังกล่าว รวมถึงการพิจารณาทบทวนแผนการดำเนินโครงการฯ ใหม่ ที่จะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มและรายได้ให้แก่โครงการฯ ในขณะเดียวกันก็สามารถลดภาระงบประมาณที่ใช้ในการดำเนินโครงการลงได้ด้วย โดยอาจพิจารณาปรับปรุงรายละเอียดและรูปแบบการก่อสร้างงานโยธาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม สร้างรายได้ และช่วยลดภาระงบประมาณ

๒.๒) เร่งรัดดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกรณีมีความผิดพลาดในการประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อภาครัฐอย่างมีนัยสำคัญ รวมทั้งให้พิจารณาด้วยว่า เรื่องดังกล่าวเข้าข่ายเป็นการกระทำความผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ตามนัยพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. ๒๕๓๙ หรือไม่ อย่างไร ทั้งนี้ หากพบว่า มีเจ้าหน้าที่ผู้ใดกระทำความผิด ก็จะต้องดำเนินการเอาผิดตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไปด้วย

๑.๖ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๑ เสนอขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ของกรมทางหลวง ให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๑) อนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี จากเดิม จำนวน ๔๙,๑๒๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๖๓,๒๓๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๔,๑๑๗ ล้านบาท) โดยปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จากเดิม จำนวน ๕,๔๒๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๑๙,๖๓๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๔,๒๑๗ ล้านบาท) และปรับลดกรอบวงเงินค่าก่อสร้าง จากเดิม จำนวน ๔๓,๗๐๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๔๓,๖๐๐ ล้านบาท (ลดลง จำนวน ๑๐๐ ล้านบาท)

๒) เห็นชอบในหลักการให้กรมทางหลวงปรับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยโอนเปลี่ยนแปลงรายการจากแผนงานบูรณาการ พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กิจกรรมก่อสร้างทางหลวง พิเศษระหว่างเมือง งบลงทุน ค่าที่ดินและสิ่งก่อสร้าง ค่าก่อสร้างทางและสะพาน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี จำนวน ๒๕ รายการ (ช่วงที่ ๑ – ๒๕) วงเงิน ๙,๒๑๗ ล้านบาท มาดำเนินรายการ ค่าชดเชยสิ่งสาธารณูปโภคและสิ่งสาธารณูปโภคในการเวนคืนที่ดินในเขตการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี วงเงิน ๙,๒๑๗ ล้านบาท

๑.๗ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ แจ้งว่า นายกรัฐมนตรีพิจารณาแล้วมีคำสั่งให้ส่งเรื่องตามข้อ ๑.๖ คืบกระทรวงคมนาคมเพื่อให้ดำเนินการตามความเห็น ของสำนักงานงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ก่อนนำเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ซึ่งความเห็นของสำนักงานงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ มีดังนี้

๑) ความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

๑.๑) ตรวจสอบขั้นตอนและกระบวนการสำรวจทรัพย์สินเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ของโครงการฯ และข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องทั้งก่อนและภายหลังที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติดำเนินโครงการฯ โดยเฉพาะขั้นตอนการประกาศให้การเวนคืนเป็นกรณีที่มีความจำเป็นโดยเร่งด่วน ได้ดำเนินการครบถ้วน ถูกต้องตามข้อเท็จจริง และข้อกฎหมาย รวมทั้งสอดคล้องกับห้วงเวลาหรือไม่ อย่างไร ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว อาจจะมีผลให้รัฐเสียประโยชน์หรือเป็นผลให้เกิดภาระงบประมาณค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

๑.๒) ทบทวนการปรับแบบรูปโครงการ เช่น การร่นระยะหรือการปรับเปลี่ยน จุดเริ่มต้นโครงการฯ หรือการปรับเปลี่ยนจุดเชื่อมต่อโครงข่ายที่เกี่ยวข้องที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ที่จะต้องจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยจัดทำข้อมูลที่แสดงให้เห็นถึงความเหมาะสม คุ่มค่า ทางเศรษฐกิจและการเงิน ผลประโยชน์ที่ภาครัฐจะได้รับ จากการปรับแบบรูปการดำเนินโครงการ และการลดภาระงบประมาณ รวมถึงการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม

๑.๓) เปรียบเทียบรายละเอียดสมมุติฐานที่ใช้ในการพิจารณาความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ และการเงินครั้งแรกกับการเสนอขอปรับเพิ่มกรอบวงเงินดำเนินโครงการในครั้งนี้ตามสถานการณ์ปัจจุบัน ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะหลักการของโครงการที่จะเชื่อมต่อไปท่าเรือน้ำลึกทวาย เพื่อเสนอขอความเห็นชอบ ต่อคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการก่อน

๒) ความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒.๑) พิจารณาทางเลือกของรูปแบบการดำเนินการเพื่อให้สามารถลดกรอบวงเงิน ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ อาทิ การเปลี่ยนจุดทางขึ้น – ลงของโครงการ เพื่อลดการใช้พื้นที่การก่อสร้างถนน บริการชุมชน (Local Road) ในบางช่วงของเส้นทาง เพื่อลดค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ทั้งนี้ ในกรณี ที่การปรับรูปแบบการก่อสร้างดังกล่าวมีผลกระทบให้สาระสำคัญของโครงการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมสั่งการให้กรมทางหลวงพิจารณาปรับปรุงสมมุติฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์ ความเหมาะสม

/ทางเศรษฐกิจ...

ทางเศรษฐกิจของโครงการฯ เสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๒.๒) พิจารณาปรับปรุงคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับเดือน สิงหาคม ๒๕๕๖) เพื่อลดการใช้ดุลยพินิจในการกำหนดค่าทดแทนของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่กำหนดค่าทดแทนตามมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฯ ที่แต่งตั้งขึ้นในแต่ละพื้นที่ พร้อมทั้งกำชับให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจัดทำประมาณการกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินอยู่บนพื้นฐานของการสำรวจพื้นที่ที่มีความทันสมัยและคำนึงถึงแนวโน้มการพัฒนาในบริเวณพื้นที่ตามแนวสายทาง เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของโครงการสามารถควบคุมและบริหารกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยให้โครงการฯ สามารถก่อให้เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจอยู่ในระดับสูงตามผลการศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการฯ ที่ได้เสนอคณะรัฐมนตรีไว้ต่อไป

๑.๘ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๖๒ เสนอขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ของกรมทางหลวงให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๑) อนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี จากเดิม จำนวน ๔๙,๑๒๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๕๖,๔๒๙ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๗,๓๐๙ ล้านบาท) โดยปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จากเดิม จำนวน ๕,๔๒๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๑๗,๙๕๔ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๒,๕๓๔ ล้านบาท) และปรับลดกรอบวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธามากจากเดิม จำนวน ๔๓,๗๐๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๓๘,๔๗๕ ล้านบาท (ลดลง จำนวน ๕,๒๒๕ ล้านบาท)

๒) อนุมัติขยายระยะเวลาการก่อสร้างผูกพันข้ามปีงบประมาณโครงการฯ จากเดิม พ.ศ. ๒๕๕๙ – พ.ศ. ๒๕๖๓ เป็น พ.ศ. ๒๕๕๙ – พ.ศ. ๒๕๖๕ ทั้งนี้ การขยายระยะเวลาก่อสร้างผูกพันดังกล่าว ขอให้ถือว่าได้รับอนุมัติตามนัยมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ด้วย

๓) เห็นชอบในหลักการให้กรมทางหลวงปรับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (เงินกันเหลื่อมปี) โดยโอนเปลี่ยนแปลงรายการจากแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งบลงทุน ค่าที่ดินและสิ่งก่อสร้าง ค่าก่อสร้างทางและสะพาน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี จำนวน ๒๕ รายการ (ช่วงที่ ๑ – ๒๕) วงเงิน ๗,๕๓๔ ล้านบาท มาดำเนินรายการค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์ในการเวนคืนที่ดินในเขตการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี วงเงิน ๗,๕๓๔ ล้านบาท

๑.๙ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ แจ้งว่า เนื่องจากมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งคณะรัฐมนตรีชุดใหม่ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีจึงขอส่งเรื่องที่อยู่ระหว่างดำเนินการในขั้นตอนก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีคืนพร้อมความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

๑) ความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

๑.๑) กรมทางหลวงได้ปฏิบัติเกี่ยวกับขั้นตอนการเวนคืนที่ดินรายแปลง และการคำนวณค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ โดยพิจารณาค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ จำแนกเป็น ๒ กลุ่ม คือ

/-กลุ่มแรก...

-กลุ่มแรก เป็นการคำนวณเฉพาะค่าทดแทนตามนัยมาตรา ๒๑ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ซึ่งราคาที่น่ามาใช้อ้างอิงในการกำหนดค่าทดแทน จะเป็นราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด ราคาอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่ และราคาประเมินทุนทรัพย์

-กลุ่มสอง เป็นการคำนวณค่าทดแทนตามนัยมาตรา ๒๑ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ และคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนฯ ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งราคาที่น่ามาใช้อ้างอิงในการกำหนดค่าทดแทน จะเป็นราคาที่เสนอขาย หรือประกาศขายที่ดิน โดยคณะกรรมการกำหนดราคาสามารถใช้ดุลยพินิจในการกำหนดราคาได้ ส่งผลให้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการเพิ่มสูงขึ้นมาก

อย่างไรก็ดี เพื่อให้โครงการฯ ดำเนินการต่อไป เห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาประเด็นการเพิ่มกรอบวงเงินโครงการฯ โดยการเบิกจ่ายค่าทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิ์ได้รับค่าทดแทนให้เป็นไปตามนัยมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฯ อย่างเคร่งครัด ซึ่งผู้มีสิทธิ์สามารถอุทธรณ์เงินค่าทดแทนของอสังหาริมทรัพย์ หรือจำนวนเงินค่าทดแทน ตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนดได้

๑.๒) เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว รวมทั้งขยายระยะเวลาการก่อกำหนดผู้กักขังข้ามปีงบประมาณโครงการฯ จากเดิมปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ – พ.ศ. ๒๕๖๓ เป็นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ – พ.ศ. ๒๕๖๕ สำหรับกรอบงบประมาณที่อาจเพิ่มขึ้นจากค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เห็นควรให้กรมทางหลวงใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่ได้ตั้งงบประมาณรองรับไว้แล้ว จำนวน ๕,๐๐๐ ล้านบาท ส่วนที่เหลือเห็นควรให้กรมทางหลวงจัดทำแผนการปฏิบัติงาน และแผนการใช้จ่ายงบประมาณ เพื่อเสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและค่าใช้จ่ายที่จะเกิดจริง

๑.๓) เห็นควรมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณากรณีกระทรวงคมนาคมกำหนดคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฯ ของกระทรวงคมนาคม (ฉบับเดือน สิงหาคม ๒๕๕๖) โดยนำราคาที่ดินเสนอขาย หรือประกาศขายที่ดิน มาใช้อ้างอิงในการกำหนดค่าทดแทน จะมีความสอดคล้องตามมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฯ หรือไม่ อย่างไร เพื่อจะได้ถือเป็นแนวทางปฏิบัติต่อไป

๑.๔) เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอรายละเอียดตามประเด็นข้อสั่งการนายกรัฐมนตรีต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรีให้ครบถ้วน โดยเฉพาะประเด็นการทบทวนปรับปรุงรูปแบบโครงการ การปรับเปลี่ยนจุดเชื่อมต่อโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง การเปลี่ยนจุดทางขึ้น – ลง ของโครงการ เพื่อลดการใช้พื้นที่ การก่อสร้างถนนบริการชุมชน (Local Road) ในบางช่วงของเส้นทางตามสถานการณ์ปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะหลักการของโครงการที่จะเชื่อมต่อไปท่าเรือน้ำลึกห้วย

๒) ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา : เป็นอำนาจของคณะรัฐมนตรีที่จะพิจารณาอนุมัติปรับเพิ่มวงเงินก่อกำหนดผู้กักขังและขยายระยะเวลาการก่อกำหนดผู้กักขังข้ามปีงบประมาณโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอได้

๓) ความเห็นของกระทรวงการคลัง : เห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาอนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินและขยายระยะเวลาการก่อกำหนดผู้กักขังข้ามปีงบประมาณโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอรายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ – ๙

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ปัจจุบันมีผลการดำเนินงานล่าช้ากว่าแผนประมาณร้อยละ ๕๖ (ประมาณ ๓๐ เดือน) เนื่องจากกรอบเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพิ่มขึ้นทำให้ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้ผู้รับจ้างได้ ประกอบกับ ยังไม่ได้รับการอนุมัติให้ปรับเพิ่มกรอบวงเงินของโครงการ และการขยายระยะเวลาการก่อสร้างผู้กั้นข้ามปีงบประมาณโครงการฯ ตลอดจนการปรับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (เงินกันเหลือปี) โดยโอนเปลี่ยนแปลงรายการจากแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งบลงทุน ค่าที่ดินและสิ่งก่อสร้าง ค่าก่อสร้างทางและสะพาน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี มาดำเนินรายการค่าชดเชยสิ่งสิทธิประโยชน์และสิ่งสิทธิประโยชน์ในการเวนคืนที่ดินในเขตการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี จำนวน ๗,๐๑๙ ล้านบาท ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นเรื่องเร่งด่วนในการขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการ จากเดิมจำนวน ๔๔,๑๒๐ ล้านบาท เป็นจำนวน ๕๕,๙๒๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๑,๘๐๗ ล้านบาท) เพื่อให้สามารถเบิกจ่ายเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ผู้รับจ้างสามารถเข้าพื้นที่ดำเนินโครงการต่อไปได้ และเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามนโยบายรัฐบาล ตลอดจนเอื้อประโยชน์ให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

๓.๑ เดิมกรมทางหลวงได้เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติม เพื่อเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา นำเสนอคณะรัฐมนตรี ซึ่งค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเปลี่ยนแปลงจากเดิมที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ จำนวน ๕,๔๒๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๑๙,๗๓๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๔,๓๑๗ ล้านบาท หรือร้อยละ ๒๖๔.๑๕) เนื่องจากสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้เข้าสำรวจพบว่าปริมาณแปลงที่ดินเพิ่มขึ้น สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งพื้นที่บริเวณแนวเส้นทางมีการพัฒนาธุรกิจการค้า อุตสาหกรรม โครงการต่าง ๆ เกิดขึ้น โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รายการ (๑)	บริษัทที่ปรึกษาสำรวจ เบื้องต้น ปี ๒๕๕๑ (๒)		กรมทางหลวง สำรวจเบื้องต้น ปี ๒๕๕๕ (๓)		กรมทางหลวงสำรวจ โดยละเอียดปี ๒๕๕๙ (๔)		ผลต่างปี ๒๕๕๙ เปรียบเทียบกับปี ๒๕๕๑ (๕) = (๔) - (๒)			
	จำนวน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน	%	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	%
ที่ดิน (แปลง)	๓,๗๒๗	๓,๗๑๔.๐๙	๓,๖๒๘	๓,๙๔๘.๗๐	๔,๐๐๑	๑๖,๘๕๖.๓๓	๒๗๔	๗.๓๕	๑๓,๑๔๒.๒๔	๓๕๓.๘๕
สิ่งปลูกสร้าง (ราย)	๖๑๘	๑,๑๓๓.๕๑	๗๙๑	๑,๔๒๘.๘๐	๑,๗๑๕	๒,๗๗๐.๑๐	๑,๐๘๗	๑๗๗.๕๑	๑,๖๓๖.๕๙	๑๔๔.๘๘
ต้นไม้ (ราย)	๓๙	๗.๕๕	๗๐๓	๓๔.๕๐	๑,๕๖๘	๑๑๑.๐๘	๑,๕๖๐	๓๗๖๐.๕๑	๑๐๓.๕๓	๑๓๗๖.๒๖
รวมทั้งสิ้น	๔,๓๘๔	๔,๘๕๕.๑๕	๕,๑๒๒	๕,๔๑๒.๐๐	๗,๒๘๔	๑๙,๖๓๗.๕๑	๒,๙๐๐	๖๖.๑๕	๑๔,๗๓๗.๓๖	๓๖๖.๕๓

/ทั้งนี้...

ทั้งนี้ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการเมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ให้ส่งเรื่องดังกล่าว คืบกระทรวงคมนาคม เพื่อดำเนินการตามความเห็นของสำนักงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รายละเอียดตามข้อ ๑.๗

๓.๒ การดำเนินการของกระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวงตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี

๓.๒.๑ การตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกระบวนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ

กระทรวงคมนาคม และกรมทางหลวงได้ตรวจสอบขั้นตอนและกระบวนการสำรวจ ทรัพย์สินแล้ว พบว่า เป็นไปตามขั้นตอนและกระบวนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ไม่มีการกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย โดยมีรายละเอียดการตรวจสอบ สรุปได้ ดังนี้

๑) การตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกรณีข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นในการสำรวจ ทรัพย์สินเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ กระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวงได้มีการแต่งตั้ง คณะกรรมการเพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีดังกล่าว จำนวน ๓ คณะ ได้แก่ (๑) คณะกรรมการพิจารณาทบทวน กรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๒๘/๒๕๖๐ สั่ง ณ วันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐ (๒) คณะกรรมการสอบข้อเท็จจริง โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ตามคำสั่งกรมทางหลวง ที่ บ.๑/๘๒/๒๕๖๐ สั่ง ณ วันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๐ และ (๓) คณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ตามคำสั่งกรมทางหลวง ที่ จ.๖.๑.๒/๑/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๑ ซึ่งสรุปประเด็นสาระสำคัญจากผลการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่าง ๆ ได้ดังนี้

๑.๑) สาเหตุที่ทำให้วงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพิ่มมากขึ้น

(๑) การสำรวจและประมาณราคา ขั้นตอนการเสนอคณะรัฐมนตรี อนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ โดยมีกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๕,๔๒๐ ล้านบาท ซึ่งสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวงได้ใช้ข้อมูลประมาณการทรัพย์สินที่ถูกเขตทางจากบริษัทที่ปรึกษา ที่ได้สำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการฯ เมื่อปี ๒๕๕๑ โดยอ้างอิงราคาประเมินทุนทรัพย์ของกรมที่ดิน หรือกรมธนารักษ์ในช่วงปี ๒๕๕๑ – ๒๕๕๔ เป็นฐานประมาณราคาค่าทดแทนที่ดิน โดยยังไม่ได้เข้าสำรวจพื้นที่ อย่างละเอียด นอกจากนี้ การกำหนดกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าว ได้ประเมินค่าทดแทนตามหลักเกณฑ์ ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ โดยไม่ได้นำคู่มือการกำหนดค่าทดแทน ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ มาประกอบการพิจารณา รวมทั้งในช่วงปลายปี ๒๕๕๖ – ๒๕๕๗ ภายหลังจาก พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินฯ ประกาศใช้บังคับ กรมทางหลวงได้ประสบปัญหาข้อจำกัดด้านกำลังเจ้าหน้าที่ ภาคนามไม่เพียงพอ จึงไม่สามารถดำเนินการสำรวจปริมาณทรัพย์สินของโครงการฯ โดยละเอียด เพื่อประกอบการประมาณราคาค่าทดแทนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการได้

(๒) แนวทางการกำหนดค่าทดแทนของคณะกรรมการกำหนด ราคาเบื้องต้นฯ ซึ่งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ เป็นผู้มีหน้าที่กำหนดค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๙ ได้ประชุมพิจารณากำหนดหลักการค่าทดแทน เมื่อตอนสิ้นปี ๒๕๕๘ โดยใช้หลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนฯ มาตรา ๒๑ โดยมีได้ พิจารณาเฉพาะราคาประเมินทุนทรัพย์ฯ ตามที่บริษัทที่ปรึกษาใช้ในการประมาณราคาที่ดินเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๑ แต่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ ได้กำหนดค่าทดแทนให้สูงกว่าราคาประเมินทุนทรัพย์ฯ ประมาณ ๔ – ๑๕ เท่า โดยอ้างอิงจากราคาซื้อขายตามปกติในท้องตลาดและราคาเสนอขาย เนื่องจากสภาพปัจจุบันของที่ดินบริเวณ

/โครงการ...

โครงการมีความเจริญเพิ่มมากขึ้น ราคาซื้อขายจึงสูงกว่าราคาประเมินทุนทรัพย์ นอกจากนี้ การกำหนดค่าทดแทนที่ดินได้คำนึงถึงสภาพทำเลที่ตั้งของที่ดิน โดยกำหนดค่าทดแทนที่ดินที่อยู่ใกล้เคียงกัน สภาพทำเลและการใช้ประโยชน์ที่ดินคล้ายคลึงกัน แม้จะอยู่ต่างตำบลกันให้อยู่ในอัตราที่เท่ากัน หรือหากที่ดิน มีสภาพดีและด้อยต่างกัน คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ จะกำหนดค่าทดแทนลดหลั่นกัน ทำให้ราคา ค่าทดแทนสูงกว่าราคาประเมินทุนทรัพย์ฯ ตลอดจนการปรับเพิ่มราคาค่าทดแทนที่ดินในส่วนของเหตุ และวัตถุประสงค์ของการเวนคืน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน

นอกจากนี้ คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ ยังได้กำหนด ค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลือที่มีราคาลดลงให้แก่ผู้ถูกเวนคืนด้วย โดยใช้แนวทางตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ที่กำหนดไว้ในคู่มือการกำหนดค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ รวมถึงกรณีการถูกเวนคืน สิ่งปลูกสร้าง คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ ได้กำหนดค่าเสียหายเพิ่มเติม เช่น ค่าเสียหายจากการที่ต้อง ออกจากอสังหาริมทรัพย์ ค่าทดแทนความเสียหายระหว่างการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ เป็นต้น เพื่อเยียวยา ความเดือดร้อนให้กับผู้ที่ถูกเวนคืน อย่างไรก็ตาม การกำหนดค่าทดแทนของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ จะเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้กรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์เพิ่มสูงขึ้นแต่การกำหนดค่าทดแทนของคณะกรรมการ ดังกล่าวเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดและคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคมแล้ว

(๓) สภาพข้อเท็จจริงในพื้นที่ ปัจจุบันสภาพข้อเท็จจริงบริเวณ โครงการและพื้นที่ที่ถูกเวนคืนมีสภาพเปลี่ยนแปลงไปอย่างมากและมีความเจริญเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะ มีการเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-บางใหญ่ โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวน รอบนอกฯ ทางสรรพสินค้าเซ็นทรัลเวสต์เกต อีเกีย บิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ เทสโก้โลตัส หมู่บ้านจัดสรร อาคารชุด โรงแรม และการประกอบธุรกิจรายย่อยเกิดขึ้นจำนวนมาก ทำให้มูลค่าราคาที่ดิน ในแนวเวนคืนและใกล้เคียงปรับราคาซื้อขายสูงขึ้น ขณะเดียวกันพื้นที่บริเวณอำเภอนครชัยศรี และอำเภอเมือง นครปฐม ที่อยู่ห่างกันไม่มากมีความเจริญเพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกัน ดังนั้น เมื่อคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ ได้นำราคาซื้อขายตามปกติที่แท้จริงมาใช้ในการกำหนดค่าทดแทนที่ดิน จึงทำให้ราคาค่าทดแทนสูงกว่า ราคาประเมินทุนทรัพย์หลายเท่า

๑.๒) การตรวจสอบการกระทำผิดของเจ้าหน้าที่

(๑) คณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงฯ มีความเห็นว่ กรณีกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่สูงขึ้นมากอย่างมีนัยสำคัญ เกิดจากปัจจัยแวดล้อมภายนอก มิได้เกิดจาก การกระทำของเจ้าหน้าที่ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการทุกขั้นตอนโดยถือปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง กรณีดังกล่าวจึงไม่เข้าข่ายเป็นการกระทำผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. ๒๕๓๙

(๒) การเสนอขออนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ โดยแจ้งยืนยัน กรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๕,๔๒๐ ล้านบาท โดยไม่ได้ประมาณราคาทรัพย์สินเพื่อเสนอ ขอดังงบประมาณตามหลักเกณฑ์ที่พึงจะต้องจ่าย ทำให้มีความแตกต่างกับกรณีที่กรมทางหลวงเสนอขออนุมัติ ปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเมื่อปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๙,๗๓๗ ล้านบาท อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวอาจเข้าข่ายเป็นการปฏิบัติหน้าที่ราชการไม่เกิดผลดีหรือความก้าวหน้า แก่ราชการด้วยความตั้งใจ อุตสาหะ เอาใจใส่ และรักษาผลประโยชน์ของทางราชการ ตามนัยมาตรา ๘๒ (๓) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือน พ.ศ. ๒๕๕๑ ทั้งนี้คณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงฯ ได้ตรวจสอบข้อเท็จจริงแล้วพบว่า เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมิได้ทักท้วงกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๕,๔๒๐ ล้านบาท แต่อย่างใด โดยวงเงินดังกล่าวได้ประเมินราคาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ

/ว่าด้วย...

ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ และไม่ได้นำคู่มือการกำหนดค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ มาประกอบการพิจารณา ในขณะที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ ได้นำหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคมมาประกอบการพิจารณาด้วย จึงทำให้กรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมีความแตกต่างกัน ซึ่งกรมทางหลวงได้มีหนังสือว่ากล่าวตักเตือนเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง เพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเอาใจใส่ ระมัดระวัง และรอบคอบแล้ว

(๓) กรณีการเข้าสำรวจประเมินราคาทรัพย์สินที่ถูกเขตทางมีความล่าช้า หากเร่งเข้าไปสำรวจภายหลังการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินฯ เมื่อตอนปลายปี ๒๕๕๖ หรือช่วงต้นปี ๒๕๕๗ อาจทำให้ทราบรายละเอียด/เงื่อนไขที่ทำให้วงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต้องเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น เพื่อประกอบการพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการได้ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงฯ ได้ตรวจสอบข้อเท็จจริงแล้วพบว่า ภายหลังจากพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินฯ ได้ประกาศใช้บังคับเมื่อเดือน กันยายน ๒๕๕๖ คณะรัฐมนตรียังไม่ได้อนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ ประกอบกับ เจ้าหน้าที่ภาคสนามของสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมีจำนวนจำกัด โดยในขณะนั้นได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ภาคสนามไปสำรวจทรัพย์สินของโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายพญา - มาบตาพุด ก่อน และเมื่อคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ เมื่อเดือน กรกฎาคม ๒๕๕๘ จึงได้ส่งเจ้าหน้าที่กลับไปสำรวจทรัพย์สินแล้วเสร็จและประมาณราคาได้

๓.๒.๒ การปรับปรุงรูปแบบโครงการ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและความคุ้มค่าในการใช้จ่ายงบประมาณของภาครัฐ ดังนี้

๑) ปรับเปลี่ยนรูปแบบทางวิศวกรรมบริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ เช่น การปรับลดรูปแบบโครงการเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข ๙ และปรับลดรูปแบบของถนนให้สามารถก่อสร้างได้ภายในเขตทางหลวงเดิม การปรับปรุงรูปแบบถนนระดับพื้นบนถนนรัตนนิธิบุรีให้สอดคล้องกับการปรับลดขนาดของทางหลัก โดยก่อสร้างภายในเขตทางหลวงเดิม เพื่อลดผลกระทบของประชาชน เป็นต้น ซึ่งจะช่วยให้ค่าเวนคืนที่ดินลดลง จำนวน ๑๐๐ ล้านบาท และค่าก่อสร้างโครงการฯ ลดลง จำนวน ๑๐๐ ล้านบาท

๒) ปรับเปลี่ยนรูปแบบต่าง ๆ ด้านวิศวกรรมเพื่อให้สอดคล้องกับงานจริง ลดภาระงบประมาณค่าก่อสร้าง และยังคงมาตรฐานความปลอดภัยและทางหลวงพิเศษ โดยมีงานก่อสร้างในส่วนที่เพิ่มขึ้น จำนวน ๒,๔๓๗ ล้านบาท และลดลง จำนวน ๒,๕๙๐ ล้านบาท ซึ่งจะช่วยให้ค่าก่อสร้างโครงการฯ ลดลงสุทธิ จำนวน ๑๕๓ ล้านบาท

๓) การก่อสร้างทางบริการเชื่อมต่อถนนท้องถิ่นเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะมากขึ้น จำนวน ๙ แห่ง ระยะทางรวมทั้งสิ้น ๔.๑๔ กิโลเมตร วงเงินค่าก่อสร้าง ๒๐ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๑๒ ล้านบาท รวมทั้งสิ้น ๓๒ ล้านบาท (คิดเป็นทางบริการเพิ่มขึ้นร้อยละ ๗ ของทางบริการเดิม ระยะทาง ๕๘ กิโลเมตร) เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรบนโครงข่ายถนนท้องถิ่น เพิ่มความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility) และเพื่อให้การใช้งบประมาณของภาครัฐเกิดประโยชน์ต่อสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

๔) การเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายเชื่อมต่อในอนาคต ได้แก่ การก่อสร้างเส้นทางและจุดเข้าออกทางหลวงพิเศษฯ เชื่อมต่อถนนพหลโยธินสาย ๔ การก่อสร้างเส้นทางเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข ๔ (ถนนเพชรเกษม) การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี และการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก โดยจากผลการศึกษาพบว่า การดำเนินการตามแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพฯ ในอนาคตดังกล่าว จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อโครงการ

/ทางหลวงพิเศษ...

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๑ บางใหญ่-กาญจนบุรี บนสมมุติฐานการเปิดให้บริการ
เส้นทางเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่าย ภายหลังการเปิดให้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๑
ภายในระยะเวลา ๕ ปี ดังนี้

- เพิ่มปริมาณรถเข้าสู่ระบบในปีแรกของการเปิดให้บริการร้อยละ ๓๕
หรือเฉลี่ยร้อยละ ๑๙ ตลอดระยะโครงการ
- เพิ่มรายได้ค่าผ่านทางในปีแรกของการเปิดให้บริการร้อยละ ๕
หรือเฉลี่ยร้อยละ ๔ ตลอดระยะโครงการ
- ผลประโยชน์ต่อโครงข่ายถนนโดยรอบ ช่วยลดปัญหาสภาพการจราจร
ติดขัดบนถนนกาญจนาภิเษกได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในปีแรกหากดำเนินโครงการจะมีปริมาณการจราจร
ลดลงร้อยละ ๖ และภายหลังการเปิดให้บริการเป็นระยะเวลา ๒๐ ปี จะมีปริมาณการจราจรลดลงร้อยละ ๑๐

กรมทางหลวงได้พิจารณาเปรียบเทียบข้อดี ข้อเสีย ของการปรับลดจำนวน
ช่องจราจร การย้ายตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทาง การปรับเปลี่ยนจุดเริ่มต้นโครงการแล้วพบว่า การดำเนินการ
ดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อแผนการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – สระบุรี – โคราซ
ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ถนนกาญจนาภิเษก หรือ ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก)
การแบ่งเบาปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๔ (ถนนเพชรเกษม) และทางหมายเลข ๓๓๘ (ถนนบรมราชชนนี)
ทำให้ปริมาณการจราจรที่จะเข้ามาใช้เส้นทางลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับ การเชื่อมต่อกับถนนรัตนธิเบศร์
ตามเส้นทางเดิม รวมทั้งอาจเกิดปัญหาอุปสรรคในอนาคตด้านการจราจรและพัฒนาโครงข่ายที่จะเกิดขึ้น
งบประมาณค่าก่อสร้างและค่าเวนคืนเพิ่มขึ้น และระดับการให้บริการ (Level of Service) ของโครงการฯ
ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ตลอดจนบริเวณช่วงเริ่มต้นเส้นทางของโครงการได้มีการจ่ายค่าเวนคืนบางส่วนแล้ว
รวมถึงอาจเกิดปัญหาการฟ้องร้องคดีกับกรมทางหลวง เนื่องจากการย้ายแนวเส้นทางไปจากเดิม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

มาตรการ	แนวทางเลือก	การปรับรูปแบบทำให้ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)		หมายเหตุ
		ค่าเวนคืน	ค่าก่อสร้าง	
๑. มาตรการลดภาระ งบประมาณค่าเวนคืน	๑.๑ การปรับแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับถนนกาญจนาภิเษก บริเวณด้านทิศเหนือ	๗,๘๖๐	๑๑,๘๐๐	ไม่ควร ดำเนินการ
	๑.๒ การปรับแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับถนนกาญจนาภิเษก บริเวณด้านทิศใต้	๑,๑๔๐	๖,๐๐๐	ไม่ควร ดำเนินการ
	๑.๓ การปรับแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับถนนกาญจนาภิเษก บริเวณจุดตัดถนน นครินทร์ – ศาลายา	(๒,๒๗๐)	(๓,๐๓๐)	ไม่ควร ดำเนินการ
	๑.๔ การย้ายตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ จาก กิโลเมตรที่ ๓+๕๐๐ ไปที่กิโลเมตรที่ ๖+๐๐๐	(๔๙๕)	(๑๗๓)	ไม่ควร ดำเนินการ
	๑.๕ การปรับเปลี่ยนรูปแบบทางวิศวกรรมบริเวณ ทางแยกต่างระดับบางใหญ่	(๑๐๐)	(๑๐๐)	ควรดำเนินการ
	๑.๖ การปรับลดพื้นที่เวนคืนบริเวณชุมทางนครชัยศรี ด้านทิศเหนือ	(๑๐๖)	-	ไม่ควร ดำเนินการ

/มาตรการ...

มาตรการ	แนวทางเลือก	การปรับรูปแบบทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)		หมายเหตุ
		ค่าเวนคืน	ค่าก่อสร้าง	
๒. มาตรการลดภาระงบประมาณ ค่าก่อสร้างโครงการ	๒.๑ การยกเลิก Ramp เลี้ยวขวาของทางแยกต่างระดับบางใหญ่	-	(๔๙๐)	ไม่ควรดำเนินการ
	๒.๒ การปรับลดจำนวนช่องจราจร ช่วงบางใหญ่-นครปฐม จาก ๖ เหลือ ๔ ช่องจราจร	-	(๙๘)	ไม่ควรดำเนินการ
	๒.๓ การปรับเปลี่ยนรูปแบบต่าง ๆ ด้านวิศวกรรม (งานเพิ่มขึ้น ๒,๔๓๗ ล้านบาท และงานลดลง ๒,๕๙๐ ล้านบาท)	-	(๑๕๓)	ควรดำเนินการ
๓. มาตรการสร้างมูลค่าเพิ่มของโครงการ	๓.๑ การก่อสร้างทางบริการเชื่อมต่อถนนท้องถิ่นเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะในวงกว้างมากขึ้น	๑๒	๒๐	ควรดำเนินการ
๔. มาตรการสร้างรายได้และผลตอบแทนโครงการ โดยการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายเชื่อมต่อในอนาคต	๔.๑ การก่อสร้างเส้นทางและจุดเข้าออกทางหลวงพิเศษฯ เชื่อมต่อถนนพุทธมณฑล สาย ๔	๖๕๐	๓,๒๐๐	ควรดำเนินการ (ในอนาคต)
	๔.๒ การก่อสร้างเส้นทางและจุดเข้าออกทางหลวงพิเศษฯ เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข ๔ (ถนนเพชรเกษม)	๓๗๓	๑,๙๒๙	ควรดำเนินการ (ในอนาคต)
	๔.๓ การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี	๓๐๐	๑,๐๐๐	ควรดำเนินการ (ในอนาคต)
	๔.๔ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	๖,๕๐๐	๗๐,๐๐๐	ควรดำเนินการ (ในอนาคต)

๓.๒.๓ การทบทวนการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการฯ

กรมทางหลวงได้ทบทวนการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการฯ โดยใช้วิธีการและสมมติฐานการวิเคราะห์เดิมที่ใช้ประกอบการนำเสนอคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ที่อนุมัติให้ดำเนินโครงการ แต่ปรับเปลี่ยนวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธาและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้เป็นปัจจุบัน พร้อมทั้งได้พิจารณากรณีมี/ไม่มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายแล้ว ซึ่งจากการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจของโครงการฯ เมื่อปรับวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธาและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน พบว่ากรณีไม่มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย โครงการฯ มีอัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๕ ส่วนในกรณีมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย จะทำให้โครงการฯ มีอัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๑๖

๓.๒.๔ สรุปกรอบวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธาและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการฯ

กรมทางหลวงได้ปรับลดค่าก่อสร้างงานโยธา เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและความคุ้มค่าในการใช้จ่ายงบประมาณของภาครัฐ รวมทั้งให้มีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่จริง นอกจากนี้ ได้ทบทวนปริมาณทรัพย์สินและราคาค่าทดแทนตามข้อมูล ณ ปี ๒๕๖๑ ส่งผลให้มีการปรับเพิ่มจากกรอบวงเงินเดิมที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติฯ จำนวน ๔๙,๑๒๐ ล้านบาท (ค่าก่อสร้างงานโยธา ๔๓,๗๐๐ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๕,๔๒๐ ล้านบาท) เป็น จำนวน ๕๖,๔๒๙ ล้านบาท (ค่าก่อสร้างงานโยธา ๓๘,๕๗๕ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๑๗,๘๕๔ ล้านบาท) เพิ่มขึ้น จำนวน ๗,๓๐๙ ล้านบาท หรือร้อยละ ๑๔.๘๘ (ค่าก่อสร้างงานโยธาลดลง ๕,๒๒๕ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพิ่มขึ้น ๑๒,๕๓๔ ล้านบาท)

/รายการ...

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินโครงการ		
	ค่าก่อสร้างงานโยธา	การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รวมทั้งสิ้น
๑. กรอบวงเงินงบประมาณตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๙	๔๓,๗๐๐	๕,๔๒๐	๔๙,๑๒๐
๒. วงเงินค่าใช้จ่ายที่จะต้องดำเนินการ ณ ปัจจุบัน	๓๘,๖๒๘ (ปรับลดวงเงินตามผลประกวดราคา)	๑๗,๙๕๕	๕๖,๕๘๓
๓. วงเงินคงเหลือจากการปรับลดค่าก่อสร้างงานโยธา เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและความคุ้มค่าการใช้จ่ายงบประมาณของภาครัฐ รวมถึงการปรับปรุงแบบและการเพิ่ม/ลดงานต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่จริง (งานเพิ่มขึ้น ๒,๔๓๗ ล้านบาท* และงานลดลง ๒,๕๙๐ ล้านบาท คงเหลือปรับลดสุทธิ ๑๕๓ ล้านบาท)	๓๘,๔๗๕	๑๗,๙๕๕	๕๖,๔๓๐
เปลี่ยนแปลงเพิ่ม (ลด) (๓) - (๑)	(๕,๒๒๕)	๑๒,๕๓๔	๗,๓๐๙

หมายเหตุ : *เพิ่มขึ้นเนื่องจากการมีการปรับปรุงโครงสร้างบริเวณที่ข้ามโครงการของหน่วยงานราชการอื่น เช่น ถนนของกรมชลประทานและกรมทางหลวงชนบท

๓.๒.๕ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๑ เสนอเรื่องดังกล่าวให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาตินำเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการแล้ว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๒ ดังนี้

๑) กรมทางหลวงได้พิจารณาทบทวนปรับปรุงแบบโครงการฯ จากแนวทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ จำนวน ๑๔ แนวทางเลือก แต่เนื่องจากการดำเนินการในช่วงที่ผ่านมาในส่วนของการก่อสร้างและการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมีลักษณะเบิกจ่ายงบประมาณเฉลี่ยตลอดเส้นทาง ทำให้เกิดข้อจำกัดไม่สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบทางวิศวกรรมของโครงการฯ รวมทั้งการกำหนดค่าทดแทนขึ้นอยู่กับผลการพิจารณาของคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทนในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรีของแต่ละจังหวัด ซึ่งกรมทางหลวงไม่สามารถหักล้างได้ ยกเว้นกรณีการกำหนดราคาโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้น จึงเห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณากำหนดนโยบายให้หน่วยงานรับผิดชอบโครงการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐดำเนินการในระยะต่อไป ดังนี้

๑.๑) พิจารณากำหนดรูปแบบการบริหารจัดการโครงการฯ ที่ทำให้เกิดความยืดหยุ่นในการบริหารสัญญา อาทิ การพิจารณาความพร้อมของการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการส่งมอบที่ดินเพื่อการก่อสร้าง ก่อนการลงนามสัญญาในแต่ละช่วง และในกรณีทราบว่ามีปัจจัยที่จะทำให้ต้นทุนของโครงการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ควรเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อนการผูกพันสัญญากับผู้เกี่ยวข้องตามขั้นตอน

/๑.๒) กำหนด...

๑.๒) กำหนดขั้นตอนการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่งในเบื้องต้นให้ระบุหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการประมาณการค่าทดแทนของแต่ละพื้นที่ภายในโครงการให้อยู่ในบรรทัดฐานเดียวกัน อาทิ ระยะเวลาดำเนินการ ช่วงเวลาที่ใช้ในการกำหนดราคา รวมทั้งนำระบบการจัดการข้อมูลสารสนเทศเข้ามาใช้ในกระบวนการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อตรวจสอบช่วงเวลาการซื้อขายที่ดินในแปลงที่จะต้องจัดการกรรมสิทธิ์เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐถือปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน

๑.๓) ดำเนินการจ่ายค่าทดแทนให้แก่ประชาชนที่ถูกเวนคืนอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม พร้อมทั้งกำหนดมาตรการเยียวยาอย่างเหมาะสม

๑.๔) ติดตามและตรวจสอบการดำเนินโครงการว่า สอดคล้องกับผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการที่บริษัทที่ปรึกษาศึกษาไว้หรือไม่ ในกรณีที่ผลการดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามผลการศึกษา ซึ่งเกิดจากความผิดพลาดของบริษัทที่ปรึกษา เห็นควรกำหนดให้บริษัทที่ปรึกษาดังกล่าวเป็นบริษัทที่มีลักษณะต้องห้าม

๒) เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเร่งรายงานผลการดำเนินการตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ที่ได้สั่งการให้ตรวจสอบขั้นตอนและกระบวนการสำรวจทรัพย์สินเพื่อจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการฯ และข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องทั้งก่อนและภายหลังที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ ได้ดำเนินการครบถ้วน ถูกต้องตามข้อเท็จจริงและข้อกำหนดฯ รวมทั้งสอดคล้องกับห้วงเวลาหรือไม่ อย่างไร

๓) หากการดำเนินโครงการฯ มีความล่าช้าออกไป จะทำให้เกิดความเสี่ยงทางด้านต้นทุนของโครงการฯ และความสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอีก โดยเห็นควรมอบหมายให้กรมทางหลวงดำเนินการ ดังนี้

๓.๑) เร่งศึกษาออกแบบรายละเอียดการปรับปรุงแบบการก่อสร้างโครงการฯ ทั้ง ๓ แนวทาง ให้เป็นไปตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อระดับการให้บริการ (Level of Service) และก่อให้เกิดภาระผูกพันค่าใช้จ่ายดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการฯ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทั้งในปัจจุบันและอนาคต พร้อมทั้งจัดเตรียมรายละเอียดรูปแบบรายการและประมาณราคา เพื่อประกอบการพิจารณาของสำนักงบประมาณตามขั้นตอน

๓.๒) พิจารณาความเหมาะสมของช่วงระยะเวลาในการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมต่อกับโครงการฯ รวมทั้งแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่รองรับปริมาณความต้องการเดินทางของประชาชนในอนาคต ซึ่งจะช่วยให้การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวของประเทศเป็นไปอย่างมีความคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ

๓.๓) พิจารณาปรับปรุงรูปแบบระบบระบายน้ำของโครงการฯ ให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับพื้นที่ และเป็นไปตามข้อกำหนดการออกแบบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ อย่างเคร่งครัด

๓.๔) ถอดบทเรียน (Lesson Learn) กรณีการขอปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการประเมินความเสี่ยงด้านต้นทุนค่าจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินในโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

/๔) ในส่วนของ...

๔) ในส่วนของการปรับแผนการใช้จ่ายเงินงบประมาณ เห็นควรให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงบประมาณ ซึ่งเห็นควรมอบหมายให้สำนักงบประมาณพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๔.๑) พิจารณาความเหมาะสมการปรับกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ เพื่อก่อสร้างทางบริการเพิ่มเติม จำนวน ๙ แห่ง วงเงิน ๑๒ ล้านบาท

๔.๒) พิจารณาความเหมาะสมของการปรับวิธีการคำนวณค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลือที่มีราคาลดลงตามที่กรมทางหลวงเสนอ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามหลักการที่มีความเหมาะสม และสามารถชี้แจงให้กับประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อไป

๕) เห็นควรมอบหมายให้กองอู่ธรณเงินค่าทดแทน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเร่งประสานสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเกี่ยวกับความคืบหน้าของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. เพื่อเตรียมพร้อมในการปรับปรุงคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับเดือน สิงหาคม ๒๕๕๖) เพื่อลดการใช้ดุลยพินิจในการกำหนดค่าทดแทน และกำชับให้หน่วยงานในสังกัดจัดทำประมาณการกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินควรอยู่บนพื้นฐานของการสำรวจพื้นที่ที่มีความทันสมัยและคำนึงถึงแนวโน้มการพัฒนาในบริเวณพื้นที่ตามแนวสายทาง

๓.๒.๖ กรมทางหลวงได้ชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติมตามที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอความเห็นตามข้อ ๓.๒.๕ สรุปได้ ดังนี้

๑) กรมทางหลวงได้ตรวจสอบขั้นตอนและกระบวนการสำรวจทรัพย์สินแล้วเป็นไปตามขั้นตอนและกระบวนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ไม่มีการกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ได้จัดทำแผนผังแสดงขั้นตอนการดำเนินงานและอธิบายรายละเอียดต่าง ๆ รวมทั้งได้ชี้แจงข้อมูลดังกล่าวให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณทราบแล้ว

๒) การพิจารณาปรับรูปแบบการก่อสร้างโครงการฯ ของกรมทางหลวงทั้ง ๓ แนวทาง ได้แก่ การปรับเปลี่ยนรูปแบบทางวิศวกรรมบริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ การปรับเปลี่ยนรูปแบบต่าง ๆ ด้านวิศวกรรม และการก่อสร้างทางบริการเชื่อมต่อถนนท้องถิ่นเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะมากขึ้น เป็นไปตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และไม่ส่งผลกระทบต่อระดับการให้บริการ (Level of Service) และก่อให้เกิดภาระผูกพันค่าใช้จ่ายดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการฯ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการออกแบบ และจะเร่งดำเนินการประมาณราคา เพื่อประกอบการพิจารณาของสำนักงบประมาณตามขั้นตอนโดยเร็วต่อไป

๓) การก่อสร้างโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมต่อกับโครงการฯ หรือโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวงได้พิจารณาศึกษาความเหมาะสม โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๗๙) แล้ว

๔) การปรับปรุงรูปแบบการระบายน้ำของโครงการฯ กรมทางหลวงได้พิจารณาถึงประสิทธิภาพและทิศทางการระบายน้ำให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ก่อสร้างจริงในภาคสนามตามหลักวิศวกรรม โดยคำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนและสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ในพื้นที่เป็นสิ่งสำคัญ

๕) กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงข้อผิดพลาดดังกล่าว ซึ่งจะได้นำใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาต่อไปในอนาคต

/๖) การประมาณการ...

๖) การประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับก่อสร้างทางบริการเพิ่มเติมจำนวน ๑๒ ล้านบาท เพื่อลดผลกระทบของประชาชน ซึ่งวงเงินดังกล่าวได้รวมอยู่ในกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ได้ทบทานและปรับลดแล้ว (๑๗,๙๕๔ ล้านบาท) ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับปรุงแบบและจะดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต่อไป ภายหลังจากที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมแล้ว

๗) กรมทางหลวงได้พิจารณาทบทวนวิธีการคำนวณค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลือที่มีราคาลดลง โดยอ้างอิงคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับเดือน สิงหาคม ๒๕๕๖) และได้หารือกับสำนักงานงบประมาณ เพื่อยืนยันขั้นตอนและวิธีการคำนวณค่าทดแทนแล้ว

๘) ประเด็นการเปลี่ยนเจ้าของทรัพย์สิน ซึ่งมีรายละเอียดแปลงที่ดินที่มีการซื้อภายหลังปี พ.ศ. ๒๕๕๐ โดยรวมแปลงที่ดินตั้งแต่ ๓ แปลงขึ้นไป จำนวน ๒๒ ราย ๑๐๔ แปลง พื้นที่ ๑๗๗ ไร่ คิดเป็นค่าทดแทนประมาณ ๖๐๙ ล้านบาท

๙) กรมทางหลวงได้จัดทำหลักการกำหนดราคาเบื้องต้นของคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนฯ จำนวน ๗ คณะ ในแต่ละพื้นที่ รวมทั้งจัดทำรายละเอียดข้อมูลประกอบการเสนอขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการฯ ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังฯ แล้ว

๓.๒.๗ กระทรวงคมนาคมได้มีการประชุมหารือในเบื้องต้น เรื่อง แนวทางการเสนอเรื่อง ขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ของกรมทางหลวง เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๒ โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม ได้แก่ กรมทางหลวง สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งที่ประชุมเห็นควรให้กรมทางหลวงจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมประกอบด้วย ที่มาของราคาการกำหนดค่าทดแทน และกระบวนการสำรวจทรัพย์สินเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการ และมอบหมายให้กรมทางหลวงประสานรายละเอียดกับสำนักงานงบประมาณ เพื่อให้การนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีมีความสมบูรณ์ครบถ้วน

๓.๓ การดำเนินการของกระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวง ตามที่สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องคืนกระทรวงคมนาคมพร้อมความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ภายหลังมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งคณะรัฐมนตรีชุดใหม่

๓.๓.๑ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๒ ขอความอนุเคราะห์ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาเสนอความเห็นตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ กรณีกระทรวงคมนาคมกำหนดคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฯ ของกระทรวงคมนาคม (ฉบับเดือน สิงหาคม ๒๕๕๖) โดยนำราคาข้อเสนอขายหรือประกาศขายที่ดิน มาใช้อ้างอิงในการกำหนดค่าตอบแทน จะมีความสอดคล้องตามมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฯ หรือไม่ อย่างไร

๓.๓.๒ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีหนังสือแจ้งผลการพิจารณาเรื่องตามข้อ ๓.๓.๑ สรุปได้ คือ ประเด็นเรื่องนี้เป็นปัญหาข้อเท็จจริงว่า การดำเนินการของกรมทางหลวงถูกต้องตามมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฯ หรือไม่ ซึ่งเป็นเรื่องที่กระทรวงคมนาคมจะได้ชี้แจงต่อคณะรัฐมนตรีถึงข้อเท็จจริงและรายละเอียดของการดำเนินการในขั้นตอนต่าง ๆ ที่ผ่านมา

กรณีจึงเป็นเรื่องการปฏิบัติงานภายในของส่วนราชการ และมีไขปัญหาข้อกฎหมายที่คณะกรรมการกฤษฎีกาจะพิจารณาให้ความเห็นได้ ดังนั้น สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาจึงเห็นว่า ไม่มีประเด็นข้อกฎหมายที่จะต้องพิจารณาให้ความเห็นในขั้นนี้

๓.๓.๓ กรมทางหลวงได้มีการประชุมหารือเกี่ยวกับขั้นตอนและรายละเอียดการกำหนดค่าทดแทนของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี เมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ และวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๒ โดยมีอธิบดีกรมทางหลวงเป็นประธาน และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมด้วย ได้แก่ กรมทางหลวง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และสำนักงบประมาณ ซึ่งที่ประชุมมีความเห็นว่า หากกรมทางหลวงพิจารณาปรับปรุงรายละเอียดการกำหนดราคาค่าทดแทนเบื้องต้น โดยไม่นำราคาที่ดินเสนอขายหรือประกาศขายที่ดิน ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับแนวเขตทางหลวงพิเศษสายนี้ มาเป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดราคาค่าทดแทนเบื้องต้น รวมถึงเมื่อพิจารณานำมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ (กรณีที่เจ้าของตกลงซื้อขายตามมาตรา ๒๕ ให้เพิ่มเงินค่าทดแทนอีกร้อยละสองของราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการตามมาตรา ๑๙ กำหนด) มาใช้ในการกำหนดราคาค่าทดแทนเบื้องต้นด้วย จะทำให้ราคาค่าทดแทนเบื้องต้นเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ อย่างไร

ทั้งนี้ ได้มอบหมายให้กรมทางหลวงจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี เช่น ขั้นตอน รายละเอียด และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในการกำหนดราคาค่าทดแทน ผลการทบทวนการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน ผลการทบทวนสรุปกรอบวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธาและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ผลการทบทวนแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปี ขั้นตอนและแผนการดำเนินงานของกรมทางหลวง เมื่อได้รับการอนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงิน ฯลฯ สรุปได้ดังนี้

๑) การปรับปรุงการกำหนดราคาค่าทดแทน

๑.๑) กรมทางหลวงได้พิจารณาปรับปรุงจำนวนเงินค่าทดแทนเบื้องต้นในส่วนของการแปลงที่ดินที่ยังไม่ได้จ่ายค่าทดแทน โดยไม่นำราคาประกาศขายที่ดินในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับแนวทางหลวงพิเศษสายนี้มาพิจารณาเป็นหลักเกณฑ์ในการกำหนดราคาค่าทดแทนเบื้องต้น ทั้งนี้ การกำหนดเงินค่าทดแทนดังกล่าวต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐ โดยนำราคาต่าง ๆ มาประกอบการพิจารณา ดังนี้

• ใช้ราคาจดทะเบียนซื้อขายที่ดินในบริเวณใกล้เคียงแนวเขตทางในวันประกาศใช้บังคับพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน

• ใช้ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม

• ใช้ราคาที่ดินหน่วยงานอื่น จ่ายค่าทดแทนในการเวนคืนที่ดิน

ในบริเวณใกล้เคียงกับแนวเขตทางของกรมทางหลวง

• ใช้การปรับเพิ่มหรือปรับลดราคา โดยพิจารณาจากสภาพทำเลของที่ดินที่มีสภาพทำเลแตกต่างกัน เช่น นำราคาของที่ดินที่ติดทางหลวงชนบท นำไปปรับลดราคาเพื่อใช้กำหนดที่ดินที่ติดทางสาธารณะ เป็นต้น

/ในส่วนของ...

ในส่วนของแปลงที่ดินที่ยังไม่ได้จ่ายเงินค่าทดแทน กรมทางหลวงได้ปรับปรุงเงินค่าทดแทนตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว เพื่อใช้ในการปรับกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ พบว่า ค่าทดแทนลดลงจากเดิม จำนวน ๑๔,๒๕๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๑๓,๕๑๑ ล้านบาท (ลดลง จำนวน ๗๓๙ ล้านบาท)

๑.๒) กรมทางหลวงได้ดำเนินการตามแนวทางการกำหนดราคาดังกล่าว เพื่อเสนอให้คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นพิจารณา ซึ่งได้ดำเนินการโดยตลอดตั้งแต่มีการประกาศบังคับใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐ โดยคณะกรรมการฯ ได้พิจารณา กำหนดราคาเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติฯ ระเบียบกรมทางหลวงว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ และการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน พ.ศ.๒๕๕๑ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๕๓ และคู่มือ (แนวทาง) การดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามกฎหมายของสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ตุลาคม ๒๕๕๖) โดยมีสายทางที่ได้รับการกำหนดราคาเบื้องต้นตามแนวทางนี้หลายสายทาง เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๕๐ สายแยกถนนรัชดาภิเษก - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ (รามอินทรา) ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๓๕๑ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร สายพระประแดง - บางปะอิน - บางพลี ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายพญา - มาบตาพุด เป็นต้น

๑.๓) กรณีที่กรมทางหลวงพิจารณาปรับปรุงจำนวนเงินค่าทดแทนในส่วนของแปลงที่ดินที่ยังไม่ได้จ่ายค่าทดแทน ซึ่งค่าทดแทนที่ปรับปรุงใหม่มีการเปลี่ยนแปลงจากราคาที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นได้กำหนดไว้ ตามมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐ นั้น กรมทางหลวงจะดำเนินการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๖๒ โดยให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการเจรจาตกลงซื้อขายและกำหนดเงินค่าทดแทนได้ ในราคาที่ไม่เกินราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการฯ กำหนด

๑.๔) ตามมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๖๒ กำหนดไว้ว่า “ในกรณีที่เจ้าของตกลงซื้อขายตามมาตรา ๒๕ ให้เพิ่มเงินค่าทดแทนอีกร้อยละสองของราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการตาม มาตรา ๑๙ กำหนด” ดังนั้น ในส่วนของค่าทดแทนที่ยังไม่ได้จ่าย จำนวน ๑๑,๗๘๔ ล้านบาท และค่าทดแทนที่เพิ่มขึ้นจากการแก้ไขแบบ จำนวน ๑๒ ล้านบาท รวมทั้งสิ้น ๑๑,๗๙๖ ล้านบาท เมื่อให้เพิ่มเงินค่าทดแทนอีกร้อยละสองของราคาอสังหาริมทรัพย์ จะมีค่าทดแทนเพิ่มขึ้น จำนวน ๒๓๖ ล้านบาท (๑๑,๗๙๖ x ๒%)

๒) การปรับลดกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ

กรมทางหลวงได้ปรับปรุงรายละเอียดการกำหนดราคาค่าทดแทนเบื้องต้นตามแนวทางและรายละเอียดข้างต้น พบว่า สามารถปรับลดกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจากวงเงินเดิมที่เสนอเมื่อปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๙,๗๓๗.๕๑ ล้านบาท เป็น จำนวน ๑๗,๔๕๑.๗๔ ล้านบาท (ลดลง จำนวน ๒,๒๘๕.๗๗ ล้านบาท หรือร้อยละ ๑๑.๕๘) ดังนี้

/รายการ...

รายการ	วงเงินค้ำจุนโครงการสิทธิ จากคณะกรรมการ โดยละเอียดเมื่อปี ๒๕๕๕		วงเงินค้ำจุนโครงการสิทธิ จากคณะกรรมการ และปรับลดในปี ๒๕๖๑		วงเงินค้ำจุนโครงการสิทธิ จากกรรมการทบทวน และปรับลด ในปี ๒๕๖๒		ผลต่างปี ๒๕๖๑ เปรียบเทียบกับปี ๒๕๕๕ (๕) = (๓) - (๑)			
	(๑)		(๒)		(๓)					
	จำนวน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน	%	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	%
ที่ดิน (แปลง)	๔,๐๐๑	๑๖,๘๕๖.๓๓	๔,๐๔๐	๑๔,๒๕๐.๐๐	๔,๐๔๐	๑๓,๕๑๑.๓๔	๓๙*	๐.๙๗	(๓,๓๔๔.๙๙)	(๑๙.๘๔)
สิ่งปลูกสร้าง (ราย)	๑,๗๑๕	๒,๗๗๐.๑๐	๑,๗๑๒	๓,๕๓๗.๕๘	๑,๗๑๒	๓,๕๓๗.๕๘	(๓)	(๐.๑๗)	๗๖๗.๔๘	๒๗.๗๑
ต้นไม้ (ราย)	๑,๕๖๘	๑๑๑.๐๘	๑,๔๔๖	๑๕๔.๙๐	๑,๔๔๖	๑๕๔.๙๐	(๑๒๒)	(๗.๗๘)	๔๓.๘๒	๓๙.๔๕
ค่าแก้ไขแบบ	-	-	-	๑๒.๐๐	-	๑๒.๐๐	-	-	๑๒.๐๐	๑๐๐.๐๐
เงินเพิ่ม ๒%	-	-	-	-	-	๒๓๕.๙๒	-	-	๒๓๕.๙๒	๑๐๐.๐๐
รวมทั้งสิ้น	๗,๒๘๔	๑๙,๗๓๗.๕๑	๗,๑๙๘	๑๗,๙๕๔.๔๘	๗,๑๙๘	๑๗,๔๕๑.๗๔	(๘๖)	(๑.๑๘)	(๒,๒๘๕.๗๗)	(๑๑.๕๘)

หมายเหตุ : * จำนวนที่ดิน (แปลง) เพิ่มขึ้น เพราะมีการแบ่งแปลงจากการซื้อขายที่ดิน อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงไม่นำราคาที่ดินเสนอขายหรือประกาศขายที่ดิน และมาตรการค่าชดเชยที่ดินจากการเสีयरูปที่ดิน ตามคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนฯ ฉบับเดือน สิงหาคม ๒๕๕๖ มาใช้ ส่งผลให้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินลดลง

๓) สรุปกรอบวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธาและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการฯ

ค่าก่อสร้างงานโยธา และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมีการปรับเพิ่มจากกรอบวงเงินเดิมที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติฯ จำนวน ๔๙,๑๒๐ ล้านบาท (ค่าก่อสร้างงานโยธา ๔๓,๗๐๐ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๕,๔๒๐ ล้านบาท) เป็น จำนวน ๕๕,๙๒๗ ล้านบาท (ค่าก่อสร้างงานโยธา ๓๘,๔๗๕ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๑๗,๔๕๒ ล้านบาท) เพิ่มขึ้น จำนวน ๖,๘๐๗ ล้านบาท หรือร้อยละ ๑๓.๘๖ (ค่าก่อสร้างงานโยธาลดลง ๕,๒๒๕ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพิ่มขึ้น ๑๒,๐๓๒ ล้านบาท)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินโครงการฯ		
	ค่าก่อสร้างงานโยธา	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รวมทั้งสิ้น
๑. กรอบวงเงินงบประมาณตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๙	๔๓,๗๐๐	๕,๔๒๐	๔๙,๑๒๐
๒. วงเงินค่าใช้จ่ายที่จะต้องดำเนินการ ณ ปัจจุบัน (ปรับลดวงเงินตามผลประกวดราคา)	๓๘,๖๒๘	๑๗,๔๕๒	๕๖,๐๘๐
๓. วงเงินคงเหลือจากการปรับลด ค่าก่อสร้างงานโยธา เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและ ความคุ้มค่าการใช้จ่ายงบประมาณของภาครัฐ รวมถึง การปรับปรุงแบบและการเพิ่ม/ลดงาน ต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่จริง (งานเพิ่มขึ้น ๒,๔๓๗ ล้านบาท* และงานลดลง ๒,๕๙๐ ล้านบาท คงเหลือปรับลดสุทธิ ๑๕๓ ล้านบาท)	๓๘,๔๗๕	๑๗,๔๕๒	๕๕,๙๒๗
เปลี่ยนแปลงเพิ่ม (ลด) (๓) - (๑)	(๕,๒๒๕)	๑๒,๐๓๒	๖,๘๐๗

หมายเหตุ : * เพิ่มขึ้นเนื่องจากมีการปรับปรุงโครงสร้างบริเวณที่ข้ามโครงการของหน่วยงานราชการอื่น เช่น ถนนของกรมชลประทานและกรมทางหลวงชนบท

๔) การทบทวนการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ และการเงินของโครงการฯ

กรมทางหลวงได้ทบทวนการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ และการเงินของโครงการฯ โดยใช้วิธีการและสมมติฐานการวิเคราะห์เดิมที่ใช้ประกอบการนำเสนอ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ที่อนุมัติให้ดำเนินโครงการ แต่ปรับเปลี่ยนวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธา และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้เป็นปัจจุบัน พร้อมทั้งได้พิจารณากรณีมี/ไม่มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายแล้ว ดังนี้

รายการ	การวิเคราะห์ความเหมาะสม ทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน ตามที่นำเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ (กรณีไม่มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย)	การทบทวนการวิเคราะห์ความเหมาะสม ทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน ปี ๒๕๖๒	
		กรณีไม่มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย	กรณีท่าเรือน้ำลึกทวาย
ค่าก่อสร้างงานโยธา	๔๓,๗๐๐ ล้านบาท	๓๘,๔๗๕ ล้านบาท	๓๘,๔๗๕ ล้านบาท
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๕,๔๒๐ ล้านบาท	๑๗,๔๕๒ ล้านบาท	๑๗,๔๕๒ ล้านบาท
ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ			
EIRR	ร้อยละ ๑๗	ร้อยละ ๑๕	ร้อยละ ๑๖
NPV	๒๔,๕๔๔ ล้านบาท	๑๘,๑๐๐ ล้านบาท	๒๗,๔๗๕ ล้านบาท
B/C ratio	๑.๖๐	๑.๓๙	๑.๕๙
ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านการเงิน			
FIRR	ร้อยละ - ๔.๔๕	ร้อยละ - ๔.๙๔	ร้อยละ - ๓.๘๓

จากการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจของโครงการฯ เมื่อปรับวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธา และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน พบว่า กรณีไม่มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย โครงการฯ มีอัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๕ ส่วนในกรณีมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย จะทำให้โครงการฯ มีอัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๑๖ ดังนั้น การดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี จึงยังคงมีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและความคุ้มค่าในการลงทุน

๕) การทบทวนแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีของโครงการฯ

เพื่อให้โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามนโยบายของรัฐบาล กรมทางหลวงจึงได้ ปรับแผนการใช้จ่ายงบประมาณ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าก่อสร้างงานโยธา เพื่อให้สอดคล้องกับงานและสภาพข้อเท็จจริงในพื้นที่ โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

รายการ	แผนการใช้จ่ายงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๕ (ล้านบาท)								
	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖	รวมทั้งสิ้น
๑. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๑,๘๐๔	๓,๖๑๖	-	-	๑๒,๐๓๒	-	-	-	๑๗,๔๕๒
๑.๑ แผนการใช้จ่ายงบประมาณ	๑,๘๐๔	๓,๖๑๖	-	-	๑๒,๐๓๒	-	-	-	๑๗,๔๕๒
๑.๒ วงเงินที่ได้รับจัดสรรงบประมาณ/วงเงินที่เบิกจ่ายงบประมาณแล้ว	๑,๘๐๔	๓,๖๑๖	-	-	-	-	-	-	๕,๔๒๐
- งบประมาณรายจ่ายประจำปี	๕๐๐	๑,๒๕๘	-	-	-	-	-	-	๑,๗๕๘
- งบกลาง	๑,๐๐๐	๑,๘๕๒	-	-	-	-	-	-	๒,๘๕๒
- ปรับแผนการปฏิบัติงาน	๓๐๔	๕๐๖	-	-	-	-	-	-	๘๑๐
๑.๓ วงเงินที่คาดว่าจะเบิกจ่าย	-	-	-	-	๑๒,๐๓๒	-	-	-	๑๒,๐๓๒
- เงินกันเหลือปี ๒๕๖๒	-	-	-	-	๕,๐๐๐	-	-	-	๕,๐๐๐
- ปรับแผนการปฏิบัติงาน	-	-	-	-	๗,๐๓๒*	-	-	-	๗,๐๓๒

/รายการ...

รายการ	แผนการใช้จ่ายงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ (ต่อใบดท)								
	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	รวมทั้งสิ้น
๒. ค่าก่อสร้างงานโยธา (Civil Work)	๑,๕๐๐	๔,๘๖๐	๒,๖๕๘	๒,๙๔๑	๗,๐๕๑	๘,๐๐๐	๘,๐๐๐	๓,๔๖๕	๓๘,๔๗๕
๒.๑ แผนการใช้จ่ายงบประมาณ	๑,๕๐๐	๔,๘๖๐	๒,๖๕๘	๒,๙๔๑	๗,๐๕๑	๘,๐๐๐	๘,๐๐๐	๓,๔๖๕	๓๘,๔๗๕
๒.๒ วงเงินที่ได้รับจัดสรรงบประมาณ/วงเงินที่เบิกจ่ายงบประมาณแล้ว	๑,๕๐๐	๔,๘๖๐	๒,๖๕๘	๒,๙๔๑	-	-	-	-	๑๑,๙๔๙
- งบประมาณรายจ่ายประจำปี	-	๓,๕๗๐	๑,๒๖๑	๗๖๗	-	-	-	-	๕,๕๙๘
- งบกลาง	๑,๕๐๐	๗๒๖	๑,๓๙๗	๒๖๔	-	-	-	-	๓,๘๘๗
- เงินกันเหลือปี ๒๕๖๑	-	-	-	๑,๙๑๐	-	-	-	-	๑,๙๑๐
- ปรับแผนการปฏิบัติงาน	-	๕๖๔	-	-	-	-	-	-	๕๖๔
๒.๓ วงเงินที่คาดว่าจะเบิกจ่าย	-	-	-	-	๗,๐๕๑	๘,๐๐๐	๘,๐๐๐	๓,๔๖๕	๒๖,๕๑๖
- งบประมาณรายจ่ายประจำปี	-	-	-	-	๘๒๒ ^๒	๘,๐๐๐	๘,๐๐๐	๓,๔๖๕	๒๐,๒๘๗
- งบกลาง	-	-	-	-	๓๘๓ ^๑	-	-	-	๓๘๓
- เงินกันเหลือปี ๒๕๖๑	-	-	-	-	๑,๒๙๔ ^๒	-	-	-	๑,๒๙๔
- เงินกันเหลือปี ๒๕๖๒	-	-	-	-	๔,๕๕๒ ^๒	-	-	-	๔,๕๕๒
รวมวงเงินทั้งสิ้น (๑+๒)	๓,๓๐๔	๘,๔๗๖	๒,๖๕๘	๒,๙๔๑	๑๙,๐๘๓	๘,๐๐๐	๘,๐๐๐	๓,๔๖๕	๕๕,๙๒๗

หมายเหตุ : ๑. วงเงินที่จะเสนอขอปรับแผนการปฏิบัติงานฯ งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (เงินกันเหลือปี) จากแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งบลงทุน ค่าที่ดินและสิ่งก่อสร้าง ค่าก่อสร้างทางและสะพาน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี จำนวน ๒๕ รายการ (ช่วงที่ ๑ - ๒๕) วงเงิน ๗,๐๓๒ ล้านบาท มาดำเนินรายการค่าชดเชยสิ่งสิทธิประโยชน์และสิ่งสิทธิประโยชน์ในการเวนคืนที่ดินในเขตการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี วงเงิน ๗,๐๓๒ ล้านบาท

๒. กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ค่าก่อสร้าง จำนวน ๑๑,๙๐๑ ล้านบาท เบิกจ่ายแล้ว จำนวน ๓,๕๗๐ ล้านบาท (เบิกจ่ายในปี ๒๕๖๑ จำนวน ๑,๒๖๑ ล้านบาท เบิกจ่ายในปี ๒๕๖๒ จำนวน ๑,๙๑๐ ล้านบาท) คงเหลือ ๘,๓๓๑ ล้านบาท หักเงินที่ไม่ได้ก่อนนี้ผูกพันถูกพับไป จำนวน ๔๐๔ ล้านบาท คงเหลือ ๘,๓๒๖ ล้านบาท (๘,๓๓๑ - ๔๐๔) ซึ่งจะปรับแผนการปฏิบัติงานฯ เงินกันเหลือปี ๒๕๖๑ ไปจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๗,๐๓๒ ล้านบาท คงเหลือเงินกันเหลือปี ๒๕๖๑ ที่จะเบิกจ่ายค่าก่อสร้างในปี ๒๕๖๓ จำนวน ๑,๒๙๔ ล้านบาท (๘,๓๒๖ - ๗,๐๓๒) นอกจากนี้ กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ค่าก่อสร้าง จำนวน ๕,๓๑๙ ล้านบาท เบิกจ่ายแล้วจำนวน ๗๖๗ ล้านบาท คงเหลือเงินกันเหลือปีที่จะเบิกจ่ายเหลือปี ๒๕๖๓ จำนวน ๔,๕๕๒ ล้านบาท และได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ค่าก่อสร้าง จำนวน ๘๒๒ ล้านบาท คาดว่าจะเบิกจ่ายในปี ๒๕๖๓ จำนวน ๖,๖๖๘ ล้านบาท (๑,๒๙๔ + ๔,๕๕๒ + ๘๒๒)

๓. งบกลางปี ๒๕๖๐ จำนวน ๒,๗๗๐ ล้านบาท เบิกจ่ายในปี ๒๕๖๐ จำนวน ๗๒๖ ล้านบาท เบิกจ่ายในปี ๒๕๖๑ จำนวน ๑,๓๘๗ ล้านบาท เบิกจ่ายในปี ๒๕๖๒ จำนวน ๒๖๔ ล้านบาท ซึ่งได้กันเงินเหลือปี (งบกลาง ปี ๒๕๖๐) ที่เหลือมาเบิกจ่ายในปี ๒๕๖๓ จำนวน ๓๘๓ ล้านบาท (๒,๗๗๐ - ๗๒๖ - ๑,๓๘๗ - ๒๖๔ = ๓๘๓) ดังนั้น คาดว่าจะเบิกจ่ายค่างานโยธาในปี ๒๕๖๓ ทั้งสิ้น จำนวน ๗,๐๕๑ ล้านบาท (๖,๖๖๘ + ๓๘๓)

ปัจจุบันกรมทางหลวงได้เบิกจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ แล้ว จำนวน ๕,๔๒๐ ล้านบาท ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ และคู่มือการกำหนดค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น เพื่อพิจารณาครบถ้วนทุกมาตราแล้ว และการดำเนินงานเจรจาตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ในส่วนที่ยังไม่ได้จ่ายเงินค่าทดแทน เป็นการดำเนินงานโดยชอบตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ แล้วเช่นเดียวกัน

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้จัดทำรายละเอียดข้อมูลประกอบการเสนอขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการฯ ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังฯ แล้ว หากได้รับอนุมัติการปรับเพิ่มกรอบวงเงินจากคณะรัฐมนตรี จะเร่งรัดการเบิกจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้แล้วเสร็จทั้งหมดภายในเดือน มีนาคม ๒๕๖๓

/๔. ข้อเสนอ...

๔. ข้อเสนอกรมทางหลวง

กรมทางหลวงพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๔.๑ อนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี จากเดิม จำนวน ๔๙,๑๒๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๕๕,๙๒๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๖,๘๐๗ ล้านบาท) โดยปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จากเดิม จำนวน ๕,๔๒๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๑๗,๔๕๒ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๒,๐๓๒ ล้านบาท) และปรับลดกรอบวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธา จากเดิม จำนวน ๔๓,๗๐๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๓๘,๔๗๕ ล้านบาท (ลดลง จำนวน ๕,๒๒๕ ล้านบาท)

๔.๒ อนุมัติขยายระยะเวลาการก่อสร้างที่ผูกพันข้ามปีงบประมาณโครงการฯ จากเดิม พ.ศ. ๒๕๕๙ – พ.ศ. ๒๕๖๓ เป็น พ.ศ. ๒๕๕๙ – พ.ศ. ๒๕๖๖ ทั้งนี้ การขยายระยะเวลาก่อนที่ผูกพันดังกล่าว ขอให้ถือว่าได้รับอนุมัติตามนัยมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ด้วย

๔.๓ เห็นชอบในหลักการให้กรมทางหลวงปรับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (เงินกันเหลือปี) โดยโอนเปลี่ยนแปลงรายการจากแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งบลงทุน ค่าที่ดินและสิ่งก่อสร้าง ค่าก่อสร้างทางและสะพาน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี จำนวน ๒๕ รายการ (ช่วงที่ ๑ - ๒๕) วงเงิน ๗,๐๓๒ ล้านบาท มาดำเนินรายการค่าเช่าเช่าสิ่งสาธารณูปโภคและสาธารณูปโภคในการเวนคืนที่ดินในเขตการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี วงเงิน ๗,๐๓๒ ล้านบาท

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๖

๕. ข้อกฎหมาย

๕.๑ ระบุว่าด้วยการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗ (๓) การเปลี่ยนแปลงรายการหรือการเพิ่มวงเงินก่อกหนี้ผูกพันเกินวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ ให้เสนอขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี โดยต้องส่งผลการจัดซื้อจัดจ้างหรือรายละเอียดอื่นใดที่เกี่ยวข้องให้สำนักงานงบประมาณพิจารณาเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ทั้งนี้ การขอเพิ่มวงเงินที่ต้องขยายระยะเวลาก่อนที่ผูกพันให้เสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรีในคราวเดียวกัน

๕.๒ พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๖ ในกรณีที่หน่วยรับงบประมาณจะต้องมีการก่อกหนี้ผูกพันงบประมาณมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณสำหรับรายการงบประมาณที่มีวงเงินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ให้หน่วยรับงบประมาณ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ ก่อนที่จะมีการยื่นคำขอตั้งงบประมาณรายจ่ายต่อผู้อำนวยการ

๖. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๖.๑ การเสนอขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี จากเดิม จำนวน ๔๙,๑๒๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๕๕,๙๒๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๖,๘๐๗ ล้านบาท) โดยปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จากเดิม จำนวน ๕,๔๒๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๑๗,๔๕๒ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๒,๐๓๒ ล้านบาท) ซึ่งกรมทางหลวงจะปรับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (เงินกันเหลือปี) ค่าก่อสร้างงานโยธา จำนวน ๗,๐๓๒ ล้านบาท มาดำเนินรายการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๗,๐๓๒ ล้านบาท

/และกระทรวง...

และกระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้กรมทางหลวงสามารถจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และเร่งรัดการก่อสร้างโครงการฯ ให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามนโยบายรัฐบาล จึงเห็นสมควรที่จะเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติการปรับกรอบวงเงินโครงการฯ และปรับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณฯ ตามที่กรมทางหลวงเสนอ

๖.๒ ในปัจจุบัน โครงการฯ มีผลงานก่อสร้าง ร้อยละ ๒๕.๐๘ ซึ่งล่าช้ากว่าแผนงานร้อยละ ๕๖ (แผนงานร้อยละ ๘๑.๐๘) ส่งผลให้กรมทางหลวงไม่สามารถปฏิบัติตามกรอบการดำเนินโครงการฯ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๙ ที่ให้ใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๓ ได้ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ และแผนการเบิกจ่ายสอดคล้องกับข้อเท็จจริง กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติการขยายระยะเวลาการก่อสร้างนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของโครงการฯ จากเดิม พ.ศ. ๒๕๕๙ – พ.ศ. ๒๕๖๓ เป็น พ.ศ. ๒๕๕๙ – พ.ศ. ๒๕๖๖ ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้ดำเนินการปรับแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๖ ซึ่งประกอบด้วยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ ในการเสนอครั้งนี้แล้ว

๖.๓ ทั้งนี้ ในส่วนของกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่ปรับเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ นั้น กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงข้อผิดพลาดดังกล่าว จึงได้กำหนดแนวทางการสำรวจที่ดินและสิ่งปลูกสร้างให้เป็นปัจจุบันมากที่สุด ก่อนการประมาณราคาทรัพย์สิน เพื่อเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการ รวมทั้งการเร่งเข้าไปสำรวจทรัพย์สินอย่างรวดเร็วเมื่อมีการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความรอบคอบ ถูกต้อง และป้องกันมิให้เกิดความผิดพลาดขึ้นได้อีก

๖.๔ สำหรับประเด็นความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาปรับปรุงคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับเดือน สิงหาคม ๒๕๕๖) เพื่อลดการใช้ดุลยพินิจในการกำหนดค่าทดแทนของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น นั้น ซึ่งเดิมสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (กองอูธรณ์เงินค่าทดแทน) อยู่ระหว่างปรับปรุงคู่มือดังกล่าวในปี ๒๕๖๑ แต่เนื่องจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีการปรับปรุงแก้ไข พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ โดยยกเลิกพระราชบัญญัตินี้ และยกร่างกฎหมายขึ้นใหม่ คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ทั้งนี้ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (กองอูธรณ์เงินค่าทดแทน) อยู่ระหว่างการจัดทำกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดราคาเบื้องต้นให้มีความสอดคล้องต่อไป

๖.๕ โดยที่ กระทรวงคมนาคม และกรมทางหลวง ได้ดำเนินการตามความเห็นของสำนักงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี ตามข้อ ๑.๕ และได้มีการตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกระบวนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ รวมทั้งปรับปรุงรูปแบบโครงการแล้ว ซึ่งได้ผ่านการพิจารณาของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว ตามข้อ ๓.๒.๕ นอกจากนี้ ยังได้มีการประชุมหารือกับสำนักงบประมาณในประเด็นเกี่ยวกับรายละเอียดการกำหนดค่าทดแทนเบื้องต้น โดยไม่นำราคาที่เสนอขายหรือประกาศขายที่ดินมาพิจารณาแล้ว ตามข้อ ๓.๓.๓

๗. ความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่อง ขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ของกรมทางหลวง ให้กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗ – ๘

/๘. ข้อเสนอ...

๔. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

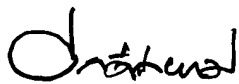
๔.๑ อนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี จากเดิม จำนวน ๔๔,๑๒๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๕๕,๙๒๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๑,๘๐๗ ล้านบาท) โดยปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จากเดิม จำนวน ๕,๔๒๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๑๗,๔๕๒ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๒,๐๓๒ ล้านบาท) และปรับลดกรอบวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธา จากเดิม จำนวน ๔๓,๗๐๐ ล้านบาท เป็น จำนวน ๓๘,๔๗๕ ล้านบาท (ลดลง จำนวน ๕,๒๒๕ ล้านบาท)

๔.๒ อนุมัติขยายระยะเวลาการก่อสร้างนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณโครงการฯ จากเดิม พ.ศ. ๒๕๕๙ – พ.ศ. ๒๕๖๓ เป็น พ.ศ. ๒๕๕๙ – พ.ศ. ๒๕๖๖ ทั้งนี้ การขยายระยะเวลาก่อสร้างนี้ผูกพันดังกล่าว ขอให้ถือว่าได้รับอนุมัติตามนัยมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ด้วย

๔.๓ เห็นชอบในหลักการให้กรมทางหลวงปรับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ รายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (เงินกันเหลือปี) โดยโอนเปลี่ยนแปลงรายการ จากแผนงาน บูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งบลงทุน ค่าที่ดินและสิ่งก่อสร้าง ค่าก่อสร้างทางและสะพานทางหลวง พิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี จำนวน ๒๕ รายการ (ช่วงที่ ๑-๒๕) วงเงิน ๗,๐๓๒ ล้านบาท มาดำเนิน รายการค่าชดเชยสังหาริมทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์ในการเวนคืนที่ดินในเขตการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี วงเงิน ๗,๐๓๒ ล้านบาท

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๑๖๙ โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๙๑

Email : napat.kitti@gmail.com