

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๒๓๙



กาด. 161 สลก. 5.6 ก.
20 ก.ย. 64 ส่ง : กวค.
10.40 รับที่ : ร10200/64
20 ก.ย. 2564 เวลา 10.30 น.

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒๐ กันยายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขออนุมัติปรับเปลี่ยนกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ของกรมทางหลวง

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- อ้างอิง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/ว(ล) ๒๕๖๒๐ ลงวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๘๗๒๒ ลงวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๙
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๕๙๒๖ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๗๓๓๘ ลงวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. บันทึกทรงนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้นำเสนอเรื่องต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๑๓๘.๕/๗๑๔๔ ลงวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๔
๓. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ที่ นร ๐๗๒๐/๑๖๑๙๗ ลงวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๔
๔. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติปรับเปลี่ยนกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ของกรมทางหลวง มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายเรื่องที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ และ มาตรา ๔ (๑๑) เรื่องที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายประจำปีเพิ่มเติม รวมทั้งสอดคล้อง/เป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติในด้านการสร้างรายได้และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ อนุมัติให้กระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี วงเงินลงทุนรวม ๕๕,๖๒๐ ล้านบาท ประกอบด้วย การดำเนินโครงการก่อสร้างฯ ด้วยวิธีการประกวดราคาจ้างเหมา

/ก่อสร้าง...

ก่อสร้าง วงเงินค่าก่อสร้าง ๕๐,๒๐๐ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังดำเนินการระดมทุนจากแหล่งเงินทุนภายในประเทศที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน วงเงิน ๕,๔๒๐ ล้านบาท ให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

๑.๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบการปรับแผนการดำเนินงานโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี จากเดิมที่ใช้แหล่งเงินทุนเป็นให้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๓ ตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ โดยมีวงเงินรวม ๔๙,๑๒๐ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน วงเงิน ๕,๔๒๐ ล้านบาท และค่าก่อสร้าง วงเงิน ๔๓,๗๐๐ ล้านบาท

๑.๓ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ รับทราบการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณรายการใหม่ที่มีวงเงินรวมตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป รายการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วง กิโลเมตร ๓๘+๕๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตร ๔๔+๒๖๖.๘๓๓ (ตอน ๑๒) วงเงินค่าก่อสร้าง ๑,๙๑๑.๑๑ ล้านบาท

๑.๔ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ อนุมัติการปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ภายในกรอบวงเงิน ๕๕,๙๒๗ ล้านบาท [ปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 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)] และขยายระยะเวลาการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณโครงการฯ จากเดิม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ – ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เป็นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ – ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ สำหรับกรอบวงเงินโครงการฯ ที่เพิ่มขึ้นให้ใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กักเงินไว้เบิกเหลือในปี รายการค่าชดเชยสังหาริมทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์ในการเวนคืนที่ดินฯ จำนวน ๕,๐๐๐ ล้านบาท ส่วนที่เหลือให้โอนเงินจัดสรรประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ที่กักเงินไว้เบิกเหลือในปี ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการฯ งบลงทุน ค่าที่ดินและสิ่งก่อสร้าง รายการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี จำนวน ๒๕ รายการ วงเงิน ๗,๐๓๒ ล้านบาท เพื่อเป็นค่าชดเชยสังหาริมทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์ในการเวนคืนที่ดินฯ

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑-๔

๒. เหตุผลและความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เนื่องจากการดำเนินโครงการฯ มีปัญหาอุปสรรคในการก่อสร้าง ทำให้ต้องปรับปรุงแก้ไขแบบและมีค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นเรื่องเร่งด่วนในการเสนอขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามนโยบายรัฐบาล ตลอดจนอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทาง

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากกรมทางหลวงเสนอขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๓.๑ กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ในส่วนของสัญญางานโยธา ตั้งแต่ปี ๒๕๕๙ ซึ่งแบ่งออกเป็น ๒๕ สัญญา โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างงานโยธา ๒๑ สัญญา ก่อสร้างแล้วเสร็จ ๔ สัญญา มีผลงานร้อยละ ๖๑.๒๔ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๓.๖๓ (แผนงานร้อยละ ๕๗.๖๑) โดยจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินครบถ้วนแล้ว

๓.๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้เป็นประธานการประชุม เรื่อง โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๔ ซึ่งกรมทางหลวงได้รายงานปัญหาอุปสรรคในการก่อสร้าง ทำให้ต้องปรับปรุงแก้ไขแบบและมีค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมทางหลวงพิจารณาตรวจสอบรายการที่ต้องดำเนินการว่า สามารถปรับเกลียววงเงินของแต่ละสัญญามาดำเนินการภายใต้วงเงินในสัญญา ทั้งนี้ หากจำเป็นต้องขอวงเงินงบประมาณเพิ่มขึ้น ขอให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริง ก่อนกระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป และกระทรวงคมนาคมได้สั่งการเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๔ ให้กรมทางหลวงพิจารณาดำเนินการต่อไป

๓.๓ กรมทางหลวงได้มีคำสั่ง ที่ บ.๑/๕๘/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๔ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริง โครงการฯ (ตอนที่ ๑๒) โดยมีอำนาจหน้าที่ตรวจสอบรายละเอียด รายการก่อสร้าง เอกสารหลักฐาน ข้อเท็จจริงในพื้นที่โครงการก่อสร้าง เหตุผลความจำเป็นเหมาะสมในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงแบบก่อสร้าง และวงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น

๓.๔ โครงการฯ (ตอนที่ ๑๒) มีระยะทาง ๕.๗๗ กิโลเมตร เริ่มต้นสัญญาวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๒ ได้รับการขยายอายุสัญญาใหม่เป็นวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๖ มีผลงานร้อยละ ๒๘.๖๐ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑.๒๔ (แผนงานร้อยละ ๒๗.๓๖)

๓.๕ การดำเนินโครงการฯ มีปัญหาอุปสรรค ทำให้ต้องปรับปรุงแก้ไขแบบ จำนวน ๒ กรณี คือ

๑) กรณีที่ ๑ ปรับรูปแบบสะพาน ที่ กิโลเมตร ๔๒+๑๑๙.๖๘๔ LT. และ กิโลเมตร ๔๒+๑๑๙.๐๒๐ RT. โดยการยกระดับสะพาน เพื่อเพิ่มความสูงของช่องลอดใต้สะพานตามข้อกำหนดของกรมชลประทาน

- รูปแบบสัญญาเดิม เป็น งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองชลประทาน จำนวน ๒ จุด คือ ประมาณ กิโลเมตร ๔๑+๗๐๐.๐๐๐ และ กิโลเมตร ๔๒+๗๕๐.๐๐๐ โดยความยาวสะพานรวมด้านซ้ายทางและขวาทาง ๒,๗๓๙.๒๐ เมตร ชนิดของโครงสร้างเป็นสะพานคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวยู (U-Girder) มีความยาวสะพาน ๑๙.๔๐ – ๒๕.๔๐ เมตร

- เหตุผลความจำเป็นในการปรับแบบ เนื่องจากกรมชลประทานขอให้กรมทางหลวงแก้ไขความยาวช่วงสะพาน (Span) ให้สอดคล้องกับความกว้างของคลองชลประทาน โดยไม่ให้ตอม่ออยู่บนคันคลอง พร้อมทั้งปรับความสูงของช่องลอด เพื่อให้ขนส่งเครื่องจักรในการบำรุงรักษาคล่อง รวมทั้งรถบรรทุกขนส่งผลิตผลทางการเกษตรสามารถลอดผ่านได้อย่างสะดวก โดยมีการปรับปรุง จำนวน ๒ จุด ดังนี้

- บริเวณ กิโลเมตร ๔๑+๗๐๐.๐๐๐ ปรับเพิ่มช่วงความยาวสะพานจากเดิม ๒๔.๕๐ เมตร เป็น ๔๐ เมตร พร้อมทั้งยกระดับสะพาน เพื่อเพิ่มความสูงของช่องลอดใต้สะพานจากเดิม ๔ เมตร เป็น ๔.๕๐ เมตร
- บริเวณ กิโลเมตร ๔๒+๗๕๐.๐๐๐ ปรับเพิ่มช่วงความยาวสะพานจากเดิม ๒๐ เมตร เป็น ๓๐ เมตร พร้อมทั้งยกระดับสะพาน เพื่อเพิ่มความสูงของช่องลอดใต้สะพานจากเดิม ๔.๐๐ เมตร เป็น ๔.๕๐ เมตร ซึ่งการปรับเพิ่มความยาวสะพานและความสูงของช่องลอดดังกล่าว ทำให้ดินถมบริเวณคอสะพาน (Abutment) สูงเพิ่มขึ้น อาจเกิดความเสียดทานกับคันทาง เพราะสภาพดินเดิมไม่สามารถรับน้ำหนักคันทางเพิ่มขึ้นได้ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องต่อความยาวสะพานจนถึงจุดที่คอสะพานมีความสูงดินถมสามารถยอมรับได้ โดยก่อสร้างสะพาน LT & RT เพิ่มอีก ๓ ช่วง ช่วงละ ๒๐ เมตร รวมทั้งสิ้น ๖๐ เมตร [เป็นสะพานคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวยู (U-Girder) ตามรูปแบบสัญญาเดิม]

๒) กรณีที่ ๒ ปรับเพิ่มโครงสร้างปรับการทรุดตัวบริเวณคอสะพาน (Bearing Unit)

- รูปแบบสัญญาเดิม เป็นงานก่อสร้างคันทางดินถมสลับกับงานก่อสร้างสะพาน
- เหตุผลความจำเป็นในการปรับแบบ เนื่องจากขั้นตอนการก่อสร้างได้เจาะสำรวจสภาพชั้นดินเพิ่มเติมพบว่า เป็นชั้นดินเหนียวอ่อนถึงแข็งปานกลาง (Soft To Medium Stiff Clay) เพราะพื้นที่ก่อสร้างตอนที่ ๑๒ ตั้งอยู่บนพื้นดินอ่อนกรุงเทพ (Bangkok Soft Clay) บริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา มีสภาพธรณีวิทยาแปรปรวน ชั้นดินในพื้นที่มีคุณสมบัติยุบตัวสูง ส่งผลต่อการทรุดตัวของคันทาง นอกจากนี้ เป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีรถบรรทุกขนส่งผลิตผลทางการเกษตรใช้สัญจร ทำให้ต้องยกความสูงของช่องลอดสะพานบางแห่ง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องปรับเพิ่มโครงสร้างปรับการทรุดตัวบริเวณคอสะพาน (Bearing Unit) ให้มีความสอดคล้องกับสภาพธรณีวิทยาพื้นที่โครงการ เพื่อให้การเดินทางของประชาชนมีความปลอดภัย

๓.๖ การปรับปรุงแก้ไขแบบดังกล่าว ทำให้ค่าก่อสร้างปรับเพิ่มจากเดิม จำนวน ๑,๙๑๑.๑๑ ล้านบาท เป็น ๒,๐๓๑.๔๘ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๒๐.๓๗ ล้านบาท หรือร้อยละ ๖.๓๐ ของค่างานตามสัญญาเดิม)

๓.๗ คณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงฯ ได้พิจารณาตรวจสอบรายละเอียด รายการก่อสร้างเอกสารหลักฐาน ข้อเท็จจริงในพื้นที่โครงการก่อสร้าง มีเหตุผลความจำเป็นเหมาะสมในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงแบบก่อสร้างแล้ว จึงมีมติเป็นเอกฉันท์ว่า การปรับรูปแบบของโครงการฯ เกิดจากการปรับรูปแบบให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่โครงการฯ ตัดผ่าน เป็นการบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน และเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่ โดยรูปแบบการแก้ไขปัญหามีรูปแบบที่เหมาะสม และถูกต้องตามหลักวิศวกรรมแล้ว ซึ่งกรมทางหลวงได้รายงานผลการตรวจสอบข้อเท็จจริงโครงการฯ (ตอน ๑๒) ให้กระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้รับทราบแล้วเมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๔

๓.๘ กรมทางหลวงได้มีหนังสือถึงสำนักงบประมาณ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ เสนอขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงกิโลเมตร ๓๘+๕๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตร ๔๔+๒๖๖.๘๓๓ (ตอน ๑๒) ซึ่งสำนักงบประมาณพิจารณาแล้ว เห็นชอบให้กรมทางหลวงเพิ่มวงเงินงบประมาณรายการก่อสร้างนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการฯ (ตอน ๑๒) ในวงเงิน ๑๒๐.๓๗ ล้านบาท ซึ่งเพิ่มจากวงเงินตามสัญญา จำนวน ๑,๙๑๑.๑๑ ล้านบาท เป็นภายในกรอบวงเงิน ๒,๐๓๑.๔๘ ล้านบาท ตามเหตุผล

ความจำเป็น แต่เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวเป็นการเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างเกินกว่าวงเงินก่อนนี้ผูกพันงบประมาณที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้กรมทางหลวงจึงต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการเพิ่มกรอบวงเงินโครงการฯ และเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างรายการดังกล่าว ตามระเบียบว่าด้วยการก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ก่อนลงนามแก้ไขสัญญาจ้าง ทั้งนี้ ขอให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานของทางราชการให้ถูกต้องครบถ้วนในทุกขั้นตอน โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของทางราชการและประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับเป็นสำคัญและต่อรองราคาจนถึงที่สุด

๓.๙ สรุปกรอบวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธาและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในภาพรวมของโครงการฯ (จำนวน ๒๕ ตอน)

รายการ	วงเงินโครงการ ฯ		
	ค่าก่อสร้างงานโยธา	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รวมทั้งสิ้น
๑. กรอบวงเงินงบประมาณ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ (๑)	๓๘,๔๗๕	๑๗,๔๕๒	๕๕,๙๒๗
๒. ปรับวงเงินเพิ่มขึ้นในส่วนของ ตอน ๑๒ (สำนักงบประมาณ เห็นชอบแล้ว) (๒)	๑๒๐.๓๗	-	๑๒๐.๓๗
๓. วงเงินภายหลังการปรับปรุง (๓) = (๑)+(๒)	๓๘,๕๙๕.๓๗	๑๗,๔๕๒	๕๖,๐๔๗.๓๗

หน่วย : ล้านบาท

๓.๑๐ กรมทางหลวงได้จัดทำแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๖ แผนการใช้จ่ายรายเดือนปี พ.ศ. ๒๕๖๖ (ตอน ๑๒) และรายละเอียดข้อมูลประกอบการเสนอขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการฯ ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังฯ แล้ว

๓.๑๑ โครงการฯ ต้องเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างในส่วนของงานโยธาให้แล้วเสร็จเพื่อส่งมอบพื้นที่สัญญาการให้เอกชนร่วมทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ดำเนินการต่อไป ซึ่งคาดว่าจะลงนามในสัญญา O&M ได้ภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๔ (ปัจจุบันเอกชนผู้ชนะการประมูลได้ขยายเวลายื่นราคาและหลักประกันซองแล้วจำนวน ๗ ครั้ง) โดยกรมทางหลวงมีแผนจะทยอยส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างและงานโยธาให้กับเอกชนคู่สัญญาตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๔ เป็นต้นไป ทั้งนี้ กรมทางหลวงมีความจำเป็นต้องเร่งรัดการดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาแต่ละตอนให้แล้วเสร็จ รวมถึงค่าก่อสร้างที่เสนอขออนุมัติปรับเพิ่มเติมในครั้งนี้ เพื่อเร่งรัดงานติดตั้งระบบต่างๆ เช่น ระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจร เป็นต้น โดยจะเริ่มเปิดทดลองให้บริการ Soft Opening ภายในปี ๒๕๖๖ และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบภายในปี ๒๕๖๗ ตามแผนการดำเนินงานต่อไป

๓.๑๒ เพื่อให้การก่อสร้างโครงการฯ สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและเร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามนโยบายของรัฐบาล กรมทางหลวงพิจารณาแล้วเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา อนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี จากเดิม จำนวน ๕๕,๙๒๗ ล้านบาท เป็นจำนวน ๕๖,๐๔๗.๓๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๒๐.๓๗ ล้านบาท) โดยปรับเพิ่มวงเงินงบประมาณรายการก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รายการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงกิโลเมตร ๓๘+๕๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตร ๔๔+๒๖๖.๘๓๓ ตอน ๑๒ จากเดิม จำนวน ๑,๙๑๑.๑๑ ล้านบาท เป็น จำนวน ๒,๐๓๑.๔๘ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๒๐.๓๗ ล้านบาท)

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ – ๓

๔. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๔.๑ ระเบียบว่าด้วยการก่อกำหนดผู้กักขังข้ามปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๒ ข้อ ๗ (๓) การเปลี่ยนแปลงรายการหรือการเพิ่มวงเงินก่อกำหนดผู้กักขังเกินกว่าวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้เสนอขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีโดยต้องส่งผลการจัดซื้อจัดจ้างหรือรายละเอียดอื่นใดที่เกี่ยวข้องให้สำนักงานงบประมาณพิจารณาเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย

๔.๒ พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๖ ในกรณีที่หน่วยรับงบประมาณจะต้องมีการก่อกำหนดผู้กักขังงบประมาณมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณสำหรับรายการงบประมาณที่มีวงเงินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ให้หน่วยรับงบประมาณเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติก่อนที่จะมีการยื่นคำขอตั้งงบประมาณรายจ่ายต่อผู้ว่าราชการ

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

๕.๑ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน ๑๒ มีความจำเป็นต้องแก้ไขแบบให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทาน และสภาพกายภาพของพื้นที่ จึงทำให้กรอบวงเงินเพิ่มขึ้นจากสัญญา สรุปได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ตอน	สาเหตุที่ทำให้ต้องปรับเปลี่ยน	ค่างานตามสัญญาเดิม	กรอบวงเงินเพิ่มขึ้น	ค่างานใหม่
๑๒ (สัญญาสิ้นสุด ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๖) -ผลงาน ๒๘.๖๐ % เร็วกว่าแผน ๑.๒๔ % (แผนงาน ๒๗.๓๖ %)	-ปรับความยาวช่วงสะพาน (Span) ให้สอดคล้องกับความกว้างของคลองชลประทาน โดยไม่ให้ตอม่ออยู่บนคันคลอง พร้อมทั้งปรับความสูงของช่องลอดตามข้อกำหนดของกรมชลประทาน -ปรับเพิ่มโครงสร้างปรับการทรุดตัวบริเวณคอสะพาน (Bearing Unit) ให้มีความสอดคล้องกับสภาพธรณีวิทยาพื้นที่โครงการ เนื่องจากชั้นดินในพื้นที่มีคุณสมบัติยุบตัวสูง ส่งผลต่อการทรุดตัวของคันทาง	๑,๙๑๑.๑๑	๑๒๐.๓๗ (คิดเป็นร้อยละ ๖.๓๐ ของค่างานตามสัญญาเดิม)	๒,๐๓๑.๔๘

ส่งผลให้กรอบวงเงินของโครงการปรับเพิ่มจากเดิม จำนวน ๕๕,๙๒๗ ล้านบาท เป็น จำนวน ๕๖,๐๔๗.๓๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๒๐.๓๗ ล้านบาท)

๕.๒ ตามผลการตรวจสอบของคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงฯ เห็นว่า การปรับรูปแบบของโครงการฯ เกิดจากการปรับรูปแบบให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่โครงการฯ ตัดผ่าน เป็นการบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน และเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่

/โดยรูปแบบ...

โดยรูปแบบการแก้ไขปัญหามีรูปแบบที่เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิศวกรรม ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้รับทราบผลการตรวจสอบข้อเท็จจริงฯ เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๔ ประกอบกับสำนักงานประมาณได้เห็นชอบให้กรมทางหลวงเพิ่มวงเงินงบประมาณตามข้อ ๓.๘ แล้ว ดังนั้น จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอน เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามนโยบายรัฐบาล ตลอดจนอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางต่อไป

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี จากเดิม จำนวน ๕๕,๙๒๗ ล้านบาท เป็น จำนวน ๕๖,๐๔๗.๓๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๒๐.๓๗ ล้านบาท) โดยปรับเพิ่มวงเงินงบประมาณรายการก่อสร้างนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รายการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงกิโลเมตร ๓๘+๕๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตร ๔๔+๒๖๖.๘๓๓ ตอน ๑๒ จากเดิม จำนวน ๑,๙๑๑.๑๑ ล้านบาท เป็น จำนวน ๒,๐๓๑.๔๘ ล้านบาท (เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๒๐.๓๗ ล้านบาท)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๑๒๙ โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๐๐๘

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ apichart.k@mot.go.th