

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๘



สคค. (eMail)

ส่ง : กวค.

รับที่ : ๕250/66

9 ม.ค. 2566 เวลา 16.54 น.



๙
วันที่ ๙.๑.๖๖
เวลา 17.11

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพมหานคร ๑๐๑๐๐

๘ มกราคม ๒๕๖๖

เรื่อง ขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณและขยายระยะเวลาก่อสร้างผูกพันข้ามปีงบประมาณ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา จำนวน ๑๒ ตอน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๔๖๐๓ ลงวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๘๗๒๒ ลงวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๙
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๘๓๗๐ ลงวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๙
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๕๒๖๒ ลงวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๕๙
๕. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๕๙๘๕ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙
๖. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๙๘๗๙ ลงวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๙
๗. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๘๘๙๖ ลงวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๐
๘. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๑๒๗๑๗ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๐
๙. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๔๗๑๕ ลงวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๑๐. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๕๗๖๗ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. บันทึกทรงนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้นำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๑๓๘.๔/๑๓๒๔๖ ลงวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๕

๓. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณและขยายระยะเวลาผูกพันข้ามปีงบประมาณ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา จำนวน ๑๒ ตอน มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี หรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี และมาตรา ๔ (๑๑) เรื่องที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายประจำปีเพิ่มเติม รวมทั้งสอดคล้อง/เป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ในด้านการสร้างรายได้และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ อนุมัติให้กระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๘๔,๖๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย การดำเนินโครงการก่อสร้างฯ ด้วยวิธีการประกวดราคาจ้างเหมาก่อสร้าง วงเงินค่าก่อสร้าง ๗๗,๙๗๐ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังดำเนินการระดมทุนจากแหล่งเงินทุนภายในประเทศที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน วงเงิน ๖,๖๓๐ ล้านบาท ให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงบประมาณ

๑.๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบการปรับแผนการดำเนินงานโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา จากเดิมที่ให้ใช้แหล่งเงินกู้ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ เป็นให้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ โดยมีวงเงินรวม ๗๖,๖๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน วงเงิน ๖,๖๓๐ ล้านบาท และค่าก่อสร้าง วงเงิน ๖๙,๙๗๐ ล้านบาท

๑.๓ กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ในส่วนของสัญญางานโยธา ตั้งแต่ปี ๒๕๕๙ ซึ่งแบ่งออกเป็นทั้งหมดจำนวน ๔๐ ตอน โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบตามที่กระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) เสนอเรื่อง การก่อกั้นผูกพันข้ามปีงบประมาณรายการใหม่ที่มีวงเงินรวมตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป รายการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ดังนี้

๑) คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ ได้แก่ ช่วงกิโลเมตรที่ ๒๗ + ๕๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๓๗ + ๗๐๐.๐๐๐ (รวมทางแยกต่างระดับหินกอง) (ตอนที่ ๖) , ช่วงกิโลเมตรที่ ๕๓ + ๐๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๖๕ + ๓๐๐.๐๐๐ (รวมงานก่อสร้างต่างระดับแก่งคอย) (ตอนที่ ๑๔)

๒) คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ ได้แก่ ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๕ + ๐๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๒๗ + ๕๐๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๕) , ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๐๒ + ๐๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๑๑๐ + ๙๐๐.๐๐๐ (รวมทางแยกต่างระดับปากช่อง) (ตอนที่ ๒๓) , ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๑๐ + ๙๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๑๑๙ + ๐๐๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๒๔) , ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๔๐ + ๐๔๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๑๔๑ + ๘๑๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๓๔) , ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๗๕ + ๑๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๑๘๘ + ๘๐๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๓๙)

๓) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๙ ได้แก่ ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๓๖ + ๙๒๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๑๓๘ + ๖๙๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๓๒)

๔) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๐ ได้แก่ ช่วงกิโลเมตรที่ ๐ + ๐๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๗ + ๓๓๒.๔๙๔ (WEST SPUR LINE) (รวมทางแยกต่างระดับบางปะอิน ๒) (ตอนที่ ๑) , ช่วง กิโลเมตรที่ ๐ + ๐๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๔ + ๕๒๕.๐๐๐ และ กิโลเมตรที่ ๕ + ๑๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๙ + ๐๐๘.๓๕๐ (ตอนที่ ๓) , ช่วงกิโลเมตรที่ ๙ + ๐๐๘.๓๕๐ - กิโลเมตรที่ ๑๕ + ๐๐๐.๐๐๐ (รวมต่างระดับวังน้อย) (ตอนที่ ๔) , ช่วงกิโลเมตรที่ ๗๑ + ๒๕๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๗๒ + ๓๒๘.๐๗๕ (ตอนที่ ๑๗) , ช่วง กิโลเมตรที่ ๗๒ + ๓๒๘.๐๗๕ - กิโลเมตรที่ ๗๔ + ๓๐๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๑๘) , ช่วงกิโลเมตรที่

๗๔ + ๓๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๗๗ + ๐๐๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๑๙), ช่วงกิโลเมตรที่ ๗๗ + ๐๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๘๒ + ๕๐๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๒๐)

๕) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๐ ได้แก่ ช่วงกิโลเมตรที่ ๐ + ๐๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๕ + ๔๗๐.๖๗๓ (EAST SPUR LINE) (รวมทางแยกต่างระดับบางปะอิน ๑) (ตอนที่ ๒)

๖) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ได้แก่ ช่วงกิโลเมตรที่ ๘๒ + ๕๐๐.๐๐๐ - ๘๖+๐๐๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๒๑)

๑.๔ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๐ อนุมัติตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ โดยให้กระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) ใช้จ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ บกกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น จำนวน ๕,๑๑๒ ล้านบาท ซึ่งนายกรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแล้ว เพื่อเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา จำนวน ๕๐๐ ล้านบาท ตามแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ - ๑๐

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การเสนอขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณและขยายระยะเวลาการก่อสร้างก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา จำนวน ๑๒ ตอน จะต้องดำเนินการตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๒.๑ ระเบียบว่าด้วยการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

ข้อ ๗ (๓) การเปลี่ยนแปลงรายการหรือการเพิ่มวงเงินก่อหนี้ผูกพันเกินกว่าวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้เสนอขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี โดยต้องส่งผลการจัดซื้อจัดจ้างหรือรายละเอียดอื่นใดที่เกี่ยวข้องให้สำนักงานงบประมาณพิจารณาเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ทั้งนี้ การขอเพิ่มวงเงินที่ต้องขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันให้เสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรีในคราวเดียวกัน

๒.๒ พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่หน่วยรับงบประมาณจะต้องมีการก่อหนี้ผูกพันงบประมาณมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณสำหรับรายการงบประมาณที่มีวงเงินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ให้หน่วยรับงบประมาณเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติก่อนที่จะมีการยื่นคำขอตั้งงบประมาณรายจ่ายต่อผู้อำนวยการ

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว เพื่อให้โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา สามารถเร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จตามนโยบายของรัฐบาลต่อไป

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากกรมทางหลวง เสนอขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณ และขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา จำนวน ๑๒ ตอน สรุปได้ ดังนี้

๓.๑ กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ในส่วนของสัญญางานโยธา ตั้งแต่ปี ๒๕๕๙ ซึ่งแบ่งออกเป็นทั้งหมด จำนวน ๔๐ ตอน โดยมีค่างานตามสัญญาทั้งหมดเป็นวงเงินรวมที่ดำเนินการ จำนวน ๕๙,๔๑๐.๒๔๘ ล้านบาท (ต่ำกว่ากรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๙ จำนวน ๑๐,๕๕๙.๗๕๒ ล้านบาท) ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จจำนวน ๒๔ ตอน อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างจำนวน ๑๖ ตอน สถานะการก่อสร้าง ปัจจุบัน ณ เดือน พฤศจิกายน ๒๕๖๕ มีแผนงานก่อสร้างรวมร้อยละ ๘๙.๖๗ ผลงานก่อสร้างรวม ร้อยละ ๘๗.๖๗ (ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๒.๐๐) สำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน วงเงิน ๖,๖๓๐ ล้านบาท ได้ดำเนินการเบิกจ่ายครบถ้วนแล้ว

อย่างไรก็ดี ในขั้นตอนการดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ นั้น มีงานก่อสร้างในบางตอนที่พบอุปสรรคจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงแบบก่อสร้างให้มีความเหมาะสม เนื่องจากสภาพพื้นที่ในสถานที่ทำการก่อสร้างได้เปลี่ยนไปจากเดิม อีกทั้งความจำเป็นของหน่วยงานของรัฐที่โครงการฯ ตัดผ่าน รวมถึงเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อข้อร้องเรียนของประชาชนในพื้นที่และให้สอดคล้องกับโครงการถนน ที่ประชาชนใช้ทางในปัจจุบัน และจากการปรับปรุงแบบการก่อสร้างดังกล่าว ทำให้ค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นจากวงเงิน ตามสัญญาที่ได้รับการอนุมัติ จำนวน ๑๗ ตอน โดยสรุปลักษณะปัญหาอุปสรรคหลักในภาพรวมของโครงการฯ จำแนกออกได้เป็น ๔ กรณี ดังนี้

กรณี	รายละเอียด	ลักษณะปัญหาอุปสรรค
๑	สภาพพื้นที่ในสนามที่ทำการก่อสร้างได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม	จากเดิมมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบแต่ในขณะเข้าพื้นที่เพื่อทำการก่อสร้างมีสภาพพื้นที่เป็นบ่อขุดลึกและพื้นที่เก็บกักน้ำ ซึ่งในขั้นต้นได้มีการพิจารณาแนวทางเป็นการถมบ่อน้ำลึก แต่วิธีการดังกล่าวจะใช้ค่าก่อสร้างสูงและอาจจะมีผลต่อการทรุดตัวของมอเตอร์เวย์ต่อไปในอนาคต ทั้งนี้มีความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างเป็นสะพานข้ามบ่อน้ำลึกดังกล่าว
๒	ปรับปรุงรูปแบบทางวิศวกรรมให้สอดคล้องกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน	ในบางตอนที่โครงการฯ เข้าพื้นที่ได้ พบว่า มีสภาพการไหลของน้ำ และสภาพทางธรณีที่มีข้อมูลแตกต่างไปจากรูปแบบเดิม ซึ่งส่งผลให้ต้องปรับปรุงแบบก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ปัจจุบัน

กรณี	รายละเอียด	ลักษณะปัญหาอุปสรรค
๓	ปรับปรุงแบบให้เหมาะสมสอดคล้องกับโครงสร้างสาธารณูปโภค หรือความจำเป็นของหน่วยงานที่โครงการฯ ตัดผ่านในบริเวณที่โครงการฯ	พื้นที่ที่ทำการก่อสร้างบางส่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐที่มีการครอบครองใช้ประโยชน์พื้นที่อยู่ เมื่อกรมทางหลวงเข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ร่วม จึงต้องมีการประชุมหารือเพื่อให้ได้แนวทางในการดำเนินการที่สอดคล้องกับความต้องการ และการใช้ประโยชน์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย ได้แก่ กรมชลประทาน การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย กรมราชทัณฑ์ กรมทางหลวงชนบท กรมป่าไม้ หน่วยงานท้องถิ่น ศูนย์พักพิงสุนัขจรจัดนครชัยบุรินทร์ เป็นต้น
๔	ปรับปรุงแบบการก่อสร้างเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อข้อร้องเรียนของประชาชนในพื้นที่ และให้สอดคล้องกับโครงข่ายถนนที่ประชาชนใช้ทางในปัจจุบัน	การพัฒนาและขยายตัวของชุมชนในปัจจุบัน ส่งผลให้มีการเสนอให้ปรับปรุงแบบของโครงการฯ รวมถึงบริเวณต่าง ๆ ที่มีข้อร้องเรียนของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งมีการปรับปรุงแบบทางด้านวิศวกรรม เพื่อบรรเทาผลกระทบของชุมชนในบริเวณดังกล่าว

จากลักษณะปัญหาอุปสรรคหลักในภาพรวมของโครงการฯ กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงแบบการก่อสร้างเพิ่มเติมเพื่อให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริงในสนาม ส่งผลทำให้ค่าก่อสร้างงานโยธาเพิ่มขึ้นจากค่างานตามสัญญา จำนวน ๑๗ ตอน โดยกรมทางหลวงได้ตรวจสอบข้อเท็จจริงและดำเนินการตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามขั้นตอน มีรายละเอียด ดังนี้

๓.๒ สรุปปัญหาอุปสรรคระหว่างการก่อสร้างที่ทำให้วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น จำนวน ๑๗ ตอน

๓.๒.๑ โครงการฯ ช่วงกิโลเมตรที่ ๐+๐๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๗+๓๓๒.๔๙๔ (WEST SPUR LINE) (รวมทางแยกต่างระดับบางปะอิน ๒) (ตอนที่ ๑) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๙๓๐,๐๐๐,๒๔๕ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) การแก้ไขปรับปรุงแบบสะพาน Overpass Bridge กิโลเมตรที่ ๐+๒๔๘.๓๖๒ (บริเวณ MAIN ROAD กิโลเมตรที่ ๖+๕๐๐.๐๐๐) ให้สอดคล้องกับรูปแบบก่อสร้างของโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๔๐๑

๒) ปรับรูปแบบเดิมงานถนนระดับดิน (At Grade) เป็นสะพานในบริเวณบึงน้ำขนาดใหญ่

๓) แก้ไขปรับปรุงรูปแบบโครงสร้างปรับการทรุดตัว (Bearing Unit) ให้สอดคล้องกับการแก้ไขแบบปรับยกระดับสะพานเพื่อเพิ่มความสูงช่องลอดให้กับถนนท้องถิ่นและคลองชลประทาน

๔) งานก่อสร้างตามแบบเดิมติดตั้งเสาไฟฟ้าแรงสูงของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำเป็นต้องแก้ไขโดยปรับแนวโครงสร้างสะพานเพื่อหลบตำแหน่งเสาไฟฟ้าแรงสูง

๓.๒.๒ โครงการฯ ช่วง กิโลเมตรที่ ๐+๐๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๕+๔๗๐.๖๗๓ (EAST SPUR LINE) (รวมทางแยกต่างระดับบางปะอิน ๑) (ตอนที่ ๒) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๗๐,๓๐๐,๐๐๐ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) ปรับค่าระดับของโครงสร้างสะพานและจัดระยะตอม่อของแบบเดิม ให้สอดคล้องกับสภาพคลองชลประทานและถนนเลียบริมคลองชลประทานในปัจจุบัน

๒) ปรับรูปแบบการก่อสร้างบริเวณคอสะพานของโครงสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน ๑ ให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน

๓) ปรับแก้รูปแบบโครงสร้างสะพานบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ตะวันออก) เพื่อให้สอดคล้องการสัญจรตามแนวทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ตะวันออก) ในปัจจุบัน

๓.๒.๓ โครงการฯ ช่วงกิโลเมตรที่ ๐+๐๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๕+๕๒๕.๐๐๐ และ กิโลเมตรที่ ๕+๑๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๙+๐๐๘.๓๕๐ (ตอนที่ ๓) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๓๗๖,๓๕๕,๘๐๐ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) แก้ไขแบบบริเวณ กิโลเมตรที่ ๐+๓๖๐.๐๕๘ ของ Ramp ๑๐๗ และ กิโลเมตรที่ ๐+๕๗๖.๗๘๕ ของ Ramp ๑๐๙ โดยเป็นการปรับเปลี่ยนรูปแบบของงานทาง ปรับเป็นงานสะพานเพื่อให้สามารถสัญจรและระบายน้ำได้สอดคล้องกับลำคลองสาธารณะ

๒) ปรับปรุงรูปแบบโครงสร้างปรับการทวัดตัว (Bearing Unit) ให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่โครงการฯ

๓.๒.๔ โครงการฯ ช่วงกิโลเมตรที่ ๙+๐๐๘.๓๕๐ – กิโลเมตรที่ ๑๕+๐๐๐.๐๐๐ (รวมทางแยกต่างระดับวังน้อย) (ตอนที่ ๔) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๑,๐๗๓,๘๙๔,๐๐๐ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) ปรับเปลี่ยนรูปแบบให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่โครงการฯ ในปัจจุบัน ที่มีสภาพเป็นบ่อขนาดใหญ่

๒) บริเวณ Interchange Ramp ๒๐๑, ๒๐๘ และ ทางบริการ (Service Road) ปรับเปลี่ยนรูปแบบจากถนนระดับพื้นเป็นสะพาน เนื่องจากมีบ่อน้ำในบริเวณพื้นที่

๓) ปรับรูปแบบ Ramp ๒๐๘ จากถนนข้ามคลองชลประทานเป็นการก่อสร้างโครงสร้างสะพานยาว ๑๖๐ เมตร

๔) ปรับเปลี่ยนรูปแบบการก่อสร้าง Underpass Box รองรับถนนท้องถิ่นลอดใต้ถนนของโครงการ เป็นการก่อสร้างโครงสร้างสะพานยาว ๑๔๐ เมตร

๕) เปลี่ยนรูปแบบของ Ramp ๒๐๗ จากถนนเป็นสะพานยาว ๑๐๐ เมตร เพื่อลดผลกระทบบริเวณอาคารศูนย์พัฒนาเด็กเล็กของเทศบาลลำตาเสา

๖) การแก้ไขปรับปรุงรูปแบบโครงสร้างปรับการทวัดตัว (Bearing Unit) ให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับน้ำหนักและความสูงของคันทางบริเวณคอสะพานที่เพิ่มขึ้น

๓.๒.๕ โครงการฯ ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๕+๐๐๐.๐๐๐ – ถึงกิโลเมตรที่ ๒๗+๕๐๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๕) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๑๕๙,๗๗๘,๐๐๐ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) การแก้ไขรูปแบบบริเวณกิโลเมตรที่ ๑๕+๓๒๕ และ กิโลเมตรที่ ๑๙+๐๘๐ โดยการปรับรูปแบบจากงานก่อสร้างคันทางที่ตัดทางสาธารณะเดิม เป็นการก่อสร้างงานสะพาน

๒) การแก้ไขปรับปรุงรูปแบบโครงสร้างปรับการทวัดตัว (Bearing Unit) ให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับน้ำหนักและความสูงของคันทางบริเวณคอสะพานที่เพิ่มขึ้น

๓) การแก้ไขรูปแบบโครงสร้างสะพาน Overpass Bridge ที่ตัดกับคลองระบายน้ำ (คลองระพีพัฒน์) ของกรมชลประทาน และตัดกับถนนของกรมทางหลวงชนบทที่เลียบบคลองดังกล่าว บริเวณ กิโลเมตรที่ ๒๖+๙๔๓.๘๖๐ โดยการเพิ่มความยาวของช่วง Span ของโครงสร้าง

๓.๒.๖ โครงการฯ ช่วงกิโลเมตรที่ ๒๗+๕๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๓๗+๗๐๐.๐๐๐ (รวมทางแยกต่างระดับหินกอง) (ตอนที่ ๖) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๒๑๓,๗๘๗,๑๗๖ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) การเพิ่มปริมาณงาน Earth Embankment เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณงานจริงในสนาม เนื่องจากการยกระดับถนนเพื่อเพิ่มความสูงช่องลอดของถนนท้องถิ่นและให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน

๒) การแก้ไขรูปแบบโดยการปรับรูปแบบจากงานถมคันทาง เป็นงานก่อสร้างช่องลอดแบบ Underpass Box เพื่อรองรับทางสาธารณะท้องถิ่นเดิม

๓.๒.๗ โครงการฯ ช่วงกิโลเมตรที่ ๕๓+๐๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๖๕+๓๐๐.๐๐๐ (รวมงานก่อสร้างต่างระดับแก่งคอย) (ตอนที่ ๑๔) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๖๒,๖๒๓,๖๘๗ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) การแก้ไขรูปแบบบริเวณโครงสร้างคอสะพานของ Minor Overpass ที่ตัดกับถนนของโครงการฯ ที่กิโลเมตรที่ ๕๕+๒๐๐.๐๐๐, กิโลเมตรที่ ๕๘+๓๐๐.๐๐๐ และ กิโลเมตรที่ ๖๕+๒๐๐.๐๐๐

๒) การแก้ไขรูปแบบการป้องกันลาดคันทาง บริเวณ ช่วงกิโลเมตรที่ ๕๙+๓๕๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๕๙+๕๕๐.๐๐๐ ด้านขวาทาง โดยการก่อสร้าง RIP RAP

๓.๒.๘ โครงการฯ ช่วง กิโลเมตรที่ ๗๑+๒๕๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๗๒+๓๒๘.๐๗๕ (ตอนที่ ๑๗) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๒๒,๑๘๓,๖๓๐ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของฐานราก ให้สอดคล้องกับค่าระดับดิน

๓.๒.๙ โครงการฯ ช่วงกิโลเมตรที่ ๗๒+๓๒๘.๐๗๕ – กิโลเมตรที่ ๗๔+๓๐๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๑๘) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๒๘๔,๑๖๗,๕๒๘ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ให้สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศที่เป็นร่องเขา

๓.๒.๑๐ โครงการฯ ช่วงกิโลเมตรที่ ๗๔+๓๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๗๗+๐๐๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๑๙) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๖๕๖,๙๐๐,๐๐๐ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศที่เป็นร่องเขา

๓.๒.๑๑ โครงการฯ ช่วงกิโลเมตรที่ ๗๗+๐๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๘๒+๕๐๐.๐๐๐ (รวมทางแยกต่างระดับมวกเหล็ก) (ตอนที่ ๒๐) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๒๔๖,๗๕๙,๓๗๙ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) ปรับรูปแบบระบบระบายน้ำบริเวณ กิโลเมตรที่ ๗๘+๓๓๐ และ กิโลเมตรที่ ๐+๑๕๐ ของ Ramp ๖๐๑ ให้สอดคล้องกับการไหลของน้ำและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบัน

๒) แก้ไขแบบก่อสร้างบริเวณที่ถนนต้องถัดกับถนนของโครงการฯ บริเวณ กิโลเมตรที่ ๗๘+๕๕๐ รองรับถนนท้องถิ่น

๓) แก้ไขปัญหาทางานป้องกันลาดคันทาง (Side Slope)

๔) แก้ไขปัญหาทางานป้องกันความลาดชัน เพื่อป้องกันการพังทลายของ Back Slop

๓.๒.๑๒ โครงการฯ ช่วงกิโลเมตรที่ ๘๒+๕๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๘๖+๐๐๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๒๑) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๑,๓๖๓,๕๒๒,๑๐๐ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) การปรับเปลี่ยนรูปแบบของงานก่อสร้างคันทางดินถมแบบระดับพื้นเป็นงานโครงสร้างสะพาน ช่วงกิโลเมตรที่ ๘๓+๘๙๐ - กิโลเมตรที่ ๘๔+๗๙๐ และ กิโลเมตรที่ ๘๕+๑๗๐ - กิโลเมตรที่ ๘๕+๔๕๑

๒) งานป้องกันความลาดชันของงานตัดภูเขา กิโลเมตรที่ ๘๒+๕๐๐.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๘๒+๘๕๐.๐๐๐ และ กิโลเมตรที่ ๘๕+๔๕๑.๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๘๖+๐๐๐.๐๐๐

๓.๒.๑๓ โครงการฯ ช่วง กิโลเมตรที่ ๑๐๒+๐๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๑๑๐+๙๐๐.๐๐๐ (รวมทางแยกต่างระดับปากช่อง) (ตอนที่ ๒๓) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๔๓๖,๓๑๕,๐๐๐ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) แก้ไขแบบงานก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับปากช่อง ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๑๐+๖๐๐.๐๐๐ โดยเป็นการปรับรูปแบบส่งผลให้มีการก่อสร้างโครงสร้างสะพานบริเวณทางแยกต่างระดับปากช่องเพิ่มเติมรวม ๗ แห่ง

๒) แก้ไขแบบงานก่อสร้างคอสสะพานกิโลเมตรที่ ๑๐๓+๔๑๘.๒๓๐ โดยปรับรูปแบบเป็น MSE WALL เพื่อเพิ่มพื้นที่ก่อสร้างให้รองรับการสัญจรในปัจจุบัน

๓.๒.๑๔ โครงการฯ ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๑๐+๙๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๑๑๙+๐๐๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๒๔) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๑๒๔,๕๕๔,๖๐๐ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) การแก้ไขรูปแบบการก่อสร้างทางคู่ขนานและทางกลับรถ (U-TURN) บริเวณหน้าศูนย์พักพิงสุนัขจรจัดนครชัยบุรินทร์

/ ๒) การแก้ไข...

๒) การแก้ไขรูปแบบการก่อสร้างสะพานกิโลเมตรที่ ๑๑๕+๙๑๕.๔๓๐ (LT., RT.) เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพทางธรณีวิทยาและสภาพพื้นที่ก่อสร้างจริง

๓) การแก้ไขรูปแบบการก่อสร้าง Local Road ๔ (ทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๕) เพื่อให้สอดคล้องกับความกว้างของทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๕ ในปัจจุบัน

๔) การแก้ไขปัญหาผลกระทบต่อการสัญจรของประชาชนโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างทางหลวงพิเศษฯ บริเวณ กิโลเมตรที่ ๑๑๑+๙๘๓ และ กิโลเมตรที่ ๑๑๗+๙๑๔ ด้วยการเปลี่ยนรายการก่อสร้าง Underpass Box Culvert เป็นสะพานช่วงสั้นทดแทน

๕) การขอเพิ่มรายการก่อสร้าง Approach Structure บริเวณคอสะพานบนถนนท้องถิ่น กิโลเมตรที่ ๑๑๓+๓๘๗.๘๙๐ เพื่อข้ามทางหลวงพิเศษฯ และที่ กิโลเมตรที่ ๑๑๘+๔๖๐.๑๕๓ (หน้าศูนย์พักพิงสุนัขจรจัดนครชัยบุรินทร์) บริเวณคอสะพานบนถนนมิตรภาพ (ทางหลวงหมายเลข ๒)

๓.๒.๑๕ โครงการฯ ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๓๖+๙๒๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๑๓๘+๖๙๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๓๒) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๔๓,๐๖๘,๒๖๔ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) เพิ่มเติมปริมาณงานเสาเข็มเจาะ Bore Pile เนื่องจากปริมาณงานในสัญญาไม่เพียงพอ

๒) เพิ่มเติมปริมาณงาน Excavation เนื่องจากปริมาณงานในสัญญาไม่เพียงพอ

๓.๒.๑๖ โครงการฯ ช่วง กิโลเมตรที่ ๑๔๐+๐๔๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๑๔๑+๘๑๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๓๔) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๒๙๑,๖๙๓,๘๐๐ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) ปรับปรุงแก้ไขแบบบริเวณเรือนจำกลางคลองไผ่ กรมราชทัณฑ์ ตามข้อเรียกร้องเพื่อความปลอดภัย และความมั่นคงในการควบคุมนักโทษของเรือนจำกลางคลองไผ่

๓.๒.๑๗ โครงการฯ ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๗๕+๑๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๑๘๘+๘๐๐.๐๐๐ (ตอนที่ ๓๙) วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๔๖๒,๓๗๔,๐๐๐ บาท จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ดังนี้

๑) การแก้ไขรูปแบบเดิมตามสัญญาให้สอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โครงการฯ ในปัจจุบัน โดยพิจารณาก่อสร้างเป็นโครงสร้างสะพานบริเวณด้านซ้ายทาง

๒) การแก้ไขรูปแบบสะพานตามสัญญาเดิมให้สอดคล้องกับเงื่อนไขการขออนุญาตใช้พื้นที่คลองชลประทานของกรมชลประทาน

๓) การแก้ไขรูปแบบและเพิ่มรายการงานก่อสร้าง เนื่องจากการแก้ไขบริเวณทางลาดขึ้นลงสะพาน Overpass เพื่อลดผลกระทบของชุมชน

๓.๓ การตรวจสอบรายละเอียดข้อเท็จจริงและเสนอขออนุมัติแก้ไขสัญญา เนื่องจากการแก้ไขแบบก่อสร้าง

๓.๓.๑ เนื่องจากการก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ จำนวน ๑๗ ตอน มีความจำเป็นต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบเพื่อให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริงในสนาม ตามข้อ ๓.๒ ทำให้มีปริมาณงานและค่างานเกินวงเงินในสัญญา ซึ่งตามระเบียบขั้นตอนการดำเนินงานด้านพัสดุจำเป็นต้องเสนอขออนุมัติแก้ไขสัญญา เนื่องจากการแก้ไขแบบก่อสร้างดังกล่าว

๓.๓.๒ โครงการฯ ทั้ง ๑๗ ตอน โดยนายช่างโครงการฯ ได้รายงานปัญหาอุปสรรคของการก่อสร้างและเสนอรายละเอียดการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบ ให้คณะกรรมการตรวจการจ้างและหน่วยงานสำนักก่อสร้างที่รับผิดชอบโครงการ เพื่อพิจารณาเสนออธิบดีกรมทางหลวงขออนุมัติแก้ไขสัญญา เนื่องจากการแก้ไขแบบก่อสร้างของโครงการฯ ตามขั้นตอน ทั้งนี้ เพื่อให้การพิจารณาดังกล่าวได้มีการตรวจสอบกลั่นกรองรายละเอียดความเหมาะสมของการแก้ไขปัญหาอุปสรรคตามหลักการทางด้านวิศวกรรมและความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขแบบให้เป็นไปอย่างครบถ้วนและมีความรอบคอบ สำนักก่อสร้างที่รับผิดชอบโครงการจึงได้นำเสนอรายละเอียดการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบก่อสร้างต่อคณะกรรมการที่ปรึกษาการบริหารงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และคณะกรรมการที่ปรึกษาการบริหารงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งกรมทางหลวงได้แต่งตั้งเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๙ วันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๐ และวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ ตามลำดับ ที่มีอำนาจหน้าที่ให้คำปรึกษา แนะนำ การบริหารงานก่อสร้าง พิจารณาความเหมาะสมของแบบก่อสร้าง กำกับ ดูแล ให้คำปรึกษาและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับแบบก่อสร้าง

๓.๓.๓ การเสนอขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบก่อสร้างทั้ง ๑๗ ตอน ได้ผ่านการพิจารณารายละเอียดความเหมาะสมของคณะกรรมการและคณะกรรมการที่ปรึกษาการบริหารงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษฯ รวมถึงผ่านการพิจารณาของสำนักสำรวจและออกแบบและวิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบได้เห็นชอบการแก้ไขรูปแบบก่อสร้างทั้ง ๑๗ ตอน ซึ่งอธิบดีกรมทางหลวงได้อนุมัติแก้ไขสัญญา เนื่องจากการแก้ไขแบบตามที่เสนอโดยสำนักก่อสร้างที่รับผิดชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๒ วันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๒ วันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๒ และวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๒ ตามลำดับ ครบถ้วนทั้ง ๑๗ ตอน

๓.๓.๔ อย่างไรก็ดี เนื่องจากค่างานก่อสร้างเกินวงเงินในสัญญาและยังไม่ถึงงบประมาณ จำเป็นต้องเสนอขอรับงบประมาณเพิ่มเติมให้สำนักงบประมาณพิจารณาเห็นชอบ รวมถึงเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณและขยายระยะเวลาการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณเพิ่มเติม โดยเมื่อได้รับอนุมัติแล้ว กรมทางหลวงจึงจะดำเนินการลงนามแก้ไขสัญญาเพิ่มเติมต่อไป

๓.๔ การดำเนินการตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๓.๔.๑ การขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณและขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณเพิ่มเติมต่อสำนักงบประมาณ

๓.๔.๑.๑ กรมทางหลวงได้เสนอสำนักงบประมาณพิจารณาเพื่อขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณและขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณเพิ่มเติม โดยมีหนังสือถึงสำนักงบประมาณ รวมทั้งสิ้น ๓ ครั้ง ตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๑๓๘.๕/๓๕๒๕ ลงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ (ครั้งที่ ๑) หนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๑๓๘.๕/๕๘๑๖ ลงวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๒ (ครั้งที่ ๒) และหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๑๓๘.๕/๗๑๕๘ ลงวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๒ (ครั้งที่ ๓) ตามลำดับ สำหรับงานทางและงานสะพาน จำนวน ๑๗ ตอน วงเงินรวม ๖,๘๕๖,๘๔๑,๔๗๐ บาท

๓.๔.๑.๒ สำนักงบประมาณ ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๒ แจ้งผลการพิจารณาเรื่องตามข้อ ๓.๔.๑.๑ โดยเห็นชอบให้กรมทางหลวงเพิ่มวงเงินงบประมาณรายการผูกพันข้ามปีงบประมาณ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน ๑๗ รายการ ในวงเงิน ๖,๘๑๘,๒๗๗,๒๐๙ บาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากวงเงินตามสัญญา จำนวน ๒๘,๙๐๘,๕๐๙,๔๐๐ บาท เป็นภายในกรอบวงเงิน ๓๕,๗๒๖,๗๘๖,๖๐๙ บาท ตามเหตุผลความจำเป็น แต่เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวเป็นการเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างและขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ซึ่งเกินกว่าวงเงินและระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ จึงขอให้กรมทางหลวงนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการเพิ่มวงเงินและขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณการก่อสร้าง จากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - พ.ศ. ๒๕๖๓ เป็นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๗ รายการ และจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - พ.ศ. ๒๕๖๓ เป็นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - พ.ศ. ๒๕๖๕ จำนวน ๕ รายการ ตามนัยข้อ ๗ (๓) ของระเบียบว่าด้วยการก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ก่อนลงนามแก้ไขสัญญาจ้าง ทั้งนี้ ขอให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานของราชการให้ถูกต้องครบถ้วนในทุกขั้นตอน โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของราชการเป็นสำคัญ และต่อรองราคาจนถึงที่สุดด้วย โดยมีรายละเอียดวงเงินงบประมาณและการขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ดังนี้

ลำดับ	ตอน	โครงการฯ สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา	วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มเติม ที่ผ่านความเห็นชอบ ของสำนักงบประมาณ (บาท)	ขยายระยะเวลา ก่อนนี้ผูกพัน
๑	๑	กิโลเมตรที่ ๐+๐๐๐.๐๐๐ - ๗+๓๓๒.๔๙๔ (WEST SPUR LINE)	๙๓๐,๐๐๐,๒๔๕	๒๕๕๙ - ๒๕๖๕
๒	๒	กิโลเมตรที่ ๐+๐๐๐.๐๐๐ - ๕+๔๗๐.๖๗๓ (EAST SPUR LINE) รวมทางแยกต่างระดับบางปะอิน ๑	๗๐,๓๐๐,๐๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๔
๓	๓	กิโลเมตรที่ ๐+๐๐๐.๐๐๐ - ๔+๕๒๕.๐๐๐, ๕+๑๐๐.๐๐๐ - ๙+๐๐๘.๓๕๐	๓๗๖,๓๕๕,๘๐๐	-
๔	๔	กิโลเมตรที่ ๙+๐๐๘.๓๕๐ - ๑๕+๐๐๐.๐๐๐	๑,๐๗๓,๘๔๔,๐๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๕

ลำดับ	ตอน	โครงการ สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา	วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มเติม ที่ผ่านความเห็นชอบ ของสำนักงบประมาณ (บาท)	ขยายระยะเวลา ก่อสร้างนี้ผูกพัน
๕	๕	กิโลเมตรที่ ๑๕+๐๐๐.๐๐๐ - ๒๗+๕๐๐.๐๐๐	๑๕๙,๗๗๘,๐๐๐	๒๕๕๕ - ๒๕๖๔
๖	๖	กิโลเมตรที่ ๒๗+๕๐๐.๐๐๐ - ๓๗+๗๐๐.๐๐๐	๒๑๓,๗๘๗,๑๗๖	-
๗	๑๔	กิโลเมตรที่ ๕๓+๐๐๐.๐๐๐ - ๖๕+๓๐๐.๐๐๐	๖๒,๖๒๓,๖๘๗	๒๕๕๕ - ๒๕๖๕
๘	๑๗	กิโลเมตรที่ ๗๑+๒๕๐.๐๐๐ - ๗๒+๓๒๘.๐๗๕	๒๒,๑๘๓,๖๓๐	-
๙	๑๘	กิโลเมตรที่ ๗๒+๓๒๘.๐๗๕ - ๗๔+๓๐๐.๐๐๐	๒๘๔,๑๖๗,๕๒๘	๒๕๕๕ - ๒๕๖๔
๑๐	๑๙	กิโลเมตรที่ ๗๔+๓๐๐.๐๐๐ - ๗๗+๐๐๐.๐๐๐	๖๕๖,๙๐๐,๐๐๐	๒๕๕๕ - ๒๕๖๔
๑๑	๒๐	กิโลเมตรที่ ๗๗+๐๐๐.๐๐๐ - ๘๒+๕๐๐.๐๐๐	๒๔๖,๗๕๙,๓๗๙	๒๕๕๕ - ๒๕๖๔
๑๒	๒๑	กิโลเมตรที่ ๘๒+๕๐๐.๐๐๐ - ๘๖+๐๐๐.๐๐๐	๑,๓๖๓,๕๒๒,๑๐๐	๒๕๕๕ - ๒๕๖๕
๑๓	๒๓	กิโลเมตรที่ ๑๐๒+๐๐๐.๐๐๐ - ๑๑๐+๙๐๐.๐๐๐	๔๓๖,๓๑๕,๐๐๐	๒๕๕๕ - ๒๕๖๕
๑๔	๒๔	กิโลเมตรที่ ๑๑๐+๙๐๐.๐๐๐ - ๑๑๙+๐๐๐.๐๐๐	๑๒๔,๕๕๔,๖๐๐	-
๑๕	๓๒	กิโลเมตรที่ ๑๓๖+๙๒๐.๐๐๐ - ๑๓๘+๖๙๐.๐๐๐	๔๓,๐๖๘,๒๖๔	-
๑๖	๓๔	กิโลเมตรที่ ๑๔๐+๐๔๐.๐๐๐ - ๑๔๑+๘๑๐.๐๐๐	๒๙๑,๖๙๓,๘๐๐	๒๕๕๕ - ๒๕๖๔
๑๗	๓๙	กิโลเมตรที่ ๑๗๕+๑๐๐.๐๐๐ - ๑๘๘+๘๐๐.๐๐๐	๔๖๒,๓๗๔,๐๐๐	๒๕๕๕ - ๒๕๖๔
		รวม	๖,๘๑๘,๒๗๗,๒๐๙	

๓.๔.๑.๓ กรมทางหลวงได้มีหนังสือถึง สำนักงบประมาณ เมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๕ เสนอขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณและขยายระยะเวลาก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ จำนวน ๑๖ รายการ ในวงเงิน ๖,๗๕๕,๖๕๓,๕๒๒ บาท ซึ่งสำนักงบประมาณได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๕ แจ้งผลการพิจารณาเรื่องดังกล่าว สรุปได้ คือ กรมทางหลวงได้รับความเห็นชอบการเพิ่มวงเงินรายการ ก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา จำนวน ๑๗ ตอน ในวงเงิน ๖,๘๑๘,๒๗๗,๒๐๙ บาท พร้อมขยายระยะเวลาก่อหนี้ผูกพัน ข้ามปีงบประมาณจากสำนักงบประมาณแล้ว (ตามข้อ ๓.๔.๑.๒) แต่เนื่องจากกรมทางหลวงได้ทบทวนแผน การดำเนินงาน โดยเห็นควรเพิ่มวงเงินงบประมาณ จำนวน ๑๖ ตอน ในวงเงิน ๖,๗๕๕,๖๕๓,๕๒๒ บาท ยกเลิกการเพิ่มวงเงินค่างานตอนที่ ๑๔ จำนวน ๖๒,๖๒๓,๖๘๗ บาท เนื่องจากกรมทางหลวงสามารถ บริหารงานค่าก่อสร้างที่ได้ปรับปรุงแบบแล้วให้อยู่ในกรอบวงเงินตามสัญญาได้ และโดยที่ค่างานก่อสร้าง ส่วนที่เหลือ จำนวน ๑๖ ตอน ที่ขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณในครั้งนี้ ยังคงเป็นรายการและวงเงินเดิม ตามที่สำนักงบประมาณได้เคยเห็นชอบไว้ ดังนั้น จึงเห็นชอบให้กรมทางหลวงเพิ่มวงเงินงบประมาณ จำนวน ๑๖ ตอน เป็นเงิน ๖,๗๕๕,๖๕๓,๕๒๒ บาท จากวงเงินค่างานตามสัญญาเดิม รวมจำนวน ๒๖,๙๗๑,๘๐๙,๔๐๐ บาท เป็นจำนวน ๓๓,๗๒๗,๔๖๒,๙๒๒ บาท และขยายระยะเวลาก่อหนี้ผูกพัน ข้ามปีงบประมาณตามแผนการดำเนินงานที่ขอทำความตกลงไปได้ แต่เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวเป็นการเพิ่ม วงเงินค่าก่อสร้างและขยายระยะเวลาก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณเกินกว่าวงเงินและระยะเวลาก่อหนี้ ผูกพันข้ามปีงบประมาณที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติไว้ กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงจึงต้องนำเสนอ คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการเพิ่มวงเงินและขยายระยะเวลาก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ในคราวเดียวกัน ตามนัยข้อ ๗ (๓) ของระเบียบว่าด้วยการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

ก่อนลงนามแก้ไขสัญญาต่อไป ทั้งนี้ ขอให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีและหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานทางราชการให้ถูกต้องครบถ้วนในทุกขั้นตอน โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของทางราชการและประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับเป็นสำคัญ และต่อรองราคา จนถึงที่สุดด้วย

อนึ่ง สำหรับภาระงบประมาณที่เพิ่มขึ้น ซึ่งไม่ได้ตั้งงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ รองรับไว้ ให้กรมทางหลวงถือปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การบริหารวงเงิน งบประมาณรายจ่ายที่ตั้งไว้สำหรับรายการก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ และการงบประมาณในส่วนที่ขาด ให้เสนอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ รองรับตามขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้ มีรายละเอียดวงเงิน งบประมาณและการขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณตามที่สำนักงบประมาณ เห็นชอบ ดังนี้

ลำดับ	ตอน	โครงการฯ สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา	วงเงินค่าก่อสร้าง เพิ่มเติมที่ผ่านความ เห็นชอบของ สำนักงบประมาณ (บาท)	ขยายระยะเวลา ก่อนนี้ผูกพัน
๑	๑	กิโลเมตรที่ ๐+๐๐๐.๐๐๐ - ๗+๓๓๒.๔๙๔ (WEST SPUR LINE)	๙๓๐,๐๐๐,๒๔๕	๒๕๕๙ - ๒๕๖๘
๒	๒	กิโลเมตรที่ ๐+๐๐๐.๐๐๐ - ๕+๔๗๐.๖๗๓ (EAST SPUR LINE) รวมทางแยกต่างระดับบางปะอิน ๑	๗๐,๓๐๐,๐๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๗
๓	๓	กิโลเมตรที่ ๐+๐๐๐.๐๐๐ - ๔+๕๒๕.๐๐๐, ๕+๑๐๐.๐๐๐ - ๙+๐๐๘.๓๕๐	๓๗๖,๓๕๕,๘๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๖
๔	๔	กิโลเมตรที่ ๙+๐๐๘.๓๕๐ - ๑๕+๐๐๐.๐๐๐	๑,๐๗๓,๘๙๔,๐๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๘
๕	๕	กิโลเมตรที่ ๑๕+๐๐๐.๐๐๐ - ๒๗+๕๐๐.๐๐๐	๑๕๙,๗๗๘,๐๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๖
๖	๖	กิโลเมตรที่ ๒๗+๕๐๐.๐๐๐ - ๓๗+๗๐๐.๐๐๐	๒๑๓,๗๘๗,๑๗๖	๒๕๕๙ - ๒๕๖๖
๗	๑๗	กิโลเมตรที่ ๗๑+๒๕๐.๐๐๐ - ๗๒+๓๒๘.๐๗๕	๒๒,๑๘๓,๖๓๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๖
๘	๑๘	กิโลเมตรที่ ๗๒+๓๒๘.๐๗๕ - ๗๔+๓๐๐.๐๐๐	๒๘๔,๑๖๗,๕๒๘	๒๕๕๙ - ๒๕๖๗
๙	๑๙	กิโลเมตรที่ ๗๔+๓๐๐.๐๐๐ - ๗๗+๐๐๐.๐๐๐	๖๕๖,๙๐๐,๐๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๗
๑๐	๒๐	กิโลเมตรที่ ๗๗+๐๐๐.๐๐๐ - ๘๒+๕๐๐.๐๐๐	๒๔๖,๗๕๙,๓๗๙	๒๕๕๙ - ๒๕๖๖
๑๑	๒๑	กิโลเมตรที่ ๘๒+๕๐๐.๐๐๐ - ๘๖+๐๐๐.๐๐๐	๑,๓๖๓,๕๒๒,๑๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๘
๑๒	๒๓	กิโลเมตรที่ ๑๐๒+๐๐๐.๐๐๐ - ๑๑๐+๙๐๐.๐๐๐	๔๓๖,๓๑๕,๐๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๘
๑๓	๒๔	กิโลเมตรที่ ๑๑๐+๙๐๐.๐๐๐ - ๑๑๙+๐๐๐.๐๐๐	๑๒๔,๕๕๕,๖๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๖
๑๔	๓๒	กิโลเมตรที่ ๑๓๖+๙๒๐.๐๐๐ - ๑๓๘+๖๙๐.๐๐๐	๔๓,๐๖๘,๒๖๔	๒๕๕๙ - ๒๕๖๖
๑๕	๓๔	กิโลเมตรที่ ๑๔๐+๐๔๐.๐๐๐ - ๑๔๑+๘๑๐.๐๐๐	๒๙๑,๖๙๓,๘๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๗
๑๖	๓๙	กิโลเมตรที่ ๑๗๕+๑๐๐.๐๐๐ - ๑๘๘+๘๐๐.๐๐๐	๔๖๒,๓๗๔,๐๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๗
		รวม	๖,๗๕๕,๖๕๓,๕๒๒	

๓.๔.๒ การหาหรือคณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุ กรมบัญชีกลาง เกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการโครงการฯ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อ ๑๓๖

๓.๔.๒.๑ โครงการฯ เป็นงานเร่งด่วนตามนโยบายรัฐบาล และต้องการผลสำเร็จของงานในภาพรวมทั้งโครงการ และจำเป็นต้องเร่งรัดส่งมอบพื้นที่ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในส่วนงานโยธาเพื่อให้การก่อสร้างแล้วเสร็จ และส่งมอบพื้นที่ให้แก่เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ร่วมลงทุนเพื่อเข้าทำการติดตั้งงานระบบและเปิดให้บริการแก่ประชาชน ทำให้งานก่อสร้างบางตอนที่จำเป็นต้องแก้ไขสัญญาเนื่องจากการแก้ไขแบบก่อสร้างของโครงการฯ มีความจำเป็นต้องเข้าดำเนินการก่อสร้างไปก่อนควบคู่กับขั้นตอนการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการเพิ่มวงเงินและขยายระยะเวลาก่อนผูกพันฯ

๓.๔.๒.๒ เพื่อให้การปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นไปอย่างถูกต้อง กรมทางหลวงจึงได้หารือแนวทางการดำเนินการโครงการฯ ให้คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุ กรมบัญชีกลาง ตามหนังสือที่ คค ๐๖๐๐๔/๕๖๔๔ ลงวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๖๔ โดยมีประเด็นการหารือ ๒ ประเด็น คือ (๑) ตอนที่ได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างในส่วนที่ขอเงินเพิ่มไปแล้วบางส่วน เมื่อได้รับอนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมแล้ว สามารถทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมกับผู้รับจ้างรายเดิมเพื่อตรวจรับงานและเบิกจ่ายค่างานตามระเบียบต่อไปได้หรือไม่ (๒) ตอนที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างในส่วนที่ขอเงินเพิ่ม เมื่อได้รับอนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมแล้ว สามารถทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมกับผู้รับจ้างรายเดิมเพื่อตรวจรับงานและเบิกจ่ายค่างานตามระเบียบต่อไปได้หรือไม่ อย่างไร

๓.๔.๒.๓ คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุ กรมบัญชีกลาง มีหนังสือถึงกรมทางหลวง เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๔ แจ้งผลการพิจารณาเรื่องตามข้อ ๓.๔.๒.๒ สรุปได้ คือตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อ ๑๓๖ วรรคหนึ่งกำหนดว่า “สัญญาหรือข้อตกลงเป็นหนังสือที่ได้ลงนามแล้ว จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงมิได้ เว้นแต่การแก้ไขนั้นจะเป็นความจำเป็นโดยไม่ทำให้ทางราชการต้องเสียประโยชน์ หรือเป็นการแก้ไขเพื่อประโยชน์แก่ทางราชการให้อยู่ในอำนาจของหัวหน้าส่วนราชการที่จะพิจารณาอนุมัติให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงได้ แต่ถ้ามีการเพิ่มวงเงินจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือขอทำความตกลงในส่วนที่ใช้เงินกู้ หรือเงินช่วยเหลือแล้วแต่กรณีด้วย” และวรรคสองกำหนดว่า “การแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาหรือข้อตกลงตามวรรคหนึ่ง หากมีความจำเป็นต้องเพิ่มหรือลดวงเงิน หรือเพิ่มหรือลดระยะเวลาส่งมอบของหรือระยะเวลาในการทำงานให้ตกลงพร้อมกันไป” ดังนั้น หากหัวหน้าส่วนราชการพิจารณาแล้วเห็นว่า มีความจำเป็นในการแก้ไขสัญญาซึ่งไม่ทำให้ราชการเสียประโยชน์ หรือเป็นการแก้ไขเพื่อประโยชน์แก่ทางราชการก็อยู่ในดุลพินิจของหัวหน้าส่วนราชการที่จะพิจารณาอนุมัติให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาได้ และหากการแก้ไขเปลี่ยนสัญญานั้นจำเป็นต้องลดหรือเพิ่มวงเงิน หรือเพิ่มระยะเวลาส่งมอบใหม่ให้ตกลงพร้อมกันไปตามนัยระเบียบฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อ ๑๓๖ วรรคสอง โดยจะต้องดำเนินการแก้ไขสัญญาให้แล้วเสร็จก่อนการตรวจรับงานงวดสุดท้าย

๓.๔.๓ การขออนุมัติผ่อนผันการไม่ปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อ ๑๓๖

๓.๔.๓.๑ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในประเด็นที่กรมทางหลวงได้ให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างในส่วนที่ต้องแก้ไขสัญญาควบคู่กับกระบวนการขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรี เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ สามารถดำเนินการต่อเนื่อง ไม่หยุดชะงัก การบริหารการก่อสร้างเป็นไปตามวัตถุประสงค์โครงการ และงานในภาพรวมของโครงการฯ แล้วเสร็จตามนโยบายเร่งรัดของรัฐบาล เพื่อประโยชน์สาธารณะในการให้บริการแก่ประชาชนและหน่วยงานของรัฐไม่เสียประโยชน์ กรมทางหลวงจึงได้มีหนังสือที่ คค ๐๖๐๐๔/๒๕๒ ลงวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๕ ถึงคณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุ เรื่อง ขออนุมัติผ่อนผันการไม่ปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อ ๑๓๖ กรณีให้ผู้รับจ้างเข้าดำเนินการก่อสร้างก่อนลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าว

๓.๔.๓.๒ คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุ กรมบัญชีกลาง มีหนังสือถึงกรมทางหลวง เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ แจ้งผลการพิจารณาเรื่องตามข้อ ๓.๔.๓.๑ สรุปได้ คือจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อ ๑๓๖ จึงพิจารณาได้ว่าเมื่อส่วนราชการลงนามในสัญญาแล้วจะแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญามีได้ เว้นแต่การแก้ไขสัญญานั้นจะเป็นความจำเป็นโดยไม่ทำให้ส่วนราชการต้องเสียประโยชน์ หรือเป็นการแก้ไขเพื่อประโยชน์แก่ทางราชการ โดยให้อยู่ในอำนาจของหัวหน้าส่วนราชการ โดยการแก้ไขสัญญาดังกล่าวจะต้องอยู่ภายในขอบข่ายแห่งวัตถุประสงค์เดิมของสัญญา รวมทั้งหากมีความจำเป็นต้องแก้ไขสัญญาเพื่อเพิ่มเนื้องานและเพิ่มวงเงินส่วนราชการต้องมีเงินงบประมาณเพื่อใช้สำหรับการแก้ไขสัญญา ซึ่งการแก้ไขสัญญานั้นสามารถดำเนินการแก้ไขก่อนหรือหลังกำหนดระยะเวลาตามสัญญาได้ โดยจะต้องดำเนินการแก้ไขสัญญาให้แล้วเสร็จก่อนการตรวจรับงานงวดสุดท้าย กรณีนี้เป็นเรื่องของการบริหารสัญญา โดยผู้รับจ้างได้ดำเนินการก่อสร้างตามแบบก่อสร้างที่หัวหน้าส่วนราชการได้ให้ความเห็นชอบแล้ว รอเพียงการอนุมัติเงินและแก้ไขสัญญาเพื่อตรวจรับงานให้เป็นไปตามสัญญาและเบิกจ่ายเงินต่อไป ทั้งนี้ อำนาจในการแก้ไขสัญญาเป็นอำนาจของอธิบดีกรมทางหลวงซึ่งเป็นหัวหน้าส่วนราชการที่ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติมข้อ ๑๓๖ ดังนั้น คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุเห็นว่า ไม่มีประเด็นที่คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุจะต้องพิจารณาผ่อนผันการไม่ปฏิบัติตามระเบียบฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม แต่อย่างใด

๓.๕ การดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงด้านวิศวกรรม

๓.๕.๑ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปด้วยความรอบคอบและเป็นประโยชน์ต่อทางราชการ กรมทางหลวง จึงมีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริง เมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ วันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๓ และวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๔ เพื่อตรวจสอบรายละเอียด รายการก่อสร้าง เอกสารหลักฐาน ข้อเท็จจริงในพื้นที่โครงการ เหตุผลความจำเป็น ความเหมาะสมในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบก่อสร้าง และวงเงินค่าก่อสร้างที่เพิ่มขึ้น ทั้ง ๑๗ ตอน ซึ่งได้ขอความร่วมมือจากผู้เชี่ยวชาญที่เป็นบุคคลภายนอกเข้าร่วมในการตรวจสอบข้อเท็จจริงของการดำเนินงานโครงการฯ ในครั้งนี้ ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมจากสถานศึกษาและหน่วยงานด้านวิศวกรรม ได้แก่ มหาวิทยาลัยมหิดล มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยนเรศวร มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย และสภาวิศวกร

๓.๕.๒ คณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงฯ ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานภายนอก ได้ประชุมพิจารณาตรวจสอบรายละเอียด รายการก่อสร้าง เอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบสภาพข้อเท็จจริงในพื้นที่โครงการก่อสร้างแล้ว มีความเห็นว่า การปรับปรุงแบบของโครงการเกิดจากการปรับปรุงแบบให้มีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน โดยรูปแบบการแก้ไขปัญหามีรูปแบบที่เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิศวกรรมแล้ว

๓.๖ การดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๓.๖.๑ เพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินโครงการที่เป็นไปตามระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ต่อทางราชการ กรมทางหลวงได้มีคำสั่ง ที่ บ.๑/๓/๒๕๖๕ สั่ง ณ วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๕ แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริง โดยมีองค์ประกอบ คือ รองอธิบดีกรมทางหลวงฝ่ายบริหาร เป็นประธาน และมีกรรมการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวง ที่เกี่ยวข้อง ผู้แทนจาก สำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานประมาณ กรมบัญชีกลาง กองกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่ คือ ตรวจสอบรายละเอียด เอกสารรูปแบบรายการก่อสร้างของโครงการดังกล่าว ก่อนและขณะดำเนินการก่อสร้าง ตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ การบริหารโครงการ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญา

๓.๖.๒ คณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงฯ ได้มีการประชุมรวมทั้งสิ้น ๓ ครั้ง เมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ วันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๕ และวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๕ ตามลำดับ โดยได้ตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ การบริหารโครงการ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาแล้ว มีความเห็น สรุปได้ ดังนี้

๑) รูปแบบรายการก่อสร้างของโครงการก่อนดำเนินการก่อสร้าง (รูปแบบการก่อสร้างที่เป็นเอกสารผนวกแนบท้ายสัญญาจ้าง) เป็นรูปแบบที่จัดทำโดยมีกระบวนการพิจารณาแนวทางการดำเนินการโครงการฯ ตามขั้นตอนกฎระเบียบแบบแผนของทางราชการ เป็นไปตามหลักและมาตรฐานทางวิศวกรรม แนวคิดการออกแบบได้ปรับปรุงแก้ไขแบบของโครงสร้างชั้นทางให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในสภาพปัจจุบัน (ขณะนั้น) การปรับปรุงรูปแบบเพื่อลดผลกระทบของประชาชนในพื้นที่ก่อนมีการลงนามในสัญญาจ้าง และในส่วนของรูปแบบรายการก่อสร้างที่ได้ปรับแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อเข้าดำเนินการก่อสร้าง นั้น ได้มีการตรวจสอบโดยคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงที่กรมทางหลวงได้แต่งตั้งไว้ รวม ๑๗ คณะ ซึ่งแต่ละคณะได้มีวิศวกรที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิจากสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียงและน่าเชื่อถือ ได้แก่ มหาวิทยาลัยมหิดล มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยนเรศวร มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย และสภาวิศวกร เข้าร่วมเป็นกรรมการในการตรวจสอบด้วย จึงมีความเห็นว่าการก่อสร้างก่อนและขณะทำการก่อสร้างเป็นรูปแบบที่ถูกต้องมีความเหมาะสมแล้ว

๒) ขั้นตอนการดำเนินการ การบริหารโครงการและการแก้ไขเปลี่ยนแปลง สัญญาที่เกิดขึ้น เป็นข้อเท็จจริงที่ทำให้ต้องของงบประมาณเพิ่มเติม ในกรณีนี้ปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้รับจ้าง ได้มีหนังสือแจ้งว่า หากรอกระบวนการอนุมัติเงินงบประมาณเพิ่มเติมให้เสร็จสิ้นก่อนแล้วทำสัญญาแก้ไข เพิ่มเติมเป็นหนังสือกับผู้รับจ้างแล้วจึงเข้าทำการก่อสร้าง จะทำให้งานล่าช้าได้ ผู้รับจ้างจึงขอเข้าดำเนินการ ก่อสร้างตามแบบก่อสร้างที่ได้มีการแก้ไขและได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวงโดยผู้รับจ้างยืนยัน รับผิดชอบต่อความเสียหาย ที่ได้ดำเนินการไปก่อนแก้ไขสัญญา ประกอบกับ โครงการนี้เป็นโครงการเร่งด่วน ตามนโยบายรัฐบาล กรณีนี้เป็นเรื่องของการบริหารสัญญา โดยผู้รับจ้างได้ดำเนินการก่อสร้างตามแบบก่อสร้าง ที่หัวหน้าส่วนราชการได้ให้ความเห็นชอบแล้ว รอเพียงการอนุมัติเงินและแก้ไขสัญญาเพื่อตรวจรับงาน ให้เป็นไปตามสัญญาและเบิกจ่ายเงินต่อไป ทั้งนี้ อำนาจการแก้ไขสัญญาเป็นอำนาจของอธิบดีกรมทางหลวง ซึ่งเป็นหัวหน้าส่วนราชการที่ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อ ๑๓๖ ดังนั้น ในส่วนของงานที่ได้ดำเนินการไปก่อนถือว่ามีความชอบแล้ว (ตามข้อ ๓.๔.๓.๒)

๓.๗ การปรับลดวงเงินการขออนุมัติค่าก่อสร้างที่เพิ่มขึ้น

๓.๗.๑ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ตอนที่ ๑๔ ได้มีการบริหารค่างานในส่วนต่างๆ ภายในโครงการ และได้มีการถัวจ่ายค่างาน ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๖๓ โดยในขณะนั้น โครงการฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณ ร้อยละ ๗๙ ตามรูปแบบการก่อสร้างที่ได้ปรับปรุงแบบซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการที่ปรึกษา การบริหารงานก่อสร้างโครงการฯ แล้ว พบว่า สามารถบริหารงานค่าก่อสร้างให้อยู่ในกรอบวงเงินของสัญญาได้ ซึ่งปัจจุบันงานก่อสร้างแล้วเสร็จและส่งมอบงานแล้ว จึงไม่มีความจำเป็นต้องขอเงินเพิ่มเติม สามารถประหยัด ค่าใช้จ่ายได้ จำนวน ๖๒,๖๒๓,๖๘๗ บาท ทำให้วงเงินงบประมาณที่จะขอเพิ่มเติมจากเดิม ทั้งหมด ๑๗ ตอน จำนวน ๖,๘๑๘,๒๗๗,๒๐๙ บาท คงเหลือ ๑๖ ตอน จำนวน ๖,๗๕๕,๖๕๓,๕๒๒ บาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ลำดับ	ตอน	วงเงินค่างานตามสัญญาเดิม (บาท)	วงเงินสำนักงบประมาณอนุมัติเพิ่มเติม (บาท)	วงเงินค่างานใหม่รวมส่วนที่ขออนุมัติเพิ่มเติม (บาท)	ระยะเวลาขยายกอนี้ผูกพัน (ใหม่)
๑	๑	๑,๘๑๕,๕๗๖,๐๐๐	๙๓๐,๐๐๐,๒๔๕	๒,๗๔๕,๕๗๖,๒๔๕	๒๕๕๕ - ๒๕๖๘
๒	๒	๑,๙๓๘,๘๔๐,๐๐๐	๗๐,๓๐๐,๐๐๐	๒,๐๐๙,๑๔๐,๐๐๐	๒๕๕๕ - ๒๕๖๗
๓	๓	๑,๙๘๑,๗๐๐,๐๐๐	๓๗๖,๓๕๕,๘๐๐	๒,๓๕๘,๐๕๕,๘๐๐	๒๕๕๕ - ๒๕๖๖
๔	๔	๑,๙๒๖,๒๙๙,๐๐๐	๑,๐๗๓,๘๙๔,๐๐๐	๓,๐๐๐,๑๙๓,๐๐๐	๒๕๕๕ - ๒๕๖๘
๕	๕	๑,๙๖๕,๒๖๙,๐๐๐	๑๕๙,๗๗๘,๐๐๐	๒,๑๒๕,๐๔๗,๐๐๐	๒๕๕๕ - ๒๕๖๖

ลำดับ	ตอน	วงเงินค่างานตามสัญญาเดิม (บาท)	วงเงินสำนักงบประมาณอนุมัติเพิ่มเติม (บาท)	วงเงินค่างานใหม่รวมส่วนที่ขออนุมัติเพิ่มเติม (บาท)	ระยะเวลาขยายกอนี้ผูกพัน (ใหม่)
๖	๖	๑,๙๔๕,๕๐๐,๐๐๐	๒๑๓,๗๘๗,๑๗๖	๒,๑๕๙,๒๘๗,๑๗๖	๒๕๕๙ - ๒๕๖๖
๗	๑๗	๙๒๒,๘๗๕,๐๐๐	๒๒,๑๘๓,๖๓๐	๙๔๔,๐๕๘,๖๓๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๖
๘	๑๘	๑,๕๗๖,๖๔๕,๐๐๐	๒๘๔,๑๖๗,๕๒๘	๑,๘๖๐,๘๑๒,๕๒๘	๒๕๕๙ - ๒๕๖๗
๙	๑๙	๑,๖๒๗,๓๓๓,๐๐๐	๖๕๖,๙๐๐,๐๐๐	๒,๒๘๔,๒๓๓,๐๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๗
๑๐	๒๐	๑,๗๖๐,๖๑๐,๐๐๐	๒๔๖,๗๕๙,๓๗๙	๒,๐๐๗,๓๖๙,๓๗๙	๒๕๕๙ - ๒๕๖๖
๑๑	๒๑	๑,๘๕๐,๔๗๐,๐๐๐	๑,๓๖๓,๕๒๒,๑๐๐	๓,๒๑๓,๙๙๒,๑๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๘
๑๒	๒๓	๑,๖๔๐,๘๕๔,๔๐๐	๔๓๖,๓๑๕,๐๐๐	๒,๐๗๗,๑๖๙,๔๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๘
๑๓	๒๔	๑,๒๔๐,๔๖๒,๐๐๐	๑๒๔,๕๕๔,๖๐๐	๑,๓๖๔,๐๑๖,๖๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๖
๑๔	๓๒	๑,๔๑๑,๕๔๖,๐๐๐	๔๓,๐๖๘,๒๖๔	๑,๔๕๔,๖๑๔,๒๖๔	๒๕๕๙ - ๒๕๖๖
๑๕	๓๔	๑,๙๗๙,๒๐๐,๐๐๐	๒๙๑,๖๙๓,๘๐๐	๒,๒๗๐,๘๙๓,๘๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๗
๑๖	๓๙	๑,๓๘๘,๖๓๐,๐๐๐	๔๖๒,๓๗๔,๐๐๐	๑,๘๕๑,๐๐๔,๐๐๐	๒๕๕๙ - ๒๕๖๗
		๒๖,๙๗๑,๘๐๙,๔๐๐	๖,๗๕๕,๖๕๓,๕๒๒	๓๓,๗๒๗,๔๖๒,๙๒๒	

๓.๗.๒ ทั้งนี้ สำหรับวงเงินค่างานก่อสร้างที่เพิ่มขึ้น ๑๖ ตอน ส่งผลทำให้ค่างานก่อสร้างรวม ๔๐ ตอน เพิ่มขึ้นจากเดิมจำนวน ๕๙,๔๑๐.๒๔๘ ล้านบาท เป็นจำนวน ๖๖,๑๖๕.๙๐๒ ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ากรอบวงเงิน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๙ (วงเงินตามมติคณะรัฐมนตรี ๖๙,๙๗๐.๐๐๐ ล้านบาท)

๓.๗.๓ สำหรับวงเงินค่าก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นจำนวน ๑๖ ตอน คิดเป็นวงเงินรวม ๖,๗๕๕,๖๕๓,๕๒๒ บาท ซึ่งสำนักงบประมาณเห็นชอบแล้วนั้น (ตามข้อ ๓.๔.๑.๓) มีงานก่อสร้างส่วนที่ดำเนินการแล้ว วงเงิน ๑,๗๘๔,๙๔๒,๘๕๖ บาท ซึ่งมีความจำเป็นต้องตรวจสอบรายละเอียด ทั้งในส่วนของเนื้อหาและความรับผิดชอบของคู่สัญญาให้มีความละเอียดรอบคอบ ดังนั้น จึงขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณและขยายระยะเวลาการผูกพันข้ามปีงบประมาณเฉพาะในส่วนของการก่อสร้างที่ยังไม่ได้ดำเนินการจำนวน ๑๒ ตอน วงเงิน ๔,๙๗๐,๗๑๐,๖๖๖ บาท โดยที่แบบรูปรายละเอียดรายการไม่เปลี่ยนไปจากที่เคยขอทำความตกลงกับสำนักงบประมาณไว้แล้ว ดังนี้

ลำดับ	ตอน	ค่าก่อสร้างที่ขอเพิ่มทั้งหมด (บาท)	ค่าก่อสร้างที่ดำเนินการแล้ว (บาท)	ค่าก่อสร้างที่ยังไม่ได้ดำเนินการ (ขอเพิ่มในครั้งนี้) (บาท)
๑	๑	๙๓๐,๐๐๐,๒๔๕	๒๙๘,๗๙๕,๗๙๑	๖๓๑,๒๐๔,๔๕๔
๒	๒	๗๐,๓๐๐,๐๐๐	-	๗๐,๓๐๐,๐๐๐
๓	๓	๓๗๖,๓๕๕,๘๐๐	๓๗๖,๓๕๕,๘๐๐	-

ลำดับ	ตอน	ค่าก่อสร้าง ที่ขอเพิ่มทั้งหมด (บาท)	ค่าก่อสร้าง ที่ดำเนินการแล้ว (บาท)	ค่าก่อสร้าง ที่ยังไม่ได้ดำเนินการ (ขอเพิ่มในครั้งนี้) (บาท)
๔	๔	๑,๐๗๓,๘๙๔,๐๐๐	๑๐๒,๐๘๓,๑๘๐	๙๗๑,๘๑๐,๘๒๐
๕	๕	๑๕๙,๗๗๘,๐๐๐	๙๐,๕๙๐,๕๗๐	๖๙,๑๘๗,๔๓๐
๖	๖	๒๑๓,๗๘๗,๑๗๖	๒๑๓,๗๘๗,๑๗๖	-
๗	๑๗	๒๒,๑๘๓,๖๓๐	๒๒,๑๘๓,๖๓๐	-
๘	๑๘	๒๘๔,๑๖๗,๕๒๘	๑๒,๖๖๙,๐๓๘	๒๗๑,๔๙๘,๔๙๐
๙	๑๙	๖๕๖,๙๐๐,๐๐๐	๖๐,๑๔๗,๗๐๔	๕๙๖,๗๕๒,๒๙๖
๑๐	๒๐	๒๔๖,๗๕๙,๓๗๙	๘๔,๙๗๖,๕๗๕	๑๖๑,๗๘๒,๘๐๔
๑๑	๒๑	๑,๓๖๓,๕๒๒,๑๐๐	๕๓,๓๙๗,๘๐๑	๑,๓๑๐,๑๒๔,๒๙๙
๑๒	๒๓	๔๓๖,๓๓๕,๐๐๐	๓๐,๐๘๒,๗๒๗	๔๐๖,๒๕๒,๒๗๓
๑๓	๒๔	๑๒๔,๕๕๔,๖๐๐	๙๘,๑๓๗,๖๕๔	๒๖,๔๑๖,๙๔๖
๑๔	๓๒	๔๓,๐๖๘,๒๖๔	๔๓,๐๖๘,๒๖๔	-
๑๕	๓๔	๒๙๑,๖๙๓,๘๐๐	-	๒๙๑,๖๙๓,๘๐๐
๑๖	๓๙	๔๖๒,๓๗๔,๐๐๐	๒๙๘,๖๖๖,๙๔๖	๑๖๓,๗๐๗,๐๕๔
รวม		๖,๗๕๕,๖๕๓,๕๒๒	๑,๗๘๔,๙๔๒,๘๕๖	๔,๙๗๐,๗๑๐,๖๖๖

๓.๘ แผนการดำเนินงานการให้เอกชนร่วมลงทุนการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) และการพัฒนาที่พักริมทาง (Rest Area)

๓.๘.๑ ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ลงนามในสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๔ โดยเริ่มทยอยส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างและงานโยธาให้กับเอกชนคู่สัญญาและก่อสร้างงานระบบเมื่อเดือนมกราคม ๒๕๖๕ คาดว่าจะสามารถเร่งรัดงานติดตั้งระบบต่างๆ เช่น ระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจร เป็นต้น และเริ่มเปิดทดลองให้บริการ Soft Opening ภายในปลายปี ๒๕๖๖ และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบภายในปลายปี ๒๕๖๘ ตามแผนการดำเนินงานต่อไป

๓.๘.๒ สำหรับการพัฒนาที่พักริมทาง (Rest Area) กรมทางหลวงได้จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการที่พักริมทาง (Rest Area) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบหลักการโครงการร่วมลงทุนพร้อมรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ แล้ว เมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ปัจจุบันคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้เห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๕ ให้โครงการฯ ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ

๓.๘.๓ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ในส่วนของงานโยธา จำเป็นต้องเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จ ซึ่งรวมถึงการแก้ไขสัญญาก่อสร้างงานโยธาที่จำเป็นต้องขออนุมัติวงเงินงบประมาณเพิ่มเติม เพื่อเร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างงานโยธาในส่วนที่เหลือและส่งมอบพื้นที่ให้สัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) ดำเนินการต่อไป

๓.๙ แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนงบประมาณรายจ่าย วงเงิน จำนวน ๔,๙๗๐,๗๑๐,๖๖๖ บาท แล้ว โดยกรมทางหลวงจะบริหารสัญญาก่อสร้างและควบคุมการใช้จ่ายงบประมาณให้อยู่ภายในวงเงินเพิ่มเติมที่ได้รับอนุมัติอย่างเคร่งครัดต่อไป

๓.๑๐ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

กรมทางหลวงได้จัดทำข้อมูลตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๑๒ ตอน แล้ว

๓.๑๑ ข้อพิจารณาของกรมทางหลวง

๓.๑๑.๑ กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ในส่วนของงานโยธา ตั้งแต่ปี ๒๕๕๙ ซึ่งแบ่งออกเป็นทั้งหมด จำนวน ๔๐ ตอน ก่อสร้างแล้วเสร็จจำนวน ๒๔ ตอน อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างและขออนุมัติวงเงินงบประมาณเพิ่มเติม จำนวน ๑๖ ตอน สถานะการก่อสร้างปัจจุบัน ณ เดือน พฤศจิกายน ๒๕๖๕ มีแผนงานก่อสร้างรวมร้อยละ ๘๙.๖๗ ผลงานก่อสร้างรวมร้อยละ ๘๗.๖๗ (ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๒.๐๐)

๓.๑๑.๒ ในขั้นตอนการดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาดำเนินการตามสัญญาของโครงการฯ นั้น มีงานก่อสร้างในบางตอนที่พบปัญหาอุปสรรคมีความจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงแบบก่อสร้างให้มีความเหมาะสมเนื่องจากสภาพพื้นที่ก่อสร้างเปลี่ยนไปจากเดิม อีกทั้งความจำเป็นของหน่วยงานของรัฐที่โครงการฯ ตัดผ่าน รวมถึงเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อข้อร้องเรียนของประชาชนในพื้นที่ และให้มีความสอดคล้องกับโครงการถนนที่ประชาชนใช้เดินทางในปัจจุบัน ทำให้มีความจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงแบบการก่อสร้างเพิ่มเติม จากวงเงินตามสัญญาส่งผลให้ค่าก่อสร้างงานโยธาเพิ่มขึ้นตามค่างานใหม่ จำนวน ๑๖ ตอน

๓.๑๑.๓ ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการทุกขั้นตอนตามระเบียบและกฎหมายแล้ว โดยมีการตรวจสอบรายละเอียดข้อเท็จจริงและเหตุผลความจำเป็น ความเหมาะสมตามหลักวิศวกรรมในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบแบบก่อสร้างรวมถึงวงเงินค่าก่อสร้างที่เพิ่มขึ้น ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินการตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้ผ่านความเห็นชอบของสำนักงบประมาณ ในส่วนของวงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มเติมของทั้ง ๑๖ ตอน วงเงิน ๖,๗๕๕,๖๕๓,๕๒๒ บาท อย่างไรก็ตาม วงเงินค่าก่อสร้างที่เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๖ ตอน คิดเป็นวงเงินรวม ๖,๗๕๕,๖๕๓,๕๒๒ บาท ซึ่งสำนักงบประมาณเห็นชอบแล้ว นั้น มีงานก่อสร้างส่วนที่ดำเนินการแล้ว วงเงิน ๑,๗๘๔,๙๔๒,๘๕๖ บาท ซึ่งมีความจำเป็นต้องตรวจสอบรายละเอียด ทั้งในส่วนของเนื้อหาและความรับผิดชอบของคู่สัญญาให้มีความละเอียดรอบคอบ ดังนั้น จึงขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณและขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณเฉพาะในส่วนของการก่อสร้างที่ยังไม่ได้ดำเนินการ จำนวน ๑๒ ตอน วงเงิน ๔,๙๗๐,๗๑๐,๖๖๖ บาท โดยที่แบบรายละเอียดรายการไม่เปลี่ยนไปจากที่เคยขอทำความตกลงกับสำนักงบประมาณไว้แล้ว

๓.๑๑.๔ หากได้รับการอนุมัติการเพิ่มวงเงินงบประมาณและขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันฯ จากคณะรัฐมนตรีแล้ว กรมทางหลวงจะเร่งรัดดำเนินการแก้ไขสัญญาเพิ่มเติมและเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างงานโยธาในส่วนที่เหลือให้แล้วเสร็จ เพื่อส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้กับเอกชนคู่สัญญาในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) สำหรับการติดตั้งงานระบบต่างๆ เพื่อให้สามารถเริ่มเปิดทดลองการให้บริการตลอดเส้นทางได้ภายในช่วงปลายปี ๒๕๖๖ และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบภายในปลายปี ๒๕๖๘ ตามแผนการดำเนินงานต่อไป

/๓.๑๑.๕ เพื่อให้ ...

๓.๑๑.๕ เพื่อให้โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและเร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จตามนโยบายของรัฐบาล และตอบสนองยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ กรมทางหลวงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๑) ขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณรายการผูกพันข้ามปีงบประมาณ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา จำนวน ๑๒ ตอน วงเงิน ๔,๙๗๐,๗๑๐,๖๖๖ บาท

๒) ขออนุมัติขยายระยะเวลาการผูกพันข้ามปีงบประมาณ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ดังนี้

๒.๑) ขออนุมัติขยายระยะเวลาก่อนผูกพันข้ามปีงบประมาณ จากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ เป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๖ จำนวน ๓ ตอน ได้แก่ ตอนที่ ๕, ตอนที่ ๒๐ และตอนที่ ๒๔

๒.๒) ขออนุมัติขยายระยะเวลาก่อนผูกพันข้ามปีงบประมาณ จากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ เป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๗ จำนวน ๕ ตอน ได้แก่ ตอนที่ ๒, ตอนที่ ๑๘, ตอนที่ ๑๙, ตอนที่ ๓๔ และตอนที่ ๓๙

๒.๓) ขออนุมัติขยายระยะเวลาก่อนผูกพันข้ามปีงบประมาณ จากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ เป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๘ จำนวน ๔ ตอน ได้แก่ ตอนที่ ๑, ตอนที่ ๔, ตอนที่ ๒๑ และตอนที่ ๒๓

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๔. ข้อกำหนด

๔.๑ ระเบียบว่าด้วยการก่อนผูกพันข้ามปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

ข้อ ๗ (๓) การเปลี่ยนแปลงรายการหรือการเพิ่มวงเงินก่อนผูกพันเกินกว่าวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้เสนอขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี โดยต้องส่งผลการจัดซื้อจัดจ้างหรือรายละเอียดอื่นใดที่เกี่ยวข้องให้สำนักงานงบประมาณพิจารณาเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ทั้งนี้ การขอเพิ่มวงเงินที่ต้องขยายระยะเวลาก่อนผูกพันให้เสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรีในคราวเดียวกัน .

๔.๒ พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่หน่วยรับงบประมาณจะต้องมีการก่อนผูกพันงบประมาณมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณสำหรับรายการงบประมาณที่มีวงเงินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ให้หน่วยรับงบประมาณเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติก่อนที่จะมีการยื่นคำขอตั้งงบประมาณรายจ่ายต่อผู้อำนวยการ

๔.๓ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ข้อ ๑๓๖ สัญญาหรือข้อตกลงเป็นหนังสือที่ได้ลงนามแล้วจะแก้ไขเปลี่ยนแปลงมิได้ เว้นแต่การแก้ไขนั้นจะเป็นความจำเป็นโดยไม่ทำให้ทางราชการต้องเสียประโยชน์ หรือเป็นการแก้ไขเพื่อประโยชน์แก่ทางราชการ ให้อยู่ในอำนาจของหัวหน้าส่วนราชการที่จะพิจารณาอนุมัติให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงได้

แต่ถ้ามีการเพิ่มวงเงิน จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือขอทำความตกลงในส่วนที่ใช้เงินกู้ หรือเงินช่วยเหลือ แล้วแต่กรณีด้วย

การแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาหรือข้อตกลงตามวรรคหนึ่ง หากมีความจำเป็น ต้องเพิ่มหรือลดวงเงิน หรือเพิ่มหรือลดระยะเวลาส่งมอบของหรือระยะเวลาในการทำงาน ให้ตกลงพร้อมกันไป

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๕.๑ เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอินฯ มีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน จากสภาพพื้นที่หน้างานในปัจจุบันแตกต่างจากสภาพเดิมในขั้นตอนออกแบบก่อสร้าง จึงต้องปรับปรุงรูปแบบทางวิศวกรรมให้มีความสอดคล้องกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน รวมทั้งให้มีความสอดคล้องกับโครงสร้าง สาธารณูปโภค หรือความจำเป็นของหน่วยงานที่โครงการฯ ตัดผ่านบริเวณโครงการฯ และเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อง้อร่องเรียนของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งสอดคล้องกับโครงข่ายถนนที่ประชาชนใช้เดินทางอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งการปรับปรุงรูปแบบส่งผลให้มีวงเงินและระยะเวลาดำเนินการเปลี่ยนไปจากที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติไว้ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องขออนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณและขยายระยะเวลา ก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณโครงการฯ ให้เป็นไปตามรูปแบบโครงสร้างที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ การปรับปรุงรูปแบบการก่อสร้างในแต่ละตอน กรมทางหลวงได้เสนอเรื่องให้คณะกรรมการที่ปรึกษาการบริหารงานก่อสร้างโครงการฯ คณะอนุกรรมการที่ปรึกษาการบริหารงานก่อสร้างโครงการฯ โดยอธิบดีกรมทางหลวงได้อนุมัติแก้ไขสัญญา ตามที่สำนักก่อสร้างที่รับผิดชอบโครงการฯ เสนอ (ตามข้อ ๓.๓.๓) ประกอบกับได้มีการตรวจสอบจากคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริง (ด้านวิศวกรรมและด้านกฎหมาย) (ตามข้อ ๓.๕ และ ๓.๖) รวมทั้งได้มีการหารือกับคณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุ กรมบัญชีกลาง เกี่ยวกับแนวทางการดำเนินโครงการฯ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ฯ (ตามข้อ ๓.๔.๒) และได้หารือกับสำนักงบประมาณเกี่ยวกับรายละเอียดด้านการงบประมาณแล้ว (ตามข้อ ๓.๔.๑)

๕.๒ แผนการดำเนินงานบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) และการบริหารจัดการที่พักพิงทาง (Rest Area)

๕.๒.๑ กรมทางหลวงได้ลงนามในสัญญาการก่อสร้างงานระบบพร้อมการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) แล้ว เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๔ และทยอยส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างและก่อสร้างงานระบบแล้ว คาดว่าจะสามารถเร่งรัดการก่อสร้างติดตั้งงานระบบ ก่อนเปิดทดลองให้บริการ (Soft Opening) ภายในปลายปี ๒๕๖๖ และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบภายในปี ๒๕๖๘

๕.๒.๒ กรมทางหลวงได้จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการที่พักพิงทาง (Rest Area) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบหลักการโครงการร่วมลงทุน พร้อมรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ แล้ว เมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ปัจจุบันคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้เห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๕ ให้โครงการฯ ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ

๕.๓ เพื่อให้การดำเนินการของกรมทางหลวง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติการเพิ่มวงเงินงบประมาณแล้ว เห็นควรให้กรมทางหลวงติดตามและเร่งรัดการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงานและนำแนวทางการบริหารจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง ๖ มิติ และการบริหารความปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้างตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมไปดำเนินการด้วย รวมทั้งปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และหลักธรรมาภิบาลที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๖.๑ อนุมัติเพิ่มวงเงินงบประมาณรายการผูกพันข้ามปีงบประมาณ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา จำนวน ๑๒ ตอน วงเงิน ๔,๙๗๐,๗๑๐,๖๖๖ บาท

๖.๒ อนุมัติขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ดังนี้

๑) อนุมัติขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ จากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ เป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๖ จำนวน ๓ ตอน ได้แก่ ตอนที่ ๕, ตอนที่ ๒๐, และตอนที่ ๒๔

๒) อนุมัติขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ จากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ เป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๗ จำนวน ๕ ตอน ได้แก่ ตอนที่ ๒, ตอนที่ ๑๘, ตอนที่ ๑๙, ตอนที่ ๓๔ และตอนที่ ๓๙

๓) อนุมัติขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ จากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ เป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๘ จำนวน ๔ ตอน ได้แก่ ตอนที่ ๑, ตอนที่ ๔, ตอนที่ ๒๑ และตอนที่ ๒๓

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๑๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๙๑

Email: apichart.kwb@gmail.com