

ทางออก
นอกตำรา



สัญญา 'ไฮสปีด 3 สนามบิน'

ประวัติศาสตร์การประมูล(31)

>06

สัญญา'ไฮสปีด 3 สนามบิน' ประวัติศาสตร์การประมูล (31)

ทางออก
นอกตำรา



■ บากบั่น บุญเลิศ
mrbb.boonlert@gmail.com



นำเสนอโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) วงเงิน 224,544 ล้านบาท ซึ่งนับเป็นประวัติศาสตร์การประมูลโครงการขนาดใหญ่ของรัฐบาลไทยที่มีความล่าช้าในการลงนามเซ็นสัญญายาวนานที่สุด

กิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด หรือซีพีและพันธมิตร เสนอวงเงินสนับสนุนจากภาครัฐ 117,227 ล้านบาท น้อยกว่า กลุ่มบีเอสอาร์ กลุ่มซีพีจีชนะประมูล แต่กว่าจะมีการลงนามกันได้อาจใช้เวลาเกือบ 1 ปี

สัญญาที่จะมีการลงนามกันนั้นรายละเอียดเป็นอย่างไร มาติดตามร่างสัญญากันในเรื่องที่ดิน มักระกันและแอร์พอร์ตลิงค์ ซึ่งต้องมีการส่งมอบพื้นที่ร่วม 300 ไร่ แต่ในพื้นที่เหล่านั้นต้องมีการย้ายระบบพวงวางที่เป็นศูนย์การซ่อมออกไป อันนี้แหละครับที่น่าจะมีปัญหาการส่งมอบที่ดิน

เพราะที่ดินมักระกันประกอบด้วยศูนย์ซ่อมบำรุงขนาดใหญ่ (Phase B, C, D) และเนื้อที่ที่ติดกับสถานีแอร์พอร์ตเรลลิงค์ที่ รฟท. จะให้เอกชนใช้สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง ซึ่งมีเนื้อที่ 140.80 ไร่ (Phase A ประกอบด้วยเนื้อที่ไม่รวมพวงวาง 131.49 ไร่ และพวงวางอีก 9.31 ไร่) เนื่องจาก รฟท. จำเป็นต้องให้ศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อสนับสนุนงานประจำวันอยู่ตลอดเวลา โดยใช้พวงวางเพื่อชักลากขบวนรถเข้าและออก และเป็นที่วางพักรถ 100 คัน (ประกอบด้วย รถที่รอเข้าซ่อมรถที่ซ่อมเสร็จรอย้ายออก และรถที่รอตัดบัญชีซึ่งจะต้องมีการตั้งคณะกรรมการขึ้นมาตรวจสอบมูลค่าก่อนย้าย)

ดังนั้น รฟท. จะยุติการใช้พวงวางปัจจุบันได้ก็ต่อเมื่อมีการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและพวงวางแห่งใหม่นอกที่มักระกันให้เสร็จพร้อมใช้งานได้เสียก่อน ถ้าย้ายไม่ทันก็ยุ่งจะพะยะค่ะ

สัญญาว่าอย่างไรมาติดตามกันครับ สัญญาในข้อ 3) ความรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องของงานโยธาร่วมของ



การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ในส่วนของการสะพานเลื่อนเพื่อย้ายพวงวางในพื้นที่มักระกัน

เมื่อมีการออกหนังสือรับรองการก่อสร้างงานโยธาร่วมของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ในส่วนงานสะพานเลื่อนเพื่อย้ายพวงวางในพื้นที่มักระกันแล้ว หากมีเหตุชำรุดบกพร่องหรือความเสียหายเกิดขึ้นในงานดังกล่าว ภายในกำหนดระยะเวลาสอง (2) ปี นับจากวันที่มีการออกหนังสือรับรองการก่อสร้างงานโยธาร่วมของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ในส่วนงานสะพานเลื่อนเพื่อย้ายพวงวางในพื้นที่มักระกันในส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งสองส่วนนั้น ซึ่งความชำรุดบกพร่องหรือเสียหายนั้นเกิดจากความบกพร่องของเอกชนคู่สัญญา ซึ่งรวมถึงกรณีที่เกิดจากการใช้วัสดุที่ไม่ถูกต้องหรือทำไว้มิเรียบร้อย หรือทำไม่ถูกต้องตามมาตรฐานแห่งหลักวิชา

ในกรณีดังกล่าว เอกชนคู่สัญญาจะต้องทำการแก้ไขให้เป็นที่ยอมรับโดยไม่ชักช้าตามที่ รฟท. กำหนด โดย รฟท. ไม่ต้องออกเงินใดๆ ในการนี้ทั้งสิ้นหากเอกชนคู่สัญญาไม่กระทำการดังกล่าวภายในระยะเวลาที่ รฟท. กำหนด คู่สัญญาตกลงสิทธิ รฟท. ที่จะทำการนั้นเอง หรือจ้างผู้อื่นให้ทำงานโดยเอกชนคู่

สัญญาจะต้องเป็นผู้รับ

ผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินการดังกล่าว

ในกรณีเร่งด่วนจำเป็นต้องรีบแก้ไขเหตุชำรุดบกพร่อง หรือเสียหายโดยเร็ว และไม่อาจรอให้เอกชนคู่สัญญาแก้ไข ในระยะเวลาที่กำหนดได้ตามวรรคหนึ่งได้ รฟท. มีสิทธิเข้า จัดการแก้ไขเหตุชำรุดบกพร่องหรือเสียหายนั้นเอง หรือจ้าง ผู้อื่นให้ซ่อมแซมความชำรุดบกพร่องหรือเสียหาย โดยเอกชน คู่สัญญาจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินการ ดังกล่าว

การที่ รฟท. ทำการนั้นเอง หรือจ้างผู้อื่นให้ทำงาน นั้นแทนเอกชนคู่สัญญา ไม่ทำให้เอกชนคู่สัญญาหลุดพ้นจาก ความรับผิดชอบตามสัญญาร่วมลงทุน

(ข) งานทางแยกต่างระดับ (Directional ramps) สำหรับพื้นที่ที่มีกคะสัน 1) การดำเนินงานโยธาร่วมของการ พัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ในส่วน ของงานแยกต่างระดับ (Directional ramps) สำหรับพื้นที่ มีกคะสัน

ก) เอกชนคู่สัญญาจะต้องดำเนินงานโยธาร่วมของการ พัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ใน ส่วนของงานทางแยกต่างระดับ (Directional ramps) สำหรับ พื้นที่ที่มีกคะสันให้แล้วเสร็จและอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้อย่าง มีประสิทธิภาพ ต่อเนื่อง ไม่หยุดชะงัก ถูกต้องและเป็นไปตาม สัญญาร่วมลงทุน รวมถึงข้อกำหนดของ รฟท. ของการพัฒนา พื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ มีสภาพปลอดภัย เพียงพอที่จะเริ่มการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ ของโครงการฯ

ข) ในระหว่างระยะเวลาของงานโยธาร่วมของการ พัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ในส่วน งานทางแยกต่างระดับ(Directional ramps) สำหรับพื้นที่ มีกคะสัน ให้นำข้อ 15.1(3)(ก)และ(ข) มาใช้บังคับโดยอนุโลม เกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของ รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ในการ ดำเนินการและการตรวจสอบการดำเนินการดังกล่าว

ค) ในการดำเนินงานโยธาร่วมของการพัฒนาพื้นที่ เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ในส่วนงานทางแยก ต่างระดับ (Directional ramps) สำหรับพื้นที่ที่มีกคะสัน เอกชน

คู่สัญญาจะระมัดระวังมิให้การดำเนินงานข้างต้นส่ง ผลกระทบต่อโครงการอื่นหรือการให้บริการสาธารณะ ของหน่วยงานของรัฐ

2) การเริ่มต้นการดำเนินงานโยธาร่วมของการ พัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ใน ส่วนของงานทางแยกต่างระดับ (Directional ramps) สำหรับพื้นที่ที่มีกคะสัน

ก) ในวันเริ่มต้นระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อ

สนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ในส่วนแรกตาม ที่กำหนดไว้ในข้อ 16.1(1)(ข)1) เอกชนคู่สัญญาจะ ต้องดำเนินงานทางแยกต่างระดับ(Directional ramps) สำหรับพื้นที่ที่มีกคะสันให้แล้วเสร็จโดยมีสภาพสมบูรณ์ สามารถใช้งานได้ มีประสิทธิภาพและมีความมั่นคงปลอดภัย ภายในห้า (5) ปี นับจากวันเริ่มต้นระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่ เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ในส่วนแรกตามที่ กำหนดไว้ในข้อ 16.1(1)(ข)1)

ข) เมื่อ รฟท. พิจารณางานโยธาร่วมของการพัฒนา พื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ในส่วนงานทาง แยกต่างระดับ(Directional ramps) สำหรับพื้นที่ที่มีกคะสันแล้ว เห็นว่างานโยธาร่วมของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการ รถไฟของโครงการฯ ในส่วนงานทางแยกต่างระดับ(Direction- alramps) สำหรับพื้นที่ที่มีกคะสันแล้วเสร็จ ถูกต้องและเป็นไป ตามสัญญาร่วมลงทุน รวมถึงข้อกำหนดของ รฟท. ของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ มีสภาพ ปลอดภัยเพียงพอที่จะเริ่มใช้งาน รฟท. จะออกหนังสือรับรอง การก่อสร้างงานโยธาร่วมของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุน บริการรถไฟของโครงการฯ ในส่วนงานทางแยกต่างระดับ (Directional ramps) สำหรับพื้นที่ที่มีกคะสัน

ค) คู่สัญญาตกลงให้นำข้อ 15.1(3)(ค) มาใช้บังคับ โดยอนุโลมเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของ รฟท. และเอกชนคู่ สัญญา ในการตรวจสอบความแล้วเสร็จของการดำเนินงาน โยธาร่วมของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของ โครงการฯ ในส่วนงานทางแยกต่างระดับ (Directional ramps) สำหรับพื้นที่ที่มีกคะสัน

ง) กรณีที่เอกชนคู่สัญญาดำเนินงานโยธาร่วมของการ พัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ในส่วน งานทางแยกต่างระดับ(Directional ramps) สำหรับพื้นที่ มีกคะสันไม่แล้วเสร็จ ภายในห้า (5) ปี นับจากวันเริ่มต้นระยะ ระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ในส่วนแรกตามที่กำหนดไว้ในข้อ 16.1(1)(ข)1) เอกชนคู่สัญญา จะรับผิดชอบชำระค่าปรับให้แก่ รฟท. เป็นจำนวนเงินสองหมื่น (20,000) บาทต่อวัน โดยเริ่มนับถัดจากวันดังกล่าว จนถึงวันที่ เอกชนคู่สัญญาได้รับหนังสือรับรองการก่อสร้างงานโยธาร่วม ของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ในส่วนงานทางแยกต่างระดับ(Directional ramps)

สำหรับพื้นที่ที่มีกคะสันโดยหากเอกชนคู่สัญญาไม่ชำระ ค่าปรับดังกล่าวภายในระยะเวลาที่ รฟท. กำหนด รฟท. มีสิทธิ บังคับชำระค่าปรับจากหลักประกันสัญญาตามข้อ 10.1

ผมรับประกันว่า ยุ่งครับ ในสัญญาเขียนให้รฟท. คิด ค่าปรับ แต่ในความเป็นจริงน่าจะตรงกันข้ามครับ! ■