

ด่วนที่สุด

ที่ คค ๐๒๐๕/๔๗๕๓



๑๐๓ ๑/๔๑.๓

๑๖ มิ.ย.๖๐

๑๖.๐๐๖.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๘๑๑๓ ภาค
วันที่ ๑๖ มิ.ย. ๒๕๐๐ เวลา ๑๖.๕๐

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๐

เรื่อง ขอส่งคำชี้แจงประเด็นข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่มีต่อเรื่องขอความเห็นชอบร่างสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษา โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ เพื่อดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๕/๑๙๔ ลงวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐

๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๘๘๑๔ ลงวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ กทพ. ๐๗/๑๕๓๓๓ ลงวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๐

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขอความเห็นชอบร่างสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุน จำนวน ๒ ฉบับ ได้แก่ ร่างสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้างบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษา โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และร่างสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามหนังสือที่อ้างถึง ๒ ต่อมาสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงคมนาคมชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติมใน ๒ ประเด็น เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ขอชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติมใน ๒ ประเด็นดังกล่าว ดังนี้

ประเด็นที่ ๑. ตามที่สำนักงานอัยการสูงสุดมีข้อสังเกตในข้อ ๙ (ค่าปรับ) ของร่างสัญญา โดยให้ กทพ. กำหนดมูลค่างานก่อสร้างทางเชื่อมตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมที่จะให้ถือเป็นฐานในการคำนวณค่าปรับไว้ให้ชัดเจน เพื่อป้องกันปัญหาข้อโต้แย้งในอนาคต นั้น ขอทราบว่ากระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดดังกล่าวหรือไม่ ผลเป็นประการใด

คำชี้แจง: กรณีข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด

๑. สำนักงานอัยการสูงสุดได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ แจ้งผลการพิจารณาร่างสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม โดยมีข้อสังเกตเกี่ยวกับ ข้อ ๙ ว่าด้วยค่าปรับ ได้โยกไปใช้ค่าปรับตามข้อ ๒๐ ของสัญญาเดิมกล่าวคือ ร้อยละ ๐.๐๕ ต่อวัน ของมูลค่าก่อสร้างของงานก่อสร้างส่วนที่ล่าช้าขึ้น โดยไม่ปรากฏว่า

งานก่อสร้าง ...

งานก่อสร้างทางเชื่อมตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมนี้ มีมูลค่างานก่อสร้างเท่าใด จึงให้เพิ่มข้อความของร่างสัญญานี้ โดยให้กำหนดมูลค่างานก่อสร้างที่จะให้ถือเป็นฐานในการคำนวณค่าปรับกันไว้ให้ชัดเจน เพื่อป้องกันปัญหาข้อโต้แย้งในอนาคต ในการนี้ขอให้ กทพ. พิจารณาประเมินมูลค่าก่อสร้างโดยรอบคอบ เพื่อมิให้เสียเปรียบในการคำนวณค่าปรับดังกล่าว

๒. กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการประชุมเรื่องโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ และทางเชื่อมเพิ่มเติมจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าไปแจ้งวัฒนะ) เมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๕๙ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานการประชุม ซึ่งที่ประชุมได้รับทราบ ว่า โครงการดังกล่าวของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จำเป็นต้องใช้โครงสร้างร่วมกับทางเชื่อมเพิ่มเติมของ กทพ.

๓. ในการประชุมเมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๕๙ โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง (รปค. (คพ.)) เป็นประธานการประชุม สนข. ได้นำเสนอแนวคิด ว่า เนื่องจากค่าก่อสร้างทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ ในส่วนที่ต้องใช้โครงสร้างร่วมกับทางเชื่อมเพิ่มเติมจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ มีค่าก่อสร้างเป็นเงินประมาณ ๒๗๕ ล้านบาท ซึ่งตามรูปแบบทางเชื่อมจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือตามที่ BEM ได้ออกแบบไว้เดิมมีค่าก่อสร้างประมาณ ๑๕๕ ล้านบาท สนข. จึงขอให้ กทพ. พิจารณาสำรองเงินงบประมาณค่าก่อสร้างส่วนที่เพิ่มเป็นเงิน ๑๒๐ ล้านบาทไปก่อน ($๒๗๕ - ๑๕๕ = ๑๒๐$)

๔. กทพ. ได้ประสาน BEM ขอให้พิจารณาสำรองค่าใช้จ่ายส่วนที่เพิ่มดังกล่าวไปก่อน ซึ่ง BEM ได้มีหนังสือลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๙ แจ้ง กทพ. ว่า BEM ยินดีให้ความร่วมมือกับภาครัฐโดยสำรองค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มเติมในส่วนที่ต้องใช้โครงสร้างร่วมกับทางเชื่อมจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือเป็นเงินประมาณ ๑๒๐ ล้านบาท โดยสงวนสิทธิ์ที่จะเรียกคืนจากผู้รับดำเนินการโครงข่ายทางเชื่อมฯ ในอนาคตต่อไป

๕. กทพ. ได้นำข้อมูลตามข้อ ๑-๔ เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๙ ซึ่งคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ได้รับทราบข้อมูลดังกล่าวแล้ว และได้มีมติเห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ) โดยใช้โครงสร้างร่วมกับโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ และเห็นชอบร่างสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษา โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ ตามที่ได้ผ่านการตรวจพิจารณาจากสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว

๖. กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๐ เพื่อพิจารณาเรื่องการขอความเห็นชอบร่างสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษา โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ เพื่อดำเนินการก่อสร้าง

ทางเชื่อมจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ) โดยใช้โครงสร้างร่วมกับโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ โดยมี รปค.(คพ.) เป็นประธานการประชุม ซึ่ง สนข. แจ้งว่า ผลการศึกษาของ สนข. บริเวณฐานต่อม่อของโครงสร้างร่วมอยู่ในพื้นที่ EMU's Depot ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งโครงสร้างร่วมเป็นส่วนของ Mainline (East Bound) (ในทิศทางจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ มาเชื่อมเข้าทางยกระดับอุตราภิมุข) ของโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ โดยรูปแบบของทางเชื่อมนี้เป็นไปตามรูปแบบรายละเอียดตามผลการศึกษาของ สนข. และที่ปรึกษาของ สนข. ได้ประมาณราคาค่าก่อสร้างโครงสร้างร่วมดังกล่าว เป็นเงินประมาณ ๒๗๕ ล้านบาท โดยเป็นค่าก่อสร้างทางเชื่อมจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ) ประมาณ ๑๕๕ ล้านบาท ซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ ๑๒๐ ล้านบาท โดยที่ กทพ. ได้มีหนังสือแจ้ง สนข. ว่า BEM จะสำรองค่าใช้จ่ายส่วนที่ต้องใช้โครงสร้างร่วมกันไปก่อน โดยสงวนสิทธิ์ที่จะเรียกคืนจากผู้ที่ได้รับดำเนินโครงข่ายทางเชื่อมฯ ในอนาคตต่อไป ค่าก่อสร้างโครงสร้างร่วมจึงเป็นไปตามที่ที่ปรึกษาของ สนข. ได้ประมาณการ โดย สนข. กทพ. และ BEM เป็นที่ยุติร่วมกันแล้ว โดยที่ประชุมได้มีมติให้เร่งรัดดำเนินการต่อไป

๗. กทพ. จะนำตัวเลขมูลค่าก่อสร้าง ๒๗๕ ล้านบาท ที่ได้ขอยุติจากการประชุมตามข้อ ๖ ไประบุไว้ในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษา โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ เพื่อลงนามร่วมกับ BEM ต่อไป

ประเด็นที่ ๒ ตามที่กระทรวงคมนาคมแจ้งว่า การก่อสร้างทางเชื่อมเพิ่มเติมของทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ) มีผลต่อการเพิ่มปริมาณจราจร ซึ่งจะทำให้โครงการได้รับรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น นั้น ขอทราบว่า กรณีดังกล่าวทำให้เกิดผลประโยชน์หรือผลกระทบต่อ กทพ. และ BEM ในด้านใด อย่างไรบ้าง เช่น ประมาณการรายได้

คำชี้แจง: ผลประโยชน์ที่ กทพ. และ BEM จะได้รับ

๑. สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ เป็นลักษณะ Build-Transfer-Operate (BTO) ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้รับสัมปทานจะต้องโอนทางเชื่อมเพิ่มเติมจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ) ให้เป็นทรัพย์สินของ กทพ. ทันที ซึ่ง กทพ. จะได้รับทรัพย์สินเป็นทางยกระดับที่มีมูลค่าก่อสร้างเป็นเงินประมาณ ๒๗๕ ล้านบาท โดยที่ไม่ต้องลงทุนด้วยงบประมาณของ กทพ. เอง และทางเชื่อมดังกล่าว จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางบนทางพิเศษและสามารถบรรเทาปัญหาการจราจรในภาพรวมได้

๒. เพิ่มความสะดวกในการเดินทางและลดภาระของผู้ใช้ทางที่ใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ที่ต้องการเดินทางไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ) ซึ่งปัจจุบันจะต้องลงจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ เพื่อวิ่งบนถนนพื้นล่างก่อนแล้วจึงวิ่งไปขึ้นทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ ๒) และจะต้องเสียค่าผ่านทางในอัตราของทางพิเศษศรีรัช แต่หากมีทางเชื่อมดังกล่าว ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ เข้าสู่ทางพิเศษศรีรัชมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ โดยไม่ต้อง

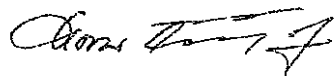
เสียค่าผ่านทางเพิ่ม ซึ่งตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ เมื่อมีการเชื่อมต่อการเดินทางจากระบบอื่นเพื่อเข้าสู่ระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ จะต้องเก็บค่าผ่านทางพิเศษของระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ แต่ กทพ. ได้ทำการแก้ไขสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ โดยให้งดเก็บค่าผ่านทางบริเวณทางเชื่อมนี้ นอกจากนี้ยังเป็นการช่วยลดปัญหาการจราจรบนถนนพื้นล่างได้อีกด้วย

๓. การก่อสร้างทางเชื่อมไปทางด้านทิศเหนือทำให้ปริมาณจราจรหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางซื่อ ๒ (ทิศทางจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ เลี้ยวขวาเพื่อเดินทางไปทางทิศใต้ของทางพิเศษศรีรัชมุ่งหน้าสู่บางโคล่) ลดลง เนื่องจากผู้ใช้ทางที่จะเดินทางไปทางด้านทิศเหนือจะไม่ต้องเดินทางมาทางด้านทิศใต้โดยผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางซื่อ ๒ เพื่อไปลงที่ถนนพระราม ๖ (กระทรวงการคลัง) แล้ววนมาขึ้นทางพิเศษศรีรัชที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษคลองประปา ๑ เพื่อมุ่งหน้าไปทางด้านทิศเหนือ ส่งผลให้ระยะแถวคอยหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางซื่อ ๒ สั้นลง จึงเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านฯ และเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการบริเวณหน้าด่านฯ ให้ดียิ่งขึ้น เนื่องจากปริมาณจราจรส่วนหนึ่งสามารถมุ่งไปทางทิศเหนือของทางพิเศษศรีรัชได้โดยตรงโดยผ่านทางเชื่อมนี้

๔. ทำให้ปริมาณการจราจรของทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยประมาณ ๒,๖๐๐ PCU/วัน คิดเป็นประมาณ ๑.๗% ทำให้รายได้เพิ่มขึ้นจากการจราจรที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ยตลอดอายุสัมปทานประมาณ ๘๗ ล้านบาทต่อปี ซึ่งรายได้นี้จะนำไปรวมเป็นรายได้ของทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ เพื่อนำไปคำนวณผลตอบแทนจากการลงทุน (Financial Internal Rate of Return หรือ FIRR) ของโครงการฯ เพื่อพิจารณาการแบ่งผลประโยชน์ให้แก่ กทพ. ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักกฎหมาย

โทร. ๐-๒๒๘๑-๔๐๘๒

โทรสาร ๐-๒๒๘๐-๖๑๑๖