



**เอกสารประกอบการสัมมนา
ปัญหาระบบรถขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร**

**สัญญาสัมปทาน
ระบบการขนส่งทางรถไฟ
และถนนยกระดับใน กทม.
และการใช้ประโยชน์จากที่ดินของ รฟท.**

จัดโดย

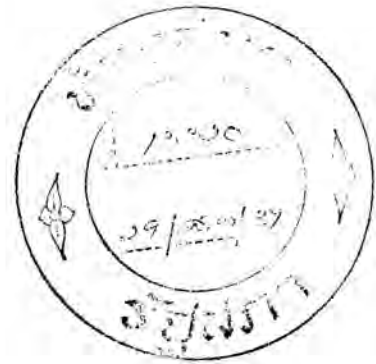
คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

**กองกรรมาธิการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร**

สิ่งพิมพ์รัฐบาล

สัญญาสัมปทาน

ระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับใน กทม.
และการใช้ประโยชน์จากที่ดินของ รฟท.



ระหว่าง

กระทรวงคมนาคม และ รฟท.

กับ

บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด

9 พฤศจิกายน 2533

(สัญญามีผลบังคับ 6 ธันวาคม 2534)



สัญญาสัมปทาน

ระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร
และการใช้ประโยชน์จากที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ระหว่าง

กระทรวงคมนาคม
การรถไฟแห่งประเทศไทย

และ

บริษัทไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด

กระทรวงคมนาคม

ประเทศไทย

9 พฤศจิกายน 2533

สารบัญ

	<u>หน้า</u>
<u>นิยามศัพท์</u>	2
ก. <u>ข้อตกลงมูลฐาน</u>	
1. การให้สัมปทาน	5
2. พื้นที่สัมปทาน	6
3. รายละเอียดของระบบที่จะก่อสร้าง	8
4. การคงไว้ซึ่งช้ายคมนาคมที่มีอยู่เดิม	8
5. สิทธิและความรับผิดชอบของคู่สัญญาฝ่ายรัฐ	9
6. การดำเนินกิจการของบริษัท	12
ข. <u>การก่อสร้างระบบ</u>	
7. รายการจำเพาะของโครงการ <u>แผนแบบแนวคิด</u> <u>แผนแบบขั้นต้น</u> <u>แผนแบบขั้นสุดท้าย</u>	13
8. การส่งมอบพื้นที่สัมปทานให้แก่บริษัท	14
9. การดำเนินการก่อสร้าง	15
10. กำหนดการแล้วเสร็จของงาน	16
11. การเปิดใช้งานของระบบ	17
12. การแก้ไขตัดแปลงการก่อสร้าง การก่อสร้างเพิ่มเติม หลังจากการเปิดใช้งาน	18
ค. <u>การประกอบการระบบ</u>	
13. มาตรฐานและขั้นตอนการประกอบการ	18
14. การเปิดและจำกัดการใช้งาน	18
15. หน้าที่ต่อบริการสาธารณะ	19
16. การบำรุงรักษา	19
17. การใช้จ่ายเงิน	21
18. การประกันภัย	21
19. การตรวจสอบ	22

ง. <u>ข้อกำหนดว่าด้วยการเงิน</u>	
20. อัตราค่าผ่านทางและอัตราค่าโดยสารรถไฟชุมชน	22
21. การเผยแพร่อัตราค่าผ่านทางและอัตราค่าโดยสารรถไฟชุมชน	23
22. การเก็บค่าผ่านทางและการเก็บค่าโดยสารรถไฟชุมชน	24
จ. <u>ระยะเวลาสัมปทาน</u>	
23. อายุสัมปทาน	24
24. การส่งมอบระบบเมื่อสิ้นสุดอายุสัมปทาน	25
ฉ. <u>การปรับอัตราค่าผ่านทางและอัตราค่าโดยสารรถไฟชุมชน</u>	
25. การปรับอัตราค่าผ่านทางและอัตราค่าโดยสารรถไฟชุมชน	29
ช. <u>ผลประโยชน์ต่อคู่สัญญาฝ่ายรัฐ</u>	
26. ผลประโยชน์ต่อคู่สัญญาฝ่ายรัฐ	31
ซ. <u>การเลิกสัญญา</u>	
27. การเลิกสัญญาโดยคู่สัญญาฝ่ายรัฐ	32
28. การเลิกสัญญาโดยบริษัท	34
29. การเข้ายึดคืนสัมปทานและการชดใช้	35
30. สิทธิก่อนผู้อื่นในกรณีที่สัญญาสิ้นสุดลงก่อนครบกำหนด	37
ณ. <u>เบ็ดเตล็ด</u>	
31. การระงับข้อพิพาท	37
32. เหตุสุดวิสัย	38
33. การโอนสิทธิและการปฏิบัติที่ทดแทนกันได้	39
34. สัญญาอันครบถ้วนสมบูรณ์	40
35. ข้อกำหนดเบ็ดเตล็ด	40
36. การผูกพันของสัญญา	42

ภาคผนวก

- ผนวก ก. พื้นที่สัมปทาน และการแบ่งระยะการดำเนินงาน
- ผนวก ข. ผลประโยชน์ตอบแทน
- ผนวก ค. แผนแบบแนวคิด
- ผนวก ง. กำหนดการแล้วเสร็จของงาน
- ผนวก จ. รายการจำเพาะของโครงการ
- ผนวก ฉ. การประกันภัย
- ผนวก ช. ปัจจัยมูลฐานทางเศรษฐกิจ
- ผนวก ซ. เงื่อนไขเพื่อให้สัญญาเริ่มมีผลใช้บังคับ
- ผนวก ฅ. ข้อสมมติฐานหลัก
- ผนวก ฎ. อัตราค่าผ่านทางและอัตราค่าโดยสารรถไฟชุมชน
- ผนวก ฏ. ท่อส่งน้ำมัน
- ผนวก ฎ. โครงการของส่วนราชการที่กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง การเจรจาต่อรอง การวางแผน และเป็นที่ทราบโดยทั่วไปของสาธารณชน

สัญญาสัมปทาน

สัญญานี้ทำที่กระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 9 เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2533 ระหว่าง

กระทรวงคมนาคม และ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งต่อไปในสัญญานี้ จะเรียกกระทรวงคมนาคม และ รฟท. รวมกันว่า "คู่สัญญาฝ่ายรัฐ" ฝ่ายหนึ่ง

กับ

บริษัทไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทจำกัดจดทะเบียนตามกฎหมาย แห่งราชอาณาจักรไทย มีสำนักงานจดทะเบียนตั้งอยู่ที่ 92/50-51 อาคารสาทรธานี 2 ชั้น 18 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 โดยนายกอร์ดอน วู ยิง เซง (Gordon Wu Ying Sheung) และนายสจิวต วิลเลียม จอร์จ อีเลียต (Stewart William George Elliott) กรรมการผู้มีอำนาจลงนามในสัญญานี้แทนบริษัทตามหนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท กรุงเทพมหานคร ที่แนบมาท้ายสัญญานี้ ซึ่งต่อไปในสัญญานี้จะเรียกว่า "บริษัท" อีกฝ่ายหนึ่ง

โดยที่ กระทรวงคมนาคมมีนโยบายที่จะจัดให้มีระบบการขนส่งทางรถไฟและถนน ยกกระต๊อบร่วมกันในกรุงเทพมหานคร โดยให้บริษัทเอกชนเป็นผู้ลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง ประกอบการ และบำรุงรักษา และได้ออกประกาศลงวันที่ 16 ตุลาคม 2532 เชิญชวนบริษัทที่มีคุณสมบัติให้ยื่น คำขอลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง ประกอบการและบำรุงรักษาเครือข่ายทางรถไฟและถนนยกกระต๊อบ โดยได้รับสัมปทานในการประกอบการเดินรถไฟขุมชนและระบบการขนส่งทางถนน โดยเก็บค่า ผ่านทาง (Toll Fees) บนที่ดินของ รฟท. และการใช้ประโยชน์จากที่ดินของ รฟท. และ

โดยที่ บริษัทไฮปเวลล์ โฮลดิ้ง จำกัด (ฮ่องกง) ได้ยื่นข้อเสนอแบ่งออกเป็นระยะ เพื่อจัดหาเงินลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง ประกอบการและบำรุงรักษาระบบดังกล่าว ตามหนังสือ ลงวันที่ 15 มกราคม 2533 ต่อมาข้อเสนอดังกล่าวได้รับคัดเลือกเพื่อเจรจาเกี่ยวกับสิทธิในการ ผลิตและประกอบการระบบดังกล่าว และเงินค่าที่ดินของ รฟท. เพิ่มเติม ตามหนังสือของกระทรวง คมนาคม ลงวันที่ 23 มีนาคม 2533 และ

โดยที่ บริษัทไฮปเวลล์ โฮลดิ้ง จำกัด (ฮ่องกง) ได้ดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้ง บริษัท ไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ขึ้นตามกฎหมายแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อถือและประกอบกิจการตามสิทธิดังกล่าว และตกลงจะจัดหาเงินลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง ประกอบการ และบำรุงรักษาระบบ โดยแบ่งออกเป็นระยะ ๆ ตามรายละเอียดที่ปรากฏในสัญญา

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจึงตกลงกันดังต่อไปนี้

นิยามศัพท์ ให้ถือว่านิยามต่อไปนี้มีความหมายตามที่กำหนดไว้และใช้ตีความในสัญญานี้ เว้นแต่เงื่อนไขแห่งสัญญาจะระบุเป็นอย่างอื่นโดยแจ้งชัด

"ส่วนราชการ" หมายถึง กรมในรัฐบาล หน่วยงานของรัฐบาล และกรุงเทพมหานคร

"อุปกรณ์และระบบสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง" หมายถึง อุปกรณ์ที่จำเป็นต้องมีเพื่อการบำรุงรักษาและประกอบกิจการของระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับ รวมทั้งล้อเลื่อน ทางเชื่อมกับถนนที่มีอยู่เดิมและเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่จำเป็นโดยตรงในการจัดให้มีบริการแก่ผู้ใช้บริการ รวมถึง แต่ไม่จำกัดเฉพาะอุปกรณ์ที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง ศูนย์ควบคุม ศูนย์ซ่อมบำรุง อุปกรณ์คมนาคม สถานี วางหลักขบวนรถไฟ ลานเก็บสินค้า ที่จอดรถ และท่าอากาศยานต่าง ๆ

"แผนแบบแนวคิด" หมายถึง เอกสารที่แสดงถึงแผนแบบแนวคิดของระบบที่ได้รับความเห็นชอบจาก รพท. แล้ว และให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญานี้ ตามที่ปรากฏในภาคผนวก ค.

"ที่ดินของ รฟท." หมายถึง **พื้นที่สัมปทาน**

"พื้นที่สัมปทาน" หมายถึง **พื้นที่เส้นทางสัมปทานและพื้นที่เพื่อการพัฒนา** ตามที่ระบุรายละเอียดในภาคผนวก ก. รวมทั้งที่ดินที่ได้มาเพิ่มเติมตามข้อ 5.4

"อายุสัมปทาน" หมายถึง **ระยะเวลาที่ระบุในข้อ 23.1**

"วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ" หมายถึง **วันใด ๆ แต่ไม่ช้ากว่าวันที่ระบุในข้อ 29.6** ซึ่งเงื่อนไขตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก ข. ได้เกิดขึ้นครบถ้วนแล้ว และกระทรวงคมนาคมได้แจ้งให้บริษัททราบและให้เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา

"รัฐบาล" หมายถึง **รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย**

"รัฐมนตรี" หมายถึง **รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม**

"รายการจำเพาะของโครงการ" หมายถึง **เอกสารซึ่งแนบเป็นภาคผนวก จ. กายสัญญานี้**

"รถไฟชุมชน" (Community Train) หมายถึง **ขบวนรถไฟที่บริษัทจะนำมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารบนทางรถไฟยกกระต๊อบตามสัญญานี้โดยเก็บค่าโดยสาร**

"ทางรถไฟของ รฟท." หมายถึง ทางรถไฟที่บริษัทสร้างขึ้นภายในพื้นที่สัมปทาน สำหรับ รฟท. รวมทั้งระบบอาณัติสัญญาณ ระบบสื่อสาร และระบบสนับสนุนอื่นใด ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการเดินรถไฟ

"ค่าผ่านทาง" (Toll Fees) หมายถึง ค่าบริการที่เรียกเก็บจากยานพาหนะที่เข้าใช้ถนนยกกระดับตามสัญญา

"ระยะ" (Stage) หมายถึง ระยะขั้นตอนดำเนินการต่างๆ ที่รวมกันเข้าเป็นระบบ ตามที่ระบุไว้โดยละเอียดในภาคผนวก ก. และภาคผนวก ง. และการอ้างถึงระยะขั้นตอนดำเนินการใด ๆ เป็นการเฉพาะเจาะจง ก็ให้หมายถึงระยะนั้น ๆ ตามที่กล่าวถึงนั้น

"ระบบ" หมายถึง ระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกกระดับร่วมกันที่จะสร้างขึ้นใหม่ รวมถึง ล้อเลื่อน อุปกรณ์และระบบสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง และทรัพย์สินเชิงพาณิชย์ และที่อยู่อาศัยทั้งปวง ที่บริษัทจะได้ก่อสร้างขึ้นภายในพื้นที่สัมปทานตามที่ระบุไว้ในสัญญา

"สัมปทานระบบ" หรือ "สัมปทาน" หมายถึง สิทธิ อำนาจและหน้าที่ที่บริษัท ได้รับในการใช้พื้นที่สัมปทาน การจัดหาเงินลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง บำรุงรักษา และประกอบการซึ่งระบบตลอดจนการแสวงหาผลประโยชน์จากระบบภายใต้สัญญานี้

ก - ข้อตกลงมูลฐาน

การให้สัมปทาน

1.1 ภายใต้อำนาจแห่งกฎหมาย ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญา คู่สัญญาฝ่ายรัฐตกลงให้สัมปทานระบบ รวมทั้งสิทธิ อำนาจ และหน้าที่ทั้งหลายแก่บริษัทเป็นระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในข้อ 23.1 เพื่อให้บริษัท กำหนด และเรียกเก็บค่าผ่านทาง (Toll Fees) ค่าโดยสารรถไฟชุมชน ค่าเช่า และรายได้อื่นจากระบบดังกล่าวนั้น ตลอดจนใช้จ่ายค่าผ่านทาง (Toll Fees) ค่าโดยสารรถไฟชุมชน ค่าเช่าและรายได้อื่นเหล่านั้น ในกรณีของทรัพย์สินเชิงพาณิชย์และที่อยู่อาศัยที่ได้รับการพัฒนาพื้นที่สัมปทาน ให้บริษัทมีอำนาจให้บุคคลที่สามเช่าและได้รับสิทธิประกอบการในทรัพย์สินดังกล่าวและใช้จ่ายเงินค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์ พร้อมทั้งเงินค่าเช่าที่ได้รับจากการนั้น บริษัทอาจจัดสรรเงินที่ส่วนใดของระบบสำหรับติดตั้งตู้ขายสินค้าอัตโนมัติ และให้บริการโฆษณา รวมทั้งสำหรับการพาณิชย์อื่น ๆ และใช้จ่ายรายได้ที่ได้รับจากการนั้น

1.2 นับแต่วันที่สัญญามีผลบังคับ และบริษัทได้มอบหนังสือคำประกันตามข้อ 1.4 แล้ว จนสิ้นสุดอายุสัมปทาน รพท. ตกลงให้สิทธิแก่บริษัทในการดำเนินการเข้าครอบครอง และใช้ประโยชน์ในที่ดินของ รพท. ซึ่งเป็นพื้นที่ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ก. เพื่อใช้ในการก่อสร้าง และการพัฒนาที่ระบุไว้ในแผนแบบแนวคิด รวมถึง แต่ไม่จำกัดเฉพาะการก่อสร้าง บริหารระบบ และการพัฒนาอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ตลอดจนการแสวงหาผลประโยชน์จากสัมปทานระบบ ทั้งนี้ภายใต้หลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามที่ระบุต่อไปในสัญญา

1.3 รพท. จะให้ความร่วมมือแก่บริษัทที่จะนำสิทธิที่ได้รับตามข้อ 1.2 ไปจดทะเบียนการเช่า ณ สำนักงานที่ดินหรือส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง หลังจากได้มีการส่งมอบที่ดินของ รพท. แก่บริษัทแล้ว โดยบริษัทแต่ฝ่ายเดียวเป็นผู้รับภาระค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนและค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง

1.4 เพื่อเป็นหลักประกันพันธะของบริษัทในการก่อสร้างระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับ บริษัทจะต้องมอบหนังสือคำประกันการก่อสร้างดังกล่าวที่ออกโดยธนาคารในประเทศไทยให้กระทรวงคมนาคม ตามแบบที่กระทรวงคมนาคมเห็นชอบในวันที่สัญญามีผลบังคับ ในวงเงิน 500 ล้านบาท ซึ่งยอดเงินภายใต้หนังสือคำประกันนี้ จะลดลงตามลำดับในวันที่การดำเนินงานในแต่ละระยะเสร็จสมบูรณ์ และเปิดใช้งานได้ตามข้อ 11 ดังนี้

วันที่การดำเนินงานเสร็จสมบูรณ์ และเปิดใช้งานได้ของระบบการ ขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับ	ยอดเงินลดลงเหลือ (บาท)
ระยะ (Stage) ที่ 1	350 ล้านบาท
ระยะ (Stage) ที่ 2	200 ล้านบาท
ระยะ (Stage) ที่ 3	135 ล้านบาท
ระยะ (Stage) ที่ 4	70 ล้านบาท

และกระทรวงคมนาคมจะส่งคืนหนังสือคำประกันนี้เมื่อการก่อสร้างระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับแล้วเสร็จสมบูรณ์ทุกระยะ และได้เปิดใช้งานตามที่ระบุไว้ในสัญญาข้อ 11 แล้ว เว้นแต่ในบางส่วนของระบบที่ไม่สามารถจะเปิดใช้งานได้ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

2. พื้นที่สัมปทาน

2.1 ขอบเขตของพื้นที่สัมปทาน รวมทั้งขอบเขตพื้นที่สำหรับระยะต่างๆ ได้กำหนดไว้ตามแผนผังที่ปรากฏในภาคผนวก ก.

2.2 เว้นแต่ที่ระบุไว้ในข้อนี้เกี่ยวกับผู้บุกรุก และตามที่ได้ระบุไว้ในภาคผนวก ก. พื้นที่สัมปทานต้องปลอดจากภาระติดพันและสิทธิต่าง ๆ ของบุคคลที่สาม ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคหรือขัดขวางการก่อสร้างและการดำเนินงานระบบ ทั้งนี้ บริษัทยอมรับว่าในเวลาส่งมอบพื้นที่สัมปทานส่วนใดส่วนหนึ่ง ตามเงื่อนไขในภาคผนวก ก. รฟท. อาจยังไม่สามารถขับไล่ผู้บุกรุกออกจากพื้นที่ดังกล่าวได้ทั้งหมด บริษัทจะรับผิดชอบในการขับไล่ผู้บุกรุกทั้งหมดเอง โดย รฟท. จะให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ เพื่อให้ได้มาซึ่งพื้นที่ที่สามารถก่อสร้างและดำเนินงานระบบได้ และบริษัทจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายใดๆ อันเกิดจากการนี้ภายในขอบเขตที่ระบุในภาคผนวก ข. ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะต้องผ่านการตรวจสอบและได้รับความเห็นชอบจาก รฟท. ก่อน และค่าใช้จ่ายนั้นจะต้องเป็นค่าใช้จ่ายที่ลงบัญชีได้ตามกฎหมาย คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะให้การสนับสนุนที่จำเป็นทั้งปวงแก่บริษัท ซึ่งรวมถึง การฟ้องขับไล่ หรือการกระทำอื่นใดตามกฎหมาย และต้องใช้มาตรการที่สมควรเพื่อป้องกันการใช้พื้นที่จากผู้บุกรุกหรือบุคคลอื่นที่กระทำกรอย่างเดียวกัน ในพื้นที่ส่วนใด ๆ ของพื้นที่สัมปทานในภายหลัง

2.3 รพท. รับรองว่า รพท. เป็นเจ้าของที่ดินของ รพท. โดยถูกต้องตามกฎหมาย ปลอดจากภาระติดพันและสิทธิต่างๆ ของบุคคลที่สาม เว้นแต่กรณีที่ดินของรัฐที่รัฐจำเป็นต้องใช้ที่ดินดังกล่าว และกรณีที่ได้ระบุไว้ในภาคผนวก ก.

ในระหว่างอายุสัมปทาน นอกเหนือจากที่ระบุไว้ในภาคผนวก ก. คู่สัญญาฝ่ายรัฐ จะไม่อนุญาตให้บุคคลที่สาม ใช้สิทธิหรือไม่ทำให้เกิดสิทธิ หรือทำให้มีสิ่งการเข้าอื่นๆ หรือการอนุญาต ให้ประกอบการ หรือภาระติดพัน หรือสิทธิในการผ่านพื้นที่ หรือผลประโยชน์แก่บุคคลที่สามในที่ดิน ของ รพท. หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของพื้นที่นั้น หรือส่วนใดของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆ ที่ก่อสร้าง ขึ้นบนที่ดินนั้น โดยไม่มีการตกลงกันล่วงหน้าระหว่าง รพท. กับบริษัทก่อน แต่สำหรับกรณีสิทธิการ ผ่านพื้นที่นั้น การไม่ยินยอมของบริษัทต้องมีเหตุอันสมควร และไม่ว่ากรณีใดๆ จะไม่ขาย จำหน่าย หรือโอนที่ดินของ รพท. หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของพื้นที่นั้น หรือส่วนใดของอาคาร หรือสิ่งปลูกสร้าง ใด ๆ ที่ก่อสร้างขึ้นบนที่ดินนั้น ๆ

2.4 บริษัทจะได้รับอนุญาตให้ผ่าน เข้าออกพื้นที่สัมปทานทุกส่วนตามสมควรตลอดเวลา หลังจากวันทีลงนามในสัญญาฯ นี้ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการสำรวจพื้นที่โครงการ และงานเตรียม การอื่น ๆ ที่จำเป็น

ในระหว่างอายุสัมปทาน ห้ามมิให้บริษัทเปิดพื้นที่เพื่อทำ เป็นทางผ่านเข้า-ออก ของที่ดินข้างเคียงสู่พื้นที่สัมปทาน เว้นแต่เป็นการเปิดพื้นที่อันเกี่ยวข้องกับระบบหรือการก่อสร้าง ระบบของบริษัท ตามที่ได้ได้รับความเห็นชอบจากคู่สัญญาฝ่ายรัฐ ตามข้อ 7.5 หรือข้อ 9.1 แล้ว เท่านั้น แต่หากบริษัท หรือบุคคลอื่นมีความประสงค์ที่จะเปิดพื้นที่ทำ เป็นทางผ่านเข้า-ออกของที่ดิน ข้างเคียงสู่พื้นที่สัมปทาน เมื่อการจัดประโยชน์อื่นใดที่ไม่เกี่ยวข้องกับระบบ หรือการก่อสร้างระบบ ตามที่ได้ระบุไว้ภายใต้สัญญานี้แล้ว บริษัทจะต้องได้รับอนุญาตจาก รพท. เป็นลายลักษณ์อักษร เสียก่อนจึงจะดำเนินการได้ ทั้งนี้ รพท. และบริษัทจะต้องตกลงกันเกี่ยวกับจำนวนผลประโยชน์ ตอบแทนที่จะเรียกเก็บก่อนการเปิดทางผ่านเข้า-ออก และในกรณีที่ เป็นความประสงค์ของบุคคลอื่น นั้น บริษัทตกลงว่า จะแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนดังกล่าวให้แก่ รพท. ในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ หกสิบ (60) ของจำนวนผลประโยชน์ตอบแทนที่บริษัทจะเรียกเก็บจากบุคคลผู้ใช้ประโยชน์จากทาง ผ่านเข้า-ออก โดยตรง

3. รายละเอียดของระบบที่จะก่อสร้าง

ภายใต้บังคับแห่งข้อ 9. ของสัญญานี้ บริษัทตกลงจะก่อสร้างระบบการขนส่งทางรถไฟ และถนนยกระดับที่เรียกเก็บค่าผ่านทาง (Toll Fees) รวมทั้งล้อเลื่อน อุปกรณ์และระบบสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง เทน็องทางรถไฟที่มีอยู่เดิม รวมทั้งทางลาดขึ้นลง ด้านเก็บค่าผ่านทาง สิ่งปลูกสร้าง ซึ่งเป็นส่วนประกอบ โดยแบ่งออกเป็นระยะ (Stage) ตลอดจนการนิยามทรัพย์สิน รวมทั้งส่วนควบเครื่องอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ใด ๆ บนพื้นที่สัมปทาน ตามที่กำหนดไว้ในแบบขนวนาคและภายในขอบเขตตามที่ระบุไว้ในข้อ 2.1 ของสัญญานี้

4. การคงไว้ซึ่งอำคมนาคนที่มีอยู่เดิม

4.1 บริษัทรับที่จะก่อสร้างบรรดาสิ่งปลูกสร้างทั้งปวงที่เกี่ยวข้องกับระบบในแต่ละระยะบนพื้นที่สัมปทานด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัท ตามรายละเอียดและภายในขอบเขตที่ระบุไว้ในแบบขนวนาค ภายในเวลาที่กำหนดซึ่งจะทำให้บริษัทสามารถปฏิบัติตามหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องให้งานสำเร็จสมบูรณ์ในแต่ละระยะภายใต้สัญญานี้ ทั้งนี้ บริษัทจะต้องไม่กีดขวาง เปลี่ยนแปลง หรือทำให้เสียหาย ซึ่งทรัพย์สินและเครื่องอำนวนยความสะดวกของส่วนราชการใดๆ ที่มีอยู่เดิม วันแต่ละจะได้รับอนุญาตหรือกำหนดให้กระทำได้ตามสัญญานี้ หากโดยลักษณะของงานภายใต้สัญญานี้จะก่อให้เกิดการกีดขวาง เปลี่ยนแปลง หรือความเสียหายขึ้นแล้ว บริษัทต้องแจ้งและขอความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคม หรือ รพท. ก่อนตามแต่กรณี กระทรวงคมนาคม หรือ รพท. ต้องไม่ปฏิเสธความเห็นชอบนั้นโดยไม่มีเหตุอันควร และถือว่ากระทรวงคมนาคม หรือ รพท. ได้ให้ความเห็นชอบนั้นแล้วถ้ากระทรวงคมนาคมหรือ รพท. ตามแต่กรณีมิได้แจ้งการไม่เห็นชอบพร้อมด้วยเหตุผลภายในสามสิบ (30) วัน หลังจากได้รับคำร้องขออย่างเป็นทางการพร้อมด้วยเหตุผลจากบริษัทแล้ว

4.2 บรรดาดีความและค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการที่บริษัทไม่ปฏิบัติตามให้เป็นไปตามขั้นตอนตามที่ระบุไว้ในข้อ 4.1 นั้น บริษัทเป็นผู้รับผิดชอบทั้งสิ้น

4.3 บริษัทรับที่จะจัดสร้างด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัทเองในบรรดาพื้นที่ส่วนอื่นของถนนและสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งเป็นส่วนประกอบและเครื่องอำนวนยความสะดวกอื่นทั้งหมดที่มีอยู่เดิม เช่น คุรระบายน้ำ เสาไฟฟ้า รวมทั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายและไฟสัญญาณจราจร เป็นต้น ที่ถูกรื้อถอนออกไปชั่วคราวหรือได้รับความเสียหาย ไม่ว่าในด้านสภาพ ตำแหน่ง การใช้งานและระดับที่ตั้งของสิ่งดังกล่าวนี้ให้เหมือนเดิม วันแต่ กระทรวงคมนาคม หรือ รพท. ตามแต่กรณี ได้พิจารณาด้วยเหตุผลอันสมควร แล้วเห็นว่าสิ่งที่ย้าย ไปตั้งในที่ใหม่นั้นจะใช้ประโยชน์ได้เท่าเดิมหรือดีกว่าเดิม

4.4 เมื่อบริษัทได้ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างและเครื่องอำนวยความสะดวกของระะระใด ตามที่ระบุไว้ในข้อ 4.1 และ 4.3 แล้วเสร็จสมบูรณ์

(ก) บริษัทจะเป็นผู้ประกอบการ บำรุงรักษา และซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้างและเครื่องอำนวยความสะดวกที่อยู่ในพื้นที่สัมปทาน ยกเว้นทางรถไฟของ รพท.

(ข) รพท.หรือส่วนราชการอื่นจะประกอบการ บำรุงรักษาและซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้างและเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่หน่วยงานนั้น ๆ รับผิดชอบอยู่

เมื่อได้รับแจ้งตามสมควรจาก รพท. บริษัทต้องยอมให้ รพท. เข้าทำการซ่อมแซม และบำรุงรักษาทางรถไฟของ รพท. และ รพท. จะใช้ความพยายามอย่างเต็มที่เพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวางอันเป็นสาระสำคัญต่อการประกอบการระบบ

4.5 หากบริษัทจำเป็นต้องทำการก่อสร้าง บำรุงรักษาและซ่อมแซมระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับ ซึ่งอาจกีดขวาง หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุติเหตุในการประกอบการที่ปลอดภัยของบริการรถไฟ ของ รพท. บริษัทต้องแจ้งให้ รพท. ทราบล่วงหน้าในเวลาอันสมควร และในกรณีที่บริษัทอาจแก้ไขเหตุการณ์ดังกล่าวได้ บริษัทต้องหารือกับ รพท. เพื่อบรรเทาการกีดขวางหรือความเสียหายให้เหลือน้อยที่สุด

5. สิทธิและความรับผิดชอบของคู่สัญญาฝ่ายรัฐ

5.1 คู่สัญญาฝ่ายรัฐมีสิทธิและความรับผิดชอบในการตรวจสอบ กำกับ และควบคุมสัมปทานนี้ คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะใช้อำนาจและสิทธิทั้งปวงที่ตนมีอยู่ ตามความจำเป็นและสมควร เพื่อให้บริษัทสามารถปฏิบัติตามข้อผูกพันที่ระบุในสัญญานี้ได้

คู่สัญญาฝ่ายรัฐซึ่งหมายถึง กระทรวงคมนาคมและ รพท. จะรับผิดชอบร่วมกันในการปฏิบัติตามสัญญา แต่ในกรณีที่สัญญาข้อใดได้ระบุอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมหรือ รพท. ไว้โดยเฉพาะ ก็ให้กระทรวงคมนาคมหรือ รพท. ดังกล่าวเพียงหน่วยงานเดียว มีอำนาจหน้าที่ตามที่ระบุในสัญญาข้อนั้น

ในกรณีที่สัญญาได้ระบุอำนาจหน้าที่ของคู่สัญญาฝ่ายรัฐไว้ ทั้งกระทรวงคมนาคมและ รพท. ก็จะมีอำนาจหน้าที่ตามข้อสัญญา แต่เพื่อความสะดวกในการบริหารสัญญา กระทรวงคมนาคมและ รพท. อาจแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการตามสัญญาขึ้นเพื่อให้มีหน้าที่กำกับการหรือดำเนินการในฐานะคู่สัญญาฝ่ายรัฐ ซึ่งหากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการดังกล่าว คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะแจ้งให้บริษัททราบเป็นหนังสือ

5.2 คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะประสานงานและใช้ความพยายามอย่างเต็มที่เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทกับส่วนราชการ หน่วยงานสาธารณูปโภคและเจ้าของที่ดินที่ติดกับพื้นที่สัมปทาน เพื่อให้บริษัทได้มาซึ่งความยินยอม ใบอนุญาต และใบรับรองการจดทะเบียนต่างๆ ที่จำเป็นจากส่วนราชการและหน่วยงานใด ๆ ดังกล่าวข้างต้น และเพื่อให้บริษัทสามารถทำการรื้อถอน และเคลื่อนย้ายสิ่งต่างๆ ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานสาธารณูปโภคตามความจำเป็น (โดยบริษัทจะรับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายในการรื้อถอนและเคลื่อนย้ายดังกล่าวนี้) ตลอดจนจะใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการช่วยให้บริษัท ผู้รับเหมาก่อสร้างที่เป็นคู่สัญญาของบริษัท หรือผู้แทนบริษัทสามารถเข้าไปหรือออกจากพื้นที่สัมปทานโดยสะดวก และช่วยประสานงานให้มีสาธารณูปโภคที่จำเป็นทั้งหมดในระหว่างการก่อสร้าง และประกอบกระบวนไปถึงแนวเขตพื้นที่สัมปทาน ภายในเงื่อนไขที่ไม่ก่อให้เกิดภาระมากกว่าผู้ใช้บริการเชิงพาณิชย์อื่น ทั้งนี้ เพื่อมิให้เกิดความล่าช้าต่อกำหนดเวลาการปฏิบัติงานทางวิศวกรรม และการก่อสร้างระบบในแต่ละระยะ และเพื่อให้การประกอบ การ และการบำรุงรักษาระบบ เป็นไปได้อย่างต่อเนื่อง

5.3 คู่สัญญาฝ่ายรัฐต้องให้ความร่วมมือที่จำเป็นทั้งปวงแก่บริษัท เกี่ยวกับการขนย้ายออกไปจากพื้นที่ การขออนุญาตทำการก่อสร้างและพัฒนาระบบ ตลอดจนผลประโยชน์จากสัมปทานทั้งหมดหรือส่วนใดส่วนหนึ่ง เพื่อให้แน่ใจว่าคู่สัญญาจะสามารถดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของสัญญา นี้ ความร่วมมือดังกล่าวรวมถึงการให้ความสนับสนุนตามความจำเป็นในการยื่นเอกสาร คำร้องขอประกอบ การ และความยินยอมต่างๆ รวมทั้งการดำเนินงานตามระเบียบขั้นตอนที่จำเป็นตามสมควร

5.4 เมื่อได้รับการร้องขอจากบริษัท คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการจัดหาที่ดินเพิ่มเติมเท่าที่จำเป็น สำหรับระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับตามแผนแบบขั้นสุดท้ายและ/หรือตามที่แก้ไข โดยบริษัทเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น โดยไม่คำนึงว่าที่ดินนั้นจะยังไม่ได้อยู่ในพื้นที่สัมปทาน ทั้งนี้ จะไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าต่อการก่อสร้างระบบ และให้ที่ดินที่จัดหาดังกล่าวตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟท.

5.5 กระทรวงคมนาคมจะดำเนินการเพื่อให้มีการจดทะเบียนถนนที่เรียกเก็บค่าผ่านทาง (Toll Fees) ตามกฎหมาย ให้เป็น "ทางหลวงสัมปทาน" ก่อนเปิดใช้งาน

5.6 คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะไม่อนุญาตให้บุคคลที่สามมีสิทธิผ่านหรือ เข้าออกพื้นที่สัมปทานโดยไม่มี ความตกลงระหว่าง รฟท. กับบริษัทก่อน (บริษัทต้องไม่ปฏิเสธการยินยอมโดยไม่มีเหตุอันควร) ยกเว้นสิทธิที่มีอยู่ก่อนแล้วซึ่ง รฟท. ได้แจ้งให้บริษัททราบเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนวันที่ทำสัญญานี้

บริษัทต้องผนวกสิทธิในการผ่านหรือ ใช้ออกพื้นที่สัมปทานดังกล่าวข้างต้นไว้ในการออกแบบระบบด้วย หากบริษัทประสบความสำเร็จหรือมีค่าใช้จ่ายอันเป็นผลจากการที่บริษัทยินยอมให้สิทธิในการผ่าน หรือ ใช้ออกพื้นที่สัมปทานของบุคคลที่สามนอกเหนือจากที่แจ้งไว้แล้ว บริษัทต้องได้รับการชดเชย เพื่อการนั้น ทั้งนี้ รพท.และบริษัทจะตกลงกันถึงจำนวนค่าเสียหายนั้น

5.7 บริษัทตกลงที่จะปรึกษาหารือกับ รพท. ในกรณีที่ รพท. หรือผู้ที่ รพท. มอบหมาย จะก่อสร้างหรือได้ทำการก่อสร้างท่อส่งน้ำมันภายในพื้นที่สัมปทาน ตามเส้นทางที่แสดงไว้ในแผนที่ เส้นทางที่ปรากฏในภาคผนวก ก. โดยเป็นที่เข้าใจว่า รพท. จะดำเนินการตามสมควรทุกประการ เพื่อให้การเปลี่ยนแปลงใด ๆ จากแผนแบบแนวคิด และการจัดขางานก่อสร้างใด ๆ ของบริษัท มีน้อยที่สุด และ รพท. จะยังคงรับผิดชอบต่อการบำรุงรักษาและซ่อมแซมท่อส่งน้ำมันดังกล่าว และ ต่อความเสียหายใด ๆ อันเกิดขึ้นจากการนั้น ตลอดอายุสัมปทานด้วย นอกจากนี้บริษัทตกลงว่า จะหารือกับ รพท. เพื่อให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ด้านสาธารณสุขและบริการอื่น ๆ เพิ่มเติมเข้าในระบบเป็นคราวๆไป โดยขึ้นอยู่กับข้อพิจารณาทางเทคนิคและการเงินที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ไม่ว่ากรณีใด บริษัทไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายใด ๆ และจะต้องไม่ทำให้การก่อสร้างหรือการประกอบกิจการของ ระบบหยุดชะงัก

5.8 ภาษีโรงเรือน ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสิทธิการเช่า(ถ้ามี) และค่าใช้จ่าย ตามข้อ 1.3 รวมทั้งค่าธรรมเนียมหรือภาษีอื่นที่เกี่ยวข้องกับที่ดินของ รพท. (ที่ได้ส่งมอบให้แก่ บริษัทแล้ว) หรืออาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างที่บริษัทได้ก่อสร้างขึ้นบนที่ดินของ รพท. ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ระบบให้ตกเป็นภาระของบริษัท หาก รพท. ต้องชำระภาษีดังกล่าวใดๆ บริษัทต้องชดเชยเงินที่ รพท. ได้ชำระไปแล้วทั้งหมดภายในสามสิบ (30) วัน นับจากวันที่ได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรว่า ได้มีการ ชำระเงินดังกล่าวไป เมื่อได้รับการร้องขอ รพท. ต้องออกหนังสือรับรองโดย ไม่คิดมูลค่าให้บุคคลใดๆ ที่บริษัทได้ทำสัญญาเช่าหรือสัญญาให้สิทธิประกอบการตามข้อกำหนดในสัญญานี้ว่าบริษัทมีอำนาจในการ ทำสัญญาเช่าหรือสัญญาให้สิทธิประกอบการ หวัง รพท. รับทราบและยินยอมให้กระทำการดังกล่าวแล้ว

5.9 คู่สัญญาฝ่ายรัฐรับรองว่า บริษัทมีสิทธิในการแสวงหาประโยชน์ในการใช้ที่ดินของ รพท. และอาคาร ตลอดจนสิ่งปลูกสร้างทั้งปวงบนที่ดินนั้น ตามข้อกำหนดแห่งสัญญานี้โดยปราศจาก การรบกวน คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะไม่รบกวนสิทธิการใช้ที่ดินหรืออาคารและสิ่งก่อสร้างใดๆ นั้นของบริษัท หรือผู้เช่า หรือผู้ได้รับสิทธิประกอบการด้วยประการใด ๆ ในระหว่างอายุสัมปทาน

6. การดำเนินกิจการของบริษัท

6.1 บริษัทจะดำเนินกิจการ เพื่อลงทุน ออกแบบ ดำเนินงานด้านวิศวกรรม ก่อสร้าง ให้เช่า ประกอบการและบำรุงรักษาระบบ ยกเว้นทางรถไฟของ รฟท.และเพื่อปฏิบัติการอื่นทั้งปวง ตลอดทั้งดำเนินกิจการและหน้าที่ต่าง ๆ ซึ่งอาจจำเป็นหรือเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานดังกล่าวข้างต้นตามกฎหมายไทย และตามสัญญา

ห้ามมิให้บริษัทดำเนินกิจการประเภทอื่นใด นอกจากกิจการสัมปทานระบบหรือที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับสัมปทานระบบตามสัญญานี้ เว้นแต่จะได้รับความเห็นชอบจากคู่สัญญาฝ่ายรัฐก่อน

6.2 ภายใต้บังคับของกฎหมาย บริษัทมีอำนาจควบคุมและจัดการแต่เพียงผู้เดียวในกิจการทั้งปวง อันเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของบริษัทตามสัญญานี้ และในการดำเนินกิจการต่าง ๆ ของบริษัทที่พึงทำได้ตามหนังสือบังคับสนธิและข้อบังคับของบริษัท ในพานั้นบริษัทมีหน้าที่เพียงผู้เดียวในการรับผิดชอบในความเสียหายทั้งปวงที่อาจเกิดแก่ชีวิตหรือทรัพย์สินของบุคคลใดๆ อันเนื่องมาจากการดำเนินกิจการของบริษัทตามสัญญานี้

6.3 บริษัทรับประกันว่า บริษัทจะทำการก่อสร้างระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับเป็นระยะให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ได้ตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ โดยบริษัทต้องทำสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างแบบเหมาจ่ายหนึ่งฉบับหรือมากกว่า ซึ่งครอบคลุมถึงการออกแบบ และการก่อสร้างระบบแต่ละระยะ กับผู้รับเหมาก่อสร้างที่ชำนาญงานตามลักษณะที่ระบุในสัญญานี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับบรรดาสสิ่งปลูกสร้างและเครื่องอำนวยความสะดวกทั้งหมดที่กำหนดไว้ในข้อ 3 ข้อ 4.1 ข้อ 4.3 และ ข้อ 7

สัญญาดังกล่าวในวรรคก่อนนั้น ต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างแต่ละรายใช้เทคโนโลยี ความรู้ทางวิชาการและความชำนาญทางวิชาชีพในระดับนานาชาติ และที่ทันสมัยที่สุดมาใช้ในการก่อสร้างระบบ บริษัทต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างยอมรับเอาซึ่งความรับผิดชอบทั้งหมดของบริษัทในส่วนของสิทธิและหน้าที่ของบริษัทในการก่อสร้างระบบ แต่ทั้งนี้บริษัทยังคงต้องรับผิดชอบเต็มที่ต่อคู่สัญญาฝ่ายรัฐในการกระทำของผู้รับเหมาก่อสร้างทุกประการ

6.4 บริษัทจะต้องจ้างบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งรฟท.เห็นชอบให้เป็นผู้สำรวจ ออกแบบและควบคุมงานก่อสร้างระบบตามสัญญานี้ และจะต้องส่งมอบรายงานการสำรวจ ออกแบบและควบคุมงานของบริษัทที่ปรึกษาให้ รฟท.ทราบอย่างน้อยเดือนละหนึ่ง (1) ครั้ง

การจ้างที่ปรึกษาด้านการออกแบบและทำงานด้านวิศวกรรมดังกล่าวในวรรคแรก ให้บริษัทจ้างที่ปรึกษาไทยมาร่วมทำงานตามสัญญาด้านวิศวกรรมต่างๆ ตามสัญญานี้ เท่าที่จะกระทำได้

6.5 นอกจากนี้ บริษัทมีสิทธิว่าจ้างบุคคลอื่นเพื่อปฏิบัติงานบริการอื่นๆ ของโครงการ เช่น งานบริหารโครงการ งานที่ปรึกษาทางเทคนิค งานบริหารการเงิน การประกอบการและการบำรุงรักษา เป็นต้น ในกรณีที่มีการจ้างบุคคลอื่นให้ทำงานดังกล่าวนี้ส่วนหนึ่งส่วนใด บริษัทยังคงต้องรับผิดชอบอย่างเต็มที่สำหรับการปฏิบัติงานนั้นๆ และไม่ว่าในกรณีใดก็ตาม การจ้างบุคคลอื่นดังกล่าวจะต้องไม่เกิดจากการจงใจหรือหลบเลี่ยงรายรับหรือผลกำไรของบริษัท อันจะเป็นผลให้ รพท. ได้รับผลประโยชน์ตอบแทนต่ำกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา

6.6 บริษัทไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด จะต้องมีและดำรงไว้ตลอดอายุสัมปทาน ซึ่งทุนจดทะเบียนจำนวน 6,000,000,000 (หกพันล้าน) บาท หรือไม่น้อยกว่าร้อยละสิบห้า (15) ของจำนวนเงินลงทุนเริ่มแรกทั้งสิ้น แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า

ทั้งนี้ ในระหว่างที่ระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับตามที่ระบุไว้ในสัญญา ข้อ 3 ตลอดสายยังเปิดใช้งานตามข้อ 11 ไม่ได้ บริษัทจะต้องคงให้บริษัท ไฮปเวลล์ ไฮลิ่ง จำกัด (ฮ่องกง) และ/หรือบริษัท หรือบริษัทในเครือของบริษัทไฮปเวลล์ ไฮลิ่ง จำกัด (ฮ่องกง) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ซึ่งมีสัดส่วนการถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละสามสิบ (30) ของทุนจดทะเบียนทั้งหมดของบริษัท เว้นแต่จะได้รับความเห็นชอบจากคู่สัญญาฝ่ายรัฐให้เปลี่ยนแปลงเป็นประการอื่น

6.7 ให้มีผู้แทน กระทรวงคมนาคม และ รพท. หน่วยงานหนึ่งคนทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาของคณะกรรมการของบริษัท ไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่ปรึกษาดังกล่าวนี้นี้ มีสิทธิเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการของบริษัทเกี่ยวกับเรื่องการประกอบการระบบ การบำรุงรักษาและการวางแผนของบริษัททุกครั้ง และมีสิทธิให้ความคิดเห็นแก่กระทรวงคมนาคมหรือ รพท. ได้เสมอในเรื่องดังกล่าวนี้ ที่ปรึกษาดังกล่าวมีสิทธิโดยไม่จำกัดที่จะเข้าไปยังแผนกจัดเก็บและควบคุมข้อมูลของบริษัทได้เป็นครั้งคราว โดยบริษัทต้องจัดข้อมูลทั้งหมดให้พร้อมแก่การตรวจสอบของที่ปรึกษาด้วย และเมื่อได้รับการร้องขอจากบริษัท ที่ปรึกษาต้องจัดหาข้อมูลเกี่ยวกับการประกอบการและการบำรุงรักษาทางรถไฟของ รพท. ให้แก่บริษัทเป็นคราวๆ ไป

ข - การก่อสร้างระบบ

7. รายการจำเพาะของโครงการ แผนแบบแนวคิด แผนแบบขั้นต้น แผนแบบขั้นสุดท้าย

7.1 บริษัทต้องจัดทำแผนแบบขั้นต้นและแผนแบบขั้นสุดท้ายรวมทั้งแผนการดำเนินงานสำหรับแต่ละระยะ (Stage) ของระบบ ซึ่งต้องเป็นไปตามแผนแบบแนวคิด และรายการจำเพาะของโครงการ ตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก จ

7.2 แผนแบบขั้นต้นและแผนแบบขั้นสุดท้าย หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของแผนแบบดังกล่าว รวมทั้งแผนการดำเนินงานที่บริษัทได้จัดทำขึ้นในส่วนของแต่ละระยะ (Stage) ใดๆ ต้องส่งมอบให้แก่ คู่สัญญาฝ่ายรัฐสาม (3) ฉบับ เพื่อให้ความเห็นชอบว่าสอดคล้องกับแผนแบบแนวคิดและรายการจำเพาะของโครงการ ก่อนเริ่มงานก่อสร้างในแต่ละระยะ (Stage) คู่สัญญาฝ่ายรัฐต้องพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแบบขั้นต้น แผนแบบขั้นสุดท้ายและแผนการดำเนินงานสำหรับการก่อสร้างในแต่ละระยะ (Stage) แล้วแจ้งผลการพิจารณาให้บริษัททราบภายในหกสิบ (60) วันหลังจากวันเริ่มขอความเห็นชอบ หากกระทรวงคมนาคม หรือ รฟท. แจ้งบริษัทว่าไม่ให้ความเห็นชอบ ก็จะต้องให้เหตุผลสำหรับการนั้นด้วย ซึ่งบริษัทจะแก้ไขและเสนอแผนแบบหรือแผนการดำเนินงานนั้นใหม่เพื่อขอความเห็นชอบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

7.3 บริษัทอาจร้องต่อคู่สัญญาฝ่ายรัฐ ขอแก้ไขหรือให้ยกเว้นรายการตามแผนแบบแนวคิด และ/หรือรายการจำเพาะของโครงการ คำร้องขอนี้ต้องมีคำชี้แจงเหตุผลจำเป็นทางด้านเทคนิค และ/หรือด้านประกอบการ คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะไม่ปฏิเสธความเห็นชอบโดยไม่มีเหตุอันควร ในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐมิได้ตอบปฏิเสธพร้อมด้วยเหตุผลภายในหกสิบ(60) วันหลังจากได้รับคำร้องขอให้ถือว่า คู่สัญญาฝ่ายรัฐได้ให้ความเห็นชอบคราวนั้นแล้ว

7.4 ในระหว่างการก่อสร้าง คู่สัญญาฝ่ายรัฐและบริษัทจะจัดตั้งคณะกรรมการประสานงานซึ่งประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทน รฟท. และผู้แทนบริษัทกับบุคคลอื่นที่คู่สัญญาเห็นสมควร โดยมีผู้แทนกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการขึ้นเพื่อทำหน้าที่วางแผน ประสานงานกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการ และติดตามผลของมาตรการต่าง ๆ ที่จำเป็นเพื่อจัดอุปสรรคหรือความไม่สะดวกต่อการจราจรทางถนนและการเดินรถไฟและมีความปลอดภัยสูงสุดตามเส้นทางที่ได้ตกลงกัน และตามจุดที่ทางรถไฟตัดผ่านถนนในเขตกรุงเทพมหานครตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ก.

7.5 แบบและรายการก่อสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ที่บริษัทจะนำเสนอขึ้นเป็นที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์ในพื้นที่สัมปทานจะต้องได้รับความเห็นชอบจากรฟท. (ซึ่ง รฟท. จะไม่ปฏิเสธความเห็นชอบวันแต่จะมีเหตุผลอันสมควร)

8. การส่งมอบพื้นที่สัมปทานให้แก่บริษัท

หลังจากวันที่สัญญามีผลบังคับใช้ รฟท. ส่งมอบที่ดินแต่ละส่วนของพื้นที่สัมปทาน ตามที่ระบุไว้ในข้อ 2 ให้แก่บริษัทภายในเก้าสิบ(90) วัน นับจากกำหนดเวลาและตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในภาคผนวก ก.

9. การดำเนินการก่อสร้าง

9.1 ในภารดําเนินการก่อสร้าง บริษัทต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามแผนแบบขั้นสุดท้าย ที่ได้รับความเห็นชอบจากคําสัญญาฝ่ายรัฐตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาข้อ 7.2 และต้องทำงานให้เสร็จ เรียบร้อยตามรายการจำเพาะของโครงการหรือการแก้ไขดัดแปลงใด ๆ ในรายการจำเพาะของ โครงการตามข้อ 7.3

9.2 บริษัทจะต้องรับประกันต่อความชำรุดบกพร่อง ในกรณีที่ทางรถไฟของ รพท. ตลอดจนอุปกรณ์และระบบสนับสนุน ซึ่งบริษัทก่อสร้างขึ้นหรือจัดหาขึ้นชำรุดบกพร่องภายในเวลาสอง (2) ปี นับตั้งแต่การก่อสร้างทางรถไฟดังกล่าวแล้วเสร็จสมบูรณ์และได้มีการส่งมอบให้ รพท.แล้ว หากมีความชำรุดบกพร่องหรือความเสียหายใดปรากฏขึ้นภายในสอง (2) ปี อันมีสาเหตุมาจาก งานก่อสร้าง และเป็นผลจากความบกพร่องของบริษัท หรือผู้รับเหมาก่อสร้างของบริษัทได้ใช้วัสดุ ที่ไม่ถูกต้อง การออกแบบหรืองานช่างฝีมือที่บกพร่อง หรือกระทำการอันแตกต่างไปจากมาตรฐาน ทางเทคนิคอันเป็นที่ยอมรับกันในระดับนานาชาติ บริษัทต้องซ่อมแซม ก่อสร้างให้ใหม่และแก้ไขให้ โดยไม่ชักช้า โดย รพท. ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายแต่อย่างใด ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการชำรุดหรือบุบสลาย เนื่องจากการใช้งานตามปกติวิสัย ซึ่ง รพท. เป็นผู้รับผิดชอบ

ในกรณีที่บริษัทไม่เริ่มทำการซ่อมแซม ก่อสร้างให้ใหม่ และทำการแก้ไขตามความ จำเป็นดังกล่าว ภายในสามสิบ (30) วัน นับจากวันที่ได้รับแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรจาก รพท. หรือ ในกรณีที่บริษัทไม่ทำการแก้ไขความชำรุดบกพร่องหรือความเสียหายด้วยวิธีการอันถูกต้องภายใน ระยะเวลาอันสมควรตามที่ รพท. กำหนด รพท. มีสิทธิทำการซ่อมแซม ก่อสร้างใหม่และแก้ไขเอง หรือมอบหมายให้บุคคลอื่นทำกาานั้น แล้วเรียกเอาค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากบริษัท โดยบริษัทต้องใช้ ความร่วมมืออย่างเต็มที่ อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายนั้นต้องเป็นจำนวนที่พอสมควรแก่เหตุ

9.3 ในระหว่างการก่อสร้าง และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาก่อสร้างในแต่ละระยะ บริษัทต้องจัดให้มี

9.3.1 การฝึกอบรมสำหรับพนักงาน รพท. ผู้ซึ่งจะทำหน้าที่ด้านปฏิบัติการและ บำรุงรักษาระบบอาภัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคมสำหรับทางรถไฟของ รพท. แล็กสุดรฝึกอบรม ดังกล่าวต้องประกอบด้วย

ก) การฝึกอบรมในประเทศของผู้ผลิตอุปกรณ์ สำหรับเจ้าหน้าที่ด้านวิศวกรรม หรือช่างเทคนิคของ รพท. จำนวนหก (6) คน เพื่อให้คุ้นเคยกับแผนแบบรายละเอียดของระบบ อุปกรณ์อาภัติสัญญาณและอุปกรณ์สื่อสารของผู้ผลิตอุปกรณ์ และ

ข) การฝึกอบรมในประเทศไทยสำหรับพนักงานด้านปฏิบัติการและบำรุงรักษา
หลักสูตรฝึกอบรมและขั้นตอนดังกล่าวข้างต้น ต้องอยู่ในระดับและมาตรฐาน
สำหรับระบบตามที่กำหนดในรายการจำเพาะของโครงการ ตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก จ.

9.3.2 บริษัทต้องจัดให้มีอะไหล่ เครื่องมือ และอุปกรณ์ทดสอบที่จำเป็นสำหรับ
การบำรุงรักษาอุปกรณ์อัตโนมัติสัญญาณ และอุปกรณ์สื่อสาร สำหรับทางรถไฟของ รฟท. อย่างเพียงพอ
สำหรับเวลาสอง (2) ปี นับแต่วันเริ่มใช้งานระบบอัตโนมัติสัญญาณและระบบสื่อสารดังกล่าว ตาม
รายละเอียดที่กำหนดในรายการจำเพาะของโครงการในภาคผนวก จ. ประเภทและจำนวนของ
อะไหล่ เครื่องมือ และอุปกรณ์ทดสอบเหล่านี้ ให้เป็นไปตามคำแนะนำของผู้ผลิตอุปกรณ์

10. กำหนดการแล้วเสร็จของงาน

10.1 ส่วนของระบบที่เป็นทางรถไฟและถนนยกระดับ รวมทั้งอุปกรณ์และระบบสนับสนุน
ที่เกี่ยวข้องจะทำการก่อสร้างเป็นระยะ (Stage) การก่อสร้างระยะ (Stage) แรกจะเริ่ม
ดำเนินการนับจากวันที่สัญญาจะมีผลบังคับ การก่อสร้างในแต่ละระยะ (Stage) ต้องแล้วเสร็จสมบูรณ์
ในวันสุดท้ายหรือก่อนวันสุดท้ายของระยะเวลาที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ง. เว้นแต่จะได้มีการขยาย
ระยะเวลาตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ในกรณี รฟท. พิจารณาเห็นว่า การก่อสร้างในแต่ละ
ระยะ (Stage) ไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ง. หรือการก่อสร้าง
แต่ละระยะไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่สัญญาฝ่ายรัฐให้ความเห็นชอบตามข้อ 7.2 รฟท.
มีสิทธิระงับการส่งมอบพื้นที่สัมปทานตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ก. เป็นภาระชั่วคราว จนกว่าบริษัท
จะแก้ไขปัญหาการก่อสร้างที่ล่าช้าได้และเป็นทั้งใจของ รฟท. หรือจนกว่าการก่อสร้างที่ล่าช้าานั้น
จะแล้วเสร็จ ทั้งนี้ เว้นแต่ รฟท. จะขยายระยะเวลาดังกล่าวตามที่ได้กล่าวถึงข้างต้น

10.2 ระยะเวลาการก่อสร้างสำหรับแต่ละระยะที่กล่าวถึงในข้อ 10.1 นี้ ให้ขยาย
ออกไปเท่ากับระยะเวลาความล่าช้าใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงจากกรณีหนึ่งกรณีใด ดังต่อไปนี้

(ก) เหตุสุดวิสัย หรือเหตุการณ์อื่นซึ่งไม่อยู่ในวิสัยที่คู่สัญญาซึ่งได้รับผลกระทบ
จะสามารถควบคุมได้ หรือ

(ข) การกระทำหรือการละเว้นการกระทำ อันเนื่องมาจากรัฐบาลหรือ
ส่วนราชการ โดยบริษัทมิได้มีส่วนก่อให้เกิดความล่าช้า (รวมทั้งความล่าช้าเกินกว่าเก้าสิบ
(90) วัน ในการส่งมอบที่ดินตามความในภาคผนวก ก. และข้อ 2.2 และโดยไม่กระทบกระเทือน
ถึงมาตรการบรรเทาความเสียหายอื่นใดที่บริษัทมีอยู่ในเรื่องนั้น ๆ ตามสัญญา) หรือ

(ค) บริษัทไม่สามารถเข้าไปครอบครองพื้นที่สัมปทานส่วนใด เนื่องจากยังมีบุคคลอื่นครอบครองอยู่ หรือบริษัทถูกบังคับให้ยินยอมรับสิทธิในการผ่านพื้นที่ หรือการผ่านเข้าออกระบบ เพื่อประโยชน์ของบุคคลที่สามตามข้อ 5.6 (โดยไม่กระทบกระเทือนถึงมาตรการบรรเทาความเสียหายอื่นใดที่บริษัทมีอยู่ในเรื่องนั้นๆ ตามสัญญา)

11. การเปิดใช้งานของระบบ

11.1 เมื่องานก่อสร้างส่วนที่สำคัญซึ่งจำเป็นต่อการเปิดใช้แต่ละระยะของระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับทั้งหมดหรือแต่บางส่วนได้แล้วเสร็จ หากบริษัทร้องขอ กระทรวงคมนาคมต้องจัดให้มีการตรวจสอบว่า บริษัทได้ก่อสร้างเป็นไปตามแผนแบบขั้นสุดท้ายและรายการจำเพาะของโครงการหรือไม่ เมื่อได้รับรายงานยืนยันผลการตรวจสอบว่า บริษัทได้ดำเนินการถูกต้องแล้ว กระทรวงคมนาคมต้องอนุญาตให้เปิดใช้แต่ละระยะของระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับนั้น ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน

11.2 บริษัทมีสิทธิที่จะเปิดใช้งานของระบบ เพื่อการจราจรแต่ละระยะทั้งหมด หรือบางส่วนโดยเก็บค่าผ่านทางและค่าโดยสารตามอัตราที่กำหนดไว้ในข้อ 20 เมื่อพ้นสามเดือนนับจากวันที่บริษัทได้ร้องขอให้คู่สัญญาฝ่ายรัฐทำการตรวจสอบตามข้อ 11.1 เว้นแต่กระทรวงคมนาคมแจ้งมิให้เปิดใช้ระยะนั้นของระบบ โดยพิจารณาจากผลการตรวจสอบของคู่สัญญาฝ่ายรัฐที่แสดงว่างานไม่เป็นไปตามแผนแบบขั้นสุดท้ายและรายการจำเพาะของโครงการ หรือข้อแก้ไขดัดแปลงที่ได้รับความเห็นชอบแล้วตามความในข้อ 7.3 คู่สัญญาฝ่ายรัฐมีสิทธิสั่งให้บริษัทแก้ไขและบริษัทต้องปฏิบัติตามโดยไม่ชักช้า

การผิดแผนหรือบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์แต่เพียงเล็กน้อย ซึ่งมาตรฐานและวิธีปฏิบัติทั่วไปของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องยอมให้มิได้ จะนำมาเป็นเหตุคัดค้านมิให้บริษัทเปิดการใช้งานแต่ละระยะของระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับทั้งหมดหรือแต่บางส่วนไม่ได้

11.3 ก่อนจัดทำรายงานผลการตรวจสอบแต่ละครั้ง บริษัทต้องส่งมอบรายงานและแบบแปลนแผนผังพิมพ์เขียวตามการก่อสร้างจริง สำหรับส่วนของระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับที่จะเปิดการใช้งานให้แก่กระทรวงคมนาคมหนึ่งชุด และให้แก่ รฟท. สามชุด

12. การแก้ไขตัดแปลงการก่อสร้าง การก่อสร้างเพิ่มเติมหลังจากการเปิดใช้งานแล้ว

12.1 หลังจากได้เปิดการใช้งานแล้ว บริษัทอาจแก้ไขตัดแปลงโครงสร้างและเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และ/หรือก่อสร้างโครงสร้างและอุปกรณ์ความสะดวกเพิ่มเติมและเปิดใช้งาน โดยอนุมัติของกระทรวงคมนาคม ด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัท แต่การต่อเติมหรือตัดแปลงดังกล่าวนี้ต้องอยู่ภายในขอบเขตของการดำเนินการตามสัญญา

12.2 ในกรณีที่กระทรวงคมนาคม หรือ รฟท. ตามแต่กรณี เป็นผู้ร้องขอให้บริษัทต่อเติมและ/หรือตัดแปลงเพิ่มเติมโครงสร้างที่มีอยู่เดิม กระทรวงคมนาคม และ/หรือ รฟท. ตามแต่กรณี และบริษัทต้องตกลงกันในเรื่องผลกระทบด้านการเงินและค่าชดเชยก่อนเริ่มงานต่อเติมและ/หรือตัดแปลงเพิ่มเติมดังกล่าว

12.3 คู่สัญญาฝ่ายรัฐต้องเปิดโอกาสให้บริษัทได้ยื่นข้อเสนอมขอทำสัญญาเพื่อดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการขยายเส้นทางสัมปทานของระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับก่อนบุคคลอื่น

ค - การประกอบภาระเบ

13. มาตรฐานและขั้นตอนการประกอบภาระ

บริษัทจะประกอบภาระเบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับ (และจะประสานงานกับ รฟท. ในส่วนของทางรถไฟของ รฟท.) ตามมาตรฐานและขั้นตอนการประกอบภาระ ซึ่งบริษัทต้องเสนอต่อ รฟท. ไม่ช้ากว่าสิบสอง (12) เดือน ก่อนวันที่กำหนดให้เสร็จสมบูรณ์ของระยะที่ 1 และต้องเป็นที่ตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายภายในสาม (3) เดือนก่อนวันที่กำหนดให้เสร็จสมบูรณ์ดังกล่าว ในแต่ละเรื่องดังต่อไปนี้

(ก) ส่วนของระยะเบที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งใช้เป็นทางเบียงสำหรับการจราจรชั่วคราว และ

(ข) ส่วนของระยะเบที่สร้างเสร็จสมบูรณ์และจะเปิดใช้งานตามข้อ 11.1 หรือข้อ 11.2

14. การปิดและจำกัดการใช้งาน

14.1 ในกรณีที่มิเหตุสุดวิสัยหรือเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ซึ่งจำเป็นอย่างยั้งที่จะต้องปิดการใช้งาน ปิดการใช้งานชั่วคราว หรือการปิดกั้นการใช้ถนนหรือการเดินรถไฟในทันทีใด ๆ โดย

ฉับพลัน เพื่อให้การประกอบการ การบำรุงรักษา หรือการซ่อมแซมส่วนใดของระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับเป็นไปอย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ หรือเพื่อประโยชน์และความปลอดภัยของสาธารณชน บริษัทอาจหยุดการประกอบการขนส่งทั้งระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับ หรือแต่บางส่วนชั่วคราว และแจ้งให้กระทรวงคมนาคม และส่วนราชการอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรง ทั้งปางทราบ และบริษัทต้องขอความร่วมมือและแนวทางในการแก้ไขเหตุการณ์ดังกล่าว จากกระทรวงคมนาคมโดยพลัน

14.2 เว้นแต่ในกรณีฉุกเฉิน หากบริษัทเห็นว่าจำเป็นต้องจำกัดการจราจรเพื่องานบำรุงรักษาหรือซ่อมแซมตามกำหนดวาระ บริษัทต้องขอความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคมล่วงหน้าอย่างน้อยสอง (2) สัปดาห์

15. หน้าที่ต่อบริการสาธารณะ

บริษัทต้องปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับทั้งหลายทั้งปวง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของกรมตำรวจ และกองบังคับการตำรวจดับเพลิง หน่วยงานรักษาความปลอดภัย หน่วยงานป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน หน่วยงานสาธารณสุข หน่วยงานป้องกันประเทศ หน่วยงานพิทักษ์รักษาสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานขนส่งหรือจ่ายเชื้อเพลิง

16. การบำรุงรักษา

16.1 บริษัทต้องบำรุงรักษาระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับ รวมทั้งสิ่งปลูกสร้างที่เป็นส่วนประกอบและเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ยกเว้นทางรถไฟของ รฟท. ซึ่งบริษัทมีหน้าที่รับประกันต่อความชำรุดบกพร่องตามข้อ 9.2 ให้อยู่ในสภาพที่ดีตลอดเวลา (ด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัท) โดยต้องทำการบำรุงรักษาตามปกติ บำรุงรักษาตามวาระ บำรุงรักษาพิเศษ และบูรณะปรับปรุงให้สอดคล้องกับมาตรฐานและวิธีปฏิบัติโดยทั่วไปซึ่งเป็นที่ยอมรับของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

รฟท. ยังต้องรับผิดชอบต่อการบำรุงรักษาทางรถไฟของ รฟท. ตามปกติ แต่ค่าใช้จ่ายในการประกอบการและบำรุงรักษาทางรถไฟของ รฟท. และส่วนประกอบทั้งหลายของระบบตลอดจนอุปกรณ์และระบบสนับสนุนที่เกี่ยวข้องต่างๆ ซึ่ง รฟท. และบริษัทใช้ร่วมกัน ให้แบ่งกันตาม

สัดส่วนของการใช้งานระหว่าง รพท.และบริษัท สัดส่วนค่าใช้จ่ายที่แต่ละฝ่ายรับผิดชอบนั้น ให้มีการตกลงระหว่างบริษัท และ รพท.บนพื้นฐานแห่งความเป็นธรรมในภายหลัง ในกรณีที่บริษัทไม่บำรุงรักษาระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับให้ถูกต้อง กระทรวงคมนาคมมีสิทธิสั่งให้บริษัทแก้ไข ซึ่งบริษัทต้องดำเนินการโดยไม่ชักช้า หากบริษัทไม่เริ่มแก้ไขภายในสามสิบ (30) วัน นับแต่วันที่ ได้รับแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรจากกระทรวงคมนาคมให้กระทำการดังกล่าวนั้น กระทรวงคมนาคม จะทำการแก้ไขเองหรือมอบหมายให้บุคคลอื่นแก้ไข แล้วเรียกเอาค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากบริษัทก็ได้ โดยบริษัทต้องให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายดังกล่าวนี้ต้องเป็นจำนวนที่พอสมควรแก่เหตุ

16.2 ในระหว่างอายุสัมปทาน บริษัทต้องบำรุงรักษามรรดาอาคาร สิ่งปลูกสร้าง ตลอดจนอุปกรณ์ส่วนควบใดๆ ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่พัฒนาให้เป็นที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์ภายในพื้นที่สัมปทาน ให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย ปลอดภัย และให้สอดคล้องกับวิถีปฏิบัติโดยทั่วไปและเป็นที่ยอมรับตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และตามมาตรฐานอุตสาหกรรมการก่อสร้างที่ใช้อยู่ในขณะนั้นด้วย ค่าใช้จ่ายของบริษัท ในกรณีที่บริษัทไม่บำรุงรักษามรรดาอาคาร สิ่งปลูกสร้าง ตลอดจนอุปกรณ์ส่วนควบใดๆ ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่พัฒนาให้เป็นที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์ ภายในพื้นที่สัมปทานดังกล่าว รพท.มีสิทธิสั่งให้บริษัทแก้ไขซึ่งบริษัทต้องดำเนินการโดยไม่ชักช้า หากบริษัทไม่เริ่มแก้ไขภายในสามสิบ (30) วัน นับแต่วันที่ ได้รับแจ้งให้กระทำการดังกล่าวนี้เป็นลายลักษณ์อักษรจากรพท. รพท. จะทำการแก้ไขเอง หรือมอบหมายให้บุคคลอื่นแก้ไข แล้วเรียกเอาค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากบริษัทก็ได้ โดยบริษัทต้องให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวต้องเป็นจำนวนที่พอสมควรแก่เหตุ

หากบริษัทได้รับแจ้งตามสมควรว่า รพท. มีเหตุผลที่เชื่อได้ว่า อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ไม่ได้รับการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย บริษัทต้องให้ความร่วมมือและอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ รพท. เข้าไปตรวจสอบอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่บริษัทก่อสร้างขึ้นภายในที่ดินของ รพท. ในระหว่างเวลาทำการปกติ และ รพท. ต้องรับผิดชอบความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเจ้าหน้าที่เหล่านั้นอันเป็นผลโดยตรงจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ในการเข้าไปตรวจสอบดังกล่าวด้วย

17. การใช้จ่ายเงิน

17.1 ภายใต้บังคับแห่งสัญญาข้อ 26.1 รายได้ทั้งหมดที่ได้จาก หรือเกี่ยวข้องกับ การประกอบกิจการระบบทั้งหมดหรือแต่บางส่วนของบริษัท รวมทั้งค่าผ่านทาง ค่าโดยสารรถไฟชุมชน ค่าเช่า ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์ ค่าโฆษณา และรายได้จากเครื่องขายสินค้าอัตโนมัติ ตลอดจนรายได้อื่นๆ อันเป็นสิทธิของบริษัทให้ตกเป็นของบริษัทแต่ผู้เดียว บริษัทมีสิทธิใช้รายได้นั้น ตามที่บริษัทเห็นสมควรแต่ฝ่ายเดียว

17.2 ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของกฎหมาย และระเบียบข้อบังคับของทางราชการ ที่เกี่ยวข้อง และเมื่อได้รับอนุมัติจากธนาคารแห่งประเทศไทยแล้ว บริษัทมีสิทธิส่งเงินตราต่างประเทศ จากบรรดารายได้ที่กล่าวถึงในข้อ 17.1 ออกไปจากประเทศไทยในเวลาใดก็ได้ ทั้งนี้เท่าที่จำเป็น เพื่อให้บริษัทสามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันของตนในการชำระเป็นเงินตรา ต่างประเทศระหว่างอาสุมภ์ทาน ในเรื่องดังต่อไปนี้

- (ก) การชำระคืนเงินกู้ การชำระดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับหนี้ที่เป็น ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเงินกู้ที่บริษัทกู้มาเป็นเงินตราต่างประเทศ
- (ข) ภาระผูกพันเป็นเงินตราต่างประเทศ ซึ่งต้องจ่ายให้แก่บุคคลหรือนิติบุคคล ings ไม่มีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย และเป็นผู้จัดการจำหน่ายสิ่งของและบริการให้แก่บริษัท
- (ค) ภาระผูกพันเกี่ยวกับเงินปันผลและการคืนเงินทุนซึ่งได้นำมาชำระเป็น ค่าหุ้นที่จะต้องจ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทที่มีถิ่นที่อยู่ในต่างประเทศ

18. การประกันภัย

18.1 บริษัทต้องจัดให้มีและดำรงไว้ซึ่งการประกันภัยระบบ รวมทั้งอุปกรณ์และระบบ สนับสนุนที่เกี่ยวข้องทั้งปวง (นอกจากทางรถไฟของ รฟท.) ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ฉ ตลอดอาสุมภ์ทาน ตามความต้องการของผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินสำหรับระยะต่างๆ ของ โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง หรือการประกอบการ และตามที่ เป็นมาตรฐาน สำหรับการ ประกอบกิจการทางหลวงที่เรียกเก็บค่าผ่านทางและการเดินรถไฟชุมชน และบริษัทพิจารณาตาม เหตุผลทางเศรษฐกิจว่าเหมาะสม ค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าว นั้น ให้นำไปใช้เพื่อการทำให้คืนสภาพเดิม การซ่อมแซม และการทดแทนส่วนของระบบ รวมทั้งอุปกรณ์ และส่วนสนับสนุนที่เกี่ยวข้องโดยไม่มีข้อจำกัด หากค่าสินไหมทดแทนไม่เพียงพอที่จะนำไปใช้ก่อสร้าง ใหม่และซ่อมแซมให้คืนสภาพเดิมจนแล้วเสร็จได้ บริษัทต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จด้วยค่าใช้จ่าย สมทบของบริษัทเอง

18.2 บริษัทมีสิทธิที่จะโอนสิทธิในค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยให้แก่บุคคลที่สามได้ แต่ทั้งนี้ เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้หลักประกันสำหรับเงินที่กู้ยืมมาใช้ในโครงการสัมปทานนี้ เท่านั้น และ

(1) บริษัทจะต้องกำหนดเงื่อนไขในการโอนสิทธิดังกล่าวด้วยว่า ผู้รับโอนจะต้องไม่นำค่าสินไหมทดแทนใด ๆ ที่ได้รับไปใช้เพื่อการอื่น นอกจากตามวัตถุประสงค์เดิมของสัญญาประกันภัยเท่านั้น และในกรณีของกรมธรรม์ทุกฉบับที่เอาประกันไว้เพื่อคุ้มครองความเสียหายของระบบหรืออุปกรณ์และระบบสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง หรือส่วนประกอบใด ๆ (แต่ไม่รวมถึงความเสียหายที่เป็นผลสืบเนื่องหรือความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม) ผู้รับโอนต้องยอมรับว่าค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวต้องนำไปใช้เพื่อการทำให้คืนสภาพเดิม การซ่อมแซม หรือการทดแทนส่วนของระบบรวมทั้งอุปกรณ์และระบบสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง และ

(2) บริษัทจะต้องดำเนินการให้ผู้รับโอนในนามของผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินลงนามรับทราบความผูกพันตามที่กำหนดไว้ตามข้อ 18.2(1) ดังกล่าว และ

(3) บริษัทจะต้องส่งสำเนาเอกสารแสดงข้อกำหนดเงื่อนไขตามข้อ 18.2(1) และเอกสารรับทราบความผูกพันตามข้อ 18.2(2) ให้คู่สัญญาฝ่ายรัฐทราบด้วย

19. การตรวจสอบ

บริษัทต้องร่วมมือกับกระทรวงคมนาคม หรือ รพท. ตามแต่กรณี ในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจตราการดำเนินงานต่าง ๆ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งปวง

๑ - ข้อกำหนดว่าด้วยการเงิน

20. อัตราค่าผ่านทางและอัตราค่าโดยสารรถไฟชุมชน

20.1 ภายใต้บังคับแห่งข้อ 22 ของสัญญานี้ บริษัทมีสิทธิแต่ผู้เดียวที่จะเก็บค่าผ่านทางและค่าโดยสารรถไฟชุมชนจากบรรดาผู้ใช้ระบบ คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะดำเนินการทั้งปวงเท่าที่จำเป็นและสมควร เพื่อบังคับให้การเก็บค่าผ่านทางและค่าโดยสารรถไฟชุมชนเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญานี้

20.2 อัตราค่าผ่านทางขึ้นต้นตามที่ได้ตกลงกันระหว่างคู่สัญญาฝ่ายรัฐ และบริษัทนั้น ให้เป็นไปในอัตราก้าวหน้า โดยเพิ่มขึ้นตามระยะทางที่เดินทาง และแตกต่างกันตามประเภทของ ยานพาหนะ ส่วนค่าโดยสารรถไฟชุมชนก็จะ เป็นไปในอัตราก้าวหน้าเช่นเดียวกัน โดยเพิ่มขึ้นตามระยะทางที่เดินทาง และมีอัตราที่แตกต่างกัน ระหว่างผู้ใหญ่ นักเรียนและเด็ก ค่าผ่านทางและค่าโดยสารรถไฟชุมชนขึ้นต้นต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ก. สำหรับขบวนรถไฟชุมชนที่บริษัทกำหนด ให้เป็นรถด่วนให้คิดค่าโดยสารสูงขึ้นได้ในอัตราที่กำหนดหลังจาก ได้รับหนังสือแจ้งการอนุมัติจากคู่สัญญาฝ่ายรัฐแล้ว

20.3 ให้จำแนกยานพาหนะที่ใช้ระบบถนนยกระดับ ออกเป็นห้าประเภทเพื่อประโยชน์ ในการกำหนดอัตราค่าผ่านทาง ดังนี้

ประเภทที่ 1 : รถยนต์ 4 ล้อ

ประเภทที่ 2 : รถบรรทุก 6 ล้อ

ประเภทที่ 3 : รถบรรทุก 8-10 ล้อ

ประเภทที่ 4 : รถ่วง รถบรรทุกคอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต

ประเภทที่ 5 : รถบรรทุกคอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต หรือรถที่มีขนาดใหญ่กว่า

20.4 เว้นแต่กรณีที่จะต้องบังคับตามความในข้อ 25 ให้ใช้อัตราค่าผ่านทางตามที่ กำหนดไว้ในข้อ 20.2 และข้อ 20.3 ตามอัตราเรียกเก็บที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ก. เป็นอัตรา ตายตัว สำหรับช่วงสิบแปด (18) ปีแรก ติดต่อกันเริ่มตั้งแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ และภายหลังจากนั้นให้พิจารณาเพิ่มขึ้นทุกๆ สาม (3) ปี ในอัตราค่าผ่านทางตามที่คู่สัญญาจะ ได้ตกลงกันภายหลัง

20.5 บริษัทสามารถเรียกเก็บค่าเช่าและค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์ ตามที่จะได้ ตกลงกับบุคคลที่สามที่เกี่ยวข้อง สำหรับการให้เช่าทรัพย์สินทั้งปวงที่บริษัทพัฒนาขึ้น เป็นส่วนหนึ่ง ของระบบ รวมทั้งการให้เช่าพื้นที่โฆษณาในระบบนั้นด้วย อย่างไรก็ตาม บริษัทต้องจัดให้พื้นที่ที่มี ขนาดพอสมควรเพื่อใช้ในการปิดประกาศของ รฟท. โดยไม่คิดมูลค่า ณ ตำแหน่งและในขนาดตามที่ จะได้ตกลงกันระหว่าง รฟท. และบริษัทเป็นคราว ๆ ไป

21. การเผยแพร่อัตราค่าผ่านทางและอัตราค่าโดยสารรถไฟชุมชน

ให้บริษัทเผยแพร่อัตราค่าผ่านทางและค่าโดยสารรถไฟชุมชนให้ประชาชนทราบเป็น การทั่วไป โดยปิดประกาศแสดงไว้ที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง และสถานีรถไฟ และบริษัทจะต้อง โฆษณาเผยแพร่ในหนังสือพิมพ์ฉบับสำคัญ ๆ ที่จัดจำหน่ายทั่วประเทศด้วย

22. การเก็บค่าผ่านทางและการเก็บค่าโดยสารรถไม่ชุมชน

ให้บริษัทเก็บค่าผ่านทางและค่าโดยสารรถไม่ชุมชนจากผู้ที่ใช้ระบบการขนส่งทางรถไฟ และถนนยกระดับทุกคน ยกเว้นผู้ใช้ทางและผู้โดยสารรถไม่ชุมชนที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย กฎกระทรวง หรือระเบียบของทางราชการที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับระบบนี้ หากภายหลังวันที่ลงนามในสัญญานี้มีกลุ่มผู้ได้รับการยกเว้นเพิ่มขึ้น คู่สัญญาฝ่ายรัฐและบริษัทจะเจรจาตกลงกันถึงเงินชดเชยเพื่อทดแทนรายได้ของบริษัทที่ลดลงอันเนื่องมาจากการยกเว้นที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว

๗ - ระยะเวลาสัมปทาน

23. อายุสัมปทาน

23.1 ให้สัมปทานนี้มีกำหนดเวลาสามสิบ (30) ปี นับแต่วันที่สัญญามีผลบังคับ อย่างไรก็ตาม บริษัทอาจร้องขอให้คู่สัญญาฝ่ายรัฐพิจารณาขยายระยะเวลาอายุสัมปทานดังกล่าว ออกไปเป็นเวลาแปด (8) ปี ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุในสัญญานี้ คำร้องขอดังกล่าว ต้องกระทำล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสาม (3) ปี ก่อนวันสิ้นสุดอายุสัมปทาน คู่สัญญาฝ่ายรัฐต้องไม่ปฏิเสธ การให้ความยินยอมในการขยายอายุสัมปทานดังกล่าว โดยไม่มีเหตุอันควร ในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐ มิได้แจ้งปฏิเสธการให้ความยินยอมพร้อมเหตุผลภายในหกสิบ (60) วัน หลังจากได้รับคำร้องขอ ให้ถือว่าคู่สัญญาฝ่ายรัฐยินยอมให้ขยายอายุสัมปทานแล้ว

23.2 หลังจากระยะเวลาสัมปทานที่ขยายออกไปตามข้อ 23.1 สิ้นสุดลง บริษัทอาจ ร้องขอให้ขยายอายุสัมปทานออกไปได้ ในส่วนที่เกี่ยวกับกรณีหนึ่งกรณีใด หรือทั้งสองกรณีดังนี้

(ก) การประกอบกิจการทางหลวงที่เรียกเก็บค่าผ่านทาง (Toll Fees) และ/หรือ การเดินรถไฟชุมชน และ

(ข) การจัดเก็บประโยชน์จากทรัพย์สินเชิงพาณิชย์ และที่อยู่อาศัยที่ก่อสร้างขึ้นในพื้นที่ สัมปทาน

อีกไม่เกินสองครั้ง ครั้งละสิบ (10) ปี คำร้องขอดังกล่าวต้องกระทำล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสาม (3) ปี ก่อนวันสิ้นสุดอายุสัมปทาน เมื่อบริษัทยื่นคำร้องขอดังกล่าวแล้ว คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะเชิญบริษัท มาพิจารณาเพื่อทำความตกลงในข้อกำหนดและเงื่อนไขของการขยายอายุสัมปทานภายในระยะเวลา

เพียงพอแก่การที่บริษัทจะสามารถตระเตรียมงานเพื่อประกอบการระบบ หรือแต่บางส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปได้ การกล่าวถึงอายุสัมปทานในสัญญาข้อ 23.2 นี้ให้หมายความรวมถึง อายุสัมปทานตามที่ได้ขยายออกไปด้วย

หากคู่สัญญาฝ่ายรัฐและบริษัทไม่สามารถตกลงในข้อกำหนดและเงื่อนไขของการขยายอายุสัมปทานตามวรรคก่อนได้ ให้ถือว่าอายุสัมปทานได้สิ้นสุดลงเมื่อครบกำหนดระยะเวลาที่ขยายตามข้อ 23.1

23.3 การกล่าวถึงการสิ้นสุดอายุสัมปทานในข้ออื่น ๆ ของสัญญานั้น นอกเหนือจากข้อ 23.1 และ 23.2 ข้างต้น ให้หมายความรวมถึงกรณีที่สัมปทานสิ้นสุดอายุลงเนื่องจากสัญญานี้สิ้นสุดลงก่อนครบกำหนดตามข้อ 26 ข้อ 27 ข้อ 28 และข้อ 29 ด้วย

24. การส่งมอบระบบเมื่อสิ้นสุดอายุสัมปทาน

24.1 บรรดาอาคารและสิ่งปลูกสร้างทั้งหลายที่บริษัทก่อสร้างขึ้นในพื้นที่สัมปทาน รวมถึงทางรถไฟ ถนนยกระดับ และทางเชื่อมกับถนนที่มีอยู่เดิมตามสัญญานี้ ให้ตกเป็นทรัพย์สินของ รฟท.ทันทีที่ก่อสร้าง บริษัทยังคงมีสิทธิในการใช้อาคารและสิ่งปลูกสร้างนั้นๆ รวมทั้งสิทธิอื่นทั้งปวงในอาคารและสิ่งปลูกสร้างเหล่านี้ ตามที่ได้รับภายใต้เงื่อนไขสัญญานี้ตลอดอายุสัมปทาน บริษัทสามารถใช้ทางรถไฟของ รฟท. รวมทั้งอุปกรณ์และระบบสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง ในระหว่างอายุสัมปทานได้ ทั้งนี้ เมื่อได้รับอนุญาตจาก รฟท.แล้ว ซึ่ง รฟท.ต้องไม่ปฏิเสธความยินยอมโดยไม่มีเหตุอันควร และเมื่อได้รับความเห็นชอบในหลักการจาก รฟท. ในการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่เกี่ยวกับแผนแบบแนวคิดแล้ว บริษัทมีสิทธิขยายหรือทดแทนและกระทำการเปลี่ยนแปลง แก๊สหรือบูรณะซ่อมแซมบรรดาอาคารและสิ่งปลูกสร้างทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเป็นคราว ๆ ไป ตามที่บริษัทเห็นว่าสมควรแก่การประกอบการสัมปทาน

24.2 เมื่ออายุสัมปทานสิ้นสุดลง หรือเมื่อสัมปทานสิ้นสุดลงเนื่องจากสัญญานี้สิ้นสุดลงก่อนครบกำหนดตามข้อ 26 ข้อ 27 ข้อ 28 และข้อ 29 บริษัทจะต้องส่งมอบระบบรวมทั้งพื้นที่สัมปทาน (ยกเว้นทางรถไฟของ รฟท. สถานีรถไฟกลางแห่งใหม่ที่บางซื่อ รวมทั้งอุปกรณ์และระบบสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนอาคารที่สร้างขึ้นทดแทนตามที่ระบุในข้อ 2.1 2.2 2.3 2.4 2.5 และ 2.6 ในภาคผนวก ข. ซึ่งบริษัทต้องมอบให้ รฟท. เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ) ทางหลวงที่เรียกเก็บค่าผ่านทาง ระบบรถไฟชุมชนตลอดจนทางรถไฟ ล้อเลื่อน เครื่องจักรอุปกรณ์

และเครื่องอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง บรรดาอาคาร และสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่สัมปทาน (ตลอดจนสวนควาบ เครื่องอุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ใด ๆ) ตามสภาพในขณะนั้น รวมทั้ง บรรดาอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้คู่มือการใช้งาน เอกสารทางเทคนิค การบริหาร ตลอดจน อุปกรณ์ความสะดวกที่เกี่ยวข้องที่บริษัทใช้ในการประกอบการและบำรุงรักษาที่เกี่ยวข้องกับระบบทั้งสิ้น ให้แก่ รพท. โดยบริษัทจะเรียกค่าตอบแทนใด ๆ มิได้

สัญญาเช่าและสัญญาให้สิทธิประกอบการที่บริษัทได้ทำขึ้นภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญานี้ และยังมีผลใช้บังคับอยู่ จะไม่ถูกกระทบกระเทือนเนื่องจากการสิ้นสุด หรือ การเลิกสัญญานั้น แต่จะมีผลใช้บังคับต่อไป โดย รพท. หรือบุคคลที่ รพท. มอบหมายจะเข้าสวม สิทธิและหน้าที่ของบริษัทตามสัญญาเช่าและสัญญาให้สิทธิประกอบการทั้งปวงนั้น นับจากอาสัญสัมปทาน สิ้นสุดลง และหากได้รับการร้องขอจากผู้เช่าหรือผู้ได้รับสิทธิประกอบการ รพท. หรือบุคคลที่ รพท. มอบหมาย ต้องจัดทำสัญญาเช่าหรือสัญญาให้สิทธิประกอบการดังกล่าวขึ้นใหม่ โดยไม่คิดมูลค่าตาม ข้อกำหนดเดิม จนกว่าจะถึงวันที่ระบุไว้เป็นวันสิ้นสุดสัญญาเช่าหรือสัญญาให้สิทธิประกอบการนั้น

การเข้าสวมสิทธิและหน้าที่ของบริษัท ตามวรรคก่อน ไม่มีผลเป็นการลบล้าง ความรับผิดชอบที่บริษัทมีต่อผู้สัญญาฝ่ายรัฐตามข้อผูกพันแห่งสัญญานี้

24.3 คู่สัญญาต้องประชุมปรึกษาหารือกันล่วงหน้าอย่างน้อยหนึ่ง (1) ปี ก่อนสิ้นสุด อาสัญสัมปทาน เพื่อตกลงเกี่ยวกับแผนการทำบัญชีทรัพย์สินและส่งมอบระบบ เพื่อให้การส่งมอบ ระบบดำเนินไปโดยเรียบร้อยและไม่ทำให้การประกอบการ หรือการบำรุงรักษาระบบดังกล่าวต้อง หยุดชะงัก

24.4 บริษัทมีสิทธิตลอดอาสัญสัมปทานที่จะใช้ประโยชน์ ครอบครอง และให้เช่า หรือ ทำสัญญาให้สิทธิประกอบการเพื่ออนุญาตให้บุคคลอื่นใช้ที่ดินส่วนใด ๆ ของพื้นที่สัมปทาน หรืออาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ (หรือส่วนหนึ่งส่วนใด) ที่สร้างขึ้นในพื้นที่สัมปทาน และให้สิทธิในการขุด ก่อสร้าง ขยาย ก่อสร้างทดแทน เปลี่ยนแปลง แก้ไข หรือบูรณะซ่อมแซมบนที่ดิน หรือต่ออาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างนั้น โดยได้รับค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์ ค่าเช่า ค่าตอบแทน ค่าธรรมเนียม หรือจำนวนเงินอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าและสัญญาให้สิทธิประกอบการจากบุคคลที่สามตามที่บริษัท เห็นสมควรและบริษัทไม่ต้องรายงานเกี่ยวกับรายได้ดังกล่าวต่อผู้สัญญาฝ่ายรัฐ (ยกเว้นในกรณีที่ ผู้แทนของผู้สัญญาฝ่ายรัฐใช้อำนาจหน้าที่ตามสัญญาข้อ 6.7 และในกรณีที่บริษัทชำระเงินตอบแทน ให้แก่ รพท. ในงวดที่เข้าถึงสามสิบแปดตามทีระบุไว้ในภาคผนวก ข. บริษัทจะต้องแสดงรายรับและ

ผลกำไรอันแท้จริงให้ รพท.ทราบ นอกจากนี้ในกรณีที่บริษัทขอปรับอัตราค่าผ่านทาง หรือค่าโดยสารรถไฟชุมชน คู่สัญญาฝ่ายรัฐมีสิทธิตรวจสอบรายได้ของบริษัทได้) ทั้งนี้ บริษัทไม่มีอำนาจที่จะให้สิทธิใด ๆ แก่บุคคลที่สาม เกี่ยวกับอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่ยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จอันจะก่อให้เกิดผลผูกพันกับ รพท. รพท. จะไม่ผูกพันโดยสัญญาเช่าหรือสัญญาให้สิทธิประกอบการที่เกี่ยวกับอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ก่อนการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างเหล่านั้นจะแล้วเสร็จ

บริษัทสัญญาว่าบริษัทจะไม่ทำการโฆษณาไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ เกี่ยวกับการให้เช่าหรือให้สิทธิประกอบการในอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่สัมปทาน ภายในระยะเวลาหนึ่ง (1) ปี นับแต่วันที่สัญญานี้มีผลบังคับ

24.5 ในส่วนของทรัพย์สินที่บริษัทจะพัฒนาขึ้นเป็นที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์ในพื้นที่สัมปทานนั้น บริษัทประสงค์จะทำสัญญาเช่าและสัญญาให้สิทธิประกอบการระยะยาวที่สุดเท่าที่บริษัทมีสิทธิจะกระทำได้ เพื่อที่จะได้รับค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์ในระดับต้น และ/หรือ เพื่อให้รายได้จากการเช่ามีเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง อันจะช่วยในการจัดหาเงินมาดำเนินโครงการ และเพื่อให้ข้อกำหนดที่เสนอต่อผู้เช่าและผู้ได้รับสิทธิประกอบการดังกล่าวเป็นที่ดึงดูดความสนใจ สัญญาเช่าและสัญญาให้สิทธิประกอบการดังกล่าวอาจมีอายุสัญญาเช่าช่วงแรก ได้จนถึงสิ้นสุดอายุสัมปทานสามสิบ (30) ปี ซึ่งอาจได้รับการนิรโทษกรรมให้ขยายได้อีกแปด (8) ปี โดยการร้องขอต่อบริษัท หรือต่อ รพท. หรือต่อบุคคลที่ รพท. มอบหมาย แล้วแต่กรณีโดยอนุโลมตามนัยข้อ 23.1 ผู้เช่าและผู้ได้รับสิทธิประกอบการอาจได้รับสิทธิขอต่ออายุสัญญาเช่าและสัญญาให้สิทธิประกอบการดังกล่าวออกไปอีกเป็นเวลาสิบ (10) ปี สำหรับครั้งแรกและอีกสิบ (10) ปี สำหรับครั้งต่อไปโดยต้องมีการเจรจาทำความตกลงในเรื่องค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์ ค่าเช่า ค่าธรรมเนียมอื่น หรือจำนวนเงินอื่นใด ซึ่งต้องชำระในการต่ออายุสัญญาเช่าหรือสัญญาให้สิทธิประกอบการนั้นในเวลาอันควร กับ บริษัท หรือกับ รพท. หรือบุคคลที่ รพท. มอบหมาย แล้วแต่กรณี ข้อกำหนดและเงื่อนไขนอกเหนือจากค่าธรรมเนียม ค่าเช่าและเงินอื่นใดข้างต้นที่กำหนดขึ้นใหม่สำหรับผู้เช่า หรือผู้ได้รับสิทธิประกอบการ จะต้องไม่เพิ่มภาระไปกว่าสัญญาเช่าหรือสัญญาให้สิทธิประกอบการเดิม รพท. รับทราบและตกลงว่า รพท. จะยอมรับและอนุญาตให้ผู้เช่าและผู้ได้รับสิทธิประกอบการใช้สิทธิต่าง ๆ ซึ่งอาจมีอยู่ภายหลังจากที่มีการเลิกสัญญานี้ก่อนครบกำหนด ผู้เช่าและผู้ได้รับสิทธิประกอบการนั้นจะได้รับอนุญาตให้เช่าช่วง โอนสิทธิ และโอนผลประโยชน์ตามที่ระบุในสัญญาเช่าและสัญญาให้สิทธิประกอบการนั้นได้ด้วย

ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาเช่าและสัญญาให้สิทธิประกอบการ ที่บริษัทจะจัดทำให้เป็นไปตามที่บริษัทเห็นสมควรในแต่ละสภาพการณ์ และในกรณีที่สัญญานั้นให้สิทธิหรืออำนาจบางประการแก่บุคคลที่สาม ข้อกำหนดและเงื่อนไขดังกล่าวจะต้องไม่ขัดแย้งหรือไม่สอดคล้องในสาระสำคัญกับข้อกำหนดตามสัญญานี้หรือตามเงื่อนไขที่ได้มีการตกลงกันแล้วระหว่าง รพท. กับบริษัท

ทั้งนี้ ก่อนที่บริษัทจะเริ่มใช้สัญญาดังกล่าวกับบุคคลที่สาม บริษัทจะต้องจัดทำร่างสัญญาเช่าและร่างสัญญาให้สิทธิประกอบการและร่างสัญญาใด ๆ ที่เป็นรูปแบบมาตรฐาน จำนวนห้า (5) ชุด ให้ รพท. พิจารณาและตรวจสอบให้ความเห็นชอบล่วงหน้าก่อน โดยในร่างสัญญามาตรฐานดังกล่าวจะต้องระบุให้บุคคลที่สามยอมรับถึงสิทธิและหน้าที่ของ รพท. หรือบุคคลที่ รพท. มอบหมายตามแต่กรณี ในการสวมสิทธิของบริษัทตามสัญญาเช่าและสัญญาให้สิทธิประกอบการตามที่ระบุไว้ในสัญญาข้อ 24.2 วรรคสอง และจะต้องระบุให้บุคคลที่สามรับทราบถึงการจำกัดสิทธิของบริษัทตามที่ระบุไว้ในสัญญาข้อ 24.4 ในกรณีที่ รพท. มิได้แจ้งการไม่เห็นชอบพร้อมด้วยเหตุผลภายในหกสิบ (60) วัน หลังจากที่ รพท. ได้รับรูปแบบร่างสัญญามาตรฐานแล้ว ให้ถือว่า รพท. ได้ให้ความเห็นชอบในรูปแบบมาตรฐานนั้นแล้ว

ถ้าบริษัทมีความจำเป็นที่จะทำสัญญาในรูปแบบพิเศษที่แตกต่างในสาระสำคัญจากรูปแบบร่างสัญญามาตรฐานดังกล่าวในวรรคแรกแล้ว บริษัทจะต้องเจรจาและตกลงกับ รพท. เป็นกรณี ๆ ไป

24.6 รพท. รับทราบ และตกลงว่า สัญญาเช่าและสัญญาให้สิทธิประกอบการใด ๆ ของบริษัท อาจมีข้อกำหนดว่า ในกรณีที่อายุสัมปทานสิ้นสุดลง ค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์ (ถ้ามี) ที่ต้องชำระเมื่อมีการต่อสัญญาเช่าหรือสัญญาให้สิทธิประกอบการ ค่าเช่า และค่าธรรมเนียมอื่นๆ หรือเงินจำนวนอื่นที่ต้องชำระตามสัญญาดังกล่าว ที่จะต้องชำระให้แก่ รพท. หรือบุคคลที่ รพท. มอบหมายตามความในข้อ 24.5 ข้างต้นนี้ ต้องให้เจรจาต่อรองกับ รพท. หรือบุคคลที่ รพท. มอบหมาย และจำนวนดังกล่าวต้องไม่สูงกว่าอัตราของตลาดหรือจำนวนที่ รพท. หรือผู้ที่ รพท. มอบหมายเรียกให้ชำระตามสัญญาเช่าหรือสัญญาให้สิทธิประกอบการของทรัพย์สินที่คล้ายคลึงกันในขณะนั้น และตั้งอยู่ในทำเลคล้ายคลึงกัน การใช้สิทธิต่าง ๆ ดังกล่าวในการต่ออายุสัญญาเช่าและสัญญาให้สิทธิประกอบการต้องคงเป็นไปตามเงื่อนไขและข้อกำหนดที่ระบุในข้อ 24.5

24.7 รพท. ตกลงว่าบริษัทสามารถเปิดเผยข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญานี้เท่าที่จำเป็นต่อผู้ที่จะเป็นผู้เช่าและผู้ได้รับสิทธิประกอบการ เพื่อเป็นหลักฐานแสดงว่าบริษัทมีสิทธิทำสัญญาเช่า หรือสัญญาให้สิทธิประกอบการตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่บริษัทเสนอ

๑ - การปรับอัตราค่าผ่านทางและอัตราค่าโดยสารรถไผ่ชุมชน

25. การปรับอัตราค่าผ่านทางและอัตราค่าโดยสารรถไผ่ชุมชน

บริษัทอาจร้องขอต่อกระทรวงคมนาคม ให้พิจารณาอนุญาตให้ปรับอัตราค่าผ่านทาง (Toll Fees) และ/หรือค่าโดยสารรถไผ่ชุมชนที่ใช้อยู่ในขณะนั้น โดยคำร้องขอของบริษัทจะต้องมีรายละเอียดเหตุผลและแสดงฐานะทางการเงินของบริษัท ซึ่งได้รับผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญ สันนิษฐาน และกระทรวงคมนาคมจะพิจารณาคำร้องขอและพิจารณาให้ความเห็นชอบคำร้องขอปรับอัตราค่าผ่านทาง และค่าโดยสารรถไผ่ชุมชนของบริษัทตามควรในกรณีดังต่อไปนี้

25.1 เพื่อให้เป็นธรรมต่อบริษัทในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญและอย่างร้ายแรง ในสถานะการดำเนินงานเศรษฐกิจ โดยบริษัทจะได้ใช้ปัจจัยมูลฐานทางเศรษฐกิจที่ระบุไว้ในภาคผนวก ช. ซึ่งเป็นพื้นฐานในการวางแผนทางการเงินในวาระเริ่มแรกของอาสัญญีสัมปทาน มาเปรียบเทียบกับปัจจัยมูลฐานทางเศรษฐกิจในเวลาที่บริษัทยื่นคำร้องขอ มาประกอบการพิจารณาคำร้องขอปรับอัตราค่าผ่านทางและอัตราค่าโดยสารรถไผ่ชุมชน ทั้งนี้ เพื่อให้ฐานะทางการเงินของบริษัท ที่ต้องกระทบกระเทือนได้กลับคืนสภาพเดิม หรือ

25.2 เมื่อบริษัทร้องขอ คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะทำการเจรจากับบริษัทเพื่อแก้ไขผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อฐานะการเงินของบริษัท ด้วยการปรับอัตราค่าผ่านทางและ/หรือค่าโดยสารรถไผ่ชุมชน ทั้งนี้ ผลกระทบต่อฐานะการเงินของบริษัทดังกล่าว จะต้องเป็นผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญและจะต้องเป็นผลโดยตรงมาจากเหตุหนึ่งเหตุใดต่อไปนี้

(ก) เหตุสุดวิสัย หรือเหตุการณ์อื่น ซึ่งไม่อยู่ในวิสัยที่คู่สัญญาซึ่งได้รับผลกระทบจะควบคุมได้ ทำให้ระชะใด ๆ ของระบบหรือบางส่วนที่สำคัญของระบบนั้นไม่สามารถจะเปิดใช้งานได้ตามกำหนดเวลา และ/หรือทำให้ไม่สามารถประกอบการได้ตามปกติ หรือทำให้ไม่สามารถเก็บและใช้ ค่าผ่านทาง หรือค่าโดยสารรถไผ่ชุมชน หรือค่าเช่า หรือทำให้เกิดความเสียหายแก่ระชะใด ๆ ของระบบ (หรือบางส่วนที่สำคัญของระบบนั้น)

(ข) การเปลี่ยนแปลงใดๆ ในตัวบทกฎหมาย หรือได้มีการออกกฎหมายใหม่ ซึ่งเป็นผลให้อัตราค่าภาษี และ/หรืออากรที่เรียกเก็บโดยตรงจากบริษัทได้เพิ่มขึ้น หรือเป็นผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อค่าตอบแทน หรือค่าใช้จ่ายของบริษัท ในการก่อสร้างและประกอบการระชะใด ๆ ของระบบ ทั้งนี้ เมื่อเทียบกับสถานการณ์ทั่วไปในวันที่สัญญามีผลบังคับ

(ค) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความล่าช้าในการจัดทำแผนแบบและ/หรืองานก่อสร้าง รวมทั้งการไม่ส่งมอบที่ดินภายในกำหนดเวลาตามข้อ 8 (ยกเว้นในกรณีตามข้อ 10.1 และข้อ 26.1 ซึ่ง รพท. มีสิทธิระงับการส่งมอบพื้นที่สัมปทานได้) โดยบริษัทได้มีส่วนก่อให้เกิดความล่าช้า

(ง) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของส่วนราชการ ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดการสูญเสียจำนวนยานพาหนะและผู้โดยสาร ในกรณีดังต่อไปนี้

- การก่อสร้างหรือเพิ่มช่องจราจรหรือเส้นทางการเดินรถไฟที่ขนานหรือติดกับพื้นที่สัมปทานหรือให้บริการใน เขตเดียวกันกับพื้นที่สัมปทาน ซึ่งเป็นภาระแข่งขันกับระยะใดๆ ของระบบ ยกเว้นบรรดาโครงการของส่วนราชการที่กำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง การเจรจาต่อรองหรือได้มีการวางแผนในหรือก่อนวันลงนามในสัญญาฯ ซึ่งรวมถึง แต่ไม่จำกัดเพียงโครงการที่ปรากฏในภาคผนวก ฎ.

- การเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง การตัดแปลงหรือปิดถนนเชื่อมการจราจรกับระยะใดๆ ของระบบ ซึ่งเป็นระยะเวลาเกินสมควร จนเป็นอุปสรรคกีดขวาง จำกัด หรือปิดกั้นการไหลเวียนของจราจรที่ยังหรือไปจากระยะใด ๆ ของระบบ

- การสูญเสียจำนวนยานพาหนะและผู้โดยสาร ที่เกิดขึ้นเป็นระยะเวลายาวนานเกินสมควรอันเนื่องมาจากการกระทำของกระทรวงคมนาคม หรือ รพท.

- ข้อจำกัดใด ๆ ในอนาคตซึ่งส่วนราชการใด ๆ ออกเพื่อใช้บังคับกับยานพาหนะบางประเภทในการใช้ถนนในเขตกรุงเทพมหานคร และ/หรือ ในระยะใด ๆ ของระบบในเวลาใดๆ ซึ่งจะ เป็นเหตุโดยตรงทำให้ปริมาณการจราจรปกติในระยะใด ๆ ของระบบลดลงเป็นระยะเวลายาวนานเกินสมควร

(จ) การละเว้นการปฏิบัติหน้าที่เฉพาะส่วนที่เป็นสาระสำคัญตามสัญญา ของกระทรวงคมนาคม หรือ รพท.

(ฉ) ข้อสมมุติฐานหลักใด ๆ ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญที่กล่าวถึงในภาคผนวก ฅ. ไม่เป็นจริง หรือสิ้นสุดความเป็นจริง โดยมิได้เป็นผลมาจากความผิดของบริษัท

25.3 ไม่ว่ากรณีจะเป็นอย่างไรก็ตาม บริษัทจะปรับอัตราค่าผ่านทาง (Toll Fees) และ/หรือค่าโดยสารรถไฟชুমัน โดยมิได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคมมิได้

๗ - ผลประโยชน์ต่อคู่สัญญาฝ่ายรัฐ

26. ผลประโยชน์ต่อคู่สัญญาฝ่ายรัฐ

26.1 บริษัทต้องจ่ายค่าตอบแทนแก่ รพท. เป็นจำนวนเงินและตามกำหนดเวลา และต้องดำเนินงานต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ข. เพื่อแลกเปลี่ยนกับการได้มาซึ่งสัมปทานระบบ และการใช้ที่ดินของ รพท. ตลอดอายุสัมปทาน ในกรณีที่บริษัทละเลยไม่ชำระค่าตอบแทนให้ รพท. ในระหว่างระยะเวลาก่อสร้าง รพท. มีสิทธิระงับการส่งมอบพื้นที่สัมปทานตามที่ได้กำหนดไว้ในภาคผนวก ก. เป็นเหตุชั่วคราวจนกว่าบริษัทจะชำระค่าตอบแทนดังกล่าว พร้อมกับดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นให้แก่ รพท. ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 26.2

26.2 หากบริษัทละเลยไม่ชำระเงินค่าตอบแทนจำนวนใด ๆ ภายในสิบสี่ (14) วัน นับจากวันที่กำหนดให้ต้องชำระเงินดังกล่าว ให้บริษัทชำระดอกเบี้ยแก่ รพท. สำหรับจำนวนเงินที่ค้างชำระอยู่ นับจากวันที่ต้องชำระเงินนั้น จนถึงวันที่ได้มีการชำระเงินดังกล่าว ในอัตราร้อยละ 0.049 ต่อวัน เศษของวันให้คิดเป็นหนึ่งวัน สำหรับจำนวนเงินที่ค้างชำระอยู่ตลอดเวลาที่มีการผิดนัดขึ้น

26.3 หากบริษัทละเลยไม่ชำระเงินค่าตอบแทนจำนวนใด ๆ ภายในหก (6) เดือน นับจากวันที่กำหนดให้ต้องชำระเงินดังกล่าว กรณีถือว่าร้ายแรงถึงขั้นสมควรเป็นเหตุให้บอกเลิกสัญญานี้ได้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 27.1 คู่สัญญาฝ่ายรัฐอาจบอกเลิกสัญญานี้ได้

26.4 นับแต่วันที่เปิดใช้งานและเรียกเก็บค่าผ่านทางระยะที่ 1 จนถึงวันสิ้นสุดอายุสัมปทาน คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะเป็นผู้ให้ความเห็นชอบผู้ตรวจสอบบัญชีที่บริษัทคัดเลือกและต้องไม่ปฏิเสธการให้ความเห็นชอบดังกล่าวโดยไม่มีเหตุอันควร ระบบบัญชีที่บริษัทใช้ต้องเป็นไปตามหลักการบัญชีอื่นเป็นที่ยอมรับกันตามกฎหมายไทย บริษัทต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบบัญชี

26.5 บริษัทจะต้องปรับปรุงทางรถไฟของ รพท. ตลอดจนอุปกรณ์และระบบสนับสนุนที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดในข้อ 2.1 ของภาคผนวก ข. โดยแผนแบบรายการปรับปรุงและแผนการดำเนินงานจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก รพท. ก่อน การรับประกันความชำรุดบกพร่องของทางรถไฟ ตลอดจนอุปกรณ์และระบบสนับสนุนที่เกี่ยวข้องดังกล่าว เป็นไปตามเงื่อนไขที่กล่าวไว้ในสัญญาข้อ 9.2

26.6 บริษัทต้องก่อสร้างสถานีรถไฟกลางแห่งใหม่ ที่บางซื่อ และจะต้องก่อสร้างอาคารทดแทนชั้นโดยไม่คิดมูลค่า เพื่อการใช้สอยและเป็นประโยชน์แก่ รฟท. ตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 2.2 2.3 2.4 2.5 และ 2.6 ของภาคผนวก ข. และให้เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไข ตลอดจนภาคผนวกต่างๆ ของสัญญาฯ โดยแผนแบบขั้นต้นและขั้นสุดท้ายของสถานีรถไฟกลางและอาคารดังกล่าว รวมทั้งแผนการดำเนินงาน จะต้องได้รับความเห็นชอบจาก รฟท. ก่อนที่บริษัทจะลงมือก่อสร้างหรือจัดหาแล้วแต่กรณี

ให้สถานีรถไฟกลางและอาคารดังกล่าวตกเป็นของ รฟท. ทันทีที่ก่อสร้าง ส่วนอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ หรือเครื่องอุปกรณ์ใด ๆ ที่บริษัทต้องเป็นผู้จัดหาตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ เพื่อการใช้สอยอย่างถาวรในสถานีรถไฟกลางและอาคารดังกล่าวให้ตกเป็นทรัพย์สินของ รฟท. เมื่อได้มีการส่งมอบมายังอาคารนั้น ๆ เพื่อการดังกล่าว

บริษัทจะต้องรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องของสถานีรถไฟกลาง อาคาร และบรรดาเครื่องอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง มีกำหนดหนึ่ง (1) ปี นับจากวันที่ รฟท. ได้ตรวจรับมอบงานก่อสร้างสถานีรถไฟกลาง อาคาร และบรรดาเครื่องอุปกรณ์ดังกล่าว และให้นำความในข้อ 9.2 มาใช้โดยอนุโลม

๗ - การเลิกสัญญา

27. การเลิกสัญญาโดยคู่สัญญาฝ่ายรัฐ

27.1 นอกเหนือจากกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้ คู่สัญญาฝ่ายรัฐอาจบอกเลิกสัญญานี้ได้ในกรณีที่บริษัท "ได้ล้มละลาย" หรือถูกนักธุรกิจทรัพย์สินได้เด็ดขาด หรือจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ไม่กระทำการให้ถูกต้องตามหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ รวมทั้งการที่บริษัทจงใจโดยไม่มีเหตุอันควร หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ไม่เริ่มต้น หรือไม่ทำการสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้างระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับ ภายในเวลาอันควร หรือตามแผนการดำเนินงาน จนเป็นเหตุให้คู่สัญญาฝ่ายรัฐมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า บริษัทจะไม่สามารถก่อสร้างระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับให้แล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในสัญญาฯ ในกรณีเหตุสุดวิสัย (ตามข้อ 32.5) และเหตุดังกล่าวนี้ต้องร้ายแรงจนถึงขั้นที่สมควรเป็นเหตุให้บอกเลิกสัญญานี้ได้

การบอกเลิกสัญญานี้ต้องดำเนินการตามกระบวนการตามลำดับดังต่อไปนี้

27.1.1 ขั้นตอนที่หนึ่ง คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะต้องมีหนังสือบอกกล่าวไปยังบริษัท ระบุถึงสาเหตุตามข้อ 27.1 ที่อ้างว่าให้สิทธิแก่คู่สัญญาฝ่ายรัฐที่จะบอกเลิกสัญญานี้ได้ หากบริษัท ไม่ทำการแก้ไข การแจ้งนั้นต้องระบุรายละเอียดของเหตุการณ์อันนำมาซึ่งเหตุดังกล่าว ในกรณีที่ บริษัทต้องแก้ไขการผิดสัญญา ภายในเก้าสิบ (90) วัน หลังจากวันที่ได้รับคำบอกกล่าว หรือ ภายในระยะเวลาที่นานกว่านั้นตามที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะกำหนด ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัย ทำให้บริษัท มิได้ปฏิบัติตามสัญญา และหากบริษัทไม่อยู่ในวิสัยที่จะแก้ไขการผิดสัญญา หรือแก้ไขผลจากเหตุ สุดวิสัยได้ภายในกำหนดเวลาดังกล่าว บริษัทต้องเริ่มมาตรการและดำเนินการอย่างเต็มที่ต่อไป เพื่อแก้ไขการผิดสัญญา หรือแก้ไขผลจากเหตุสุดวิสัยดังกล่าวอย่างได้ผล หากเป็นการสมควร คู่สัญญาต้องปรึกษาหารือกัน เพื่อให้สามารถตกลงกันถึงทางเลือกอื่นอันเป็นที่พอใจของทั้งสองฝ่าย ซึ่งอาจทำให้สัมปทานมีผลบังคับต่อไป กรณีดังกล่าวข้างต้นนี้ หากบริษัทได้แก้ไขการผิดสัญญา หรือแก้ไขผลจากเหตุสุดวิสัยดังกล่าวแล้ว ให้ถือว่าสาเหตุของการบอกเลิกสัญญาดังกล่าว เป็นอันหมดสิ้นไป

27.1.2 ขั้นตอนที่สอง หากบริษัทพิจารณาโดยสุจริตแล้วเห็นว่าสาเหตุของการ บอกเลิกสัญญาที่กล่าวอ้างนั้น ไม่มีมูลหรือไม่ร้ายแรงเพียงพอถึงขนาดที่เป็นเหตุให้บอกเลิกสัญญานี้ได้ บริษัทต้องชี้แจงแสดงสาเหตุอย่างชัดเจนต่อคู่สัญญาฝ่ายรัฐ และในกรณีที่คำชี้แจงแสดงสาเหตุเป็นที่ พอใจของคู่สัญญาฝ่ายรัฐแล้ว คู่สัญญาฝ่ายรัฐต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้บริษัททราบ ภายใน สามสิบ (30) วัน หลังจากได้รับคำชี้แจงแสดงสาเหตุจากบริษัท และหลังจากนั้นให้กรณีเป็นอันยุติ

27.1.3 ขั้นตอนที่สาม ในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐเห็นว่าคำชี้แจงแสดงสาเหตุของ บริษัทยังไม่เป็นที่ยอมรับได้ คู่สัญญาฝ่ายรัฐต้องแจ้งให้บริษัททราบ ในกรณีนี้ให้ถือว่าได้มีข้อพิพาท อันเกี่ยวกับสัญญานี้เกิดขึ้นแล้วระหว่างคู่สัญญาฝ่ายรัฐกับบริษัท และให้ระงับข้อพิพาทนั้นตามความ ในข้อ 31 แห่งสัญญานี้

27.2 ให้สิทธิและหน้าที่ทั้งปวงตามสัญญาของบริษัท และคู่สัญญาฝ่ายรัฐคงอยู่ โดย ไม่เปลี่ยนแปลงจนกว่าจะได้มีการระงับข้อพิพาทไปโดยความตกลงร่วมกันของคู่กรณี หรือตามที่ กำหนดไว้ในข้อ 31 ของสัญญานี้

27.3 ในกรณีที่มีการบอกเลิกสัญญานี้ก่อนวันสิ้นสุดอาณัติสัมปทานด้วยเหตุผลใด ๆ ตาม ที่ได้กล่าวถึงในข้อ 27.1 ยกเว้นเพราะเหตุสุดวิสัย คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะได้รับค่าเสียหายจากบริษัท ตามข้อ 27.4

27.4 ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 222 และมาตรา 391 การชดเชยค่าเสียหายตามข้อ 27.3 นั้น มีความมุ่งหมายเพื่อให้คู่สัญญาฝ่ายรัฐอยู่ในสถานะเสมอเหมือนกับคู่สัญญาฝ่ายรัฐควรคาดหวังได้ว่าจะได้รับ หากบริษัทได้กระทำตามที่และความรับผิดชอบของตนให้ลุล่วงจนสำเร็จตามสัญญา โดยนอกจากองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้องแล้ว ให้พิจารณาถึงผลกระทบต่อคู่สัญญาฝ่ายรัฐที่ต้องเข้าครอบครองระบบและพื้นที่สัมปทานก่อนกำหนดด้วย

27.5 ในกรณีที่มีการบอกเลิกสัญญาก่อนวันสิ้นสุดอายุสัมปทานตามที่กล่าวในข้อ 27.1 แห่งระเบียบที่สุดวิสัย ให้คู่สัญญาคืนสู่ฐานะเดิมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 391 โดยไม่ต่างฝ่ายต่าง ไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหาย ยกเว้นในกรณีตามข้อ 29.3

28. การเลิกสัญญาโดยบริษัท

28.1 บริษัทอาจบอกเลิกสัญญานี้ได้ในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ไม่ดำเนินการตามข้อกำหนดใด ๆ ของสัญญานี้ หรือในกรณีเหตุสุดวิสัย (ตามข้อ 32.5) และเหตุใดๆ ดังกล่าวนี้อาจร้ายแรงถึงขั้นที่สมควรเป็นเหตุให้บอกเลิกสัญญานี้ได้ การบอกเลิกสัญญาต้องดำเนินการตามกระบวนการตามลำดับดังต่อไปนี้

28.1.1 ขั้นตอนแรก บริษัทจะต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังคู่สัญญาฝ่ายรัฐถึงสาเหตุตามข้อ 28.1 ที่อ้างว่าให้สิทธิแก่บริษัทที่จะบอกเลิกสัญญาหากไม่มีการแก้ไข การแจ้งนั้นต้องระบุรายละเอียดของพฤติกรรมอันนำมาซึ่งเหตุดังกล่าว ในกรณีนี้ คู่สัญญาฝ่ายรัฐต้องแก้ไขการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญานี้ หรือแก้ไขผลจากเหตุสุดวิสัยภายในเก้าสิบ (90) วันหลังจากวันที่ได้รับคำบอกกล่าว หรือภายในระยะเวลาที่นานกว่านั้นตามที่คู่สัญญาจะตกลงกัน ในกรณีของเหตุสุดวิสัย หากเป็นการสมควร คู่สัญญาต้องปรึกษาหารือกันเพื่อให้สามารถตกลงกันถึงทางเลือกอันเป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่าย ซึ่งอาจทำให้สัมปทานมีผลบังคับต่อไป ในกรณีดังกล่าวข้างต้นนี้ หากคู่สัญญาฝ่ายรัฐได้แก้ไขการไม่ปฏิบัติตามสัญญา หรือแก้ไขผลจากเหตุสุดวิสัยดังกล่าวข้างต้นแล้ว ก็ถือว่าเหตุสำหรับการบอกเลิกสัญญาดังกล่าวเป็นอันหมดสิ้นไป

28.1.2 ขั้นตอนที่สอง กรณีที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐไม่สามารถยอมรับคำร้องขอให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญานี้ ให้ถือว่าได้มีข้อพิพาทอันเกี่ยวกับสัญญานี้เกิดขึ้นแล้วระหว่างคู่สัญญาฝ่ายรัฐกับบริษัท และให้ระงับข้อพิพาทนั้นตามความในข้อ 31 ของสัญญานี้

28.2 บริษัท และคู่สัญญาฝ่ายรัฐ ต้องใช้สิทธิและปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญานี้ต่อไปอย่างเต็มที่เท่าที่สามารถปฏิบัติได้ และเท่าที่พึงคาดหมายได้เมื่อคำนึงถึงการไม่ปฏิบัติตามสัญญานี้ โดยกระทรวงคมนาคม หรือ รพท. ซึ่งยังมีได้ระงับสิ้นไปนั้น จนกว่าจะได้มีการระงับข้อพิพาทไป โดยการตกลงร่วมกันของคู่กรณี หรือตามที่กำหนดในข้อ 31 ของสัญญานี้

28.3 ในกรณีที่มีการยกเลิกสัญญานี้ก่อนสิ้นสุดอายุสัมปทาน ด้วยเหตุผลใดก็ตามที่ได้กล่าวถึงในข้อ 28.1 นอกจากกรณีเหตุสุดวิสัย บริษัทจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากคู่สัญญาฝ่ายรัฐตามข้อ 28.4

28.4 ภายใต้บังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 222 และมาตรา 391 การชดใช้ค่าเสียหายตามข้อ 28.3 นั้น มีความมุ่งหมายเพื่อให้บริษัท อยู่ในสถานะเสมอเหมือนกับที่บริษัทควรคาดหวังได้ว่าจะได้รับ หากกระทรวงคมนาคม และ รพท. ได้กระทำตามหน้าที่และความรับผิดชอบของตนตามสัญญานี้ โดยนอกจากองค์ประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องแล้ว ให้พิจารณาถึงผลกระทบต่อบริษัทที่ถือยึดคืนระบบและพื้นที่สัมปทานก่อนกำหนดด้วย

28.5 ในกรณีที่มีการยกเลิกสัญญานี้ก่อนสิ้นสุดอายุสัมปทานตามที่ได้กล่าวในข้อ 28.1 เพราะเหตุสุดวิสัย ให้คู่สัญญาคืนสู่ฐานะเดิมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 391 โดยต่างฝ่ายต่างไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหาย ยกเว้นในกรณีตามข้อ 29.3

29. การยึดคืนสัมปทานและการชดใช้

29.1 ในกรณีที่รัฐบาลยึดคืนหรือเวนคืนระบบหรือพื้นที่สัมปทานภายใต้สัญญานี้ ให้สัญญานี้เป็นอันสิ้นสุดลง และในกรณีนี้ ให้บริษัทได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากคู่สัญญาฝ่ายรัฐ

29.2 ในการคำนวณค่าเสียหายที่กำหนดไว้ในข้อ 29.1 ที่เหมาะสม ให้พิจารณาถึงส่วนของทุเก้ เรียกว่าระแล้วของบริษัทร่วมกับผลตอบแทนในเงินทุนดังกล่าวอันพึงคาดหมายได้ว่าจะได้รับเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการประเภทเดียวกันนี้ โดยคำนึงถึงการเสี่ยงภัยที่มีอยู่ เงินกู้ที่ค้างชำระอยู่ทั้งหมดพร้อมดอกเบี้ย และเงินเรียกเก็บและค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมใด ๆ สำหรับการชำระเงินกู้คืนก่อนกำหนด จำนวนหนี้สินทั้งหมดของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับโครงการนี้ ที่ค้างชำระอยู่ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายรัฐมิได้ เข้ารับผิดชอบแทน และค่าชดเชยสำหรับการขาดกำไรที่ประมาณได้ว่าจะได้รับส่วนอายุสัมปทานส่วนที่ยังเหลืออยู่

29.3 กรณีที่สัญญาสิ้นสุดลงก่อนอายุสัมปทานโดยเหตุสุดวิสัย บริษัทและคู่สัญญาฝ่ายรัฐ ไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง เว้นแต่การจ่ายค่าเสียหายเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมระหว่างคู่สัญญา หากมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจได้รับผลประโยชน์อันมิพึงได้เป็นจำนวนมาก หรือได้รับความเสียหายอย่างร้ายแรงจากผลของการสิ้นสุดสัญญานั้น โดยอีกฝ่ายหนึ่งต้องเกิดความสูญเสีย หรือได้รับผลประโยชน์อันมิพึงได้แล้วแต่กรณี

29.4 จำนวนค่าเสียหายที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐต้องชำระให้บริษัท หรือที่บริษัทต้องชำระให้คู่สัญญาฝ่ายรัฐให้ตกลงกันระหว่างคู่สัญญา โดยความช่วยเหลือของผู้เชี่ยวชาญอิสระ หรือหากไม่สามารถตกลงกันได้ภายในหนึ่ง (1) ปีนับจากวันบอกเลิกสัญญานั้น ให้ส่งข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณาตามข้อ 31

29.5 เพื่อวัตถุประสงค์ของสัญญานี้ ผู้เชี่ยวชาญอิสระ หมายความว่า บุคคลหนึ่งหรือหลายคนที่มีความชำนาญเหมาะสม เป็นอิสระ ตามที่คู่สัญญาจะตกลงกันแต่งตั้งขึ้น เพื่อจุดมุ่งหมายในการกำหนดต้นทุนในการก่อสร้าง มูลค่าของพื้นที่สัมปทานหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของพื้นที่นั้น รายได้ที่คาดว่าจะมีขึ้น ผลตอบแทนจากส่วนลงทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ลงบัญชีได้ตามกฎหมาย ตลอดจนปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการคำนวณจำนวนค่าเสียหายที่ควรต้องชำระตามสัญญานี้ ผู้เชี่ยวชาญอิสระจะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้เชี่ยวชาญ มิใช่เป็นอนุญาตตุลาการ ให้คู่สัญญารับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผู้เชี่ยวชาญอิสระใด ๆ ฝ่ายละเท่า ๆ กัน

29.6 หากวันที่สัญญามีผลบังคับไม่เกิดขึ้นภายในสิบสอง (12) เดือน นับจากวันที่ลงนามในสัญญานี้ (หรือวันหลังจากนี้ตามที่คู่สัญญาจะตกลงกัน) ให้สัญญานับวันสิ้นสุดลง หรือหากมีการบอกเลิกสัญญานี้ ก่อนวันที่สัญญามีผลบังคับไม่ว่ากรณีใด ๆ

(ก) คู่สัญญาฝ่ายรัฐจะคืนเงินค่าตอบแทนเต็มจำนวนที่ได้รับจากบริษัทตามข้อ 26 (ไม่มีดอกเบี้ย) ให้แก่บริษัทภายในสิบห้า (15) วัน นับจากวันที่ครบกำหนดสิบสอง (12) เดือน หรือวันที่บอกเลิกสัญญานี้ และ

(ข) บริษัทจะส่งคืนที่ดินใด ๆ ของ รพท. ที่บริษัทได้รับมอบจากรพท. (ถ้ามี) ตามสัญญานี้ ให้แก่ รพท. ภายในสิบห้า (15) วัน นับจากวันที่ครบกำหนดสิบสอง (12) เดือน หรือวันที่บอกเลิกสัญญานี้

29.7 ให้ข้อกำหนดข้อนี้ ข้อ 24 และข้อ 31 มีผลใช้บังคับกับคู่สัญญาต่อไป แม้ว่าสัญญานี้ได้สิ้นสุดลงแล้ว

30. สิทธิก่อนผู้อื่นในกรณีที่สัญญาสิ้นสุดลงก่อนครบกำหนด

เมื่อสัญญาสิ้นสุดลงก่อนครบกำหนดตามข้อ 26 ข้อ 27 ข้อ 28 และข้อ 29 คู่สัญญาฝ่ายรัฐมีสิทธิก่อนผู้อื่นที่จะซื้อวัสดุและอะไหล่คงคลังทั้งหมดบรรดาที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกระบวน โดยคิดมูลค่าตามราคาที่เป็นจริงเมื่อหักค่าเสื่อมราคาแล้วแต่จะต้องไม่สูงกว่าราคาตลาดที่เป็นธรรม

ณ - เบ็ดเตล็ด

31. การระงับข้อพิพาท

31.1 เมื่อมีข้อพิพาทเกิดขึ้นเกี่ยวกับสัญญานี้ คู่สัญญาต้องพยายามประนีประนอมระงับข้อพิพาทนั้นก่อน ถ้าหากภายในหกสิบ (60) วันหรือภายในช่วงเวลาที่ขยายออกไปใด ๆ ตามที่จะตกลงกันนั้น คู่สัญญาไม่สามารถประนีประนอมระงับข้อพิพาทนั้นได้ ให้นำข้อพิพาทนั้นเสนอให้อญาโตตุลาการชี้ขาด

31.2 เว้นแต่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะเห็นพ้องกันให้อญาโตตุลาการคนเดียวเป็นผู้ชี้ขาด การระงับข้อพิพาทให้กระทำโดยอญาโตตุลาการสอง (2) คน โดยคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะทำหนังสือแสดงเจตนาจะให้อญาโตตุลาการระงับข้อพิพาทและระบุชื่ออญาโตตุลาการคนที่ตนแต่งตั้งส่งไปยังคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง จากนั้นภายในระยะเวลาสามสิบ (30) วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งดังกล่าว คู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับแจ้งจะต้องแต่งตั้งอญาโตตุลาการคนที่สอง ถ้าอญาโตตุลาการทั้งสองคนดังกล่าวไม่สามารถประนีประนอมระงับข้อพิพาทนั้นได้ ให้อญาโตตุลาการทั้งสองคนร่วมกันแต่งตั้งอญาโตตุลาการผู้ชี้ขาดภายในกำหนดเวลาสามสิบ (30) วัน นับจากวันที่ไม่สามารถตกลงกัน ผู้ชี้ขาดดังกล่าวจะพิจารณาระงับข้อพิพาทต่อไป กระบวนการพิจารณาของอญาโตตุลาการให้ถือตามข้อบังคับว่าด้วยอญาโตตุลาการของสำนักงานอญาโตตุลาการแห่งกระทรวงยุติธรรมโดยอนุโลมหรือตามข้อบังคับอื่นที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายเห็นชอบ และให้กระทำในกรุงเทพมหานคร โดยใช้ภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษ เป็นภาษาในการดำเนินกระบวนการพิจารณา

31.3 ในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่สามารถแต่งตั้งอญาโตตุลาการฝ่ายตน หรือในกรณีที่อญาโตตุลาการทั้งสองคนไม่สามารถตกลงกันแต่งตั้งอญาโตตุลาการผู้ชี้ขาด คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่างมีสิทธิร้องขอต่อศาลแห่ง เพื่อแต่งตั้งอญาโตตุลาการ หรืออญาโตตุลาการผู้ชี้ขาดได้แล้วแต่กรณี

31.4 คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการสอง (2) คน หรือของอนุญาโตตุลาการผู้ชี้ขาดแล้วแต่กรณีให้ถือเป็นเด็ดขาดและถึงที่สุดผูกพันคู่สัญญา

31.5 คู่สัญญาแต่ละฝ่ายเป็นผู้รับภาระค่าธรรมเนียมอนุญาโตตุลาการฝ่ายตนและออกค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาฝ่ายละครึ่ง ในกรณีที่แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนเดียว หรือมีการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการผู้ชี้ขาด ภาระค่าธรรมเนียมอนุญาโตตุลาการให้อนุญาโตตุลาการ หรืออนุญาโตตุลาการผู้ชี้ขาดแล้วแต่กรณีเป็นผู้กำหนด

32. เหตุสุดวิสัย

32.1 เมื่อวัตถุประสงค์ของสัญญานี้ คำว่า "เหตุสุดวิสัย" หมายถึง เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็มิได้ จะให้ผลบังคับก็ไม่ได้ ไม่มีใครจะอาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควร อันนี้หมายความว่า ได้จากบุคคลนั้นในฐานะเช่นนั้น เช่น แผ่นดินไหว वादภัย อุทกภัย ฟ้าผ่า สงคราม การห้ามค้า การปิดล้อม การนัดหยุดงาน การจลาจล หรือการก่อความไม่สงบของพลเมือง การก่อการร้ายหรือสภาวะการณ์อื่นใดซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมตามสมควรของฝ่ายซึ่งได้รับผลกระทบจากเหตุสุดวิสัยนั้น

32.2 การที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีอาจปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขใด ๆ ของสัญญานี้ มิให้ถือว่าเป็นการผิดสัญญา ตราบเท่าที่การไม่อาจปฏิบัติตามสัญญา ได้นั้นเป็นผลเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัย โดยคู่สัญญาฝ่ายนั้นได้ป้องกันและระมัดระวังและได้ใช้มาตรการทางเลือกอื่นเท่าที่มีตามควรแล้ว เพื่อที่จะดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญานี้

32.3 คู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับผลกระทบจากเหตุสุดวิสัยต้องบอกกล่าวให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงพฤติการณ์แห่งเหตุสุดวิสัยหรือสภาวะการณ์อื่น ซึ่งไม่อยู่ในวิสัยที่คู่สัญญาซึ่งได้รับผลกระทบจะสามารถควบคุมได้โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะพึงกระทำได้ และจะต้องดำเนินการอันสมควรทั้งปวงเพื่อขจัดความไม่สามารถที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญานี้ให้หมดไปโดยไม่ชักช้า

32.4 คู่สัญญาจะต้องดำเนินการทั้งปวงที่สมควร เพื่อบรรเทาผลกระทบอันสืบเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัยให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด

32.5 หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่อาจปฏิบัติตามพันธะของตนที่มีอยู่ตามสัญญานี้ได้อันเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัย ซึ่งมีระยะเวลาเวลานานติดต่อกันเกินกว่าสาม (3) เดือน คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้

33. การโอนสิทธิและการปฏิบัติที่ทดแทนกันได้

33.1 เพื่อเป็นประกันว่าโครงการจะดำเนินไปเป็นผลสำเร็จตลอดอายุสัมปทานนี้ และโดยเฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะให้หลักประกันแก่ผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินสำหรับการก่อสร้าง ประกอบการ และบำรุงรักษาระบบหรือระยะใดๆ ของระบบ ภายใต้บังคับบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่บริษัทไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาได้ บริษัทอาจโอนสิทธิตามสัญญานี้ให้แก่บุคคลใดที่ให้การสนับสนุนทางการเงินหรือผู้แทนของบุคคลดังกล่าว (แต่ไม่รวมถึงบุคคลอื่น) และมอบอำนาจให้แก่บุคคลที่สามในนามของบุคคลดังกล่าวถึงข้างต้น เพื่อจัดการและดำเนินงานของบริษัททั้งหมดตามสัญญานี้ และทำการเก็บค่าผ่านทาง ค่าโดยสาร และค่าเช่า รวมทั้งการใช้จ่ายรายได้ คู่สัญญาฝ่ายรัฐต้องรับรู้การโอนสิทธินี้ โดยการให้ความเห็นชอบ อย่างไรก็ตาม แม้จะได้มีการมอบอำนาจหรือการโอนสิทธิหรือการรับรู้ดังกล่าวแล้วก็ตาม บริษัทยังคงต้องรับผิดชอบในข้อผูกพันของตนตามสัญญานี้ต่อคู่สัญญาฝ่ายรัฐต่อไปทุกประการ

33.2 หากมีเหตุการณ์ใดเกิดขึ้น อันจะให้สิทธิแก่คู่สัญญาฝ่ายรัฐในอันที่จะบอกเลิกสัญญานี้ตามข้อ 26.3 หรือข้อ 27 กระทรวงคมนาคมต้องแจ้งให้บริษัทและตัวแทน ซึ่งบริษัทได้แจ้งต่อกระทรวงคมนาคมว่าเป็นผู้แทนของบรรดาผู้ให้การสนับสนุนทางการเงิน (ผู้ให้กู้) แก่บริษัทที่กล่าวถึงข้างต้นทราบ (ถ้ามี) หากเป็นความประสงค์ของผู้ให้กู้และหากผู้ให้กู้ตกลงที่จะแก้ไขเหตุการณ์อันเป็นเหตุให้เกิดสิทธิบอกเลิกสัญญานี้รวมทั้งด้วยการให้ได้มาซึ่งสิทธิและหน้าที่ต่างๆ ของบริษัทภายใต้สัญญานี้ ผู้ให้กู้อาจสั่งให้ตัวแทนดังกล่าวร้องขอต่อ คู่สัญญาฝ่ายรัฐขอให้ไม่ใช่สิทธิบอกเลิกสัญญา คู่สัญญาฝ่ายรัฐต้องใช้เวลาแก่ผู้ให้กู้พอสมควรในการร้องขอ หากมีการร้องขอดังกล่าว คู่สัญญาฝ่ายรัฐต้องพิจารณาคำร้องขอนั้นด้วยดี และหากเป็นการเหมาะสมก็อาจเรียกให้ตัวแทนดังกล่าวดำเนินมาตรการทางเอกสารในนามของผู้ให้กู้ เพื่อเป็นหลักฐานแสดงการได้มาซึ่งสิทธิและหน้าที่ของบริษัท ตามแต่จะสมควร

33.3 ในระหว่างอายุสัมปทาน เมื่อวัตถุประสงค์ในการจัดหาเงินเพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินการก่อสร้างและนําระบบ และได้รับผลประโยชน์จากสัมปทาน บริษัทอาจนำสิทธิ และผลประโยชน์ ภายใต้และที่เกิดจากสัญญานี้ สิทธิในการครอบครองและใช้ประโยชน์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างบนที่ดินของ รพท. (ยกเว้นทางรถไฟของ รพท. ตลอดจนอุปกรณ์และระบบสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง และอาคารที่สร้างขึ้นทดแทนตามที่กล่าวถึงในข้อ 26.5 และ 26.6 ของสัญญานี้) และสัญญาให้เช่าและสัญญาให้สิทธิประกอบการทั้งปวงที่บริษัทกระทำขึ้นตามสัญญานี้ไป เป็นหลักประกันกับ

บุคคลต่าง ๆ ที่ให้การสนับสนุนด้านการเงิน หรือผู้แทนใด ๆ ของบุคคลเหล่านั้น ในเงื่อนไขตามที่บริษัทเห็นสมควร โดยไม่ต้องได้รับความยินยอมจากคู่สัญญาฝ่ายรัฐก่อน โดยคู่สัญญาฝ่ายรัฐจะยอมรับและรับรู้หลักประกันดังกล่าวเมื่อบริษัทร้องขอตามความจำเป็น ซึ่งบริษัทไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายอื่นใดให้แก่คู่สัญญาฝ่ายรัฐเกี่ยวกับการให้หลักประกัน หรือการรับรู้ดังกล่าว

34. สัญญาอันครบถ้วนสมบูรณ์

เว้นแต่สิทธิและหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของบริษัทที่มีอยู่ตามตัวบทกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน สัญญานี้ตลอดจนภาคผนวกได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของบริษัทไว้ครบถ้วน คำรับรองหรือเอกสารอื่นใดอันเกี่ยวกับสัญญานี้ที่ให้ไว้ก่อนวันทำสัญญา (ถ้าหากมี) จะไม่มีผลใช้บังคับได้ เว้นแต่จะได้นำมาผนวกไว้ในสัญญานี้แล้ว

35. ข้อกำหนดเบื้องต้น

35.1 คู่สัญญาตกลงที่จะจัดและส่งมอบเอกสารสำคัญทั้งปวง รวมทั้งจะกระทำการที่จำเป็นหรือสำคัญต่อการปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญานี้ และจะพิจารณาจัดทำข้อแก้ไขใดๆ ของสัญญาตามที่จำเป็น เพื่อให้ได้มาซึ่งเงินลงทุนสำหรับโครงการตามที่ระบุในสัญญานี้

35.2 บรรดาคำบอกกล่าวทั้งปวงตามสัญญานี้ ให้ทำเป็นลายลักษณ์อักษรและต้องส่งมอบโดยบุคคลนำไปส่ง หรือส่งโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนไปยังที่อยู่ของคู่สัญญาผู้รับคำบอกกล่าว หรือ ณ ที่อยู่แห่งอื่น ที่คู่สัญญาจะแจ้งให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบในภายหลัง คำบอกกล่าวให้ถือว่า มีผลเมื่ออีกฝ่ายหนึ่งได้รับแล้วโดยชอบ

คำบอกกล่าวถึงคู่สัญญาฝ่ายรัฐ ให้ส่งถึงกระทรวงคมนาคม และ รฟท. โดย

คำบอกกล่าวถึงกระทรวงคมนาคม ให้ส่งถึง

ปลัดกระทรวง

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพมหานคร 10100

คำบอกกล่าวถึง รพท. ให้ส่งถึง

ผู้ว่าการรถไฟ
การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง
กรุงเทพมหานคร 10330

คำบอกกล่าวถึงบริษัท ให้ส่งถึง

กรรมการผู้จัดการ
บริษัท โยปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด
267/5 ถนนหลานหลวง เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย
กรุงเทพมหานคร 10110

35.3 สัญญานี้อาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้ โดยการทำข้อตกลงเพิ่มเติมเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างคู่สัญญานี้ และด้วยวิธีการเช่นเดียวกับการทำสัญญานี้

35.4 คู่สัญญาฝ่ายใด อาจมีคำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงการสละสิทธิซึ่งสิทธิใด ๆ ของตนตามสัญญานี้ หรือยกเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้ ทั้งนี้ การสละสิทธิหรือยกเว้นการปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ดังกล่าวนั้นต้องไม่กระทบถึงสิทธิหรือหน้าที่ใด ๆ ของคู่สัญญานี้ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เว้นแต่ฝ่ายที่สละสิทธิจะได้กำหนดไว้เป็นประการอื่น

35.5 สัญญานี้ให้บังคับและตีความตามกฎหมายไทย บริษัทยอมรับรองว่าในภาคใช้สิทธิของบริษัทหรือการปฏิบัติหน้าที่ของบริษัทตามสัญญานี้ บริษัทและพนักงานหรือลูกจ้างของบริษัทจะต้องยอมรับและปฏิบัติตามกฎหมายไทยทุกประการ

35.6 ภาคผนวก ก ข ค ง จ ฉ ช ซ ฌ ญ และ
ฎ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญานี้ที่คู่สัญญาจะต้องปฏิบัติตาม ในกรณีที่มิขัดแย้งกันระหว่างข้อความในภาคผนวกดังกล่าวกับข้อความในสัญญานี้ให้ถือตามข้อความในสัญญานี้ว่ามีผลบังคับ

35.7 บริษัทต้องส่งข้อมูลทางสถิติที่สมบูรณ์เกี่ยวกับปริมาณการจราจรที่เข้ามาใช้ระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับให้แก่กระทรวงคมนาคมเป็นประจำทุกเดือน

35.8 ให้สิทธิของคู่สัญญาฝ่ายรัฐ และ บริษัท ตามสัญญานี้ อาจตกทอดไปยังผู้รับช่วง ผู้ได้รับมอบหมายและผู้รับโอนได้ ทั้งนี้ คู่สัญญาใด ๆ ไม่อาจโอนหน้าที่ตามสัญญาไปโดยไม่ได้รับ ความยินยอมเป็นหนังสือของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง (ความยินยอมดังกล่าวจะต้องไม่ได้รับการปฏิเสธ โดยไม่มีเหตุอันควร)

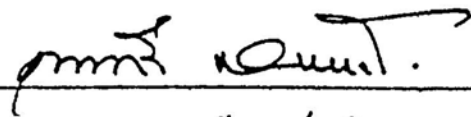
36. การผูกพันของสัญญา

สัญญานี้จะ ไม่มีผลผูกพันต่อคู่สัญญา จนกว่าคณะรัฐมนตรีจะรับทราบการลงนาม ในสัญญานี้

สัญญานี้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย รวมสาม (3) ฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน (โดยมี ฉบับภาษาอังกฤษเป็นคำแปล) คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่าง ได้อ่านและ เข้าใจข้อความของสัญญานี้ดีแล้ว กระทรวงคมนาคมถือไว้ฉบับหนึ่ง รมท.ถือไว้ฉบับหนึ่ง และบริษัทถือไว้อีกฉบับหนึ่ง คู่สัญญานี้จึงได้ ให้ตัวแทนผู้มีอำนาจลงนามทำสัญญานี้และประทับตราไว้ เป็นสำคัญแล้วต่อหน้าพยาน

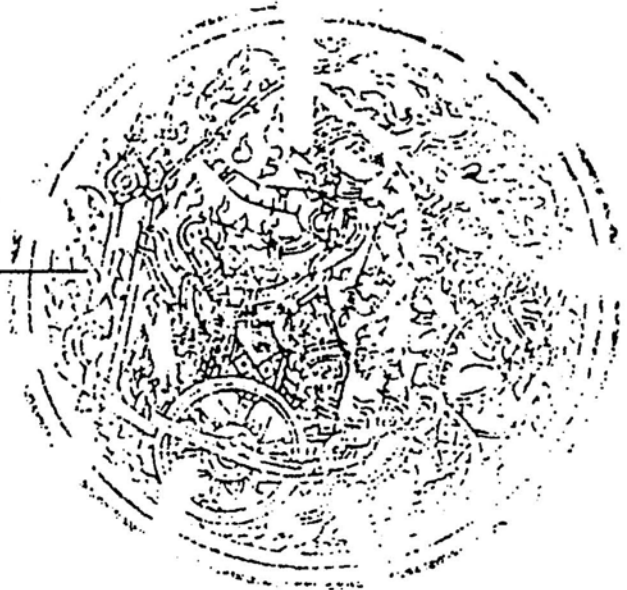
กระทรวงคมนาคม

ลงชื่อ

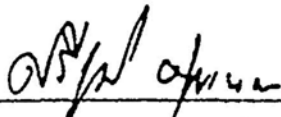


(มนตรี พงษ์พานิช)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



ลงชื่อ



(ศรีภูมิ ศุขเนตร)

ปลัดกระทรวงคมนาคม

พยาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ลงชื่อ _____
(สมชาย จุละจาริวัตต์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



ลงชื่อ _____
(วิไลนา สุภรณ์ไพบูลย์)
รองผู้ว่าค้ำฉานวิไลนาและวางแผน

พยาน

บริษัทไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด

ลงชื่อ _____
(Gordon Wu Ying Sheung)
กอร์ดอน วู ยิง เซง
กรรมการ



ลงชื่อ _____
(Stewart William George Elliott)
สจิวัด วิลเลียม จอร์จ อีเลียต
กรรมการ

ลงชื่อ _____
(Eddie Ho Ping Chang)
เอ็ดดี โฮ ปิง ชาง
กรรมการ

พยาน

สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม

สัญญาสัมปทานระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร และการใช้ประโยชน์จากที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

สัญญานี้ทำที่กระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2534 ระหว่าง กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) ซึ่งต่อไปในสัญญานี้จะเรียกรวมกันว่า "คู่สัญญาฝ่ายรัฐ" ฝ่ายหนึ่ง กับ บริษัทไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทจำกัดจดทะเบียนตามกฎหมายแห่งราชอาณาจักรไทย มีสำนักงานจดทะเบียนตั้งอยู่ที่ 92/50-51 อาคารสารธานี 2 ชั้น 18 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 โดยนายสจิว วิลเลียม จอร์จ อีเลียต (Stewart William George Elliott) และนาย กฤษณ์ทร์ พลากุทธิ์ กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท ปรากฏตามหนังสือรับรองของสำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2533 แนบท้ายสัญญานี้ ซึ่งต่อไปในสัญญานี้ จะเรียกว่า "บริษัท" อีกฝ่ายหนึ่ง

ตามที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐและบริษัทได้ทำสัญญาสัมปทานระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานครและการใช้ประโยชน์จากที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ซึ่งต่อไปในสัญญานี้จะเรียกว่า "สัญญาสัมปทาน") ขึ้นเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 และสัญญาสัมปทานได้ระบุว่าสัญญาสัมปทานจะสิ้นสุดลง หากวันที่สัญญามีผลบังคับ (ตามที่นิยามไว้) ไม่เกิดขึ้นภายในสิบสอง (12) เดือน นับจากวันที่ลงนามในสัญญาสัมปทาน

บัดนี้ คู่สัญญาฝ่ายรัฐและบริษัท ประสงค์จะขยายเงื่อนไขเวลาดังกล่าวออกไป คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

1. ให้ยกเลิกความในข้อ 29.6 แห่งสัญญาสัมปทาน และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

"29.6 หากวันที่สัญญามีผลบังคับไม่เกิดขึ้นภายในวันที่ 8 ธันวาคม 2534 หรือวันหลังจากนี้ตามที่คู่สัญญาจะตกลงกัน ให้สัญญาฉบับนี้สิ้นสุดลง หรือหากมีการบอกเลิกสัญญานี้ ก่อนวันที่สัญญามีผลบังคับ ไม่ว่าจะกรณีใด ๆ

(ก) ให้คู่สัญญาฝ่ายรัฐ คืนเงินค่าตอบแทนเต็มจำนวนที่ได้รับจากบริษัทตามข้อ 26 (ไม่มีดอกเบี้ย) ให้แก่บริษัทภายในสิบห้า (15) วัน นับจากวันที่สัญญาสิ้นสุดลง หรือวันที่บอกเลิกสัญญานั้นแล้วแต่กรณี และ

(ข) ให้บริษัทส่งคืนที่ดินใด ๆ ที่บริษัทได้รับมอบจาก รฟท. (ถ้ามี) ตามสัญญานี้ ให้แก่ รฟท. ภายในสิบห้า (15) วัน นับจากวันที่สัญญาสิ้นสุดลง หรือวันที่บอกเลิกสัญญาแล้วแต่กรณี"

2. ให้ข้อความในสัญญาสัมปทาน มีผลใช้บังคับโดยสมบูรณ์ต่อไป เว้นแต่ข้อความที่ได้แก้ไขอย่างชัดเจนในสัญญานี้

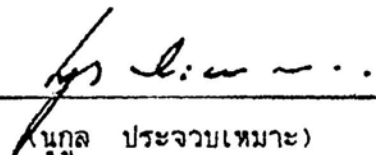
3. ความใดในสัญญาสัมปทาน หรือเอกสารแนบท้ายสัญญาดังกล่าวที่ขัดแย้งกับความเป็นสัญญานี้ ให้ใช้ความในสัญญานี้บังคับ

4. สัญญานี้ให้มีผลผูกพันคู่สัญญา ตั้งแต่วันลงนามในสัญญานี้เป็นต้นไป

สัญญานี้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย รวมสาม (3) ฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน (โดยมีฉบับภาษาอังกฤษเป็นค่าแปล) คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่าง ได้อ่านและเข้าใจข้อความของสัญญานี้ดีแล้ว กระทรวงคมนาคมถือไว้ฉบับหนึ่ง รฟท. ถือไว้ฉบับหนึ่ง และบริษัทถือไว้อีกฉบับหนึ่ง คู่สัญญานี้จึงได้ให้ตัวแทนผู้มีอำนาจลงนามทำสัญญานี้และประทับตราไว้เป็นสำคัญแล้วต่อหน้าพยาน

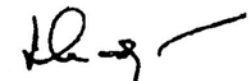
กระทรวงคมนาคม

ลงชื่อ



(สกุล ประจวบเหมาะ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ลงชื่อ

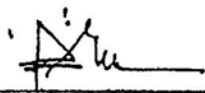


(มหิตล จันทรางกูร)
ปลัดกระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย


ลงชื่อ



(สมชาย จุละจาริตต์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



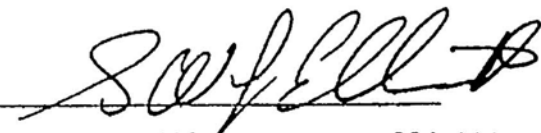
ลงชื่อ



(วิไลนา สุภรณ์ไพบูลย์)
รองผู้ว่าด้านพัฒนาและวางแผน

พยาน

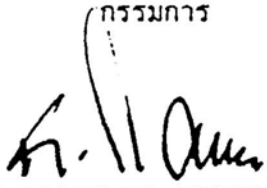
บริษัทไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด

ลงชื่อ 

(Stewart William George Elliott)

สจิวท วิลเลียม จอร์จ อีเลียต

กรรมการ

ลงชื่อ 

(นายกฤษณ์นทร์ พลาฤทธิ์)

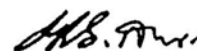
กรรมการ

ลงชื่อ  ประธาน

(Ivor R. Sheppard)

ไอเวอร์ อาร์ เชพพาร์ด





ที่ คค 0204/13844

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

6 ธันวาคม 2534

เรื่อง ให้บริษัท เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาสัมปทาน และให้สัญญาสัมปทานมีผลบังคับ
เรียน กรรมการผู้จัดการ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด
อ้างถึง หนังสือของ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่ ETS/HK/GW/SWGE/228
ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2534

ตามที่ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้มีหนังสือ ที่
ETS/HK/GW/SWGE/228 ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2534 แจ้งมายังกระทรวงคมนาคมและการรถไฟ
แห่งประเทศไทย ยืนยันว่าบริษัทจะดำเนินงานตามสัญญาสัมปทานระบบการขนส่งทางรถไฟและถนน
ยกระดับในกรุงเทพมหานครฯ ลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยสัญญาแก้ไข
เพิ่มเติมสัญญาสัมปทานระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานครฯ ลงวันที่
7 พฤศจิกายน 2534 ความละเอียดดังแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมใคร่ขอเรียนว่า กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่ง
ประเทศไทย ต่างเห็นพ้องด้วยกับความเห็นของบริษัทว่า เงื่อนไขเพื่อให้สัญญาดังกล่าวเริ่มมีผลใช้
บังคับตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก ซ ท้ายสัญญาสัมปทาน ถือได้ว่าเกิดขึ้นครบถ้วนแล้ว ดังนั้น
กระทรวงคมนาคมจึงขอแจ้งให้บริษัททราบและให้บริษัท เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา ได้ตั้งแต่วันนี้เป็นต้นไป
ทั้งนี้ วันที่ 6 ธันวาคม 2534 จึงเป็น "วันที่สัญญาสัมปทานมีผลบังคับ" ตามนัยแห่งสัญญาสัมปทานฯ ดังกล่าว

ขอแสดงความนับถือ

Received:



(Stewart William George Elliott)

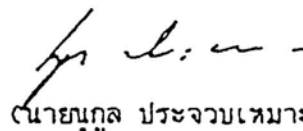
สจวร์ท วิลเลียม จอร์จ อีเลียท

กรรมการ

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

กองกิจการระหว่างประเทศ

โทร. 2805638-9



(นายอนุกุล ประจวบเหมาะ)

-รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

พื้นที่สัมปทาน

1. พื้นที่สัมปทานและพื้นที่ทำงาน
2. การส่งมอบพื้นที่สัมปทาน
 - 2.1 กำหนดเวลาส่งมอบพื้นที่เส้นทาง
 - 2.2 กำหนดเวลาส่งมอบพื้นที่เพื่อการพัฒนา
3. เอกสารแนบ
 - 3.1 อาคารและสถานที่ที่ต้องอนุรักษ์บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ
 - 3.2 บัญชีรายชื่อผู้เช่าที่ดินในพื้นที่เพื่อการพัฒนา
 - 3.3 บัญชีรายการสัญญาเช่าสิทธิคามสถานีต่างๆ
 - 3.4 บัญชีรายการป้ายโฆษณาที่อยู่ในแนวทาง
 - 3.5 แผนผังพื้นที่สัมปทาน
 - 3.5.1 พื้นที่เส้นทางสัมปทาน (Vol 1 - Route Concession Areas)
 - 3.5.2 พื้นที่เพื่อการพัฒนา (Vol 2 - Development Land Concession Areas)

พื้นที่สัมปทาน1. พื้นที่สัมปทาน จะหมายความถึงพื้นที่ดังต่อไปนี้ก. พื้นที่เส้นทางสัมปทาน

บริเวณที่ดินตามเส้นทางของระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับที่เสนอ

ข. พื้นที่เพื่อการพัฒนา

บริเวณที่ดินที่กำหนดให้บริษัททำการพัฒนา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา

2. พื้นที่ทำงาน

บริเวณที่ดินของ รพท. ซึ่งสามารถจัดให้เป็นคราวๆระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างเพื่อใช้ประโยชน์ชั่วคราวในงานก่อสร้าง และ/หรือกองเก็บของวัสดุ เป็นต้น

3. พื้นที่สัมปทานจะเป็นพื้นที่ดังกำหนดไว้ชัดเจนในแต่ละกรณีตามแผนผังแนบท้ายสัญญานี้

(รวมพื้นที่เพิ่มเติมทั้งปวงซึ่งรพท. สามารถจัดหาให้ได้ตามแต่คู่สัญญาจะได้ตกลงกันเป็นคราวๆไป อีกทั้งพื้นที่เพิ่มเติมใดๆที่จัดหาโดยบริษัทภายใต้เงื่อนไขสัญญา ข้อ 5.4)

ก. พื้นที่เส้นทางสัมปทาน

ระบบการขนส่งเส้นทางรถไฟและถนนยกระดับที่กำหนดจะก่อสร้างขึ้นภายในขอบเขตของสัญญา พร้อมกับลำดับระยะเวลาการก่อสร้างจะเป็นดังนี้

<u>สาย; หนือ - สายใต้</u>	<u>กม.</u>	<u>ระยะที่</u>	<u>ทางรถไฟ</u>	<u>ถนน</u>
วังลิต - คอนเมือง	7.0	3	7.0	7.0
คอนเมือง - บางเขน (รัชดา)	11.0	1	11.0	(11.0)
บางเขน(รัชดา) - บางซื่อ	3.0	1	3.0	3.0
บางซื่อ - งามราษ	4.8	1	4.8	4.8
งามราษ - หัวลำโพง	2.2	2	2.2	2.2
หัวลำโพง - วงเวียนใหญ่	3.2	4	3.2	3.2
วงเวียนใหญ่ - โทษนิมิตร	<u>3.0</u>	5	<u>3.0</u>	<u>3.0</u>
รวมระยะทาง	<u>34.2</u>		<u>34.2</u>	<u>34.2</u>

การประกอบกิจการถนนยกระดับช่วงคอนเมือง - บางเขน(รัชดา) จะขึ้นอยู่กับนโยบายของกระทรวงคมนาคม

<u>สายตะวันออก - สายตะวันตก</u>	<u>กม.</u>	<u>ระยะที่</u>	<u>ทางรถไฟ</u>	<u>ถนน</u>
คลังชั้น - ธนบุรี (บางกอกน้อย)	6.1	5	6.1	6.1
ธนบุรี(บางกอกน้อย) - ฆราวาส	3.5	4	3.5	3.5
ฆราวาส - อโศก	4.8	2	4.8	4.8
อโศก - หัวหมาก	<u>8.2</u>	<u>2</u>	<u>8.2</u>	<u>8.2</u>
รวมระยะทาง	<u>22.6</u>		<u>22.6</u>	<u>22.6</u>

สายท่าเรือ

มักกะสัน - แม่น้ำ รวมระยะทาง	<u>3.3</u>	2	<u>3.3</u>	-
รวมความยาวเส้นทางทั้งหมด	<u>60.1</u>		<u>60.1</u>	<u>56.8</u>

กำหนดการส่งมอบพื้นที่เส้นทางสัมปทาน ได้ระบุนายละเอียดไว้ในตารางแนบ

ข. พื้นที่เพื่อการพัฒนาในเขตสัมปทาน

บริเวณที่ดินเพื่อการพัฒนาซึ่งอยู่ในเขตสัมปทานภายใต้ขอบเขตของสัญญา ประกอบด้วยพื้นที่โดยประมาณดังนี้

	<u>พื้นที่</u>	
1. สถานีหัวลำโพง - ลานจอดรถ	4.5	ไร่
2. นิคมบ้านหกรวด ไฟสามเหลี่ยมจิตรลดา (รวมพื้นที่เส้นทางสัมปทาน)	40.0	ไร่
3. นิคมบ้านหกรวด ไฟตึกแดงบางซื่อ	120.0	ไร่
4. นิคมบ้านหกรวด ไฟมักกะสัน	83.0	ไร่
5. โรงพยาบาลรถไฟมักกะสัน	29.0	ไร่
6. สถานีหัวลำโพง-สำนักงานและย่านสถานี	112.0	ไร่
7. สถานีบางกอกน้อย	45.0	ไร่
(จัดให้มีการก่อสร้างกลุ่มอาคารหลากหลายกิจกรรม คล้ายคลึงกับที่สถานีหัวลำโพง โดยกันพื้นที่ในบริเวณนี้จำนวน 10 ไร่ ไว้เพื่อการขยายกิจการของโรงพยาบาลศิริราช)		
8. โรงงานซ่อมบำรุงและประกอบรถไฟชุมชนที่บางซื่อ	80.0	ไร่
9. โรงงานซ่อมบำรุงและประกอบรถไฟชุมชนที่มักกะสัน	80.0	ไร่

10. สถานีกลางสำหรับรถไฟของ รพท. ที่บางซื่อ

40.0 ไร่

พื้นที่ตาม ข้อ 6 ข้อ 7 ข้อ 8 ข้อ 9 และ ข้อ 10 จะขึ้นอยู่กับกรรณการรื้อย้ายแก๊สไพบรบูรณ์ย่าน และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆโดยบริษัท ให้เป็นไปตามความต้องการทางด้านปฏิบัติการของ รพท. เสียก่อน โดยบริษัทจะต้องเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย ตามที่จะได้ตกลงกันอย่างมีเหตุผล ที่ดิน แปลงต่างๆซึ่งจะส่งมอบให้แก่บริษัทภายใต้สัญญาสัมปทานนี้จะนิยามโดยอ้างอิงกับแผนผังขอบเขตที่ แนบท้ายและถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา หลังจากวันลงนามในสัญญาจะต้องมีการสำรวจที่ดินโดยทันที และในกรณีที่ปรากฏว่าพื้นที่เพื่อการพัฒนาแปลงใด มีขนาดพื้นที่น้อยกว่าที่กำหนดในสัญญาอย่างมีผล สำคัญ คือเกินกว่าร้อยละ 10 ก็จะต้องมีการจัดหาที่ดินเพิ่มเติม ณ จุดที่ตั้งอันเป็นที่ยอมรับได้ให้ แก่บริษัท

- หมายเหตุ 1.) การพัฒนาทรัพย์สินให้เป็นที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์ อาจจะทำให้แล้วเสร็จ ตามระยะเวลาที่บริษัทเห็นว่าเหมาะสม โดยคำนึงถึงสภาพการตลาด ทั้งนี้ ในส่วนที่ เกี่ยวกับกำหนดเวลาการก่อสร้างตามภาคผนวก ง. ตลอดจนภายใต้สัญญาสัมปทาน ข้อ 1.4 ข้อ 4.1 ข้อ 10 และ ข้อ 18 จะไม่นับรวมการพัฒนาทรัพย์สินดังกล่าว อยู่ในคานียามว่าด้วย 'ระยะ'
- 2.) โดยทั่วไปเป็นที่คาดว่าจะมีการพัฒนาที่ดินตามแนวของเส้นทางในพื้นที่สัมปทานภายใน ระบบด้วย
- 3.) พื้นที่เพื่อการพัฒนาข้างต้นแปลงใดอาจจะเพิ่มขนาด หรือลดขนาด หรือเปลี่ยนแปลงได้ โดยพื้นที่อื่นๆของ รพท.อันเป็นที่ยอมรับ ถ้า รพท.และบริษัทตกลงกันเป็นลายลักษณ์ อักษรในภายหลัง โดยมีข้อแม้ว่าขนาดพื้นที่เพื่อการพัฒนาทั้งหมดในเขตสัมปทานต้อง ไม่ลดลง

ในการนี้ จะต้องมีการดำเนินการสำรวจที่ดินและจัดทำแผนผังขอบเขตแสดงจุด ที่ตั้ง หากจำเป็น อาจจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงกำหนดเวลาส่งมอบพื้นที่เพื่อการพัฒนา แปลงดังกล่าว แต่การเปลี่ยนแปลงใดๆต้องไม่ทำให้การพัฒนาทรัพย์สินให้เป็นที่อยู่ อาศัยและอาคารพาณิชย์โดยรวมแล้วต้องล่าช้าออกไป

4. พื้นที่ทำงาน

รพท. ต้องพยายามจัดพื้นที่ทำงานชั่วคราว ในตำแหน่งที่ตั้งอันเหมาะสมนอกพื้นที่เพื่อการพัฒนา เพื่อใช้เป็นย่านผลิตโครงสร้างคอนกรีตสำเร็จรูป กองเก็บวัสดุ และจัดตั้งสำนักงานชั่วคราว โดยบริษัทจะต้องเสียค่าเช่าในอัตราที่เหมาะสมให้แก่ รพท. พื้นที่เหล่านี้จะต้องส่งมอบคืนให้ รพท. ในสภาพที่ไม่ค่อยไปกว่าเมื่อบริษัทได้รับมอบ

5. การส่งมอบพื้นที่สัมปทาน

ให้ รพท. ส่งมอบที่ดินอันเป็นส่วนของพื้นที่สัมปทานในแต่ละระยะให้แก่บริษัทตามเวลาที่ระบุไว้ในภาคผนวกนี้และตามที่กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในข้อ 2 และข้อ 8 ของสัญญา

กำหนดเวลาส่งมอบดังกล่าว ถือเป็นระยะเวลาที่จะส่งมอบพื้นที่ที่บริษัทจะสามารถก่อสร้างและดำเนินงานระบบได้ อย่างไรก็ตาม เพื่อประโยชน์ของการพัฒนาระบบอาจจำเป็นต้องเร่งรัดการส่งมอบพื้นที่เส้นทางสัมปทาน โดยมีข้อแม้ว่า การก่อสร้างระบบในแต่ละระยะจะต้องดำเนินไปรวดเร็วกว่ากำหนดเวลาที่ระบุไว้ในภาคผนวก ง.

พื้นที่และอาคารอันเป็นที่พักอาศัยของพนักงานในปัจจุบันจะต้องส่งมอบภายในเวลาเก้าสิบ (90) วันนับจากวันที่บริษัทได้สร้างอาคารที่พักอาศัยทดแทนเสร็จเรียบร้อยแล้ว

บริษัทจะได้รับอนุญาตให้เข้าไปในพื้นที่สัมปทานเพื่อทำการสำรวจพื้นที่ โดยจะได้รับอนุญาตหลังจากการลงนามในสัญญาแต่ก่อนถึงวันที่สัญญามีผลบังคับ รพท. จะต้องจัดบริเวณให้แก่บริษัทภายในพื้นที่สัมปทานเพื่อจัดตั้งสำนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ในระยะเวลาว่างวันลงนามในสัญญาและวันที่สัญญามีผลบังคับ หากปรากฏว่าสัญญาไม่มีผลบังคับ บริษัทต้องมอบคืนพื้นที่บริเวณดังกล่าวให้แก่ รพท. โดยไม่ชักช้าในสภาพที่ไม่ค่อยไปกว่าเดิม

ปัจจุบันพื้นที่เพื่อการพัฒนาบางแห่งในเขตพื้นที่สัมปทาน ยังมีการครอบครองโดยผู้เช่าของ รพท. ดังที่ได้ระบุไว้ในเอกสารแนบ ซึ่ง รพท. รับทราบและยอมรับว่า เมื่อสัญญาเช่าต่างๆ เหล่านั้นสิ้นสุดลงหรือได้มีการบอกเลิกสัญญาแล้ว พื้นที่เช่าดังกล่าวจะเปลี่ยนไปอยู่ในการครอบครองของบริษัท แต่ทั้งนี้บริษัทจะต้องไม่ครอบครองก่อนกำหนดเวลาการส่งมอบพื้นที่สัมปทานที่ได้ระบุไว้แล้วในสัญญานี้

กำหนดเวลาส่งมอบพื้นที่เส้นทางสัมปทาน

ระยะที่/เส้นทาง	ความยาว (กม.)	กำหนดเวลาส่งมอบ
1) ระยะที่ 1 คอนเมือง - บางเขน(รัชดา)	11.0	ภายใน 3 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ
2) ระยะที่ 1 บางเขน(รัชดา) - บางซื่อ	3.0	ภายใน 3 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ
3) ระยะที่ 1 บางซื่อ - สมราช	4.8	ภายใน 3 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ
4) ระยะที่ 2 สมราช - หัวลำโพง	2.2	ภายใน 12 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ
5) ระยะที่ 2 สมราช - อโศก	4.8	ภายใน 12 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ
6) ระยะที่ 2 อโศก - หัวหมาก	8.2	ภายใน 12 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ
7) ระยะที่ 2 มักกะสัน - แม่น้ำ	3.3	ภายใน 12 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ
* 8) ระยะที่ 3 รางสิต - คอนเมือง	7.0	ภายใน 24 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ
* 9) ระยะที่ 4 หัวลำโพง - วงเวียนใหญ่	3.2	ส่วนหนึ่งภายใน 36 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ
* 10) ระยะที่ 4 ธนบุรี - สมราช	3.5	ส่วนหนึ่งภายใน 36 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ
* 11) ระยะที่ 5 วงเวียนใหญ่ - วนธนิมิตร	3.0	ส่วนหนึ่งภายใน 48 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ
* 12) ระยะที่ 5 คลิ่งชัน - ธนบุรี	6.1	ส่วนหนึ่งภายใน 48 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ

* พื้นที่เส้นทางสัมปทานตามข้อ 8 ข้อ 9 ข้อ 10 ข้อ 11 และข้อ 12 ข้างต้น หมายถึงพื้นที่ซึ่งอยู่ภายในเขตที่ดินของ รฟท. ในปัจจุบัน และการส่งมอบจะขึ้นอยู่กับหลักฐานของบริษัทยื่นเป็นเงื่อนไขของ รฟท. ด้วยว่า พื้นที่เส้นทางส่วนที่จำเป็นต้องใช้ในการก่อสร้างระบบ แต่อยู่นอกเหนือเขตที่ดินของ รฟท. นั้น บริษัทจะสามารถจัดหาได้เป็นผลสำเร็จภายในระยะเวลาอันสมควร ในกรณีที่บริษัทไม่สามารถจัดหาที่ดินส่วนที่อยู่นอกเหนือเขตที่ดินของ รฟท. ดังกล่าวให้เป็นไปตามแผนงานก่อสร้าง บริษัทและคู่สัญญาฝ่ายรัฐ จะหารือและเจรจากันในเวลาอันเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหานี้

กำหนดเวลาส่งมอบหนี้ที่เนือการนิรณา

สถานที่ตั้ง	พื้นที่ (ไร่)	กำหนดเวลาส่งมอบ
1) สถานีหัวลำโพง - ลานจอดรถ	4.5	ภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ
2) นิคมบ้านนักกรรถไฟสามเหลี่ยมจิตรลดา (รวมพื้นที่เส้นทางสัมปทาน)	40.0	ส่วนหนึ่งภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ สำหรับส่วนที่เหลือภายใน 3 เดือน หลังจากการก่อสร้างอาคารนักอาศัยทดแทนแล้วเสร็จ
3) นิคมบ้านนักกรรถไฟคึกคังบางซื่อ	120.0	ส่วนหนึ่งภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ สำหรับส่วนที่เหลือ ภายใน 3 เดือน หลังจากการก่อสร้างอาคารนักอาศัยทดแทนแล้วเสร็จ
4) นิคมบ้านนักกรรถไฟมักกะสัน	83.0	ส่วนหนึ่งภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ สำหรับส่วนที่เหลือภายใน 3 เดือน หลังจากการก่อสร้างอาคารนักอาศัยทดแทนแล้วเสร็จ
5) โรงนษาบาลรถไฟมักกะสัน	29.0	3 เดือนภายหลังจากการก่อสร้างอาคารโรงนษาบาลทดแทนที่บางซื่อและสถานนษาบาลในโรงงานมักกะสันแล้วเสร็จ
6) สถานีหัวลำโพง - สำนักงานและอานสถานี	112.0	ภายใน 6 เดือนหลังจากการก่อสร้างสถานีกลางที่บางซื่อแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก ค. ข้อ 1.2.5.2 แต่ขึ้นอยู่กัข้อ 1.2.5.4
7) โรงงานซ่อมบำรุงและประกอบรถไฟ ชุมชนที่บางซื่อ	80.0	บางส่วนภายใน 3 เดือน หลังจากที รฟท.ให้ความเห็นชอบในแบบรายละเอียด สำหรับส่วนที่เหลือภายใน 3 เดือน หลังจากการแก้ไขปรับปรุงอานแล้วเสร็จ
8) โรงงานซ่อมบำรุงและประกอบรถไฟ ชุมชนที่มักกะสัน	80.0	บางส่วนภายใน 3 เดือน หลังจากที รฟท. ให้ความเห็นชอบในแบบรายละเอียด สำหรับส่วนที่เหลือภายใน 3 เดือน หลังจากการแก้ไขปรับปรุงอานแล้วเสร็จ
9) สถานีบางกอกน้อย	45.0	ภายใน 36 เดือนนับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ
0) สถานีกลางสำหรับรถไฟของ รฟท. ที่บางซื่อ	40.0	ภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ

การส่งมอบหนี้ที่เนือการนิรณา ตามข้อ 6 ข้อ 7 ข้อ 8 ข้อ 9 และข้อ 10 ข้างต้น จะต้องขึ้นอยู่กั การรื้ออานแก้ไขปรับปรุงอานและอุปกรณ์อานวสาควตต่าง ๆ โดยบริษัท ให้เป็นไปตามความค้องการทางคานปฏิบัติการของ รฟท. เสียก่อน โดยบริษัทจะต้องเป็นผู้บริหารค่าใช้จายตามที่จะได้ตกลงกันออย่างมีเหตุผล

๓.๑ อาคารสถานที่ตั้งอนุรักษ์บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ

๑. อาคารสถานีกรุงเทพ ประกอบด้วย

๑.๑ ส่วนอาคารที่ทำการ

๑.๒ ส่วนหลังคาโค้งคลุมชานชาลา

๒. อาคารคิบบักซำการ และพระอนุสาวรีย์ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

๓. อนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวง

หมายเหตุ - สำหรับรายการในข้อ 2 อาจมีการเคลื่อนย้ายได้หากจำเป็น แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากถาวรรถไฟฯก่อน

- สำหรับรายการในข้อ 3 ทั้งสองฝ่ายจะหารือร่วมกันเกี่ยวกับการอนุรักษ์อนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวง

๓.๒ บัญชีรายชื่อผู้เช่าที่ดินในพื้นที่เพื่อการพัฒนาในโครงการก่อสร้างทางยกระดับ

ลำดับ	บริเวณที่เช่า	ลักษณะการใช้ประโยชน์	พื้นที่(ไร่)	สัญญาสิ้นสุด	เงื่อนไข
๑.	บริเวณบ้านพักรถไฟมักกะสัน	บ่อเลี้ยงปลา	๑๓.๕	๑๕ พ.ค. ๓๕	บอกเลิกได้
		หน่วยผสมคอนกรีต	๑.๐	๑๕ มิ.ย. ๓๕	"
๒.	บริเวณที่จอดรถสถานีกรุงเทพ	จอดรถ	๕.๑๙	๓๐ เม.ย.๓๖	บอกเลิกได้
๓.	บริเวณสถานีธนบุรี	คลังสินค้า (บ.ปูนซิเมนต์ไทย)	๐.๙๒	๓๑ ธ.ค. ๓๓	บอกเลิกได้
		โรงเก็บสินค้า "	๐.๒๓	๓๑ ธ.ค. ๓๕	"
		ที่ขนถ่ายสินค้า "	๐.๐๒	๓๑ ธ.ค. ๓๕	"
		ที่ขนถ่ายสินค้า "	๐.๑๓	๓๑ ธ.ค. ๓๕	"
		โรงเก็บสินค้า (บ.ปูนนครหลวง)	๐.๕๕	๓๑ ธ.ค. ๓๓	"
		ผู้เช่าวางของชาว ๑๐ ราย	๐.๑๕	๑๙ ก.พ. ๓๕	"
		ศาลเจ้าแม่ทับทิม	๐.๑๐	๓๐ พ.ย. ๓๕	"
		ศาลเจ้าสกลั้งโจ้วซือกง (บริเวณบ้านพักรถไฟ ซอส ๕)	๐.๐๕	๓๐ มิ.ย. ๓๕	"

ท.ท บัญชีรายการสัญญาเช่าสิทธิตามสถานที่ค้างในแนวทางโครงการก่อสร้างทางยกระดับ

ลำดับ	สถานี	ประเภทการเช่า	ชื่อผู้เช่า	สัญญาสิ้นสุด	เงื่อนไข	
๑.	กรุงเทพ	ชายสิ่งพิมพ์/ธงใช้จำเป็น	นายมนตรี มั่งจิงกูร	๓๑ ก.ค. ๓๖	บอกเลิกได้	
		ชายถนน/เครื่องคัม	นายมานะ วันทนากร	๓๐ มี.ค. ๔๑	"	
		ห้องสุขา	บ.ชานินทร์การทองเทื่อ จก.	๓๑ ก.ค. ๔๑	"	
		ห้องจำหน่ายตั๋ว	บ.เชิดชัยดีเซลราง จก.	๓๑ ส.ค. ๓๔	"	
		ห้องจำหน่ายตั๋ว	บ.ชานินทร์การทองเทื่อ จก.	๓๑ ส.ค. ๓๔	"	
		แลกเงิน/เอ.ที.เอ็ม	ธนาคารกรุงเทพ	๓๐ เม.ย.๓๖	"	
		เอ.ที.เอ็ม	ธนาคารกสิกรไทย	๓๐ ก.ย. ๓๓	"	
		ที่ทำการไปรษณีย์	การสื่อสารแห่งประเทศไทย	๓๑ ธ.ค. ๓๓	"	
		กองเก็บน้ำอัดลม	น.ส.สมสุข ไนศาลศรีสมสุข	๓๑ ค.ค. ๓๓	"	
		ภัตตาคาร	น.ส.สุขสว่าง แซ่ลิ้ม	๓ มี.ค. ๔๓	"	
		ห้องรับฝากของ	นางแสงดาว โฆษิตานันต์	๓๑ พ.ย. ๓๖	"	
		อาคาร/หน่วยบริการ	นายสกล ธรรมสุริยะ	๓๑ ธ.ค. ๓๗	"	
		เส้นทาง				
		"	ปรับปรุงบันไดปะทะ/สร้าง	" "	๓๐ ก.ย. ๓๗	"
"	แผงอักษร	" "				
"	ติดตั้งป้ายโฆษณา	" "	๓๑ ม.ค. ๓๔	"		
"	ติดตั้งโทรทัศน์ขนาด ๓๖"	" "	๓๐ ม.ค. ๓๔	"		
๒.	สามเสน	ชายสิ่งพิมพ์/ถนน	น.ส.รัตนภรณ์ ศรีภักษ์	๑๓ พ.ย. ๓๖	บอกเลิกได้	
		ห้องสุขา	นางสมใจ ประสบแก้ว	๓๑ ธ.ค. ๓๓	"	
๓.	ชก.บางซื่อ	ชายสิ่งพิมพ์	นางนภา ศรีชมพู	๓๑ ธ.ค. ๓๔	"	
๔.	บางซื่อ ๑,๒	รถเข็น/ขายอาหาร/สุขา	นางจำลอง จันทรังศรี	๓๑ พ.ค. ๓๔	"	
๕.	บางเขน	ขายอาหารและสิ่งพิมพ์	น.ส.อัจฉรา คิชสมาน	๓๑ ธ.ค. ๓๓	"	
		ห้องสุขา	นายนิธิต คำแฝง	๓๑ ส.ค. ๓๓	"	
๖.	หลักสี่	ชายสิ่งพิมพ์	นายศรินทร์ ไนศาลศรีสมสุข	๓๑ ธ.ค. ๓๔	"	
		ห้องสุขา	นางพูน เรือนเงิน	๓๑ ธ.ค. ๓๔	"	
๗.	คอนเมือง	ชายสิ่งพิมพ์/ถนน	นายทวีป ไทษนันต์	๒๔ มี.ค. ๓๔	"	
		ห้องสุขา	นายชิน ประเสริฐดี	๓๑ ส.ค. ๓๔	"	
๘.	คลองรังสิต	ขายอาหาร	นางฉวี การทินย์	๓๑ ธ.ค. ๓๓	"	

ลำดับ	สถานี	ประเภทการเช่า	ชื่อผู้เช่า	สัญญาสิ้นสุด	เงื่อนไข
๙.	มักกะสัน	ขายอาหารและสิ่งพิมพ์	น.ส.พรทิพย์ แซ่ตั้ง	๓๐ เม.ย.๓๘	บอกเลิกได้
	"	ห้องสุขา	นางจรูญ ขอนาคกลาง	๓๑ พ.ค. ๓๘	"
๑๑.	คลองตัน	ขายอาหาร	นางนาฏยา จันทลิ้น	๓๑ ธ.ค. ๓๓	"
	"	ห้องสุขา	นายกิติพงษ์ ศรีบุญฤทธิ์	๓๐ พ.ย. ๓๓	"
๑๑.	หัวหมาก	ขายอาหาร	นางดวงพร วงษ์เกิด	๓๑ ก.ค. ๓๘	"
๑๒.	ถนนบุรี	ขายอาหารและสิ่งพิมพ์	นางนเฮาว์ เล็กมณี	๓๐ มี.ย. ๓๘	บอกเลิกได้
	"	ห้องสุขา	นางนเฮาว์ เล็กมณี	๓๑ ค.ค. ๓๘	"
๑๓.	วงเวียนใหญ่	ขายเครื่องอุปโภคบริโภค	นางจตุร ศิริเบญจวรรณ	๒๙ ก.พ. ๓๘	บอกเลิกได้
	"	" "	น.ส.อุษา จันทน์หงส์	๓๑ ม.ค. ๓๘	"
	"	" "	น.ส.วิไล วิไลนิทธานนท์	๓๑ ม.ค. ๓๘	"
	"	" "	นางศรีจันทร์ ชาดิธรรมรักษ์	๑๕ ธ.ค. ๓๘	"

ท.๘ บัญชีรายการป้ายโฆษณาที่อยู่ในแนวทางโครงการก่อสร้างทางยกระดับ

ก. เส้นทางสาย กรุงเทพ - รังสิต				
ลำดับ	ก.ม. ที่ตั้ง	ขนาด	จำนวน	สัญญาสิ้นสุด
๑.	๑๗+๓๕๐ (บข.-บข.)	๑๐X๒๐ เมตร	๒ ป้าย	๑๘ พ.ค. ๓๓
๒.	๑๗+๔๖๕ (บข.-บข.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	๓๑ ส.ค. ๓๓
๓.	๑๗+๖๑๗.๕ (บข.-บข.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	๓๑ ส.ค. ๓๓
๔.	๑๗+๘๗๗.๕ (บข.-บข.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	๓๑ ค.ค. ๓๓
๕.	๑๘+๑๑๐ (บข.-ลส.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๑๘ ก.พ. ๓๔
๖.	๑๘+๒๘๐ (บข.-ลส.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๔ ก.ค. ๓๓
๗.	๑๘+๔๑๖ (บข.-ลส.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๔ ก.ค. ๓๓
๘.	๑๘+๕๕๓ (บข.-ลส.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	๔ ก.ค. ๓๓
๙.	๑๘+๓๙๘ (บข.-ลส.)	๑๐X๒๐ "	๓ "	๓๑ มี.ค. ๓๓ ๑๕ มี.ย. ๓๓
๑๐.	๑๘+๕๑๐.๖ (บข.-ลส.)	๑๒X๑๕ "	๒ "	๓๑ พ.ค. ๓๑
๑๑.	๑๘+๗๒๕ (บข.-ลส.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๐ พ.ย. ๓๓
๑๒.	๑๘+๘๖๖ (บข.-ลส.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	เก็บค่าใช้ประโยชน์
๑๓.	๑๘+๙๘๕ (บข.-ลส.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๑ พ.ค. ๓๓
๑๔.	๑๖+๑๐๓.๕ (บข.-ลส.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๑ พ.ค. ๓๓
๑๕.	๑๖+๒๒๒ (บข.-ลส.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๐ พ.ย. ๓๓
๑๖.	๑๖+๓๓๗ (บข.-ลส.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๑ พ.ค. ๓๓
๑๗.	๑๖+๖๐๓.๘ (บข.-ลส.)	๑๒X๑๕ "		๑๘ พ.ค. ๓๔
๑๘.	๑๖+๗๐๐ (บข.-ลส.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	๑๘ พ.ค. ๓๔
๑๙.	๑๗+๘๓๓ (ลส.-คณ.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	๓๑ ก.ค. ๓๓
๒๐.	๑๗+๙๓๕ (ลส.-คณ.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	เก็บค่าใช้ประโยชน์
๒๑.	๑๘+๓๗๕ (ลส.-คณ.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๑ พ.ค. ๓๓
๒๒.	๑๘+๕๕๒ (ลส.-คณ.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๑ ก.ค. ๓๓
๒๓.	๑๘+๕๗๒ (ลส.-คณ.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๑ พ.ค. ๓๓
๒๔.	๑๘+๗๐๗ (ลส.-คณ.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	๔ ส.ค. ๓๓
๒๕.	๑๘+๗๖๗ (ลส.-คณ.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๑ พ.ค. ๓๓

ลำดับ	ก.ม. ที่ตั้ง	ขนาด	จำนวน	สัญญาสิ้นสุด
๒๖.	๑๘+๘๗๒ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	เก็บค่าใช้ประโยชน์
๒๗.	๑๘+๙๘๗ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๑ พ.ศ. ๓๓
๒๘.	๑๙+๑๐๓ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	เก็บค่าใช้ประโยชน์
๒๙.	๑๙+๒๐๓ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๑ พ.ศ. ๓๓
๓๐.	๑๙+๓๐๓ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๐ พ.ศ. ๓๓
๓๑.	๑๙+๔๓๐ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๕ "	๑ "	๓๐ พ.ศ. ๓๓
๓๒.	๑๙+๖๕๐ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๐ พ.ศ. ๓๓
๓๓.	๑๙+๗๗๓ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๑ มี.ศ. ๓๓
๓๔.	๑๙+๘๘๖ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	เก็บค่าใช้ประโยชน์
๓๕.	๒๐+๐๒๖ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๑ พ.ศ. ๓๓
๓๖.	๒๐+๕๐๐ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	๒๕ พ.ศ. ๓๓
๓๗.	๒๐+๖๒๐ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๕ พ.ศ. ๓๓
๓๘.	๒๐+๗๘๐ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๙ พ.ศ. ๓๓
๓๙.	๒๐+๙๘๘ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	๓๑ ม.ศ. ๓๔
๔๐.	๒๑+๒*๒ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	๑๖ ม.ศ. ๓๔
๔๑.	๒๑+๓๐๐ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	๙ ค.ศ. ๓๓
๔๒.	๒๑+๔๒๐ (ฉส.-คม.)	๑๐-๒๐ "	๑ "	๓๑ ค.ศ. ๓๓
๔๓.	๒๑+๕๕๙ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	๓๑ ค.ศ. ๓๓
๔๔.	๒๑+๘๙๕ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๒ "	๓๑ ค.ศ. ๓๓
๔๕.	๒๑+๙๐๔ (ฉส.-คม.)	๑.๕X๔.๕ "		๓๑ พ.ศ. ๓๓
๔๖.	๒๓+๑๔๘ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "	๑ "	๙ พ.ศ. ๓๓
๔๗.	๒๓+๒๘๘ (ฉส.-คม.)	๗.๒๐X๑๖.๒ "		๓๑ ค.ศ. ๓๓
๔๘.	๒๓+๓๙๐ (ฉส.-คม.)	๑๐X๒๐ "		๑๖ พ.ศ. ๓๓
๒. เส้นทางสาย สมุทร - หัวหมาก				
๔๙.	๙+๓๓๘ (ย่านคลองตัน	๑.๐๗X๑.๖๒ เมตร		๓๑ ค.ศ. ๓๓

ค. <u>เส้นทางสาย มักกะสัน - นม่น้ำ</u>					
ลำดับ	ก.ม. ที่ตั้ง	ขนาด	จำนวน	สัญญาสิ้นสุด	
๕๐.	๐+๓๕๐-๐+๓๖๘	๗X๑๘	เมตร	๓๐ ก.ย. ๓๓	
ง. <u>เส้นทางสาย บางกอกน้อย - คลิ่งชัน</u>					
๕๑.	๐+๖๐๙.๙	๓X๗	เมตร	๑๘ ก.พ. ๓๓	
๕๒.	๘+๘๗๐ สะพานลอยทุกขมณฑล	๑๐X๒๐	"	๓๐ มี.ค. ๓๓	
๕๓.	๘+๙๖๘ ปันเกล้า-นครชัยศรี	๑๐X๒๐	"	๑๘ พ.ย. ๓๓	
จ. <u>เส้นทางสาย วงเวียนใหญ่ - โพนินมิตร</u>					
๕๔.	๐+๙๘๖	๒.๕X๐.๕	เมตร	๑ เม.ย. ๓๒	
ฉ. <u>บริเวณบ้านนักนคัมมักกะสัน</u>					
๕๕.		๔X๓๘	เมตร	๑ ปี	๙ ส.ค. ๓๓
๕๖.		๔X๔๐	"	๑ "	๙ ส.ค. ๓๓
๕๗.		๔X๔๐	"	๑ "	๙ ส.ค. ๓๓
๕๘.		๔X๔๐	"	๑ "	๒๘ ส.ค. ๓๓
๕๙.	๐+๗๐๗.๒๕	๗X๑๘	"	๑ "	๓๐ ธ.ค. ๓๓
๖๐.	๐+๗๖๕.๓๕	๗X๑๘	"	๑ "	๓๐ ธ.ค. ๓๓
ช. <u>บริเวณโรงเรือนวิศวกรมทรทไฟ - โรงพยาบาลมทรทไฟ</u>					
๖๑.	๐+๔๒๐	๒๐X๔๐	เมตร	๒ ปี	๑๘ ก.ค. ๓๓

หมายเหตุ บริเวณที่ไม่มีการติดตั้งป้ายโฆษณาติดตั้งต่อไปนี้

๑. บริเวณสถานีกรุงเทพ
๒. บริเวณบ้านพักสามเหลี่ยมจิตรลดา
๓. บริเวณชุมชนบ้านนักตึกแดงบางซื่อ
๔. บริเวณย่านสถานีบางกอกน้อย

ผลประโยชน์ตอบแทน

1. การชำระเงินตอบแทน
2. ผลประโยชน์อื่น ๆ ที่ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย
3. เอกสารแนบ
 - 3.1 ตารางการชำระเงินตอบแทน
 - 3.2 แบบการจัดห้องพักรถสำหรับชั้นพิเศษ
 - 3.3 แบบอาคารพลต

ผลประโยชน์ตอบแทน

1. การชำระเงินตอบแทน

บริษัทต้องชำระเงินตอบแทนให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย ตามกำหนดเวลาและจำนวนเงินดังระบุไว้ในตารางแนบ ซึ่งจำแนกได้ดังนี้

- ก) ในวันลงนามในสัญญา ให้ชำระเงินจำนวน 300,000,000 บาท (เงินสามร้อยล้านบาท) ทั้งนี้หากปรากฏว่าสัญญาไม่มีผลบังคับภายในสิบสอง (12) เดือนนับแต่วันลงนาม หรือหากสัญญาสิ้นสุดลงก่อนวันที่สัญญามีผลบังคับ ให้คืนเงินจำนวนดังกล่าวให้แก่บริษัทในวันครบรอบปีหรือวันที่สัญญาสิ้นสุดลง หากบริษัทไม่ได้รับเงินเต็มจำนวนคืนภายใน 15 วัน นับจากวันดังกล่าวข้างต้น บริษัทจะได้รับการชดเชยจากจำนวนเงินที่คงค้าง ในอัตราดอกเบี้ยต่อปีที่ธนาคารกรุงเทพ จำกัด เรียกเก็บสำหรับการกู้ยืมเงินบาทของลูกค้านิติในขณะนั้น โดยคิดดอกเบี้ยเป็นรายวันของจำนวนเงินที่คงค้าง นับแต่วันที่ครบกำหนด 15 วันจนถึงวันที่ได้มีการชำระ เป็นคราวๆไปจนกว่าบริษัทจะได้รับเงินดังกล่าวเต็มจำนวน
- ข) ให้ชำระเงินงวดแรก จำนวน 300,000,000 บาท (เงินสามร้อยล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ลงนามในสัญญา ในกรณีที่สัญญามีผลบังคับภายใน หก (6) เดือนนับแต่วันลงนาม หากสัญญามีผลบังคับภายหลังจากหก (6) เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญาก็ให้ชำระเงินงวดแรก จำนวนดังกล่าวในวันที่สัญญามีผลบังคับ
- ค) ให้ชำระเงินงวดที่สอง จำนวน 350,000,000 บาท (เงินสามร้อยห้าสิบล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดแรก
- ง) ให้ชำระเงินงวดที่สาม จำนวน 400,000,000 บาท (เงินสี่ร้อยล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดที่สอง
- จ) ให้ชำระเงินงวดที่สี่ จำนวน 450,000,000 บาท (เงินสี่ร้อยห้าสิบล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดที่สาม
- ฉ) ให้ชำระเงินงวดที่ห้า จำนวน 500,000,000 บาท (เงินห้าร้อยล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดที่สี่

- ข) ให้ชำระเงินงวดที่หก จำนวน 550,000,000 บาท(เงินห้าร้อยห้าสิบล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดที่ห้า
- ช) ให้ชำระเงินงวดที่เจ็ด จำนวน 600,000,000 บาท (เงินหกร้อยล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดที่หก
- ฅ) ให้ชำระเงินงวดที่แปด จำนวน 650,000,000 บาท (เงินหกร้อยห้าสิบล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดที่เจ็ด
- ฉ) ให้ชำระเงินงวดที่เก้า จำนวน 700,000,000 บาท (เงินเจ็ดร้อยล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดที่แปด
- ค) ให้ชำระเงินงวดที่สิบ จำนวน 750,000,000 บาท (เงินเจ็ดร้อยห้าสิบล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดที่เก้า
- ฌ) ให้ชำระเงินงวดที่สิบเอ็ด จำนวน 800,000,000 บาท (เงินแปดร้อยล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดที่สิบ
- ฉ) ให้ชำระเงินงวดที่สิบสอง จำนวน 850,000,000 บาท (เงินแปดร้อยห้าสิบล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดที่สิบเอ็ด
- ก) ให้ชำระเงินงวดที่สิบสาม จำนวน 900,000,000 บาท (เงินเก้าร้อยล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดที่สิบสอง
- ฎ) ให้ชำระเงินงวดที่สิบสี่จำนวน 950,000,000 บาท (เงินเก้าร้อยห้าสิบล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดที่สิบสาม
- ด) ให้ชำระเงินงวดที่สิบห้า จำนวน 1,000,000,000 บาท (เงินหนึ่งพันล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปี นับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินงวดที่สิบสี่ และให้ชำระเงินงวดที่สิบหกถึงงวดที่ยี่สิบสามจำนวน งวดละ 1,000,000,000 บาท (เงินหนึ่งพันล้านบาท) เมื่อครบหนึ่งปีนับแต่วันที่ครบกำหนดชำระเงินในงวดก่อนหน้านั้นเรียงตามลำดับ
- ค) ถึงแม้จะได้ระบุงการชำระเงินตาม ข้อ(ฅ) ถึง ข้อ(ด) ข้างต้น ซึ่งเป็นเงินคอบแทนขั้นต่ำไว้แล้วก็ตาม แต่จำนวนเงินที่จะต้องชำระตั้งแต่งวดที่เก้า ถึง งวดที่ยี่สิบสาม นั้น จะต้องเป็นจำนวนเงินที่ระบุไว้ตามข้อ(ฅ) ถึง ข้อ(ด) หรือ จำนวนเงินเท่ากับร้อยละสาม (3) ของรายรับรวมของบริษัท สุดแต่จำนวนใดจะมากกว่า

ทั้งนี้ รายรับรวมดังกล่าวให้หมายถึงรายรับรวม(turnover)ของบริษัท ในการประกอบกิจการและดำเนินการจัดหาผลประโยชน์ทั้งปวงภายใต้สัญญาสัมปทานฉบับนี้ สำหรับรอบปีการเงินล่าสุดขณะนั้น ก่อนหักรายจ่ายใดๆทั้งสิ้น และผ่านการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชีแล้ว

ค) ให้ชำระเงินค่าตอบแทนขั้นต่ำจำนวน 2,404,000,000 บาท (เงินสองพันสี่ร้อยสี่ล้านบาท) หรือจำนวนเงินเท่ากับร้อยละสามสิบ (30) ของผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทสูงสุดต่อจำนวนใดจะมากกว่า เป็นเงินตอบแทนในแต่ละงวด ตั้งแต่งวดที่ยี่สิบสี่ ถึง งวดที่สามสิบแปด โดยการชำระเงินตอบแทนในงวดที่สามสิบเอ็ด ถึง งวดที่สามสิบแปด ดังกล่าว จะชำระให้แก่ รพท. เมื่อได้รับอนุญาตจากกระทรวงคมนาคม และ รพท. ให้ต่ออายุสัญญาออกไปได้อีก 8 ปี ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 23.2 ของสัญญาสัมปทานนี้แล้ว

การชำระเงินแต่ละงวดดังกล่าว กำหนดให้ต้องกระทำทุกๆปี เมื่อครบหนึ่งปีนับแต่วันครบกำหนดชำระเงินงวดก่อนหน้านั้น เรียงตามลำดับ

ผลกำไรจากการดำเนินงานดังกล่าว ให้หมายถึงผลกำไรสุทธิของบริษัทในการประกอบกิจการและดำเนินการจัดหาผลประโยชน์ทั้งปวงภายใต้สัญญาสัมปทานฉบับนี้ สำหรับรอบปีการเงินล่าสุด ขณะนั้น หลังจากหักภาษีเงินได้นิติบุคคล แต่ก่อนการจัดสรรผลกำไร และผ่านการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชีแล้ว

อนึ่ง การชำระเงินในแต่ละงวดตามข้อ (ก) - ข้อ (ค) ดังกล่าวข้างต้น รพท. จะออกหลักฐานการรับเงินให้แก่บริษัทตามแบบที่ รพท. กำหนด

ทั้งนี้ โดยมีข้อแม้ว่า

- ก.(1) หากสัญญาสัมปทานมีอันสิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใดๆก็ตาม ให้การชำระเงินตอบแทนงวดต่อไป ทั้งปวงเป็นอันสิ้นสุดนับแต่บัดนั้น และ
- (2) ไม่ว่าด้วยเหตุใดๆก็ตาม หากบริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานในสาระสำคัญได้ อันเป็นผลโดยตรงจากเหตุสุดวิสัย หรือสภาวะการณ์อื่นใด ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุม อันควรของฝ่ายที่ได้รับผลกระทบนั้น ให้เลื่อนการชำระเงินตอบแทนงวดที่ได้รับผลกระทบดังกล่าวออกไปเป็นระยะเวลาเท่าที่สภาวะการณ์นั้นยังคงอยู่

- ข. จำนวนเงินตอบแทนดังกล่าว (วันแต่จะได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญาสัมปทานและภาคผนวกนี้) ให้ถือว่าเป็นการชำระเงินเหมาจ่ายคงที่หรือเหมาจ่ายขั้นต่ำแล้วแต่กรณี ซึ่งไม่ขึ้นอยู่กับระยะเวลาของระบบที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยมีข้อแม้ว่าพื้นที่เพื่อการพัฒนา ตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก ก. เป็นพื้นที่ขนาดคงที่เช่นกัน และส่งมอบให้บริษัทตามเงื่อนไขในภาคผนวก ก.
- ค. เว้นแต่ที่ระบุไว้ในข้อ 10.1 ของสัญญานี้ หากมีการส่งมอบที่ดินแปลงใดของพื้นที่สัมปทาน ให้แก่บริษัท ภายหลังจากวันที่กำหนดตามเงื่อนไขการส่งมอบพื้นที่ในข้อ 8 ของสัญญานี้ การชำระเงินตอบแทนจะชะลอจ่ายไว้บางส่วนตามระยะเวลาที่ส่งมอบล่าช้า และในจำนวนเงินที่เป็นสัดส่วนกับขนาดของพื้นที่ที่ส่งมอบล่าช้า
- ง. ในกรณีที่บริษัทต้องชำระเงินมากกว่า 20,000,000 บาท (เงินยี่สิบล้านบาท) เพื่อใช้ในการขุดลอกผู้บุกรุก และบุคคลอื่นประเภทเดียวกันเพื่อให้ได้มาซึ่งพื้นที่สัมปทานอันปลอดจากผู้ครอบครองตามที่ระบุในข้อ 2.2 ของสัญญานี้ บริษัท และ รพท. ต้องปรึกษาร่วมกัน เพื่อพิจารณาตกลงจำนวนเงินลดหย่อนที่เหมาะสมที่จะหักออกจากจำนวนเงินตอบแทนที่บริษัทต้องชำระให้ภายใต้สัญญานี้
- จ. (1) ในการชำระค่าตอบแทนงวดที่เก้าถึงงวดที่สามสิบแปด บริษัทจะต้องแสดงเอกสารงบการเงินของบริษัท สำหรับรอบปีการเงินล่าสุดในขณะนั้นที่ผ่านการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชีให้แก่ รพท. ด้วย
- (2) ในการชำระเงินงวดที่เก้าถึงยี่สิบสาม หากในวันที่ถึงกำหนดชำระเงิน งบการเงินของบริษัทสำหรับรอบปีการเงินล่าสุดในขณะนั้น ยังมิได้ผ่านการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชี บริษัทจะต้องส่งเอกสารที่แสดงประมาณการรายรับรวมของบริษัท ในการประกอบกิจการ และดำเนินการจัดหาประโยชน์ที่พึงปรารถนาภายใต้สัญญาสัมปทานนี้ สำหรับรอบปีการเงินล่าสุดในขณะนั้น ให้แก่ รพท. และบริษัทจะต้องชำระค่าตอบแทนให้แก่ รพท. ในอัตราร้อยละสาม (3) ของประมาณการรายรับรวม แต่ไม่ต่ำกว่าจำนวนเงินค่าตอบแทนขั้นต่ำที่ระบุไว้ในแต่ละงวด

เมื่องบการเงินของบริษัทได้ผ่านการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชีแล้ว หากเงินค่าตอบแทนที่บริษัทได้ชำระให้แก่ รพท. ตามวรรคแรก ยังต่ำกว่าร้อยละสาม (3) ของรายรับรวมของบริษัทตามงบการเงินที่ผ่านการรับรองแล้วดังกล่าว บริษัทจะต้องชำระค่าตอบแทนเพิ่มเติมให้แก่ รพท. ภายใน 30 วัน นับจากวันที่งบการเงินของบริษัทได้ผ่านการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชี แต่ถ้าเงินค่าตอบแทนที่บริษัทได้ชำระตามวรรคแรกสูงเกินกว่าร้อยละสาม (3) ของรายรับรวมที่รับรองแล้ว ให้บริษัทรับผิดชอบชำระค่าตอบแทนเพียงร้อยละสาม (3) ของรายรับรวมตามงบการเงินที่รับรองแล้ว แต่ไม่ต่ำกว่าจำนวนเงินค่าตอบแทนขั้นต่ำที่ระบุไว้ในแต่ละงวด และ รพท. จะคืนเงินที่บริษัทได้ชำระไว้ตามวรรคแรกซึ่งสูงเกินส่วนดังกล่าว (ถ้ามี) ให้แก่บริษัทภายในกำหนด 30 วัน นับจากวันที่บริษัทได้แสดงงบการเงินที่ผ่านการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชีต่อ รพท. :

- (3) ในการชำระเงินงวดที่ยี่สิบสี่ถึงงวดที่สามสิบแปด หากในวันที่ถึงกำหนดชำระเงิน งบการเงินของบริษัทสำหรับปีการเงินล่าสุดในขณะนั้น ยังมีได้ผ่านการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชี บริษัทจะต้องส่งเอกสารที่แสดงประมาณการผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทในรอบปีดังกล่าว ให้แก่ รพท. และบริษัทจะต้องชำระค่าตอบแทนให้แก่ รพท. ในอัตราร้อยละสามสิบ (30) ของประมาณการผลกำไรจากการดำเนินงานแต่ไม่ต่ำกว่าจำนวนเงินค่าตอบแทนขั้นต่ำที่ระบุไว้ในแต่ละงวด

เมื่องบการเงินของบริษัทได้ผ่านการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชีแล้ว หากเงินค่าตอบแทนที่บริษัทได้ชำระแก่ รพท. ตามวรรคแรก ยังต่ำกว่าร้อยละสามสิบ (30) ของผลกำไรของบริษัท ตามงบการเงินที่ผ่านการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชี บริษัทจะต้องชำระค่าตอบแทนเพิ่มเติมให้แก่ รพท. จนถึง ร้อยละสามสิบ (30) ของผลกำไรจากการดำเนินงาน ภายในกำหนด 30 วัน นับจากที่งบการเงินของบริษัทได้ผ่านการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชี แต่ถ้าเงินค่าตอบแทนที่บริษัทได้ชำระตามวรรคแรกสูงเกินกว่าร้อยละสามสิบ (30) ของผลกำไรจากการดำเนินงานตามงบการเงินที่รับรองแล้ว ให้บริษัทรับผิดชอบชำระค่าตอบแทนเพียงร้อยละสามสิบ (30) ของผลกำไรจากการดำเนินงานตามงบการเงินที่รับรองแล้ว แต่ไม่ต่ำกว่าจำนวนเงินค่าตอบแทนขั้นต่ำที่ระบุไว้ในแต่ละงวด และ รพท. จะคืนเงินที่บริษัทได้ชำระไว้ตามวรรคแรกซึ่งสูงเกินส่วนดังกล่าว (ถ้ามี) ให้แก่บริษัทภายในกำหนด 30 วัน นับจากวันที่บริษัทได้แสดงงบการเงินที่ผ่านการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชีต่อ รพท. .

2. ผลประโยชน์อื่นที่ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

- 2.1 บริษัทจะปรับปรุงทางรถไฟของ รฟท. ตลอดจนอุปกรณ์และระบบสนับสนุนที่เกี่ยวข้องซึ่งมีอยู่ในปัจจุบันในเขตพื้นที่สัมปทาน ให้ได้มาตรฐานและแบบตามแผนแบบแนวคิดและรายการจำเพาะของโครงการ
- 2.2 บริษัทจะสร้างสถานีรถไฟกลางแห่งใหม่ที่บางซื่อ ตามแผนแบบแนวคิดและรายการจำเพาะของโครงการ
- 2.3 บริษัทจะสร้างอาคารสำนักงานและอาคารที่อยู่อาศัยสำหรับพนักงานรถไฟชต.เซยให้แก่ รฟท. ที่บางซื่อและมักกะสัน หรือ ในบริเวณอื่นที่เหมาะสมซึ่งทั้งสองฝ่ายจะได้หารือกันในภายหลัง
- 2.4 บริษัทจะสร้างอาคารที่อยู่อาศัยสำหรับพนักงานระดับต่างๆของ รฟท. ตามแบบแปลนที่แนบ ซึ่งจำแนกได้ดังนี้
 - 2.4.1 สำหรับพนักงานเทียบเท่าระดับชั้นพิเศษ จำนวน 5 หน่วย
 - 2.4.2 สำหรับพนักงานเทียบเท่าระดับชั้นเอก จำนวน 13 หน่วย
 - 2.4.3 สำหรับพนักงานเทียบเท่าระดับชั้นโท จำนวน 48 หน่วย
 - 2.4.4 สำหรับพนักงานเทียบเท่าระดับชั้นตรี จำนวน 106 หน่วย
 - 2.4.5 สำหรับพนักงานเทียบเท่าระดับชั้นจัตวา จำนวน 1533 หน่วย
- 2.5 บริษัทจะสร้างโรงพยาบาลขนาด 200 เตียงที่บางซื่อ เพื่อทดแทนโรงพยาบาลรถไฟที่มักกะสันพร้อมจัดสร้างบ้านพักสำหรับแพทย์และพนักงานระดับต่างๆของโรงพยาบาลตามแบบแปลนที่แนบซึ่งจำแนกได้ดังนี้
 - 2.5.1 สำหรับพนักงานเทียบเท่าระดับชั้นพิเศษ จำนวน 2 หน่วย
 - 2.5.2 สำหรับพนักงานเทียบเท่าระดับชั้นเอก จำนวน 6 หน่วย
 - 2.5.3 สำหรับพนักงานเทียบเท่าระดับชั้นโท จำนวน 10 หน่วย
 - 2.5.4 สำหรับพนักงานเทียบเท่าระดับชั้นตรี จำนวน 35 หน่วย
 - 2.5.5 สำหรับพนักงานเทียบเท่าระดับชั้นจัตวา จำนวน 40 หน่วย
- 2.6 บริษัทจะสร้างสถานพยาบาลให้แก่ รฟท. ที่มักกะสัน
- 2.7 บริษัทต้องส่งมอบพื้นที่สัมปทานและระบบคืนให้ รฟท. เมื่อสิ้นสุดสัมปทาน

(30+10+10 YEAR LEASES)

On Signing	Year	GUARANTEED MINIMUM	AMOUNT
	1		300.00
	2		360.00
	3		400.00
	4		450.00
	5		500.00
	6		550.00
	7		600.00
	8		650.00
	9		700.00
	10		750.00
	11		800.00
	12		850.00
	13		900.00
	14		950.00
	15		1,000.00
	16		1,000.00
	17		1,000.00
	18		1,000.00
	19		1,000.00
	20		1,000.00
	21		1,000.00
	22		1,000.00
	23		1,000.00
	Total		18,050.00

or 3% of turnover, whichever is greater in any one year.

Year 24 - End of Concession	36,060.00
Total Compensation Payments	64,110.00
PLUS: Other benefits	
Dangcove Station	2,500.00
Staff Quarters	1,500.00
Upgrading of Railway	1,502.60
TOTAL COMPENSATION BENEFITS	69,612.60

or 3% of operating profit after taxation whichever is greater in any one year.

Increase in Value of Land at Dangcove and Makkasan
 Take over of Assets at end of Concession
 Help Solve Traffic Problem

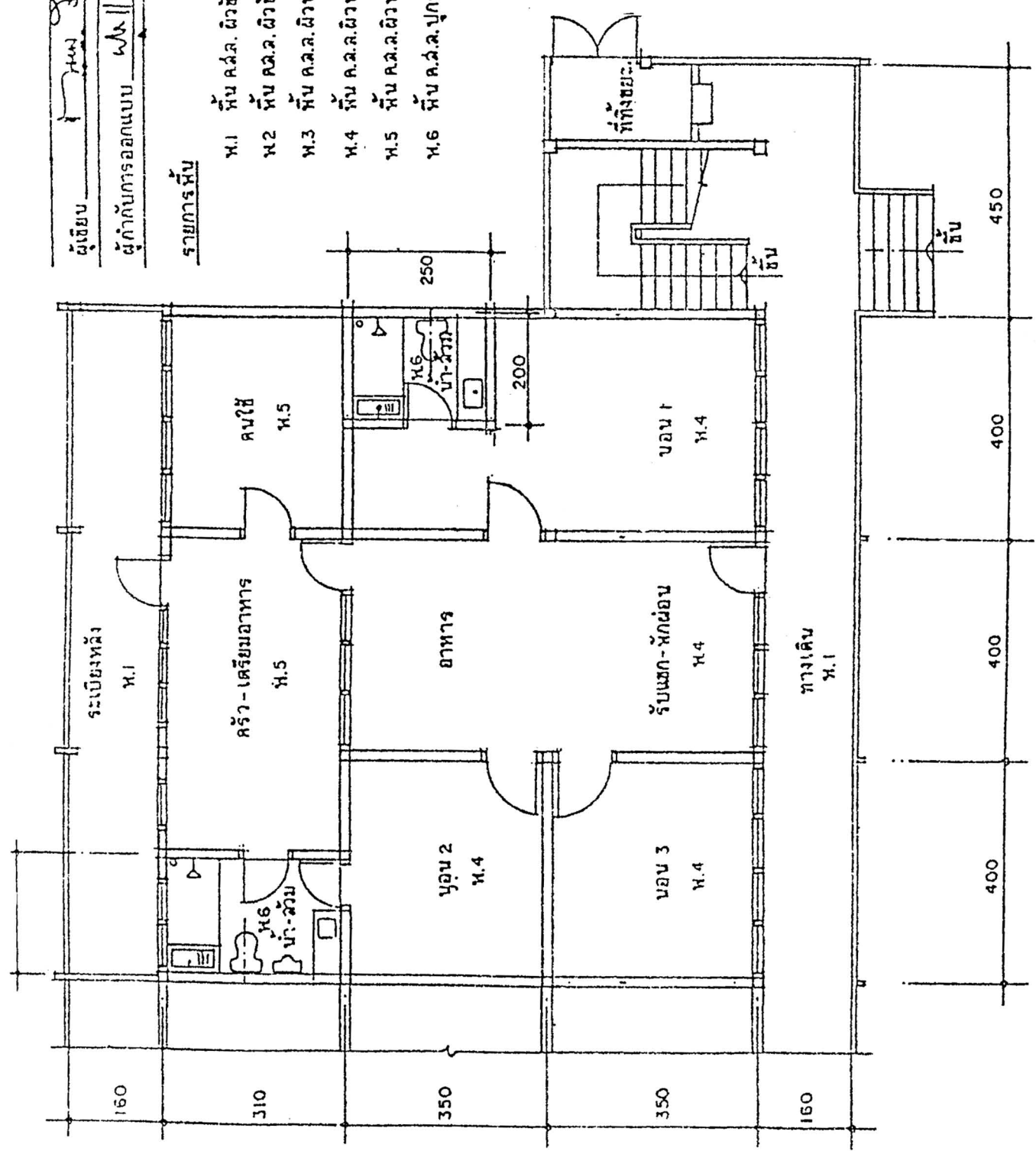
PROFIT SHARING SCHEDULE AFTER YEAR 16

Gross Profit Units 100	Kingdom of Thailand Taxation	State Railway of Thailand 30%	Hopovoll 70%
Share of Profit	36	19.50	45.50
Total Thai Party Share		54.50	46.50

ผู้เขียน Prun Sakulchai แบบ ลค. 2531
 ผู้กำกับการออกแบบ Phall ดบข วันที่ 11 กค. 2533

รายการพื้นที่

- พ.1 พื้น ค.ล.ล. ผนังกั้นเรียบ ติดเส้นห่าง 40 ซม.
- พ.2 พื้น ค.ล.ล. ผนังกั้นเรียบ
- พ.3 พื้น ค.ล.ล. ผนังกั้นเรียบ 1' x 1'
- พ.4 พื้น ค.ล.ล. ผนังกั้นเรียบ ผนังกั้นเดือไม้แดง
- พ.5 พื้น ค.ล.ล. ผนังกั้นเรียบ เบื้องล่าง
- พ.6 พื้น ค.ล.ล. ผนังกั้นเรียบ CAMPANA ขนาด 8' x 8' ชั้นติดผิวทาบ



ภาคผนวก ด

แผนแบบแนวคิด

APPENDIX C

CONCEPTUAL DESIGN

1. CONCEPTUAL DESIGN

- 1.1 General Description
- 1.2 SRT Upgrade
- 1.3 Community Train System
- 1.4 Urban Freeway and Local Roads
- 1.5 Land Development

2. SCHEDULES

- 2.1 Proposed Community Train Schedule
- 2.2 Drawings
 - 2.2.1 Alignment Plans and Profiles (included in Appendix A)
 - 2.2.2 Architectural Conceptual Drawings

APPENDIX C - CONCEPTUAL DESIGN

1. CONCEPTUAL DESIGN

1:1 GENERAL DESCRIPTION

The project consists of an integrated SRT railway, community train (mass transit) and urban freeway with associated local road system essentially within the existing right-of-way of the State Railway of Thailand (SRT). Total estimated project cost approximately 80,000,000,000 Baht (Eighty thousand million). The alignments are divided into two distinct transport lines:

Red Line (north-south alignment for 34.2 km)
Green Line (east-west alignment for 25.9 km)

The lines will be elevated but where necessary and acceptable the alignment may be at grade.

1.1.1 Red Line (34.2 Km)

This line consists of 34.2 km of railway/community train and urban freeway from Ponimit crossing the Chao Phraya River to Hualumpong then onto Don Muang Airport and terminating at Rangsit. The operation of road link from Don Muang to Bang Khen is subject to MOTC policy as described in the attached drawings.

1.1.2 Green Line (25.9 Km)

This line consists of 22.6 Km of railway/community train and urban freeway from Taling Chan to Thonburi crossing the Chao Phraya River to the interchange station at Yommaraj with the Red Line, proceeding to Makkasan where the line continues to Huamark. At Makkasan there will be a 3.3 Km branch line to Mae Nam and ramp down to existing level consisting of elevated railway and community train.

1.2 STATE RAILWAY OF THAILAND (SRT) UPGRADE

1.2.1 Track Work - The number of tracks to be built for SRT operation shall be:

Red Line -

Ponimit to Yommaraj *	-	2 Tracks
Yommaraj to Bangsue	-	3 Tracks
Bangsue to Rangsit	-	3 Tracks

Green Line -

Taling Chan to Thonburi (Bangkok Noi)	-	2 Tracks
Thonburi (Bangkok Noi) to Yommaraj	-	2 Tracks

Yommaraj to Makkasan	-	3 Tracks
Makkasan to Hua Mark	-	2 Tracks
Makkasan to Mae Nam and ramp down to existing level	-	1 Track

* Two tracks will be maintained between Hualumphong and Yommaraj

The track will consist of continuously welded rail mounted on wood or concrete mono-block sleepers. Within the project limits, the track alignments will provide for access to present or proposed railway operations. The track and structures shall be designed and constructed in such a way so that subsequent electrification of the Railway lines is possible without any modification of the track and structure.

1.2.2 Signalling

Full power signalling will be provided with route setting relay interlockings, full track circuiting and automatic relay block operated by CTC control. A three aspect system is required. The system will be interference free from Community Train operations. The signalling will ensure compatibility with the existing signalling system and operation at all points of interface between new and remaining system equipment.

1.2.3 Telecommunication System

1.2.3.1 Direct Access PABX system for the SRT Administration (Headquarters and Bangsue Region)

1.2.3.2 PABX for Makkasan Depots

1.2.3.3 Wayside telephone or wireless telephone system will be adopted for train operation between train crews and train control staff at CTC and stations

1.2.3.4 Automatic telephone will be adopted for train operation and maintenance only

1.2.3.5 Passenger services and data control for the public will be adopted

1.2.3.6 Automatic ticketing and reservation will be interfaced with the SRT system on a data link provided by common telecommunications trunkline

1.2.3.7 Fibre optic with metallic trunk line and terminal line will be adopted.

1.2.4 Control Centre

A central traffic control centre will be established for

both SRT and Community Train (CT) operations. There will be separate controlling of the two systems and administration by a mutual operational administrative board. The CTC system for SRT and CT shall be designed to

- a) Control all areas of SRT - CTC system
- b) Coordinate between the SRT and CT - CTC system.
- c) Interface between new CTC system and existing SRT-CTC system

1.2.5 Stations

SRT passenger services will be provided at the following new stations:

Hualumpung
Chitralada (Royal Station)
Samsen
Bangsue (new central station) and Main line through station
Don Muang
Rangsit
Makkasan
Hua Mark
Wong Wein Yai
Thonburi
Taling Chan

Stations will consist of :

- a) One or more platforms to accommodate SRT trains of 500m length
- b) Concourse with ticketing facilities
- c) Passenger agents office and other staff rooms
- d) Station control room
- e) Plant rooms
- f) escalators or ramps will be provided at elevated stations

Interchange facilities between the SRT and Community Train will be provided at these stations

1.2.5.1 The Royal Palace station shall be retained and incorporated into the network. Royal facilities and architecture of the station shall be provided

1.2.5.2 New Central Station Bangsue - Eighteen tracks will be provided at the station for passenger services. The construction of the new station shall incorporate

- a) interchange facilities between SRT trains and the community train
- b) new SRT headquarters
- c) ample parking facilities
- d) BMTA bus terminus

- e) access to loco workshops and through service to Hualumpong station
- f) All necessary facilities for train operation, e.g.
 - Car storage tracks
 - Sorting tracks
 - Shunting tracks
 - Tracks for cleaning
 - Tracks for car inspection and maintenance
 - Locomotive tracks
 - Workshops & depots
- g) Main line tracks will cross at different levels
- h) The Main line through station shall be integrated into the operation of New Central Station at Bangsue.

1.2.5.3 At Bangsue the following SRT network facilities shall be incorporated and maintained:

- a) Present freight yard and its access from the north and south of Bangsue
- b) The design shall incorporate the access for locomotives to the workshops for maintenance and train arrangements
- c) Shunting yard to rearrange trains and for classification
- d) Yards for routine inspection and cleaning

The design and layout of the new station and facilities shall be subject to the joint study of the Bangsue area.

1.2.5.4 At Hualumpong station during the initial stage of the project, the following SRT network facilities shall be maintained:

- a) Twelve tracks for arrival and departure of trains
- b) Yard for routine inspection and cleaning
- c) Car storage and shunting yard to rearrange trains and for classification
- d) Diesel rail car workshop and its access

During subsequent stages of the project the above facilities and functions are intended to be relocated to Bangsue. The final configuration of facilities and functions at Hualumpong will be subject to patterns of SRT train operations when the details of the new central station at Bangsue and the final network have been finalized.

1.2.5.5 At Makkasan station, the following SRT network facilities shall be maintained:

- a) In addition to passenger platforms to accommodate SRT trains, the design shall provide access of both directions (East & West) to workshop and classification yard of three tracks
- b) The branch route to Mae Nam station and ramp down to existing level.

1.2.5.6 At Thonburi, Wong Wein Yai and Taling Chan stations the design shall provide equivalent to present facilities and interchange facilities between SRT and the Community Train. Detailed functions shall be developed during the second stage of the project for the extension line from Ponimit crossing the Chao Phraya River (Red Line) and Thonburi to Yommaraj (Green Line).

1.2.6 The design shall cater for ample space for cable ducts or allocated areas along the track for both SRT cables and others.

1.2.7 During the detailed design phase of the project, procedures for emergency operations will be defined and agreed to for SRT and community train operations.

1.3 COMMUNITY TRAIN SYSTEM

1.3.1 Stations will generally be provided at intervals of between 700-1200m along all lines and will consist of:

- a) one or more platform(s) 300m long to accommodate 12 car trains
- b) concourse with ticket vending machines and automatic gates
- c) passenger agents office and other staffrooms
- d) station control room
- e) plantrooms

Elevated stations will have covered platforms with tracks passing straight through the station structure, or the tracks will bifurcate to encompass an island platform. The station structure will include the support to the tracks. The concourse will be at ground level or elevated.

At grade stations generally will have side platforms with a concourse on one side and a footbridge being provided over the tracks.

1.3.2 Trains

Trains will be formed from semi-permanently coupled units, each unit consisting of motored cars and a cabbed trailer car. All motored cars use chopper

control. Cars will have five door openings on each side. The openings will be 1200mm wide with 250mm standback recesses. Doors will be of the external sliding type and be pneumatically operated. Car ends will have glazed doors to communicating gangways between cars. Air-operated tread brakes with spring applied parking brakes are preferred (with disc brakes as an alternative) for friction braking and regenerative braking for normal service purposes. Cars will be air-conditioned and equipped with passenger address and passenger alarms.

1.3.3 Signalling

The signalling system will be designed to enable trains to operate at the required service intervals and, for operational flexibility, will have a design headway lower than the service interval. Typically a headway of 95 seconds will be specified for a two minute service interval. The signalling system will provide the following functions:

- (a) Continuous train detection by jointless track circuits except in interlocking or station area
- (b) Power operation of point equipment using conventional relay interlocking
- (c) Cab signalling in both direction with continuous automatic train protection (ATP) and train berthing and platform side verification
- (d) Automatic route setting with positive train identification (PTI)
- (e) Automatic speed regulation including programme station stopping

Signalling equipment will be remotely controlled and the train service will be supervised from a centrally located control room under a computer based system to assist the operator to regulate the service. Local control of signalling from relevant station control rooms will also be possible.

Train movement in depots will be at a limited speed (normally 25km/h) and ATP and cab signals will not be provided. Train movement will be controlled from a panel in an elevated control room in the depot using wayside 2-aspect colour light signals and power operated points.

1.3.4 Power Supply

Electrical power for the Community Train network will be

obtained from the Metropolitan Electricity Authority, bulk supply substations (BSS) will be necessary. Power will be distributed then at 22kV to traction substations, which will supply power to trains at 750V d.c. via a low level conductor rail system. Each station will generally have two 22kV/400V substations to supply escalators, fans, station air-conditioning etc and each substation will have two separate 22kV supplies from different BSS.

Standby diesel generators will be provided to maintain essential supplies.

1.3.5 Communications

To ensure effective communications throughout the system the following facilities will be provided:

- (a) An automatic telephone network wherein every extension will be able to dial every other extension.
- (b) Direct line telephone systems to provide dedicated communications links for:
 - station control
 - power control
 - maintenance facilities
 - traction power emergency discharge points
- (c) An electronic mail system to enable messages to be transmitted electronically and displayed on visual display units. The users will also have the facility to request printed copies.
- (d) Closed circuit television systems to monitor passenger flows on stations and overall movements of vehicles and personnel at depots.
- (e) A radio system to enable trains to communicate with Central Control. Other channels will be provided for maintenance links, depot communications and a vehicle mobile system to enable mobile road maintenance vehicles to be contacted throughout Bangkok.
- (f) Public address system to all station platforms and concourses. These will be operated either by the Station Controller or remotely from Central Control. There will also be public address facilities on trains to communicate details of the next station or reasons for delays etc to passengers.
- (g) Dot matrix display units on platforms and trains. Display will be in Thai and English.
- (h) A synchronised clock pulse system throughout the whole network. The system will provide both time and date to ensure a common base for operations.

1.3.6 Automatic fare collection

A system of magnetic tickets with entry and exit checking is proposed which can be adapted to a variety of fare structures. It is expected that eventually most sales will be multi-ride and will occur off-system.

Stations will be equipped with single-journey multi-fare vending machines. Entry to and exit from the paid area will be by turnstile tripod gate. Station computers will supply data to ticket checking units and will gather statistical data on usage, failures, servicing etc. A central computer system will gather this information on a regular poll basis from each station and alert maintenance staff as soon as a defect is encountered.

1.3.7 Environmental control

The platform at elevated stations will be open to the atmosphere and will not be mechanically ventilated, the concourse will be relatively small with a large number of openings and will be mechanically ventilated. Permanently occupied staff areas will be air-conditioned. The station platforms and concourses in at grade sections will be open and will not be ventilated mechanically but staff rooms and some plantrooms will be air-conditioned. Facilities designed to eliminate pollution caused by diesel locomotives.

1.4 URBAN FREEWAY AND LOCAL ROAD

1.4.1 General

The proposed scheme includes an elevated urban freeway network and local ground level roads to relieve traffic congestion and to provide capacity for the anticipated economic growth in Bangkok.

1.4.2 Urban Freeway System

The elevated urban freeway will provide a tolled arterial network for Bangkok. The urban freeway will be a dual three lane highway with hard shoulder, for which a typical section is shown in Section 2.2.2 of this Appendix.

Design standards to be adopted are given in Appendix E. The freeway will be designed for 80 kph design speeds and discussion will be held with the local highway authorities to review the current geometric design standards.

Locations of interchanges will be agreed with the relevant authorities to suit both the existing and proposed road networks. Allowance will also be made for other proposed expressways to complete an overall co-ordinated network.

Preliminary interchange layouts will be prepared at a later date for discussion and approval.

Toll facilities will be provided at locations to be agreed by incorporating toll plazas within freeway interchange layouts. Traffic management proposals will be developed to cater for a variety of vehicles including private, commercial and public transport. The number of toll booth lanes will be determined from estimates of traffic flow and the alignments designed to maximize capacity of approach lanes. Early discussions with the relevant authorities will be undertaken to establish methods of toll booth operation. This may include a computer system to facilitate cash collection and barrier control.

1.4.3 Local Road System

Proposed ground level roads along the scheme alignment will combine with the existing road network to relieve local traffic congestion. In general, the new local roads will comprise a four lane carriageway in each direction, together with footways for pedestrian movements where possible.

Where the elevated structure crosses principal existing roads, a road link will be maintained underneath the structure and a junction provided with the new local roads. Existing roads running alongside the structure will be incorporated into the local road network and converted into a one-way system. Particular roads to be utilized are the existing road between Yommaraj and Bangsue, and the existing roads alongside the klong west of Yommaraj.

Detailed discussions will be held with the local highway authority to develop the scheme proposals for the local roads shown in Section 2.2.1. Locations of severe traffic congestion will be identified and analysed, so that improvements can be incorporated into the local road network where these occur. Local traffic management schemes such as computer-linked traffic signals and one-way networks may also be developed to minimise traffic movement conflicts. Such measures will maximise the capacity of the new local roads and the surrounding existing network.

1.5 DEVELOPMENT LAND AREAS

The Development Land areas over which concessions will be granted are set out in Appendix A.

In addition to these Development Land Areas there will be provision for development above community train stations and along the route.

Staff quarters of the State Railway of Thailand that are affected

by the construction of this project shall be relocated. The 1,911 rooms for different grades shall be replaced (free of charge by the Company) in the form of a highrise structure which is to be built within the Development Land area granted. The programme of such replacement will be subject to further consideration.

1.5.1 Development Sites

1.5.1.1 Bangkok Railway Station (Hualumpong) Area

The Hualumpong site is immediately west of the central railroad station and has frontage at Klong Padungkrung Kasem and Rama IV Road. The present use is for car parking and vehicular circulation.

The important design consideration on this development is the preservation of the architectural character and finely stylized facades of the original station building, the vaulted structure over the station platforms and the Air-raid Monument fronting the station.

As the neighbourhood is mainly commercial in nature the proposed development would be a composite complex of high quality commercial shopping mall and office accomodation. In responding to the traffic volumes and patterns, the commercial/shopping mall will attempt to separate and receive both vehicular and pedestrian movement; air conditioned arcades with generous public space lined with shops and eateries within, will ensure attraction for customers. Office accomodation will incorporate the latest building technology in building services automation. Direct pedestrian links to the System station shall be bridged over vehicular traffic to lobbies of office and mall.

1.5.1.2 Chitralada Intersection Housing Compound Area

Chitralada site is triangulated by existing railways on all three sides at its boundaries, and contains the railway staff quarters. The present access to this expansive site is limited. Existing developments in this district are mixed, including institutional buildings, government administration buildings, shop - houses, residential buildings and the Royal Palace.

Due to the proximity of the Palace, a height restriction of 12 metres is imposed. Because of such height restriction in this area the usage is also limited to predominantly residential.

Situated at the junction of the major north/south and east/west lines of the System a regional commercial and entertainment centre is contemplated. The Centre would have two levels of shopping mall, department store, restaurants, cinemas and other commercial service entities, to facilitate the single stop shopping concept. Two levels of car parking above are designed to have access to the System urban freeway encircling the site. The proposal also calls for a peripheral road system at ground level to provide vehicular and pedestrian exposure to the site in order to overcome the accessibility limitations.

Having taken due note of the land use restriction, it is assumed this can be overcome on the basis that the commercial activities will be confined to two level physical limit and will be controlled and managed professionally. The city is an expanding metropolis, and with the advent of the System, the tempo and atmosphere of Chitralada District is expected to adjust so as to allow the proposed change in land use.

1.5.1.3 Tuk Daeng Community in Bangsue Area

The site is located west of the huge Bangsue railroad yard. It is bounded by railroad tracks to its east, Siam Cement Company complex to its south and Klong Praem Prachakorn at its west. The major access road is at the south west corner.

Since the Bangsue site is some distance away from the highly urbanized parts of Bangkok, the development is mainly influenced by external communication links and timely market demand. For such a large scale development, construction will be staged in phases.

A composite scheme of a large regional shopping center and residential estate is considered an appropriate proposition.

The regional shopping centre, with ease of communication and ample parking facilities, is designed to capture the retail business from Bangkok and Dusit districts and the population along the System lines north of Bangsue. The large content of the local residential inhabitants will contribute to a substantial extent of its business.

The physical layout is anticipated to be a dense

urban residential estate of middle income quality with highrise towers to attain the population density that is warranted by efficient urban land use and to allow for maximum open spaces for the inhabitants. Sufficient car parking facilities will be provided. Vehicular traffic shall be segregated from all pedestrian movement by level separation. Augmenting the residential development, with appropriate recreational and social facilities will be an integral part of the design. Facilities will include schools, swimming pools and sporting fields for residents - thus enabling this development to become an independent and self-sufficient suburban dormitory estate.

1.5.1.4 Makkasan Housing Compound Area

The site consists of one major piece of land plus three separate smaller sites. They border the highly urbanized part of Petchburi Road that is bounded between Wireless Road and Asoke Road. All lots, possess excellent frontage; most of the developments in the district are of first class highrise office buildings, hotels and residential condominiums.

As land use in the vicinity is mixed in pattern, it is intended that all four lots be planned as a comprehensive commercial complex with elements of office blocks, hotels, service apartments and shopping/entertainment accomodation which are mutually complimentary.

With the land already in separate parcels, development by phase becomes a matter of course. The factors that prevail on the programme of the development will be the market absorption rates.

As part of the site covers an existing SRT hospital, replacement of a 200 bed SRT hospital will be provided.

1.5.1.5 Bangsue Central Railway Station Area

This new Bangsue Railway Station is designed to complement the existing Central Railway Station in Hualumphong.

The design principle is to integrate the new central railway station with the proposed Community Train, local bus transport, intercity bus transport, taxis and other private vehicles into a single "Transport Interchange." The "Interchange" is complimented by a tourist grade

hotel and the new Administration Block for the State Railways of Thailand flanking at east and west extremities.

The schematic design proposes level separation for local and long distance buses and small taxis and private cars to ease the loading/unloading traffic. The Community Train station is easily accessible to the central station concourse and platform which is also connected to the bus loading ground level and two levels of car park. An ample amount of retail commercial space adjacent to the concourse is provided for travellers' convenience.

In an attempt to maximize the road frontage created by RAMTUFs, a 60 metre wide strip of land is reserved for erecting residential buildings with retail space at road level.

1.5.1.6 Hualumpong Central Railway Station Area

With the new central railway station at Bangsue as proposed, the existing 112 Rai Hualumpong Central Station site including Headquarter area will be the single largest redevelopable site in the central business district of Bangkok. However such redevelopment will incorporate the railway station which is to be retained in Hualumpong and the Headquarter building shall be preserved.

The schematic redevelopment proposal suggests an all commercial development to justify the site's strategic location and expensive urban land value. The configuration of the scheme includes a very large up-market retail and entertainment centre which occupies the lower 3 levels. Two levels of car park are located immediately above the commercial centre. On the podium level above the commercial/entertainment and car park, comprehensive exhibition facilities of international standard and 8 office blocks plus 2 hotels supplement the development.

A scheme of this magnitude will require phased construction. The retail shopping and entertainment provision will be constructed initially. It will then be followed by the hotels and exhibition facilities. Office blocks will be built progressively as the market conditions warrant.

As development of this site must be preceded by the provision and operation of the new Bangsue

Central Railway Station, the programming of the development construction will be subject to further consideration.

1.5.1.7 Bangsue Depot Area

The Bangsue Depot site shall, initially, be constructed to house the maintenance and repair activities of the community trains. In the event that such activities can be relocated, real estate development of an appropriate nature will be developed on the site. However, development on the depot site is not anticipated any earlier than 5 - 8 years after the operation of the community trains.

1.5.1.8 Makkasan Depot Area

The Makkasan Depot site shall, initially, be constructed to house the maintenance and repair activities of the community trains. In the event that such activities can be relocated, real estate development of an appropriate nature will be developed on the site. However, development on the depot site is not anticipated any earlier than 5 - 8 year after the operation of the community trains.

1.5.1.9 Bangkok Noi Station Area

The site is strategically located at the terminal station of the East-West line. Of the 45 rai of the Bangkok Noi Station development site area granted, 10 rai of the site shall be reserved and allocated for the construction of a hospital by others. The remaining portion of this prime Chonburi land will be developed into a high class, high density commercial complex. The design concept anticipates a series of highrise office buildings and hotel/convention facilities rising along the Chao Phraya River on the Thonburi side to echo the well developed river bank of the Bangkok side of this expanding metropolis.

1.5.2 Development Over Stations and Along the Route Concession

Development above the transit stations and along railway reserves will be very convenient and in high demand. In addition, locating inhabitants above the transit stations and along the transit line will definitely encourage the patronage of the System.

This development can be of diverse nature and scope, the potential of which is influenced by normal real estate

development factors plus the technical issues encountered with the requirements of transit stations.

Since it is profitable to develop over transit stations, in construction of the railway must have first priority because of its public interest and social benefit.

Therefore the timing and programme of such development will be co-ordinated with the railway and station construction.

APPENDIX C - SCHEDULES

2. SCHEDULES

2.1 PROPOSED COMMUNITY TRAIN SCHEDULE

- 2.1.1 This schedule is preliminary and will be subject to actual passenger demand.

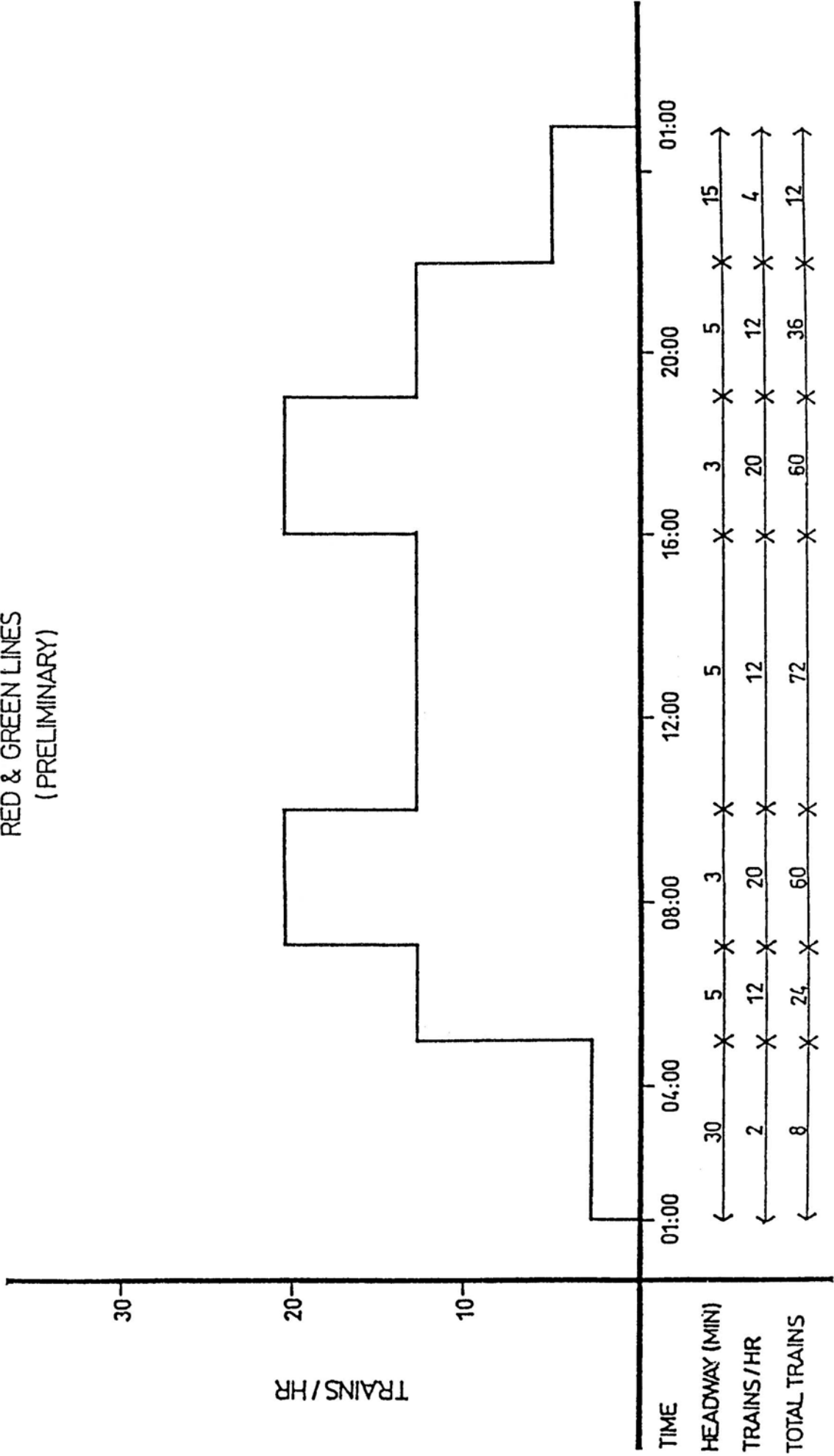
This system is planned to move in excess of 3 million passengers a day in air-conditioned trains. When fully operational trains will be running at up to 1.5 minute intervals.

However, at the start of operation on the first section, we expect to run a service based on 10 - 15 minutes off peak and 3 - 5 minutes during rush hours.

- 2.1.2 A dedicated train service to the airport will also be run, subject to passenger demand, with a service interval expected to be in the order of every 15 - 20 minutes.

RAMTUF5

TRAIN SCHEDULE
RED & GREEN LINES
(PRELIMINARY)



กำหนดการแล้วเสร็จของงาน

กำหนดเวลาการก่อสร้างที่แนบจะแสดงระยะเวลาการก่อสร้างโดยประมาณของโครงการ นอกจากนั้นยังได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับระยะ เส้นทางของทางรถไฟและถนนยกระดับที่จะก่อสร้างในแต่ละระยะด้วย

ตามสัญญาสัมปทานกำหนดให้ระยะเวลาสัมปทานเริ่มในวันที่สัญญาจะมีผลบังคับ และหากไม่มีการขยายระยะเวลาจะสิ้นสุดลงเมื่อครบ 30 ปีหลังจากนั้น เว้นแต่ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุในสัญญานี้

กำหนดเวลาการก่อสร้างดังกล่าวข้างต้นได้ระบุเฉพาะการก่อสร้างทางรถไฟและถนนยกระดับอันเป็นส่วนหนึ่งของระบบเท่านั้น การพัฒนาทรัพย์สินให้เป็นที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์ อาจจะทำให้แล้วเสร็จตามระยะเวลาที่บริษัทเห็นว่าเหมาะสม โดยคำนึงถึงสภาพการตลาด ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับกำหนดเวลาการก่อสร้าง ตลอดจนภายใต้สัญญาสัมปทานข้อ 1.4 ข้อ 4.1 ข้อ 10 และ ข้อ 18 จะไม่นับรวมการพัฒนาทรัพย์สินดังกล่าวอยู่ในคานียามว่าด้วย "ระยะ"

กำหนดเวลาการก่อสร้าง 8 ปี

สัญญาแม่เหล็ก

		จาก	ถึง	1	2	3	4	5	6	7	8	ระยะทางรวม	กม.
สายเหนือ	A V	วังลีด	คอนเมือง				ระยะที่ 3					7.0	7.0
		คอนเมือง	บางเขน(รัชดา)		ระยะที่ 1							11.0	11.0
		บางเขน(รัชดา)	บางซื่อ		ระยะที่ 1							3.0	3.0
		บางซื่อ	สมรราช		ระยะที่ 1							4.8	4.8
		สมรราช	หัวลำโพง			ระยะที่ 2						2.2	2.2
สายใต้	V A	หัวลำโพง	วงเวียนใหญ่					ระยะที่ 4				3.2	3.2
		วงเวียนใหญ่	โขนนิมิตร						ระยะที่ 5			3.0	3.0
สายตะวันออก	A V	คลังเงิน	ถนนบุรี (บางกอกน้อย)									6.1	6.1
		ถนนบุรี (บางกอกน้อย)	สมรราช					ระยะที่ 4				3.5	3.5
		สมรราช	อโศก			ระยะที่ 2						4.8	4.8
สายตะวันตก	V A	อโศก	หัวหมาก			ระยะที่ 2						8.2	8.2
		มักกะสัน	แม่น้ำและท่าเรือ กรุงเทพ			ระยะที่ 2						3.3	-
				ระยะที่	1	2	3	4	5				
				ระยะทาง (กม.)	18.8	18.5	7.0	6.7	9.1	60.1	56.8		
				ระยะทางทับทวี	18.8	37.3	44.3	51.0	60.1				

ตารางที่ ๑

รายการทรัพย์สินและโครงการ

APPENDIX E

OUTLINE PROJECT SPECIFICATION

- 1 S.R.T.
- 2 Community Train
- 3 Highways and Civil Works
- 4 Building Works
- 5 Land Development Projects

APPENDIX E - PROJECT SPECIFICATION

1.0 SRT SPECIFICATION

- 1.1 Permanent Way - trackwork shall be designed in accordance with SRT design Criteria for Railway's Elevated Track Project dated 23 March 1990.
- 1.2 Signalling system shall be designed in accordance with Specification of resignalling and Provision of Centralised Traffic Control Volumes 3, 4 and 5.
- 1.3 Communications systems shall be designed in accordance with Appendix E section 2.0 - Community Train sub-section 2.4.

2.0 COMMUNITY TRAIN

2.1 TRAINS

An important factor in determining the operating speed of an MRT service and the frequency of train service is the time taken at stations for movement of passengers on and off the train. To keep the station dwell time as short as possible it is necessary to have sufficient door space to allow passengers to board or alight freely. The door openings should be wide enough to permit two passengers to board or alight simultaneously. An appropriate dimension for the openings is about 1200mm, spaced at about 5000mm centres along the car. This ensures that a passenger on the train is never more than about 3000mm from a door. A 'stand back' space of 250mm on each side of the door allows passengers to stand clear of the opening and not impede others who are boarding or alighting.

Station dwell times will increase as the number of passengers boarding and alighting increase but can be reduced by using wider doors or closer door spacing or a combination of both. Station dwell time should not exceed 25 seconds and this can be

achieved with these dimensions for forecast passenger flows.

Performance

The station spacing for the Community Train is typical of many MRT systems and, in line with such systems, a maximum service speed of 80km/h (22.2m/s) is the optimum. It is however necessary to allow a margin for driver and equipment variations and hence the trains shall be designed for an absolute maximum speed of 90km/h.

The upper limit of acceleration is controlled by consideration of the comfort of passengers, particularly of standing passengers, and by adhesion factors. An initial acceleration rate of 1.0m/s^2 is required, the maximum rate of change of acceleration (i.e. jerk rate) being limited to 0.8m/s^3 .

Braking rates are required to be as high as practicable to enable trains to operate at close headways since low braking rates would require the trains to be more widely spaced. However comfort considerations and adhesion factors again impose upper limits. A normal braking rate of 1.0m/s^2 and an emergency rate of 1.3m/s^2 are required; these rates being generally accepted for MRT systems world-wide.

Summarising, these requirements are:

- initial acceleration 1.0m/s^2
- maximum rate of change of
of acceleration 0.8m/s^3

- maximum service speed 80km/h (22.2m/s)
- absolute maximum speed 90km/h (25.0m/s)
- maximum service brake rate 1.0m/s^2
- emergency brake rate 1.3m/s^2

Chopper controlled d.c. series motors with regenerative braking are capable of meeting the above requirements and were chosen for MRT trains.

Bogie and Wheels

Bolsterless bogies are preferred on grounds of proven technology and cost. Rubber primary suspension is preferred on grounds of simplicity and freedom from wear. Secondary springing will be of the air spring type. This gives a constant floor height irrespective of load. Solid wheels are preferred due to the lightness and ease of replacement.

Body shell and interior fittings

The preferred material for the body shell is aluminum alloy or stainless steel.

The rolling-stock specification will set stringent requirements in respect of fire precautions; the use of any materials which support combustion or emit toxic fumes if overheated will not be allowed. This means that interior finish panels will be made of such materials as melamine faced aluminum, trim panels of fiberglass reinforced plastic (using flame retardant resins) and seats of similar materials.

The specification will require the car builder to make a full size mock-up of the car interior available in Bangkok. This mock-up will be a cab and at least half a car length of saloon and will be used to ensure that the overall ergonomic and visual aspects of the car interior design are satisfactory. Such a mock-up also allows useful meetings to be held with local interest groups.

Passenger access

In view of the large number of doors in a train it is imperative that the most simple and rugged door arrangement be adopted as door faults can cause serious delays to a train. The external sliding type is the most simple, provides easy access, allows minimum body thickness and will therefore be adopted.

The system will comprise a substantial proportion of above ground alignment; hence the cars will be exposed to full solar heat loads. In order to conserve the conditioned air provided in the cars, the door control system shall be arranged so that only those doors required by boarding or alighting passengers will open. This shall be achieved by arranging passenger operated controls at each doorway, inside and outside the car. These controls shall be inoperative until a 'permission to open' control is energised by the driver. Closure of the doors will be directly controlled by the driver. Passengers must not detrain on to the track from the side of the car; hence no provision is required for passengers to operate the car doors in emergency.

Passengers must be able to pass through the train in an emergency and detrain from the end car on to the track. This requires every intermediate car to be fitted with a safe means of passing from car to car. To achieve this each intermediate car will be fitted with end doors, to provide thermal and acoustic isolation and also to act as fire breaks, together with a totally enclosed gangway. This allows passengers to circulate from car to car if they wish, provided that circulation through the cab is not permitted. The gangways at the ends of units will be specified as self supporting and able to engage and disengage with the automatic coupler. They will incorporate a door which may be folded open in normal operation and closed when an independent unit is exposed in the depot.

In an emergency it may be necessary to detrain passengers from a train. Furthermore in the case of a fire it is not possible to guarantee that a member of the train crew will be present to assist passengers. An easily operated mechanism must therefore be provided which will provide a ramp from the end of the train to track level. In other conditions it may be desired to transfer passengers from one train to another and an end door will also be required in the cab front.

Couplers

Basically, the vehicles of a unit need to be mechanically

coupled together and to have both low voltage electrical and control functions passing between vehicles. As the vehicles will be separated only for heavy overhaul purposes, the mechanical coupling can be of a type which can be released by maintenance staff only. Such couplings need only allow for vehicle articulation. The electrical and pneumatic services within the unit can pass from car to car by separate connections or may be included in the mechanical coupler. The best arrangement will not be evident until the detailed design stage and it is not necessary to specify a particular arrangement.

Connections between units are required to be operable by train crews in both normal and abnormal situations. Both mechanical and electrical connections are required to be made or broken. These functions may be separate but as it requires manual intervention at track level this option will not be considered for the CT. Automatic couplers are available which combine mechanical, electrical and pneumatic connections at one operation. These can be operated remotely from the cab or manually at the coupler. Such couplers are of proprietary manufacture and will be fitted at both ends of every unit.

Compatibility of couplers between Community Trains and existing SRT fleet shall be studied.

Air-conditioning

Because of the large passenger load and surface operation, the capacity of the train-borne air-conditioning equipment will require careful consideration. In particular it is essential that the design load for the equipment is based upon a realistic passenger load so that needless over capacity is not provided. In the case of MRT cars with a maximum capacity of say 275 passengers, the design load should be of the order of 200 passengers. This means that the specified temperature and relative humidity will be met in the most extreme ambient conditions with a 200 passenger load. If both maximum passenger load and worst ambient conditions coincide there will be some departure from preferred conditions within the car.

Specially built, roof mounted, integral air-conditioning equipment will be adopted. The conditioned air is usually distributed to the car interior by means of longitudinal ducts split diagonally in such a manner that a duplicate air supply is available throughout the car. Conditioned air comprises a mixture of fresh and recirculated air and the former is filtered before use. In an emergency situation, the whole of the air circulated into the car may be required to be fresh air and special arrangements must be made to ensure this is so.

Control

Trains will be designed to be manually driven but the automatic train protection system will be such that automatic train operation may be superimposed at a later date. A continuous control cable system will be provided throughout the train. Each set of traction and braking equipment will be connected to this control system and the drivers cab equipment will be arranged to be connected to it when the driver operates a master control which is key protected. The commands transmitted from the driver to the train equipment may be digital or analogue. Certain safety circuits will be specified to be of the former type but electronically encoded commands will be permissible for other command functions.

Automatic control of acceleration will be specified so that if speed control is adopted the driver may select a chosen speed and the train will accelerate up to the chosen speed or until some other event takes precedence. With manual driving it is necessary to ensure that drivers do not waste energy by leaving the train with power on unnecessarily. One means of doing this is to arrange the driving control system so that, once the set speed has been reached, the power is not re-applied until speed falls by some amount (typically 10km/h).

Two independent brake systems will be specified. The first will be required only for emergency use and requires only 2 positions 'off' and 'emergency application'. The preferred system will be

held in the release position by being energised. The circuit will be arranged as a loop round the train passing from the operative controller via ATP relays, coupler contacts, vigilance device, air pressure governors, emergency brake valves, propulsion interlocks etc. Any unsafe condition will break this circuit causing an emergency brake application.

The second brake system may be either, 'energised to release' or 'energised to apply' and will be electrically operated. A braking command will cause both electric and friction braking to be energised. As soon as electric braking is established a feedback signal will release the friction brake on the wheels concerned. Friction and electric braking will be blended if the latter is not able to meet the full demanded brake level.

All propulsion and braking commands will be load compensated so that the acceleration or deceleration for a given command level remains constant up to the maximum load specified. A single set of equipment will be specified for each motored car. Current will be collected by collector shoes. Each propulsion group will respond to control commands individually and full interlocking will be specified to ensure that circuits are correctly proven before being energised and that at least two independent commands must be received before movement is possible.

The drivers control will be a single lever which will demand motoring or braking dependant on the arc of movement. Other cab functions will include:

- a single-action control to energise or de-energise the train auxiliary systems
- a key-protected master switch with positions; 'reverse', 'off', 'forward restricted', 'forward normal', 'forward wash' and 'ATO' (speed will be limited to 25km/h in forward restricted and limited to 5km/h in reverse and forward wash)
- vigilance controls
- radio and public address equipment
- door controls (effectively only when master switch is in an operative position).

Each unit will contain its own equipment for producing compressed air, 3-phase 50Hz a.c. and low tension d.c. power. Arrangements will be made to ensure that no vital system is dependent upon a single source of power. A battery will also be provided to maintain lighting and emergency ventilation for approximately 45 minutes, which is considered ample to allow for the detrainment of passengers.

Special provision for wheelchair users

Safe access to the trains will be assured by restricting the platform edge to train gap to maximum 75mm.

A wheelchair space will be provided immediately behind each drivers cab.

To facilitate train evacuation an unobstructed route 850mm wide will be provided throughout all cars.

2.2 SIGNALLING

The main functions of the signalling system are:

- (a) To ensure the safe passage of a train along the track without conflicting movements, collisions or derailments.
- (b) To provide operations staff with the means to operate the train service according to a predetermined plan or in response to any disruption.
- (c) To provide operations staff with information on the location, routing and identity of trains.
- (d) To provide status information to passenger information systems.

Service intervals and headways

The signalling system will take into account the worst case service intervals. The design headway will be some 10-20 seconds shorter than the minimum timetabled service interval to allow for normal operational variations.

For design purposes, at all stations a station stop time of 25 seconds is assumed. In practice stop times will be controlled as part of the automatic train regulation function.

Track circuits, signals and indicators

Track circuits, formed from electrically isolated sections of running rail, are essential for the detection of trains on steel wheel railways. The form of track circuit adopted will not require insulated rail joints at each end, except in the station's loop line.

Information to train drivers will be provided as follows:

- (a) Continuous cab signalling on main lines.
- (b) Colour light signalling having two aspects (red for 'stop' and yellow for 'proceed as far as the line is clear or to the next red aspect') within depots.
- (c) Point indicators for all ends of points.
- (d) Dispatching indicators (departure hustlers) for all platforms.

Point control and operation

Points will be operated remotely to route trains but will be interlocked as part of the signalling system. Point equipment will move the switch rails into the required position and lock and detect that this locking is effective and the switch rails are in the correct positions.

There are several methods available to move the switch rails, e.g. electric, hydraulic, electro-pneumatic. In mass transit railways it is essential that the method used can operate in a very short time and can fit within restricted space. The motor

system will however be immune from all interference effects, and will have facilities for hand operation in the event of a power fault.

The switch detection and locking mechanism will be located as close as possible to the rails, as any length of interconnecting rod becomes vulnerable to damage giving rise to the possibility of incorrect detection of position.

Interlocking and relays

Interlocking is provided between signals and points at junction areas to prevent an unsafe situation from being created. In recent years considerable development work has taken place between the major railway operators and equipment suppliers to develop a new generation of interlocking equipment using programmable computers or microprocessors.

Design work is based on provision of relay interlockings as all contractors can offer this equipment, but specifications allow contractors to offer in addition a solid state interlocking if they can show it to be viable on whole life costings and to have a proven safety record better than relay interlockings.

Control panels and remote controls

The interlockings described above will be located in the signalling equipment room in the stations adjacent to the junctions which they control. The Control Centre (central control) for all lines will be the operational centre of the CT system, housing the people and equipment monitoring the railway operating activities as well as the signalling, power supply and environmental control systems. A wall mounted mimic diagram will give a system overview for each line and an associated control console will provide route and point controls. Consoles will include visual display units to provide more detailed information together with associated control keyboards. A remote control link will be established between central control and each interlocking to convey indications and data to and from the

remote signalling equipment rooms.

The remote control link will not be fail safe in design but will be a high reliability design with duplication of cable routes and transmission links between each outstation and central control. This duplication is intended to enhance the effectiveness of central control in the event of any incident or derailment which might cause damage to one of the cable routes.

To maintain some level of train service in the unlikely event of a total failure of the remote control link a local control panel will be provided in each Station Controller's room. At stations without interlockings these will provide track circuit occupation status and facilities for removing automatic train protection codes from each station platform in emergency. At stations with interlockings, panels will additionally include controls and indications for points and routes. Point and route controls will only be functionally operative if central control hands over control to the local panel or if the remote control link has failed.

Commands and indications will be conveyed from central control to site and vice versa with the minimum of time delay and the system will be configured such that site indication faults cannot prevent commands from being made.

Route setting

Route setting will not normally require routine manual operation from a control panel although these facilities will be available for non-routine operation.

Operators will be given a choice of modes for automatic route setting. At diverging junctions or turnback sidings the destination information from the positive train identification (PTI) system will be available to ensure correct routing. At terminus stations destination information is not relevant so that sequence operation may be used utilising either or both platforms. Departure routing from terminus stations will need to

be coordinated with timetable information but should not take place unless the train driver is ready in his train cab. A 'train ready to start' facility will be provided for this purpose, preferably operable from the train cab and included as part of the PTI system.

The engineering specification for route setting will be developed from functional specifications provided by the railway operators.

Power supplies

It is an operational requirement that in the event of either a total failure of supply from the public utility supply authority or loss of the traction power supply then trains shall be able to coast as far as possible into the next station ahead, subject to the location of other trains and interlocking conditions.

Therefore a no-break supply between the available three-phase supplies and a battery at each station will feed all signalling equipment associated with the selection, generation and transmission of automatic train protection (ATP).

It is an operational requirement to provide staff in central control with information in stored form on the location and identity of all trains at the time of loss of all power supplies and to maintain central control facilities in an operational form. A diesel generator will be provided at central control and this will be used in conjunction with batteries and the normal duplicated a.c. supplies to form a no-break supply at central control.

Cable and cable routes

Cables for use with railway signalling equipment are purpose designed to match their application since they are an integral part of the fail safe philosophy. Main control cables and their routes will be duplicated, usually one adjacent to each track, to reduce their vulnerability to damage. Wherever possible the

susceptibility of signalling cables to interference will be reduced by separating them from power cables by the width of a track.

To reduce the need for staff to enter track areas for maintenance, as much signalling equipment as possible will be located in the signalling equipment room provided at each station. Interconnecting cables will then run from these signalling equipment rooms to all areas where signalling operation or control equipment is located.

On viaduct sections and on open sections concrete troughing will be used to carry cables alongside each track. Facilities will also be provided for trackside equipment cases and distribution boxes. The cables from trackside to signalling equipment rooms will not be duplicated and must therefore run in a protected environment to reduce the chance of cable damage causing an unsafe condition.

Depot areas

Maintenance depots will be operated without ATP, with train movements limited to a nominal maximum of 25km/h. Certain workshop areas and Engineer's sidings need not be signalled, the remaining areas being equipped as follows:

- (a) Signals will be two-aspect colour light signals with, where appropriate, route indicators to display the siding number to which the train is routed.
- (b) Track circuits will be similar to those provided on main lines.
- (c) Point equipment will be similar to those provided on main lines.
- (d) The control panel for depot signalling will be located in a control tower in an elevated position having a good view of the depot area and will not be supervised from central control.
- (e) A limited amount of interlocking will be provided within the depot, consistent with the speed of trains and

movements required.

- (f) In each road where a train can be stabled, facilities will be provided to test the ATP equipment on trains.

The interface arrangement between each depot exit and the main lines will be designed to ensure safe segregation of the ATP equipped main lines and the non-ATP depot with its numerous shunting movements and works trains.

Automatic train protection (ATP)

ATP systems which use the running rails to convey speed limit information to trains, rely on coding (or modulating) the current in the running rails. The coding is varied to give the various levels of speed limit and is received on the train by antennae located beneath the front car above each rail. In addition to the current speed limit, the speed limit for the next section will be transmitted thus providing full cab signalling since the driver has information to enable him to achieve any required lower speed before the end of the section. Trackside markers will be provided at the end of each block section to act as target points.

Cab signalling provides a train driver with a continuous proceed or stop indication in his cab. The ATP system adopted uses coded track circuit signals in the running rails to convey speed limit information to each train. If any train exceeds the speed permitted the train emergency brakes are irrevocably applied.

Trains equipped with ATP can normally be driven in one of two modes:

- coded manual
- restricted manual

Coded manual mode allows trains to proceed at up to the maximum speed indicated by the cab signalling and conveyed to the train by means of coded track circuits. Restricted manual mode allows trains to proceed at up to a fixed slow speed in the event of an equipment fault in the ATP system or within depots which are not

usually equipped with ATP. The selection of which code is to be applied to each section of track uses relays of the same basic type as the interlocking. The speed limit selected takes account of the position of other trains, interlocking conditions, position of points etc.

The block system of signalling to be utilised divides a section of line into a number of blocks. Each block or integer number of blocks is equal to or greater than the emergency braking distance of an approaching train. A clear, non-occupied, block is always maintained in the rear of any train. A block may be made up of one or more track circuits and the combination may vary with train location.

It is evident that the speed limit bands applied as part of the ATP system will have a fundamental effect on the lengths of block sections. The speed limits that are mandatorily required are the absolute maximum in each case may be of the order of 10% higher due to equipment tolerances, wheel sizes and in order to provide the train driver with a working margin.

The emergency braking capability of the train will be greater than the normal service brake rate. However the effective emergency braking rate is reduced to take into account, for example, partial brake failure on the train, poor wheel/rail adhesion and the time delay between passing a track circuit boundary and the train emergency brakes becoming fully effective. It is generally not economic to provide a full speed overrun beyond the platform of a terminus station. It is however essential to provide for the safe arrival of a train at all terminus stations such that, if the driver totally fails to apply the train brakes, the train does not become structurally damaged. This is usually achieved by a combination of:

- a gradual reduction in ATP speed bands through the platform until an adequate emergency braking distance can be achieved
- an arrester device capable of stopping the train
- a train design which is not structurally damaged by such a

collision with the arrestor device

Each terminus station requires individual consideration during the detail design process.

Automatic train regulation (ATR)

The adopted system will use microprocessor-based equipment located at central control to initiate departure hustlers on each station platform. Departure hustlers are audible and visual signals, adjacent to the cab of a train berthed in a platform, which indicate to the driver the correct departure time. The correct departure time is based on the timetable time but adjusted if necessary to avoid delays at junctions and to regulate the service.

Positive train identification (PTI)

To enable operating staff to know the identity and destination of every train on the railway, a system of positive train identification will be provided. A switch unit in each train cab will enable drivers to set up their reporting number, destination and crew number. This will be connected to a transponder mounted under the car. A trackside interrogation unit will inductively couple to this transponder and the data collected will be sent to both the local signalling equipment room and central control to be used to:

- operate platform destination indicators
- provide displays on local signalling control panels
- provide displays on mimic diagrams in central control
- provide input to the various computer processing systems used by central control
- provide automatic route setting

2.3 POWER SUPPLY

Power for the network will be supplied by Metropolitan Electricity Authority (MEA) to bulk supply substations (BSS).

Two feeders will be made available from the MEA system to supply each BSS. Each feeder will be capable of meeting the additional load imposed by the Community Train load with one BSS out of service and to provide the security of supply.

Security of Supply

If any part of the internal power supply system should fail, the built-in security must allow the railway to operate normally, particularly to provide power for essential services. The MRT system will have a high level of security not only at the infeed from the supply authority, as first level security, but also for the distribution of power within the railway. The latter covers the second level security arrangements and provides dual supplies to each traction substation and station substation. It also enables a station to be fully operational with one station supply failed or out of service.

With the various levels of security only a complete failure of MEA at all bulk supply substations will cause the network to cease functioning. Even under these circumstances certain systems such as signalling circuits, lighting circuits and the central computer system will continue to operate from their own uninterruptable power supplies (UPS). Standby diesel generators will be included at specific locations to maintain essential services.

Bulk supply substations

As and when extensions are added, the design of each BSS will allow interconnection with the extensions without disruption of the overall power supply system. The traction load plus the station loads for each section will normally be fed by two BSS. Two feeders and two transformers of equal capacity will be installed at each BSS so that, on failure or outage of a circuit or transformer, the full capacity will continue to be supplied to maintain the service requirements.

Power distribution

Power distribution will be at 22kV both for traction and station supplies. Ring main units, comprising two load-break isolators with a fused load-break isolator for the station transformer feeder will be adopted. Faults will be disconnected by the main feeder circuit breaker and the faulty section isolated remotely by means of ring main isolators.

Traction substations

The traction substations will be supplied via an open ring circuit from each of the BSS arranged in such a manner that the substations can be fed from any combination of the BSS. This arrangement forms part of the security system within the system.

The rectifiers at the traction substations will be arranged to have two units normally operating in parallel. This arrangement allows for one unit to be out of service and still maintain the substation busbar voltage and provide a portion of the load without any noticeable effect on the service.

To keep the effects of harmonics to a minimum on both d.c. output and the a.c. input, each rectifier will be arranged for 12-pulse operation.

The traction substations also form the distribution points for the main 22kV ring circuits. At each traction substation the 22kV switchgear will be installed to receive two feeders from the BSS. At specific substations further feeders for the station distribution will also be included. The location of the station supply feeders at traction substations will be arranged to provide as near an equal distribution of load as possible for each section for the station supplies. This condition will be considered as the normal supply situation.

The d.c. feed to the traction supply system will be provided by traction feeder cables from the output terminations on the d.c. switchgear. The d.c. switchgear in the substation will be fed from each rectifier via rectifier circuit-breakers forming part

of the suite of d.c. switchgear and hence to the conductor rail system via the d.c. feeder high-speed circuit-breakers.

Isolators will be included in each feeder line, where practical, to enable isolation of the substation d.c. busbar from the track. This facility allows maintenance and repair work to be carried out on the d.c. switchgear without fear that the switchboard could be energised from the track. The isolators when open will be locked in the open position. A further switch arrangement will also be locked in the open position. A further switch arrangement will also be provided to enable the substation gap to be by-passed in the unlikely event of a complete d.c. switchboard failure at a substation. This arrangement allows the d.c. system to remain continuous rather than be stub-end fed from adjacent substations, a situation which shall be avoided if possible.

Traction power supply system

The traction power supply system will be arranged to be continuous throughout. Continuity will be maintained under normal operating conditions at each traction substation via the d.c. switchboard busbar. The method of supplying power to the trains shall be via a bottom contact conductor rail system at 750V. The system will be sectionalised throughout and the sections shall be arranged to isolate parts of the system as required whilst maintaining power to the remainder of the system. Sectioning would normally be at each substation but further sectioning arrangement would be provided at specific locations such as the depots and locations where special sectioning may be required.

Standby supplies

In order to satisfy the safety requirements in an emergency, standby diesel generators will be installed at specific traction substations to provide the power to operate selected essential supplies.

Station substations

Each station will have two substations for the supply of auxiliary services, with one able to supply all the station essential loads on failure of the other. The station load includes supplies to lighting, escalators, the station environmental control system, automatic fare collection machines and gates, signalling, pumps, telecommunications and all signs and station information panels. A proportion of the lighting load, some escalators, some AFC machines, advertising panels and certain station information panels could be considered non-essential load and could be disconnected with failure of either supply.

2.4 COMMUNICATION

Automatic telephones

An automatic telephone network will be provided connecting all work locations on the system. Not all telephone extensions necessarily require access to the full range of telephones in the network. Certain telephones at stations, for example, may have access restricted to other extensions on the same station or within the station supervisory group.

Nominated extensions will have access to a priority number which will alert the Principal Controller that the caller requires emergency assistance. Such calls will take priority over all other calls. Private automatic branch exchange (PABX) will interlink with small satellite exchanges (PAXs) at stations and depots. Individual extensions will have access to call back, call forwarding, group pick-up, transfer and conference facilities. The Chief Controller will be able to break into any telephone conversation on the system.

The PABX at each depot will include an operator console to be sited for operation by the depot receptionist. Incoming calls from the public switched network will be routed to the operator who will direct the call to the appropriate extension.

The PABX will handle switching between PAXs as well as extensions. Tie (exchange) lines will be provided from the PABX to the nearest exchange in the public switched network to permit authorised extensions to dial directly into this system. An extension line will be provided for each office, plantroom etc in stations, depots and other locations.

Direct line telephones

Four direct line telephone circuits will be provided for each transit line to form the following dedicated links:

- (a) A traffic control system to connect Line Controllers' and Train Regulators' desks with those of their Station Controllers and Depot Regulators.
- (b) A power system to connect the Power Controller's desk with each of the CT substations.
- (c) A maintenance system to connect the Engineering Controller with all equipment and plant rooms.
- (d) Telephones from traction power emergency discharge points to communicate directly with the Line Controller to confirm the disconnection and reason for it.

All calls on these four systems will be recorded for subsequent analysis in the event of an incident.

A direct line telephone link will be provided between the Power Controller and the relevant control room of the Metropolitan Electricity Authority.

Interchange stations will be provided with direct line telephones to the Station controller's panel for passengers' use.

In an emergency, if all contact between central control and

stations is lost, or if a signal failure occurs preventing normal operation, it is necessary for authorised station staff to control the movement of trains from station to station. These movements are made under strict and rigid application of rules. Individual headwall telephones will communicate with the next headwall in each direction, in both directions of travel, to enable station-to-station working to be introduced. No provision will be made to interconnect these station-to-station telephones with any other circuit.

There will be facilities for a direct connection from the traffic control telephone on the Station Controller's panel to his station headwalls.

Electronic mail

Electronic mail will be used to transmit information from any electronic mail terminal to any other such terminal or group of terminals. It will utilize the digital transmission capability of the automatic telephone equipment to transfer text communications between visual display unit terminals (VDUs) connected to any telephone extension.

Upon arrival at the addressed terminal(s) an indication will appear on the remote screen advising that a message is waiting. The message(s) will remain in storage to be accessed at any future time when printed copy will be produced if required.

Closed circuit television (CCTV)

Cameras and monitors will be provided at each station and depot to enable:

- the Station controller to view all public areas of the station platforms and concourse
- the Station controller to view entrances and exits to lifts and escalators

- the Passenger Agent to view any ticket gates that may be out of sight of his office
- the train operator to check that all passengers are clear of his train before departure
- the Depot Regulator (depot control) to view areas that may be out of sight of the control tower in depots

Monitors will be provided at central control to enable the central control room staff to view all station platform areas. with the exception of those provided for Passenger Agents and train operators, all monitor positions will be provided with the facility to select a particular camera position and sequence through camera positions at an adjustable but pre-set rate. Camera identities will be automatically superimposed on all pictures.

Radio

Four duplex radio channels will be provided:

- Channel 1 - train radio - routine
- Channel 2 - train radio - emergency
- Channel 3 - depot radio
- Channel 4 - maintenance radio

Selective call techniques for Channels 1 and 2 will be used to set up a speech channel between the mobile unit and the switching centre at central control. Each mobile radio will have a unique number which will be displayed to the controller before and during the connection of the call. Central control will be able to broadcast a general call to all mobiles, or to any group which might be selected. The operation of the train radio will be similar to that of the direct line selective telephone circuits.

Channel 1 will be provided for use for normal radio communication with train operators, and key personnel. Radio paging will summon staff temporarily absent from their offices.

Channel 2 will be provided solely for emergency communications thereby ensuring that the necessary actions to resolve any problems can be instituted without delay.

There will be no danger of cross-talk or misunderstanding on the train radio channels since the setting up of some communication link will automatically prevent any other transmitter/receiver (transceiver) interrupting the link.

Channel 3 will be provided for use in depots for communication with depot control. Train operators will not be permitted to drive trains into the depot until they have changed channels (from 1 to 3) as part of the mainline to depot transfer procedure to request authorization from depot control. This channel will permit free calling, i.e. there will not be any selection of transmitter/receiver units prior to permitting the speech channel to be opened.

Each maintenance team will be provided with hand held portable transceivers for reporting to, and receiving instructions from, Engineering Control. In the depot areas the teams will communicate with the depot regulator. Emergency breakdown road vehicles(s) which carry equipment to deal with incidents will be fitted with equipment to enable two-way radio communication on channel 4 to be established throughout the CT area.

Public address

Public address equipment will be provided throughout the public areas of each station. Stations will be divided into zones for public address purposes each covering a major passenger area or platform face. Primary control will be from the Station Controller's room.

The information Assistant in central control will be able to make announcement to station platform and concourse areas by selecting individual stations or groups. Indications will be provided in central control and the Station controller's room to show which particular facility is in use.

Ambient noise levels in each public address zone will be monitored automatically and the signal used to control the amplifier output to the monitored location.

A public address system in all cars of a train will be controlled from the train operator's cab. The train operator will be able to make announcements to the passengers.

Passenger displays

Dot matrix units will be provided on each platform and so positioned to be visible along the whole of the platform. The displays will be driven from the signalling system to automatically advise time to arrival of the next train and its destination. The displays on all platforms will be repeated on the concourse to advise passengers of delays or departure times.

Each passenger vehicle will be equipped with dot matrix passenger information displays. These will be automatically updated.

Clocks

A master clock system will generate and distribute time pulses via the communication network. The master clock will be located in central control. Computer processors throughout the system will be synchronized by the master clock pulse but will be able to operate independently should this pulse be lost. Upon return of the clock pulses the processors will automatically be updated to the master clock standard.

Train-borne facilities

In addition to the public address and passenger display facilities the following facilities will be provided on electric multiple units:

- (a) A two-way telephone circuit will connect the front and rear train operator's cab of each coupled unit.
- (b) A passenger activated alarm system will be provided in each car which when used will alert the train operator. A microphone/ loudspeaker unit at each alarm point will enable passengers to communicate with the train operator.

Transmission system

A comprehensive cable transmission system will be provided throughout the network. The route will be along the viaduct parapets and in cable ducts at grade. As this link is vital to operating the network it will be duplicated throughout. Surface cables will be carried on both sides of the track.

The transmission system will be designed to minimise the interference effects of the nearby traction and power supply currents. Cables will either incorporate metallic screens or utilize optical fibers (which are immune to electrical interference). Pulse code modulation multiplexing will be utilized to further minimise the effects of interference.

Screened coaxial cable or optical fibers will carry the video signals from the CCTV cameras at each station back to central control. Local circuits will be carried in copper wire pairs contained within a screened cable.

Power supplies

All communications systems at any one location will utilize the same float charged battery power supply. The battery charges will be duplicated and in the event of a failure will change to the standby charger automatically. Failure of a charger will raise alarms both locally and in central control. The batteries

will be of sufficient capacity to maintain all the communications services for at least two hours in the event of a total mains supply failure.

Equipment rooms

Communications rooms will be located at central control, station buildings and depots. Each room will house all the communications apparatus with the exclusion of the battery which will be located in a separate room.

3.0 HIGHWAYS AND CIVIL WORKS

The following design standards will be adopted for this project adapted where necessary to suit local conditions in Bangkok:

- . Thai Industrial Standards (TIS)
- . American Association of State Highway and Transport Official (AASHTO) - A Policy on Design of Expressways and Arterial Streets - 1984
- . AASHTO - Standard Specification for Highway Bridges - 1989 with adopted by DOH, BMA & ETA, extra loading for design may be needed.
- . American Concrete Institute (ACI)
- . American Institute of Steel Construction (AISC)
- . American Society for Testing & Materials (ASTM)
- . Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE)

4.0 BUILDING WORKS

For building works design the following codes and design standards will be used, adapted where necessary to suit local

conditions in Bangkok:

- . Thai Industrial Standards (TIS)
- . American Concrete Institute (ACI)
- . American Institution of Steel Construction (AISC)
- . American National Standards Institute (ANSI)
- . American Society of Heating, Refrigeration and Air Conditioning Engineers - (ASHRAE)
- . American Society of Mechanical Engineers (ASME)
- . American Society for Testing & Materials (ASTM)
- . Bye-Laws of the Bangkok Metropolis, re Control of the Construction of Buildings - 1979
- . Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE)
- . Metropolitan Electricity Authority (MEA)
- . National Fire Protection Association (NFPA)

5.0 DEVELOPMENT LAND AREAS

The Outline Specification herein prescribes the general provisions in quality and standards and shall serve as a guideline for Development Land Areas. All works shall be designed and constructed in full compliance with relevant codes and regulations stipulated by the Thai government. The outline specification may call for more than one grade of finish. The quality of the material shall be appropriated with the "grade" of the buildings(s).

A. OFFICE COMMERCIAL BUILDINGS

1. FOUNDATION

- 1.1 The foundation shall be supported by piles and cap system to carry all design and dead load for the intended uses of the superstructure.

2. SUPERSTRUCTURE

- 2.1 The superstructure shall be a reinforced concrete design to withstand all live and dead loads in accordance with the applicable codes and regulations and the intended uses of the building(s).
- 2.2 External walls shall be reinforced concrete. Internal partitions shall be of concrete hollow blocks except internal partitions to be installed as provided by tenants.

3. EXTERNAL FINISHES

3.1 Roof

- 3.1.1 The roof shall be asphalt waterproof membrane over polyurethane insulation layer with concrete roofing tile on top or a suitable proprietary roofing system.

3.2 External Wall

- 3.2.1 Proprietary curtain wall system with high energy conservation efficiency will be used.
- 3.2.2 Dry-fix masonry cladding with proven proprietary fixing system.
- 3.2.3 Quality external ceramic tile.

3.2.4 Windows shall be of anodized aluminium frame and sash, clear or tinted glass of sufficient thickness to withstand the design wind pressure.

3.2.5 Shop front OR ground level entrance door shall be anodic aluminium or stainless steel system with sliding or swing doors as required. Glazing shall be anneal or tempered as required.

4. INTERNAL FINISHES

4.1 Building Entrance Lobby

4.1.1 Floor - Granite or marble slab of appropriate hardness and durability set in designed pattern.

4.1.2 Walls - High quality marble slab.

4.1.3 Ceiling - Proprietary system or custom design ceiling with integral air conditioning outlets and lighting design.

4.1.4 Others - Built-in counter, and graphics etc. as required.

4.2 Office Lift Lobbies

4.2.1 Floor - Marble slab of appropriate quality or high quality ceramic large floor tiles set to design patterns.

4.2.2 Walls - Marble tile of appropriate quality or high quality wall ceramic tiles.

4.2.3 Ceiling - Proprietary system of ceiling with integral air conditioning and light design.

4.2.4 Others - Information and directional board as required.

4.3 Office Corridors

4.3.1 Floor - Carpet of appropriate quality or ceramic floor tiles.

4.3.2 Walls - Plaster with epoxy paint or wall covering.

4.3.3 Ceiling - Accoustic tile system with integral fluorescent light fitting.

4.4 Office Space

4.4.1 Floor - Cement screeding with vinyl asbestos tile or carpeting of appropriate quality.

4.4.2 Walls - Plaster with emulsion paint complete with vinyl skirting.

4.4.3 Ceiling - Accoustic tile system with integral air conditioning and fluorescent light fittings.

4.5 Office Toilets

4.5.1 Floor - Ceramic floor tiles.

4.5.2 Walls - Marble tile or ceramic wall tiles.

4.5.3 Ceiling - Exposed grid system with non absorbant tile integral lighting

and exhaust grill fitting.

4.5.4 Partition - Toilet partition shall be of proprietary system or custom built of equivalent standard.

4.6 Fire Escape Staircases

4.6.1 Landing - Cement rendering with ceramic treadtile nosing.

4.6.2 Walls - 1.2 m high ceramic mosaic tile wainscot and plaster with emulsion paint above.

4.6.3 Ceiling - Skim coat of plaster with emulsion paint.

4.6.4 Rail - Steel rail and support with synthetic paint.

4.7 Shopping Arcade

4.7.1 Floor - Granite or marble slab of appropriate hardness and durability or high quality large ceramic floor tiles set to design pattern.

4.7.2 Walls - Anodic aluminium modular shop front system for shop front and showcases. Granite or marble tile for blank walls.

4.7.3 Ceiling - Custom design or proprietary ceiling system with air conditioning and lighting design. Incorporation of down light and signage and graphic into ceiling and wall system.

4.8 Shop Spaces

4.8.1 Floor - Cement screed level to allow final finish by tenant.

4.8.2 Walls - Plaster without finish.

4.8.3 Ceiling - Exposed ceiling with no finish.

4.9 Utility and Store Rooms

4.9.1 Floor - Cement screeding with hardener.

4.9.2 Walls - Plaster with synthetic paint.

4.9.3 Ceiling - Exposed ceiling with synthetic paint.

5. BUILDING SERVICES SYSTEMS

5.1 Air Conditioning and Ventilations (ACV)

5.1.1 ACV where provided shall be central fan coil unit system or constant volume system as appropriate.

5.1.2 Design criteria shall be of the prevailing standards accepted by the local engineering profession.

5.1.3 Flexibility in sub-division of floor for different tenancy with individual control.

5.2 Electrical

5.2.1 Design criteria for power supply shall be of regulatory requirement and the prevailing

standards accepted by the local engineering profession.

5.2.2 Power supply shall be separated into landlords supply and tenants supply.

5.2.3 Emergency power supply will be made available to operate fireman's lift, escape route's sign and light, fire pump, fire fighting system and other essential services in case of power failure.

5.2.4 Provision for

a. Earthing and lightning protection system.

b. Public address system.

c. Security alarm system.

d. Telephone trunking system.

e. Close circuit security T.V. system.

5.3 Fire Services

5.3.1 Fire preventive and fire fighting provisions shall be of the regulatory requirement and the prevailing standards accepted by the local engineering profession.

5.4 Plumbing and Drainage

5.4.1 Installation shall comply with regulatory and prevailing standards accepted by the local engineering profession.

5.4.2 Pipes shall not be routed through tenants area. Pipes passing through public area shall be

enclosed or concealed.

5.4.3 The design of plumbing/drainage system shall be flexible to anticipate the possible requirement of the tenants.

5.4.4 Plumbing fixtures shall be of vitreous china with chromeplated fittings.

5.5 Building Automatic System (BAS)

5.5.1 BAS is designed to provide control and monitoring of the operation of various building services systems. The system shall provide intercommunication between the control and monitoring points and the management office.

5.5.2 BAS shall have back-up power supply for 6 hours with automatic start up immediately in event of power failure.

5.6 Lifts & Escalation

5.6.1 Design criteria for the provision of lifts and escalator in number, speed loading and car size shall be supported by traffic study of appropriate standards suitable to the grades of office and commercial buildings intended.

5.6.2 Elevator shall be group supervisory selective-collective without attendants.

B RESIDENTIAL BUILDINGS

1. FOUNDATION

1.1 The foundation shall be supported by piles and cap system to carry all design and dead load for the

superstructure.

2. SUPERSTRUCTURE

- 2.1 The superstructure shall be a reinforced concrete design to withstand all live loads in accordance with the applicable codes and regulations and the intended uses of the buildings.
- 2.2 External walls shall be reinforced concrete. All party party walls between residential units, bath room and and kitchen walls shall be bricks or concrete hollow block. All other internal walls shall be wood stud with gypsum board.
- 2.3 Concrete hooded openings shall be provided at external wall for air conditioning unit at major rooms.

3. EXTERNAL FINISHES

3.1 Roof

- 3.1.1 The roof shall be built-up felt membrane or asphalt waterproof membrane over poly-urethane insulation layer with concrete roofing tile on top.

3.2 External Wall

- 3.2.1 Plaster with ceramic wall tile of Japanese origin.
- 3.2.2 Plaster with "sand wash" and appropriate expansion joint.
- 3.2.3 Plaster with epoxy paint.
- 3.2.4 Windows and sliding doors shall be anodized aluminium with glass of sufficient thickness

to withstand the design wind pressure.

3.2.5 External door at building entrance level shall be anodized aluminium framed. All other external doors shall be solid core wood doors.

4. INTERNAL FINISHES

4.1 Building Entrance Lobby

4.1.1 Floor - Marble slab or large ceramic floor tiles set in design pattern.

4.1.2 Walls - Marble tile, ceramic wall tiles set in design pattern.

4.1.3 Ceiling - Custom design wood ceiling with integral lighting design or propriety ceiling system.

4.1.4 Others - Security counter, mail boxes and etc. shall be as required.

4.2 Typical Lift Lobbies

4.2.1 Floor - Marble tiles or ceramic floor tiles set in design pattern.

4.2.2 Walls - Marble Tile, ceramic wall tiles or plaster with epoxy paint with wood skirting.

4.2.3 Ceiling - Design suspended false ceiling or exposed ceiling plaster with emulsion paint.

4.3 Living Room and Dining Room

- 4.3.1 Floors - Large imported floor tiles or terrazzo or wooden parquet.
- 4.3.2 Walls - Plaster and emulsion paint with wood skirting.
- 4.3.3 Ceiling - Plaster and emulsion paint.
- 4.3.4 Doors - Apartment entrance door shall be solid core, all internal door are wooden hollow core doors.

4.4 Bedroom

- 4.4.1 Floor - Wooden parquet flooring.
- 4.4.2 Walls - Plaster and emulsion paint with wooden skirting.
- 4.4.3 Ceiling - Plaster and emulsion paint.

- 4.5.1 Floor - Imported floor tiles or local ceramic floor tiles or local masaic floor tiles.
- 4.5.2 Walls - Imported glazed ceramic wall tiles or local glazed ceramic wall tiles.
- 4.5.3 Ceiling - False ceiling to conceal exposed plumbing.

4.6 Kitchen

- 4.6.1 Floor - Imported floor tiles or local ceramic floor tile or local mosaic floor tile.

4.6.2 Walls - Imported glazed wall tile or local glazed wall tile.

4.6.3 Ceiling - Plaster and synthetic paint.

4.7 Staircases

4.7.1 Landing - Cement screed with ceramic tile treadnosing.

4.7.2 Wall - 1.2 m ceramic mosaic tile wainscot and plaster with emulsion paint above.

4.7.3 Ceiling - Skim coat plaster and emulsion paint.

4.7.4 Rail - Steel rail and support with synthetic paint.

4.8 Utility and Store Rooms

4.8.1 Floor - Cement screed with hardener.

4.8.2 Wall - Plaster with synthetic paint.

4.8.3 Ceiling - Exposed ceiling with synthetic paint.

4.9 Car Park

4.9.1 Floor - Integral cement screed with hardener.

4.9.2 Walls - Plaster with synthetic paint plus directional graphics.

4.9.3 Ceiling - Exposed ceiling with synthetic

paint.

5. Building Services Systems

5.1 Electrical

5.1.1 Design criteria for power supply shall be of regulatory requirement and allowance shall be given to air conditioning and household electrical appliances loading.

5.1.2 Power supply shall be separated into landlord supply and tenants supply.

5.1.3 Emergency power supply will be made available to operate fireman's lift, escape route's route's sign and light, fire pump, fire fighting system and other essential services in case of power failure.

5.1.4 Provision for light point, power socket, T.V./ telephone outlets and etc. in each apartment.

5.1.5 Provision for earthing and lightning protection systems, CCTV security system and security alarm system.

5.2 Fire Services

5.2.1 Fire preventive and fire fighting provision shall be of the regulatory requirement and the prevailing standards accepted by the local engineering profession.

5.3 Plumbing and Drainage

5.3.1 Installation shall comply with regulatory and prevailing standards accepted by the local engineering profession.

5.3.2 Sanitary fixtures shall be vitreous china and enamelled steel with chromeplated fittings.

5.4 Lift

5.4.1 Design criteria for the provisions of elevator in number, speed, loading and car size shall be substantiated by traffic study of appropriate standard. There shall be provision for a fireman's lift.

5.4.2 Control shall be group and down collective without attendant.

5.4.3 Door panel and frame shall be embossed stainless steel for entrance level lift lobby with painted sheet steel door panel.

การประกันภัย

1. การประกันภัยในระหว่างการก่อสร้าง

บริษัทต้องเอาประกันภัยและค้ำประกันไว้ซึ่งกรรมธรรม์ประกันภัยในส่วนของระบบขนส่งทางรถไฟ และถนนยกระดับในแต่ละระยะ ด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัทจนกว่าการก่อสร้างในแต่ละระยะ (Stage) ของบริษัทจะแล้วเสร็จ ดังนี้

- ก) ประกันภัยทางทะเลสำหรับเครื่องจักรและเครื่องอุปกรณ์ที่จะนำเข้ามายังประเทศไทย
- ข) ประกันภัยความเสี่ยงภัยทุกประเภทจากผู้รับเหมาเพื่อคุ้มครองการทำงานที่ปราศจากความเสียหายใดหรือทั้งหมด ที่จะเกิดขึ้นจากเหตุอันอาจเอาประกันได้
- ค) ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม เพื่อประกันการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของบุคคลอื่น (รวมทั้งบุคลากร รพท.) หรือประกันความเสียหายต่อทรัพย์สิน ที่เกิดขึ้นจากการทำงานหรือจากยานพาหนะ เครื่องอุปกรณ์ หรือบุคลากรของบริษัทรวมทั้งคู่สัญญาช่วงของบริษัทด้วย และ
- ง) ประกันภัยเงินทดแทนต่อลูกจ้าง คนงาน และพนักงาน ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2. การประกันภัยภายหลังการเปิดใช้

บริษัทต้องเอาประกันภัยและค้ำประกันไว้ซึ่งกรรมธรรม์ประกันภัยในส่วนของระบบขนส่งทางรถไฟ และถนนยกระดับ ในแต่ละระยะด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัท ภายหลังจากการก่อสร้างในระยะใดแล้วเสร็จ เพื่อประกันอุบัติเหตุ ความเสียหายอันเกิดจากความเสียหายตามปกติวิสัย และให้มีการเอาประกันภัยตามปกติที่ผู้ประกอบการที่มีความรอบคอบได้ทำประกันสำหรับระบบที่มีความคล้ายคลึงกัน นอกจากนี้ บริษัทต้องจัดให้มีประกันภัยอย่างเพียงพอให้แก่พนักงานของบริษัทตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย

3. การประกันภัยอาคารและสิ่งปลูกสร้าง

บริษัทต้องจัดให้มีการประกันความชำรุดบกพร่องเป็นเวลา 1 ปีของบรรดาอาคารและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่สัมปทานรวมทั้งบรรดาอาคารและสิ่งปลูกสร้างชดเชยตลอดจนเครื่องอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง ตามที่ได้ระบุไว้ในข้อ 2 ของ ภาคผนวก ข. นับตั้งแต่การก่อสร้างในแต่ละกรณีแล้วเสร็จสมบูรณ์ ทั้งนี้ จะต้องเป็นไปตามข้อปฏิบัติของอุตสาหกรรมก่อสร้างในเขตกรุงเทพมหานคร

ในส่วนที่เกี่ยวกับบรรดาอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่พัฒนาให้เป็นที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์ภายในพื้นที่สัมปทาน บริษัทต้องเอาประกันภัยและค่าแรงไว้ซึ่งความคุ้มครองตลอดอายุสัมปทานสำหรับบรรดาอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวตลอดจนส่วนควบของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง โดยให้มีจำนวนเงินเอาประกันที่บริษัทพิจารณาว่าสอดคล้องกับข้อปฏิบัติปกติเกี่ยวกับการประกันภัยในขณะนั้น และตามความต้องการของผู้ให้การสนับสนุนทางการเงิน สำหรับการก่อสร้างระบบ

ปัจจัยมูลฐานทางเศรษฐกิจ

บริษัทได้ใช้ปัจจัยมูลฐานทางเศรษฐกิจดังที่จะกล่าวต่อไปข้างล่างนี้ เป็นพื้นฐานในการคำนวณอัตราค่าโดยสารถไฟชุมชนและค่าผ่านทางในระยะเริ่มแรกระหว่างอายุสัมปทาน เพื่อให้บริษัทสามารถปฏิบัติตามข้อผูกพันและหน้าที่รับผิดชอบทางการเงิน จึงต้องการให้เงื่อนไขเหล่านี้ยังคงมีผลอย่างเต็มที่ตลอดอายุสัมปทานนี้

ปัจจัยมูลฐานทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วย

- ก) การเพิ่มของค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง การประกอบกิจการ การบำรุงรักษาและซ่อมแซม
- ข) อัตราดอกเบี้ยสำหรับเงินกู้ยืมที่เป็นเงินบาท
- ค) ภาษีอากร

ก) การเพิ่มของค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง การประกอบกิจการ การบำรุงรักษาและซ่อมแซม

ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง การประกอบกิจการ การบำรุงรักษาและซ่อมแซมนี้ ได้ประมาณการจากค่าใช้จ่ายที่ใช้อยู่ ณ วันที่สัญญาเริ่มผลบังคับ

การเพิ่มของค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง การประกอบกิจการ การบำรุงรักษาและซ่อมแซมนี้ ได้ประมาณการใหม่อัตราเพิ่มตามอัตราดัชนีราคาผู้บริโภคของทางราชการ และเพื่อจุดมุ่งหมายในการกำหนดสถานะทางการเงินระหว่างอายุสัมปทานนี้ จึงได้สมมุติให้ใช้อัตราร้อยละ ห้า (5) ต่อปี

ข) อัตราดอกเบี้ยสำหรับเงินกู้ยืมที่เป็นเงินบาท

อัตราดอกเบี้ยสำหรับเงินกู้ยืมที่เป็นเงินบาทที่ใช้ในการกำหนดสถานะทางการเงินในอนาคตในระหว่างอายุสัมปทาน ได้ใช้สมมุติฐานดังนี้

อัตราดอกเบี้ยสำหรับการกู้ยืมข้ามคืนระหว่างธนาคาร ร้อยละ	11.5	ต่อปี
อัตราค่าธรรมเนียมนคงที่ ที่เพิ่มจากอัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารสำหรับ		
เงินกู้ระยะยาวที่ให้แก่ภาคเอกชนกู้ ร้อยละ	<u>3.0</u>	ต่อปี
รวมอัตราดอกเบี้ยสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาวที่เป็นเงินบาท ร้อยละ	<u>14.5</u>	ต่อปี

ค) ภาษีอากร

อัตราภาษีอากรที่จะใช้เพื่อจุดมุ่งหมายในการกำหนดสถานะทางการเงินในอนาคตระหว่างอายุสัมปทานได้ใช้อัตราภาษีอากรในปัจจุบัน หักด้วยสิทธิประโยชน์ใดๆที่ได้รับจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

เงื่อนไข เพื่อให้สัญญา เริ่มมีผลใช้บังคับ

พันธะหน้าที่ของบริษัท ตามสัญญานี้จะ เริ่มต่อ เมื่อบริษัท ได้รับสิ่งต่างๆ เหล่านี้แล้ว

- 1) บัตรส่งเสริมการลงทุนภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน ยืนยันว่าได้ให้สิทธิประโยชน์อันเกี่ยวกับโครงการที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทานให้แก่บริษัท
- 2) ความร่วมมือและความช่วยเหลืออย่างเต็มที่จากกระทรวงคมนาคม/รพท. แก่บริษัทในการขอรับใบอนุญาต ค่ายินยอม และความเห็นชอบ ตามที่จำเป็นจากกระทรวงพาณิชย์ ธนาคารแห่งประเทศไทย และส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องหรือคู่สัญญาของบริษัทรวมทั้งผู้รับเหมา สถาบันการเงินและที่ปรึกษาวิชาชีพ สามารถดำเนินการตามหน้าที่ของตนตามเจตนารมณ์ของสัญญานี้ ในด้านการเงิน การออกแบบ การก่อสร้าง การประกอบกิจการ และการบำรุงรักษาระบบ
- 3) หนังสือยืนยันจากกระทรวงคมนาคมว่าได้แจ้งให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทราบเกี่ยวกับการดำเนินงานตามสัญญานี้
- 4) หนังสือแจ้งเกี่ยวกับการอนุมัติอนุสาวรีย์ อาคาร โบราณวัตถุ และสิ่งอื่นที่คล้ายคลึงกันในบริเวณพื้นที่สัมปทาน ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายรัฐ (หลังจากสอบถามหน่วยงานเกี่ยวข้องแล้ว) ทราบว่าจะต้องอนุมัติคุ้มครองหรือเคลื่อนย้ายในระหว่างการก่อสร้าง
- 5) หนังสือยืนยันจากกระทรวงการคลังว่าบริษัทจะได้รับการยกเว้นจากข้อกำหนดให้ต้องชำระภาษีหัก ณ ที่จ่าย สำหรับดอกเบี้ยหรือค่าธรรมเนียมของเงินกู้ระยะยาวที่บริษัทจะต้องชำระให้แก่สถาบันการเงินในต่างประเทศ

6) หนังสือยืนยันจากหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องว่าบริษัทจะได้รับสิทธิยกเว้นตามข้อ 2 ของประกาศ คณะปฏิวัติฉบับที่ 281 เรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว สำหรับการดำเนินงาน และประกอบกิจการภายใต้สัญญาสัมปทานนี้

กรณีที่คู่สัญญาได้พยายามถึงที่สุดที่จะทำให้เงื่อนไขข้างต้นเกิดขึ้น แต่บริษัทไม่ได้มาซึ่งเงื่อนไขนั้น คู่สัญญา ย่อมจะยกเว้นเงื่อนไขดังกล่าวได้ และในกรณีดังกล่าวนี้ให้ถือว่าสัญญามีผลบังคับแล้วเมื่อกระทรวงคมนาคม แจ้งให้บริษัททราบเป็นลายลักษณ์อักษร ทั้งนี้ คู่สัญญาต้องใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะทำให้บรรลุเงื่อนไข ดังกล่าวโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้

ข้อสมมุติฐานหลัก

ข้อสมมุติฐานที่ใช้ในการเสนอโครงการมีดังต่อไปนี้

1. จะไม่มีการเพิกถอน ยกเลิก หรือเปลี่ยนแปลงสิทธิประโยชน์ตามที่แสดงไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน และการยกเว้นการเรียกเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่ายโดยกระทรวงการคลัง ในแต่ละกรณี ตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก ซ. ในลักษณะที่กระทบกระเทือนต่อบริษัท
2. เงินตราต่างประเทศที่ได้จัดหามาเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการภายใต้สัญญาสัมปทาน ("โครงการ") หรือ เงินปันผลที่จ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัท สามารถแลกเปลี่ยนจากหรือเป็นเงินสกุลบาท และโอนเข้าหรือออกนอกประเทศไทยได้โดยเสรี
3. ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องรวมทั้ง รพท. และกระทรวงคมนาคมต้องให้ความช่วยเหลือแก่บริษัทอย่างเต็มที่ในทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการ
4. ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องจะให้ใบอนุญาตที่จำเป็นเกี่ยวกับแบบแปลนหรือแผนงานใดๆ ในการพัฒนาพื้นที่สัมปทานทุกส่วนที่บริษัทได้รับภายใต้สัญญาสัมปทาน เจ็อนไซโคตาที่แนบท้ายใบอนุญาตดังกล่าวจะต้องไม่ก่อให้เกิดภาระมากไปกว่าเจ็อนไซโคตาคืออื่นๆที่ใช้บังคับในเขตกรุงเทพมหานคร และในกรณีใดก็ตามต้องไม่ทำให้มีภาวะแก้ไขสาระสำคัญของแผนแบบแนวคิดในส่วนใดๆของระบบ (รวมถึงที่ดินเพื่อการพัฒนา)
5. กระทรวงคมนาคมร่วมกับ รพท. จะอนุญาตให้ บริษัท ผู้รับเหมาก่อสร้างของบริษัทผู้ทำการแทนหรือตัวแทนของบริษัท สามารถเข้าไปหรือออกจากพื้นที่สัมปทานในระหว่างการก่อสร้างดูแลและบำรุงรักษาและประกอบกิจการตลอดอายุสัมปทาน ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยการเดินขบวนรถไฟ ตลอดจนข้อพิจารณาอื่นๆประกอบด้วย

6. สภาพและเงื่อนไขการทำงานที่จะใช้ในการพัฒนาระบบซึ่งรวมถึงเสียง การรบกวน และชั่วโมงทำงาน ต้องไม่มากไปกว่าที่ใช้บังคับตามกฎหมายกับผู้รับเหมาก่อสร้างอื่น ในอุตสาหกรรมก่อสร้างของประเทศไทย
7. สภาพและเงื่อนไขการประกอบกิจการที่จะใช้ในการบำรุงรักษาและพัฒนาระบบ ซึ่งรวมถึงเรื่องความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมต้องไม่มากไปกว่าที่ใช้บังคับตามกฎหมายกับการประกอบกิจการรถไฟและถนนอื่นในประเทศไทย
8. รพท. ต้องให้ความร่วมมือกับบริษัท ในการติดต่อหน่วยงานสาธารณสุข โภค เพื่อขอติดตั้งอุปกรณ์ด้านสาธารณสุข โภคและบริการอื่นๆที่จำเป็นในระหว่างอายุสัมปทานภายในเขตพื้นที่สัมปทาน ภายใต้เงื่อนไขที่ไม่ก่อให้เกิดการะมากกว่าผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์อื่นๆโดยทั่วไปในประเทศไทย
9. กระทรวงคมนาคมและ รพท. จะต้องร่วมมือกับส่วนราชการในประเทศไทยดำเนินนโยบายการจัดการด้านจราจรที่เหมาะสม เพื่อให้การก่อสร้างและประกอบกิจการระบบเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและทันเวลา
10. ผลประโยชน์ตอบแทนและผลประโยชน์อื่นๆที่บริษัทจะให้แก่ รพท. ต้องเป็นไปตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก ข.

อัตราค่าผ่านทางและอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าชุมชน

อัตราค่าผ่านทางและอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าชุมชนขึ้นต้น

บาท/กิโลเมตร

ปีที่ (นับจากวันที่สัญญาจะมีผลบังคับ)	1-6	7-9	10-12	13-15	16-18
รถไฟ (อัตราค่าโดยสารสำหรับผู้ใหญ่) *	0.60	0.75	0.90	1.05	1.20
<u>ถนนยกระดับ</u>					
ประเภทที่ 1 รถยนต์ 4 ล้อ	1.2500	1.5625	1.8750	2.1875	2.5000
ประเภทที่ 2 รถบรรทุก 6 ล้อ	2.5000	3.1250	3.7500	4.3750	5.0000
ประเภทที่ 3 รถบรรทุก 8 ล้อ - 10 ล้อ	3.7500	4.6875	5.6250	6.5563	7.5000
ประเภทที่ 4 รถนำวง, รถคอนเทนเนอร์ 20 ฟุต	4.5000	5.6250	6.7500	7.8750	9.0000
ประเภทที่ 5 รถคอนเทนเนอร์ 40 ฟุต หรือ รถที่มีขนาดใหญ่กว่า	5.2500	6.5625	7.8000	9.1875	10.5000

ค่าโดยสารสำหรับนักเรียนที่เข้ารับการศึกษาค้นคว้าและเด็กที่อายุต่ำกว่า 11 ปีจะใช้อัตราร้อยละ 50 ของอัตราข้างต้น

ค่าโดยสารรถด่วนพิเศษจะเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นจากอัตราปกติข้างต้น ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความต้องการบริการรถด่วนพิเศษดังกล่าว

พนักงาน รฟท. ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนทำงานไม่น้อยกว่า 5 ปี และมีที่พักอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร จะได้รับใบเบิกทางสำหรับโดยสารรถไฟฟ้าชุมชนมูลค่ารวม 3,500 บาทต่อปี ซึ่งจะมีการปรับเปลี่ยนเป็นคราวๆไป ตามการปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารรถไฟ ใบเบิกทางดังกล่าวจะโอนให้ผู้ถือใบใช้ไม่

รฟท. ต้องจัดทำรายชื่อพนักงานที่มีคุณสมบัติครบถ้วนพร้อมที่อยู่เสนอบริษัทในแต่ละปี

บริษัทสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกใบเบิกทางที่ออกให้พนักงานผู้หนึ่งผู้ใดหากประพฤติน่าไม่เหมาะสมหรือน่าสงสัยที่ได้ไปใช้ในทางเสียหาย

ภาคผนวก ข

แผนที่เส้นทางท่อส่งน้ำดิบ

APPENDIX K

SCHEDULE OF MAP

DESCRIPTION	REVISION REF	DATE	DRAWING NUMBER
Overall Route Map	B	12/12/89	1402/102
Overall Route Map	B	12/12/89	1402/103
Overall Route Map	B	12/12/89	1402/104
Route Alignment Map	B	12/12/89	1402/111
Route Alignment Map	B	12/12/89	1402/112
Route Alignment Map	B		1402/113
Route Alignment Map	B	12/12/89	1402/114
Route Alignment Map	B	12/12/89	1402/115
Route Alignment Map	B	12/12/89	1402/116
Route Alignment Map	B	12/12/89	1402/117
Route Alignment Map	B		1402/118
Route Alignment Map	B		1402/119
Route Alignment Map	B		1402/120
Route Alignment Map	B		1402/121
Route Alignment Map	A		1402/122
Route Alignment Map	A		1402/123
Route Alignment Map	B		1402/124
Route Alignment Map	B		1402/125
Route Alignment Map	B	12/12/89	1402/126
Route Alignment Map	B	12/12/89	1402/127

โครงการของส่วนราชการที่กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง การเจรจาต่อรอง การวางแผน
และเป็นที่ยกย่องโดยทั่วไปของสาธารณชน
(สำรวจเมื่อ พฤศจิกายน ๒๕๓๓)

๑. โครงการของกรมทางพิเศษ

๑.๑ โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

- สาย พระโขนง - หัวลำโพง - บางซื่อ
- สาย วงเวียนใหญ่ - หัวหมาก - มีดกะสุน - ลาดพร้าว
- สาย ลาดพร้าว - วงเวียนใหญ่ - มีดกะสุน

๑.๒ โครงการระบบทางด่วนชั้นที่สอง

- สาย บางโคล่ - แจ้งวัฒนะ
- สาย พญาไท - ศรีนครินทร์
- ถนนรวมและวงแหวนรอบตัว ลุ่งษ์ - ราชดำริ

๑.๓ โครงการก่อสร้างทางยกระดับ อารยวงศ์ - เอกมัย -รามอินทรา

๑.๔ โครงการระบบทางด่วนชั้นที่สาม

- สาย บางกะปิ - อนุสาวรีย์
- สาย สหกรณ์การเกษตร - บางนา
- สาย เพชรเกษม - สีลม
- สาย ลาดพร้าว - บางพลี - แครยชัยศรี

๒. โครงการของกรมทางหลวง

๒.๑ โครงการก่อสร้างทางยกระดับในทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๓๐

คอน คินแดง - คอนเมือง

๒.๒ โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๓๐ และ หมายเลข ๑

คอน คอนเมือง - รังสิต (จาก ๒ เลน เป็น ๑๐ เลน)

๒.๓ โครงการก่อสร้างทางยกระดับเหนือคลองแสนแสบ คลองมหานาค และคลองตัน

๓. โครงการของกรุงเทพมหานคร

๓.๑ โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างประตูน้ำ - ประตูท่าช้าง

