

ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา

๑. ชื่อโครงการ โครงการศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน
/หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักแผนความปลอดภัย
๒. วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๐
๓. วันที่กำหนดราคากลาง ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ เป็นเงิน ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
๔. ค่าตอบแทนบุคลากร ๑๒,๑๗๗,๙๘๔ บาท

๔.๑ ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ

๔.๒ คุณสมบัติที่ปรึกษา เป็นที่ปรึกษาไทยที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์ทางวิชาชีพเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปในการศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้ ประเภทของผู้เชี่ยวชาญจะเป็นไปตามขอบเขตของเนื้องาน ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ ดังตารางคุณสมบัติที่ปรึกษาข้างท้ายนี้

๔.๓ จำนวนที่ปรึกษา ๑๔ คน (บุคลากรหลัก) / ๑๗ คน (บุคลากรสนับสนุน)

คุณสมบัติที่ปรึกษา							
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวน คน-เดือน (man-month)	ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Make up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
บุคลากรหลัก							
๑. ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาเอก	วิศวกรรม	๒๐	๘	๙๙,๒๐๐	๑.๗๖๐	๑,๓๙๖,๗๓๖
๒. รองผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๘	๔๑,๒๐๐	๑.๗๖๐	๕๘๐,๐๙๖
๓. ผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายแผน (๑ คน)	ปริญญาโท	เทียบเคียง วิศวกรรม*	๑๐	๘	๔๑,๒๐๐	๑.๗๖๐	๕๘๐,๐๙๖
๔. ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผน การ ขนส่งและจราจร (๑ คน)	ปริญญาโท	เทียบเคียง วิศวกรรม*	๑๐	๘	๔๑,๒๐๐	๑.๗๖๐	๕๘๐,๐๙๖
๕. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมความ ปลอดภัย (๓ คน)	ปริญญาโท	เทียบเคียง วิศวกรรม*	๑๐	๘	๔๑,๒๐๐	๑.๗๖๐	๑,๗๔๐,๒๘๘
๕. ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยการ ขนส่งและจราจร (๔ คน)	ปริญญาโท	เทียบเคียง วิศวกรรม*	๑๐	๘	๔๑,๒๐๐	๑.๗๖๐	๒,๓๒๐,๓๘๔
๖. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายการ ขนส่งและจราจร (๑ คน)	ปริญญาโท	เทียบเคียง วิศวกรรม*	๑๐	๘	๔๑,๒๐๐	๑.๗๖๐	๕๘๐,๐๙๖
๗. ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตาม และประเมินผล (๑ คน)	ปริญญาโท	เทียบเคียง วิศวกรรม*	๑๐	๘	๔๑,๒๐๐	๑.๗๖๐	๕๘๐,๐๙๖
๘. ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน (๑ คน)	ปริญญาโท	เทียบเคียง วิศวกรรม*	๑๐	๘	๔๑,๒๐๐	๑.๗๖๐	๕๘๐,๐๙๖
รวม							๘,๙๓๗,๙๘๔
บุคลากรสนับสนุน							
๑. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบาย และแผน (๑ คน)	ปริญญาตรี	เทียบเคียง วิศวกรรม*	๕	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐
๒. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผน การขนส่งและจราจร (๒ คน)	ปริญญาตรี	เทียบเคียง วิศวกรรม*	๕	๘	๓๐,๐๐๐		๔๘๐,๐๐๐
๓. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม ความปลอดภัย (๓ คน)	ปริญญาตรี	เทียบเคียง วิศวกรรม*	๕	๘	๓๐,๐๐๐		๗๒๐,๐๐๐

คุณสมบัติที่ปรึกษา							
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า	จำนวนคน-เดือน	ค่าตอบแทนต่อเดือน	ตัวคูณอัตราค่าตอบแทน	ค่าตอบแทน (บาท)
	ไม่ต่ำกว่า		(ปี)	(man-month)		(Make up Factor)	
๔. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยการขนส่งและจราจร (๓ คน)	ปริญญาตรี	เทียบเคียงวิศวกรรม*	๕	๘	๓๐,๐๐๐		๗๒๐,๐๐๐
๕. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายการขนส่งและจราจร (๑ คน)	ปริญญาตรี	เทียบเคียงวิศวกรรม*	๕	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐
๖. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามและประเมินผล (๑ คน)	ปริญญาตรี	เทียบเคียงวิศวกรรม*	๕	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐
๘. พนักงานธุรการ (๒ คน)	ปริญญาตรี	-	๕	๘	๑๒,๐๐๐		๑๙๒,๐๐๐
๘. เลขานุการโครงการ	ปริญญาตรี	-	๕	๘	๑๕,๐๐๐		๑๒๐,๐๐๐
๙. พนักงานรับส่งเอกสาร	ปวช.	-	๕	๘	๑๒,๐๐๐		๙๖,๐๐๐
๑๐. เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล (๒ คน)	ปวส.	-	๕	๘	๑๒,๐๐๐		๑๙๒,๐๐๐
รวม							๓,๒๔๐,๐๐๐

หมายเหตุ : ตัวคูณอัตราค่าตอบแทน (Mark Up Factor) = ๑.๓๖๐ หมายถึง สถาบันของรัฐที่ให้บริการงานที่ปรึกษา
: กลุ่มวิชาชีพหรือค่าตอบแทนที่สำนักบริหารหนี้สาธารณะไม่ได้กำหนดจึงใช้เทียบเคียงกลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม

๕. ค่าวัสดุอุปกรณ์ (ค่าจัดทำรายงานและเอกสาร ค่าจัดสัมมนา รวมเป็นเงิน ๓,๑๖๒,๓๖๘ บาท)

๕.๑ ค่าจัดทำรายงานและเอกสาร ๕๙๖,๐๐๐ บาท

๕.๑.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๒๐ ชุดๆ ละ ๕๐๐ บาท
รวมเป็นเงิน ๑๐,๐๐๐ บาท

๕.๑.๒ รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) จำนวน ๒๐ ชุด ๆ ละ ๕๐๐ บาท รวม
เป็นเงิน ๑๐,๐๐๐ บาท

๕.๑.๓ รายงานฉบับกลาง (Interim Report) จำนวน ๒๐ ชุดๆ ละ ๘๐๐ บาท
รวมเป็นเงิน ๑๖,๐๐๐ บาท

๕.๑.๔ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ จำนวน ๒๐ ชุดๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๒๐,๐๐๐ บาท

๕.๑.๕ รายงานฉบับสรุปผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาไทย จำนวน ๑๐๐ ชุด
และภาษาอังกฤษ จำนวน ๑๐๐ ชุด รวมเป็น ๒๐๐ ชุด ๆ ละ ๕๐๐ บาท รวมเป็นเงิน
๑๐๐,๐๐๐ บาท

๕.๑.๖ รายงานฉบับสมบูรณ์ (ภาษาไทย) จำนวน ๑๐๐ ชุดๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน
๑๐๐,๐๐๐ บาท

๕.๑.๗ รายงานฉบับสมบูรณ์ (ภาษาอังกฤษ) จำนวน ๑๐๐ ชุดๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน
๑๐๐,๐๐๐ บาท

๕.๑.๘ รายงานและแผนงาน ไฟล์ข้อมูลของโครงการทั้งหมดที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง
Presentation ของโครงการทั้งหมด เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง
บันทึกในรูปแบบ E-Book ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่อง
บรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๒๐๐ ชุด ๆ ละ ๒๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๔๐,๐๐๐ บาท

๐๗ ต.ค. ๒๕๕๗

๕.๑.๙ ข้อมูลโครงการบันทึกใน Portable Hard-Disk จำนวน ๕ ชุด ๆ ละ ๕,๐๐๐ บาท

รวมเป็นเงิน ๒๕,๐๐๐ บาท

๕.๑.๑๐ เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการและข้อเสนอแนะโครงการ ไม่น้อยกว่า ๕๐๐ ชุด

ชุดละ ๑๕๐ บาท รวมเป็นเงิน ๗๕,๐๐๐ บาท

๕.๑.๑๑ วิดีทัศน์แสดงผลการศึกษา จำนวนไม่น้อยกว่า ๑ เรื่อง ไม่น้อยกว่า ๑๐ ชุด รวมเป็นเงิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท

๖. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ รวมเป็นเงิน

๖.๑ ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานภาคสนาม/เก็บข้อมูล/บันทึกข้อมูล/วิเคราะห์ข้อมูล/ประมวลผลเป็นเงิน ๘๖๖,๐๑๖ บาท

๖.๒ ค่าใช้จ่ายสำนักงาน สาธารณูปโภคและค่าวัสดุสิ้นเปลือง เดือนละ ๒๐,๐๐๐ บาท
จำนวน ๘ เดือน รวมเป็นเงิน ๑๖๐,๐๐๐ บาท

๖.๓ ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา รวมเป็นเงิน ๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท

๖.๓.๑ สัมมนา ครั้งที่ ๑ ในกรุงเทพฯ จำนวนไม่ต่ำกว่า ๘๐ คน เป็นเงิน ๓๐๐,๐๐๐ บาท

๖.๓.๒ ประชุมกลุ่มย่อย จำนวนไม่น้อยกว่า ๑ ครั้ง ในกรุงเทพฯ เป็นเงิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท

๖.๓.๓ สัมมนา ครั้งที่ ๒ ในกรุงเทพฯ จำนวนไม่ต่ำกว่า ๘๐ คน เป็นเงิน ๓๐๐,๐๐๐ บาท

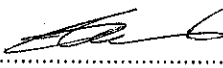
๖.๓.๔ จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อแผนปฏิบัติการฯ ในต่างจังหวัด ๑ ครั้ง จำนวนไม่ต่ำกว่า ๑๐๐ คน เป็นเงิน ๔๐๐,๐๐๐ บาท

๗. รายชื่อผู้รับผิดชอบในการกำหนดค่าใช้จ่าย/ดำเนินการ/ขอบเขตดำเนินการ (TOR)

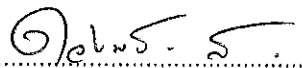
๗.๑ นายสฤกษ์พงศ์ บริบูรณ์สุข
ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย



๗.๒ นางดวงเดือน นพรัตน์
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
หัวหน้ากลุ่มพัฒนาความปลอดภัย
สำนักแผนความปลอดภัย



๗.๓ นางสาวดวงพร สะภูมี
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
สำนักแผนความปลอดภัย



๘. ที่มาของการกำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง)

๘.๑ หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๑๙๐๗/๑๒๗๒๕ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๖ เรื่อง
หลักเกณฑ์ราคากลางในการจ้างที่ปรึกษา (หน้า ๓ ตารางที่ ๑)

๘.๒ เอกสารหลักเกณฑ์ อัตราค่าใช้จ่าย และแนวทางการพิจารณาประมาณรายจ่ายประจำปี ของ
สำนักมาตรฐานงานงบประมาณ ๑ สำนักงบประมาณ (ฉบับมกราคม ๒๕๕๙)

๐๗ ต.ค. ๒๕๕๙

ขอบเขตงานจัดจ้างที่ปรึกษา (Terms of References) โครงการศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนน

๑. บทนำ

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ เห็นชอบแนวทางการดำเนินการตามกรอบปฏิญญาอมสโก โดยกำหนดให้ “ปี ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี ๒๕๖๓ เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมและชัดเจน

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๕๖ รับทราบข้อเสนอเชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาล เพื่อให้การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความต่อเนื่อง โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ได้ขอความร่วมมือกระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตามข้อเสนอเชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนทั้งในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาล

คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ อนุมัติแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕) โดยมุ่งเน้นเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ ๔ เป้าหมาย ได้แก่ (๑) การสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม (๒) การสร้างมาตรฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ (๓) การสร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน และ (๔) เสริมสร้างความมั่นคงความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีได้แถลงนโยบายรัฐบาลต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ ข้อ ๕.๔ กำหนดให้ “ป้องกันและแก้ปัญหการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร อันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยการร่วมมือระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในการตรวจจับ เพื่อป้องกันการรบกวน และการดูแลผู้บาดเจ็บ”

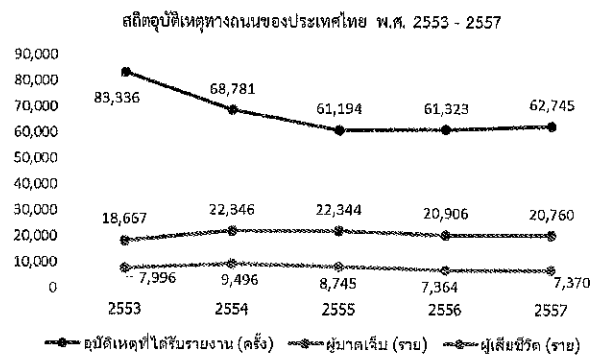
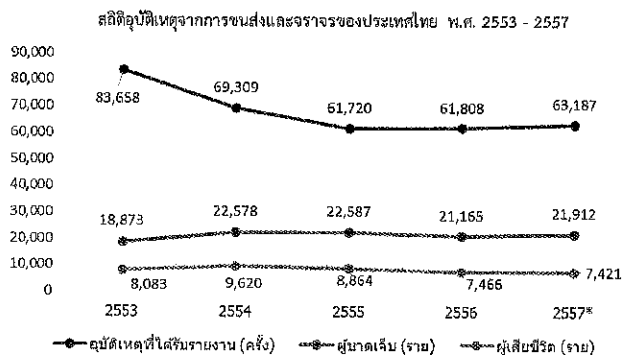
กระทรวงคมนาคมมีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกในการให้บริการประชาชนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านขนส่งและบริการให้ทั่วถึง ปลอดภัย โดยให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย และส่งเสริมคุณภาพชีวิต ผสานและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน และการขนส่งสาธารณะในการให้บริการผู้โดยสารและขนส่งสินค้า รวมทั้งเพิ่มโอกาสหรือทางเลือกในการเดินทางสัญจรทั้งในกรุงเทพมหานครและภูมิภาคอย่างทั่วถึง โดยมีนโยบายและแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของกระทรวงคมนาคม คือ (๑) เพิ่มโครงข่ายคมนาคมรองรับ ASEAN และเขตเศรษฐกิจพิเศษ (๒) เพิ่มคุณภาพชีวิต (๓) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (๔) เพิ่มมาตรฐานในการเดินทางและการขนส่งสินค้า และยึดหลักธรรมาภิบาล เน้นความโปร่งใส ซึ่งต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล มาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการให้บริการที่ดี มาตรฐานการประหยัดพลังงาน และมาตรฐานความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยต้องมีการบูรณาการหลายภาคส่วน ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรที่เกิดขึ้นในประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๕๗

มีผู้เสียชีวิต ๗,๔๒๑ คน ผู้บาดเจ็บ ๒๑,๙๑๒ คน ซึ่งหากไม่มีการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว อาจทำให้จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น ในขณะที่อุบัติเหตุทางถนนมีจำนวนมากกว่าการขนส่งสาขาอื่น คิดเป็นสัดส่วนมากกว่า ร้อยละ ๙๐ รองลงมาเป็นการขนส่งทางรถไฟ น้อยที่สุดคือทางทะเล

ตารางสถิติอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗

ประเภทการขนส่ง	อุบัติเหตุที่ได้รับรายงาน (ครั้ง)					ผู้บาดเจ็บ (ราย)					ผู้เสียชีวิต (ราย)				
	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗*	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗*	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗*
ถนน	๘๓,๓๓๖	๖๘,๗๘๑	๖๑,๑๙๔	๖๑,๓๒๓	๖๒,๗๔๕	๑๘,๖๖๗	๒๒,๓๔๖	๒๒,๓๔๔	๒๐,๙๐๖	๒๐,๗๖๐	๗,๙๙๖	๙,๔๙๖	๘,๗๔๕	๗,๓๖๔	๗,๓๗๐
รถไฟ	๒๙๑	๔๙๒	๔๘๖	๔๕๕	๔๐๙	๑๕๑	๒๒๘	๒๓๓	๒๒๒	๘๔	๘๑	๑๐๔	๑๐๗	๘๙	๔๐
น้ำในประเทศ	๑๐	๑๐	๒๕	๘	๑๑	๒๐	๐	๑	๐	๖	๖	๕	๖	๑	๔
เลียบชายฝั่ง	๑๐	๑๐	๖	๘	๑๗	๓๐	๐	๓	๒๑	๕๕	๐	๑๓	๕	๑๑	๖
ทะเล	๕	๕	๒	๐	๐	๓	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
อากาศ	๖	๑๑	๗	๑๔	๕	๒	๔	๖	๑๖	๗	๐	๒	๑	๑	๑
รวม	๘๓,๖๕๘	๖๙,๓๐๙	๖๑,๗๒๐	๖๑,๘๐๘	๖๓,๑๘๗	๑๘,๘๗๓	๒๒,๕๗๔	๒๒,๕๘๗	๒๑,๑๖๕	๒๑,๙๑๒	๘,๐๘๓	๙,๖๒๐	๘,๘๖๔	๗,๔๖๖	๗,๔๒๑

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม หมายเหตุ : * ข้อมูลเบื้องต้น



สถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนน ส่วนใหญ่มีสาเหตุหลักมาจากคน อาทิต ความไม่มีวินัยจราจร ความประมาท การหลับใน การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ขับรถขณะมีเมเมา ขับรถเร็ว ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับขี่ย้อนศร รวมทั้งไม่ข้ามถนนในทางม้าลาย ฯลฯ นอกจากนั้นยังมีปัจจัยเกี่ยวกับสภาพตัวรถ สภาพแวดล้อม สภาพอากาศ สภาพถนนและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ส่วนอุบัติเหตุจากการขนส่งทางรถไฟเกิดจาก ยานพาหนะชนกับเครื่องกั้นที่จุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับมากที่สุด รองลงมาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือรถไฟชนกับยานพาหนะและรถไฟชนคน โดยมีกรณีที่มีผู้โดยสารพลัดตกจากรไฟบ้าง ขณะที่การขนส่งทางน้ำ มักเกิดอุบัติเหตุจากคนมากที่สุด นอกจากนั้น จะเกิดจากเรืออุปกรณ์และสภาพแวดล้อม ซึ่งเรือประเภทโดยสาร พบมากที่สุด รองลงมาเป็นเรือบรรทุกสินค้าและเรือลำเลียงในแม่น้ำ โดยพื้นที่ที่พบอุบัติเหตุทางเรือมากที่สุด คือ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ร้อยละ ๗๐ รองลงมาเป็นภาคตะวันออก ร้อยละ ๑๐ และภาคใต้ทางฝั่งอ่าวไทย และอันดามัน ร้อยละ ๙ และ ๕ ตามลำดับ สำหรับอุบัติเหตุจากการขนส่งทางอากาศโดยเครื่องบินพบน้อยมาก

รัฐบาลได้เล็งเห็นและได้ดำเนินนโยบายและแผนยุทธศาสตร์เพื่อเสนอแนะแนวทางและมาตรการ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรดังกล่าวข้างต้นที่สำคัญอาทิ แผนแม่บทความ ปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘) เป็นต้น อย่างไรก็ตามแผนงานต่างๆ ยังขาดการบูรณาการมีโอกาสที่เกิดความซ้ำซ้อนในการจัดทำ แผนและการของบประมาณ และยังมีการวางแผนแบบแยกส่วน รวมถึงยังมีปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องจึงมีความจำเป็นต้องจัดทำ แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม ซึ่งหากมีการ

ดำเนินการแล้วจะนำไปสู่การป้องกันภัยจากอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เนื่องจากกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกในการให้บริการประชาชนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านขนส่งและบริการให้ทั่วถึง ปลอดภัย โดยให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย และส่งเสริมคุณภาพชีวิต ผสานและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน และการขนส่งสาธารณะในการให้บริการผู้โดยสารและขนส่งสินค้ารวมทั้งเพิ่มโอกาสหรือทางเลือกในการเดินทางสัญจรทั้งในกรุงเทพมหานครและภูมิภาคอย่างทั่วถึง

สนช. มีพันธกิจในการเสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และบูรณาการการจัดทำแผนด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติและส่งเสริมความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมในระบบขนส่งและจราจร จึงได้ศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมขึ้นเพื่อให้แผนดังกล่าวสามารถใช้เป็นกรอบการดำเนินงานแก่หน่วยงานในสังกัดและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างยั่งยืน

๒. วัตถุประสงค์ของโครงการ

๒.๑ เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมและจัดทำยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจรทางถนนเพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานให้กับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างยั่งยืน

๒.๒ จัดทำรูปแบบ/แนวทางการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม เพื่อเป็นมาตรฐานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานได้ในปีต่อ ๆ ไป

๓. ขอบเขตของการศึกษา

๓.๑ ศึกษา วิเคราะห์ทบทวนนโยบายของรัฐ แผนพัฒนาต่างๆ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจร เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม ได้แก่

๓.๑.๑ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙)

๓.๑.๒ แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘)

๓.๑.๓ การวิจัยการสืบสวนเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร

๓.๑.๔ แผนแก้ไขอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสำหรับรถไฟทางไกล

๓.๑.๕ แผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในช่วงเทศกาล ของกระทรวงคมนาคม

๓.๑.๖ กฎหมาย กฎ ระเบียบและข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓.๒ ศึกษาวิเคราะห์ SWOT หรือสถานการณ์จำลองในการจัดทำแผนงาน/มาตรการสากลที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการจัดสัมมนาลักษณะกลุ่มย่อย Focus Group เพื่อรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะและประสบการณ์ต่างๆ

๓.๓ จัดทำยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐานสากล เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางให้กับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมสามารถปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจรได้อย่างเป็นระบบแบบบูรณาการและมีทิศทางเดียวกัน

๓.๔ จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ๑๐ ปี

๓.๕ จัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ.๒๕๖๑ – ๒๕๖๕)

๓.๖ จัดทำรูปแบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม เพื่อเป็นมาตรฐานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานได้ในปีต่อ ๆ ไป

๔. งบประมาณที่ดำเนินการ

งบประมาณค่าจ้างศึกษา เป็นจำนวนเงิน ๑๕ ล้านบาท โดยเป็นงบประมาณปี ๒๕๖๐

๕. ระยะเวลาการดำเนินการ

ระยะเวลาดำเนินการ ๘ เดือน นับตั้งแต่วันที่ลงนามในสัญญาจ้าง

๖. คุณสมบัติของที่ปรึกษา

๖.๑ ต้องเป็นที่ปรึกษาไทยที่มีประสบการณ์ในการศึกษาจัดทำแผนด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจร ซึ่งมีบุคลากรที่มีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องมาปฏิบัติงาน โดยอาจมีที่ปรึกษาชาวต่างประเทศร่วมด้วยเท่าที่จำเป็นในการดำเนินการตามขอบเขตของการดำเนินงาน ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรหลักที่มีประสบการณ์ที่เหมาะสมมาปฏิบัติงานอย่างนี้ ดังนี้

๖.๑.๑ ผู้จัดการโครงการ

๖.๑.๒ รองผู้จัดการโครงการ

๖.๑.๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายและแผน

๖.๑.๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร

๖.๑.๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมความปลอดภัย

๖.๑.๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยด้านการขนส่งและจราจร

๖.๑.๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายการขนส่งและจราจร

๖.๑.๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัย หรือติดตามประเมินผล

๖.๑.๙ ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

นอกจากนี้ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการ เพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๖.๒ ที่ปรึกษาต้องแสดงและรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อของผู้ละทิ้งงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ได้มีหนังสือเวียนอื่นๆ ทราบ โดยผู้เชี่ยวชาญแต่ละตำแหน่งต้องไม่ผูกพันกับสัญญาอื่นภายใต้ สนข. และหน่วยงานอื่นในลักษณะการทำงานเต็มเวลาในเวลาเดียวกัน

๖.๓ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทยหรือรองผู้จัดการโครงการปฏิบัติรับผิดชอบบริหารจัดการตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ ส่วนตำแหน่งอื่นสามารถจัดหาเพื่อปฏิบัติงานเป็นประจำ หรือเป็นระยะๆ ตามแผนปฏิบัติงาน ทั้งนี้ให้เป็นไปตามระยะเวลาการทำงานของบุคลากรโครงการที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ

๖.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้รับการเสนอชื่อในโครงการแต่ละรายจะต้องลงนามในเอกสารประวัติการทำงานของตนเองเพื่อยืนยันการร่วมงานในครั้งนี้ หากมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณาในตำแหน่งที่เสนอ

๖.๕ ที่ปรึกษาจะต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลัก กรณีบุคคลของที่ปรึกษาที่เป็นบุคคลต่างด้าว เมื่อจะปฏิบัติงานต้องได้รับการอนุญาตให้เข้ามาทำงานได้ในราชอาณาจักรไทยตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

๗. หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๗.๑ ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำรายงานและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม และจัดหาเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่จำเป็น เพื่อให้การทำงานตามขอบเขตของงานที่ปรึกษาให้ประสบความสำเร็จและที่ปรึกษาต้องส่งมอบอุปกรณ์ที่จัดซื้อโดยงบประมาณของโครงการนี้ทั้งหมดให้กับ สนข. เมื่อเสร็จสิ้นโครงการ

๗.๒ คณะที่ปรึกษาจะต้องปฏิบัติหน้าที่ของตนให้เป็นไปตามข้อกำหนดขอบเขตของงานรวมทั้งเอกสารประกอบที่เกี่ยวข้องตามพันธสัญญาเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ

๗.๓ ที่ปรึกษาต้องเก็บรักษาข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ และพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา โดยที่ปรึกษาจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการปรับแก้ข้อมูล

๗.๔ ที่ปรึกษาจะต้องเก็บสำเนาและเอกสารต้นของแปลน รูปภาพ รวมทั้งข้อมูลและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ทั้งหมดไว้เป็นความลับ และห้ามนำมาเปิดเผยหากไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก สนข. และต้องส่งมอบให้ สนข. เมื่อการศึกษาเสร็จสิ้นและถือว่าเป็นสมบัติของ สนข. ข้อมูลและเอกสารต้นฉบับต่างๆ ต้องจัดเก็บในแผ่นบันทึกข้อมูลที่ทันสมัย

๗.๕ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นหลังจากสิ้นสุดสัญญาการว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาต้องช่วยบริการให้คำปรึกษากับ สนข. เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการด้านเทคนิค และปัญหาทางด้านสังคมอื่นๆ ด้วยการให้คำปรึกษาดังกล่าวเป็นไปอย่างดี อย่างไม่ชักช้าและมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

๘. ระยะเวลาการส่งมอบงานของที่ปรึกษา

การปฏิบัติหน้าที่ของที่ปรึกษาจะต้องเริ่มปฏิบัติงานทันทีตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในสัญญาหรือตั้งแต่วันที่ สนข. ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติการ (Notice to Proceed) โดยมีกำหนดการจัดส่งรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอต่อ สนข. ดังนี้

๘.๑ ภายในเดือนที่ ๑ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) เป็นภาษาไทย จำนวน ๒๐ ชุด ซึ่งแสดงแผนการทำงานโดยละเอียด กำหนดการและวิธีการทำงาน รวมทั้งกำหนดการส่งรายงานและบุคลากรที่ร่วมงานในโครงการ

๘.๒ ภายในเดือนที่ ๓ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) เป็นภาษาไทย จำนวน ๒๐ ชุด เพื่อสรุปผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

๘.๓ ภายในเดือนที่ ๕ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานรายงานฉบับกลาง (Interim Report) เป็นภาษาไทย จำนวน ๒๐ ชุดและจัดการสัมมนาในกรุงเทพฯ เพื่อนำเสนอผลการดำเนินงานและรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๑ ภายในเดือนที่ ๕

๘.๔ ภายในเดือนที่ ๗ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งร่างแผนรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) เป็นภาษาไทย จำนวน ๒๐ ชุด และจัดการสัมมนาในกรุงเทพฯ เพื่อนำเสนอผลการดำเนินงานรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๒ และจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมในต่างจังหวัด ภายในเดือนที่ ๗

๘.๕ ภายในเดือนที่ ๘ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงาน ดังนี้

๘.๕.๑ รายงานฉบับสมบูรณ์สำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) เป็นภาษาไทย และภาษาอังกฤษ อย่างละ ๒๐ ชุด และจัดส่งเพิ่มเติมจำนวน ๑๘๐ ชุด เมื่อได้รับความเห็นชอบจาก สนข.

๘.๕.๒ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของ กระทรวงคมนาคมเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ อย่างละ ๒๐ ชุด และจัดส่งเพิ่มเติมจำนวนอย่างละ ๘๐ ชุด เมื่อได้รับความเห็นชอบจาก สนข.

๘.๕.๓ บันทึกข้อมูลโครงการลงในแผ่นบันทึกข้อมูล CD หรือ DVD ในรูปของ Digital File โดยเป็นไฟล์ชนิด word จำนวน ๒๐ ชุด และชนิด Acrobat file จำนวน ๒๐ ชุด และจัดส่งเพิ่มเติมจำนวนอย่างละ ๘๐ ชุด รวมทั้งข้อมูลโครงการบันทึกใน Portable Hard Disk จำนวน ๕ ชุด เมื่อได้รับความเห็นชอบจาก สนข.

๙. การจัดสัมมนาและฝึกอบรม

ที่ปรึกษาจะต้องจัดประชุมและสัมมนารับฟังความเห็นตามรูปแบบที่ สนข. เห็นว่าเหมาะสม ตามแนวทาง ดังนี้

๙.๑ สัมมนา ครั้งที่ ๑ ในกรุงเทพฯ ภายในเดือนที่ ๕ หลังจากวันที่ได้รับแจ้งเห็นชอบรายงาน ฉบับกลาง (Interim Report) โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ ๘๐ คน

๙.๒ ประชุมสัมมนากลุ่มย่อย Focus Group จำนวนไม่น้อยกว่า ๑ ครั้ง โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนา ประมาณ ๕๐ คน ในกรุงเทพฯ

๙.๓ สัมมนา ครั้งที่ ๒ ในกรุงเทพฯ ภายในเดือน ๗ หลังจากวันที่ได้รับแจ้งเห็นชอบรายงานฉบับกลาง โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ ๘๐ คน

๙.๔ จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของ กระทรวงคมนาคม ในต่างจังหวัด ภายในเดือน ๗ หลังจากวันที่ได้รับแจ้งเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนา ประมาณ ๑๐๐ คน

๙.๕ การฝึกอบรมทางวิชาการและถ่ายทอดเทคโนโลยี โดยผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิ ประมาณ ๒๐ คน

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องเตรียมรายละเอียดพิธีการและเอกสารประกอบการสัมมนา รวมทั้ง เอกสารการฝึกอบรมทั้งหมดโดยเมื่อการสัมมนา/ฝึกอบรมในแต่ละครั้งเสร็จสิ้นลงที่ปรึกษาจะต้องจัดทำ เอกสารสรุปผลการสัมมนา/ฝึกอบรม จำนวน ๒๐ ชุด ส่งให้ สนข. ภายใน ๑๕ วันนับจากวันสัมมนา/ฝึกอบรมด้วย

๑๐. การบริหารโครงการ

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ สนข. จะสนับสนุนการดำเนินงาน ของที่ปรึกษาตามความจำเป็น โดยจะแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษาเพื่อกำกับการดำเนินงานให้เป็นไป ตามขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR)

๑๑. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญา

ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการป้องกัน และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำและแสดงบัญชีรายการรับจ่าย ของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔ ประกาศ ณ วันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๕๔ และเรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำและแสดงบัญชีรายการรับจ่ายของโครงการที่บุคคล

หรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔ (ฉบับที่ ๒) ประกาศ ณ วันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๔ และกำหนดให้ปฏิบัติ ดังนี้

๑๑.๑ ที่ปรึกษาจะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องไม่อยู่ในฐานะเป็นผู้ไม่แสดงบัญชีรายรับรายจ่าย หรือแสดงบัญชีไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญ

๑๑.๒ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ซึ่งได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างด้วยระบบ อิเล็กทรอนิกส์ (e-Government Procurement: e-GP) ต้องลงทะเบียนในระบบอิเล็กทรอนิกส์ ของกรมบัญชีกลางที่เว็บไซต์ศูนย์ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ

๑๑.๓ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องรับจ่ายเงินผ่านบัญชีเงินฝากกระแสรายวัน เว้นแต่ การรับจ่ายเงินแต่ละครั้งซึ่งมีมูลค่าไม่เกินสามหมื่นบาท ที่ปรึกษาอาจรับจ่ายเป็นเงินสดก็ได้

๑๑.๔ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ต URL <http://.....> และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดี ส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นซอง

ข้อมูลของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษา ที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายินดีให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลาง ของกระทรวงคมนาคม เพื่อดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งาน

๑๒. ข้อสงวนสิทธิ์

สนข. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการดำเนินการจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอน โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผล ใดๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้ง และเรียกร้องค่าใช้จ่าย หรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น

ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินการตามการศึกษานี้ จะต้องมาลงนามในสัญญา กับ สนข. ภายในระยะเวลาที่ สนข. แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่มาลงนามในสัญญา สนข. จะถือว่า ที่ปรึกษาสละสิทธิ์ในการทำสัญญา และอาจพิจารณาเรียกร้องให้ชดเชยความเสียหาย (ถ้ามี) รวมทั้งจะพิจารณา ให้เป็นผู้ทำงานตามระเบียบของทางราชการ