

ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา

๑. ชื่อโครงการ ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาจัดทำโครงการจัดระบบจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยวิธีคัดเลือก
/หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
๒. วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ๓,๕๗๙,๗๐๐ บาท
๓. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) เป็นเงิน ๓,๕๗๙,๗๐๐ บาท

๔. ค่าตอบแทนบุคลากร ๓,๑๐๕,๖๖๐ บาท

๔.๑ ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ

๔.๒ คุณสมบัติที่ปรึกษา ที่ปรึกษาจะต้องเป็นสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาของรัฐ หรือ บริษัทที่ปรึกษาไทยร่วมกับสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาของรัฐที่มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญ (ค่าใช้จ่ายบุคลากรต่อค่าใช้จ่ายตรง มีสัดส่วนเท่ากับ ๘๖.๗๖ : ๑๓.๒๔) โดยบุคลากร ของคณะที่ปรึกษาต้องมีผู้ทรงคุณวุฒิและบุคลากรช่วยงานในด้านต่างๆ เพียงพอและครอบคลุม อย่างน้อย มีดังนี้

๔.๓ จำนวนที่ปรึกษาหลัก ๘ คน

คุณสมบัติที่ปรึกษา							
ตำแหน่ง	วุฒิ การศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวนคน- เดือน (man-month) (ก)	ค่าตอบแทน ต่อเดือน (บาท/คน-เดือน) (ข)	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Make Up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท) (ก) x (ข)
บุคลากรหลัก							
๑. ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๒๐	๖	๑๗๘,๖๙๕	๒.๔๗๕	๑,๐๗๒,๑๗๐
๒. รองผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๓	๑๐๑,๙๗๐	๒.๔๗๕	๓๐๕,๙๑๐
๓. ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๓	๑๐๑,๙๗๐	๒.๔๗๕	๓๐๕,๙๑๐
๔. ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง	ปริญญาโท	วิศวกรรม/ ผังเมือง	๑๐	๓	๑๐๑,๙๗๐	๒.๔๗๕	๓๐๕,๙๑๐
๕. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์แบบจำลองระบบการจราจรและขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๒	๑๐๑,๙๗๐	๒.๔๗๕	๒๐๓,๙๔๐
๖. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจร	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๒	๑๐๑,๙๗๐	๒.๔๗๕	๒๐๓,๙๔๐
๗. ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินและการลงทุน	ปริญญาโท	การเงิน/ เศรษฐศาสตร์	๑๐	๒	๑๐๑,๙๗๐	๒.๔๗๕	๒๐๓,๙๔๐
๘. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาโท	กฎหมาย	๑๐	๒	๑๐๑,๙๗๐	๒.๔๗๕	๒๐๓,๙๔๐
รวม							๒,๘๐๕,๖๖๐

๔.๔ จำนวนที่ปรึกษาสนับสนุน ๓ คน

ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวนคน- เดือน (man-month) (ก)	ค่าตอบแทน ต่อเดือน (บาท/คน-เดือน) (ข)	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Make Up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท) (ก) x (ข)
บุคลากรสนับสนุน							
๑. เจ้าหน้าที่สำรวจและ ประเมินราคาที่ดิน	ปริญญาตรี		๕	๓	๓๐,๐๐๐	๒.๔๗๕	๙๐,๐๐๐
๒. เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ ข้อมูล	ปวส.		๕	๔	๓๐,๐๐๐	๒.๔๗๕	๑๒๐,๐๐๐
๓. เลขานุการ	ปริญญาตรี		๕	๖	๑๕,๐๐๐	๒.๔๗๕	๙๐,๐๐๐
รวม							๓๐๐,๐๐๐

หมายเหตุ * ตัวคูณอัตราค่าตอบแทน (Mark Up Factor) = ๒.๔๗๕ หมายถึง บริษัทที่ปรึกษาไม่สามารถแสดงหลักฐานได้ ประกอบด้วย

๑. ใบรับรองระบบคุณภาพที่เป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการแสดงว่าบริษัทมีการพัฒนาระบบคุณภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบ ISO เป็นต้น

๒. มีหลักฐานการมีซอฟต์แวร์ที่ถูกกฎหมายสำหรับพนักงานไว้ใช้งานอย่างน้อยร้อยละ ๓๐ ของพนักงานทั้งบริษัท มีใบรับรองประกันวิชาชีพ ZProfessional Idennity Insurance) ของบริษัทในมูลค่าไม่ต่ำกว่า ๓๐ ล้านบาท ในปีที่ยื่นข้อเสนอ

๕. ค่าวัสดุอุปกรณ์ ๑๖๕,๕๐๐ บาท

๕.๑ ค่าจัดทำรายงานและเอกสาร ๑๖๕,๕๐๐ บาท

๕.๑.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๒๐ ชุดๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท

๕.๑.๒ ร่างรายงานแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
จำนวน ๒๐ ชุดๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท

๕.๑.๓ รายงานแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
จำนวน ๕๐ ชุดๆ ละ ๑,๕๐๐ บาท

๕.๑.๔ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)
จำนวน ๕๐ ชุดๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท

๕.๑.๕ บันทึกข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (แผ่น DVD พร้อมปกและกล่อง) ในรูปแบบไฟล์ต้นฉบับ
จำนวน ๑ ชุด และรูปแบบไฟล์ PDF จำนวน ๒๐ ชุดๆ ละ ๒๕ บาท

๕.๓ ค่าจัดหาวัสดุอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ -ไม่มี-

๖. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปต่างประเทศ (ถ้ามี) -ไม่มี -

๗. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ (อัตราเหมาจ่าย) ๓๐๘,๕๔๐ บาท

๗.๑ ค่าจัดสัมมนา จำนวน ๑ ครั้ง ๑๑๒,๕๐๐ บาท

๗.๒ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจทางกายภาพและประเมินราคาที่ดิน ๗๕,๐๐๐ บาท

๗.๓ ค่าดำเนินการในสำนักงาน

๗.๓.๑ ค่าเช่าสำนักงาน รวมเป็นเงิน ๓๐,๐๐๐ บาท

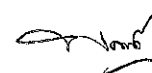
๗.๓.๒ ค่าถ่ายเอกสาร (๖ หน่วย x ๘,๐๐๐ บาท) รวมเป็นเงิน ๔๘,๐๐๐ บาท

๗.๓.๓ ค่าเครื่องเขียน/เครื่องใช้สำนักงาน (๖ หน่วย x ๘,๐๐๐ บาท) รวมเป็นเงิน ๔๘,๐๐๐ บาท

๗.๓.๔ ค่าอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และวัสดุสิ้นเปลือง (๖ หน่วย x ๘,๐๐๐ บาท) รวมเป็นเงิน ๔๘,๐๐๐ บาท

๗.๓.๕ ค่าติดตอสื่อสาร (๖ หน่วย x ๘,๐๐๐ บาท) รวมเป็นเงิน ๔๘,๐๐๐ บาท

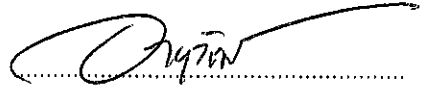
๗.๓.๖ ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด (เหมาจ่าย) รวมเป็นเงิน ๒๖,๐๔๐ บาท

 16.๕.๖๖

๘. รายชื่อผู้รับผิดชอบในการกำหนดค่าใช้จ่าย/ดำเนินการ/ขอบเขตการดำเนินการ (TOR)

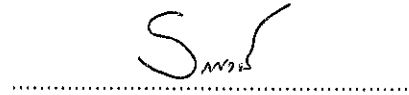
๘.๑ นายอายุวัฒน์ จิตประเสริฐ

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ กจร. สนข.



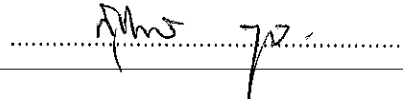
๘.๒ นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร

หัวหน้าฝ่ายนโยบายและแผนการจราจร กจร. สนข.



๘.๓ นายสุจินต์ ทยานกุล

ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สนข.



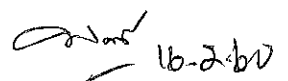
๙. ที่มาของการกำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง)

๙.๑ หลักเกณฑ์ราคากลางการจ้างที่ปรึกษา ตามหนังสือสำนักบริหารหนี้สาธารณะ

กระทรวงการคลัง ที่ กค-๐๙๐๗/๑๒๓๒๕ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๖

๙.๒ อัตราค่าใช้จ่ายการจ้างที่ปรึกษาในการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี ของสำนัก

มาตรฐานงานงบประมาณ สำนักงบประมาณ เมษายน ๒๕๕๗



30/11/20

ขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR)

โครงการจัดระบบจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐

๑. เหตุผลและความเป็นมา

๑.๑ ปัญหาการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องเป็นปัญหาสำคัญที่มีผลกระทบในหลายภาคส่วน สาเหตุสำคัญของปัญหาการเดินทางเกิดจากการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพและไม่ครอบคลุมพื้นที่เมืองอย่างทั่วถึง จึงก่อให้เกิดความต้องการเดินทางเข้าสู่พื้นที่เมืองจำนวนมากจากทุกทิศทาง เพื่อเตรียมการรองรับระบบรถไฟฟ้าที่จะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้จัดทำแผนแม่บทการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง (Travel Demand Management : TDM) เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจะเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ แผนแม่บท TDM ได้แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ (รวม ๑๘ มาตรการ ๔๙ โครงการ) โดยมีมาตรการสำคัญหนึ่ง ได้แก่ มาตรการจอดแล้วจรอยู่ในมาตรการดำเนินการรองรับการเดินทางในแผนระยะสั้นและระยะกลาง

๑.๒ ระบบจอดแล้วจร (Park and Ride) เป็นวิธีการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยจัดให้มีที่จอดรถสำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ การให้บริการจอดแล้วจรสามารถช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ทั้งในด้านความถี่และระยะการเดินทางได้ ระบบจอดแล้วจรจะมีส่วนช่วยในการบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและนำไปสู่การคมนาคมอย่างยั่งยืน (Sustainable Mobility) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่มีบริการการขนส่งระดับรอง (Feeder Mode) ไม่เพียงพอ

๑.๓ ในปัจจุบันได้มีการขยายโครงข่ายระบบการขนส่งมวลชนทางรางให้ครอบคลุมเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระบบจอดแล้วจรเป็นองค์ประกอบที่ช่วยสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชนโดยเพิ่มขอบเขตพื้นที่บริการของสถานีระบบขนส่งมวลชนให้กว้างมากขึ้นจากเดิมที่ต้องเข้าถึงสถานีได้ด้วยการเดินเท้าและการขี่จักรยาน ปัจจุบันมีที่จอดรถที่เป็นจุดจอดแล้วจรจำนวน ๘๔ แห่งตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และแอร์พอร์ตเรลลิงค์ ซึ่งมีลักษณะเป็นอาคารจอดรถ ลานจอดรถมีหลังคา และลานจอดรถกลางแจ้ง นอกจากนี้ ยังมีจุดจอดแล้วจรที่ใช้พื้นที่จอดรถในห้างสรรพสินค้า อาคารชุดพักอาศัย วัด ตลอดจนที่จอดรถริมถนนในบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้า และมีผู้ใช้บริการจอดรถในวัดอุประสงค์คือนอกจากจอดแล้วจรอีกด้วย ในแต่ละวันมีผู้ใช้บริการจอดแล้วจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลประมาณ ๗,๕๐๐ คนต่อวัน นับเป็นสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับปริมาณผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยในปัจจุบันปัญหาหลักของระบบจอดแล้วจรสามารถแบ่งได้เป็น ๓ กลุ่มดังต่อไปนี้

๑.๓.๑ จุดจอดแล้วจรไม่เพียงพอต่อความต้องการ ประชาชนจำนวนมากในหลายพื้นที่ต้องการใช้บริการจุดจอดแล้วจร แต่ไม่มีที่จอดเพียงพอ เช่น สถานีรถไฟฟ้าลาดพร้าว หมอชิต บางห้ว มักมีผู้ใช้บริการเต็มความจุที่รองรับได้ ทำให้ผู้ที่ต้องการใช้บริการบางส่วนต้องเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว นอกจากนี้ สถานีรถไฟฟ้าหลายแห่งที่ไม่มีจุดจอดแล้วจรเลย

16.240

ผู้เดินทางต้องจอดรถไว้ข้างถนนอย่างผิดกฎหมาย ไม่ปลอดภัย และมักเกิดอาชญากรรมบ่อยครั้ง เช่น สถานีแอร์พอร์ตเรลลิงค์ และสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสตลาดพลู

๑.๓.๒ การใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ จุดจอดแล้วจรบางแห่งมีจำนวนผู้ใช้บริการน้อย โดยเฉพาะอาคารจอดแล้วจรในเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง

๑.๓.๓ การใช้งานไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ จุดจอดแล้วจรบางแห่งมักใช้งานในวัตถุประสงค์อื่นที่ไม่ใช่จอดแล้วจร ผู้ใช้บริการที่จอดรถที่สถานีรถไฟฟ้าสามย่าน พระราม ๙ และศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยจำนวนมากจอดรถยนต์แล้วเดินไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่ใกล้กับที่จอดรถ

๑.๔ ปัญหาที่ได้กล่าวนี้อาจมีสาเหตุสำคัญเนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีแผนแม่บทของระบบจอดแล้วจร จุดจอดแล้วจรที่มีอยู่ในปัจจุบันถูกสร้างขึ้นโดยไม่มีแผนแม่บท แม้อาจมีความพยายามประเมินความจุของที่จอดรถตามความต้องการใช้งานจริง แต่ส่วนใหญ่แล้วจำนวนที่จอดแล้วจรที่สร้างขึ้นถูกกำหนดโดยขนาดที่ดินที่สามารถจัดหาได้เป็นหลัก โดยไม่มีการพิจารณาวางแผนจุดจอดแล้วจรอย่างเป็นระบบในระดับภาคมหานคร นอกจากนี้ แม้ในปัจจุบันที่จอดรถที่ใช้เพื่อจอดแล้วจรมีการดำเนินการจากหลายภาคส่วนทั้งภาครัฐและเอกชน แต่ยังมีอีกหลายพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อใช้เป็นจุดจอดแล้วจร แต่ยังไม่มีการศึกษารูปแบบการบริหารจัดการที่เหมาะสมในการดำเนินการเพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาของการพัฒนาระบบจอดแล้วจรอย่างมีประสิทธิภาพ สนข. จึงต้องดำเนินการจัดทำแผนแม่บทระบบจอดแล้วจรสำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจะสามารถนำไปใช้ในการวางแผนการดำเนินการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของตนเองต่อไป

๑.๕ นายกรัฐมนตรีได้กล่าวในรายการ “คืนความสุขให้คนในชาติ” ซึ่งออกอากาศทางโทรทัศน์รวมการเฉพาะกิจแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๕๕๙ เรื่องการจัดทำที่จอดรถให้มีถนนทั้งดงามหนึ่งเส้น ซึ่งเป็นถนนที่มีมาตั้งแต่อดีตเป็นถนนที่สวยงามที่สุดในกรุงเทพมหานคร คือ ถนนราชดำเนิน ซึ่งปัจจุบันมีปัญหาเรื่องการจอดรถ การจราจรติดขัด ได้ให้แนวความคิดไปว่าจะทำที่จอดรถใต้ดินได้หรือไม่ ซึ่งได้สอบถามความคิดเห็นใน ครม. ไปแล้ว และได้ให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กรุงเทพมหานคร และฝ่ายเศรษฐกิจ ไปช่วยกันพิจารณา หากเป็นไปได้ให้จัดทำที่จอดรถใต้ดินเป็นระยะๆ ตั้งแต่สนามหลวงจนถึงพระบรมรูปทรงม้า โดยให้เอกชนมาลงทุนในลักษณะ PPP (Public Private Partnership) ได้หรือไม่ ถ้าเป็นไปได้ก็ขยายไปถนนที่มีปัญหาจราจรติดขัดมากๆ โดยเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจ ทั้งนี้ต้องเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งอื่นๆ ด้วย และปลัดกระทรวงคมนาคมได้โปรดสั่งการให้ สนข. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย หากการมีสถานที่จอดแล้วจรที่เหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่เข้ามาในเขตเมืองชั้นในกรุงเทพมหานคร ก็จะสามารถเปลี่ยนแปลงการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งมวลชนได้

๑.๖ กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการวางแผนจราจรและการแก้ไขปัญหาจราจร โดยคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (คณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๕๒ มอบหมาย สนข. รับข้อเสนอแนะที่ให้มีการศึกษาจัดทำแผนแม่บทบูรณาการการจัดระบบการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานและใช้ประโยชน์ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมุ่งเน้นการพัฒนา ระบบการขนส่งและการจัดระบบการจราจรควบคู่กับการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน

- ๑.๗ สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินได้ประชุมร่วมกับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อบริหารจัดการปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานครในเชิงระบบเมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๓ และได้เสนอให้ สนข. จัดทำแผนแม่บทการจราจรที่ชัดเจน ซึ่งเป็นแผนแม่บทระดับชาติเพื่อมอบหมายหน่วยงานปฏิบัติไปดำเนินงานให้เกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป
- ๑.๘ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอแนะความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีในเรื่องผังเมือง กรุงเทพฯ : เมืองน่าอยู่ โดยมีความเห็นว่า ปัญหาอุปสรรคต่างๆ ในการวางผังเมือง เพื่อการพัฒนาในเชิงรูปประการหนึ่ง คือ การออกแบบระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ไม่สอดคล้องกับระบบผังเมือง โดยเฉพาะการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่จะส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินและก่อให้เกิดความขัดแย้งในการใช้ที่ดิน
- ๑.๙ คณะอนุกรรมการศึกษาการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ในคณะกรรมการการคมนาคม สถานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้เสนอแนะด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในครั้งที่เดินทางมาร่วมประชุมและรับฟังบรรยายสรุป เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๕๙ อาคาร สนข. เสนอแนะควรมีการศึกษาหรือจัดทำแผนแม่บทการประสานแผนงาน/โครงการจราจร เพื่อเป็นกรอบแนวทางบริหารจัดการการแก้ไขปัญหาจราจรในภาพรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งยังไม่เห็นแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรเช่นนี้ และต้องมีการประสานงานและวางแผนร่วมกัน ทั้งระบบถนน ระบบราง และระบบผังเมืองให้ใกล้ชิดมากยิ่งขึ้น รวมถึงการวางผังเมืองเพื่อรองรับระบบรถไฟฟ้าในอนาคตที่จะเกิดขึ้นในปี ๒๕๖๒
- ๑.๑๐ กระทรวงคมนาคมมีภารกิจในการวางแผนจราจร ประกอบกับ สนข. ในฐานะหน่วยงานเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกซึ่งมีอำนาจหน้าที่เสนอนโยบายและแผนการจัดระบบการจราจรและกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรเสนอต่อคณะรัฐมนตรี รวมทั้งกำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจรทางบก ทั้งนี้ ปัจจุบันได้มีแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แผนแม่บทการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง และแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำและการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแล้ว รวมถึงแผนงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานด้านการจราจรต่างๆ ที่ยังไม่มีการบูรณาการซึ่งกันและกัน จึงเห็นสมควรศึกษาการจัดระบบจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้การวางแผนจราจร การจัดระบบการจราจร และการขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสอดคล้องและเหมาะสมกับแผนงานโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพทางหนึ่ง

๒. ความสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

- ๒.๑ แผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) : ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยมีแนวทางการพัฒนาปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ทุกด้าน โดยเน้นความสำคัญด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านขนส่ง ด้านพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และการวิจัยพัฒนา

๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) : ยุทธศาสตร์ที่ ๗
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนเศรษฐกิจและสังคม
การกระจายความเจริญ และการพัฒนาเมื่อและพื้นที่ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

๒.๓ ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม (ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓ : การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
และขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

๒.๔ ยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวง เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ (Transport ๔.๐)

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : การเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ : การกำกับดูแลการคมนาคมภาคการขนส่งต่างๆ ให้มีความปลอดภัย

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : การเตรียมความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงสู่ Smart City

ทั้งนี้ การจะบรรลุผลตามยุทธศาสตร์ที่วางไว้ทางด้านการจราจร ส่วนสำคัญต้องมีการบริหารจัดการ
ขนส่ง/จราจรที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการมีนโยบายและแผนการจัดระบบ
การจราจรที่มีการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภาพรวมในเขตกรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑลร่วมกัน

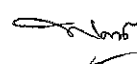
๓. วัตถุประสงค์

- ๓.๑ กำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาจุดจอดแล้วจรสำหรับระบบขนส่งมวลชนรางตามแผน M-MAP
- ๓.๒ ประเมินอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยใช้ข้อมูลคาดการณ์
ปริมาณผู้ใช้ระบบรถขนส่งมวลชนรางของ สนข. (M-MAP) เป็นพื้นฐานในการประเมิน
- ๓.๓ กำหนดที่ตั้ง ขนาดความจุของจุดจอดแล้วจรให้สอดคล้องกับอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจร
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงพัฒนาแนวทาง (Guidelines) ในการกำหนด
องค์ประกอบของจุดจอดแล้วจรสำหรับแต่ละพื้นที่
- ๓.๔ เสนอทางเลือกรูปแบบการบริหารจัดการและการลงทุนที่เหมาะสม หน่วยงานรับผิดชอบ และ
มาตรการที่จะนำไปสู่การปฏิบัติ
- ๓.๕ จัดทำแผนแม่บทด้านจุดจอดแล้วจร

๔. ขอบเขตของงาน

งานที่ ๑ : งานศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลด้านแผน M-MAP และจุดจอดแล้วจร

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการศึกษา ทบทวน และรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่มีความพร้อม
เพื่อให้มีข้อมูลที่จำเป็นเพียงพอ เช่น แผน M-MAP และจุดจอดแล้วจรในปัจจุบัน
ตลอดจนทบทวนหลักการ แนวคิด และปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จของจุดจอดแล้วจร
ในต่างประเทศให้ครอบคลุมพื้นที่และระยะเวลาการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าในแผน M-MAP
ศึกษาการพัฒนาจุดจอดแล้วจรทั้งประเภทวัตถุประสงค์จุดจอดแล้วจรโดยเฉพาะ (Exclusive
Park & Ride) และการใช้งานร่วมกับการจอดรถเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (Multi-purpose Parking)
และการพัฒนาจุดจอดแล้วร่วมกับโครงการพัฒนาที่ดินเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (Mixed-use
Development) โดยไม่รวมการแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ไม่รวมการปรับ
องค์กรเพื่อเอื้อต่อการพัฒนา

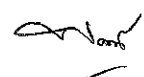
 ๒๖.๒๖๐

งานที่ ๒ : งานประเมินอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยใช้ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณผู้ใช้ระบบรถขนส่งมวลชนรางของ สนข. (M-MAP) ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการกำหนดเกณฑ์เพื่อระบุความเหมาะสมของพื้นที่ในการพัฒนาจุดจอดแล้วจร (โดยอาศัยองค์ความรู้จากงานที่ ๑) เช่น ราคาที่ดิน ลักษณะของสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและเส้นทาง โครงข่ายถนน และจัดลำดับความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่โดยใช้เกณฑ์ดังกล่าว ตลอดจนประเมินสัดส่วนผู้ใช้รถไฟฟ้าที่เข้าถึงสถานีโดยการจอดแล้วจรสำหรับแต่ละสถานีโดยพิจารณาทางเลือกในการเดินทางเข้าสู่สถานี และความสามารถในการแข่งขันของการจอดแล้วจรกับการเดินทางโดยรถยนต์ และประเมินปริมาณอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจรโดยใช้สัดส่วนดังกล่าว

งานที่ ๓ : งานกำหนดที่ตั้งให้มีความสอดคล้องกับอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการกำหนดที่ตั้ง ขนาดความจุของจุดจอดแล้วจรให้สอดคล้องกับอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจรกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงพัฒนาแนวทาง (Guidelines) ในการกำหนดองค์ประกอบของจุดจอดแล้วจรสำหรับแต่ละพื้นที่ ตลอดจนเสนอทางเลือกรูปแบบการบริหารจัดการและการลงทุนที่เหมาะสม หน่วยงานรับผิดชอบ และมาตรการที่จะนำไปสู่การปฏิบัติ
ให้มีการระบุพื้นที่ (Area) ที่ควรพัฒนาจุดจอดแล้วจร และดำเนินการสำรวจพื้นที่นั้นเพื่อระบุตำแหน่งที่ตั้งที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นจุดจอดแล้วจร พร้อมข้อมูลเกี่ยวกับการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน (ทำบัญชีตำแหน่งที่ดิน) ตลอดจนกำหนดแนวทางการพัฒนาจุดจอดแล้วจรเชิงการบริหารจัดการและเชิงกายภาพสำหรับแต่ละพื้นที่ (เช่น ที่ดินแปลงใหญ่ของเอกชน อาจพัฒนาเป็นลานจอดรถในระยะสั้น และค่อยๆ พัฒนาสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติมในระยะกลาง และระยะยาว ที่ดินของหน่วยงานด้านการขนส่งของภาครัฐ ที่ดินของหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ หน่วยงานรับผิดชอบด้านการลงทุน หน่วยงานรับผิดชอบด้านการบริหารจัดการ รูปแบบการร่วมลงทุน) และจัดลำดับการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในแต่ละพื้นที่โดยอ้างอิงตามแผน M-MAP

งานที่ ๔ : งานจัดทำแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดทำแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
(ไม่มีการออกแบบจุดจอดแล้วจร แต่มีการระบุที่ตั้ง ขนาดความจุ ทางเลือกรูปแบบการลงทุน และรูปแบบการบริหารจัดการที่เหมาะสม หน่วยงานรับผิดชอบ และมาตรการที่จะนำไปสู่การปฏิบัติ)

งานที่ ๕ : การจัดสัมมนา
ที่ปรึกษาจะต้องถ่ายทอดผลการศึกษา และนำเสนอองค์ความรู้ด้านจุดจอดแล้วจรให้ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ พัฒนาทักษะ และเสริมสร้างขีดความสามารถให้กับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานในการมีแนวทางนำผลการศึกษาที่จัดทำขึ้นไปดำเนินการประยุกต์และเป็นแนวทางในการปฏิบัติได้ โดยมีการจัดการสัมมนา ๑ ครั้ง โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาไม่น้อยกว่า ๕๐ คน

 16-2-60

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน

ระยะเวลาการดำเนินการศึกษา ๖ เดือน

๖. งบประมาณในการดำเนินงาน

วงเงินงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๓,๕๗๙,๗๐๐ บาท

๗. คุณสมบัติของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาจะต้องเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญ มีผลงานที่เกี่ยวข้องเป็นที่ประจักษ์ โดยบุคลากรของคณะที่ปรึกษาต้องมีผู้ทรงคุณวุฒิและบุคลากรช่วยงานในด้านต่างๆ เพียงพอและครอบคลุม อย่างน้อยมีดังนี้

๗.๑. บุคลากรหลัก

๗.๑.๑ ผู้จัดการโครงการ

๗.๑.๒ รองผู้จัดการโครงการ

๗.๑.๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง

๗.๑.๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง

๗.๑.๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์แบบจำลองระบบการจราจรและขนส่ง

๗.๑.๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจร

๗.๑.๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินและการลงทุน

๗.๑.๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย

๗.๒ บุคลากรสนับสนุน

๗.๒.๑ เจ้าหน้าที่ด้านการสำรวจและประเมินราคาที่ดิน

๗.๒.๒ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

๗.๒.๓ เลขานุการ

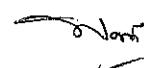
๗.๓ ที่ปรึกษาต้องจัดให้ผู้จัดการโครงการและ/หรือรองผู้จัดการโครงการรับผิดชอบการปฏิบัติงานตลอดระยะเวลาดำเนินงานโครงการ และพร้อมที่จะสนับสนุนและนำเสนอผลการศึกษาในส่วนต่างๆ เมื่อได้รับการมอบหมายจาก สนข.

๗.๔ คณะที่ปรึกษาต้องประสานงานและทำงานอย่างใกล้ชิดกับ สนข. โดยกองจัดระบบการจราจรทางบกจะเป็นหน่วยงานหลักในการประสานงานโครงการ

๘. หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๘.๑ ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาอุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่จำเป็น เพื่อให้การทำงานตามขอบเขตของงานที่ปรึกษาให้ประสบความสำเร็จ และที่ปรึกษาต้องส่งมอบอุปกรณ์ที่จัดซื้อโดยงบประมาณของโครงการนี้ทั้งหมดให้กับ สนข. เมื่อเสร็จสิ้นโครงการ

๘.๒ ที่ปรึกษาจะต้องปฏิบัติงานตามขอบเขตของการศึกษาให้ประสบผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์และจะต้องรับผิดชอบผลงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยที่จะต้องร่วมมือกับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดในการบริหารจัดการให้งานสำเร็จ

 16-2-60

- ๘.๓ ที่ปรึกษาต้องดำเนินงานให้สอดคล้องและเหมาะสมกับมาตรฐานสากลและพื้นที่ อย่างไรก็ตาม การใช้มาตรฐานดังกล่าวอาจจำเป็นต้องปรับแก้เป็นอย่างอื่น หากพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม กับบริบทของแต่ละพื้นที่ รวมทั้งถ่ายทอดองค์ความรู้ และเทคโนโลยีในการวางแผนการจัดระบบ การจราจรให้กับ สนข.
- ๘.๔ ที่ปรึกษาจะต้องเก็บรักษาข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ ข้อมูลดังกล่าวนี้ ต้องพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา ที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการปรับแก้ข้อมูล หากพบว่าเกิดจากการผิดพลาดของที่ปรึกษา
- ๘.๕ ที่ปรึกษาต้องเก็บสำเนาและเอกสารต้นฉบับ รวมทั้งข้อมูลและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ ทั้งหมดไว้เป็นความลับ และห้ามนำมาเปิดเผยหากไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษร จาก สนข. และต้องส่งมอบข้อมูลดังกล่าวที่ถูกจัดเก็บในแผ่นบันทึกข้อมูลที่ทันสมัย เมื่อการศึกษาเสร็จสิ้นและถือว่าเป็นสมบัติของ สนข.
- ๘.๖ ที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบการศึกษาให้เป็นไปตามมาตรฐานและหลักวิชาการ มีความถูกต้อง ของข้อมูลและเอกสาร รวมทั้งรายงานต่างๆ ที่ส่งมอบให้ สนข.
- ๘.๗ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นหลังจากสิ้นสุดสัญญาการจ้างแล้ว ที่ปรึกษาพร้อมที่จะช่วยบริการ ให้คำปรึกษาแก่ สนข. เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการเป็นอย่างดีโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย เพิ่มเติม

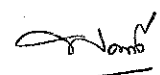
๙. การบริหารโครงการ

- ๙.๑ สนข.เป็นหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงในการว่าจ้างที่ปรึกษา
- ๙.๒ สนข.จะแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษา เพื่อทำหน้าที่กำกับและตรวจสอบการศึกษา ให้เป็นไปตามข้อกำหนดการศึกษาแทน สนข.
- ๙.๓ สนข.จะแต่งตั้งตัวแทนในฐานะผู้อำนวยการโครงการเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารโครงการ ในนามของ สนข. และแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วม ปฏิบัติงานและประสานการดำเนินงานตามความจำเป็นระหว่างที่ปรึกษา
- ๙.๔ สนข.จะดำเนินการเบิกชำระค่าใช้จ่ายแก่ที่ปรึกษาตามงวดการชำระเงินที่กำหนดไว้ในสัญญา
- ๘.๕ สนข.จะจัดหาและประสานงานในการรวบรวมรายงานการศึกษาที่ผ่านมา รวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิ ที่เกี่ยวข้องเท่าที่ สนข. เห็นว่าจำเป็นต่อการศึกษา นี้ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษา

๑๐. การจัดทำรายงาน

รายงานทั้งหมดให้จัดทำเป็นภาษาไทย โดยมีรายงานหลักตามโครงการ (Project Report) และ รายงานที่ต้องจัดทำ (Working Report) ดังนี้

- ๑๐.๑ ภายในเดือนที่ ๑ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๒๐ ชุด นับจากเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา เพื่อเสนอแนวทางการศึกษา กรอบการดำเนินงาน ของที่ปรึกษาตลอดระยะเวลาดำเนินการ
- ๑๐.๒ ภายในเดือนที่ ๔ ของการปฏิบัติงานที่ปรึกษาจะต้องส่งร่างรายงานแผนแม่บทจุดจอดแล้วจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร จำนวน ๒๐ ชุด

 . 162 bb

๑๐.๓ ภายในเดือนที่ ๖ ของการปฏิบัติงาน คณะที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานแผนแม่บทจุดจอตแล้วจร
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๕๐ ชุด และรายการประกอบอื่นๆ
ดังต่อไปนี้

๑๐.๓.๑ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) จำนวน ๕๐ ชุด

๑๐.๓.๒ บันทึกข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (ซีดีรอมหรือดีวีดีรอม) ตามข้อ ๑๐.๓ ในรูปแบบไฟล์
ต้นฉบับจำนวน ๑ ชุด และรูปแบบไฟล์ PDF จำนวน ๒๐ ชุด

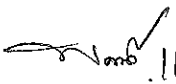
๑๐.๓.๓ ข้อมูลสำรวจและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ ชุด

๑๑. ข้อสงวนสิทธิ์ของ สนข.

สนข. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการว่าจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอนโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ
ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้งและเรียกร้องค่าใช้จ่าย หรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น

ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินการตามโครงการนี้ จะต้องลงนามในสัญญา กับ สนข. ภายในระยะเวลา
ที่ สนข. แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่ลงนามในสัญญา สนข. สงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิก
การว่าจ้างในครั้งนี้

กองจัดระบบการจราจรทางบก
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม
๓ ก.พ. ๒๕๖๐

 162 ๖๗