ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา (ฉบับปรับปรุง)

๑. **ชื่อโครงการ** ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาจัดทำโครงการจัดระบบจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยวิธีคัดเลือก

/หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

๒. **วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร** ๓,๕๗๙,๗๐๐ บาท

๓. **วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง)** ๕ มีนาคม ๒๕๖๑ **เป็นเงิน** ๓,๕๗๙,๗๐๐ บาท

๔. **ค่าตอบแทนบุคลากร** ๓,๑๐๕,๖๖๐ บาท

๔.๑ **ประเภทที่ปรึกษา** กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ

๔.๒ **คุณสมบัติที่ปรึกษา** ที่ปรึกษาจะต้องเป็นสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาของรัฐ หรือบริษัทที่ปรึกษาไทยร่วมกับสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาของรัฐที่มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญ (ค่าใช้จ่ายบุคลากรต่อค่าใช้จ่ายตรง มีสัดส่วนเท่ากับ ๘๕.๐๘ : ๑๔.๙๒) โดยบุคลากรของคณะที่ปรึกษาต้องมีผู้ทรงคุณวุฒิและบุคลากรช่วยงานในด้านต่างๆ เพียงพอและครอบคลุม อย่างน้อยมีดังนี้

๔.๓ จำนวนที่ปรึกษาหลัก ๘ คน

คุณสมบัติที่ปรึกษา							
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษาไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวนคน-เดือน (man-month) (ก)	ค่าตอบแทนต่อเดือน (บาท/คน-เดือน) (ข)	ตัวคูณอัตราค่าตอบแทน (Make Up Factor)	ค่าตอนแทน (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. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการจราจร	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**

๕ มี.ค. ๖๐

๔.๔ จำนวนที่ปรึกษาสนับสนุน ๓ คน

ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษาไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวนคน-เดือน (man-month) (ก)	ค่าตอบแทนต่อเดือน (บาท/คน-เดือน) (ข)	ตัวคุณอัตราค่าตอบแทน (Make Up Factor)	ค่าตอนแทน (บาท) (ก) x (ข)
บุคลากรสนับสนุน							
๑. เจ้าหน้าที่สำรวจและประเมินราคาที่ดิน	ปริญญาตรี		๕	๓	๓๐,๐๐๐	๒.๔๗๕	๙๐,๐๐๐
๒. เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล	ปวส.		๕	๔	๑๕,๐๐๐	๒.๔๗๕	๖๐,๐๐๐
๓. เลขานุการ	ปริญญาตรี		๕	๖	๑๕,๐๐๐	๒.๔๗๕	๙๐,๐๐๐
รวม							**๒๔๐,๐๐๐**

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

๑. ใบรับรองระบบคุณภาพที่เป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการแสดงว่าบริษัทมีการพัฒนาระบบคุณภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบ ISO เป็นต้น

๒. มีหลักฐานการมีซอฟแวร์ที่ถูกกฎหมายสำหรับพนักงานไว้ใช้งานอย่างน้อยร้อยละ ๓๐ ของพนักงานทั้งบริษัท มีใบรับรองประกันวิชาชีพ Professional Idennity Insurance) ของบริษัทในมูลค่าไม่ต่ำกว่า ๓๐ ล้านบาท ในปีที่ยื่นข้อเสนอ

๕. ค่าวัสดุอุปกรณ์ ๑๙๑,๕๔๐ บาท

๕.๑ ค่าจัดทำรายงานและเอกสาร ๑๖๕,๕๐๐ บาท

๕.๑.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๒๐ ชุดๆ ละ ๘๐๐ บาท

๕.๑.๒ ร่างรายงานแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๒๐ ชุดๆ ละ ๑,๒๐๐ บาท

๕.๑.๓ รายงานแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๕๐ ชุดๆ ละ ๑,๕๐๐ บาท

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

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

๕.๒ วีดีทัศน์แสดงผลการศึกษา เพื่อทำความเข้าใจการศึกษาโดยภาพรวม มีความยาวประมาณ ๔-๕ นาที (ภาษาไทยและคำบรรยายภาษาอังกฤษ) จำนวน ๕๐ ชุด เป็นเงิน ๒๖,๐๔๐ บาท

๖. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปต่างประเทศ (ถ้ามี) - ไม่มี -

๗. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ๔๓๘,๕๐๐ บาท

๗.๑ ค่าจัดสัมมนา จำนวน ๑ ครั้ง ๑๕๒,๕๐๐ บาท

๗.๒ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจทางกายภาพและประเมินราคาที่ดิน ๑๖๐,๐๐๐ บาท

๗.๓ ค่าดำเนินการในสำนักงาน

๗.๓.๑ ค่าเช่าสำนักงาน เป็นเงิน ๓๐,๐๐๐ บาท

๗.๓.๒ ค่าถ่ายเอกสาร เป็นเงิน ๒๔,๐๐๐ บาท

๗.๓.๓ ค่าเครื่องเขียน/เครื่องใช้สำนักงาน เป็นเงิน ๒๔,๐๐๐ บาท

๗.๓.๔ ค่าอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และวัสดุสิ้นเปลือง เป็นเงิน ๒๔,๐๐๐ บาท

๗.๓.๕ ค่าติดต่อสื่อสาร เป็นเงิน ๒๔,๐๐๐ บาท

๘ มี.ค. ๖๐

๘. รายชื่อผู้รับผิดชอบในการกำหนดค่าใช้จ่าย/ดำเนินการ/ขอบเขตการดำเนินการ (TOR)

๘.๑ นายอายุวัฒน์ จิตประเสริฐ .....
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ กจร. สนข.

๘.๒ นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร .....
หัวหน้าฝ่ายนโยบายและแผนการจราจร กจร. สนข.

๘.๓ นายสุจินต์ ทยานุกูล .....
ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สนข.

๙. ที่มาของการกำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง)

๙.๑ หลักเกณฑ์ราคากลางการจ้างที่ปรึกษา ตามหนังสือสำนักบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๙๐๗/๑๒๗๒๕ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๖

๙.๒ อัตราค่าใช้จ่ายการจ้างที่ปรึกษาในการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี ของสำนักมาตรฐานงานงบประมาณ สำนักงบประมาณ เมษายน ๒๕๕๗

กองจัดระบบการจราจรทางบก
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

๘ มิ.ย. ๖๐

ขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR)
โครงการศึกษาจัดระบบจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐

****

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ ความเป็นมา

๑.๑.๑ ปัญหาการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องเป็นปัญหาสำคัญที่มีผลกระทบในหลายภาคส่วน สาเหตุสำคัญของปัญหาการเดินทางเกิดจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพและไม่ครอบคลุมพื้นที่เมืองอย่างทั่วถึง จึงก่อให้เกิดความต้องการเดินทาง เข้าสู่พื้นที่เมืองจำนวนมากจากทุกทิศทาง เพื่อเตรียมการรองรับระบบรถไฟฟ้าที่จะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้จัดทำแผนแม่บทการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง (Travel Demand Management : TDM) เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะ โดยจะเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ แผนแม่บท TDM ได้แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ (รวม ๑๘ มาตรการ ๔๙ โครงการ) โดยมีมาตรการสำคัญประการหนึ่ง คือ มาตรการจอดแล้วจรอยู่ในมาตรการดำเนินการรองรับการเดินทางในแผนระยะสั้นและระยะกลาง

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

๑.๑.๒ ในปัจจุบันได้มีการขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางให้ครอบคลุมเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระบบจอดแล้วจรเป็นองค์ประกอบที่ช่วยสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชนโดยเพิ่มขอบเขตพื้นที่บริการของสถานีระบบขนส่งมวลชนให้กว้างมากขึ้นจากเดิมที่ต้องเข้าถึงสถานีได้ด้วยการเดินเท้าและการขี่จักรยาน โดยในปัจจุบันปัญหาหลักของระบบจอดแล้วจรแบ่งได้เป็น ๓ กลุ่ม ดังนี้ **จุดจอดแล้วจรไม่เพียงพอต่อความต้องการ การใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ และการใช้งานไม่ตรงตามวัตถุประสงค์**

ปัญหาดังกล่าวมีสาเหตุสำคัญเนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีแผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจรและจุดจอดแล้วจรที่มีอยู่ในปัจจุบันถูกสร้างขึ้นโดยไม่มีแผนที่สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน แม้อาจจะมีความพยายามประเมินความจุของที่จอดรถตามความต้องการใช้งานจริง แต่ส่วนใหญ่แล้วจำนวนที่จอดแล้วจรที่สร้างขึ้นถูกกำหนดโดยขนาดที่ดินที่สามารถจัดหาได้เป็นหลัก โดยไม่มีการพิจารณาวางแผนจุดจอดแล้วจรอย่างเป็นระบบในระดับภาคมหานคร นอกจากนี้ แม้ในปัจจุบันที่จอดรถเพื่อจอดแล้วจรมีการดำเนินการจากหลายภาคส่วนทั้งภาครัฐและเอกชน แต่ยังมีอีกหลายพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อใช้เป็นจุดจอดแล้วจร แต่ยังไม่มีการศึกษารูปแบบการบริหารจัดการที่เหมาะสมในการดำเนินการเพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาของการพัฒนาระบบจอดแล้วจรอย่างมีประสิทธิภาพ สนข. จึงต้องดำเนินการจัดทำแผนแม่บทระบบจอดแล้วจรสำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจะสามารถนำไปใช้ในการวางแผนการดำเนินการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของตนเองต่อไป

/นายกรัฐมนตรี...

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

8 มี.ค. 60

๑.๑.๓ นายกรัฐมนตรีได้เล็งเห็นการมีที่จอดรถเพื่อบรรเทาการจราจรที่ติดขัดที่เกิดจากการจอดรถบนพื้นผิวจราจร จึงได้มอบแนวคิดในการจัดให้มีที่จอดรถบริเวณถนนราชดำเนินและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งมวลชนอื่นด้วย ประกอบกับ สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะอนุกรรมาธิการศึกษาการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑลในคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้เห็นถึงความสำคัญในการมีแผนแม่บทด้านการจราจร รวมทั้งการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ให้สอดคล้องกับระบบผังเมือง เพื่อรองรับระบบรถไฟฟ้าในอนาคตที่จะเปิดให้บริการครบในปี พ.ศ.๒๕๗๒ ในปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมได้มีแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แผนแม่บทการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง แผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำและการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แต่ยังไม่มีแผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การมีแผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจรฯ มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม (ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) และยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวง เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ (Transport ๔.๐)

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ ศึกษา และประเมินอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยใช้ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณผู้ใช้ระบบรถขนส่งมวลชนรางจากจากแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ของ สนข. เป็นพื้นฐานในการศึกษาและประเมิน

๒.๒ กำหนดที่ตั้งขนาดความจุที่เหมาะสมในการพัฒนาจุดจอดแล้วจรให้สอดคล้องกับอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจรสำหรับระบบขนส่งมวลชนรางตามแผน M-MAP รวมถึงพัฒนาแนวทาง (Guidelines) ในการกำหนดองค์ประกอบของจุดจอดแล้วจรสำหรับแต่พื้นที่

๒.๓ เสนอทางเลือกรูปแบบการบริหารจัดการ การลงทุนที่เหมาะสม หน่วยงานรับผิดชอบ มาตรการที่จะนำไปสู่การปฏิบัติ และรูปแบบการส่งเสริม สร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามาใช้จุดจอดแล้วจรให้มากขึ้น

๒.๔ จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๓. ขอบเขตของงาน

งานที่ ๑ : ศึกษา และประเมินอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยใช้ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณผู้ใช้ระบบรถขนส่งมวลชนรางจากจากแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ของ สนข. เป็นพื้นฐานในการศึกษาและประเมิน

๑.๑ ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการศึกษา ทบทวน และรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่มีความพร้อมเพื่อให้มีข้อมูลที่จำเป็นเพียงพอ เช่น แผน M-MAP รายงานการศึกษาความเหมาะสมของรถไฟฟ้าและระบบขนส่งมวลชนรองสายทางๆ และจุดจอดแล้วจรในปัจจุบัน ตลอดจนทบทวนหลักการ แนวคิด และปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จของจุดจอดแล้วจรในต่างประเทศให้ครอบคลุมพื้นที่และระยะเวลาการพัฒนาระบบรถไฟที่ปรากฏในแผน M-MAP

/๑.๒ ศึกษา...

กลุ่มงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

๒๓ ธ.ค. ๖๐

๑.๒ ศึกษา วิเคราะห์ การพัฒนาจุดจอดแล้วจรบริเวณระบบขนส่งมวลชนและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ทั้งประเภทวัตถุประสงค์จอดแล้วจรโดยเฉพาะ (Exclusive Park & Ride) และการใช้งานร่วมกับการจอดรถเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (Multi-purpose Parking) เช่น ที่จอดรถบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ เป็นต้น และการพัฒนาจุดจอดแล้วร่วมกับโครงการพัฒนาที่ดินเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (Mixed-use Development)

งานที่ ๒ : กำหนดที่ตั้งขนาดความจุที่เหมาะสมในการพัฒนาจุดจอดแล้วจรให้สอดคล้องกับอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจรสำหรับระบบขนส่งมวลชนรางตามแผน M-MAP รวมถึงพัฒนาแนวทาง (Guidelines) ในการกำหนดองค์ประกอบของจุดจอดแล้วจรสำหรับแต่พื้นที่

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการกำหนดเกณฑ์เพื่อระบุความเหมาะสมของพื้นที่ในการพัฒนาจุดจอดแล้วจร เช่น ราคาที่ดิน ลักษณะของสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและเส้นทางโครงข่ายถนน และจัดลำดับความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่โดยใช้เกณฑ์ดังกล่าว ตลอดจนประเมินสัดส่วนผู้ใช้รถไฟฟ้าที่เข้าถึงสถานีโดยการจอดแล้วจรสำหรับแต่ละสถานีโดยพิจารณาทางเลือกในการเดินทางเข้าสู่สถานี และความสามารถในการแข่งขันของการจอดแล้วจรกับการเดินทางโดยรถยนต์ และประเมินปริมาณอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจรโดยใช้สัดส่วนดังกล่าว

งานที่ ๓ : เสนอทางเลือกรูปแบบการบริหารจัดการ การลงทุนที่เหมาะสม หน่วยงานรับผิดชอบ มาตรการที่จะนำไปสู่การปฏิบัติ และรูปแบบการส่งเสริม สร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามาใช้จุดจอดแล้วจรให้มากขึ้น

๓.๑ ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการกำหนดที่ตั้ง ขนาดความจุของจุดจอดแล้วจรให้สอดคล้องกับอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงพัฒนาแนวทาง (Guidelines) ในการกำหนดองค์ประกอบของจุดจอดแล้วจรสำหรับแต่พื้นที่ ตลอดจนเสนอทางเลือกรูปแบบการบริหารจัดการและการลงทุนที่เหมาะสม หน่วยงานรับผิดชอบ และมาตรการที่จะนำไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้ง จัดลำดับการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในแต่ละพื้นที่โดยอ้างอิงตามแผน M-MAP

๓.๒ นำเสนอรูปแบบการส่งเสริมสนับสนุนการให้บริการแก่ประชาชนเพื่อสร้างแรงจูงใจให้เกิดการใช้จุดจอดแล้วจรเข้ากับวิถีชีวิตประจำวันของประชาชน เพื่อให้ผู้ใช้บริการเข้ามาใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางมากขึ้น

งานที่ ๔ : งานจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดทำแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นแผนในระยะต่างๆ โดยแสดงพื้นที่จัดทำที่จอดแล้วจรโดยลำดับความสำคัญเร่งด่วน สำหรับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ (เช่น บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ เป็นต้น) และโครงการระบบขนส่งมวลชนที่เปิดให้บริการแล้ว (เช่น รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สีส้ม สีแดง เป็นต้น) ตลอดจนพื้นที่จอดแล้วจรในช่วงระยะอื่น

๔. งบประมาณในการดำเนินงาน

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

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน

ระยะเวลาการดำเนินการศึกษา ๖ เดือน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

/๖. คุณสมบัติ...

๒๖ ธ.ค. ๖๐

๖. คุณสมบัติของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาที่ประสงค์จะรับดำเนินโครงการ จะต้องเป็นสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาของรัฐ หรือบริษัทที่ปรึกษาไทย หรือบริษัทที่ปรึกษาไทยร่วมกับสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาของรัฐที่มีความรู้ความสามารถ และความเชี่ยวชาญ โดยบุคลากรของที่ปรึกษาต้องมีผู้ทรงคุณวุฒิและบุคลากรช่วยงานในด้านต่างๆ เพียงพอและครอบคลุม ดังนี้

๖.๑. บุคลากรหลัก

๖.๑.๑ ผู้จัดการโครงการ

๖.๑.๒ รองผู้จัดการโครงการ

๖.๑.๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง

๖.๑.๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง

๖.๑.๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์แบบจำลองระบบการจราจรและขนส่ง

๖.๑.๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการจราจร

๖.๑.๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินและการลงทุน

๖.๑.๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย

๖.๒ ที่ปรึกษาต้องจัดให้ผู้จัดการโครงการและ/หรือรองผู้จัดการโครงการรับผิดชอบการปฏิบัติงานตลอดระยะเวลาดำเนินงานโครงการ ส่วนตำแหน่งอื่นๆ สามารถจัดหามาเพื่อปฏิบัติงานเป็นประจำหรือเป็นระยะๆ ตามแผนปฏิบัติงาน ทั้งนี้ให้เป็นไปตามแผนระยะเวลาการทำงานของบุคลากรโครงการที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ กรอบเวลาและพร้อมที่จะสนับสนุนและนำเสนอผลการศึกษาในส่วนต่างๆ เมื่อได้รับการมอบหมายจาก สนข.

๖.๓ ที่ปรึกษาต้องแสดงและรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อผู้ละทิ้งงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ได้มีหนังสือแจ้งเวียนหน่วยงานอื่นๆ ทราบ โดยผู้เชี่ยวชาญแต่ละตำแหน่งต้องไม่ผูกพันกับสัญญาอื่นภายใต้ สนข. และหน่วยงานอื่น ในลักษณะการทำงานเต็มเวลาในเวลาเดียวกัน

๖.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้รับการเสนอชื่อในโครงการแต่ละราย จะต้องลงนามในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง เพื่อยืนยันการร่วมงานในครั้งนี้ หากมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณาในตำแหน่งที่เสนอ

๖.๕ ที่ปรึกษาต้องประสานงานและทำงานอย่างใกล้ชิดกับ สนข. โดยกองจัดระบบการจราจรทางบก จะเป็นหน่วยงานหลักในการประสานงานโครงการ

๗. หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๗.๑ ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาอุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่จำเป็น เพื่อให้การทำงานตามขอบเขตของงานที่ปรึกษาให้ประสบความสำเร็จ และที่ปรึกษาต้องส่งมอบอุปกรณ์ที่จัดซื้อโดยงบประมาณของโครงการนี้ทั้งหมดให้กับ สนข. เมื่อเสร็จสิ้นโครงการ

๗.๒ ที่ปรึกษาจะต้องปฏิบัติงานตามขอบเขตของการศึกษาให้ประสบผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ และจะต้องรับผิดชอบผลงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยที่จะต้องร่วมมือกับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดในการบริหารจัดการให้งานสำเร็จ

๗.๓ ที่ปรึกษาต้องดำเนินงานให้สอดคล้องและเหมาะสมกับมาตรฐานสากลและพื้นที่ อย่างไรก็ตาม

/การใช้มาตรฐาน...

๘ มี.ค. ๖๐

การใช้มาตรฐานดังกล่าวอาจจำเป็นต้องปรับแก้เป็นอย่างอื่น หากพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสมกับบริบทของแต่ละพื้นที่ รวมทั้งถ่ายทอดองค์ความรู้ และเทคโนโลยีในการวางแผนการจัดระบบการจราจรให้กับ สนข.

๗.๔ ที่ปรึกษาจะต้องเก็บรักษาข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ ข้อมูลดังกล่าวนี้ต้องพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา ที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการปรับแก้ข้อมูลหากพบว่าเกิดจากการผิดพลาดของที่ปรึกษา

๗.๕ ที่ปรึกษาต้องเก็บสำเนาและเอกสารต้นฉบับ รวมทั้งข้อมูลและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ทั้งหมดไว้เป็นความลับ และห้ามนำมาเปิดเผยหากไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก สนข. และต้องส่งมอบข้อมูลดังกล่าวที่ถูกจัดเก็บในแผ่นบันทึกข้อมูลที่ทันสมัยเมื่อการศึกษาเสร็จสิ้นและถือว่าเป็นสมบัติของ สนข.

๗.๖ ที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบการศึกษาให้เป็นไปตามมาตรฐานและหลักวิชาการ มีความถูกต้องของข้อมูลและเอกสาร รวมทั้งรายงานต่างๆ ที่ส่งมอบให้ สนข.

๗.๗ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นหลังจากสิ้นอายุสัญญาการว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาพร้อมที่จะช่วยบริการให้คำปรึกษาแก่ สนข. เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการเป็นอย่างดีโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

๘. การจัดทำรายงาน

รายงานทั้งหมดให้จัดทำเป็นภาษาไทย โดยมีรายงานหลักตามโครงการ (Project Report) และรายงานที่ต้องจัดทำ (Working Report) ดังนี้

๘.๑ ภายในเดือนที่ ๑ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๒๐ ชุด นับจากเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา เพื่อเสนอแนวทางการศึกษา กรอบการดำเนินงานของที่ปรึกษาตลอดระยะเวลาดำเนินการ

๘.๒ ภายในเดือนที่ ๔ ของการปฏิบัติงานที่ปรึกษาจะต้องส่งร่างรายงานแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร จำนวน ๒๐ ชุด

๘.๓ ภายในเดือนที่ ๖ ของการปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๕๐ ชุด และรายการประกอบอื่นๆ ดังต่อไปนี้

๘.๓.๑ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) จำนวน ๕๐ ชุด

๘.๓.๒ บันทึกข้อมูลอิเล็คทรอนิคส์ (ซีดีรอมหรือดีวีดีรอม) ตามข้อ ๘.๓ ในรูปแบบไฟล์ต้นฉบับ จำนวน ๑ ชุด และรูปแบบไฟล์ PDF จำนวน ๒๐ ชุด

๘.๓.๓ ข้อมูลสำรวจและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ ชุด

๘.๓.๔ วีดีทัศน์แสดงผลการศึกษา เพื่อทำความเข้าใจการศึกษาโดยภาพรวม มีความยาวประมาณ ๔-๕ นาที (ภาษาไทยและมีคำบรรยายภาษาอังกฤษ) จำนวน ๕๐ ชุด

๙. การจัดสัมมนา

ที่ปรึกษาจะจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นและถ่ายทอดองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ให้ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยจะจัดการสัมมนาฯ จำนวน ๑ ครั้ง โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ไม่น้อยกว่า ๕๐ คน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

/๑๐. การบริหาร...

๘ มี.ค. ๖๐

๑๐. การบริหารโครงการ

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ สนข. จะสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็น โดยจะแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษา เพื่อกำกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามข้อกำหนดขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR)

๑๑. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญา ตามที่กำหนดไว้ใน ป.ป.ช.

๑๑.๑ ที่ปรึกษาจะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข.ต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อว่าเป็นคู่สัญญาที่ไม่ได้แสดงบัญชีรายรับรายจ่าย หรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญตามประกาศของคณะกรรมการ ป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔

๑๑.๒ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ซึ่งได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Government Procurement: e-GP) ต้องลงทะเบียนในระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมบัญชีกลางที่เว็บไซต์ศูนย์ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ

ที่ปรึกษาที่ได้รับการคัดเลือก ให้รับจ่ายเงินผ่านบัญชีธนาคาร เว้นแต่การรับจ่ายเงินแต่ละครั้งซึ่งมีมูลค่าไม่เกินสามหมื่นบาท สามารถรับจ่ายเป็นเงินสดได้ และให้จัดทำบัญชีแสดงรายรับรายจ่ายยื่นต่อกรมสรรพากร และปฏิบัติตามประกาศ ปปช. เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๔ และ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๕

๑๑.๓ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ตได้ที่ http://e-workflow.mot.go.th/motconsult/PreProject/ExportExcelForm/.... และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดีส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นซอง

ข้อมูลที่ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาจะต้องยินยอมให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลาง ของกระทรวงคมนาคม และดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งานศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม

๑๒. ข้อสงวนสิทธิ์ของ สนข.

สนข. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการว่าจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอนโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้งและเรียกร้องค่าใช้จ่าย หรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินการตามโครงการนี้ จะต้องลงนามในสัญญากับ สนข. ภายในระยะเวลาที่ สนข. แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่ลงนามในสัญญา สนข. สงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการว่าจ้างในครั้งนี้ และอาจพิจารณาเรียกร้องให้ชดใช้ความเสียหาย (ถ้ามี) รวมทั้งพิจารณาให้เป็นผู้ทิ้งงานตามระเบียบของทางราชการ และจะก่อหนี้ผูกพันได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุมัติเงินประจำงวดจากสำนักงบประมาณแล้ว

กองจัดระบบการจราจรทางบก
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม
(๒๓ ก.พ. ๒๕๖๐ คกก.กลั่นกรอง TOR๕/๒๕๖๐ และ ๓ มี.ค. ผอ.กบ. TOR๑/๒๕๖๐)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

๘ มี.ค ๖๐