

**รายละเอียดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้าง ราคากลางและการคำนวณราคากลาง
ในงานจ้างที่ปรึกษาศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี**

๑. ชื่อโครงการ ศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี

๒. วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ยี่สิบแปดล้านบาทถ้วน)

๓. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) วันที่ ๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

เป็นเงิน ๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ยี่สิบแปดล้านบาทถ้วน)

๔. ค่าตอบแทนบุคลากร จำนวน ๒๑,๑๑๔,๙๖๐ บาท ประกอบด้วย

๔.๑ ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ

๔.๒ คุณสมบัติที่ปรึกษา ต้องเป็นที่ปรึกษาที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง ที่มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญ มีผลงานที่เกี่ยวข้องเป็นที่ประจักษ์ โดยบุคลากรของคณะที่ปรึกษาต้องมีผู้ทรงคุณวุฒิและบุคลากรช่วยงานในด้านต่างๆ เพียงพอและครอบคลุม อย่างน้อยประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ ดังตารางคุณสมบัติที่ปรึกษาข้างทำนี้

๔.๓ จำนวนที่ปรึกษา บุคลากรหลัก ๑๗ คน และบุคลากรสนับสนุน ๓๖ คน

คุณสมบัติที่ปรึกษา								
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษาไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์การดำเนินงานไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวนคน-เดือน		ค่าตอบแทนต่อเดือน	ตัวคูณอัตราค่าตอบแทน (Mark-Up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
				คน	เดือน			
บุคลากรหลัก				๑๑,๗๘๔,๙๖๐				
๑. ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาเอก	วิศวกรรม	๒๐	๑	๘	๙๙,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๑,๙๖๔,๑๖๐
๒. รองผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑	๘	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๘๑๕,๗๖๐
๓. ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบขนส่งสาธารณะ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑	๖	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๖๑๑,๘๒๐
๔. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจร	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑	๖	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๖๑๑,๘๒๐
๕. ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑	๖	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๖๑๑,๘๒๐
๖. ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑	๖	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๖๑๑,๘๒๐
๗. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑	๖	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๖๑๑,๘๒๐
๘. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑	๖	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๖๑๑,๘๒๐
๙. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมปฐพีวิทยาหรือธรณีวิทยา	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑	๕	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๕๐๙,๘๕๐
๑๐. ผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินราคา	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑	๕	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๕๐๙,๘๕๐

๑๑. ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบขนส่งอัจฉริยะ (ITS)	ปริญญาโท	เทคโนโลยีสารสนเทศฯ	๑๐	๑	๕	๖๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๗๕๗,๓๕๐
๑๒. ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางผังเมือง	ปริญญาโท	ผังเมือง/วิศวกรรม	๑๐	๑	๕	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๕๐๙,๘๕๐
๑๓. ผู้เชี่ยวชาญด้านสถาปนิกหรือภูมิศาสตร์	ปริญญาตรี	สถาปัตยกรรม	๑๐	๑	๕	๓๒,๘๐๐	๒.๔๗๕*	๔๐๕,๙๐๐
๑๔. ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์หรือการเงิน	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑	๕	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕*	๑,๐๐๙,๘๐๐
๑๕. ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ปริญญาโท	สิ่งแวดล้อม/วิศวกรรม	๑๐	๑	๕	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๕๐๙,๘๕๐
๑๖. ผู้เชี่ยวชาญด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม	ปริญญาโท	สังคมศาสตร์/วิศวกรรม	๑๐	๑	๖	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๖๑๑,๘๒๐
๑๗. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาโท	กฎหมาย/วิศวกรรม	๑๐	๑	๕	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕*	๕๐๙,๘๕๐
บุคลากรสนับสนุน								๙,๓๓๐,๐๐๐
๑. วิศวกรผู้ช่วย	ปริญญาตรี	วิศวกรรม		๗	๑๐	๓๐,๐๐๐		๒,๑๐๐,๐๐๐
๒. นักวางแผนการขนส่ง	ปริญญาตรี	วิศวกรรม		๒	๑๐	๓๐,๐๐๐		๖๐๐,๐๐๐
๓. นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม	ปริญญาตรี	วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม		๓	๑๐	๓๐,๐๐๐		๙๐๐,๐๐๐
๔. นักวิชาการด้านเศรษฐศาสตร์/การเงิน	ปริญญาตรี	เศรษฐศาสตร์/การเงิน		๒	๑๐	๓๐,๐๐๐		๖๐๐,๐๐๐
๕. นักเทคโนโลยีสารสนเทศคอมพิวเตอร์	ปริญญาตรี	เทคโนโลยีสารสนเทศคอมพิวเตอร์		๒	๑๐	๓๐,๐๐๐		๖๐๐,๐๐๐
๖. นักภูมิศาสตร์	ปริญญาตรี	ภูมิศาสตร์/สาขาที่เกี่ยวข้อง		๒	๑๐	๓๐,๐๐๐		๖๐๐,๐๐๐
๗. ผู้ช่วยด้านกฎหมาย	ปริญญาตรี	กฎหมาย		๒	๑๐	๓๐,๐๐๐		๖๐๐,๐๐๐
๘. ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์	ปริญญาตรี	สังคมศาสตร์/สาขาที่เกี่ยวข้อง		๔	๑๐	๓๐,๐๐๐		๑,๒๐๐,๐๐๐
๙. นักเขียนแบบ	ปริญญาตรี	สถาปัตยกรรม		๒	๑๐	๓๐,๐๐๐		๖๐๐,๐๐๐
๑๐. ช่างเทคนิค	ต่ำกว่าปริญญาตรี			๓	๑๐	๑๒,๐๐๐		๓๖๐,๐๐๐
๑๑. ช่างเขียนแบบ	ต่ำกว่าปริญญาตรี			๓	๑๐	๑๒,๐๐๐		๓๖๐,๐๐๐
๑๒. เลขานุการโครงการ	ปริญญาตรี	ทุกสาขา		๒	๑๕	๑๕,๐๐๐		๔๕๐,๐๐๐
๑๓. เจ้าหน้าที่ธุรการ	ต่ำกว่าปริญญาตรี			๒	๑๕	๑๒,๐๐๐		๓๖๐,๐๐๐
รวมทั้งสิ้น								๒๑,๑๔๔,๙๖๐

หมายเหตุ: * ตัวคูณอัตราค่าตอบแทน (Mark Up Factor) = ๒.๔๗๕ หมายถึงบริษัทที่ปรึกษาไม่สามารถแสดงหลักฐานได้ประกอบด้วย

๑. ไม่รับรองระบบคุณภาพที่เป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการแสดงว่าบริษัทมีการพัฒนาระบบคุณภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบ ISO เป็นต้น
๒. มีหลักฐานการมีซอฟต์แวร์ที่ถูกกฎหมายสำหรับพนักงานไว้ใช้งานอย่างน้อยร้อยละ ๓๐ ของพนักงานทั้งบริษัท
๓. มีใบรับรองประกันวิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance) ของบริษัทในมูลค่าไม่ต่ำกว่า ๓๐ ล้านบาท ในปีที่ยื่นข้อเสนอ


- ๑ ธ.ค. ๒๕๖๐

๕. ค่าวัสดุอุปกรณ์ จำนวน ๗๗๙,๒๕๐ บาท ประกอบด้วย

๕.๑	ค่าใช้จ่ายจัดทำรายงานและเอกสาร			๗๗๙,๒๕๐ บาท
๕.๑.๑	รายงานเบื้องต้น (Inception Report)			
	จำนวน ๒๕ ชุด	ชุดละ ๘๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๒๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๒	รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report I)			
	จำนวน ๒๕ ชุด	ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๒๕,๐๐๐ บาท
๕.๑.๓	รายงานฉบับกลาง (Interim Report)			
	จำนวน ๒๕ ชุด	ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๒๕,๐๐๐ บาท
๕.๑.๔	รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (Progress Report II)			
	จำนวน ๒๕ ชุด	ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๒๕,๐๐๐ บาท
๕.๑.๕	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)			
	จำนวน ๒๕ ชุด	ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๒๕,๐๐๐ บาท
๕.๑.๖	ร่างแผนแม่บทการพัฒนากระบวนการขนส่งสาธารณะและโครงข่ายเชื่อมโยง			
	จำนวน ๒๕ ชุด	ชุดละ ๘๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๒๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๗	ร่างแผนการจัดระบบการจราจร			
	จำนวน ๒๕ ชุด	ชุดละ ๘๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๒๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๘	ร่างแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลัก			
	จำนวน ๒๕ ชุด	ชุดละ ๘๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๒๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๙	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)			
	จำนวน ๑๐๐ ชุด	ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๑๐๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๐	แผนแม่บทการพัฒนากระบวนการขนส่งสาธารณะและโครงข่ายเชื่อมโยง			
	จำนวน ๑๐๐ ชุด	ชุดละ ๙๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๙๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๑	แผนการจัดระบบการจราจร			
	จำนวน ๑๐๐ ชุด	ชุดละ ๙๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๙๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๒	แผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลัก			
	จำนวน ๑๐๐ ชุด	ชุดละ ๙๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๙๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๓	รายงานบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทย			
	จำนวน ๑๕๐ ชุด	ชุดละ ๘๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๑๒๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๔	รายงานบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาอังกฤษ			
	จำนวน ๕๐ ชุด	ชุดละ ๘๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๔๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๕	วีดิทัศน์แสดงผลสรุปเพื่อทำความเข้าใจการศึกษาโดยภาพรวม ความยาวประมาณ ๔-๕ นาที			
	จำนวน ๑ เรื่อง บรรจุในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD)			
	จำนวน ๕ ชุด	ชุดละ ๓๕๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๑,๗๕๐ บาท
๕.๑.๑๖	รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทย และภาษาอังกฤษ ในรูปแบบ E-Book ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) พร้อมคำอธิบายและโปรแกรมเปิดข้อมูลอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม			
	จำนวน ๑๕๐ ชุด	ชุดละ ๓๕๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๕๒,๕๐๐ บาท
๕.๑.๑๗	รายงานและไฟล์ข้อมูลที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด บันทึกใน Portable Hard disk พร้อมทั้งโปรแกรมเปิดข้อมูล			
	จำนวน ๕ ชุด	ชุดละ ๓,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๑๕,๐๐๐ บาท
๕.๒	ค่าจัดหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ -ไม่มี-			

๖. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปต่างประเทศ (ถ้ามี) -ไม่มี-

๓. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน ๖,๑๐๕,๗๙๐ บาท ประกอบด้วย

๓.๑	ค่าใช้จ่ายสำนักงาน		๗๕๐,๐๐๐ บาท
๓.๑.๑	ค่าเช่าสำนักงาน		
	ระยะเวลา ๑๕ เดือน เดือนละ ๒๕,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๓๗๕,๐๐๐ บาท
๓.๑.๒	ค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด		
	ระยะเวลา ๑๕ เดือน เดือนละ ๑๕,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๒๒๕,๐๐๐ บาท
๓.๑.๓	ค่าบริการสื่อสาร		
	ระยะเวลา ๑๕ เดือน เดือนละ ๑๐,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๑๕๐,๐๐๐ บาท
๓.๒	ค่าใช้จ่ายในการเก็บข้อมูล การสำรวจภาคสนามและประชาสัมพันธ์		๓,๔๘๓,๘๙๐ บาท
๓.๒.๑	ค่าจัดทำแผนที่		๕๘๐,๐๐๐ บาท
๓.๒.๒	งานสำรวจสภาพภูมิประเทศ		๕๘๐,๐๐๐ บาท
๓.๒.๓	งานสำรวจรังวัดทรัพย์สินและสาธารณูปโภค		๕๘๐,๐๐๐ บาท
๓.๒.๔	งานสำรวจด้านการจราจร		๕๘๐,๐๐๐ บาท
๓.๒.๕	งานสำรวจทางด้านสิ่งแวดล้อม		๕๘๐,๐๐๐ บาท
๓.๒.๖	งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน		๕๘๓,๘๙๐ บาท
๓.๓	ค่าใช้จ่ายในการสัมมนาและฝึกอบรม		๑,๘๗๑,๙๐๐ บาท
๓.๓.๑	จัดประชุมสัมมนา จำนวน ๓ ครั้ง		๘๕๙,๕๐๐ บาท
๓.๓.๒	จัดประชุมกลุ่มย่อย จำนวน ๒ ครั้ง		๕๑๑,๐๐๐ บาท
๓.๓.๒	จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ จำนวน ๒ ครั้ง		๕๐๑,๔๐๐ บาท

๔. รายชื่อผู้รับผิดชอบในการกำหนดค่าใช้จ่าย/ดำเนินการ/ขอบเขตดำเนินการ (TOR)

(นายนิรันดร์ เกตุแก้ว)

ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

(นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

(นายศิริเกษ อภิรัตน์)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

(นางสาวสมใจ รวยสันเทียะ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

(นางสาวทวิชกร ทะสี)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

๕. ที่มาของการกำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง)

๕.๑ หลักเกณฑ์ราคากลางการจ้างที่ปรึกษา ตามหนังสือสำนักบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๙๐๓/๑๒๗๒๕ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๖

๕.๒ อัตราค่าใช้จ่ายการจ้างที่ปรึกษาในการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี ของสำนักมาตรฐานงบประมาณ มกราคม ๒๕๖๐

ขอบเขตโดยละเอียดของงานที่จะจ้างที่ปรึกษา (Terms of Reference)

ศึกษาแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี

๑. หลักการและเหตุผล

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศจะต้องมุ่งสนับสนุนการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการ ช่วยสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีของทุกคนในสังคม และช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม และยังได้กำหนดแนวทางพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายสมบูรณ์และลดต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม โดยให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่ต้นทุนต่ำ เช่น การขนส่งทางน้ำ และระบบราง โดยการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบรางเพื่อเพิ่มทางเลือกการขนส่งที่รวดเร็วและต้นทุนต่ำ โดยต้องมีการวางเครือข่ายระบบรางของประเทศที่ชัดเจนเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและสามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด การพัฒนาความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ (Greater Mekong Sub region: GMS) ความร่วมมือภายใต้แผนงานความร่วมมืออินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ประเทศไทย (IMT-GT) ความเชื่อมโยงในประชาคมอาเซียนและการเชื่อมโยงกับเส้นทางสายไหม (Belt and Road Initiative) รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค พื้นที่ และเมือง ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ที่ได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง โดยผลักดันการพัฒนาการขนส่งทางราง ระบบขนส่งสาธารณะ โครงข่ายถนน การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำ รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อให้มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ สนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากระบบส่วนบุคคลเป็นระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นรูปธรรม การปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในภูมิภาค รวมทั้งการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะทั้งระบบเพื่อให้การบริการมีคุณภาพมาตรฐาน และเป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ ยังได้กำหนดแนวทางการพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก ตลอดจนเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่

กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดนโยบายพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติดังกล่าว โดยกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) มีเป้าหมายในการเสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม เศรษฐกิจ ความปลอดภัย และสร้างโอกาสในการแข่งขัน ให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งในระยะเร่งด่วนจะดำเนินการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับเมืองหลักในภูมิภาค และแก้ไขปัญหาการจราจรจากเมืองหลักในภูมิภาคสู่ปริมณฑล เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนให้สามารถเดินทางจากต้นทางไปถึงปลายทางได้อย่างต่อเนื่อง สะดวกสบายปลอดภัย และมีต้นทุนในการเดินทางที่ต่ำ และกำหนดยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง ภาคตะวันออกเฉยงเหนือ ที่มีสาระสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งทางถนน ทางราง และทางอากาศ ทั้งในเขตเมือง ระหว่างเมือง ระหว่างภูมิภาค และระหว่างประเทศ ให้เกิดการเชื่อมโยงและมีประสิทธิภาพ (Connectivity) การพัฒนาและส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตเมือง ระหว่างเมือง ให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างมี



ประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัย ทั้งถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมทั้งการแก้ไขปัญหาการจราจร (Mobility) และการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนและสร้างโอกาสในการพัฒนาพื้นที่เมือง ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ ของประเทศและพื้นที่เฉพาะ (Corridors and Area Development) เช่น ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: E-WEC) ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones: SEZ) ในครั้งนี้ กระทรวงคมนาคมเห็นว่า จังหวัดอุดรธานีมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการคมนาคมและการท่องเที่ยวของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง มีระบบการคมนาคมขนส่งประกอบด้วยทางรถไฟ ทางรถโดยสารประจำทาง (ภายในเมืองและระหว่างเมือง) ทางรถไฟ (เส้นทางกรุงเทพมหานคร - จังหวัดอุดรธานี - จังหวัดหนองคาย) และทางเครื่องบิน นอกจากนี้ ยังสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ทางถนน อย่างไรก็ดีตาม ในปัจจุบัน จังหวัดอุดรธานีมีปัญหาด้านการขนส่งและจราจร โดยเฉพาะในเขตเมืองอุดรธานี ซึ่งกำลังประสบปัญหาการจราจรติดขัดเช่นเดียวกับเมืองใหญ่อื่น ๆ โดยเป็นปัญหาเรื้อรังและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดอุดรธานี ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความเชื่อมโยงของชุมชนและพื้นที่โดยรอบ รวมถึงการขยายช่องจราจร เพื่อที่จะช่วยแก้ปัญหาการจราจรภายในเขตเทศบาลนครอุดรธานี โดยยังไม่มีแนวคิดที่จะพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะและจัดระบบการจราจรเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ในเขตเมืองอุดรธานีและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง ที่มีการประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ อันจะทำให้ปัญหาด้านการขนส่งและจราจรของจังหวัดอุดรธานียากต่อการแก้ไข และยังเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในอนาคตอีกด้วย

ด้วยเหตุผลดังกล่าว กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงเห็นสมควรให้มีการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี เพื่อเป็นการแก้ปัญหาการจราจรอย่างเป็นระบบและยั่งยืน และพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้เกิดการเชื่อมต่อและอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน นักธุรกิจ และนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยวและวัฒนธรรมที่สำคัญของจังหวัดอุดรธานี เพื่อเพิ่มควมมีชีวิตชีวาของเมืองให้พร้อมรับการพัฒนาด้านต่าง ๆ ที่จะตามมาในอนาคตตลอดจนกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ให้สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศในบริบทพื้นที่ของจังหวัดอุดรธานี รวมทั้งยังเป็นการลดการใช้และนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศ ตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ นโยบายของรัฐบาล และกระทรวงคมนาคม

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะและโครงข่ายเชื่อมโยงในเขตพื้นที่ศึกษา เพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ให้เกิดการเชื่อมต่อและอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน

๒.๒ เพื่อจัดทำแผนการจัดระบบการจราจรในเขตพื้นที่ศึกษาเพื่อแก้ปัญหาการจราจรอย่างเป็นระบบและยั่งยืน

๒.๓ เพื่อศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน ตลอดจนแนวทางและรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ของโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา

๒.๔ เพื่อจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลักรวมทั้งจุดจอดแล้วจรในเขตพื้นที่ศึกษา



๓. ขอบเขตของงาน

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาครอบคลุมถึงเขตผังเมืองรวมอุดรธานี และพื้นที่ต่อเนื่องในจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดใกล้เคียง ที่มีศักยภาพด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการค้าชายแดน และนิคมอุตสาหกรรม เป็นต้น

๓.๑ งานส่วนที่ ๑ งานจัดทำแผนแม่บทพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะและโครงข่ายเชื่อมโยง โดยที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการอย่างน้อย ประกอบด้วย

๓.๑.๑ ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ผลการศึกษา และการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการต่างๆ พร้อมทั้งรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๓.๑.๑.๑ ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ผลการศึกษา นโยบาย แผนยุทธศาสตร์ ผังเมือง และแผนงาน/โครงการ ผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผลการดำเนินงานต่าง ๆ ที่จำเป็นและเกี่ยวข้อง เช่น โครงการศึกษาสำรวจ ออกแบบระบบขนส่งมวลชนและแนวทางแก้ไขปัญหารถราจรในเขตพื้นที่ศึกษา โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หอนงคาย และโครงการศึกษาออกแบบที่เกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้าทางคู่ โครงการศึกษาที่เกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางและสถานีขนส่งผู้โดยสาร โครงการศึกษาพัฒนาผังเมืองรวมจังหวัด ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ยุทธศาสตร์จังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด เป็นต้น ตลอดจนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเพื่อนบ้านที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศไทยผ่านทางจังหวัดอุดรธานีรวมทั้งแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดในภูมิภาคและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๑.๒ ศึกษา รวบรวมข้อมูลการดำเนินงานทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะและการเชื่อมต่อ รวมถึงการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อดี ข้อเสียของระบบ หรือปัญหา อุปสรรคในการดำเนินงานเพื่อประยุกต์ใช้ในการศึกษาต่อไป

๓.๑.๑.๓ สำรวจ รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิด้านระบบการขนส่งและจราจร เศรษฐกิจ สังคม ประชากร สิ่งแวดล้อม การใช้ประโยชน์ที่ดิน การเจริญเติบโตของเมือง บทบาทของพื้นที่ทั้งของส่วนราชการ และเอกชนที่อยู่โดยรอบสถานีของระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบ รวมทั้ง กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่จังหวัดอุดรธานี โดยกรณีการจัดทำข้อมูล แผนที่ ให้ใช้มาตราส่วนที่เหมาะสมเพื่อเป็นแผนที่ต้นฉบับ

๓.๑.๑.๔ สำรวจแหล่งกิจกรรมในพื้นที่ศึกษาที่ก่อให้เกิดการเดินทาง รวมทั้งสำรวจพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านเศรษฐกิจ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการค้าชายแดน นิคมอุตสาหกรรม เป็นต้น

๓.๑.๒ ศึกษาสภาพปัญหา คาดการณ์และวิเคราะห์ศักยภาพ แนวโน้มและทิศทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สภาพแวดล้อม การพัฒนาเมือง รวมทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพื้นที่ศึกษา

๓.๑.๓ ศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่ศึกษา ดังนี้

๓.๑.๓.๑ ศึกษาวิเคราะห์และประมาณการรูปแบบการเดินทาง ความต้องการการเดินทาง ปริมาณผู้โดยสารทุกรูปแบบ รวมทั้งโครงข่ายการเดินทาง ทั้งระบบขนส่งสาธารณะระบบหลัก ระบบรอง และระบบเสริม

๓.๑.๓.๒ ศึกษารูปแบบการเดินทางที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบแนวเส้นทางทางเลือกและผลกระทบในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น รูปแบบการ

เชื่อมต่อ แนวเส้นทาง ผลกระทบด้านชุมชน สังคม วัฒนธรรม รวมทั้งผลกระทบต่อศักยภาพของพื้นที่ ทั้งในด้าน ภูมิศาสตร์ เศรษฐกิจ สังคม ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ความเป็นไปได้ทาง วิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ การเงิน ผลกระทบต่อการระบายน้ำกรณีเกิดอุทกภัยหรือภาวะน้ำรอการ ระบาย เป็นต้น โดยให้บูรณาการกับการเดินทางรูปแบบต่าง ๆ ทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและแผนการดำเนินงานใน อนาคต

๓.๑.๓.๓ เปรียบเทียบทางเลือกแนวเส้นทาง และจัดลำดับความสำคัญเพื่อนำเสนอแนว เส้นทางนำร่องในการพัฒนา ตลอดจนโครงข่ายตามผลการศึกษาทางเลือกรูปแบบต่าง ๆ เพื่อคัดเลือกแนว เส้นทางและโครงข่ายที่มีความเหมาะสม รวมทั้งเปรียบเทียบเทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ที่ สอดคล้องกับแนวเส้นทางและโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเหมาะสม

๓.๑.๓.๔ ศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ด้านวิศวกรรม ด้านการวางผังเมืองและ สถาปัตยกรรม รวมทั้งการจัดวางโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีของระบบที่เกี่ยวข้องโดยเสนอแนะระบบ ขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อการเดินทางทุกรูปแบบ ทั้งระบบขนส่งสาธารณะหลัก ระบบขนส่งสาธารณะรอง และระบบขนส่งส่วนบุคคลที่เหมาะสมและสอดคล้องตามผลการศึกษา ตลอดจนยกระดับหรือปรับปรุงระบบ ขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีศักยภาพสามารถรองรับระบบขนส่งสาธารณะระบบหลัก ระบบรอง และ ระบบเสริมได้

๓.๑.๓.๕ กำหนดกรอบภาพรวม (Conceptual) ของแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่ง สาธารณะที่แสดงรายละเอียดผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง เช่น ผลการวิเคราะห์ด้านการขนส่งและจราจร การเชื่อมต่อการเดินทาง การพัฒนาเมือง กฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพื้นที่สถานี จุดจอด และบริเวณ เชื่อมต่อระบบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ เป็นต้น

๓.๑.๓.๖ จัดลำดับความสำคัญการดำเนินงานเพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและเสนอแนะ ขั้นตอน (Phasing) เพื่อการบริหารจัดการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทาง ที่มีประสิทธิภาพ

๓.๑.๓.๗ ประเมินการกรอบวงเงินลงทุนทั้งระบบพร้อมทั้งเสนอแนวทาง รูปแบบการ ลงทุนเบื้องต้น และหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักที่เหมาะสมในการนำไปสู่การปฏิบัติสำหรับหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง เพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐโดยอาจจะส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชนหรือร่วมลงทุนกับ ภาคเอกชนภายใต้กรอบอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความสามารถทางการเงินและ ศักยภาพขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการมีส่วนร่วมบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะด้วย

๓.๑.๓.๘ จัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Environmental Check List) เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาจัดทำรายงาน EIA ต่อไป

๓.๑.๔ จัดทำแผนแม่บทพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่ศึกษา เชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งระบบหลัก ระบบรอง และระบบเสริมในเขตพื้นที่ศึกษา

๓.๒ งานส่วนที่ ๒ งานจัดทำแผนการจัดระบบการจราจรในเขตพื้นที่ศึกษา

ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำแผนการจัดระบบการจราจรในเขตพื้นที่ศึกษา ดังนี้

๓.๒.๑ ศึกษา สำรวจ รวบรวมข้อมูลแผนงาน โครงการ และมาตรการ รวมทั้งข้อมูลที่สำคัญและ จำเป็นเหมาะสม ด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านการผังเมือง ด้านการจัดจราจร และสภาพลักษณะการใช้ ประโยชน์ที่ดินที่จำเป็นเพื่อทราบสถานการณ์ปัจจุบันของสภาพจราจรและประกอบการศึกษาวิเคราะห์สภาพการ เดินทาง



๓.๒.๒ งานศึกษา และวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการจราจร

๓.๒.๒.๑ ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อให้ทราบสภาพการจราจรในปัจจุบัน รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลในการคาดการณ์สภาพการจราจรในอนาคต ประเมินสาเหตุของปัญหาการขนส่งและจราจร จัดกลุ่มของปัญหาด้านการจราจรและคาดคะเนแนวโน้มของปัญหา

๓.๒.๒.๒ ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร ที่ได้จากการสัมภาษณ์ และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อหารูปแบบและพฤติกรรมของการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวตลอดจนการขยายตัวของพื้นที่เศรษฐกิจในเขตเมืองและพื้นที่ใกล้เคียงที่จะส่งผลต่อการเดินทางและคาดการณ์ความต้องการเดินทางในอนาคต

๓.๒.๒.๓ วิเคราะห์การพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อมของเมือง เพื่อวางแผนรองรับความต้องการเดินทางในอนาคตให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มการขยายตัวของเมืองและการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพที่จะรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตทั้งนี้ให้รวมถึงการรองรับการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต

๓.๒.๓ เสนอแนะแผนงาน โครงการ มาตรการ และวิธีการดำเนินการปรับปรุงสภาพทางกายภาพที่เป็นรูปธรรม (ถ้ามี) การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาจัดระบบการจัดการจราจรให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับระบบการจัดการจราจรและระบบการเชื่อมต่อในพื้นที่เขตพื้นที่ศึกษา เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตพื้นที่ศึกษาอย่างยั่งยืน โดยต้องมีรายละเอียดเพียงพอที่จะทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในระยะเร่งด่วนและระยะต่าง ๆ ได้

๓.๒.๔ ประเมินสภาพการจราจรในพื้นที่ศึกษาภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และแผนจราจรตามระยะเวลาที่เสนอ

๓.๒.๕ จัดทำแผนการจัดการระบบการจราจรในเขตพื้นที่ศึกษา

๓.๒.๖ จัดทำตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนงาน โครงการ มาตรการที่เสนอแนะ ตลอดจนประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินการ เพื่อใช้ประโยชน์ในการติดตามประเมินผลแผนงาน โครงการ และมาตรการดังกล่าว

๓.๓ งานส่วนที่ ๓ งานศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน ตลอดจนแนวทางและรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม และออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ของโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา

๓.๓.๑ วิเคราะห์ และศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม และการเงิน ประกอบด้วย

๓.๓.๑.๑ วิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความเหมาะสมของด้านสถาปัตยกรรม

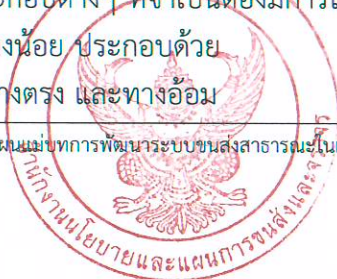
๓.๓.๑.๒ เปรียบเทียบทางเลือกของแนวเส้นทางการพัฒนา รูปแบบการก่อสร้างที่เป็นไปได้ในทุกปัจจัยทั้งทางด้านค่าก่อสร้าง เทคนิคการก่อสร้าง ค่าเวนคืน คุณภาพการให้บริการ ระยะเวลาการเดินทาง และผลกระทบอื่นๆ

๓.๓.๑.๓ กำหนดแนวคิดเบื้องต้น โดยรวบรวมผลการวิเคราะห์การเดินทาง ผลการสำรวจสภาพธรณีวิทยา ผลการสำรวจและศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม และอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่อกำหนดแนวทางการออกแบบระบบขนส่งสาธารณะ โดยจะต้องครอบคลุมถึงองค์ประกอบต่างๆ ที่จำเป็นต้องมีการให้บริการ

๓.๓.๑.๔ วิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจและการเงินอย่างน้อย ประกอบด้วย

- ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ ทั้งทางตรง และทางอ้อม

ร่างขอบเขตโดยละเอียดของงานที่จะจ้างที่ปรึกษา (Terms of Reference) ศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี



- ๑ ธ.ค. ๒๕๖๐

- ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ และการเงินในรูปของ NPV, EIRR, FIRR, B/C Ratio
- ค่าใช้จ่ายในการลงทุนโครงการและการดำเนินงาน
- วิเคราะห์โครงสร้างอัตราค่าโดยสาร และค่าระวางสินค้า
- วิเคราะห์ และเสนอแนะแนวทางรวมทั้งรูปแบบการลงทุน และแหล่งเงินทุน
- เสนอแนะแผนการลงทุน และแผนการชำระเงิน
- ประเมินตัวชี้วัดทางการเงิน และจัดทำแผน Pro-Forma Financial

Statement เช่น Profit & Loss

- วิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis)
- กรณีเสนอให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ให้จัดทำข้อเสนอแนะ

แนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุน และกำหนดบทบาทของเอกชน ทั้งในเรื่องของแนวทางและรูปแบบการลงทุน วิธีการ ข้อกำหนด และข้อกฎหมาย

๓.๓.๒ จัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมฯ โดยในประเด็นการลงทุน การจัดทำงบประมาณ และการวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการเงิน และเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามแนวทางและหลักเกณฑ์ การวิเคราะห์โครงการของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๓.๓.๓ การสำรวจแนวเส้นทางโครงการนำร่องและจัดทำแผนที่แสดงภูมิประเทศ แผนที่แสดงเขตที่ดินและแผนที่แสดงสาธารณูปโภคในรูปแบบทางเทคนิคและรูปแบบที่เข้าใจได้ง่ายแก่บุคคลทั่วไป ประกอบด้วย

(๑) จัดหาภาพถ่ายดาวเทียม มาตราส่วน ๑:๔,๐๐๐ เพื่อเป็นแผนที่ต้นฉบับ

(๒) สำรวจภูมิประเทศ (Topographic Survey) ของพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะตลอดแนวเส้นทาง พร้อมจัดทำแผนที่

(๓) จัดทำหมุดสำรวจควบคุมทางราบและทางตั้ง (Horizontal and Vertical Control Survey) ตามแนวเส้นทาง ซึ่งหมุดดังกล่าวจะต้องใช้ค่าพิกัดระบบเดียวกันกับที่กรมที่ดินใช้อยู่ในปัจจุบันหรือตามที่ สนข. กำหนด

๓.๓.๔ การสำรวจด้านธรณีวิทยาและปฐพีวิทยา

(๑) สำรวจในภาคสนาม โดยมีจำนวนหลุมเจาะให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และนำไปใช้ในการออกแบบเบื้องต้นได้

(๒) ตรวจสอบและวิเคราะห์ตัวอย่างดินเพื่อหาคุณสมบัติพื้นฐานให้ครบถ้วน

(๓) จัดทำรายงานเพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับการออกแบบงานฐานราก งานถนน งานระบายน้ำ และงานโครงสร้างอื่นที่จำเป็น

(๔) จัดทำรายงานแหล่งวัสดุที่จะใช้ในการก่อสร้าง ซึ่งควรมีข้อมูลปริมาณและที่ตั้งแหล่งวัสดุหลักบริเวณใกล้แนวเส้นทาง รวมทั้งปริมาณและที่ตั้งแหล่งวัสดุสำรองที่อยู่ไกลออกไป

๓.๓.๕ สำรวจ ตรวจสอบ พื้นที่รับน้ำที่สำคัญ (คลอง แม่น้ำ ฯลฯ) สิ่งก่อสร้างที่กีดขวางการระบายน้ำ รวมทั้งสะพาน ช่องน้ำและระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ วิเคราะห์และพยากรณ์สภาพภูมิอากาศ

๓.๓.๖ ออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และการประมาณราคาก่อสร้าง



(๑) แบบการสำรวจ (Survey Plan) แผนที่แสดงตำแหน่งโครงการ (Key Map) แบบรายละเอียดทั่วไป (General Layout)

(๒) ออกแบบโครงสร้างทาง จุดตัด แผนการเดินทาง รวมทั้งวิเคราะห์ความจุทาง

(๓) จัดทำแผนผังแนวทางแบบเบื้องต้น (Preliminary Drawing) และออกแบบโครงสร้างพื้นฐานสำหรับผู้โดยสาร และโครงข่ายถนน หรือโครงข่ายอื่น เพื่อเชื่อมบริเวณทางเข้าสถานี

(๔) ออกแบบสถานีระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเหมาะสมกับอัตลักษณ์ของพื้นที่

(๕) ประเมินการก่อสร้างและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเบื้องต้น โดยแสดงถึง ราคาวัสดุ ก่อสร้าง ค่าจ้าง แรงงาน ค่าชดเชยที่ดินสิ่งปลูกสร้างและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ รวมทั้งประมาณราคาต่อหน่วย (Unit Rate)

๓.๔ งานส่วนที่ ๔ งานจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลักรวมทั้งจุดจอดแล้วจร
ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องต่อการพัฒนาการบูรณาการเชื่อมโยงระบบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ดังนี้

๓.๔.๑ กำหนดแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ (Urban Development) และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี รวมทั้งจุดจอดแล้วจร (Transit Oriented Development: TOD) ที่สนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะโดยคำนึงถึงแผนพัฒนา TOD ของหน่วยงานอื่น อาทิ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมธนารักษ์ กรมโยธาธิการและผังเมือง เป็นต้น

๓.๔.๒ วิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ ปัญหาอุปสรรคในการพัฒนา ตลอดจนความต้องการของประชาชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง บนพื้นฐานและหลักการจากผลการศึกษาวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน และศักยภาพของหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง

๓.๔.๓ เสนอรูปแบบการพัฒนาพื้นที่รวมทั้งระบบขนส่งสาธารณะที่สนับสนุน

๓.๔.๔ นำมาตรฐานและมาตรการทางผังเมืองมาปรับใช้ที่ทำให้การวางผังพัฒนาพื้นที่ที่เสนอแนะสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมและสอดคล้องกับการพัฒนาเมืองที่มีอยู่

๓.๔.๕ จัดทำแผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบ รวมทั้งแนวทางและมาตรการต่าง ๆ ในการดำเนินการบริหารจัดการพื้นที่โดยรอบ เพื่อพัฒนาระบบการเชื่อมต่อการเดินทางให้เหมาะสม

๓.๕ งานส่วนที่ ๕ งานจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

๓.๕.๑ ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) และจัดทำมีรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบให้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำเป็นไปตามมาตรฐาน ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และข้อกฎหมาย กฎ ระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓.๕.๒ วิเคราะห์ประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ เพื่อให้นำไปใช้ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ในขั้น ต่อไป

๓.๖ งานส่วนที่ ๖ งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

๓.๖.๑ ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนตามรัฐธรรมนูญ และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๕๘ ให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา โดย



(๑) จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการและการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่สอดคล้องกับขั้นตอนการศึกษาให้ สนข. เห็นชอบก่อน

(๒) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ เช่น สื่อวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ นิตยสารการป้ายโฆษณา เอกสาร แผ่นพับ website Facebook อนิเมชั่น (Animation) และวีดิทัศน์ เป็นต้น อย่างเป็นประจำและสม่ำเสมอตลอดระยะเวลาโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประชาชนในจังหวัดอุดรธานีและอื่น ๆ ได้รับทราบและเข้าใจข้อมูลโครงการพร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น

(๓) จัดคณะบุคลากรหลัก โดยอย่างน้อยประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ด้านระบบขนส่งสาธารณะ วิศวกรรมจราจร สิ่งแวดล้อม ผังเมือง เพื่อนำเสนอชี้แจงและรับฟังข้อมูลจากประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งคณะบุคคลทั้งหมดจะต้องจัดเตรียมเอกสารการนำเสนอต่อ สนข. เพื่อให้ความเห็นชอบก่อน

(๔) จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาเพื่อรับฟังข้อมูลจากประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ทั้งภาคประชาชน องค์กรเอกชน กลุ่มธุรกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม กลุ่มผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางและโครงข่ายต่าง ๆ ตามผลการศึกษา รวมทั้งกลุ่มหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ

๓.๖.๒ จัดสัมมนาเพื่อรับฟังข้อเสนอ/ความคิดเห็น และประชาสัมพันธ์ตามรูปแบบที่ สนข. เห็นสมควร เพื่อเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งประชาชนได้รับทราบอย่างน้อย ๓ ครั้ง ๆ ละไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คนในจังหวัดอุดรธานี และจัดประชุมกลุ่มย่อย Focus Group อย่างน้อย ๒ ครั้ง ๆ ละไม่น้อยกว่า ๕๐ คนในจังหวัดอุดรธานี โดยมีช่วงเวลาของการจัดสัมมนาฯ ที่เหมาะสม สอดคล้องกับขั้นตอนการศึกษาและกำหนดการส่งมอบรายงาน และจัดประชุมเชิงปฏิบัติการให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดอุดรธานีทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อถ่ายทอดความรู้ด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจำนวนไม่น้อยกว่า ๒ ครั้ง ๆ ละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน

๔. งบประมาณที่ดำเนินการ ๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

งบประมาณปี ๖๑ จำนวน ๑๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท

งบประมาณปี ๖๒ จำนวน ๑๖,๘๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาการดำเนินงาน ๑๕ เดือน

๖. คุณสมบัติของที่ปรึกษาและหน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๖.๑ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรหลักที่มีคุณภาพ มีคุณสมบัติ มีความเชี่ยวชาญในสาขาต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับตำแหน่งและมีจำนวนเพียงพอ เพื่อให้การบริการมีคุณภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด สนองต่อวัตถุประสงค์ของโครงการโดยให้ใช้บุคลากรหลักภายในประเทศ และใช้บุคลากรหลักจากต่างประเทศตามความจำเป็น โดยมีบุคลากรหลักอย่างน้อยประกอบด้วยตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

- ๖.๑.๑ ผู้จัดการโครงการ
- ๖.๑.๒ รองผู้จัดการโครงการ
- ๖.๑.๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบขนส่งสาธารณะ
- ๖.๑.๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจร



- ๖.๑.๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและจราจร
- ๖.๑.๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและจราจร
- ๖.๑.๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา
- ๖.๑.๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจ
- ๖.๑.๙ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมปฐพีวิทยาหรือธรณีวิทยา
- ๖.๑.๑๐ ผู้เชี่ยวชาญด้านการประมาณราคา
- ๖.๑.๑๑ ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบขนส่งอัจฉริยะ (ITS)
- ๖.๑.๑๒ ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางผังเมือง
- ๖.๑.๑๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านสถาปนิกหรือภูมิสถาปัตย์
- ๖.๑.๑๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์และหรือการเงิน
- ๖.๑.๑๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
- ๖.๑.๑๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม
- ๖.๑.๑๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการเพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างพอเพียง เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๖.๒ ที่ปรึกษาต้องรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อของผู้ละทิ้งงานของหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่ไม่มีหนังสือเวียนแจ้งหน่วยงานอื่น ๆ ทราบแล้ว

๖.๓ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทย และ/หรือรองผู้จัดการโครงการ ปฏิบัติงานรับผิดชอบบริหารจัดการ ตลอดระยะเวลาที่ดำเนินโครงการ ส่วนบุคลากรตำแหน่งอื่นสามารถจัดหามาเพื่อปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติงานที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ

๖.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้รับการเสนอชื่อในโครงการแต่ละราย จะต้องลงนามรับรองความถูกต้องในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง โดยให้ถือว่าที่ปรึกษาได้รับรองว่าบุคลากรหลักนั้นๆ ได้ลงนามด้วยตนเองเพื่อยืนยันการร่วมงานในโครงการนี้ หากบุคลากรหลักมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณาในตำแหน่งที่เสนอนั้น

๖.๕ ที่ปรึกษาต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลัก กรณีบุคคลของที่ปรึกษาที่เป็นบุคคลต่างด้าวเมื่อจะปฏิบัติงานต้องได้รับการอนุญาตให้เข้ามาทำงานได้ในราชอาณาจักรไทยตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

๖.๖ บุคลากรหลักแต่ละตำแหน่งต้องไม่ผูกพันกับสัญญาอื่นภายใต้ สนข. และ/หรือหน่วยงานอื่นในลักษณะการทำงานแบบเต็มเวลา (Full Time) ในช่วงเวลาเดียวกัน

๗. หน้าที่และความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๗.๑ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการ เพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจัดหาอุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่จำเป็น เพื่อให้การทำงานตามขอบเขตของงานที่ปรึกษาบรรลุวัตถุประสงค์ พร้อมทั้งส่งมอบอุปกรณ์ที่จัดหาโดยงบประมาณของโครงการทั้งหมดให้แก่ สนข.



๗.๒ ที่ปรึกษาต้องดำเนินการโดยจะต้องใช้ความรู้ความชำนาญทางเทคนิค วิทยาการอย่างดีที่สุดให้สอดคล้องเหมาะสมตามมาตรฐานสากล และจะต้องเข้าร่วมประชุมชี้แจงและเตรียมเอกสารข้อมูลสนับสนุนเมื่อได้รับแจ้งจาก สนข.

๗.๓ ที่ปรึกษาจะต้องเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดอุดรธานี หรือการประชุมคณะกรรมการอื่น เพื่อรายงานความก้าวหน้าและรับฟังความคิดเห็นตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ

๗.๔ ในระหว่างการศึกษาที่ปรึกษาต้องจัดเตรียมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้และพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา รวมทั้งจะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขข้อมูลตามที่ สนข. แจ้งโดยที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น

๗.๕ ในระหว่างการศึกษาที่ปรึกษาต้องเก็บรักษาข้อมูล เอกสารต้นฉบับ สำเนา หรือรูปภาพที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ทั้งหมดไว้เป็นความลับและห้ามนำมาเปิดเผยหรือเผยแพร่ หากไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก สนข. และจะต้องส่งมอบให้ สนข. เมื่อการศึกษาเสร็จสิ้น

๗.๖ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นระหว่างและหลังสิ้นสุดสัญญาว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาต้องพร้อมที่จะช่วยเหลือ สนับสนุนการดำเนินงานและให้บริการคำปรึกษาเป็นอย่างดีโดยไม่ชักช้าแก่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายใดๆ เพิ่มเติม

๘. กำหนดการส่งมอบรายงาน

ที่ปรึกษาจะต้องเสนอผลงานต่อ สนข. ภายหลังจากลงนามในสัญญาแล้วตามกำหนดการดังนี้

๘.๑ ภายในเดือนที่ ๑ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๒๕ ชุด ซึ่งแสดงแผนการทำงาน วิธีการทำงาน กำหนดการส่งรายงาน

๘.๒ ภายในเดือนที่ ๓ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report I) จำนวน ๒๕ ชุด

๘.๓ ภายในเดือนที่ ๖ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานฉบับกลาง (Interim Report) จำนวน ๒๕ ชุด

๘.๔ ภายในเดือนที่ ๙ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (Progress Report II) จำนวน ๒๕ ชุด

๘.๕ ภายในเดือนที่ ๑๒ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งเอกสาร ดังนี้

๘.๕.๑ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยต้องบรรจุเนื้อหาของร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะและโครงข่ายเชื่อมโยง ร่างแผนการจัดการจราจร และร่างแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลักและจุดจอดแล้วจรด้วย จำนวน ๒๕ ชุด

๘.๕.๒ ร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะและโครงข่ายเชื่อมโยง จำนวน ๒๕ ชุด

๘.๕.๓ ร่างแผนการจัดการจราจร จำนวน ๒๕ ชุด

๘.๕.๔ ร่างแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลักและจุดจอดแล้วจร จำนวน ๒๕ ชุด

๘.๖ ภายในเดือนที่ ๑๕ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำและจัดส่งรายงาน ดังนี้



๘.๖.๑ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โดยต้องบรรจุเนื้อหาของแผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะและโครงข่ายเชื่อมโยง แผนการจัดการจราจร และแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลักและจุดจอดแล้วจรด้วย จำนวน ๑๐๐ ชุด

๘.๖.๒ แผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะและโครงข่ายเชื่อมโยง จำนวน ๑๐๐ ชุด

๘.๖.๓ แผนการจัดระบบการจราจร จำนวน ๑๐๐ ชุด

๘.๖.๔ แผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลักและจุดจอดแล้วจร จำนวน ๑๐๐ ชุด

๘.๖.๕ รายงานบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ฉบับภาษาไทย จำนวน ๑๕๐ ชุด และภาษาอังกฤษ จำนวน ๕๐ ชุด

๘.๖.๖ วีดิทัศน์แสดงผลสรุปเพื่อทำความเข้าใจการศึกษาโดยภาพรวม ความยาวประมาณ ๔-๕ นาที จำนวน ๑ เรื่อง บรรจุในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) จำนวน ๕ ชุด

๘.๖.๗ รายงานตามข้อ ๘.๖.๑- ๘.๖.๕ ในรูปแบบ E-Book ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๑๕๐ ชุด

๘.๖.๘ รายงานและไฟล์ข้อมูลที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด บันทึกใน Portable Hard disk จำนวน ๕ ชุด

๙. การจัดสัมมนาและฝึกอบรม

จัดสัมมนาเพื่อรับฟังข้อเสนอ/ความคิดเห็น และประชาสัมพันธ์ตามรูปแบบที่ สนข. เห็นสมควร เพื่อเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งประชาชนได้รับทราบอย่างน้อย ๓ ครั้ง ๆ ละไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คนในจังหวัดอุดรธานี และจัดประชุมกลุ่มย่อย Focus Group อย่างน้อย ๒ ครั้ง ๆ ละไม่น้อยกว่า ๕๐ คนในจังหวัดอุดรธานี โดยมีช่วงเวลาของการจัดสัมมนาฯ ที่เหมาะสม สอดคล้องกับขั้นตอนการศึกษาและกำหนดการส่งมอบรายงาน และจัดประชุมเชิงปฏิบัติการให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดอุดรธานีทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อถ่ายทอดความรู้ด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจำนวนไม่น้อยกว่า ๒ ครั้ง ๆ ละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน

๑๐. การบริหารโครงการ

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ สนข. จะสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็น โดยจะแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุงานจ้างที่ปรึกษา ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๑๑. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาตามที่กำหนดไว้ใน ป.ป.ช.

ที่ปรึกษาจะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำและแสดงบัญชีรายการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติมจนถึงปัจจุบัน กำหนดให้ปฏิบัติ ดังนี้

๑๑.๑ ที่ปรึกษาจะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องไม่อยู่ในฐานะเป็นผู้ไม่แสดงบัญชีรายการรับจ่าย หรือแสดงบัญชีรายการรับจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญ

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

๑๑.๓ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องรับจ่ายเงินผ่านบัญชีเงินฝากกระแสรายวัน เว้นแต่การรับจ่ายเงินแต่ละครั้งซึ่งมีมูลค่าไม่เกินสามหมื่นบาท ที่ปรึกษาอาจรับจ่ายเป็นเงินสดก็ได้ และให้จัดทำบัญชีแสดงรายรับรายจ่ายยื่นต่อสรรพากร และปฏิบัติตามประกาศ ป.ป.ช. ดังกล่าวข้างต้น

๑๑.๔ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ต URL <http://e-workflow.mot.go.th> และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดีส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นซองข้อมูลของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาจะต้องยินดีให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม และดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งานศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม

๑๒. ข้อสงวนสิทธิ์

สนข. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการดำเนินการจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอน โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใด ๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้ง และเรียกร้องค่าใช้จ่าย หรือค่าเสียหายใด ๆ ทั้งสิ้น ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะก่อหนี้ผูกพันได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุมัติเงินประจำงวดจากสำนักงบประมาณแล้ว

ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินการตามโครงการนี้ จะต้องมาลงนามในสัญญา กับ สนข. ภายในระยะเวลาที่ สนข. แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่มาลงนามในสัญญา สนข. จะถือว่าที่ปรึกษาสละสิทธิ์ในการทำสัญญา และอาจพิจารณาเรียกร้องให้ชดใช้ความเสียหาย (ถ้ามี) รวมทั้งจะพิจารณาให้เป็นผู้ทำงานตามระเบียบของทางราชการ



หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ
โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี

หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ

การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณา ให้มีคะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน แบ่งเป็น ๖ ข้อ ดังนี้

หลักเกณฑ์การพิจารณา	คะแนน
๑. ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา	๑๐
๒. แนวทางและวิธีการดำเนินงาน	๔๐
๓. จำนวนบุคลากรที่ร่วมงาน	๔๕
๔. ประเภทของที่ปรึกษาที่รัฐต้องการส่งเสริมหรือสนับสนุน (ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง)	๕
๕. ข้อเสนอทางด้านการเงิน	๐
๖. เกณฑ์อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	๐
รวม	๑๐๐

ทั้งนี้ เมื่อรวมคะแนนทั้ง ๖ ส่วน ที่ปรึกษาต้องผ่านเกณฑ์การพิจารณาของคณะกรรมการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีคัดเลือก โดยจะต้องมีคะแนนผ่านเกณฑ์โดยรวม ร้อยละ ๗๐ ขึ้นไป จึงจะได้รับการพิจารณาในขั้นต่อไป

