

ขอบเขตโดยละเอียดของงานจ้างที่ปรึกษา (Terms of Reference)
ศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

๑. หลักการและเหตุผล

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทั้งการเดินทางและการขนส่งย่อมส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเมือง ชุมชน และสภาพแวดล้อมในบริบทนั้นๆ หากไม่มีการวางแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองอย่างมีประสิทธิภาพ มีทิศทางชัดเจนเพื่อควบคุมการเจริญเติบโตของเมืองให้เป็นไปตามแผน ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งและด้านสิ่งแวดล้อม เมืองจะเติบโตและพัฒนาด้านกายภาพของพื้นที่อย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) และไม่สามารถควบคุมการพัฒนาในภาพรวมได้ รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องแก้ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากผลการเติบโตของเมืองอย่างไร้การควบคุมและไร้ทิศทาง เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหาความไม่เพียงพอของระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ระบบการขนส่ง และการเดินทางของประชาชน ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยทางสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะที่ประเทศไทยกำลังอยู่ระหว่างการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนาดใหญ่หลายเส้นทาง บริเวณสำคัญที่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาดังกล่าว ได้แก่ พื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งหรือจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางของผู้โดยสาร ซึ่งหากมีการวางแผนเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ย่อมก่อให้เกิดประโยชน์และเพิ่มขีดความสามารถในการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองและบริเวณโดยรอบได้จากกรณีการพัฒนาเมืองในหลายประเทศทั่วโลกได้วางแผนและกำหนดรูปแบบการพัฒนาเมืองควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อควบคุมการเติบโตของเมืองและกำหนดทิศทางการพัฒนาเมือง ควบคู่กับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมในหลายลักษณะ อาทิ การพัฒนาโดยสร้างเมืองใหม่ในพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนา การพัฒนาโดยสร้างเมืองในลักษณะการควบคุมการขยายตัวของเมืองให้เติบโตอย่างฉลาด (smart growth) กล่าวคือการพัฒนาใดๆ นอกเหนือจากข้อกำหนดการใช้ที่ดินที่วางไว้จะถูกตรวจสอบอย่างเคร่งครัด การเดินทางของประชาชนจะส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก เช่น รถไฟฟ้า และรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น รวมถึงส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ (non-motorization mode) เพื่อเป็นระบบเชื่อมต่อการเดินทางหลากหลายรูปแบบ หรือการพัฒนาโดยส่งเสริมการสร้างเมืองรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit oriented development: TOD) โดยมีการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม แหล่งงาน และที่พักอาศัย และกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายบริเวณโดยรอบสถานี และกำหนดให้มีโครงข่ายระบบการเดินทางที่เหมาะสมรองรับ ตลอดจนการกำหนดเครื่องมือหรือมาตรการด้านผังเมืองที่มีประสิทธิภาพเพื่อควบคุมหรือส่งเสริมกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมกับศักยภาพของเนื้อเมืองและสอดคล้องทิศทางการพัฒนาประเทศ

นายกรัฐมนตรี (พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา) ได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ ในนโยบายด้านการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ ประเด็นหนึ่งคือการกระตุ้นการลงทุนด้วยการเร่งพิจารณาโครงการลงทุนที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินงานของรัฐบาลได้ดำเนินการตามแผนงานที่วางไว้ดังกล่าวคือ



เร่งให้การลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศและทางรางอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม อย่างมั่นคง และยั่งยืน สอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี(พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) และแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ โดยในด้านการขนส่งให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งทางรางที่มีต้นทุนต่ำ โดยสนับสนุนการพัฒนาระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศ รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน และการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน เพื่อสร้างฐานอุตสาหกรรมใหม่ของประเทศ

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๐ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการให้กระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการพิจารณากำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งต่างๆ เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง รวมทั้งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเร่งรัดการพิจารณาขออนุญาตที่เกี่ยวข้องตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๕๙ (เรื่อง แนวทางการนำที่ดินที่ได้จากการเวนคืนไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อให้การนำพื้นที่ตามแนวเส้นทางดังกล่าวไปใช้ประโยชน์เป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสม และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจึงเห็นควรให้มีการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่/เมือง/ชุมชนโดยรอบตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงผ่านหรืออยู่ในรัศมีบริการ ซึ่งสามารถพัฒนาให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะการวางผังเฉพาะ (Specific Plan) เพื่อการพัฒนาบริเวณพื้นที่ที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร (Transit-Oriented Development :TOD) เพื่อเป็นกรอบชี้แนะและขับเคลื่อนการพัฒนาในมิติที่เกี่ยวข้องทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งหลักและระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ด้านเศรษฐกิจ การลงทุน ชุมชนเมืองและสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปอย่างบูรณาการสอดคล้องกัน ช่วยขจัดปัญหาการเติบโตของเมืองอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในด้านการพัฒนาพื้นที่เมืองโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (รถไฟความเร็วสูง/รถไฟทางคู่/จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่มีศักยภาพ) สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ของประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ สอดคล้องตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองโดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพของประเทศ ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒.๒ กำหนดพื้นที่และเสนอแนะแนวทางการจัดทำผังเฉพาะ (Specific Plan) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เพื่อเป็นกรอบชี้แนะการพัฒนาเมืองที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง



ของประเทศตามแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) ในการกระจายความเจริญไปยังภูมิภาคและสนับสนุนการพัฒนาเมืองใหม่ในภูมิภาค

๒.๓ จัดทำพื้นที่ต้นแบบการพัฒนาเมืองในรูปแบบ Urban Design ภายในพื้นที่ศึกษาตามข้อ ๒.๒ โดยคัดเลือกและออกแบบต้นแบบให้มีรายละเอียดการพัฒนาครอบคลุมทุกมิติที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาเมืองอย่างน้อย ๓ แห่ง

๒.๔ จัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมเพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่ง ในพื้นที่ที่มีศักยภาพให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมือง

๒.๕ จัดทำแผนการลงทุนและการบริหารจัดการรองรับการพัฒนาเมืองหรือเมืองใหม่

๒.๖ จัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) สำหรับการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งตามขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ

๓. ขอบเขตของงาน

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและดำเนินการสำรวจ ครอบคลุมพื้นที่เมืองทั่วประเทศซึ่งได้รับผลกระทบต่อการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ๔ เส้นทาง (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หนองคาย กรุงเทพฯ-ระยอง และกรุงเทพฯ-หัวหิน) แนวเส้นทางรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ รวมทั้งศูนย์คมนาคมหรือจุดเปลี่ยนถ่ายขนส่งสินค้าและการเดินทางที่สำคัญในอนาคต เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ฯลฯ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ โดยมีขอบเขตของงานที่ที่ปรึกษาต้องดำเนินการ ประกอบด้วยงานต่างๆ อย่างน้อย ๘ ส่วน ดังนี้

งานส่วนที่ ๑ งานทบทวนการศึกษา ข้อมูลผลการศึกษา และการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิ

๓.๑.๑ ทบทวนการศึกษาเดิมและการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยดังนี้

๑) ศึกษาหลักการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Transit Oriented Development)

๒) ศึกษาตัวอย่างแนวทางการดำเนินการโครงการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Transit Oriented Development) ทั้งในประเทศและต่างประเทศ แนวทางปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ รวมถึงแนวทางปฏิบัติที่ไม่ประสบความสำเร็จ

๓) รวบรวมข้อมูลความก้าวหน้าและสถานะปัจจุบันของโครงการศึกษาระบบโครงข่ายการสัญจร

(๑) กลุ่มนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานด้านการจราจรและขนส่ง

- นโยบายรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภา
- แผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
- แผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบรถไฟไทย
- แผน/ยุทธศาสตร์/โครงการ อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง



(๒) กลุ่มนโยบายด้านผังเมือง

- การวางและจัดทำผังเมืองรวมจังหวัด และผังเมืองย่อยต่างๆ ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ๔ เส้นทาง (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หนองคาย กรุงเทพฯ-ระยอง และกรุงเทพฯ-หัวหิน)

- กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและอื่นๆ เกี่ยวข้องกับการวางผังเมืองและการพัฒนาเมือง

(๓) กลุ่มโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งและการเดินทางที่เกี่ยวข้อง

- โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรถไฟรางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ พ.ศ. ๒๕๕๓ (ระยะที่ ๑)

- โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หนองคาย กรุงเทพฯ-ระยอง และ กรุงเทพฯ-หัวหิน

- โครงการศึกษาระบบขนส่งมวลชนต่างๆ รวมถึงระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ที่เปิดให้บริการแล้ว ในกรุงเทพมหานครและจังหวัดต่างๆ ในภูมิภาค ตามแนวพื้นที่ศึกษา (ตามแนวรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หนองคาย กรุงเทพฯ-ระยอง และ กรุงเทพฯ-หัวหิน)

- แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาระบบรถไฟ (ปี พ.ศ. ๒๕๕๓)

๓.๑.๒ สํารวจ และรวบรวมข้อมูลทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ประชากร สภาพแวดล้อม บทบาทของพื้นที่ ทั้งของส่วนราชการและภาคเอกชน และพื้นที่โดยรอบระบบขนส่งสาธารณะ/ระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ในเขตพื้นที่ศึกษา

๓.๑.๓ ศึกษากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ในพื้นที่ศึกษาและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๔ ศึกษาสภาพพื้นที่ ปัญหาอุปสรรคในการพัฒนา ตลอดจนความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เกี่ยวเนื่อง

๓.๑.๕ ศึกษาบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้มีส่วนร่วมที่เกี่ยวข้อง (stakeholder) เพื่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนเกิดความสำเร็จบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ โดยมีรายละเอียด การศึกษาดังนี้

๑) ทบทวนกรณีศึกษา TOD ที่มีอยู่ในประเทศไทย

๒) ทบทวนกรณีศึกษา TOD ในต่างประเทศที่มีแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ

๓) ทบทวนบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้มีส่วนร่วมที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยได้แก่

(๑) หน่วยงานภาครัฐทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

(๒) ภาคประชาชน

(๓) ผู้ดำเนินกิจการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

(๔) ผู้ดำเนินกิจการระบบขนส่งมวลชน

๓.๑.๖ กรณีการจัดทำข้อมูล แผนที่ ให้ใช้ภาพถ่ายดาวเทียมที่เป็นปัจจุบัน และจัดทำแผนที่เป็นระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (Geographic Information System: GIS)



งานส่วนที่ ๒ ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองโดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพทั่วประเทศ โดยแบ่งระยะแผนการพัฒนาให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีกรอบพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนทางราง ทั้งระบบรถไฟทางคู่ ระบบรถไฟความเร็วสูง หรือศูนย์คมนาคมขนส่งที่มีศักยภาพทั่วประเทศ

๓.๒.๑ ศึกษา สืบค้นและรวบรวมข้อมูลระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม สภาพกายภาพของระบบการจราจร และการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองและบริเวณพื้นที่โดยรอบระบบขนส่งสาธารณะ/ระบบขนส่งมวลชน

๓.๒.๒ ศึกษา สืบค้นสภาพโครงข่ายการเดินทางและสภาพการจราจร ความต้องการเดินทาง พฤติกรรมการเดินทางของประชาชน วิเคราะห์รูปแบบการเดินทาง ของประชาชนในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียง

๓.๒.๓ ศึกษา ออกแบบโครงข่ายการเดินทางและการจราจรในพื้นที่ให้สอดคล้องกับแผน/ผังการพัฒนาพื้นที่ในพื้นที่ศึกษา

๓.๒.๔ ศึกษา สืบค้น วิเคราะห์ความเป็นเมือง ได้แก่ การวิเคราะห์การเติบโต รูปแบบและทิศทางการขยายตัวของเมือง รวมถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินและความเหมาะสมของพื้นที่ที่จะวางแผน/วางผังในการพัฒนาและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓.๒.๕ ศึกษา สืบค้น รวบรวมข้อมูลสภาพภูมิประเทศ ธรณีวิทยา ปฐพีฐานรากที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสภาพอุทกธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว

๓.๒.๖ ศึกษา สืบค้น รวบรวมข้อมูลสภาพปัจจุบันและปัญหา ตลอดจนแผนงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กับระบบสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง ได้แก่ ถนน ไฟฟ้า ท่อแก๊ส ประปา การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะ เป็นต้น

๓.๒.๗ เสนอแผนแม่บทการพัฒนาเมืองโดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพทั่วประเทศ โดยแบ่งระยะแผนการพัฒนาให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

งานส่วนที่ ๓ ศึกษาและเสนอแนะแนวทางการจัดทำผังเฉพาะ (Specific Plan) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เพื่อเป็นกรอบขึ้นนำการพัฒนาเมืองที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) เพื่อเป็นการกระจายความเจริญไปยังภูมิภาคและสนับสนุนการพัฒนาเมืองใหม่ในภูมิภาค

๓.๓.๑ ทำการสำรวจ ตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพอาคารในพื้นที่ Build up Area สัดส่วนพื้นที่โล่ง (OSR) สัดส่วนการใช้พื้นที่อาคาร (FAR) ข้อมูลด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ศาสนสถาน พื้นที่อนุรักษ์ หรือพื้นที่อ่อนไหวทางการพัฒนา เป็นต้น เพื่อเป็นข้อมูลในการดำเนินการศึกษาโดยให้จัดทำเป็นผังหรือแผนที่ในมาตราส่วนที่เหมาะสม โดยมีพื้นที่ศึกษาอยู่ภายในเขตผังเมืองรวมโดยรอบสถานีขนส่งมวลชนทั่วประเทศ (สถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีรถไฟทางคู่ หรือจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางการที่มีศักยภาพ) โดยมีพื้นที่ศึกษาภายในรัศมีบริการของสถานีขนส่งมวลชนระดับต่างๆ ได้แก่ สถานีขนาดมหึมา (พื้นที่ > ๒๐ กิโลเมตร)



สถานีขนาดกลาง (ไม่เกิน ๑๕ กิโลเมตร) และสถานีขนาดเล็ก (ไม่เกิน ๕-๑๐ กิโลเมตร) ทั้งนี้ ผังหรือแผนที่ประกอบด้วยรายละเอียด เช่น ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน ผัง Build up Area ผังสาธารณูปโภค ผังสาธารณูปการ ผังพื้นที่อนุรักษ์ ผังพื้นที่เสี่ยงต่อน้ำท่วมหรือแผ่นดินไหว ผังระบบคมนาคมขนส่ง เป็นต้น

๓.๓.๒ วิเคราะห์ปริมาณและรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารที่มาใช้บริการสถานี เมื่อเปิดให้บริการ

๓.๓.๓ วิเคราะห์สภาพการจราจรและการเชื่อมต่อการเดินทาง เมื่อเปิดให้บริการ โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อการเดินทาง

๓.๓.๔ กำหนดพื้นที่และเสนอแนะกรอบแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่/พัฒนาเมืองตามหลัก Transit-Oriented Development (TOD) และกำหนดพื้นที่เพื่อเสนอให้จัดทำผังเฉพาะเพื่อขึ้นำการพัฒนาให้เป็นไปตามกรอบแนวคิดดังกล่าว โดยคำนึงถึงบริบทของแต่ละพื้นที่ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี

๓.๓.๕ เสนอแนะแนวทางการจัดทำผังเฉพาะ (Specific Plan) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เพื่อเป็นกรอบขึ้นำการพัฒนาเมืองที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) หรือตามหลักการพัฒนาเมืองต่างๆ ที่เหมาะสมกับศักยภาพของเนื้อเมืองในบริเวณเป้าหมาย เพื่อเป็นการกระจายความเจริญไปยังภูมิภาคและสนับสนุนการพัฒนาเมืองใหม่ในภูมิภาค รวมทั้งการกำหนดมาตรการ แนวทางการบริหารจัดการต่างๆ เพื่อขึ้นำการพัฒนาภายในพื้นที่ผังเฉพาะ เช่น มาตรการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่ (PUD) มาตรการการโอนสิทธิการพัฒนา (TDR) เป็นต้น

๓.๓.๖ ดำเนินการตามขั้นตอนในการมีส่วนร่วมของประชาชนและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมโยธาธิการและผังเมือง หน่วยงานท้องถิ่น หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และภาคประชาชน เพื่อศึกษาและจัดทำผังเฉพาะ (Specific Plan) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพดังกล่าว อย่างน้อยประกอบด้วย การสัมมนารับฟังความคิดเห็น การประชุมกลุ่มย่อย การสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นต้น

งานส่วนที่ ๔ คัดเลือกและกำหนดพื้นที่เพื่อจัดทำต้นแบบการพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบ Urban Design ภายในพื้นที่ศึกษา โดยออกแบบรายละเอียดต้นแบบการพัฒนาให้ครอบคลุมทุกมิติที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาเมืองอย่างน้อย ๓ แห่ง

๔.๔.๑ การกำหนดเกณฑ์และคัดเลือกพื้นที่

กำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นต้นแบบหรือสนับสนุนให้เกิดเมืองใหม่ในอนาคต เพื่อดำเนินการออกแบบรายละเอียดและเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบ Urban Design ภายในพื้นที่ศึกษาอย่างน้อย ๓ แห่ง ภายในพื้นที่ที่เสนอให้จัดทำผังเฉพาะตามเนื้องานส่วนที่ ๓

๔.๔.๒ ต้นแบบการพัฒนา TOD หรือเมืองใหม่ (Urban Design Development)

๑) ศึกษาและออกแบบรายละเอียดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (สถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีรถไฟทางคู่ หรือจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่มีศักยภาพ) ในพื้นที่ต้นแบบอย่างน้อย ๓ แห่ง (ตามที่ได้คัดเลือกในงานส่วนที่ ๔ ข้อ ๔.๔.๑) โดยมีขอบเขตพื้นที่ในการดำเนินการศึกษาและออกแบบ ไม่น้อยกว่า ๑-๓ กิโลเมตรรอบสถานีฯ ทั้งนี้ ให้จัดทำแผนที่ฐานมาตราส่วน ๑:๑,๐๐๐ และจะต้องดำเนินการอย่างน้อยตามเนื้องานส่วนที่ ๓ ข้อ ๓.๓.๑ ถึงข้อ ๓.๓.๖



๒) จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาฯ และออกแบบการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนให้มีรายละเอียดอย่างน้อยประกอบด้วย แผนการดำเนินงานแบ่งตามระยะเวลา กรอบวงเงินในการดำเนินการ แผนการบริหารจัดการ ผังพัฒนาย่าน ผังพัฒนาการใช้พื้นที่ รูปด้าน/รูปทัศนียภาพของการพัฒนา รูปแบบและโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่เหมาะสมที่เชื่อมต่อกับสถานีขนส่งมวลชนในพื้นที่หรือเชื่อมต่อกับจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญ รวมทั้งจัดทำแบบจำลองหรือโมเดลในมาตราส่วนที่เหมาะสมเพื่อประกอบการเผยแพร่หรือนำเสนอโครงการ

๓) งานออกแบบรายละเอียดองค์ประกอบสำคัญของสิ่งก่อสร้างสาธารณประโยชน์ เพื่อการพัฒนาเมืองต้นแบบทั้ง ๓ แห่ง ในรัศมีประมาณ ๑-๓ กิโลเมตรรอบสถานี อย่างน้อยประกอบด้วย อัตลักษณ์ของเมือง ภูมิสถาปัตยกรรม/สถาปัตยกรรมของพื้นที่สาธารณะในเมืองที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเป็นเมือง TOD ต้นแบบ ได้แก่ การปรับปรุงภูมิทัศน์ถนน ทางเดินเท้า ทางจักรยาน พื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่สาธารณะ เพื่อการเชื่อมต่อการเดินทาง ที่จอดรถจักรยาน ที่จอดรถโดยสาร ลานจอดรถ ตลอดจนระบบควบคุมการจราจรต่างๆ เช่น บ้ายบอกทาง สัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

๔) เสนอแผนปฏิบัติการ (Action Plan) และมาตรการและมาตรฐานทางผังเมืองที่เหมาะสมสำหรับใช้ในการวางแผนการพัฒนาพื้นที่และการใช้ประโยชน์ที่ดินสอดคล้องกับศักยภาพของเนื้อเมือง เช่น มาตรการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่ (PUD) มาตรการการโอนสิทธิการพัฒนา (TDR) มาตรการด้านภาษี มาตรการในการบริหารจัดการ มาตรการส่งเสริมการลงทุนหรือกิจกรรมเชิงพาณิชย์เพื่อจูงใจนักลงทุน รูปแบบการลงทุนหรือร่วมทุนเพื่อพัฒนาเมืองและระบบขนส่งมวลชน เป็นต้น เพื่อให้ผลการศึกษาสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งช่วยแก้ไขข้อจำกัดอื่นๆ ในการพัฒนาเมือง

งานส่วนที่ ๕ ศึกษา ทบทวน และเสนอแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรองและวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร เพื่อเชื่อมต่อนิรลไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยมีพื้นที่ศึกษาภายในพื้นที่เป้าหมาย ๓ แห่ง ตามขอบเขตงานส่วนที่ ๓

๓.๕.๑ วิเคราะห์รูปแบบการเดินทาง ความต้องการเดินทาง พฤติกรรมการเดินทางของประชาชน ปริมาณผู้โดยสาร ระยะเวลา ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และศึกษา ทบทวนแผนพัฒนาด้านระบบขนส่งมวลชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อเสนอแนะแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรองเชื่อมต่อนิรลไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่ง ภายในพื้นที่ที่กำหนดให้จัดทำผังเฉพาะ

๓.๕.๒ ศึกษาและคัดเลือกระบบขนส่งมวลชนขนาดรองที่มีความเหมาะสมเพื่อเสนอเป็นระบบเชื่อมต่อนิรลไฟความเร็วสูงตามขอบเขตพื้นที่ศึกษา โดยจะต้องนำเสนอทางเลือกและการวิเคราะห์เปรียบเทียบทางเลือกและผลกระทบในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น รูปแบบระบบการเชื่อมต่อ แนวเส้นทาง ค่าก่อสร้าง และเวนคืน ผลกระทบด้านชุมชนและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

๓.๕.๓ วิเคราะห์ กำหนดแนวความคิดด้านการขนส่งและจราจร และออกแบบระบบขนส่งมวลชนขนาดรองและระบบการเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อรองรับการพัฒนาเมืองภายในพื้นที่ที่กำหนดให้จัดทำผังเฉพาะ



๓.๕.๔ การออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design Drawing) และประมาณการราคาระบบขนส่งมวลชน ขนาดรองและระบบเชื่อมต่อการเดินทางภายในพื้นที่ต้นแบบ (อย่างน้อย ๓ แห่ง) โดยที่จะต้องจัดทำตาม มาตรฐานสากลอย่างน้อยประกอบด้วย

๑) แบบเบื้องต้น

๒) ประมาณการราคาค่าก่อสร้าง

๓) เสนอแนะขั้นตอน (Phasing) การบริหารจัดการ รวมทั้งการบริหารจัดการงานก่อสร้างที่มี ผลกระทบกับการจราจรน้อยที่สุด

๓.๕.๕ ศึกษา สำรวจ วิเคราะห์และประเมินผลกระทบด้านการจราจรในปัจจุบันและในอนาคต กรณีก่อนและหลังมีโครงการ

๓.๕.๖ เสนอแผนการจัดระบบการจราจรเพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อสถานีฯ และบริเวณโดยรอบ

งานส่วนที่ ๖ ศึกษาและเสนอแนะแผนการลงทุนและการบริหารจัดการรองรับการพัฒนาเมืองต้นแบบ หรือเมืองใหม่

๓.๖.๑ วิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการและการบริหารโครงการ

๑) งานวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ อย่างน้อยประกอบด้วย

(๑) ประเมินผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ ทั้งทางตรงและทางอ้อม

(๒) ประเมินค่าลงทุนของโครงการทางด้านเศรษฐกิจ

(๓) ประเมินตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจในรูปของ NPV, EIRR, B/C Ratio และอื่นๆ ที่จำเป็น

๒) งานวิเคราะห์ด้านการเงิน อย่างน้อยประกอบด้วย

(๑) ประมาณการค่าใช้จ่ายในการลงทุนและการดำเนินงาน

(๒) รูปแบบการลงทุน และแหล่งเงินทุน

(๓) แผนการลงทุนและแผนการชำระเงิน

๓.๖.๒ วิเคราะห์อุปสงค์การใช้งาน (Functional Demand) โดยการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ การพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน การจัดเส้นทางสัญจรทั้งโดยรถยนต์ จักรยานยนต์ จักรยาน เดินเท้า เพื่อนำมาประเมินหาจำนวนคนเดินทางที่ผ่านเข้ามายังพื้นที่

๓.๖.๓ กำหนดการใช้ประโยชน์และขนาดของพื้นที่ที่ต้องการ (Functional and Areas Requirement) เช่น พื้นที่ธุรกิจพาณิชยกรรม ร้านค้าและอาคารสำนักงาน พื้นที่สีเขียวและลานกิจกรรมสาธารณะประโยชน์ การใช้งานภายในพื้นที่ จำนวนที่จอดรถ ต้องมีความเหมาะสม และสอดคล้องกับระบบการคมนาคมขนส่ง อีกทั้งต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยคำนึงถึงความสะดวกสบายและความปลอดภัยเป็นสำคัญ นอกจากนี้จะต้องสอดคล้องกับกฎหมายผังเมือง และกฎหมายด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ฉบับล่าสุด

๓.๖.๔ ประเมินมูลค่าที่ดินและทรัพย์สินในพื้นที่เมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่

๓.๖.๕ กำหนดขั้นตอนการพัฒนา (Development Phasing) กำหนดลำดับขั้นตอนการพัฒนาพื้นที่ ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับข้อมูลทางเทคนิค



๓.๖.๖ วิเคราะห์ต้นทุนและการประมาณการค่าก่อสร้างโครงการ (Project Cost Estimation) โดยการให้ข้อเสนอแนะ ด้านราคาค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ค่าบำรุงรักษาในแต่ละช่วงเวลา และสรุปประมาณการมูลค่าโครงการ ต้นทุนของโครงการต้องมาจากฐานข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

๓.๖.๗ วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด (SWOT Analysis) ที่จะเกิดขึ้นกับผู้มีส่วนร่วม

๓.๖.๘ วิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจและการเงิน (Economic and Analysis) ได้แก่ การวิเคราะห์หาผลตอบแทนการลงทุน ระยะเวลาคืนทุน และแผนการใช้จ่ายเงินในแต่ละปี โดยอ้างอิงสมมุติฐานที่ใกล้เคียงกับเศรษฐกิจปัจจุบัน

๓.๖.๙ วิเคราะห์ระบบโครงสร้างพื้นฐาน (Basic Infrastructure Analysis) เพื่อความสะดวกแก่ประชาชนในการใช้พื้นที่ โดยการศึกษาถึงขนาดหรือปริมาณความต้องการในระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ รวมถึงผลกระทบต่อระบบจราจรในปัจจุบันและในอนาคตทั้งในพื้นที่เมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่ รวมทั้งพื้นที่ต่อเนื่องที่มีอิทธิพลต่อกัน โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่โครงการย่อยในแต่ละช่วงเวลาทั้งนี้จะต้องวิเคราะห์ Local Area Traffic Impact Assessment ของพื้นที่ทั้งหมด และของแต่ละพื้นที่แปลงย่อยด้วย

๓.๖.๑๐ วิเคราะห์ผลกระทบจากโครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาเมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่ พร้อมทั้งเสนอแนวทางที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถดำเนินการโครงการพัฒนาพื้นที่ (ก่อน-ระหว่าง-หลังงานก่อสร้าง) ได้ต่อเนื่อง

๓.๖.๑๑ ศึกษาความเสี่ยงในการดำเนินการโครงการพัฒนาเมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่ จากปัจจัยภายในและภายนอก เช่น ด้านการเงิน ด้านการดำเนินงาน ด้านนโยบาย ด้านเศรษฐกิจการเมือง ด้านกฎระเบียบ และประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในโครงการพัฒนาพื้นที่ วิเคราะห์ความเสี่ยงพร้อมทั้งเสนอแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสม

๓.๖.๑๒ ศึกษาและเสนอแนะรูปแบบการลงทุนหรือร่วมทุนและผลตอบแทนที่เหมาะสม (Investment Scheme) ได้แก่ แนวทางการลงทุนรวมถึงการบริหารจัดการดำเนินการ โดยเสนอแนวทางจัดตั้งองค์กรเพื่อบริหารโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและหลังก่อสร้าง รวมถึงผลประโยชน์ที่ผู้ร่วมโครงการได้รับ

๓.๖.๑๓ จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางให้เอกชน หรือต่างประเทศร่วมทุน เช่น การจัดตั้งบริษัทร่วมทุน (Joint Venture Company) และกำหนดบทบาทรูปแบบการลงทุน วิธีการข้อกำหนด โดยให้วิเคราะห์ประเด็นตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน

๓.๖.๑๔ จัดทำแผนบริหารจัดการตามแผน/ผังการพัฒนาเมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่ เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งจัดเตรียมเอกสารเพื่อใช้ในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมดำเนินการพัฒนาพื้นที่

๓.๖.๑๕ วิเคราะห์ด้านกฎหมายและแนวทางด้านกฎหมายที่ใช้ปฏิบัติในการลงทุนโครงการ (Legal Analysis) ได้แก่ ข้อคิดเห็นด้านกฎหมายในประเด็น ข้อจำกัดหรือข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติตามในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ประเด็นการจัดตั้งองค์กรที่จะรับผิดชอบการพัฒนาโครงการย่อยทั้งแบบชั่วคราวและแบบถาวร



ประเด็นความเป็นไปได้ในการให้เอกชนลงทุนหรือร่วมทุน และประเด็นอื่นๆ ที่มีความจำเป็นกับการบริหารโครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนของเมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่ พร้อมทั้งเสนอแนวทางแก้ไข

๓.๖.๑๖ เปรียบเทียบแนวโน้มการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นกรณีที่มีการวางแผนการพัฒนาเมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่ และกรณีที่ไม่มีการดำเนินการตามข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

งานส่วนที่ ๗ ศึกษาจัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) สำหรับการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งตามขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ

๓.๗.๑ ศึกษา สืบค้น วิเคราะห์ และประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) และจัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์สำหรับแผนแม่บทการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งทางราง โดยเน้นระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศ ๔ สายทาง อย่างน้อยประกอบด้วย แนวโน้มที่ก่อให้เกิดผลกระทบ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA) เป็นไปตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งข้อกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

๓.๗.๒ ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ในพื้นที่ต้นแบบการพัฒนาเมืองหรือเมืองใหม่อย่างน้อย ๓ แห่ง ตามขอบเขตงานส่วนที่ ๔ โดยการศึกษาต้องครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงที่มีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบให้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ ระเบียบ และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยการศึกษาและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เป็นไปตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๓.๗.๓ ศึกษาผลกระทบทางสังคม (SIA) พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบทางสังคมในพื้นที่ต้นแบบการพัฒนาเมืองหรือเมืองใหม่อย่างน้อย ๓ แห่ง ตามขอบเขตงานส่วนที่ ๔ โดยการศึกษาต้องครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงที่มีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบให้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ ระเบียบ และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบทางสังคม (SIA) เป็นไปตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

งานส่วนที่ ๘ งานการมีส่วนร่วมของประชาชน/ผู้มีส่วนได้เสีย การจัด Market Sounding และการประชาสัมพันธ์

๓.๘.๑ ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อประกอบการศึกษาตามวัตถุประสงค์และขอบเขตงานการศึกษา โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและภาคประชาชนองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ผู้ทรงคุณวุฒิ นักวิชาการ และผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ ภายในเมืองต้นแบบหรือพื้นที่ที่เสนอจัดทำผังเฉพาะหรือพื้นที่ที่มีผลกระทบจากโครงการ ประกอบด้วยกิจกรรมอย่างน้อย



- ๑) การสัมภาษณ์เชิงลึก รวมไม่น้อยกว่า ๒๐ ครั้ง
- ๒) การสัมมนาเพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมอย่างน้อย ๑๒ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๑๐๐-๑๕๐ คน
- ๓) การประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละพื้นที่ รวมไม่น้อยกว่า ๔๐ ครั้ง ครั้งละประมาณ ๔๐-๗๐ คน
- ๔) การสัมมนาผู้ลงทุน (Market Sounding) ในพื้นที่รวมไม่น้อยกว่า ๗ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๑๐๐-๑๕๐ คน
- ๕) การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้ดำเนินงานสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญและระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ และ/หรือกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓.๘.๒ จัดทำแผนและดำเนินงานประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้ประชาชนและกลุ่มเป้าหมายตามวัตถุประสงค์โครงการสามารถรับรู้ สร้างความเข้าใจ ตลอดจนให้ความเห็นเกี่ยวกับโครงการหรือผลกระทบต่างๆ โดยจัดทำสื่อต่างๆ และดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

๑) การผลิตสื่อเพื่อการประชาสัมพันธ์

ดำเนินการผลิตสื่อเพื่อการประชาสัมพันธ์โครงการในรูปแบบต่างๆ ให้ครอบคลุมทั้งสื่อสิ่งพิมพ์ เช่น แผ่นพับ โบรชัวร์ สื่อนิทรรศการ และสื่อวีดิทัศน์ ตัวอย่างโมเดลและม็อคอัพสามมิติของเมืองต้นแบบ เพื่อใช้ประกอบในการจัดกิจกรรมของโครงการฯ ทั้งการสัมมนารับฟังความคิดเห็น และการจัด Market Sounding ทั้งในระดับประเทศและระดับพื้นที่ รวมทั้งจัดทำเว็บไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารกิจกรรมต่างๆ ของโครงการฯ ผ่านสื่อออนไลน์

๒) การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์โครงการฯ ผ่านสื่อมวลชนกระแสหลักและสื่อออนไลน์

๒.๑) ดำเนินการปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operation) เพื่อสร้างกระแสความสนใจ การรับรู้ การติดตาม และสร้างความเข้าใจที่ดีต่อโครงการฯ ผ่านสื่อมวลชนกระแสหลักและสื่อออนไลน์ ในรูปแบบของข่าว บทความ บทสัมภาษณ์ สกู๊ป เป็นต้น ให้ครอบคลุมสอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายตามวัตถุประสงค์โครงการ

๒.๒) บริหารจัดการสื่อมวลชนเพื่อร่วมทำข่าวกิจกรรมสัมมนารับฟังความคิดเห็น และการจัด Market Sounding ของโครงการ ทั้งในส่วนกลางและใน ๓ พื้นที่ต้นแบบ พร้อมจัดทำข่าวประชาสัมพันธ์ ภาพข่าว และสรุปผลการเผยแพร่ข่าว

๒.๓) ดำเนินการผลิตและเผยแพร่สารคดีสั้นทางโทรทัศน์ ความยาวตอนละ ๑-๒ นาที เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ จำนวน ๒๐ ตอน โดยเผยแพร่ออกอากาศทางสถานีโทรทัศน์ในส่วนกลาง ไม่น้อยกว่า ๒๐ ครั้ง และออกอากาศ Re-Run ทางเคเบิลทีวีในส่วนภูมิภาค ให้ครอบคลุมสอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายตามวัตถุประสงค์โครงการ ไม่น้อยกว่า ๑๐๐ ครั้ง

๒.๔) ดำเนินการผลิตและเผยแพร่สารคดีสั้นทางวิทยุ ความยาวตอนละ ๑-๒ นาที เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ จำนวน ๔๐ ตอน โดยเผยแพร่ออกอากาศทางสถานีวิทยุในส่วนกลาง



๗๖

ไม่น้อยกว่า ๔๐๐ ครั้ง และออกอากาศ Re-Run ทางวิทยุในส่วนภูมิภาค ให้ครอบคลุมสอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายตามวัตถุประสงค์โครงการ ไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐ ครั้ง

(๕) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร กิจกรรมสำคัญของโครงการฯ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ ผ่านวิทยุท้องถิ่นและวิทยุชุมชน ให้ครอบคลุมสอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายตามวัตถุประสงค์โครงการ จำนวนไม่น้อยกว่า ๖๐๐ ครั้ง

๓.๘.๓ การอบรม/สัมมนาเพื่อถ่ายทอดความรู้ให้แก่เจ้าหน้าที่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๕๐ คน จำนวน ๖ ครั้ง

๔. งบประมาณที่ดำเนินการ

งบประมาณในการดำเนินงานศึกษา เป็นเงินทั้งสิ้น ๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยแบ่งเป็น

ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	จำนวน	๑๖๑,๕๕๐,๐๐๐ บาท
ผูกพันงบประมาณปี ๒๕๖๒	จำนวน	๒๓๘,๔๕๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ

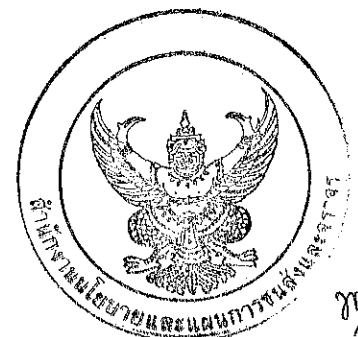
ระยะเวลาในการดำเนินการศึกษารวม ๑๘ เดือน

๖. คุณสมบัติของที่ปรึกษาและหน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๖.๑ ที่ปรึกษาต้องรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อของผู้ละทิ้งงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ได้มีหนังสือเวียนแจ้งหน่วยงานอื่นๆ ทราบแล้ว

๖.๒ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรหลักที่มีคุณภาพ มีคุณสมบัติ มีความเชี่ยวชาญในสาขาต่างๆ ให้เหมาะสมกับตำแหน่งและมีจำนวนเพียงพอ เพื่อให้การบริการมีคุณภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด สนองต่อวัตถุประสงค์ของโครงการโดยให้ใช้บุคลากรหลักภายในประเทศ และใช้บุคลากรหลักจากต่างประเทศตามความจำเป็น โดยต้องมีบุคลากรหลักอย่างน้อยประกอบด้วยตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

- ๖.๒.๑ ผู้จัดการโครงการ
- ๖.๒.๒ รองผู้จัดการโครงการ
- ๖.๒.๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง/ผังภาค/ผังเฉพาะ
- ๖.๒.๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- ๖.๒.๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านประชากรศาสตร์
- ๖.๒.๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านสถาปัตยกรรม
- ๖.๒.๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านภูมิสถาปัตยกรรม
- ๖.๒.๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดวางผังพื้นที่เชิงพาณิชย์
- ๖.๒.๙ ผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบชุมชนเมือง
- ๖.๒.๑๐ ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี/สารสนเทศทางภูมิศาสตร์



๗๖

- ๖.๒.๑๑ ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่งและโลจิสติกส์
- ๖.๒.๑๒ ผู้เชี่ยวชาญด้านจราจร
- ๖.๒.๑๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่งและการจราจร
- ๖.๒.๑๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบราง
- ๖.๒.๑๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบขนส่งมวลชน
- ๖.๒.๑๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา
- ๖.๒.๑๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโครงสร้าง
- ๖.๒.๑๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสุขาภิบาล/สิ่งแวดล้อม
- ๖.๒.๑๙ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมปฐพีกลศาสตร์/ธรณีฐานราก
- ๖.๒.๒๐ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจ
- ๖.๒.๒๑ ผู้เชี่ยวชาญด้านการประมาณราคา
- ๖.๒.๒๒ ผู้เชี่ยวชาญด้านประเมินอสังหาริมทรัพย์
- ๖.๒.๒๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านชลศาสตร์ อุทกวิทยาและการป้องกันน้ำท่วม
- ๖.๒.๒๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านพลังงาน
- ๖.๒.๒๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมไฟฟ้า
- ๖.๒.๒๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมเครื่องกล
- ๖.๒.๒๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว
- ๖.๒.๒๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์มหภาค
- ๖.๒.๒๙ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง
- ๖.๒.๓๐ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อม
- ๖.๒.๓๑ ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินและการลงทุน
- ๖.๒.๓๒ ผู้เชี่ยวชาญด้านการตลาด
- ๖.๒.๓๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนกลยุทธ์เชิงพาณิชย์
- ๖.๒.๓๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาธุรกิจ
- ๖.๒.๓๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
- ๖.๒.๓๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน
- ๖.๒.๓๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- ๖.๒.๓๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินผลกระทบทางสังคม
- ๖.๒.๓๙ ผู้เชี่ยวชาญด้านโบราณคดีและประวัติศาสตร์
- ๖.๒.๔๐ ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว
- ๖.๒.๔๑ ผู้เชี่ยวชาญด้านสาธารณสุขและสุขภาพ
- ๖.๒.๔๒ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย
- ๖.๒.๔๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดองค์การการบริหาร



๖.๒.๔๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์

๖.๒.๔๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการเพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๖.๓ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทย และ/หรือรองผู้จัดการโครงการ ปฏิบัติงาน รับผิดชอบบริหารจัดการตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการ ส่วนบุคลากรตำแหน่งอื่นสามารถจัดหาเพื่อปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติงานที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ

๖.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้เสนอชื่อในโครงการแต่ละราย จะต้องลงนามรับรองความถูกต้องในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง โดยให้ถือว่าที่ปรึกษาได้รับรองว่าบุคลากรหลักนั้นๆ ได้ลงนามด้วยตนเอง เพื่อยืนยันการร่วมงานในโครงการนี้ หากบุคลากรหลักมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณาในตำแหน่งที่เสนอนั้น

๖.๕ ที่ปรึกษาต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลัก กรณีบุคลากรหลักของที่ปรึกษาเป็นคนต่างด้าว เมื่อจะปฏิบัติงานจะต้องได้รับอนุญาตให้ทำงานได้ในราชอาณาจักรไทย ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

๖.๖ บุคลากรหลักแต่ละตำแหน่งต้องไม่ผูกพันกับสัญญาอื่นภายใต้ สนข. และ/หรือหน่วยงานอื่น ในลักษณะการทำงานแบบเต็มเวลา (Full Time) ในช่วงเวลาเดียวกัน”

๗. หน้าที่และความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๗.๑ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการ เพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจัดหาอุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่จำเป็น เพื่อให้การทำงานตามขอบเขตของงานที่ปรึกษาบรรลุตามวัตถุประสงค์ พร้อมทั้งส่งมอบอุปกรณ์ที่จัดหาโดยงบประมาณของโครงการนี้ทั้งหมดให้แก่ สนข.

๗.๒ ที่ปรึกษาต้องดำเนินการโดยจะต้องใช้ความรู้ความชำนาญทางเทคนิค วิทยาการอย่างดีที่สุด ให้สอดคล้องเหมาะสมตามมาตรฐานสากล และจะต้องเข้าร่วมประชุมชี้แจงและจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสนับสนุนเมื่อได้รับแจ้งจาก สนข.

๗.๓ ในระหว่างการศึกษาที่ปรึกษาต้องจัดเตรียมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้และพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา รวมทั้งจะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขข้อมูลตามที่ สนข. แจ้ง โดยที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น

๗.๔ ในระหว่างการศึกษาที่ปรึกษาต้องเก็บรักษาข้อมูล เอกสารต้นฉบับ สำเนา หรือรูปภาพ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ทั้งหมดไว้เป็นความลับและห้ามนำมาเปิดเผยหรือเผยแพร่ หากไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก สนข. และจะต้องส่งมอบให้ สนข. เมื่อการศึกษาเสร็จสิ้น



๗.๕ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นระหว่างและหลังสิ้นสุดสัญญาว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาต้องพร้อมที่จะช่วยเหลือสนับสนุนการดำเนินงานและให้บริการคำปรึกษาเป็นอย่างดีโดยไม่ชักช้าแก่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายใดๆ เพิ่มเติม”

๘. การจัดทำรายงานและกำหนดการส่งมอบรายงาน

ที่ปรึกษาจะต้องเสนอผลงานต่อสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ภายหลังจากลงนามในสัญญาแล้วตามกำหนดการดังนี้

๘.๑ ภายในเดือนที่ ๑ ของการเริ่มปฏิบัติงาน

ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๓๐ เล่ม แสดงแผนการดำเนินงาน ซึ่งระบุรายละเอียดการรอบการดำเนินงาน ระยะเวลาการดำเนินงาน ข้อมูลบุคลากรที่ร่วมงานในโครงการ แนวคิดเบื้องต้นของการพัฒนาเมืองกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง แนวคิดเบื้องต้นในการพิจารณาคัดเลือกจังหวัดนำร่อง ๓ แห่ง เพื่อเป็นต้นแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีตามหลักการ TOD วิธีการคัดเลือก วิธีการสำรวจและเก็บข้อมูล รวมถึงแผนการมีส่วนร่วมของประชาชน แผนการฝึกอบรมและแผนการประชาสัมพันธ์

๘.๒ ภายในเดือนที่ ๔ ของการปฏิบัติงาน

ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) จำนวน ๓๐ เล่ม โดยกล่าวถึงรายละเอียดผลการศึกษาและความก้าวหน้าผลการดำเนินงานที่ผ่านมา โดยต้องมีรายละเอียดอย่างน้อย ดังนี้

๘.๒.๑ ผลการทบทวนข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ ผลการศึกษาโครงการต่างๆ และการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนยุทธศาสตร์ กฎหมายและมาตรการทางผังเมือง หลักแนวคิดการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Transit Oriented Development) โดยละเอียด ตัวอย่างแนวทางปฏิบัติที่ประสบความสำเร็จและไม่ประสบความสำเร็จ ตามรายละเอียดของงานส่วนที่ ๑

๘.๒.๒ ร่างเกณฑ์เบื้องต้นที่ใช้ในการพิจารณาคัดเลือกเมืองต้นแบบเพื่อดำเนินโครงการ Transit Oriented Development

๘.๓ ภายในเดือนที่ ๗ ของการปฏิบัติงาน

ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (Progress Report ๒) จำนวน ๓๐ เล่ม โดยกล่าวถึงรายละเอียดผลการศึกษาและความก้าวหน้าผลการดำเนินงานที่ผ่านมา โดยต้องมีรายละเอียดอย่างน้อย

๘.๓.๑ ผลการศึกษา สำรวจ และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ข้อมูลภูมิประเทศและการใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพประชากร สภาพกายภาพของระบบการจราจรความเป็นเมืองของสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่ และ ศูนย์คมนาคมขนส่งทั่วประเทศ



๘.๓.๒ สรุปเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาคัดเลือกเมืองต้นแบบเพื่อดำเนินโครงการ Transit Oriented Development และนำเสนอแนวคิดเมืองต้นแบบเบื้องต้น ๓ เมือง ในการพิจารณาดำเนินโครงการ Transit Oriented Development

๘.๒.๓ ผลการคัดเลือกเมืองต้นแบบ ๓ เมือง และเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาคัดเลือกเมือง เพื่อนำไปศึกษาความเหมาะสมฯ วิเคราะห์แผนพัฒนาเมืองกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง

๘.๓.๔ ผลการดำเนินการการมีส่วนร่วมของประชาชน/ผู้มีส่วนได้เสีย และการประชาสัมพันธ์

๘.๔ ภายในเดือนที่ ๑๐ ของการปฏิบัติงาน

ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานฉบับกลาง (Interim Report) จำนวน ๓๐ เล่ม โดยรายละเอียด เนื้อหาในรายงานประกอบด้วย อย่างน้อย ดังนี้

๘.๔.๑ ผลการศึกษา สํารวจ รวบรวมข้อมูล วิเคราะห์เมืองต้นแบบ ในรูปแบบรายงาน/แบบแปลน/แผนที่ของเมืองต้นแบบทั้ง ๓ เมือง (ขนาดเล็ก ๕-๑๐ กิโลเมตร กลาง ๑๕ กิโลเมตร และขนาดใหญ่ ๒๐ กิโลเมตร) ได้แก่ การวิเคราะห์ความเป็นเมือง การวิเคราะห์การเติบโต รูปแบบและทิศทางการขยายตัวของเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพอาคารในพื้นที่ (Build up Area) สัดส่วนพื้นที่โล่ง (OSR) สัดส่วนการใช้พื้นที่อาคาร ระบบสาธารณูปโภค ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม สภาพการจราจร ปริมาณความต้องการ การเดินทาง ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต/เมื่อสถานีขนส่งมวลชนเปิดให้บริการ

๘.๔.๒ ร่างผังเฉพาะ/แนวทางการพัฒนาเมือง และพื้นที่ต้นแบบบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน ที่จะพัฒนาตามแนวคิด Transit Oriented Development อย่างน้อย ๓ แห่ง เพื่อจัดทำสถานีต้นแบบการพัฒนา

๘.๔.๓ แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ต้นแบบบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน ตามข้อ ๘.๔.๒ แนวคิดการคัดเลือกประเภทระบบขนส่งมวลชนขนาดรองและเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง

๘.๓.๔ ผลการดำเนินการการมีส่วนร่วมของประชาชน/ผู้มีส่วนได้เสีย และการประชาสัมพันธ์

๘.๕ ภายในเดือนที่ ๑๓ ของการปฏิบัติงาน

ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน ๓๐ เล่ม โดยรายละเอียด เนื้อหาในรายงานประกอบด้วย อย่างน้อย ดังนี้

๘.๕.๑ ร่างแผนแม่บทการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Master Plan) จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๕.๒ ร่างผังเฉพาะการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Specific Plan) จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๕.๓ ร่างต้นแบบรายละเอียดการพัฒนาพื้นที่ (อย่างน้อย ๓ แห่ง) จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๕.๔ ร่างแบบเบื้องต้นระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมของเมืองต้นแบบ (อย่างน้อย ๓ แห่ง) จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๕.๕ ร่างรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) สำหรับการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง (อย่างน้อย ๓ แห่ง) จำนวน ๓๐ ชุด



๘.๕.๖ ร่างรายงานผลกระทบทางสังคม (SIA) สำหรับการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง (อย่างน้อย ๓ แห่ง) จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๕.๗ ร่างรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) สำหรับการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งทางราง จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๖ ภายในเดือนที่ ๑๗ ของการปฏิบัติงาน

ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงาน ซึ่งรายละเอียดเนื้อหาในรายงานอย่างน้อยต้องครอบคลุมเนื้อหาขอบเขตของงานทั้งหมด ๘ ส่วน ตามที่ระบุในหัวข้อที่ ๓. โดยมีรูปแบบรายงานอย่างน้อย ดังนี้

๘.๖.๑ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๒๐๐ ชุด

๘.๖.๒ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๒๐๐ ชุด

๘.๖.๓ แผนแม่บทการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Master Plan) จำนวน ๒๐๐ ชุด

๘.๖.๔ ผังเฉพาะการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Specific Plan) จำนวน ๒๐๐ ชุด

๘.๖.๕ ต้นแบบรายละเอียดการพัฒนาพื้นที่ (อย่างน้อย ๓ แห่ง) จำนวน ๒๐๐ ชุด

๘.๖.๖ แบบเบื้องต้นระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมของเมืองต้นแบบ (อย่างน้อย ๓ แห่ง) จำนวน ๒๐๐ ชุด

๘.๖.๗ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) จำนวน ๒๐๐ ชุด (อย่างน้อย ๓ พื้นที่)

๘.๖.๘ รายงานผลกระทบทางสังคม (SIA) จำนวน ๒๐๐ ชุด (อย่างน้อย ๓ พื้นที่)

๘.๖.๙ รายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) สำหรับการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งทางราง จำนวน ๒๐๐ ชุด

๘.๖.๑๐ เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ จำนวนอย่างน้อย ๓ เรื่อง (ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายตามวัตถุประสงค์ของโครงการ) และวีดิทัศน์แสดงผลการศึกษาในรูปแบบภาษาไทยและภาษาอังกฤษ โดยวีดิทัศน์ต้องนำเสนอ Animation การพัฒนาโครงการ ซึ่งต้องแสดงภาพทั้งภาพมุมสูง (Bird Eye View) และภาพเดินผ่าน (Walk Through) เพื่อสื่อให้เห็นสภาพเมืองหลังการพัฒนาได้อย่างชัดเจนโดยเฉพาะอัตลักษณ์ของเมือง และการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่สาธารณะของเมืองในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๘.๗ ภายในเดือนที่ ๑๘ ของการปฏิบัติงาน

๘.๗.๑ รายงานทั้งหมดในลักษณะ Digital Report อยู่ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) พร้อมคำอธิบาย อยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๒๐๐ ชุด

๘.๗.๒ รายงานไฟล์ข้อมูลของโครงการที่สามารถแก้ไขได้และ Presentation ของโครงการทั้งหมด บันทึกใน Portable Hard Disk จำนวน ๓ ชุด

๘.๘ ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งงานต่างๆ ตามข้อ ๘.๖ เพิ่มเติม กรณีที่ต้องมีการปรับปรุงตามมติไอซีอีกร และผังเมือง กระทรวงมหาดไทย หรือหน่วยงานที่ให้ความเห็นชอบ/อนุมัติโครงการ



ตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนเล่มรายงานหรือแบบเพื่อพิจารณาจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของหน่วยงานดังกล่าว

๙. การจัดสัมมนาและการอบรม

ในการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตามขอบเขตของงาน ส่วนที่ ๘ กำหนดให้มีการสัมมนาและการอบรม ประกอบด้วยกิจกรรมอย่างน้อย ดังนี้

๙.๑ การสัมมนาเพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมอย่างน้อย ๑๒ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๑๐๐-๑๕๐ คน

๙.๒ การสัมมนาผู้ลงทุน (Market Sounding) ในพื้นที่รวมไม่น้อยกว่า ๗ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๑๐๐-๑๕๐ คน

๙.๓ การอบรม/สัมมนาเพื่อถ่ายทอดความรู้ให้แก่เจ้าหน้าที่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๕๐ คน จำนวน ๖ ครั้ง

โดยที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งเอกสารสรุปผลการประชุม/สัมมนา/อบรม จำนวน ๓๐ ชุด ส่งให้ สนข. ภายใน ๑๕ วัน หลังจากกิจกรรมดังกล่าวแล้วเสร็จ

๑๐. การบริหารโครงการ

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ สนข. จะสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็น โดยจะแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษา เพื่อกำกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามข้อกำหนดขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR)

๑๑. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญา

๑๑.๑ ที่ปรึกษาจะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อว่าเป็นคู่สัญญาที่ไม่ได้แสดงบัญชีรายรับรายจ่าย หรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญตามประกาศของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ปปช.) เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔

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

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาที่ได้รับการคัดเลือก ให้รับจ่ายเงินผ่านบัญชีธนาคาร เว้นแต่การรับจ่ายเงินแต่ละครั้ง ซึ่งมีมูลค่าไม่เกินสามหมื่นบาท 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/๙๖๖๑> และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดีส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นซอง

ข้อมูลของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาจะต้องยินยอมให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของ คค. และดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งานศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของ คค.

๑๒. ข้อเสนอสิทธิ

สนข.ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการดำเนินการจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอน โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ที่ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้งและเรียกร้องค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น

ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินงานตามโครงการนี้ จะต้องลงนามในสัญญา กับ สนข. ภายในระยะเวลาที่ สนข. แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่ลงนามในสัญญา สนข. จะถือว่าที่ปรึกษาละสิทธิในการทำสัญญา และอาจพิจารณาเรียกร้องให้ชดใช้ความเสียหาย (ถ้ามี) รวมทั้งจะพิจารณาให้เป็นผู้ละทิ้งงานตามระเบียบของทางราชการ

