

ขอบเขตโดยละเอียดของงานจ้างที่ปรึกษา (Terms of Reference)

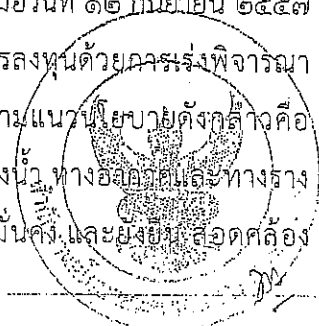
ศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

๑. หลักการและเหตุผล

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งส่งผลกระทบต่อพัฒนาเมือง ชุมชน และสภาพแวดล้อมในบริบทนั้นๆ หากไม่มีการวางแผนการพัฒนาพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ มีทิศทางชัดเจน เพื่อควบคุมการเจริญเติบโตของเมืองให้ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งและด้านสิ่งแวดล้อม เมืองจะเติบโตและพัฒนาด้านกายภาพของพื้นที่อย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) และไม่สามารถควบคุมการพัฒนาในภาพรวมได้ รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงต้องแก้ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหาความไม่เพียงพอของระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ระบบการขนส่ง และการเดินทางของประชาชน ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยทางสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะนี้ ประเทศไทยกำลังอยู่ระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนาดใหญ่ บริเวณสำคัญที่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาดังกล่าว คือ พื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งหรือจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางของผู้โดยสาร ซึ่งหากมีการวางแผนเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ ย่อมก่อให้เกิดประโยชน์และเพิ่มขีดความสามารถในการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองและบริเวณโดยรอบได้

การพัฒนาเมืองในหลายประเทศได้วางแผนและกำหนดรูปแบบการพัฒนาเมืองควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อควบคุมการเติบโตของเมืองและกำหนดทิศทางการพัฒนาเมืองควบคู่กับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมในหลายลักษณะ การพัฒนาโดยสร้างเมืองใหม่ในพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนา การพัฒนาโดยสร้างเมืองในลักษณะการควบคุมการขยายตัวของเมืองให้เติบโตอย่างฉลาด (smart growth) กล่าวคือ การพัฒนาใดๆ นอกเหนือจากข้อกำหนดการใช้ที่ดินที่วางไว้จะถูกตรวจสอบอย่างเคร่งครัด ส่งเสริมการเดินทางของประชาชนด้วยระบบขนส่งมวลชน ส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ (non-motorization mode) เพื่อเป็นระบบเชื่อมต่อการเดินทางหลากหลายรูปแบบ ส่งเสริมการพัฒนาเมืองรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit oriented development: TOD) ด้วยการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรม แหล่งงาน และที่พักอาศัย และกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายบริเวณโดยรอบสถานี และกำหนดให้มีโครงข่ายระบบการเดินทางที่เหมาะสมรองรับ ตลอดจนการกำหนดเครื่องมือหรือมาตรการด้านผังเมืองที่มีประสิทธิภาพเพื่อควบคุมหรือส่งเสริมกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมกับศักยภาพของเนื้อเมืองและสอดคล้องทิศทางการพัฒนาประเทศ

นายกรัฐมนตรี (พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา) ได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ ประเด็นหนึ่งในนโยบายด้านการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ คือการกระตุ้นการลงทุนด้วยการเร่งพิจารณาโครงการลงทุนที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินงานของรัฐบาลได้ดำเนินการตามแนวนโยบายดังกล่าวคือ เร่งให้การลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศและทางรางอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม อย่างมั่นคง และยั่งยืน สอดคล้อง



ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี(พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ โดยในด้านการขนส่งให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งทางราง ที่มีต้นทุนต่ำ สนับสนุนการพัฒนากระบวนกรให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้ง พัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานเพื่อสร้างฐานอุตสาหกรรมใหม่ของประเทศ

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

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจึงจะจัดให้มีการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่/เมือง/ชุมชนโดยรอบตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงผ่านหรืออยู่ในรัศมีบริการ ที่สามารถพัฒนาให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะการวางผังเฉพาะ (Specific Plan) เพื่อการพัฒนาบริเวณพื้นที่ที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร (Transit-Oriented Development :TOD) รวมทั้งเป็นกรอบชี้แนะและขับเคลื่อนการพัฒนาในมิติที่เกี่ยวข้องทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งหลักและระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ด้านเศรษฐกิจ การลงทุน ชุมชนเมืองและสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปอย่างบูรณาการสอดคล้องกัน ช่วยจัดปัญหาการเติบโตของเมืองอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในด้านการพัฒนาพื้นที่เมืองโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (รถไฟความเร็วสูง/รถไฟทางคู่/จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่มีศักยภาพ) สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ของประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ สอดคล้องตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองโดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพของประเทศ ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒.๒ กำหนดพื้นที่และเสนอแนะแนวทางการจัดทำผังเฉพาะ (Specific Plan) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เพื่อเป็นกรอบชี้แนะการพัฒนาเมืองที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) ในการกระจายรายได้สู่พื้นที่ไปยังภูมิภาคและสนับสนุนการพัฒนาเมืองใหม่ในภูมิภาค



๒.๓ จัดทำพื้นที่ต้นแบบการพัฒนาเมืองในรูปแบบ Urban Design ภายในพื้นที่ศึกษาตามข้อ ๒.๒ โดยคัดเลือกและออกแบบต้นแบบให้มีรายละเอียดการพัฒนาคครอบคลุมทุกมิติที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาเมืองอย่างน้อย ๓ แห่ง

๒.๔ จัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมเพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่ง ในพื้นที่ที่มีศักยภาพให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมือง

๒.๕ จัดทำแผนการลงทุนและการบริหารจัดการรองรับการพัฒนาเมืองหรือเมืองใหม่

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

๒.๗ สนับสนุนการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามผลการศึกษาให้สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

๓. ขอบเขตของงาน

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

งานส่วนที่ ๑ งานทบทวนการศึกษา ข้อมูลผลการศึกษา และการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิ

๓.๑.๑ ทบทวนการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยดังนี้

๑) ศึกษาหลักการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Transit Oriented Development)

๒) ศึกษาตัวอย่างแนวทางการดำเนินการโครงการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Transit Oriented Development) ทั้งในประเทศและต่างประเทศ แนวทางปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ รวมถึงแนวทางปฏิบัติที่ไม่ประสบความสำเร็จเพื่อเป็นกรณีศึกษาในการป้องกันและเสนอแนะแนวทางดำเนินงานในบริบทของประเทศไทย

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)
- กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนากาดและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางผังเมืองและการพัฒนาเมือง

(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)
 - แผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรถไฟ (ปี พ.ศ. ๒๕๕๓)

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

๓.๑.๓ ศึกษากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๔ ศึกษาสภาพพื้นที่ ปัญหาอุปสรรคในการพัฒนา ตลอดจนความต้องการของประชาชนในพื้นที่ศึกษา และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

๓.๑.๕ ศึกษาบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้มีส่วนร่วมที่เกี่ยวข้อง (stakeholder) เพื่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนให้เกิดความสำเร็จบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ 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 ตลอดจนสภาพอุทกวิทยา ธรณีวิทยา และแผ่นดินไหว

๓.๒.๖ ศึกษา สืบค้น รวบรวมข้อมูลสภาพปัจจุบันและปัญหาอุปสรรค ตลอดจนแผนงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบสาธารณูปโภคที่ใช้ในการพัฒนาเมือง ได้แก่ ถนน ไฟฟ้า ท่อแก๊ส ประปา การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะ เป็นต้น

๓.๒.๗ เสนอแผนแม่บทการพัฒนาเมืองโดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพทั่วประเทศ โดยแบ่งระยะแผนการพัฒนาให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

งานส่วนที่ ๓ ศึกษาและเสนอแนะแนวทางการจัดทำผังเฉพาะ (Specific Plan) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพเพื่อเป็นกรอบชี้แนะการพัฒนาเมืองที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) เพื่อเป็นการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและสนับสนุนการพัฒนาเมืองใหม่ในภูมิภาค

๓.๓.๑ สืบค้น ตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพอาคารในพื้นที่ Build up Area สัดส่วนพื้นที่โล่ง (OSR) สัดส่วนการใช้พื้นที่อาคาร (FAR) ข้อมูลด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ศาสนสถาน พืชพรรณ หรือสัตว์



พื้นที่อ่อนไหวทางการพัฒนา เป็นต้น เพื่อเป็นข้อมูลในการดำเนินการศึกษาโดยจัดทำเป็นผังหรือแผนที่ ในมาตราส่วนที่เหมาะสม และมีพื้นที่ศึกษาอยู่ภายในเขตผังเมืองรวมโดยรอบสถานีขนส่งมวลชนทั่วประเทศ (สถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีรถไฟทางคู่ หรือจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่มีศักยภาพ) ซึ่งพื้นที่ศึกษาต้องอยู่ ภายในรัศมีบริการของสถานีขนส่งมวลชนระดับต่างๆ ได้แก่ สถานีขนาดใหญ่ (ไม่เกิน ๒๐ กิโลเมตร) สถานี ขนาดกลาง (ไม่เกิน ๑๕ กิโลเมตร) และสถานีขนาดเล็ก (ไม่เกิน ๕-๑๐ กิโลเมตร) ทั้งนี้ ผังหรือแผนที่ ประกอบด้วยรายละเอียด เช่น ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน ผัง Build up Area ผังสาธารณูปโภค ผังสาธารณูปการ ผังพื้นที่อนุรักษ์ ผังพื้นที่เสี่ยงต่อน้ำท่วมหรือแผ่นดินไหว ผังระบบคมนาคมขนส่ง เป็นต้น

๓.๓.๒ วิเคราะห์ปริมาณและรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารที่มาใช้บริการสถานี เมื่อเปิดให้บริการ

๓.๓.๓ วิเคราะห์สภาพการจราจรและการเชื่อมต่อการเดินทาง เมื่อเปิดให้บริการ โดยเฉพาะระบบขนส่ง สาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อการเดินทาง

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

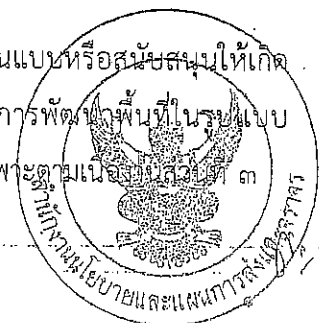
๓.๓.๕ เสนอแนะแนวทางการจัดทำผังเฉพาะ (Specific Plan) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เพื่อเป็นกรอบขึ้น การพัฒนาเมืองที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ตามแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) หรือตามหลักการพัฒนาเมืองต่างๆ ที่เหมาะสมกับ ศักยภาพของเนื้อเมืองในบริเวณเป้าหมาย เพื่อเป็นการกระจายความเจริญไปยังภูมิภาคและสนับสนุน การพัฒนาเมืองใหม่ในภูมิภาค รวมทั้งการกำหนดมาตรการ แนวทางการบริหารจัดการต่างๆ เพื่อขึ้นการพัฒนา ภายในพื้นที่ผังเฉพาะ เช่น มาตรการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่ (Planned Unit Development: PUD) มาตรการ การโอนสิทธิการพัฒนา (Transfer of Development Rights: TDR) เป็นต้น

๓.๓.๖ ดำเนินการตามขั้นตอนในการมีส่วนร่วมของประชาชนและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการ ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมโยธาธิการและผังเมือง หน่วยงานท้องถิ่น หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และภาคประชาชน เพื่อศึกษาและจัดทำผังเฉพาะ (Specific Plan) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพดังกล่าว อย่างน้อย ประกอบด้วย การสัมมนารับฟังความคิดเห็น การประชุมกลุ่มย่อย การสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นต้น

งานส่วนที่ ๔ คัดเลือกและกำหนดพื้นที่เพื่อจัดทำต้นแบบการพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบ Urban Design ภายในพื้นที่ศึกษา โดยออกแบบรายละเอียดต้นแบบการพัฒนาให้ครอบคลุมทุกมิติที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาเมือง อย่างน้อย ๓ แห่ง

๓.๔.๑ การกำหนดเกณฑ์และคัดเลือกพื้นที่

กำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นต้นแบบหรือสนับสนุนให้เกิด เมืองใหม่ในอนาคต เพื่อดำเนินการออกแบบรายละเอียดและเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบ Urban Design ภายในพื้นที่ศึกษาอย่างน้อย ๓ แห่ง ภายในพื้นที่ที่เสนอให้จัดทำผังเฉพาะ



๓.๔.๒ ต้นแบบการพัฒนา TOD หรือเมืองใหม่ (Urban Design Development)

๑) ศึกษาและออกแบบรายละเอียดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (สถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีรถไฟทางคู่ หรือจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่มีศักยภาพ) ในพื้นที่ต้นแบบอย่างน้อย ๓ แห่ง (ตามที่ได้คัดเลือกในงานส่วนที่ ๔ ข้อ ๓.๔.๑) 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 เพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง ที่จอดรถจักรยาน ที่จอดรถโดยสาร ลานจอดรถ ตลอดจนระบบควบคุมการจราจรต่างๆ เช่น ป้ายบอกทาง สัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

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

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

๓.๕.๑ วิเคราะห์รูปแบบการเดินทาง ความต้องการเดินทาง พฤติกรรมการเดินทางของประชาชน ปริมาณผู้โดยสาร ระยะเวลา ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และศึกษา ทบทวนแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อเสนอแนะแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรองเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่ง ภายในพื้นที่ที่กำหนดให้จัดทำผังเฉพาะ



๓.๕.๒ ศึกษาและคัดเลือกระบบขนส่งมวลชนขนาดรองที่มีความเหมาะสมเพื่อเสนอเป็นระบบเชื่อมต่อ สถานีขนส่งมวลชนตามขอบเขตพื้นที่ศึกษา โดยจะต้องนำเสนอทางเลือกและการวิเคราะห์เปรียบเทียบ ทางเลือกและผลกระทบในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น รูปแบบระบบการเชื่อมต่อ แนวเส้นทาง ค่าก่อสร้าง และเวนคืน ผลกระทบด้านชุมชนและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

๓.๕.๓ วิเคราะห์ กำหนดแนวความคิดด้านการขนส่งและจราจร และออกแบบระบบขนส่งมวลชน ขนาดรองและระบบการเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อรองรับการพัฒนาเมืองภายในพื้นที่ที่กำหนดให้จัดทำผังเฉพาะ

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

- ๑) แบบเบื้องต้น
- ๒) ประมาณการราคาค่าก่อสร้าง
- ๓) ผลการศึกษาผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการเงินเบื้องต้น
- ๔) 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) โดยการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน การจัดเส้นทางสัญจรทั้งโดยรถยนต์ จักรยานยนต์ จักรยานทางเดินเท้า เพื่อนำมาประเมินจำนวนคนเดินทางที่ผ่านเข้ามายังพื้นที่

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

๓.๖.๔ ประเมินมูลค่าที่ดินและทรัพย์สินในพื้นที่เมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่

๓.๖.๕ กำหนดขั้นตอนการพัฒนา (Development Phasing) กำหนดลำดับขั้นตอนการพัฒนาพื้นที่ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับข้อมูลทางเทคนิค

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

๓.๖.๗ วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด (SWOT Analysis) ที่จะมีผลกระทบต่อผู้มีส่วนร่วม

๓.๖.๘ วิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจและการเงิน (Economic and Financial Analysis) ได้แก่ การวิเคราะห์หาผลตอบแทนการลงทุน ระยะเวลาคืนทุน และแผนการใช้จ่ายงบประมาณในแต่ละปี โดยอ้างอิงสมมติฐานที่ใกล้เคียงกับเศรษฐกิจการเงินในปัจจุบัน

๓.๖.๙ วิเคราะห์ระบบโครงสร้างพื้นฐาน (Basic Infrastructure Analysis) เพื่อความสะดวกของประชาชนในการใช้พื้นที่ โดยการศึกษาขนาดหรือปริมาณความต้องการในระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ รวมถึงผลกระทบต่อระบบจราจรในปัจจุบันและในอนาคตทั้งในพื้นที่เมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่ รวมทั้งพื้นที่ต่อเนื่องที่มีอิทธิพลต่อกัน โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่โครงการย่อยในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ จะต้องวิเคราะห์ Local Area Traffic Impact Assessment ของพื้นที่ทั้งหมด และของแต่ละพื้นที่แปลงย่อยด้วย

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

๓.๖.๑๑ ศึกษาความเสี่ยงในการดำเนินโครงการพัฒนาเมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่ จากปัจจัยภายในและภายนอก เช่น ด้านการเงิน ด้านการดำเนินงาน ด้านนโยบาย ด้านเศรษฐกิจการเมือง ด้านการประชาสัมพันธ์ และประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในโครงการพัฒนาพื้นที่ๆ วิเคราะห์ความเสี่ยงพร้อมทั้งเสนอแนะการจัดการในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสม



๓.๖.๑๒ ศึกษาและเสนอแนะรูปแบบการลงทุนหรือร่วมทุนและผลตอบแทนที่เหมาะสม (Investment Scheme) ได้แก่ แนวทางการลงทุนรวมไปถึงการบริหารจัดการ โดยเสนอแนวทางจัดตั้งองค์กรเพื่อบริหารโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและหลังก่อสร้าง รวมถึงผลประโยชน์ที่ผู้ร่วมโครงการจะได้รับ

๓.๖.๑๓ จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางให้เอกชน หรือต่างประเทศร่วมทุน เช่น การจัดตั้งบริษัทร่วมทุน (Joint Venture Company) และกำหนดบทบาทรูปแบบการลงทุน วิธีการ ข้อกำหนด โดยให้วิเคราะห์ประเด็นตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๓.๖.๑๔ จัดทำแผนบริหารจัดการตามแผน/ผังการพัฒนาเมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่ เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งจัดเตรียมเอกสารเพื่อใช้ในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมดำเนินการพัฒนาพื้นที่

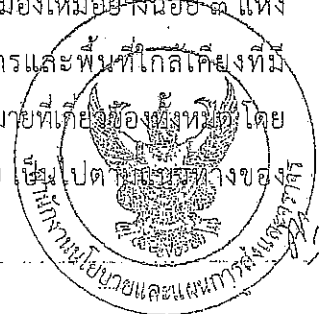
๓.๖.๑๕ วิเคราะห์ด้านกฎหมายและแนวทางด้านกฎหมายที่ใช้ปฏิบัติในการลงทุนโครงการ (Legal Analysis) ได้แก่ ข้อคิดเห็นด้านกฎหมายในประเด็นข้อจำกัดหรือข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติตามในการพัฒนา อสังหาริมทรัพย์ ประเด็นการจัดตั้งองค์กรที่จะรับผิดชอบการพัฒนาโครงการย่อยทั้งแบบชั่วคราวและแบบถาวร ประเด็นความเป็นไปได้ในการให้เอกชนลงทุนหรือร่วมทุน และประเด็นอื่นๆ ที่มีความจำเป็นกับการบริหารโครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนของเมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่ พร้อมทั้งเสนอแนวทางแก้ไข

๓.๖.๑๖ เปรียบเทียบแนวโน้มการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นกรณีที่มีการวางแผนการพัฒนาเมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่ และกรณีที่ไม่มีการดำเนินการตามข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

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

๓.๗.๑ ศึกษา สํารวจ วิเคราะห์ และประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) และจัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์สำหรับแผนแม่บทการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งทางราง โดยเน้นระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศ ๔ สายทาง อย่างน้อยประกอบด้วย แนวโน้มที่ก่อให้เกิดผลกระทบ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ โดยการศึกษา และจัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA) เป็นไปตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งข้อกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

๓.๗.๒ ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Impact Assessment: IEE) และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ในพื้นที่ต้นแบบการพัฒนาเมืองหรือเมืองใหม่อย่างน้อย ๓ แห่งตามขอบเขตงานส่วนที่ ๔ โดยการศึกษาต้องครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงที่มีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบให้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ ระเบียบ และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยการศึกษาและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ใช้รูปแบบวิธีทางของ



สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๓.๗.๓ ศึกษาผลกระทบทางสังคม (Social Impact Assessment: SIA) พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบทางสังคม ในพื้นที่ต้นแบบการพัฒนาเมืองหรือเมืองใหม่อย่างน้อย ๓ แห่ง ตามขอบเขตงาน ส่วนที่ ๔ โดยการศึกษาต้องครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงที่มีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบให้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบทางสังคม (SIA) เป็นไปตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

งานส่วนที่ ๔ งานการมีส่วนร่วมของประชาชน/ผู้มีส่วนได้เสีย การจัด Market Sounding และการประชาสัมพันธ์

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

- ๑) การสัมภาษณ์เชิงลึก รวมไม่น้อยกว่า ๖๐ 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 สื่ออิเล็กทรอนิกส์ และสื่อวีดิทัศน์ ตัวอย่างโมเดลและม็อดคอปสามมิติของเมืองต้นแบบ เพื่อใช้ประกอบในการจัดกิจกรรมของโครงการฯ ในการสัมมนารับฟังความคิดเห็น และการจัด Market Sounding ทั้งในระดับประเทศและ



ระดับพื้นที่ รวมทั้งจัดทำเว็บไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร กิจกรรมต่างๆ 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 (ทางเคเบิลทีวี) หรือสถานีโทรทัศน์ในส่วนภูมิภาค ให้ครอบคลุมสอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายตามวัตถุประสงค์โครงการ ไม่น้อยกว่า ๑๐๐ ครั้ง

๒.๔) ดำเนินการผลิตและเผยแพร่สารคดีสั้นทางวิทยุ ความยาวตอนละ ๑-๒ นาที เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ จำนวน ๔๐ ตอน โดยเผยแพร่ออกอากาศทางสถานีวิทยุในส่วนกลาง ไม่น้อยกว่า ๔๐๐ ครั้ง และออกอากาศ Re-Run ทางวิทยุในส่วนภูมิภาค ให้ครอบคลุมสอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายตามวัตถุประสงค์โครงการ ไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐ ครั้ง

๒.๕) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร กิจกรรมสำคัญของโครงการฯ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ ผ่านวิทยุท้องถิ่นและวิทยุชุมชน ให้ครอบคลุมสอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายตามวัตถุประสงค์โครงการ จำนวนไม่น้อยกว่า ๖๐๐ ครั้ง

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

งานส่วนที่ ๙ สนับสนุนการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามผลการศึกษาให้สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

๓.๘.๑ ที่ปรึกษาจะต้องสนับสนุนด้านวิชาการ ด้านเทคนิค ข้อมูล หรือองค์ความรู้ต่างๆ ที่จำเป็นในการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง รวมทั้งข้อเสนอแนะแนวทางดำเนินการให้ สนข. เพื่อขับเคลื่อนผลการศึกษาให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม เช่น การเสนอต่อคณะรัฐมนตรี คณะกรรมการ หรือหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความเห็นชอบ/อนุมัติแนวทางการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานฯ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ตลอดระยะเวลาของระหว่งดำเนินการศึกษาโครงการฯ และภายหลังจากการดำเนินการศึกษาโครงการฯ แล้วเสร็จในกรณีที่เส้นขอบ



๓.๙.๒ ที่ปรึกษาจะต้องเสนอแนะมาตรการ กฎหมาย หรือระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งโครงสร้างกลไก การบริหารดำเนินการในการศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรค รวมถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาเพื่อนำไปสู่ การพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม

๓.๙.๓ ที่ปรึกษาจะต้องเสนอแนะมาตรการ แนวทาง แผนด้านเศรษฐกิจการเงิน ที่สามารถสนับสนุนให้ การพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม

๓.๙.๔ ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการถ่ายทอดองค์ความรู้และประสบการณ์ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการ พัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามผลการศึกษาและกรณีศึกษาจากประเทศ ต้นแบบที่ประสบความสำเร็จในเรื่องดังกล่าวให้แก่บุคลากรของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนา องค์ความรู้ของบุคลากรให้มีประสิทธิภาพและความเชี่ยวชาญรองรับการดำเนินงานด้านการพัฒนาเมืองควบคู่ กับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยต่อไป

ทั้งนี้ ในการดำเนินงานที่ปรึกษาจะต้องนำองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาเมืองและระบบโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทั้งจากต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จในเรื่องดังกล่าว และจากในประเทศที่มี การบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยให้มีการบูรณาการอย่างสอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ เพื่อให้ สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

๔. เงื่อนไขที่ดำเนินการ

งบประมาณในการดำเนินงานศึกษา เป็นเงินทั้งสิ้น ๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยแบ่งเป็นงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๑๖๑,๕๕๐,๐๐๐ บาท และผูกพันปีงบประมาณถัดไป จำนวน ๒๓๘,๔๕๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ

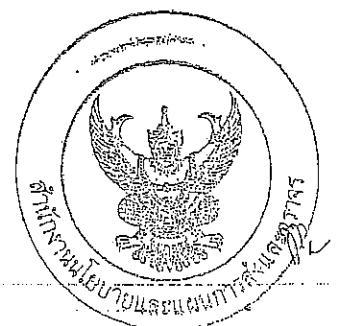
ระยะเวลาในการดำเนินการศึกษารวม ๑๘ เดือน

๖. คุณสมบัติของที่ปรึกษาและหน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๖.๑ ที่ปรึกษาต้องรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อของผู้ละทิ้งงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ได้มี หนังสือเวียนแจ้งหน่วยงานอื่นๆ ทราบแล้ว

๖.๒ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรหลักที่มีคุณภาพ มีคุณสมบัติ มีความเชี่ยวชาญในสาขาต่างๆ ให้เหมาะสม กับตำแหน่งและมีจำนวนเพียงพอ เพื่อให้การบริการมีคุณภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด สนองต่อวัตถุประสงค์ ของโครงการโดยให้ใช้บุคลากรหลักภายในประเทศ และใช้บุคลากรหลักจากต่างประเทศตามความจำเป็น โดยต้องมี บุคลากรหลักอย่างน้อยประกอบด้วยตำแหน่ง 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
- 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 ผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ๖.๒.๓๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินผลกระทบทางสังคม
- ๖.๒.๓๙ ผู้เชี่ยวชาญด้านโบราณคดีและประวัติศาสตร์



- ๖.๒.๔๐ ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว
- ๖.๒.๔๑ ผู้เชี่ยวชาญด้านสาธารณสุขและสุขภาพ
- ๖.๒.๔๒ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย
- ๖.๒.๔๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดองค์การบริหาร
- ๖.๒.๔๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์
- ๖.๒.๔๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการเพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๖.๓ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทย และ/หรือรองผู้จัดการโครงการ ปฏิบัติงาน รับผิดชอบบริหารจัดการ ตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการ ส่วนบุคลากรตำแหน่งอื่นสามารถจัดหาเพื่อปฏิบัติงาน ตามแผนปฏิบัติงานที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ

๖.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้เสนอชื่อในโครงการแต่ละราย จะต้องลงนามรับรองความถูกต้อง ในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง โดยให้ถือว่าที่ปรึกษาได้รับรองว่าบุคลากรหลักนั้นๆ ได้ลงนาม ด้วยตนเอง เพื่อยืนยันการร่วมงานในโครงการนี้ หากบุคลากรหลักมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณา ในตำแหน่งที่เสนอนั้น

๖.๕ ที่ปรึกษาต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลัก กรณีบุคลากรหลักของที่ปรึกษาเป็นคนต่างด้าว เมื่อจะปฏิบัติงานจะต้องได้รับอนุญาตให้ทำงานได้ในราชอาณาจักรไทย ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงาน ของคนต่างด้าว

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

๗. หน้าที่และความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๗.๑ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการ เพื่อสนับสนุนการทำงานของ บุคลากรหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจัดหาอุปกรณ์สำนักงาน ทั้งหมดที่จำเป็น เพื่อให้การทำงานตามขอบเขตของงานที่ปรึกษาบรรลุตามวัตถุประสงค์ พร้อมทั้งส่งมอบ อุปกรณ์ที่จัดหาโดยงบประมาณของโครงการนี้ทั้งหมดให้แก่ สนข.

๗.๒ ที่ปรึกษาต้องดำเนินการโดยจะต้องใช้ความรู้ความชำนาญทางเทคนิค วิทยาการอย่างดีที่สุด ให้สอดคล้อง เหมาะสมตามมาตรฐานสากล และจะต้องเข้าร่วมประชุมชี้แจงและจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสนับสนุน เมื่อได้รับแจ้งจาก สนข.

๗.๓ ในระหว่างการศึกษาที่ปรึกษาต้องจัดเตรียมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้และพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา รวมทั้งจะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขข้อมูลตามที่ สนข. แจ้ง โดยที่ปรึกษาต้อง รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น



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 ซึ่งระบุรายละเอียดกรอบการดำเนินงาน ระยะเวลาการดำเนินงาน ข้อมูลบุคลากรที่ร่วมงานในโครงการ แนวคิดเบื้องต้นของการพัฒนาเมืองกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง แนวคิดเบื้องต้นในการพิจารณาคัดเลือกจังหวัดนำร่อง ๓ แห่ง เพื่อเป็นต้นแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีตามหลักการ TOD วิธีการคัดเลือก วิธีการสำรวจและเก็บข้อมูล รวมถึงแผนการมีส่วนร่วมของประชาชน แผนการฝึกอบรมและแผนการประชาสัมพันธ์

๘.๒ ภายในเดือนที่ ๔ ของการปฏิบัติงาน

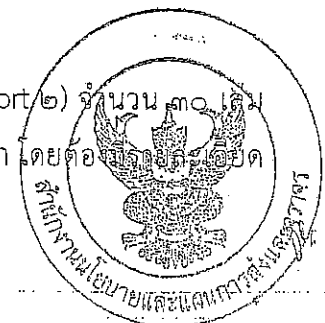
ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) จำนวน ๓๐ เล่ม โดยกล่าวถึงรายละเอียดผลการศึกษาและความก้าวหน้าผลการดำเนินงานที่ผ่านมา โดยต้องมีรายละเอียดอย่างน้อย ดังนี้

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 ๖ ของการปฏิบัติงาน

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



๘.๓.๑ ผลการศึกษาสำรวจ 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 และเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาคัดเลือกเมืองเพื่อนำไปศึกษาความเหมาะสม-วิเคราะห์แผนพัฒนาเมืองกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง

๘.๓.๔ ผลการดำเนินการการมีส่วนร่วมของประชาชน/ผู้มีส่วนได้เสีย และการประชาสัมพันธ์

๘.๔ ภายในเดือนที่ ๘ ของการปฏิบัติงาน

ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานฉบับกลาง (Interim Report) จำนวน ๓๐ เล่ม โดยรายละเอียดเนื้อหาในรายงานประกอบด้วย อย่างน้อย ดังนี้

๘.๔.๑ ผลการศึกษาสำรวจ 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 ปริมาณความต้องการการเดินทาง ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต/เมื่อสถานีขนส่งมวลชนเปิดให้บริการ

๘.๔.๒ ร่างผังเฉพาะ/แนวทางการพัฒนาเมือง และพื้นที่ต้นแบบบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งมวลชนที่จะพัฒนาตามแนวคิด Transit Oriented Development อย่างน้อย ๓ แห่ง เพื่อจัดทำสถานีต้นแบบการพัฒนา

๘.๔.๓ แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ต้นแบบบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน ตามข้อ ๘.๔.๒ แนวคิดการคัดเลือกประเภทระบบขนส่งมวลชนขนาดรองและเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง

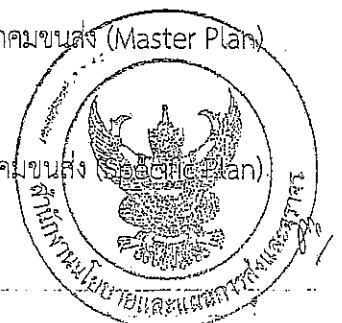
๘.๓.๔ ผลการดำเนินการการมีส่วนร่วมของประชาชน/ผู้มีส่วนได้เสีย และการประชาสัมพันธ์

๘.๕ ภายในเดือนที่ ๑๓ ของการปฏิบัติงาน

ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน ๓๐ เล่ม โดยรายละเอียดเนื้อหาในรายงานประกอบด้วย 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) สำหรับการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้าง
พื้นฐานคมนาคมขนส่ง (อย่างน้อย ๓ แห่ง) จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๕.๖ ร่างรายงานผลกระทบทางสังคม (SIA) สำหรับการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐาน
คมนาคมขนส่ง (อย่างน้อย ๓ แห่ง) จำนวน ๓๐ ชุด

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

๘.๖ ภายในเดือนที่ ๑๗ ของการปฏิบัติงาน

ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงาน ซึ่งรายละเอียดเนื้อหาในรายงานอย่างน้อยต้องครอบคลุมเนื้อหา
ขอบเขตของงานทั้งหมด 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 (ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายตาม
วัตถุประสงค์ของโครงการ) และวีดิทัศน์แสดงผลการศึกษาในรูปแบบภาษาไทยและภาษาอังกฤษโดยวีดิทัศน์
ต้องนำเสนอ Animation การพัฒนาโครงการ ซึ่งต้องแสดงภาพทั้งภาพมุมสูง (Bird Eye View) และภาพเดินผ่าน



(Walk Through) เพื่อสื่อให้เห็นสภาพเมืองหลังการพัฒนาได้อย่างชัดเจนโดยเฉพาะอัตลักษณ์ของเมือง และการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่สาธารณะของเมืองในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๘.๗ ภายใต้อาณัติที่ ๑๘ ของการปฏิบัติงาน

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

๘.๗.๒ รายงานไฟล์ข้อมูลของโครงการที่สามารถแก้ไขได้และ Presentation ของโครงการ ทั้งหมด บันทึกใน Portable Hard Disk จำนวน ๓ ชุด

๘.๘ ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งงานต่างๆ ตามข้อ ๘.๖ เพิ่มเติม กรณีที่ต้องมีการปรับปรุงตามที่กรมโยธาธิการ และผังเมือง กระทรวงมหาดไทย หรือหน่วยงานที่ให้ความเห็นชอบ/อนุมัติโครงการ แจ้งให้ดำเนินการหรือ ตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนเล่มรายงานหรือแบบเพื่อพิจารณาจะต้องเป็นไปตาม ข้อกำหนดของหน่วยงานดังกล่าวหรือ สนข. กำหนด

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 โดยมี ผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๕๐ คน จำนวน ๒ ครั้ง

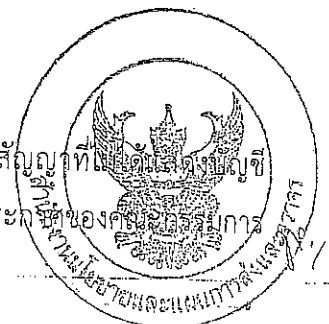
โดยที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งเอกสารสรุปผลการประชุม/สัมมนา/อบรม จำนวน ๓๐ ชุด ส่งให้ สนข. ภายใน ๑๕ วัน หลังจากกิจกรรมดังกล่าวแล้วเสร็จ

๑๐. การบริหารโครงการ

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ สนข. จะสนับสนุนการดำเนินงาน ของที่ปรึกษาตามความจำเป็น โดยจะแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ เพื่อกำกับการดำเนินงานให้ เป็นไปตามข้อกำหนดขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR)

๑๑. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญา

๑๑.๑ ที่ปรึกษาจะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อว่าเป็นคู่สัญญาที่ไม่ได้ดำเนินการบัญชี รายรับรายจ่าย หรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญตามประกาศของคณะกรรมการ



ป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ปปช.) เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการ
ที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ 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 หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคล
เป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๔ และ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๕

๑๑.๓ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ตได้ที่
<http://consult.mot.go.th/preproject/ExportExcelForm/๘๖๖๑> และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader
ให้ถูกต้องและครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดีส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นซอง

ข้อมูลที่ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) ที่ปรึกษา
ที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาจะต้องยินยอมให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของ คค.
และดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งานศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของ คค.

๑๒. ข้อเสนอสิทธิ

สนข. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการดำเนินการจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอน โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ
ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ที่ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้งและเรียกร้องค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น

ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินงานตามโครงการนี้ จะต้องลงนามในสัญญา กับ สนข. ภายในระยะเวลาที่
สนข. แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่ลงนามในสัญญา สนข. จะถือว่าที่ปรึกษาสละสิทธิ์ใน
การทำสัญญา และอาจพิจารณาเรียกร้องให้ชดเชยความเสียหาย (ถ้ามี) รวมทั้งจะพิจารณาให้เป็นผู้ละทิ้งงานตาม
ระเบียบของทางราชการ

