

ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายการจ้างที่ปรึกษา

๑. ชื่อโครงการ ค่าจ้างศึกษาบูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศ
เชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก
ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง กรุงเทพมหานคร
๒. หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๓. วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ๔๐,๑๙๓,๐๐๐ บาท (สี่สิบล้านหนึ่งแสนเก้าหมื่นสามพันบาทถ้วน)
๔. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) วันที่ ๑๒ มี.ค. ๒๕๖๕
เป็นเงิน ๔๐,๑๙๒,๕๓๙ บาท (สี่สิบล้านหนึ่งแสนเก้าหมื่นสองพันห้าร้อยสามสิบบาทถ้วน)
๕. ค่าตอบแทนบุคลากร ๓๑,๒๔๕,๙๐๐ บาท (สามสิบเอ็ดล้านสองแสนสี่หมื่นห้าพันเก้าร้อยบาทถ้วน)
 - ๕.๑ ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ
 - ๕.๒ คุณสมบัติที่ปรึกษา ต้องเป็นที่ปรึกษาที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง
ที่มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญ มีผลงานที่เกี่ยวข้องเป็นที่ประจักษ์ โดยบุคลากร
ของคณะที่ปรึกษาต้องมีผู้ทรงคุณวุฒิและบุคลากรช่วยงานในด้านต่าง ๆ เพียงพอและครอบคลุม
อย่างน้อยประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญ
 - ๕.๓ จำนวนที่ปรึกษา บุคลากรหลัก ๒๒ คน และบุคลากรสนับสนุน ๒๘ คน

ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่ม วิชาชีพ	คุณสมบัติที่ปรึกษา			ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
			ประสบการณ์	จำนวนคน-เดือน				
			ไม่น้อยกว่า (ปี)	คน	เดือน			
บุคลากรหลัก								
๑. ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๖	๑	๑๖	๑๔๒,๘๐๐	๒.๔๗๕	๒,๒๘๔,๘๐๐
๒. รองผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๑	๑	๙	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๙๗๑,๑๐๐
๓. ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และ การบริหารสถานีขนส่งสินค้า	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๑	๑	๑๒	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๑,๒๙๔,๘๐๐
๔. ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผน การขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๑	๑	๑๒	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๑,๒๙๔,๘๐๐
๕. ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลอง การจราจรและขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๑	๑	๑๐	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๑,๐๗๙,๐๐๐
๖. วิศวกรโยธา	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๑	๒	๑๖	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๓,๔๕๒,๘๐๐
๗. วิศวกรสำรวจ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๑	๑	๑๐	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๑,๐๗๙,๐๐๐
๘. วิศวกรสาธารณูปโภค	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๑	๑	๖	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๖๔๗,๔๐๐
๙. วิศวกรไฟฟ้า	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๑	๑	๖	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๖๔๗,๔๐๐
๑๐. วิศวกรปฐพีวิทยา	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๑	๑	๖	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๖๔๗,๔๐๐
๑๑. วิศวกรประมาณราคา	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๑	๑	๖	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๖๔๗,๔๐๐
๑๒. สถาปนิก	ปริญญาตรี	สถาปัตยกรรม	๑๑	๒	๖	๘๖,๑๐๐	๒.๔๗๕	๑,๐๓๓,๒๐๐
๑๓. ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๑	๑	๘	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๘๖๓,๒๐๐
๑๔. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาโท	เทียบเคียง วิศวกรรม	๑๑	๑	๘	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๘๖๓,๒๐๐
๑๕. ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินและ การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐ และเอกชน	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑	๘	๑๐๕,๙๐๐	๒.๔๗๕	๘๔๗,๒๐๐
๑๖. ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ การขนส่ง	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑	๘	๑๐๕,๙๐๐	๒.๔๗๕	๘๔๗,๒๐๐

คุณสมบัติที่ปรึกษา								
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่ม วิชาชีพ	ประสบการณ์	จำนวนคน-เดือน		ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
			ไม่น้อยกว่า (ปี)	คน	เดือน			
๑๗. ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี การขนส่ง	ปริญญาโท	เทคโนโลยี สารสนเทศ	๑๑	๑	๘	๑๖๖,๖๐๐	๒.๔๗๕	๑,๓๓๒,๘๐๐
๑๘. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์ข้อมูล	ปริญญาโท	วิจัย	๑๑	๑	๘	๑๑๒,๔๐๐	๒.๔๗๕	๘๙๙,๒๐๐
๑๙. ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ปริญญาโท	เทียบเคียง วิศวกรรม	๑๑	๑	๘	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๘๖๓,๒๐๐
๒๐. ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์ และกัมมมีส่วนร่วม	ปริญญาโท	เทียบเคียง วิศวกรรม	๑๑	๑	๑๒	๑๐๗,๙๐๐	๒.๔๗๕	๑,๒๙๔,๘๐๐
รวม								๒๒,๘๘๙,๙๐๐
บุคลากรสนับสนุน								
๑. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	ปริญญาตรี		๕	๑	๑๒	๓๐,๐๐๐		๓๖๐,๐๐๐
๒. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผน การขนส่ง	ปริญญาตรี		๕	๑	๑๒	๓๐,๐๐๐		๓๖๐,๐๐๐
๓. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลอง การจราจรและขนส่ง	ปริญญาตรี		๕	๑	๑๐	๓๐,๐๐๐		๓๐๐,๐๐๐
๔. วิศวกรผู้ช่วย	ปริญญาตรี		๕	๗	๑๒	๓๐,๐๐๐		๒,๕๒๐,๐๐๐
๕. ผู้ช่วยสถาปนิก	ปริญญาตรี		๕	๑	๑๐	๓๐,๐๐๐		๓๐๐,๐๐๐
๖. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง	ปริญญาตรี		๕	๑	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐
๗. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาตรี		๕	๑	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐
๘. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการเงิน และการร่วมลงทุนระหว่าง ภาครัฐและเอกชน	ปริญญาตรี		๕	๑	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐
๙. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้าน เศรษฐศาสตร์การขนส่ง	ปริญญาตรี		๕	๑	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐
๑๐. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้าน เทคโนโลยีการขนส่ง	ปริญญาตรี		๕	๑	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐
๑๑. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้าน วิเคราะห์ข้อมูล	ปริญญาตรี		๕	๑	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐
๑๒. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้าน สิ่งแวดล้อม	ปริญญาตรี		๕	๑	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐
๑๓. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการ ประชาสัมพันธ์และกัมมมีส่วนร่วม	ปริญญาตรี		๕	๒	๑๒	๓๐,๐๐๐		๗๒๐,๐๐๐
๑๔. เจ้าหน้าที่เขียนแบบ	ปวส.		๕	๒	๑๖	๒๕,๐๐๐		๘๐๐,๐๐๐
๑๕. เจ้าหน้าที่สำรวจ	ปวส.		๕	๒	๑๐	๒๕,๐๐๐		๕๐๐,๐๐๐
๑๖. เลขานุการโครงการ	ปวส.		๕	๑	๑๖	๑๕,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐
๑๗. พนักงานส่งเอกสาร	ไม่ระบุ		-	๒	๑๖	๑๒,๐๐๐		๓๘๔,๐๐๐
๑๘. เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	ไม่ระบุ		-	๑	๑๖	๑๒,๐๐๐		๑๙๒,๐๐๐
รวม								๘,๓๕๖,๐๐๐
รวมทั้งสิ้น								๓๑,๒๔๕,๙๐๐

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

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

๖. ค่าวัสดุอุปกรณ์ -ไม่มี -
๗. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปต่างประเทศ -ไม่มี -
๘. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จำนวน ๘,๙๔๖,๖๓๙ บาท (แปดล้านเก้าแสนสี่หมื่นหกพันหกร้อยสามสิบเก้าบาทถ้วน)
- ๘.๑ ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการสำนักงาน ๕๖๐,๐๐๐ บาท
- ๘.๑.๑ ค่าวัสดุสิ้นเปลืองสำนักงานรวมค่าถ่ายเอกสาร ๑๖๐,๐๐๐ บาท
- ๘.๑.๒ ค่าติดต่อสื่อสาร ๑๖๐,๐๐๐ บาท
- ๘.๑.๓ ค่าสาธารณูปโภค ๒๔๐,๐๐๐ บาท
- ๘.๒ ค่าจัดทำรายงาน ๙๐๐,๘๑๐ บาท
- ๘.๒.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๒๕ ชุด ๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๒๕,๐๐๐ บาท
- ๘.๒.๒ รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report 1) จำนวน ๒๕ ชุด ๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๒๕,๐๐๐ บาท
- ๘.๒.๓ รายงานฉบับกลาง (Interim Report) จำนวน ๒๕ ชุด ๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๒๕,๐๐๐ บาท
- ๘.๒.๔ รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (Progress Report 2) จำนวน ๒๕ ชุด ๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๒๕,๐๐๐ บาท
- ๘.๒.๕ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน ๒๕ ชุด ๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๒๕,๐๐๐ บาท
- ๘.๒.๖ ร่างแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๒๕ ชุด ๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๒๕,๐๐๐ บาท
- ๘.๒.๗ ร่างแบบรายละเอียดมาตรฐาน (Draft Standard Detailed Design) ของสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า ขนาด A3 จำนวน ๒๕ ชุด ๆ ละ ๒,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๕๐,๐๐๐ บาท
- ๘.๒.๘ ร่างแบบรายละเอียดมาตรฐาน (Draft Standard Detailed Design) ของจุดพักรถบรรทุก ขนาด A3 จำนวน ๒๕ ชุด ๆ ละ ๒,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๕๐,๐๐๐ บาท
- ๘.๒.๙ ร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary Report) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด ๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๒๕,๐๐๐ บาท
- ๘.๒.๑๐ ร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary Report) ภาษาอังกฤษ จำนวน ๒๕ ชุด ๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๒๕,๐๐๐ บาท
- ๘.๒.๑๑ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๓๐ ชุด ๆ ละ ๒,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๖๐,๐๐๐ บาท
- ๘.๒.๑๒ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๓๐ ชุด ๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๓๐,๐๐๐ บาท
- ๘.๒.๑๓ แบบรายละเอียดมาตรฐาน (Standard Detailed Design) ของสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า ขนาด A3 จำนวน ๕๐ ชุด ๆ ละ ๓,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๑๕๐,๐๐๐ บาท

๘.๒.๑๔	แบบรายละเอียดมาตรฐาน (Standard Detailed Design) ของจุดพักรถบรรทุก ขนาด A3 จำนวน ๕๐ ชุด ๆ ละ ๓,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๑๕๐,๐๐๐ บาท	
๘.๒.๑๕	รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาไทย จำนวน ๙๐ ชุด ๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๙๐,๐๐๐ บาท	
๘.๒.๑๖	รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาอังกฤษ จำนวน ๙๐ ชุด ๆ ละ ๑,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๙๐,๐๐๐ บาท	
๘.๒.๑๗	สื่อบันทึกข้อมูลชนิด USB Flash Drive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๓๒ GB ของรายงาน ตามข้อ ๘.๒.๑๑ - ๘.๒.๑๖ ในรูปแบบไฟล์ต้นฉบับและรูปแบบไฟล์ PDF เอกสาร และวิดีโอทัศน์เพื่อการประชาสัมพันธ์ จำนวน ๙๐ ชุด ๆ ละ ๑๘๓ บาท เป็นเงิน ๑๖,๔๗๐ บาท	
๘.๒.๑๘	ไฟล์ข้อมูลทั้งหมดของโครงการ ตามข้อ ๘.๒.๑ - ๘.๒.๑๖ รวมทั้งไฟล์ Presentation ที่เกี่ยวข้อง ในรูปแบบไฟล์ต้นฉบับที่สามารถแก้ไขได้และรูปแบบไฟล์ PDF และไฟล์วิดีโอทัศน์ตามข้อ ๘.๒.๑๗ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง โดยบันทึกข้อมูลในสื่อบันทึกข้อมูลชนิด Portable SSD ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๕๐๐ GB จำนวน ๕ ชุด ๆ ละ ๒,๘๖๘ บาท เป็นเงิน ๑๔,๓๔๐ บาท	
๘.๓	ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการภาคสนาม	๕,๘๓๐,๐๐๐ บาท
๘.๓.๑	ค่าสำรวจการขนส่งและโลจิสติกส์ ความต้องการและพฤติกรรม การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ปริมาณการขนส่งสินค้า พื้นที่กิจกรรมการขนส่งสินค้า (สถานที่ผลิต เก็บ จำหน่าย จุดจอดหลักในการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกพื้นที่ ในกรุงเทพมหานคร บริเวณพล และพื้นที่ต่อเนื่อง)	๓,๒๘๐,๐๐๐ บาท
๘.๓.๒	ค่าสำรวจในรายละเอียดเชิงกายภาพและสภาพภูมิประเทศ ของเส้นทางเพื่อคัดเลือกพื้นที่ดำเนินการนำร่องและจัดทำ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการ จำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและบริเวณพล ของโครงการ	๑,๔๑๐,๐๐๐ บาท
๘.๓.๓	ค่าดำเนินการสำรวจเชิงกายภาพของพื้นที่เพื่อจัดทำ แบบรายละเอียดมาตรฐานของสถานีเปลี่ยนถ่ายและ กระจายสินค้าและแบบรายละเอียดมาตรฐานของ จุดพักรถบรรทุก	๙๔๐,๐๐๐ บาท
๘.๓.๔	ค่าเจาะสำรวจชั้นดินเพื่อออกแบบฐานรากอาคารในพื้นที่ โครงการนำร่องของสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และจุดพักรถบรรทุก	๒๐๐,๐๐๐ บาท
๘.๔	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม/สัมมนา/ประชาสัมพันธ์	๑,๖๕๕,๘๒๙ บาท
๘.๔.๑	การจัดสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษา จำนวน ๒ ครั้ง	๑๗๗,๒๐๐ บาท
๘.๔.๒	การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) เพื่อรับฟัง ความคิดเห็น จำนวน ๕ ครั้ง	๒๗๕,๕๐๐ บาท
๘.๔.๓	การประชุมทดสอบความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) จำนวน ๑ ครั้ง	๕๕,๑๐๐ บาท
๘.๔.๔	การจัดฝึกอบรมถ่ายทอดเทคโนโลยี จำนวน ๑ ครั้ง	๒๗๙,๒๐๐ บาท
๘.๔.๕	ค่าดำเนินการด้านประชาสัมพันธ์	๘๖๘,๘๒๙ บาท

๙. รายชื่อผู้รับผิดชอบกำหนดราคากลาง

ch

(นายปัญญา ชูพานิช)

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ประธานกรรมการ

อริฏ โสณกุล

(นายอริฏ จิตรานุเคราะห์)

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน รักษาราชการแทน
ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย
กรรมการ

กฤติมา บุณยะดิษฐ์

(นางสาวกฤติมา บุณยะดิษฐ์)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
กรรมการ

นพดล จงเจริญ

(นาย นพดล จงเจริญ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
กรรมการ

อ. อ. อ.

(นางสาวอุษนิศา จิกยง)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
กรรมการและเลขานุการ

๑๐. ที่มาของการกำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง)

- ๑๐.๑ หลักเกณฑ์ อัตราค่าใช้จ่าย และแนวทางการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปีของกองมาตรฐานงบประมาณ ๑ สำนักงบประมาณ ธันวาคม ๒๕๖๓
- ๑๐.๒ หลักเกณฑ์ อัตราค่าใช้จ่าย และแนวทางการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปีของกองมาตรฐานงบประมาณ ๑ สำนักงบประมาณ ธันวาคม ๒๕๖๒
- ๑๐.๓ หลักเกณฑ์ราคากลางการจ้างที่ปรึกษา ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีด่วนที่สุดที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๒๘ ลงวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๕๖ และหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุดที่ กค ๐๙๐๓/๑๒๗๒๕ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๖
- ๑๐.๔ หนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๙๐๓/ว ๙๙ ลงวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ เรื่อง แนวทางการใช้อัตราค่าตอบแทนที่ปรึกษาไทยอัตราใหม่

หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ
โครงการศึกษาบูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศ
เชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก
ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง กรุงเทพมหานคร

หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ

การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาให้มีคะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน ดังนี้

หลักเกณฑ์การพิจารณา	คะแนน
๑. ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา	๒๕
๒. วิธีการบริหารและวิธีการปฏิบัติงาน	๔๕
๓. จำนวนบุคลากรที่ร่วมงาน (เฉพาะบุคลากรหลักเท่านั้น)	๓๐
รวม	๑๐๐

เมื่อรวมคะแนนทั้ง ๓ ส่วน ที่ปรึกษาต้องผ่านเกณฑ์การพิจารณาไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ จึงจะได้รับการพิจารณาในขั้นต่อไป

ร่างขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา
คำจ้างศึกษาบูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ
และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล
และพื้นที่ต่อเนื่อง กรุงเทพมหานคร

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) โดยยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น พัฒนาเส้นทางและรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อลดต้นทุน (ราง - น้ำ - อากาศ) ซึ่งสนับสนุนนโยบายรัฐบาล เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ให้บริการภาคขนส่งและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน และการแก้ไขปัญหาจราจร

๑.๒ รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี ๒๕๖๒ พบว่า การขนส่งสินค้าทางบกยังคงเป็นการขนส่งหลักของประเทศที่มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ ๗๘.๓ ของการขนส่งทั้งหมด หรือ ๔๘๓,๑๖๘ พันตัน ข้อมูลกรมการขนส่งทางบก พบว่า ปริมาณเที่ยวการขนส่งสินค้าทางบกด้วยรถบรรทุกมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี ในปี ๒๕๖๒ จำนวนรถบรรทุกจดทะเบียนสะสม มีจำนวนทั้งสิ้น ๑,๑๔๒,๓๓๑ คัน ในภาพรวมระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ มีอัตราการจดทะเบียนสะสมของรถบรรทุกทุกประเภทเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒.๑๖ และรถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาวมีอัตราการจดทะเบียนเพิ่มขึ้นสูงที่สุดร้อยละ ๔.๗๐ นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าทางถนนยังส่งผลกระทบต่อปัญหามลพิษทางอากาศที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนโดยรวม ทั้งนี้ ร้อยละ ๗๖ เป็นรถบรรทุกที่ใช้เชื้อเพลิงดีเซล ในขณะที่รถบรรทุกไม่ใช้เชื้อเพลิง (รถบรรทุกพ่วง) มีสัดส่วนร้อยละ ๑๗ และรถบรรทุก CNG มีสัดส่วนร้อยละ ๕ ตามลำดับ

๑.๓ ปัจจุบันสถานีขนส่งสินค้าขานเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำหน้าที่หลักเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าสำคัญ และเป็นกลไกสำคัญในการจัดระเบียบสินค้าและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ในปัจจุบันสถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกมีจำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า มีรถบรรทุกขนส่งสินค้าประเภท ๔ ล้อ ๖ ล้อ ๑๐ ล้อ และรถพ่วงเข้าใช้บริการสถานีทั้ง ๓ แห่ง เฉลี่ย ๒,๑๔๒ คันต่อวัน ดังนั้น ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าจึงยังมีไม่เพียงพอต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าให้ครอบคลุมความต้องการของผู้ประกอบการ

๑.๔ ในมิติของการจราจรและสังคม การผสมผสานกระแสดูแลระหว่างรถบรรทุกกับรถประเภทต่างๆ บนถนนในช่วงเวลาไม่เหมาะสม ได้เพิ่มต้นทุนการขนส่งสินค้าแก่ผู้ประกอบการและลดความคล่องตัวของการจราจร นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติผู้ขับรถบรรทุกยังมีความเสี่ยงที่จะปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินกว่ากฎหมายกำหนด (เกินสี่ชั่วโมงนับแต่เริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ) โดยไม่สามารถจอดพักรถระหว่างทาง เนื่องจากการพัฒนาจุดพักรถที่เป็นแบบมาตรฐานเพื่อรองรับรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักยังมีไม่เพียงพอ ผู้ขับรถบรรทุกต้องจอดพักรถตามพื้นที่ริมทางหลวงหรือจอดบริเวณจุดห้ามจอด ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนและเกิดปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องกำหนดมาตรการจำกัดเวลาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในเขตเมืองที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ อันจะช่วยลดผลกระทบด้านสังคม การจราจร และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งลดผลกระทบจากการสูญเสียประโยชน์ทางด้านรายได้ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกอย่างเหมาะสม

๑.๕ การจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ ยังไม่สามารถรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอสำหรับการขนส่งสินค้าทางบก การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกจำเป็นต้องมีสถานที่รวบรวมและกระจายสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงเส้นทางการเดินรถ ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าที่เหมาะสม เพื่อรองรับการเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งอื่น โดยเฉพาะการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากระบบขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกไปสู่การขนส่งระบบราง ทั้งนี้ เพื่อเป็นทางเลือกในการลดต้นทุนด้านการขนส่ง ช่วยลดปัญหาการเดินรถเที่ยวเปล่า และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

๑.๖ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ตระหนักถึงความสำคัญดังกล่าวข้างต้น จึงเห็นควรศึกษาบูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง กรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมรองรับการบังคับใช้มาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ ควบคู่ไปกับการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ลดปัญหาการจราจรและลดมลพิษทางอากาศอันเกิดจากภาคการขนส่งทางบก

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ บูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ และพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง

๒.๒ จัดทำรูปแบบ (Model) มาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๒.๓ จัดทำแบบรายละเอียดมาตรฐาน (Standard Detailed Design) ของสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และจุดพักรถบรรทุก จำนวนประเภทละ ๑ แห่ง เพื่อเป็นโครงการนำร่อง

๒.๔ จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับการบังคับใช้มาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๒.๕ จัดทำมาตรการเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

๓. ขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา

ขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา ประกอบด้วยงาน ๗ ส่วน ดังต่อไปนี้

๓.๑ งานส่วนที่ ๑ : งานศึกษา รวบรวมข้อมูล ทบทวนผลการศึกษาและการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๑ ศึกษาทบทวนนโยบาย แผนการพัฒนา และผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง อาทิ ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕) และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

๓.๑.๒ ศึกษา ทบทวนการดำเนินโครงการ สภาพปัญหา ข้อจำกัดของการใช้ประโยชน์สถานีขนส่งสินค้าขานเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน และเสนอแนะแนวทางแก้ไข

๓.๑.๓ ศึกษา ทบทวน รวบรวมข้อมูล ข้อกำหนด ระเบียบ กฎหมาย ผลการดำเนินงานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง แนวคิดการเชื่อมต่อระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก โดยต้องมีข้อมูลอย่างน้อยประกอบด้วยสถานะความคืบหน้าของโครงการ ปริมาณการใช้งานโครงการ (กรณีโครงการแล้วเสร็จ) สภาพปัญหา ข้อจำกัดของโครงการ และแนวทางการดำเนินการขั้นต่อไป

๓.๑.๔ ศึกษา ทบทวนงานศึกษา งานวิจัย ข้อกำหนด ระเบียบ กฎหมาย แนวคิดและวิธีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกิจกรรมบริการโลจิสติกส์ด้วยการใช้ประโยชน์สถานีขนส่งสินค้า สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า การออกแบบสถานี รูปแบบการบริหารจัดการ รูปแบบการลงทุนและมูลค่าการใช้ประโยชน์สถานี หรืองานศึกษาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จและกรณีที่ไม่สำเร็จ โดยจัดทำกรณีตัวอย่างที่ดี (Best Practice) และวิเคราะห์ปัจจัยความสำเร็จ (Key Success Factors) ที่นำไปสู่การวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) เพื่อประเมินความแตกต่างก่อนนำไปสู่การเสนอแนะมาตรการและแผนการพัฒนา

๓.๑.๕ ศึกษา ทบทวนงานศึกษา งานวิจัย ข้อกำหนด ระเบียบ กฎหมาย แนวคิดและวิธีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าเมือง การออกแบบตำแหน่งจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) บนโครงข่ายถนน แนวคิดการเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการเข้าเขตเมืองชั้นใน หรืองานศึกษาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จและกรณีที่ไม่สำเร็จ โดยจัดทำกรณีตัวอย่างที่ดี (Best Practice) และวิเคราะห์ปัจจัยความสำเร็จ (Key Success Factors) ที่นำไปสู่การวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) เพื่อประเมินความแตกต่างก่อนนำไปสู่การเสนอแนะมาตรการและแผนการพัฒนา

๓.๒ งานส่วนที่ ๒ : งานศึกษาสำรวจข้อมูลและพฤติกรรมการณ์การขนส่งสินค้าในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง

๓.๒.๑ ศึกษา ทบทวน สำรวจความต้องการและพฤติกรรมการณ์การขนส่งสินค้าและการจัดเก็บสินค้าของผู้ประกอบการทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง เช่น ปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า - ออก หรือผ่านพื้นที่จังหวัด/กลุ่มจังหวัด จุดต้นทาง - ปลายทาง การขนส่ง ระยะทาง การขนส่งสินค้า ระยะเวลาการขนส่งสินค้า รูปแบบการขนส่ง และการจัดการขนส่งสินค้า เป็นต้น โดยเป็นข้อมูลในช่วงเวลาก่อนช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID - 19) และข้อมูลปัจจุบัน เพื่อให้สามารถวิเคราะห์แนวโน้มการพัฒนาและวิเคราะห์ปริมาณสินค้าในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภาพรวมได้ (ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ)

๓.๒.๒ ศึกษา ทบทวน สำรวจปริมาณการค้า ความต้องการการขนส่งสินค้า และกิจกรรมบริการที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลจากกระบวนการวิเคราะห์ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ได้แก่ ข้อมูลจากการบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถบรรทุกด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS) ของกรมการขนส่งทางบก รวมถึงประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมอื่น ๆ ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูล อาทิ ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) และข้อมูลสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ (Mobile Data) ข้อมูลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สทข. เป็นต้น เพื่อให้สามารถวิเคราะห์พฤติกรรมการณ์การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกระหว่างจุดต้นทาง - ปลายทาง การขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ประเภทสินค้าหลัก ปริมาณการขนส่ง ประเภทยานพาหนะ เส้นทาง ปริมาณจราจรการขนส่งสินค้า และรูปแบบการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก (ข้อมูลทุติยภูมิ)

๓.๒.๓ วิเคราะห์ข้อมูลการขนส่งสินค้า ข้อมูลปริมาณการเดินทางของรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมาณรถ และพื้นที่ต่อเนื่อง ข้อมูลจุดต้นทาง - ปลายทางของรถบรรทุก พร้อมทั้งคาดการณ์ปริมาณสินค้า ปริมาณการขนส่ง และปริมาณจราจรในอนาคต ๕ ปี ๑๐ ปี ๑๕ ปี และ ๒๐ ปี

๓.๒.๔ การสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความต้องการและพฤติกรรมของการขนส่งสินค้าและการจัดเก็บสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมาณรถ และพื้นที่ต่อเนื่อง นอกจากจะต้องดำเนินการตามแนวทางที่กำหนดตามข้อ ๓.๒.๑ - ๓.๒.๒ แล้ว ยังต้องดำเนินการสำรวจข้อมูลตามรูปแบบที่ สนข. (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร) กำหนดเพิ่มเติม เพื่อนำไปใช้เป็นฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าในภาพรวมของ สนข.

๓.๓ งานส่วนที่ ๓ : จัดทำรูปแบบ (Model) มาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่ปรึกษาจะต้องเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมสำหรับการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ให้สอดคล้องกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สภาพการจราจร และการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ โดยมีรายละเอียดครอบคลุมอย่างน้อย ดังนี้

๓.๓.๑ กำหนดขอบเขตพื้นที่ในการดำเนินการศึกษา การใช้ประโยชน์ที่ดิน เขตที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และกรรมสิทธิ์เบื้องต้น ตามข้อกำหนดของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความชัดเจนของพื้นที่ดำเนินการศึกษาและการพัฒนาพื้นที่ดำเนินการนำร่อง

๓.๓.๒ เสนอนำเสนอรูปแบบการบริหารจัดการในพื้นที่/เส้นทางหลัก โดยคำนึงถึงบทบาทและอำนาจหน้าที่ขององค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

๓.๓.๓ เสนอนำเสนอมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล แนวทางการแก้ไขข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องและแนวทางการบริหารจัดการ รวมถึงแนวคิดการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการเข้าเขตเมืองเพื่อจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่ให้สอดคล้องกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สภาพการจราจร และการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่

๓.๓.๔ เสนอนำเสนอเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสม เพื่อกำกับติดตาม ตรวจสอบการใช้มาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่

๓.๓.๕ การจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการตามมาตรการและกำหนดกรอบระยะเวลาการดำเนินงาน

๓.๔ งานส่วนที่ ๔ : งานจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่ปรึกษาต้องจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับการดำเนินการตามมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยแสดงถึงรูปแบบการพัฒนาที่เป็นแบบมาตรฐาน มีรูปแบบการบริหารจัดการและข้อเสนอแนะเชิงมาตรการที่คำนึงถึงบทบาทและอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดครอบคลุมอย่างน้อย ดังนี้

๓.๔.๑ เสนอนำเสนอความเหมาะสม ตำแหน่ง และรูปแบบของสถานีรวบรวมและกระจายสินค้ารอบพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่องอื่น ๆ ที่เหมาะสมในการดำเนินการ รวมถึงศึกษาความเหมาะสม ตำแหน่ง และรูปแบบจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) สนับสนุนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Freight Transport) โดยการเชื่อมการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกกับการขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อให้เกิดการขนส่งและกระจายสินค้าในลักษณะ Hub & Spoke บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ Container Yard (CY) Inland Container Depot (ICD) และการเชื่อมต่อท่าเรือขนส่งสินค้า

๓.๒.๓ วิเคราะห์ข้อมูลการขนส่งสินค้า ข้อมูลปริมาณการเดินทางของรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริณพท และพื้นที่ต่อเนื่อง ข้อมูลจุดต้นทาง - ปลายทางของรถบรรทุก พร้อมทั้งคาดการณ์ปริมาณสินค้า ปริมาณการขนส่ง และปริมาณจราจรในอนาคต ๕ ปี ๑๐ ปี ๑๕ ปี และ ๒๐ ปี

๓.๒.๔ การสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความต้องการและพฤติกรรมของการขนส่งสินค้าและการจัดเก็บสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริณพท และพื้นที่ต่อเนื่อง นอกจากจะต้องดำเนินการตามแนวทางที่กำหนดตามข้อ ๓.๒.๑ - ๓.๒.๒ แล้ว ยังต้องดำเนินการสำรวจข้อมูลตามรูปแบบที่ สนข. (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร) กำหนดเพิ่มเติม เพื่อนำไปใช้เป็นฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าในภาพรวมของ สนข.

๓.๓ งานส่วนที่ ๓ : จัดทำรูปแบบ (Model) มาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริณพท

ที่ปรึกษาจะต้องเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมสำหรับการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริณพท และพื้นที่ต่อเนื่อง ให้สอดคล้องกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สภาพการจราจร และการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ โดยมีรายละเอียดครอบคลุมอย่างน้อย ดังนี้

๓.๓.๑ กำหนดขอบเขตพื้นที่ในการดำเนินการศึกษา การใช้ประโยชน์ที่ดิน เขตที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และกรรมสิทธิ์เบื้องต้น ตามข้อกำหนดของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความชัดเจนของพื้นที่ดำเนินการศึกษาและการพัฒนาพื้นที่ดำเนินการนำร่อง

๓.๓.๒ เสนอนำเสนอรูปแบบการบริหารจัดการในพื้นที่/เส้นทางหลัก โดยคำนึงถึงบทบาทและอำนาจหน้าที่ขององค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

๓.๓.๓ เสนอนำเสนอมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพและปริณพท แนวทางการแก้ไขข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องและแนวทางการบริหารจัดการ รวมถึงแนวคิดการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการเข้าเขตเมืองเพื่อจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่ให้สอดคล้องกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สภาพการจราจร และการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่

๓.๓.๔ เสนอนำเสนอเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสม เพื่อกำกับติดตาม ตรวจสอบการใช้มาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่

๓.๓.๕ การจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการตามมาตรการและกำหนดกรอบระยะเวลาการดำเนินงาน

๓.๔ งานส่วนที่ ๔ : งานจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริณพท

ที่ปรึกษาต้องจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับการดำเนินการตามมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริณพท โดยแสดงถึงรูปแบบการพัฒนาที่เป็นแบบมาตรฐาน มีรูปแบบการบริหารจัดการและข้อเสนอแนะเชิงมาตรการที่คำนึงถึงบทบาทและอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดครอบคลุมอย่างน้อย ดังนี้

๓.๔.๑ เสนอนำเสนอความเหมาะสม ตำแหน่ง และรูปแบบของสถานีรวบรวมและกระจายสินค้ารอบพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริณพท และพื้นที่ต่อเนื่องอื่น ๆ ที่เหมาะสมในการดำเนินการ รวมถึงศึกษาความเหมาะสมตำแหน่ง และรูปแบบจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) สนับสนุนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Freight Transport) โดยการเชื่อมการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกกับการขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อให้เกิดการขนส่งและกระจายสินค้าในลักษณะ Hub & Spoke บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ Container Yard (CY) Inland Container Depot (ICD) และการเชื่อมต่อท่าเรือขนส่งสินค้า

๓.๔.๒ ศึกษาและสำรวจทางกายภาพของพื้นที่เพื่อดำเนินการโครงการนำร่องของสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าและจุดพักรถบรรทุก

๑) ศึกษาและสำรวจทางกายภาพของพื้นที่/เส้นทางของกิจกรรมขนส่งสินค้า สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า พื้นที่กิจกรรมเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า หรือพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยให้มีความละเอียดเพียงพอที่จะใช้เป็นฐานอ้างอิงเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ คัดเลือกพื้นที่และจุดที่ตั้งที่เหมาะสมในการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้ารองรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบและการบังคับใช้มาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการวิเคราะห์ความเป็นไปได้เบื้องต้นของแต่ละพื้นที่ (Pre-feasibility) เพื่อพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ดำเนินโครงการนำร่อง จำนวน ๑ แห่ง (ข้อมูลปฐมภูมิ)

๒) ศึกษาและสำรวจทางกายภาพของพื้นที่/เส้นทางจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) เส้นทางจอดพักรถบรรทุก หรือพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยให้มีความละเอียดเพียงพอที่จะใช้เป็นฐานอ้างอิงเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ คัดเลือกพื้นที่และจุดที่ตั้งที่เหมาะสมในการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก รองรับการใช้มาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการวิเคราะห์ความเป็นไปได้เบื้องต้นของแต่ละพื้นที่ (Pre-feasibility) เพื่อพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ดำเนินโครงการนำร่อง จำนวน ๑ แห่ง (ข้อมูลปฐมภูมิ)

๓.๔.๓ งานจัดทำแบบรายละเอียดมาตรฐาน (Standard Detailed Design) ของสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า บนพื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือกว่ามีความเหมาะสมในลำดับแรก จำนวน ๑ แห่ง

โดยการศึกษาและสำรวจลักษณะทางกายภาพ เพื่อนำไปศึกษาออกแบบรายละเอียดที่เป็นแบบมาตรฐาน (Standard Detailed Design) โดยจะต้องดำเนินการรับฟังความเห็นผู้มีส่วนร่วมตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดครอบคลุมอย่างน้อย ดังนี้

๑) สำรวจตรวจสอบคุณภาพของชั้นดิน โดยทำการสำรวจสภาพผิวดินและชั้นใต้ผิวดินตามมาตรฐานการสำรวจทางด้านปฐพีวิทยา เพื่อวิเคราะห์หาคุณสมบัติและคุณภาพของชั้นดินในการนำไปใช้เป็นข้อมูลสำหรับออกแบบอาคารต่าง ๆ ในสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า

๒) สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ รายละเอียดของสิ่งก่อสร้างในพื้นที่โครงการชุมชน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ร่องน้ำ ระดับน้ำ ข้อมูลทางอุทกศาสตร์และอุทกวิทยา ฯลฯ เพื่อนำผลการสำรวจดังกล่าวไปใช้ในส่วนงานต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการออกแบบ

๓) ออกแบบการวางผัง และคำนวณขนาดความต้องการพื้นที่ ตลอดจนพื้นที่ใช้สอยของอาคารต่าง ๆ ของการบริหารจัดการและกระจายสินค้า

๔) ออกแบบอาคารต่าง ๆ เพื่อรองรับการบริหารจัดการและกระจายสินค้า ได้แก่ อาคารขนถ่ายสินค้า อาคารคลังสินค้า อาคารที่พัก อาคารโรงอาหาร อุปกรณ์เครื่องจักร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ลานจอดรถบรรทุก ลานกองเก็บตู้สินค้า รถยกตู้คอนเทนเนอร์ และเครื่องชั่งน้ำหนักรถ เป็นต้น

๕) ออกแบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการภายใน เช่น ระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง ระบบสื่อสาร การเชื่อมต่อโครงข่ายถนน โครงข่ายทางรถไฟและการเข้าถึงพื้นที่ เป็นต้น

๖) เสนอแนะระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและเหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์สถานี

๗) ประมาณราคาก่อสร้างและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเบื้องต้น โดยแสดงถึงราคาวัสดุก่อสร้าง ค่าจ้างแรงงาน ค่าชดเชยที่ดินสิ่งปลูกสร้าง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ รวมทั้งประมาณราคาต่อหน่วย (Unit Rate)

๓.๔.๔ งานจัดทำแบบรายละเอียดมาตรฐาน (Standard Detailed Design) ของจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) บนพื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือกว่ามีความเหมาะสมในลำดับแรก จำนวน ๑ แห่ง

โดยการศึกษาและสำรวจลักษณะทางกายภาพ เพื่อนำไปศึกษาออกแบบรายละเอียดที่เป็นแบบมาตรฐาน (Standard Detailed Design) โดยจะต้องดำเนินการรับฟังความเห็นผู้มีส่วนร่วมตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดครอบคลุมอย่างน้อย ดังนี้

๑) สำรวจตรวจสอบคุณภาพของชั้นดิน โดยทำการสำรวจสภาพผิวดินและชั้นใต้ผิวดินตามมาตรฐานการสำรวจทางด้านปฐพีวิทยา เพื่อวิเคราะห์หาคุณสมบัติและคุณภาพของชั้นดินในการนำไปใช้เป็นข้อมูลสำหรับออกแบบอาคารต่าง ๆ ในจุดพักรถบรรทุก

๒) สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ รายละเอียดของสิ่งก่อสร้างในพื้นที่โครงการชุมชน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ร่องน้ำ ระดับน้ำ ข้อมูลทางอุทกศาสตร์และอุทกวิทยา ฯลฯ เพื่อนำผลการสำรวจดังกล่าวไปใช้ในส่วนงานต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการออกแบบ

๓) ออกแบบการวางผัง และคำนวณขนาดความต้องการพื้นที่ ตลอดจนพื้นที่ใช้สอยของอาคารต่าง ๆ เพื่อการบริหารจัดการตามวัตถุประสงค์ของการใช้อาคารต่าง ๆ ในบริเวณจุดพักรถบรรทุก

๔) ออกแบบอาคารต่าง ๆ เพื่อรองรับการบริหารจัดการและการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น อาคาร/ศาลาพักผ่อน สถานีบริการ ร้านสะดวกซื้อ ลานจอด ห้องน้ำ และระบบอำนวยความสะดวก เป็นต้น

๕) ออกแบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการภายใน เช่น ระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง ระบบสื่อสาร การเชื่อมต่อโครงข่ายถนนและการเข้าถึงพื้นที่ เป็นต้น

๖) เสนอแนะระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการในพื้นที่

๗) ประมาณราคาก่อสร้างและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเบื้องต้น โดยแสดงถึงราคาวัสดุก่อสร้าง ค่าจ้างแรงงาน ค่าชดเชยที่ดินสิ่งปลูกสร้าง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ รวมทั้งประมาณราคาต่อหน่วย (Unit Rate)

๓.๔.๕ จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของโครงการนำร่อง จำนวน ๑ แห่ง และจุดพักรถบรรทุกของโครงการนำร่อง จำนวน ๑ แห่ง รวมทั้งจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist : EC)

๓.๔.๖ เสนอแนะรูปแบบการลงทุน กิจกรรม และการบริหารจัดการสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และการพัฒนาจุดจอดรถบรรทุกที่มีความเหมาะสม โดยศึกษารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมทั้งจากภาครัฐ และการให้เอกชนร่วมลงทุน โดยทำการวิเคราะห์และเปรียบเทียบความคุ้มค่าและประสิทธิภาพระหว่างการลงทุน โดยรัฐและการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ตลอดจนแนวทางการจัดการผลประโยชน์ให้กับภาครัฐ เพื่อให้การดำเนินกิจการของรัฐเป็นไปด้วยความคุ้มค่า

๓.๔.๗ เสนอแนะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่จำเป็นในการดำเนินมาตรการจำกัดเวลาจอดรถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๓.๔.๘ เสนอแนะรูปแบบแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า และการพัฒนาจุดจอดรถบรรทุก รองรับแนวโน้มการขนส่งสินค้าในอนาคตและมาตรการจำกัดเวลาจอดรถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยเปรียบเทียบรูปแบบที่ประสบความสำเร็จในต่างประเทศ (Best Practice)

๓.๔.๙ กำหนดกรอบระยะเวลา การดำเนินการแผนงานการพัฒนา ข้อกำหนด กฎระเบียบ และเงื่อนไขการพัฒนาตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลาจอดรถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยคำนึงถึงบทบาทและอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงข้อเสนอแนะและแนวทางสำหรับการดำเนินงานของหน่วยงานที่กำกับดูแล

๓.๕ งานส่วนที่ ๕ : งานศึกษาจัดทำมาตรการเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

๓.๕.๑ ศึกษา สำรวจ สัมภาษณ์เชิงลึก เจ้าของสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งและผู้รับจัดการขนส่ง เพื่อให้ได้ข้อมูลค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก พร้อมทำการวิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้น การสูญเสียผลประโยชน์ในมิติต่าง ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม และจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบอันจะเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการทุกภาคส่วน กรณีมีการดำเนินมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ)

๓.๕.๒ ศึกษาวิเคราะห์ข้อกำหนด ระเบียบกฎหมาย ข้อตกลง และมาตรการสนับสนุนในการดำเนินการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ทั้งในมิติของเจ้าของสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งและผู้รับจัดการขนส่ง เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกโดยศึกษาวิเคราะห์การสูญเสียผลประโยชน์ในมิติต่าง ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม (ข้อมูลทุติยภูมิ)

๓.๕.๓ เสนอทางเลือก เงื่อนไข ระเบียบและมาตรการเพื่อลดผลกระทบต่อผู้ประกอบการ ทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินโครงการ/มาตรการ โดยกำหนดหน่วยงานที่จะต้องรับผิดชอบดำเนินการ ที่ชัดเจนและสอดคล้องตามกรอบภารกิจความรับผิดชอบ เพื่อภาครัฐและภาคส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

๓.๖ งานส่วนที่ ๖ : การประเมินผลกระทบทางบวกและทางลบของโครงการ ครอบคลุมมิติด้านการจราจร เศรษฐกิจ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย

การประเมินผลกระทบทางบวกและทางลบของโครงการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า เชื่อมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก รองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุก มีรายละเอียดครอบคลุมอย่างน้อย ดังนี้

๓.๖.๑ งานศึกษาวิเคราะห์ ประเมินผลกระทบทางบวกและทางลบทางด้านการจราจร โดยพิจารณาครอบคลุมข้อมูลทางด้านวิศวกรรมจราจรในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา และพยากรณ์ปริมาณการจราจรของทางพิเศษและถนนต่าง ๆ ในอนาคต และคาดการณ์ปริมาณการจราจรที่คาดว่าจะมาใช้บริการในพื้นที่โครงการ ตลอดจนผลกระทบของโครงการต่อสภาพการจราจรในพื้นที่ใกล้เคียง รวมถึงการประเมินผลกระทบกรณีไม่มีการดำเนินโครงการศึกษา

๓.๖.๒ งานศึกษาวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน โดยคำนวณผลกระทบทางบวกและทางลบค่าใช้จ่ายทางด้านเศรษฐกิจที่ใช้ดำเนินการตามผลการศึกษา ซึ่งประเมินเป็นมูลค่าที่เป็นตัวเงินทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งในรูปของมูลค่าทางการเงินและมูลค่าทางเศรษฐกิจ โดยพิจารณาครอบคลุมรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม เพื่อนำไปสู่การประเมินตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจและตัวชี้วัดทางการเงิน รวมถึงการประเมินผลกระทบกรณีไม่มีการดำเนินโครงการศึกษา

๓.๖.๓ งานศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบ ให้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และข้อกำหนดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด รวมถึงการประเมินผลกระทบกรณีไม่มีการดำเนินโครงการศึกษา

๓.๖.๔ งานศึกษาวิเคราะห์ ประเมินผลกระทบทางบวกและทางลบด้านความปลอดภัยทางถนน และการดำเนินการขนส่งสินค้า ปัจจัยความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ และมิติทางสังคมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการประเมินผลกระทบกรณีไม่มีการดำเนินโครงการศึกษา

๓.๖.๕ จัดทำบทสรุปของการดำเนินมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่ โดยเปรียบเทียบระหว่างต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการที่เกิดขึ้นจากการดำเนินมาตรการดังกล่าวกับผลกระทบทางบวกและทางลบในมิติด้านการจราจร เศรษฐกิจ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย

๓.๗ งานส่วนที่ ๗ : การสัมมนารับฟังความคิดเห็นและงานประชาสัมพันธ์

๓.๗.๑ ที่ปรึกษาจะต้องจัดประชุม สัมมนา และการฝึกอบรมถ่ายทอดองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ให้ สนข. หน่วยงานและผู้เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างการรับรู้ ความเข้าใจ และเสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ สนข. หน่วยงาน และผู้เกี่ยวข้อง

๓.๗.๒ ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ของโครงการตลอดระยะเวลาโครงการในรูปแบบต่าง ๆ ที่เหมาะสม รวมทั้งมีการจัดทำแผนการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีเพื่อสร้างการรับรู้ และให้รัฐบาล กระทรวงคมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน รวมทั้งประชาชนได้รับทราบข่าวสารการดำเนินโครงการ โดยเสนอแนะให้ความคิดเห็นและเพื่อให้เกิดแรงสนับสนุนการดำเนินการโครงการให้สำเร็จบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

๔. ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

๔.๑ ฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าในภาพรวมของ สนข. จากข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณสินค้า ปริมาณการขนส่ง และปริมาณจราจรด้วยรถบรรทุกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง

๔.๒ รูปแบบการนำมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกมาใช้ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔.๓ ข้อเสนอแนะแนวทางกำกับดูแลและดำเนินการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ

๔.๔ กรอบแนวทางดำเนินการ ข้อเสนอแนะ รูปแบบการพัฒนา แบบมาตรฐาน และมาตรการลดผลกระทบที่เกี่ยวข้องให้หน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้องนำไปปรับใช้ สามารถนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

๕. ระยะเวลาการดำเนินการและพื้นที่การศึกษา

๕.๑ ระยะเวลาดำเนินการ ๑๖ เดือน

๕.๒ พื้นที่การศึกษา

๕.๒.๑ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๕.๒.๒ พื้นที่ต่อเนื่อง

๖. งบประมาณที่ดำเนินการ

งบประมาณทั้งสิ้น ๔๐,๑๙๓,๐๐๐ บาท (สี่สิบล้านหนึ่งแสนเก้าหมื่นสามพันบาทถ้วน) แบ่งเป็น

๖.๑ ปี ๒๕๖๔ งบประมาณ ๑๖,๐๗๗,๒๐๐ บาท (สิบหกล้านเจ็ดหมื่นเจ็ดพันสองร้อยบาทถ้วน)

๖.๒ ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๒๔,๑๑๕,๘๐๐ บาท (ยี่สิบสี่ล้านหนึ่งแสนหนึ่งหมื่นห้าพันแปดร้อยบาทถ้วน)

๗. คุณสมบัติของที่ปรึกษา

๗.๑ ที่ปรึกษาต้องรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อผู้ทำงานของหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่ได้มีหนังสือเวียนแจ้งหน่วยงานอื่น ๆ ทราบแล้ว

๗.๒ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรหลักที่มีคุณภาพ มีคุณสมบัติ มีความเชี่ยวชาญในสาขาต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับตำแหน่งและมีจำนวนเพียงพอ เพื่อให้การบริการมีคุณภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด สนองต่อวัตถุประสงค์ของโครงการโดยให้ใช้บุคลากรหลักภายในประเทศและใช้บุคลากรหลักจากต่างประเทศตามความจำเป็น โดยต้องมีบุคลากรหลักอย่างน้อยประกอบด้วยตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

๗.๒.๑	ผู้จัดการโครงการ	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๒	รองผู้จัดการโครงการ	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๓	ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และการบริหารสถานีขนส่งสินค้า	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๔	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๕	ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการจราจรและขนส่ง	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๖	วิศวกรโยธา	จำนวน ๒ คน
๗.๒.๗	วิศวกรสำรวจ	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๘	วิศวกรสาธารณูปโภค	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๙	วิศวกรไฟฟ้า	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๑๐	วิศวกรปฐพีวิทยา	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๑๑	วิศวกรประมาณราคา	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๑๒	สถาปนิก	จำนวน ๒ คน
๗.๒.๑๓	ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๑๔	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๑๕	ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินและการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๑๖	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๑๗	ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีการขนส่ง	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๑๘	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์ข้อมูล	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๑๙	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑ คน
๗.๒.๒๐	ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม	จำนวน ๑ คน

๗.๓ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการ เพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการมีประสิทธิภาพ โดยต้องมีบุคลากรสนับสนุนอย่างน้อยประกอบด้วยตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

๗.๓.๑	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	จำนวน ๑ คน
๗.๓.๒	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง	จำนวน ๑ คน
๗.๓.๓	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการจราจรและขนส่ง	จำนวน ๑ คน
๗.๓.๔	วิศวกรผู้ช่วย	จำนวน ๗ คน
๗.๓.๕	ผู้ช่วยสถาปนิก	จำนวน ๑ คน
๗.๓.๖	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง	จำนวน ๑ คน
๗.๓.๗	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	จำนวน ๑ คน
๗.๓.๘	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินและการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน	จำนวน ๑ คน

๗.๓.๙	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง	จำนวน ๑ คน
๗.๓.๑๐	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีการขนส่ง	จำนวน ๑ คน
๗.๓.๑๑	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์ข้อมูล	จำนวน ๑ คน
๗.๓.๑๒	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑ คน
๗.๓.๑๓	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม	จำนวน ๒ คน
๗.๓.๑๔	เจ้าหน้าที่เขียนแบบ	จำนวน ๒ คน
๗.๓.๑๕	เจ้าหน้าที่สำรวจ	จำนวน ๒ คน
๗.๓.๑๖	เลขานุการโครงการ	จำนวน ๑ คน
๗.๓.๑๗	พนักงานส่งเอกสาร	จำนวน ๒ คน
๗.๓.๑๘	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	จำนวน ๑ คน

๗.๔ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทยและหรือรองผู้จัดการโครงการ ปฏิบัติงานรับผิดชอบบริหารจัดการตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการ ส่วนบุคลากรหลักตำแหน่งอื่นสามารถจัดหาเพื่อปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติงานที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ

๗.๕ ที่ปรึกษาจะต้องเสนอประวัติการทำงานของบุคลากรหลักและบุคลากรสนับสนุนทุกตำแหน่งที่จะปฏิบัติงานในโครงการนี้มาพร้อมกับการยื่นข้อเสนอ ดังนี้

๗.๕.๑ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้เสนอชื่อในโครงการแต่ละรายจะต้องลงนามรับรองความถูกต้องในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง โดยให้ถือว่าที่ปรึกษาได้รับรองว่าบุคลากรหลักทุกรายได้ลงนามด้วยตนเอง เพื่อยืนยันการร่วมงานในโครงการนี้ หากบุคลากรหลักรายใดมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณาบุคลากรหลักในรายชื่อเสนอนั้น

๗.๕.๒ สนข. จะพิจารณาการให้คะแนนการคัดเลือกข้อเสนอในหัวข้อจำนวนบุคลากรที่ร่วมงาน (เฉพาะบุคลากรหลัก) ตามข้อ ๗.๕.๑ เท่านั้น

๗.๕.๓ บุคลากรสนับสนุนแต่ละตำแหน่งที่ได้เสนอชื่อในโครงการแต่ละรายจะต้องลงนามรับรองความถูกต้องในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง ซึ่ง สนข. จะนำข้อมูลบุคลากรสนับสนุนเป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาให้คะแนนการคัดเลือกข้อเสนอ

๗.๖ ที่ปรึกษาต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลักและบุคลากรสนับสนุนให้ครบถ้วนกรณีบุคลากรหลักของที่ปรึกษาเป็นคนต่างด้าว เมื่อจะปฏิบัติงานจะต้องได้รับอนุญาตให้ทำงานได้ในราชอาณาจักรไทยตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

๗.๗ บุคลากรหลักของที่ปรึกษาต้องมีระยะเวลาปฏิบัติงานไม่ซ้ำซ้อนกับงานในโครงการอื่น ๆ ของที่ปรึกษาที่ดำเนินการในช่วงเวลาเดียวกัน หาก สนข. พบว่าบุคลากรหลักไม่ว่าคนใดคนหนึ่งหรือหลายคนปฏิบัติงานซ้ำซ้อนกับงานในโครงการอื่น ๆ ไม่ว่าจะพบในระหว่างปฏิบัติงานตามสัญญาหรือในภายหลัง สนข. มีสิทธิ์บอกเลิกสัญญาและหรือเรียกค่าเสียหายจากที่ปรึกษาหรือปรับลดค่าจ้างได้

๗.๘ ที่ปรึกษาที่จะเข้ายื่นข้อเสนอเพื่อคัดเลือกเป็นที่ปรึกษาอย่างน้อยต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- ๗.๘.๑ มีความสามารถตามกฎหมาย
- ๗.๘.๒ ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย
- ๗.๘.๓ ไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ

๗.๘.๔ ไม่เป็นบุคคลซึ่งอยู่ระหว่างถูกระงับการยื่นข้อเสนอหรือทำสัญญากับหน่วยงานของรัฐ ตามมาตรา ๑๐๖ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๗.๘.๕ ไม่เป็นบุคคลซึ่งถูกแจ้งเวียนชื่อให้เป็นผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐตามมาตรา ๑๐๙ แห่งพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๗.๘.๖ คุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนด ในราชกิจจานุเบกษา ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยที่ปรึกษา ที่ยื่นข้อเสนอจะต้องแสดงหลักฐานถึงขีดความสามารถและความพร้อมที่ตนมีอยู่ในวันยื่นเสนอด้วย

๘. หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๘.๑ ที่ปรึกษาต้องจัดหาอุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่จำเป็นเพื่อให้การทำงานตามขอบเขตของงานจ้าง ที่ปรึกษาบรรลุตามวัตถุประสงค์ และเมื่อการศึกษาเสร็จสิ้นต้องส่งมอบอุปกรณ์สำนักงานที่จัดหาโดยงบประมาณ ของโครงการนี้ทั้งหมดให้แก่ สนข.

๘.๒ ที่ปรึกษาต้องดำเนินการโดยจะต้องใช้ความรู้ความชำนาญทางเทคนิคและวิทยาการอย่างดีที่สุด ให้สอดคล้องเหมาะสมตามมาตรฐานสากลและจะต้องเข้าร่วมประชุมชี้แจงและจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสนับสนุน เมื่อได้รับแจ้งจาก สนข.

๘.๓ ในระหว่างการศึกษาที่ปรึกษาต้องจัดเตรียมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้และพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา รวมทั้งจะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขข้อมูลตามที่ สนข. แจ้ง โดยที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบ ค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น

๘.๔ ในระหว่างการศึกษา ที่ปรึกษาต้องเก็บรักษาข้อมูล เอกสารต้นฉบับ สำเนา หรือรูปภาพที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ทั้งหมดไว้เป็นความลับ และห้ามนำมาเปิดเผยหรือเผยแพร่หากไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก สนข. และจะต้องส่งมอบให้ สนข. เมื่อการศึกษาเสร็จสิ้น

๘.๕ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นระหว่าง และหรือหลังสิ้นสุดสัญญาจ้างแล้ว ที่ปรึกษาต้องพร้อมที่จะช่วยเหลือ สนับสนุนการดำเนินงาน และให้บริการคำปรึกษาเป็นอย่างดีโดยไม่ชักช้าแก่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายใด ๆ เพิ่มเติม

๙. กำหนดการส่งมอบรายงาน

ที่ปรึกษาจะต้องเริ่มลงมือทำงานภายในวันที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้างที่ปรึกษา โดยมีกำหนดจัดส่ง รายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อ สนข. ดังนี้

๙.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๒๕ ชุด ภายใน ๑ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยมีรายละเอียดอย่างน้อยจะต้องประกอบด้วย วิธีการศึกษา ขั้นตอน แผนการดำเนินงาน กิจกรรมสำคัญ และการสำรวจข้อมูลภาคสนามที่เลือกใช้ในการศึกษา

๙.๒ รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report 1) จำนวน ๒๕ ชุด ภายใน ๔ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

๙.๓ รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ครอบคลุมเนื้อหาอย่างน้อยความก้าวหน้าของงานส่วนที่ ๓ และงานส่วนที่ ๕ จำนวน ๒๕ ชุด ภายใน ๗ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

๙.๔ รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (Progress Report 2) จำนวน ๒๕ ชุด ภายใน ๑๐ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

๙.๕ ภายใน ๑๓ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งร่างชุดรายงานฉบับสมบูรณ์ ประกอบด้วย

๙.๕.๑ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน ๒๕ ชุด

๙.๕.๒ ร่างแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๒๕ ชุด

๙.๕.๓ ร่างแบบรายละเอียดมาตรฐาน (Draft Standard Detailed Design) ของสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า ขนาด A3 จำนวน ๒๕ ชุด

๙.๕.๔ ร่างแบบรายละเอียดมาตรฐาน (Draft Standard Detailed Design) ของจุดพักรถบรรทุก ขนาด A3 จำนวน ๒๕ ชุด

๙.๕.๕ ร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary Report) ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๒๕ ชุด

๙.๖ ภายใน ๑๕ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งชุดรายงานฉบับสมบูรณ์ ประกอบด้วย

๙.๖.๑ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๖.๒ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๖.๓ แบบรายละเอียดมาตรฐาน (Standard Detailed Design) ของสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า ขนาด A3 จำนวน ๕๐ ชุด

๙.๖.๔ แบบรายละเอียดมาตรฐาน (Standard Detailed Design) ของจุดพักรถบรรทุก ขนาด A3 จำนวน ๕๐ ชุด

๙.๖.๕ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๕๐ ชุด

๙.๗ ภายใน ๑๖ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่ง

๙.๗.๑ สื่อบันทึกข้อมูลชนิด USB Flash Drive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๓๒ GB ของรายงานตามข้อ ๙.๖.๑ - ๙.๖.๕ ในรูปแบบไฟล์ต้นฉบับและรูปแบบไฟล์ PDF เอกสารและวิดีโอสำหรับการประชาสัมพันธ์ จำนวน ๕๐ ชุด

๙.๗.๒ ไฟล์ข้อมูลทั้งหมดของโครงการ ตามข้อ ๙.๑ - ๙.๖ รวมทั้งไฟล์ Presentation ที่เกี่ยวข้องในรูปแบบไฟล์ต้นฉบับที่สามารถแก้ไขได้และรูปแบบไฟล์ PDF และไฟล์วิดีโอตามข้อ ๙.๗.๑ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง โดยบันทึกข้อมูลในสื่อบันทึกข้อมูลชนิด Portable SSD ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๕๐๐ GB จำนวน ๕ ชุด

๙.๗.๓ เอกสารและสื่อประชาสัมพันธ์โครงการซึ่งได้ใช้ไปในการประชุมสัมมนาและประชาสัมพันธ์ตามข้อ ๑๒.๑ - ๑๒.๔ ประกอบด้วย

๑) แผ่นพับหรือเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ จำนวน ๑,๗๐๐ แผ่น

๒) วิดีทัศน์ประกอบการประชุมสัมมนาและประชาสัมพันธ์ ความยาวไม่น้อยกว่า ๔ นาที จำนวน ๕ เรื่อง และความยาวไม่น้อยกว่า ๕ นาที จำนวน ๒ เรื่อง

๓) สื่อป้ายโฆษณาไวเนลประชาสัมพันธ์โครงการ จำนวน ๖ ป้าย

๑๐. การจ่ายเงินค่าจ้าง

๑๐.๑ สนข. จะจ่ายเงินค่าจ้างแบ่งเป็น ๗ งวด ดังต่อไปนี้

๑๐.๑.๑ งวดที่ ๑ จ่ายเงินร้อยละ ๒๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งงานตามข้อ ๙.๑ และผู้ว่าจ้างได้ให้ความเห็นชอบ

๑๐.๑.๒ งวดที่ ๒ จ่ายเงินร้อยละ ๒๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งงานตามข้อ ๙.๒ และผู้ว่าจ้างได้ให้ความเห็นชอบ

๑๐.๑.๓ งวดที่ ๓ จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งงานตามข้อ ๙.๓ และผู้ว่าจ้างได้ให้ความเห็นชอบ

๑๐.๑.๔ งวดที่ ๔ จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งงานตามข้อ ๙.๔ และผู้ว่าจ้างได้ให้ความเห็นชอบ

๑๐.๑.๕ งวดที่ ๕ จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งงานตามข้อ ๙.๕ และผู้ว่าจ้างได้ให้ความเห็นชอบ

๑๐.๑.๖ งวดที่ ๖ จ่ายเงินร้อยละ ๒๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งงานตามข้อ ๙.๖ และผู้ว่าจ้างได้ให้ความเห็นชอบ

๑๐.๑.๗ งวดที่ ๗ จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งงานตามข้อ ๙.๗ และผู้ว่าจ้างได้ให้ความเห็นชอบ

๑๐.๒ สนข. จะดำเนินการจ่ายค่าจ้างล่วงหน้าให้แก่ที่ปรึกษาเมื่อมีการร้องขอจากที่ปรึกษาไม่เกิน ร้อยละสิบห้าของค่าจ้างตามสัญญา และที่ปรึกษาที่เป็นคู่สัญญาจะต้องนำหนังสือค้ำประกันหรือหนังสือค้ำประกันอิเล็กทรอนิกส์ของธนาคารภายในประเทศมาค้ำประกันเงินที่ได้รับล่วงหน้าไปนั้น และ สนข. จะคืนหนังสือค้ำประกันดังกล่าวให้แก่คู่สัญญาเมื่อ สนข. ได้หักเงินที่จ่ายล่วงหน้าจากเงินค่าจ้างที่จ่ายตามผลงานแต่ละงวดครบถ้วนแล้ว

สำหรับการจ้างหน่วยงานของรัฐ สนข. จะจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าได้ไม่เกินร้อยละห้าสิบของค่าจ้างตามสัญญาและไม่ต้องมีหลักประกันเงินล่วงหน้าที่ได้รับก็ได้

๑๑. การสนับสนุนและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้อง การถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge/Knowhow Transfer) และการถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) และการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ

๑๑.๑ ที่ปรึกษาจะต้องสนับสนุนงานทางด้านวิชาการในการเสนอแนะนโยบายและ/หรือแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง โดยที่ปรึกษาต้องทำงานในลักษณะของการให้คำปรึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการหรือบทวิเคราะห์ (In-house Study) จำนวนไม่น้อยกว่า ๕ เรื่อง

๑๑.๒ ที่ปรึกษาต้องจัดให้มีการถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศรองรับการเชื่อมต่อทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนน และการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกเข้าพื้นที่เขตเมือง รวมถึงการบริหารจัดการเดินทางและการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เพื่อเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจ พัฒนาทักษะ และเสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ของ สนข. หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในลักษณะทำงานร่วมกันกับที่ปรึกษา (Counterpart)

๑๑.๓ ที่ปรึกษาจะต้องจัดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อเผยแพร่ข้อมูล ความรู้ หรือผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องตลอดโครงการ สร้างภาพลักษณ์ที่ดี อย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง หรือเมื่อมีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้อง

๑๒. การจัดประชุม ฝึกอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์

๑๒.๑ ที่ปรึกษาต้องดำเนินการจัดประชุม หรือฝึกอบรม หรือสัมมนา เพื่อแนะนำโครงการและหรือเพื่อรับฟังความคิดเห็นทั้งจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย ดังนี้

๑๒.๑.๑ การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group)

ที่ปรึกษาจะต้องจัดให้มีการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) เพื่อรับฟังความคิดเห็นที่เกี่ยวข้องอย่างน้อยจำนวน ๕ ครั้ง โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่าครั้งละ ๕๐ คน ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำเอกสารประกอบการประชุม ประชาสัมพันธ์/สรุปสาระสำคัญโครงการครั้งละไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ชุด สำหรับแจกในการประชุมและสำรองใช้ในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำวิดีโอทัศน์ จำนวน ๒ เรื่อง ความยาวเรื่องละไม่น้อยกว่า ๔ นาที

๑๒.๑.๒ การประชุมทดสอบความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) สำหรับการลงทุนสถานี่เปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าและการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก จำนวน ๑ ครั้ง โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๕๐ คน ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำเอกสารประกอบการประชุม ประชาสัมพันธ์/สรุปสาระสำคัญโครงการไม่น้อยกว่า ๑๐๐ ชุด สำหรับแจกในการประชุมและสำรองใช้ในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำวิดีโอทัศน์ จำนวน ๑ เรื่อง ความยาวไม่น้อยกว่า ๔ นาที

๑๒.๑.๓ การจัดสัมมนาเสนอผลการศึกษา จำนวน ๒ ครั้ง

๑) ที่ปรึกษาจะต้องจัดให้มีการสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อรายงานฉบับกลาง (Interim Report) จากผู้ที่เกี่ยวข้อง ภายใน ๑ เดือน หลังจากได้รับความเห็นชอบรายงานฉบับกลาง โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คน เพื่อนำข้อเสนอแนะจากการสัมมนามาปรับปรุงการดำเนินงานศึกษา ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำเอกสารประกอบการสัมมนา ประชาสัมพันธ์/สรุปสาระสำคัญโครงการไม่น้อยกว่า ๓๐๐ ชุด สำหรับแจกในการประชุมและสำรองใช้ในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำวิดีโอทัศน์ จำนวน ๑ เรื่อง ความยาวไม่น้อยกว่า ๔ นาที และสื่อบัณฑิตโฆษณาไวเนลโปร่งแสง ขนาด ๑๐ ตารางเมตร จำนวน ๓ บัณฑิต

๒) ที่ปรึกษาจะต้องจัดให้มีการสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จากผู้ที่เกี่ยวข้อง ภายใน ๑ เดือน หลังจากได้รับความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คน เพื่อนำข้อเสนอแนะจากการสัมมนามาปรับปรุงการศึกษา ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำเอกสารประกอบการสัมมนา ประชาสัมพันธ์/สรุปสาระสำคัญโครงการไม่น้อยกว่า ๓๐๐ ชุด สำหรับแจกในการสัมมนาและสำรองใช้ในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำวิดีโอทัศน์ จำนวน ๑ เรื่อง ความยาวไม่น้อยกว่า ๔ นาที และสื่อบัณฑิตโฆษณาไวเนลโปร่งแสง ขนาด ๑๐ ตารางเมตร จำนวน ๓ บัณฑิต

๑๒.๑.๔ การจัดฝึกอบรมถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยี จำนวน ๑ ครั้ง

ที่ปรึกษาจะต้องจัดให้มีการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลาจราจรทุกเข้าพื้นที่เขตเมืองให้แก่ สนข. หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ ครั้ง โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๕๐ คน ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำเอกสารประกอบการฝึกอบรม ไม่น้อยกว่า ๕๐ ชุด สำหรับแจกในการฝึกอบรม

๑๒.๒ เมื่อการจัดประชุมสัมมนาแต่ละครั้งสิ้นสุดลง ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำเอกสารสรุปผลการประชุมกลุ่มเป้าหมาย/การประชุมทดสอบความสนใจของภาคเอกชน/การจัดสัมมนาเสนอผลการศึกษา ให้ สนข. ภายใน ๑๕ วัน หลังจากดำเนินการประชุมสัมมนาแต่ละครั้งแล้วเสร็จ

๑๒.๓ ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำวิดิทัศน์เพื่อสรุปผลงานและประชาสัมพันธ์ จำนวน ๒ เรื่อง ความยาวเรื่องละไม่น้อยกว่า ๕ นาที สำหรับสรุปผลงานและประชาสัมพันธ์แนวทางการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าและจุดพักรถบรรทุกจากผลการศึกษาของโครงการ

๑๒.๔ ที่ปรึกษาต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการทุกระยะ ๑ เดือน และให้มีการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีสถานการณ์สำคัญ

๑๓. การบริหารโครงการ

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ สนข. จะสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็น โดยจะแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา เพื่อกำกับและติดตามงานจ้างที่ปรึกษาให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา

๑๔. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญา

๑๔.๑ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ซึ่งได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Government Procurement : e-GP) ต้องลงทะเบียนในระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมบัญชีกลางที่เว็บไซต์ศูนย์ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ (www.gprocurement.go.th)

๑๔.๒ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ตที่เว็บไซต์ <https://consult.mot.go.th/PreProject/ExportExcelForm/๑๔๑๘๑> และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดีส่งมาพร้อมกับข้อเสนอในวันยื่นข้อเสนอ

๑๔.๓ ข้อมูลบุคลากรที่ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อ สนข. นั้น ที่ปรึกษายินยอมให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม และยินยอมให้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งานของศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม

๑๕. ขอสถวนสิทธิ

๑๕.๑ สนข. ขอสถวนสิทธิที่จะยกเลิกการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอนโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ ให้ที่ปรึกษาทราบ และที่ปรึกษาไม่มีสิทธิโต้แย้ง และไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายใด ๆ ทั้งสิ้น

๑๕.๒ ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินการตามโครงการนี้จะต้องลงนามในสัญญากับ สนข. ภายในระยะเวลาที่ สนข. แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่ลงนามในสัญญา สนข. จะถือว่าที่ปรึกษาสละสิทธิในการทำสัญญาและอาจพิจารณาเรียกร้องให้ชดเชยความเสียหาย (ถ้ามี) รวมทั้งพิจารณาให้เป็นผู้ทำงานตามระเบียบของทางราชการ

๑๕.๓ สนข. ขอสถวนสิทธิการจัดจ้างที่ปรึกษาในครั้งนี้ โดยจะมีการลงนามในสัญญาได้ต่อเมื่อพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีผลใช้บังคับ และ สนข. ได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จากสำนักงบประมาณแล้ว และกรณีที่ สนข. ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อการจ้างที่ปรึกษาในครั้งนี้ สนข. สามารถยกเลิกการจัดจ้างที่ปรึกษาได้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนความปลอดภัย

ข้อมูล ณ วันที่ มีนาคม ๒๕๖๔