

ขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ
ให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ

๑. หลักการและเหตุผล

เนื่องจากยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ ซึ่งในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๗) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับและสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศ และรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ พร้อมทั้งพัฒนากระบวนการและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีการใช้ระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการพัฒนาระดับศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อให้สามารถสนับสนุนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อและสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เขตกรรม ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในระดับที่แข่งขันได้ นอกจากนี้ แผนการปฏิรูปประเทศ ด้านเศรษฐกิจ ในด้านความสามารถในการแข่งขัน ในประเด็นปฏิรูปที่ ๙ Connectivity : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ กิจกรรมที่ ๒ เร่งรัดการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ พัฒนาการเชื่อมโยงทางราง เช่น ระหว่างไทยและ CLMV โดยเน้นเส้นทางที่เชื่อมโยงแหล่งการผลิตที่สำคัญ เช่น ระบบรางจาก กทม./EEC สุกิมพูซา และไฮจิมนท์ซิดี้ เพื่อเชื่อมโยงคลัสเตอร์อิเล็กทรอนิกส์

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕) กำหนดแนวทางพัฒนาระบบขนส่งทางราง โดยพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร ให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ ด้วยการเร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน ระบบโทรคมนาคมและอาณัติสัญญาณรถจักรและล้อเลื่อน และเริ่มก่อสร้างทางคู่ในแนวเส้นทางรถไฟที่อยู่ภายในรัศมี ๕๐๐ กิโลเมตรจากกรุงเทพมหานคร อาทิ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ช่วงจिरะ-อุบลราชธานี ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี รวมทั้งศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน และเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าในระบบรถไฟ (Feeder Line) จากพื้นที่เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่าง ๆ เข้ากับโครงข่ายรถไฟหลักของประเทศ ตลอดจนพัฒนาความร่วมมือในการให้บริการรถไฟระหว่างประเทศ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าและเดินทาง หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า รวมทั้งการจัดการท่าอากาศยานการยกขนตู้สินค้าทางรถไฟ ในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมของประเทศไปยังประตูการค้าหลักของประเทศโดยเฉพาะบริเวณท่าเรือระหว่างประเทศและด่านการค้าที่สำคัญ

นโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ นโยบายหลักด้านที่ ๕ การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย โดยการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ และสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ สานต่อ



การพัฒนารถไฟความเร็วสูง และเริ่มต้นการปรับปรุงระบบรถไฟขนาดราง ๑ เมตร ให้เป็นระบบไฟฟ้า และให้ความสำคัญกับการบูรณาการการพัฒนาระบบขนส่งกับการพัฒนาพื้นที่และเมือง การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ให้บริการภาคขนส่งและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค นอกจากนี้ ในคราวการมอบนโยบายการจัดทำงบประมาณประจำปี ๒๕๖๔ ของนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๒ ได้สั่งการให้ส่วนราชการช่วยกันพิจารณาแนวทางการขยายเมืองธุรกิจรอบนอกหากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมในพื้นที่ใหม่ ๆ ช่วยชี้นำการพัฒนาเมืองได้หรือไม่

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕) โดยยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและบริการ โดยบูรณาการแผนงาน/โครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ เป้าหมายสำคัญ ประกอบด้วย การเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัวในการจราจร (Mobility) โดยมีการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal transport) มุ่งเน้นให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ระบบการขนส่งทางถนนเป็นระบบเสริม (Feeder Systems) เพื่อขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า คำนึงถึงการเชื่อมต่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง พัฒนาศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เช่น Inland Container Depot (ICD) หรือ Container Yard (CY) เป็นต้น

นโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง ในข้อที่ ๕ การพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางราง ข้อย่อย ๕.๑ พัฒนารถไฟทางคู่เพิ่มการขนส่งระบบราง เป็นร้อยละ ๓๐ ภายในเวลา ๓ ปี เพื่อให้เป็นระบบโลจิสติกส์หลักในการขนส่งสินค้า โดยให้กรมการขนส่งทางราง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ข้อย่อย ๕.๒ สนับสนุนภาคเอกชนเป็นผู้ร่วมให้บริการเดินรถ เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน และลดภาระขององค์กร และข้อย่อย ๕.๓ ศึกษา วิจัย และพัฒนาการใช้ประโยชน์จากรางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันและอนาคต สามารถใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ได้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า และให้บริการประชาชนได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง (ปัจจุบันได้รับการจัดตั้งตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๒ ขึ้นเป็นกรมการขนส่งทางราง) ได้ดำเนินการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ แล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๖๑ โดยมีกรอบระยะเวลา ๒๐ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙ แบ่งช่วงเวลากการพัฒนาของแผนออกเป็น ๓ ระยะ คือ ระยะสั้นหรือเร่งด่วน (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๙) และระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๗๐-๒๕๗๙) ประกอบด้วยแผนงาน ๗ กลุ่ม ได้แก่ แผนงานการพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน แผนงานการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัย แผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ แผนงานการพัฒนาทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน แผนงานการพัฒนาการเดินรถด้วยระบบไฟฟ้า แผนงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้า และแผนงานโครงการด้านรถจักร ล้อเลื่อน โดยแผนแม่บทฯ ดังกล่าวจัดเป็นแผนระดับที่ ๓ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ



จากยุทธศาสตร์ชาติ นโยบาย และแผนการพัฒนาดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งปัญหาจากการให้บริการรถไฟ ทั้งในด้านความตรงต่อเวลา ความสะดวกสบาย และความปลอดภัย สะท้อนถึงความพร้อมของโครงข่ายทางรถไฟ และโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับ รวมถึงหัวรถจักรหรือแคร่บรรทุกสินค้า อุปกรณ์ยกขนต่างๆ ที่ไม่เพียงพอ หรือมีสภาพทรุดโทรม ส่งผลให้ภาคเอกชนและผู้ให้บริการไม่มั่นใจที่จะมาใช้บริการ กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ซึ่งมีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการศึกษาและพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาค เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในการเดินทาง จึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุม และเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ ทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่

๒.๒ ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ การเชื่อมต่อกับโครงข่ายเดิมกับนิคมอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ในระดับจังหวัด ภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์รูปแบบต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ การกระจายโอกาสการพัฒนา ความเจริญสู่ระดับจังหวัดและภูมิภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

๓. ขอบเขตงาน

ขอบเขตของงานประกอบด้วย ๔ ส่วน คือ

๓.๑ งานส่วนที่ ๑ งานทบทวน สืบรวจ รวบรวมข้อมูลผลการศึกษาและการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๑ ทบทวนผลการศึกษาและการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เช่น แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ และกรอบแนวทางการบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นต้น

๓.๑.๒ สืบรวจและรวบรวมข้อมูลทางด้านการขนส่งและปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาโดยครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวสายทาง อย่างน้อยที่ต้องสืบรวจและรวบรวม (ข้อมูลปฐมภูมิ) ประกอบด้วย

- ๑) ข้อมูลทางด้านกายภาพและด้านปฏิบัติการที่เป็นอุปสรรคต่อจำนวนขนาดและการเดินรถในปัจจุบันของพื้นที่
- ๒) ความต้องการการขนส่งจากผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนทางปลายทาง รวมทั้งพฤติกรรมการเดินทางและขนส่งสินค้า ปริมาณและประเภทสินค้า เส้นทางการขนส่ง และเชื่อมต่อ



๓.๑.๓ รวบรวมข้อมูลพื้นฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์และประเมินสภาพความต้องการการเดินทางในปัจจุบันและอนาคต ข้อมูลพื้นฐานอย่างน้อยที่ต้องรวบรวม (ข้อมูลทุติยภูมิ) ประกอบด้วย

- ๑) จำนวนประชากร รายได้ การจ้างงาน และปริมาณนำเข้าและส่งออกสินค้า
- ๒) ข้อมูลด้านฐานการผลิต เกษตรกรรม อุตสาหกรรม เศรษฐกิจ การเงิน พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว และสิ่งแวดล้อม
- ๓) โครงข่ายคมนาคมและการขนส่งทุกรูปแบบ ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งจุดบริการขนถ่ายสินค้า

๓.๑.๔ คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้าในอนาคต โดยมีรายละเอียดของปริมาณผู้โดยสารและสินค้าแต่ละเส้นทาง

๓.๒ งานส่วนที่ ๒ งานศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ

๓.๒.๑ ศึกษาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายหลักที่มีอยู่เดิมและการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างไร้รอยต่อ การเชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยว และการขนส่งในระดับจังหวัด ภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์รูปแบบต่าง ๆ ให้ความสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ในระดับจังหวัด ภูมิภาค และการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

๓.๒.๒ ศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ ทั้งทางรถไฟสายใหม่ ทางรถไฟสายรอง และการขยายแนวเส้นทางเดิม รวมทั้งระบบปฏิบัติการเดินรถ ข้อจำกัดและปัญหาการเดินรถ ความจุทาง ทั้งปัจจุบันและอนาคต ความสามารถในการรองรับจำนวนขบวนรถและปริมาณการขนส่ง

๓.๒.๓ โครงสร้างพื้นฐาน ตำแหน่งยานสินค้า สถานี โรงซ่อมบำรุง และแนวทางการพัฒนาที่จำเป็นต่อการให้บริการในเส้นทางที่มีศักยภาพและจัดลำดับความสำคัญโครงการ และทบทวนผลการเปลี่ยนแปลงต่อโครงข่ายระบบรถไฟ ทั้งในส่วนโครงสร้างพื้นฐานและระบบปฏิบัติการต่าง ๆ เช่น ระบบการเดินรถ

๓.๒.๔ ศึกษาการพัฒนาด้านการให้บริการและซ่อมบำรุงเพื่อให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงข่าย

๓.๒.๕ ศึกษา วิเคราะห์การลงทุน และอรรถประโยชน์ต่าง ๆ ของโครงการ

๓.๓ งานส่วนที่ ๓ งานจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ

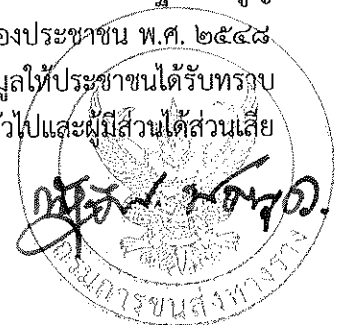
๓.๓.๑ เสนอแนะการลงทุนตามลำดับความสำคัญและความจำเป็นแต่ละเส้นทางในโครงการต่าง ๆ ในภาพรวมของประเทศและระดับภูมิภาค ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดขึ้น โดยจะต้องเสนอรูปแบบและแผนการดำเนินงานเพื่อดำเนินการให้เป็นรูปธรรม

๓.๓.๒ เสนอแนวทางและจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ โดยจะต้องเสนอรูปแบบและแผนการดำเนินงานเพื่อดำเนินการให้เป็นรูปธรรมให้เหมาะสมกับสถานะปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต โดยบูรณาการร่วมกับการคมนาคมขนส่งอื่นๆ

๓.๔ งานส่วนที่ ๔ งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

๓.๔.๑ เผยแพร่ข้อมูลของโครงการและดำเนินการการมีส่วนร่วมของประชาชนตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๕๘

๓.๔.๒ จัดทำแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ รายละเอียด การนำเสนอข้อมูลให้ประชาชนได้รับทราบ ตลอดจนการจัดทำสารคดี หรือเอกสารเผยแพร่ หรือการจัดทำนิทรรศการเพื่อประชาชนทั่วไปและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



ได้รับทราบข้อมูลโครงการ เช่น จัดให้มีการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อเผยแพร่โครงการ
อย่างน้อยจำนวน ๔ ครั้ง โดยจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ อาทิ วิทยุทัศน์/แผ่นพับ/อื่นๆ เป็นต้น

๔. งบประมาณที่ดำเนินการ

งบประมาณในการดำเนินงานศึกษา เป็นเงินทั้งสิ้น ๒๕,๗๔๕,๔๐๐ บาท (ยี่สิบห้าล้านเจ็ดแสนสี่หมื่นห้าพัน
สี่ร้อยบาทถ้วน)

ปี ๒๕๖๔ ๗,๗๒๔,๐๐๐ บาท

ผูกพัน ปี ๒๕๖๕ ๑๘,๐๒๑,๔๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะเวลารวม ๑๒ เดือน

๖. คุณสมบัติของที่ปรึกษา

๖.๑ ที่ปรึกษาเป็นผู้มีความสามารถตามกฎหมาย

๖.๒ ที่ปรึกษาไม่เป็นบุคคลล้มละลาย

๖.๓ ที่ปรึกษาไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ

๖.๔ ที่ปรึกษาไม่เป็นบุคคลซึ่งอยู่ระหว่างถูกระงับการยื่นข้อเสนอหรือทำสัญญากับหน่วยงานของรัฐ
ไว้ชั่วคราว เนื่องจากเป็นผู้ที่ไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการตามระเบียบ
ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด ตามที่ประกาศเผยแพร่ในระบบเครือข่ายสารสนเทศของกรมบัญชีกลาง

๖.๕ ที่ปรึกษาที่จะเข้าร่วมการเสนองานกับกรมการขนส่งทางราง ต้องเป็นที่ปรึกษาที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับ
ศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง เว้นแต่จะมีหนังสือรับรองจากศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง
ว่าไม่มีที่ปรึกษาเป็นผู้ให้บริการในงานที่จ้างนั้น

๖.๖ ที่ปรึกษาไม่เป็นบุคคลซึ่งถูกระบุชื่อไว้ในบัญชีรายชื่อผู้ทำงาน และได้แจ้งเวียนชื่อให้เป็นผู้ทำงานของ
หน่วยงานของรัฐในระบบเครือข่ายสารสนเทศของกรมบัญชีกลาง ซึ่งรวมถึงนิติบุคคลที่ผู้ทำงานเป็นหุ้นส่วน
ผู้จัดการ กรรมการผู้จัดการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจในการดำเนินงานในกิจการของนิติบุคคลนั้นด้วย

๖.๗ ที่ปรึกษามีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการนโยบายการจัดซื้อจัดจ้าง
และการบริหารพัสดุภาครัฐกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

๖.๘ ที่ปรึกษาเป็นนิติบุคคล

๖.๙ ที่ปรึกษาไม่เป็นผู้มีผลประโยชน์ร่วมกันกับผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่นที่เข้ายื่นข้อเสนอให้แก่กรมการขนส่ง
ทางราง

๖.๑๐ ที่ปรึกษาไม่เป็นผู้ได้รับเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกัน ซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทย เว้นแต่รัฐบาลของ
ผู้ยื่นข้อเสนอได้มีคำสั่งให้สละเอกสิทธิ์และความคุ้มกันเช่นนั้น

๖.๑๑ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรหลักที่มีคุณภาพ มีคุณสมบัติ มีความเชี่ยวชาญในสาขาต่าง ๆ ให้เหมาะสม
กับตำแหน่งและมีจำนวนเพียงพอ เพื่อให้การบริการมีคุณภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด สนองต่อวัตถุประสงค์ของ
โครงการโดยให้ใช้บุคลากรหลักภายในประเทศ และใช้บุคลากรหลักจากต่างประเทศตามความจำเป็น โดยต้องมี
บุคลากรหลักอย่างน้อยประกอบด้วยตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

๖.๑๑.๑ ผู้บริหารโครงการ

๑) ผู้จัดการโครงการ



- ๒) รองผู้จัดการโครงการ
- ๖.๑๑.๒ ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบรถไฟ
- ๖.๑๑.๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านปฏิบัติการเดินรถและยานสถานี
- ๖.๑๑.๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และบริหารการขนส่งสินค้า Container
- ๖.๑๑.๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรจราจรและขนส่ง
- ๖.๑๑.๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์แบบจำลองจราจร
- ๖.๑๑.๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านวางผังเมือง/ผังภาค
- ๖.๑๑.๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่ง
- ๖.๑๑.๙ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง
- ๖.๑๑.๑๐ ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์การเงินและการลงทุน
- ๖.๑๑.๑๑ ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
- ๖.๑๑.๑๒ ผู้เชี่ยวชาญด้านมวลชนสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน
- ๖.๑๑.๑๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านประชาสัมพันธ์
- ๖.๑๑.๑๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการเพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๖.๑๒ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทย ปฏิบัติงาน รับผิดชอบบริหารจัดการ ตลอดระยะเวลาการดำเนินงานโครงการ ส่วนบุคลากรตำแหน่งอื่นสามารถจัดหาเพื่อปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติงานที่กรมการขนส่งทางรางให้ความเห็นชอบ

๖.๑๓ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้เสนอชื่อในโครงการแต่ละราย จะต้องลงนามรับรองความถูกต้องในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง โดยให้ถือว่าที่ปรึกษาได้รับรองว่าบุคลากรหลักนั้น ๆ ได้ลงนามด้วยตนเอง เพื่อยืนยันการร่วมงานในโครงการนี้ หากบุคลากรหลักมิได้ลงนามด้วยตนเอง กรมการขนส่งทางรางจะไม่พิจารณาในตำแหน่งที่เสนอนั้น

๖.๑๔ ที่ปรึกษาต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลัก กรณีบุคลากรหลักของที่ปรึกษาเป็นคนต่างด้าว เมื่อจะปฏิบัติงานจะต้องได้รับอนุญาตให้ทำงานได้ในราชอาณาจักรไทย ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

๖.๑๕ บุคลากรหลักแต่ละตำแหน่งต้องไม่ผูกพันกับสัญญาอื่นภายใต้กรมการขนส่งทางราง และ/หรือหน่วยงานอื่นในลักษณะการทำงานแบบเต็มเวลา (Full Time) ในช่วงเวลาเดียวกัน

๖.๑๖ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญา ต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ตได้ที่ <http://consult.mot.go.th/PreProject/ExportExcelForm/๑๓๘๖๑> และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดีส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นซอง

ข้อมูลที่ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาจะต้องยินยอมให้จัดเก็บไว้ในระบบข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคมและดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งานศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม

๗. ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๗.๑ ที่ปรึกษาจะต้องส่งมอบผลงานให้แก่ผู้ว่าจ้างตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

๗.๒ ในกรณีที่ผลงานของที่ปรึกษาบกพร่องหรือไม่เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขตามสัญญา หรือมิได้ดำเนินการให้ถูกต้องตามหลักวิชาการ หรือวิชาชีพคมนาคมขนส่ง กฎหมาย เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร



สิ่งแวดล้อม และการประชาสัมพันธ์ และ/หรือบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ที่ปรึกษาต้องรับทำการแก้ไข ให้เป็นที่เรียบร้อย โดยไม่คิดค่าจ้าง ค่าเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใด ๆ จากผู้ว่าจ้างอีก ถ้าที่ปรึกษาหลีกเลี่ยงหรือไม่รับ จัดการแก้ไขให้เป็นที่เรียบร้อยในกำหนดเวลาที่ผู้ว่าจ้างแจ้งเป็นหนังสือ ผู้ว่าจ้างมีสิทธิจ้างที่ปรึกษารายอื่น ทำการแทน โดยที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบจ่ายเงินค่าจ้างในการนี้แทนผู้ว่าจ้างโดยสิ้นเชิง

ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นจากงานนี้ ไม่ว่าจะเนื่องมาจากการที่ที่ปรึกษาได้ปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง ตามหลักวิชาการ หรือวิชาชีพคมนาคมขนส่ง กฎหมาย เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สิ่งแวดล้อม และการประชาสัมพันธ์ และ/หรือบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องหรือเหตุใด ที่ปรึกษาจะต้องทำการแก้ไข ความเสียหายดังกล่าวภายในเวลาที่ผู้ว่าจ้างกำหนดให้ ถ้าที่ปรึกษาไม่สามารถแก้ไขได้ ที่ปรึกษาจะต้องชดใช้ ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ว่าจ้างโดยสิ้นเชิง ซึ่งรวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยตรง และโดยส่วนที่เกี่ยวข้อง กับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากงานนี้ด้วย

การที่ผู้ว่าจ้างได้ให้การรับรองหรือความเห็นชอบหรือความยินยอมใด ๆ ในการปฏิบัติงาน หรือผลงาน ของที่ปรึกษาหรือการชำระเงินค่าจ้างตามสัญญาแก่ที่ปรึกษา ไม่เป็นการปลดปล่อยพันธะและความรับผิดชอบใด ๆ ของที่ปรึกษาตามสัญญา

๗.๓ บุคคลากรหลักของที่ปรึกษา ต้องมีระยะเวลาปฏิบัติงานตามสัญญานี้ไม่ซ้ำซ้อนกับงานในโครงการอื่น ๆ ของที่ปรึกษาที่ดำเนินการในช่วงเวลาเดียวกัน หากผู้ว่าจ้างพบว่าบุคคลากรหลักไม่ว่าคนหนึ่งคนใด หรือหลายคน ปฏิบัติงานซ้ำซ้อนกับงานในโครงการอื่น ๆ ไม่ว่าจะพบในระหว่างปฏิบัติงานตามสัญญา หรือในภายหลัง ผู้ว่าจ้าง มีสิทธิบอกเลิกสัญญา และ/หรือ เรียกค่าเสียหายจากที่ปรึกษาหรือปรับลดค่าจ้างได้

๘. สิทธิและหน้าที่ของที่ปรึกษา

๘.๑ ที่ปรึกษาจะต้องใช้ความชำนาญ ความระมัดระวัง และความขยันหมั่นเพียรในการปฏิบัติงาน ตามสัญญาอย่างมีประสิทธิภาพ และจะต้องปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบให้สำเร็จลุล่วง เป็นไปตามมาตรฐาน ของวิชาชีพที่ยอมรับนับถือกันโดยทั่วไป

๘.๒ ค่าจ้างซึ่งผู้ว่าจ้างจะชำระแก่ที่ปรึกษา เป็นค่าตอบแทนเพียงอย่างเดียวเท่านั้นซึ่งที่ปรึกษาจะได้รับ เกี่ยวกับการปฏิบัติงานตามสัญญา ที่ปรึกษาจะต้องไม่รับค่านายหน้าทางการค้า ส่วนลด เบี้ยเลี้ยง เงินช่วยเหลือ หรือผลประโยชน์ใด ๆ ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม หรือสิ่งตอบแทนใด ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสัญญา หรือที่เกี่ยวกับการ ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา

๘.๓ ที่ปรึกษาจะต้องไม่มีผลประโยชน์ใด ๆ ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมในเงินค่าสิทธิ เงินบำเหน็จ หรือค่านายหน้าใด ๆ ที่เกี่ยวกับการนำวัสดุสิ่งของหรือกรรมวิธีใด ๆ ที่มีทะเบียนสิทธิบัตรหรือได้รับการคุ้มครอง ทางทรัพย์สินทางปัญญาหรือตามกฎหมายอื่นใดมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์ของสัญญา เว้นแต่คู่สัญญาทั้งสองฝ่าย จะได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่าที่ปรึกษาอาจจะได้รับผลประโยชน์หรือเงินเช่นว่านั้นได้

๘.๔ บรรดางานและเอกสารที่ที่ปรึกษาได้จัดทำขึ้นเกี่ยวกับสัญญา ให้ถือเป็นความลับและให้ตกเป็น กรรมสิทธิ์ของผู้ว่าจ้าง ที่ปรึกษาจะต้องส่งมอบบรรดางานและเอกสารดังกล่าวให้แก่ผู้ว่าจ้างเมื่อสิ้นสุดสัญญา ที่ปรึกษาอาจเก็บสำเนาเอกสารไว้กับตนได้แต่ต้องไม่นำข้อความในเอกสารนั้นไปใช้ในกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวกับงาน โดยไม่ได้รับความยินยอมล่วงหน้าเป็นหนังสือจากผู้ว่าจ้างก่อน

๘.๕ ผู้ว่าจ้างเป็นเจ้าของลิขสิทธิ์หรือสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา รวมถึงสิทธิใด ๆ ในผลงานที่ที่ปรึกษา ได้ปฏิบัติงานตามสัญญาแต่เพียงฝ่ายเดียว และที่ปรึกษาจะนำผลงาน และ/หรือ รายละเอียดของงานตามสัญญา ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนไปใช้ หรือเผยแพร่ในกิจการอื่น นอกเหนือจากที่ได้รับอนุญาตไว้ ในสัญญาไม่ได้ เว้นแต่ได้รับ อนุญาตเป็นหนังสือจากผู้ว่าจ้างก่อน



๘.๖ บรรดาเครื่องมือ เครื่องใช้และวัสดุอุปกรณ์ทั้งหลาย ซึ่งผู้ว่าจ้างได้จัดให้ที่ปรึกษาใช้ หรือของที่ปรึกษาซื้อมาด้วยทุนทรัพย์ของผู้ว่าจ้าง หรือซึ่งผู้ว่าจ้างเป็นผู้จ่ายใช้คืนให้ ถือว่าเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ว่าจ้างและต้องทำข้อความและเครื่องหมายที่แสดงว่าเป็นของผู้ว่าจ้างไว้ที่ทรัพย์สินดังกล่าวด้วย ทั้งนี้ ที่ปรึกษาต้องใช้เครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ดังกล่าวอย่างเหมาะสมตามระเบียบของผู้ว่าจ้างหรือของทางราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อกิจการที่เกี่ยวกับการจ้างที่ปรึกษาเท่านั้น

เมื่อที่ปรึกษาทำงานเสร็จ หรือมีการเลิกสัญญา ที่ปรึกษาจะต้องทำบัญชีแสดงรายการเครื่องมือ เครื่องใช้และวัสดุอุปกรณ์ทั้งหลายข้างต้นที่ยังเหลืออยู่ และจัดการโยกย้ายไปเก็บรักษาตามคำสั่งผู้ว่าจ้างโดยพลัน ที่ปรึกษาต้องดูแลเครื่องมือเครื่องใช้และวัสดุอุปกรณ์ดังกล่าวอย่างเหมาะสมตลอดเวลาที่ครอบครอง และต้องคืนเครื่องมือเครื่องใช้และวัสดุอุปกรณ์ดังกล่าวให้ครบถ้วนในสภาพดีตามความเหมาะสม แต่ไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสื่อมสภาพจากการใช้งานตามปกติ

๘.๗ ที่ปรึกษาจะจัดให้มีบุคลากรที่มีความรู้และชำนาญงานมาปฏิบัติงานให้เหมาะสมกับสภาพการปฏิบัติงานตามสัญญา และให้สอดคล้องกับขอบเขตของงานของที่ปรึกษาตามสัญญา การเปลี่ยนแปลงบุคลากรดังกล่าวจะต้องได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากผู้ว่าจ้างก่อน

๘.๘ ในกรณีที่ผู้ว่าจ้างพิจารณาเห็นว่า การดำเนินงานของบุคลากรที่ที่ปรึกษาจัดหามา จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่งานตามสัญญา ไม่ว่าจะกรณีใดก็ตาม ผู้ว่าจ้างมีสิทธิที่จะให้ที่ปรึกษาเปลี่ยนบุคลากรบางคนหรือทั้งหมดนั้นได้ และที่ปรึกษาต้องดำเนินการตามความประสงค์ของผู้ว่าจ้างโดยเร็ว

การเปลี่ยนบุคลากรตามความในวรรคก่อน ที่ปรึกษาจะต้องเสนอรายชื่อบุคลากรที่จะปฏิบัติงานแทนนั้นต่อผู้ว่าจ้างเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน

๙. ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

๙.๑ ที่ปรึกษาจะต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ว่าจ้าง และป้องกันมิให้ผู้ว่าจ้างต้องรับผิดชอบในบรรดาสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย ค่าใช้จ่าย หรือราคา รวมตลอดถึงการเรียกร้องโดยบุคคลภายนอกอันเกิดจากความผิดพลาดหรือการละเว้นไม่กระทำการของที่ปรึกษา หรือของลูกจ้างที่ปรึกษา

๙.๒ ที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบต่อการละเมิดบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หรือการละเมิดลิขสิทธิ์หรือสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาอื่น รวมถึงสิทธิใด ๆ ต่อบุคคลภายนอก เนื่องจากการปฏิบัติงานตามสัญญาโดยสิ้นเชิง

๑๐. การจัดทำรายงานและกำหนดการส่งมอบรายงาน

การปฏิบัติหน้าที่ของที่ปรึกษาจะต้องเริ่มปฏิบัติงานทันทีตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในสัญญาหรือตั้งแต่วันที่กรมการขนส่งทางรางระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed) โดยมีกำหนดการจัดส่งรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอต่อกรมการขนส่งทางราง ดังนี้

๑๐.๑ ภายในเดือนที่ ๑ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๓๐ ชุด

๑๐.๒ ภายในเดือนที่ ๕ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานฉบับกลาง (Interim Report) โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๓๐ ชุด

๑๐.๓ ภายในเดือนที่ ๘ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๕๐ ชุด

๑๐.๔ ภายในเดือนที่ ๑๐ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่ง

๑๐.๔.๑ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐๐ ชุด



๑๐.๔.๒ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) โดยจัดทำเป็นภาษาไทย และอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๑๐๐ ชุด

๑๐.๔.๓ วีดิทัศน์ แสดงผลการศึกษา โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐๐ ชุด

๑๐.๕ ภายในเดือนที่ ๑๒ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่ง

๑๐.๕.๑ รายงานตามข้อ ๑๐.๔.๑ - ๑๐.๔.๒ ในลักษณะ Digital Report อยู่ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๑๐๐ ชุด

๑๐.๕.๒ รายงานตามข้อ ๑๐ และไฟล์ข้อมูลของโครงการทั้งหมดที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด บันทึกใน Portable Hard disk จำนวน ๕ ชุด

๑๑. การจ่ายค่าจ้างที่ปรึกษา

การจ่ายเงินให้กับที่ปรึกษาจะแยกเป็นงวด ๆ จำนวน ๕ งวด ดังนี้

๑๑.๑ งวดที่ ๑ จ่ายเงินร้อยละ ๑๕ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งงานตามข้อ ๑๐.๑ และผู้ว่าจ้างได้ให้ความเห็นชอบ

๑๑.๒ งวดที่ ๒ จ่ายเงินร้อยละ ๒๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งงานตามข้อ ๑๐.๒ และผู้ว่าจ้างได้ให้ความเห็นชอบ

๑๑.๓ งวดที่ ๓ จ่ายเงินร้อยละ ๒๕ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งงานตามข้อ ๑๐.๓ และผู้ว่าจ้างได้ให้ความเห็นชอบ

๑๑.๔ งวดที่ ๔ จ่ายเงินร้อยละ ๒๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งงานตามข้อ ๑๐.๔ และผู้ว่าจ้างได้ให้ความเห็นชอบ

๑๑.๕ งวดที่ ๕ จ่ายเงินร้อยละ ๒๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งงานตามข้อ ๑๐.๕ และผู้ว่าจ้างได้ให้ความเห็นชอบ

๑๒. การจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้า

จะดำเนินการจ่ายค่าจ้างล่วงหน้าให้แก่ที่ปรึกษาเมื่อมีการร้องขอจากที่ปรึกษา ดังนี้

๑๒.๑ ร้อยละ ๑๕ (สิบห้า) ของค่าจ้างตามสัญญาและที่ปรึกษาที่เป็นคู่สัญญาจะต้องนำหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ หรือหนังสือค้ำประกันอิเล็กทรอนิกส์ของธนาคารภายในประเทศ มาค้ำประกันเงินที่ได้รับล่วงหน้าไปนั้น และจะคืนให้แก่คู่สัญญาเมื่อกรมการขนส่งทางรางได้หักเงินที่ได้จ่ายล่วงหน้าจากเงินค่าจ้างที่จ่ายตามผลงานแต่ละงวดครบถ้วนแล้ว

๑๒.๒ สำหรับการจ้างหน่วยงานของรัฐ กรมการขนส่งทางรางจะจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าได้ไม่เกินร้อยละ ๕๐ (ห้าสิบ) ของค่าจ้างตามสัญญาและไม่ต้องมีหลักประกันเงินรับล่วงหน้า ทั้งนี้ จะคืนให้แก่ที่ปรึกษาที่เป็นคู่สัญญาเมื่อกรมการขนส่งทางรางได้หักเงินที่ได้จ่ายล่วงหน้าจากเงินค่าจ้างที่จ่ายตามผลงานแต่ละงวดครบถ้วนแล้ว

๑๓. การถ่ายทอดความรู้

๑๓.๑ ที่ปรึกษาจะต้องจัดให้มีการถ่ายทอดความรู้เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ให้เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางราง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ ครั้ง ไม่น้อยกว่า ๓๐ คน

๑๓.๒ ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำรายงานทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ให้กรมการขนส่งทางราง อย่างน้อย ๒ เรื่อง



๑๔. การบริหารโครงการ

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ กรมการขนส่งทางรางจะสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็น โดยจะแต่งตั้งคณะทำงานให้ความเห็นและข้อเสนอแนะที่ปรึกษา เพื่อให้ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการดำเนินงาน และพิจารณากลับกรอกรายงานผลการศึกษาของที่ปรึกษา

๑๕. พันธะหน้าที่ของผู้ว่าจ้าง

ในกรณีที่ที่ปรึกษาร้องขอความช่วยเหลือ ผู้ว่าจ้างจะพิจารณาให้ความช่วยเหลืออำนวยความสะดวกตามสมควร ทั้งนี้ เพื่อให้การปฏิบัติงานของที่ปรึกษาตามสัญญาที่ลุล่วงไปด้วยดี

๑๖. ค่าปรับ

กรณีที่ที่ปรึกษาไม่ทำงานแล้วเสร็จตามเวลาที่กำหนดในสัญญา ที่ปรึกษาจะต้องเสียค่าปรับให้แก่ผู้ว่าจ้างเป็นรายวัน ในอัตราร้อยละ ๐.๐๒ ของวงเงินค่าจ้าง นับถัดจากวันครบกำหนดในสัญญา จนถึงวันที่ที่ปรึกษาปฏิบัติตามสัญญาถูกต้องครบถ้วน และผู้ว่าจ้างได้ตรวจรับงานแล้ว

๑๗. ข้อสงวนสิทธิ์

กรมการขนส่งทางรางขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการดำเนินการจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอน โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใด ๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ที่ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้งและเรียกร้องค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายใด ๆ ทั้งสิ้น

ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินงานตามโครงการนี้ จะต้องลงนามในสัญญากับกรมการขนส่งทางรางภายในระยะเวลาที่กรมการขนส่งทางรางแจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่ลงนามในสัญญา กรมการขนส่งทางรางจะถือว่าที่ปรึกษาสละสิทธิ์ในการทำสัญญา และอาจพิจารณาเรียกร้องให้ชดใช้ความเสียหาย (ถ้ามี) รวมทั้งจะพิจารณาให้เป็นผู้ละทิ้งงานตามระเบียบของทางราชการ

.....

