

## ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา

๑. ชื่อโครงการ : งานจ้างที่ปรึกษาวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และ  
แนวทางการลงทุนที่เหมาะสม ตลอดจนงานออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม ๓ สนามบินระยะที่ ๒  
ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด

/หน่วยงานเจ้าของโครงการ : ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย

๒. วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๓๗,๘๒๓,๒๐๐ บาท

๓. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) : วันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๒

เป็นเงิน : ๓๗,๒๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท

๔. ค่าตอบแทนบุคลากร : ๒๕,๙๘๙,๓๐๐ บาท (เอกสารแนบ ๑)

๕. ค่าวัสดุอุปกรณ์ : ค่าใช้จ่ายตรงเป็นเงิน ๘,๘๒๘,๐๖๖.๐๐ บาท (เอกสารแนบ ๑)

๖. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปต่างประเทศ (ถ้ามี) : -

๗. ค่าใช้จ่ายอื่น : ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงิน ๒,๔๓๗,๒๑๕.๖๒ บาท

๘. รายชื่อผู้รับผิดชอบในการกำหนดค่าใช้จ่าย/ดำเนินการ/ขอบเขตดำเนินการ (TOR)

๘.๑ รายชื่อผู้รับผิดชอบในการกำหนดค่าใช้จ่าย

๑) นายกำพล บุญชม รองวิศวกรใหญ่ด้านโครงการพิเศษ	ประธานกรรมการ
๒) นางสาวปัทมา ศรีदारณพ รองวิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	กรรมการ
๓) นายชูเกียรติ สีสลาขจรจิต วิศวกรอำนวยการศูนย์วิศวกรรมเครื่องกล ฝ่ายการช่างกล	กรรมการ
๔) นายวุฒิไกร วัชชิงเงิน วิศวกรอำนวยการศูนย์บริหารโครงการพิเศษ ๒ ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง	กรรมการ
๕) นายวิทย์ญญา นาควงษ์ วิศวกรกำกับกองควบคุมงานวิศวกรรมโยธาและสถาปัตยกรรม ๒ ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง	กรรมการ

๘.๒ ขอบเขตดำเนินการ (TOR) : ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง (เอกสารแนบ ๒)

๑) นายกำพล บุญชม รองวิศวกรใหญ่ด้านโครงการพิเศษ	ประธานกรรมการ
๒) นางสาวปัทมา ศรีदारณพ รองวิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	กรรมการ
๓) นายชูเกียรติ สีสลาขจรจิต วิศวกรอำนวยการศูนย์วิศวกรรมเครื่องกล ฝ่ายการช่างกล	กรรมการ
๔) นายวุฒิไกร วัชชิงเงิน วิศวกรอำนวยการศูนย์บริหารโครงการพิเศษ ๒ ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง	กรรมการ
๕) นายวิทย์ญญา นาควงษ์ วิศวกรกำกับกองควบคุมงานวิศวกรรมโยธาและสถาปัตยกรรม ๒ ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง	กรรมการ

๙. ที่มาของการกำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง)

- ๑) หลักเกณฑ์ และอัตราค่าใช้จ่าย และแนวทางการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี สำนักงานประมาณเดือนธันวาคม ๒๕๖๑
- ๒) หลักเกณฑ์ราคากลางการจ้างที่ปรึกษา ตามหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค๐๙๐๗/๑๒๗๒๕ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๖
- ๓) คู่มือการจ้างที่ปรึกษาของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ
- ๔) ราคาที่การรถไฟฟ้า เคยจ้าง โครงการศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางคู่ สายชุมทางศรีราชา-ระยอง และมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด-คลองใหญ่ ฯลฯ

งานจ้างที่ปรึกษาวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม ตลอดจนงานออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบินระยะที่ 2 ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด

ลำดับที่	รายการ	จำนวนเงิน (บาท)
1	ค่าตอบแทนบุคลากรหลัก	21,813,300.00
2	ค่าใช้จ่ายบุคลากรสนับสนุน	4,176,000.00
3	ค่าใช้จ่ายตรง	8,828,066.00
	รวม	34,817,366.00
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 7	2,437,215.62
	รวม	37,254,581.62
	คิดราคากลางปิดเศษเป็นเงิน	37,200,000.00



(นายกำพล บุญชม)

รองวิศวกรใหญ่ด้านโครงการพิเศษ  
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง  
ประธานกรรมการ



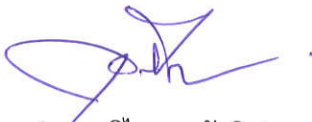
(นางสาวปัทมา ศรีดารณพ)

รองวิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา  
ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม  
กรรมการ



(นายชูเกียรติ สีลาขจรจิต)

วิศวกรอำนวยการศูนย์วิศวกรรมเครื่องกล  
ฝ่ายการช่างกล  
กรรมการ



(นายวุฒิไกร วัชชิงเงิน)

วิศวกรอำนวยการศูนย์บริหารโครงการพิเศษ 2  
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง  
กรรมการ



(นายวิทย์ญญา นาควงษ์)

วิศวกรกำกับกองควบคุมงานวิศวกรรมโยธาและสถาปัตยกรรม 2  
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง  
กรรมการ

งานจ้างที่ปรึกษาวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม  
ตลอดจนงานออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบินระยะที่ 2 ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด

1. ค่าใช้จ่ายบุคลากรหลัก

ลำดับที่	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	สาขา	ประสบการณ์ ปี	อัตราเงินเดือน Mark up Factor 2.64	จำนวน คน-เดือน	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
1	บุคลากรหลักชาวไทย ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม/สาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า 20	201,400	8.0	1,611,200	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
2	ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์และประเมินราคา ที่ดิน	ปริญญาตรี	อสังหาริมทรัพย์/บริหารธุรกิจ สาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า 20	175,600	4.0	702,400	กลุ่มวิชาชีพการเงิน
3	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์/การเงิน	ปริญญาตรี	เศรษฐศาสตร์/บริหารธุรกิจ/ การเงิน/สาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า 20	175,600	4.0	702,400	กลุ่มวิชาชีพการเงิน
4	ผู้เชี่ยวชาญด้านเอกชนร่วมลงทุนฯ	ปริญญาตรี	กฎหมาย/การเงิน/การตลาด สาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า 20	175,600	4.0	702,400	กลุ่มวิชาชีพการเงิน
5	ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งและโลจิสติกส์	ปริญญาตรี	ด้านโลจิสติกส์/วิศวกรรม/สาขาที่ เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า 20	160,200	4.0	640,800	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
6	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ปริญญาตรี	ด้านวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม/ วิศวกรรมสิ่งแวดล้อมสาขาที่ เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า 20	160,200	6.0	961,200	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
7	ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและ การประชาสัมพันธ์	ปริญญาตรี	ด้านนิเทศศาสตร์ วารสารศาสตร์ /สื่อสารมวลชน/สาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า 20	181,900	6.0	1,091,400	กลุ่มวิจัย
8	ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง	ปริญญาตรี	ด้านสถาปัตยกรรม /ผังเมือง/ สาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า 20	164,700	4.0	658,800	กลุ่มวิชาชีพสถาปัตยกรรม
9	ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ (TOD)	ปริญญาตรี	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์/ สถาปัตยกรรม/ผังเมือง/ บริหารธุรกิจ/สาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า 20	175,600	4.0	702,400	กลุ่มวิชาชีพการเงิน
10	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาตรี	กฎหมาย	ไม่น้อยกว่า 20	175,600	4.0	702,400	กลุ่มวิชาชีพการเงิน
11	สถาปนิก	ปริญญาตรี	สถาปัตยกรรม/สาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า 20	164,700	5.0	823,500	กลุ่มวิชาชีพสถาปัตยกรรม
12	วิศวกรสำรวจ	ปริญญาตรี	วิศวกรรมโยธา/สำรวจ/ สาขาที่เกี่ยวข้อง	20	151,000	4.0	604,000	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
13	วิศวกรโยธา	ปริญญาตรี	วิศวกรรมโยธา	20	151,000	6.0	906,000	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
14	วิศวกรระบายน้ำ	ปริญญาตรี	วิศวกรรมโยธา/ชลประทาน/ ทรัพยากรน้ำ/สาขาที่เกี่ยวข้อง	20	151,000	4.0	604,000	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม

งานจ้างที่ปรึกษาวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม ตลอดจนงานออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบินระยะที่ 2 ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด

1. ค่าใช้จ่ายบุคลากรหลัก

ลำดับที่	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	สาขา	ประสบการณ์ ปี	อัตราเงินเดือน Mark up Factor 2.64	จำนวน คน-เดือน	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
15	วิศวกรเทคนิค	ปริญญาโท	วิศวกรรมเทคนิค/ สาขาที่เกี่ยวข้อง	20	190,600	4.0	762,400	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
16	วิศวกรโครงสร้าง	ปริญญาโท	วิศวกรรมโยธา/โครงสร้าง/สาขาที่ เกี่ยวข้อง	20	190,600	4.0	762,400	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
17	วิศวกรประมาณราคา	ปริญญาตรี	วิศวกรรม/สาขาที่เกี่ยวข้อง	20	151,000	4.0	604,000	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
18	วิศวกรเครื่องกล	ปริญญาตรี	วิศวกรรมเครื่องกล	20	151,000	4.0	604,000	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
19	วิศวกรไฟฟ้า	ปริญญาตรี	วิศวกรรมไฟฟ้า	20	151,000	4.0	604,000	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
<b>รวมบุคลากรหลักชาวไทย</b>						<b>87.0</b>	<b>14,749,700.0</b>	
<b>บุคลากรหลักชาวต่างชาติ</b>								
1	ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบรถไฟความเร็วสูง (E&M System)	ปริญญาโท	วิศวกรรมไฟฟ้า/เครื่องกล/สาขาที่ เกี่ยวข้อง	21	350,000	4.0	1,400,000	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
2	ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบทางรถไฟความเร็วสูง (Trackwork System)	ปริญญาโท	วิศวกรรม/สาขาที่เกี่ยวข้อง	21	350,000	3.0	1,050,000	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
3	ผู้เชี่ยวชาญด้านแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (Alignment)	ปริญญาโท	วิศวกรรม/สาขาที่เกี่ยวข้อง	21	350,000	4.0	1,400,000	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
4	ผู้เชี่ยวชาญด้านโรงซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูง	ปริญญาโท	วิศวกรรม/สาขาที่เกี่ยวข้อง	21	350,000	3.0	1,050,000	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
5	ผู้เชี่ยวชาญด้านการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูง	ปริญญาโท	วิศวกรรม/การจัดการ/ สาขาที่เกี่ยวข้อง	21	350,000	3.0	1,050,000	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
6	ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบอัตโนมัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	ปริญญาตรี	วิศวกรรมไฟฟ้า/สื่อสาร/ สาขาที่เกี่ยวข้อง	21	278,400	4.0	1,113,600	กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม
<b>รวมบุคลากรหลักต่างประเทศ</b>						<b>21.0</b>	<b>7,063,600.0</b>	
<b>รวมประมาณการค่าจ้างบุคลากรหลัก</b>						<b>108.0</b>	<b>21,813,300.00</b>	

**หมายเหตุ**

- บุคลากรหลักชาวไทย ใช้ราคาอ้างอิงจาก หลักเกณฑ์และอัตราค่าจ้าง และแนวทางการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี สำนักงบประมาณ ธันวาคม 2561
- ผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศนับจากประสบการณ์ 21ปี-30ปี กำหนดค่าจ้าง 350,000-600,000 บาท ใช้ราคาอ้างอิงจาก หลักเกณฑ์และอัตราค่าจ้าง และแนวทางการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี สำนักงบประมาณ ธันวาคม 2561

งานจ้างที่ปรึกษาวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม ตลอดจนงานออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบินระยะที่ 2 ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด

2. รายละเอียดค่าใช้จ่ายบุคลากรสนับสนุน

ลำดับที่	ตำแหน่ง	จำนวน คน	จำนวน เดือน	คิดเป็น M-M ทั้งหมด	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
1	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์และประเมินราคาที่ดิน	1	4.0	4.0	30,000	120,000
2	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์/การเงิน	1	4.0	4.0	30,000	120,000
3	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านเอกชนร่วมลงทุนฯ	1	4.0	4.0	30,000	120,000
4	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งและโลจิสติกส์	1	4.0	4.0	30,000	120,000
5	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	1	6.0	6.0	30,000	180,000
6	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	1	6.0	6.0	30,000	180,000
7	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง	1	4.0	4.0	30,000	120,000
8	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ (TOD)	1	4.0	4.0	30,000	120,000
9	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	1	4.0	4.0	30,000	120,000
10	สถาปนิกผู้ช่วย	1	5.0	5.0	30,000	150,000
11	วิศวกรผู้ช่วยงานสำรวจ	1	4.0	4.0	30,000	120,000
12	วิศวกรผู้ช่วยงานโยธา	1	6.0	6.0	30,000	180,000
13	วิศวกรผู้ช่วยงานระบายน้ำ	1	4.0	4.0	30,000	120,000
14	วิศวกรผู้ช่วยงานธรณีเทคนิค	1	4.0	4.0	30,000	120,000
15	วิศวกรผู้ช่วยงานโครงสร้าง	1	4.0	4.0	30,000	120,000
16	วิศวกรผู้ช่วยงานประมาณราคา	1	4.0	4.0	30,000	120,000
17	วิศวกรผู้ช่วยงานเครื่องกล	1	4.0	4.0	30,000	120,000
18	วิศวกรผู้ช่วยงานไฟฟ้า	1	4.0	4.0	30,000	120,000
19	ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบรถไฟความเร็วสูง (E&M System)	1	4.0	4.0	30,000	120,000
20	ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบทางรถไฟความเร็วสูง (Trackwork System)	1	3.0	3.0	30,000	90,000
21	ผู้เชี่ยวชาญด้านแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (Alignment)	1	4.0	4.0	30,000	120,000
22	ผู้เชี่ยวชาญด้านโรงซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูง	1	3.0	3.0	30,000	90,000
23	ผู้เชี่ยวชาญด้านการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูง	1	3.0	3.0	30,000	90,000
24	ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	1	4.0	4.0	30,000	120,000
25	เจ้าหน้าที่เขียนแบบ	4	6.0	24.0	15,000	360,000
26	เลขานุการโครงการ	2	8.0	16.0	15,000	240,000
27	เจ้าหน้าที่ธุรการ	4	8.0	32.0	12,000	384,000
28	พนักงานส่งเอกสาร	2	8.0	16.0	12,000	192,000
				188.0	รวม	4,176,000

งานจ้างที่ปรึกษาวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม  
ตลอดจนงานออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบินระยะที่ 2 ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด

3. ค่าใช้จ่ายตรง (Direct Cost)

ลำดับที่	รายการ	หน่วย	จำนวน	ราคาต่อหน่วย (บาท)	เป็นเงิน (บาท)
1	ค่าจัดหาแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศและงานสำรวจภูมิประเทศ	เหมารวม	1.0	1,350,000.00	1,350,000.00
2	ค่าเจาะสำรวจด้านธรณีวิทยาและปฐพีวิทยา	เหมารวม	1.0	468,000.00	468,000.00
3	ค่าสำรวจด้านปริมาณจราจรและการขนส่ง	เหมารวม	1.0	720,000.00	720,000.00
4	ค่าสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม	เหมารวม	1.0	670,000.00	670,000.00
5	ค่าดำเนินการกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์	เหมารวม	1.0	1,848,400.00	1,848,400.00
6	ค่าดำเนินการทดสอบความสนใจภาคเอกชน (Market Sounding)	เหมารวม	1.0	950,000.00	950,000.00
7	ค่าใช้จ่ายสำหรับชาวต่างประเทศ				
	(1) ค่าเดินทางระหว่างประเทศไทย	เที่ยว (ไป-กลับ)	6.0	30,636.00	183,816.00
	(2) ค่าเบี้ยเลี้ยงและที่พัก	คน-เดือน	21.0	50,000.00	1,050,000.00
8	ค่าเช่าสำนักงานและเฟอร์นิเจอร์	เดือน	8.0	45,000.00	360,000.00
9	ค่าเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์/บำรุงรักษา/ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ ที่ใช้ทั้งหมดในโครงการ	เดือน	8.0	10,000.00	80,000.00
10	ค่าใช้จ่ายในสำนักงาน				-
	(10.1) ค่าเครื่องใช้สำนักงานและวัสดุสิ้นเปลือง	เดือน	8.0	10,000.00	80,000.00
	(10.2) ค่าโทรศัพท์ในประเทศ	เดือน	8.0	10,000.00	80,000.00
11	ค่าเช่ารถ / น้ำมันเชื้อเพลิง / พนักงานขับรถ	เดือน	8.0	35,000.00	280,000.00
12	รายงานเบื้องต้น (Inception Report) (ภาษาไทย)	ชุด	20	500.00	10,000.00
13	รายงานระยะกลาง (Interim Report) (ภาษาไทย)	ชุด	20	2,000.00	40,000.00
14	ร่างรายการการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Draft IEE) (ภาษาไทย)	ชุด	20	600.00	12,000.00
15	รายงานการคัดเลือกแนวเส้นทาง (ภาษาไทย)	ชุด	20	600.00	12,000.00
16	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) (ภาษาไทย)	ชุด	20	2,500.00	50,000.00
17	ร่างแบบรูปเบื้องต้น (Draft Preliminary Design Drawing) ขนาด A3	ชุด	20	2,500.00	50,000.00
18	ร่างรายงานความเหมาะสมโครงการตามหลักเกณฑ์ สชช. (ภาษาไทย)	ชุด	20	600.00	12,000.00
19	ร่างรายงานวิเคราะห์โครงการที่มีรายละเอียดกำหนดไว้ในหมวด 4 (การเสนอโครงการ) แห่ง พรบ.ร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2556 (ภาษาไทย)	ชุด	20	600.00	12,000.00
20	ร่างรายงานการศึกษาการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ (TOD)	ชุด	20	600.00	12,000.00
21	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) (ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ)	ชุด	50	3,000.00	150,000.00
22	แบบรูปเบื้องต้น (Preliminary Design Drawing) ขนาด A3	ชุด	20	3,000.00	60,000.00
23	รายงานความเหมาะสมของโครงการตามหลักเกณฑ์ สชช. (ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ)	ชุด	40	600.00	24,000.00
24	รายงานวิเคราะห์โครงการที่มีรายละเอียดกำหนดไว้ในหมวด 4 (การเสนอโครงการ) แห่ง พรบ. ร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2556 (ภาษาไทย) (ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ)	ชุด	40	600.00	24,000.00
25	รายงานการศึกษาการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ (TOD)	ชุด	20	600.00	12,000.00
26	รายการการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) (ภาษาไทย)	ชุด	30	600.00	18,000.00
27	แผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) ที่บันทึกแบบ E-Book	ชุด	50	12.00	600.00
28	เอกสาร แบบ และรายงานต่างๆ ฉบับสุดท้าย ในรูปแบบ Electronic File บันทึกลงใน portable hard disk ความจุ 2 Tb	ชุด	5	1,850.00	9,250.00
29	ข้อมูลสำหรับนำเสนอโครงการในรูปแบบวีดิทัศน์ (จำนวน 50 แผ่น)	เหมาจ่าย	1	200,000.00	200,000.00
	<b>รวมเงินค่าใช้จ่ายตรง</b>				<b>8,828,066.00</b>

หมายเหตุ

- ใช้ราคาอ้างอิงจาก หลักเกณฑ์และอัตราค่าใช้จ่าย และแนวทางการพิจารณาวงประมาณรายจ่ายประจำปี สำนักงบประมาณ ธันวาคม 2561
- ใช้ราคาอ้างอิงจาก คู่มือการจ้างที่ปรึกษาของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ
- ราคาที่เคยจ้างที่ปรึกษางานศึกษาความเหมาะสม

## ข้อกำหนดขอบเขตงาน (Terms of Reference)

งานจ้างที่ปรึกษาวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และ  
แนวทางการลงทุนที่เหมาะสม ตลอดจนงานออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม ๓  
สนามบินระยะที่ ๒ ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด

### ๑. บทนำ

คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ระเบียบวาระที่ ๔.๑ รายงานความคืบหน้าและพิจารณาแผนกำหนดเวลาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในพื้นที่ EEC ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ปรับแผนดำเนินงานโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินให้เร็วขึ้น โดยให้ประกาศ TOR เชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินระยะที่ ๑ จากท่าอากาศยานดอนเมืองสิ้นสุดที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาภายในเดือนมกราคม ๒๕๖๑ และให้ลงนามสัญญากับเอกชนในเดือนกันยายน ๒๕๖๑ และให้ดำเนินการศึกษาเส้นทางที่เหมาะสมและออกแบบรถไฟความเร็วสูงของระยะที่ ๒ จากสนามบินอู่ตะเภาจังหวัดระยอง จันทบุรีและตราด โดยเร็ว

ต่อมานายกรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๐ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น จำนวน ๓๗,๘๒๓,๒๐๐ บาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษาวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงินและแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม ตลอดจนงานออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินระยะที่ ๒ ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด

ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายทางรางสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งทางราง รองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) การจัดตั้งระเบียงผลไม้ภาคตะวันออก (Eastern Fruit Corridor) ส่งเสริมการท่องเที่ยว เชื่อมโยงนิคมอุตสาหกรรม และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการการรถไฟฯ จึงมีความประสงค์ที่จะดำเนินการจ้างที่ปรึกษาวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม ตลอดจนงานออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินระยะที่ ๒ ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด ดังกล่าว

### ๒. วัตถุประสงค์

การรถไฟฯ มีความประสงค์จะจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน แนวทางการลงทุนที่เหมาะสม ออกแบบและประมาณราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้นและการมีส่วนร่วมของประชาชน โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม ๓ สนามบินระยะที่ ๒ ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รองรับการจัดตั้งระเบียงผลไม้ภาคตะวันออก (Eastern Fruit Corridor) ส่งเสริมการท่องเที่ยว เชื่อมโยงนิคมอุตสาหกรรม เชื่อมโยงท่าเรือและสนามบินในภาคตะวันออก และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการโดยสารทางรถไฟ ลดต้นทุนและระยะเวลาการเดินทาง ปลอดภัยในการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในภาคการขนส่งของประเทศ ลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม และจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งทางรางให้มากยิ่งขึ้น

โดยที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการให้ครอบคลุมกิจกรรมอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

๒.๑ ศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม ๓ สนามบินระยะที่ ๒ ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน แนวทางการลงทุนที่เหมาะสม เพื่อเป็นทางเลือกของโครงการ โดยเชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูงจากสนามบินอู่ตะเภา



๒.๒ จัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) พร้อมทั้งดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่สนามบินอุตะเถาถึงตราด

๒.๓ จัดทำแบบรูปเบื้องต้น (Preliminary Design) ประมาณราคาเบื้องต้นและดำเนินการวิเคราะห์โครงการพร้อมทั้งเลือกเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดเพียงเส้นทางเดียว

๒.๔ ศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีรถไฟทุกสถานีตลอดเส้นทางที่เลือก

๒.๕ ศึกษาการเชื่อมต่อระหว่างระบบรถไฟความเร็วสูงกับสนามบินในภาคตะวันออก ท่าเรือโดยสารที่สำคัญ รถไฟทางคู่ของการรถไฟฯ หรือโหมดการเดินทางอื่นๆ

### ๓. ขอบเขตของงาน

การดำเนินงานศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) จะมีขอบเขตงาน ซึ่งครอบคลุมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน แนวทางการลงทุน และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่การศึกษา ตามจังหวัดต่างๆ ในแนวเส้นทางภาคตะวันออก ตั้งแต่สนามบินอุตะเถาถึงตราด

ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการศึกษาโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ให้ครอบคลุมทั้งด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน แนวทางการลงทุน และสิ่งแวดล้อม มูลค่าการก่อสร้างและการเชื่อมโยงทั้งระบบเดิมและโครงข่ายอื่น ตามนโยบายที่เกี่ยวข้อง โดยจะต้องสรุปข้อเสนอที่เหมาะสมให้แก่การรถไฟฯ โดยที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้ เป็นอย่างน้อย

๓.๑ รวบรวมข้อมูลพื้นฐานต่างๆ เพื่อเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์และประเมินสภาพความต้องการการขนส่งในปัจจุบันและอนาคต

๓.๒ ทบทวนผลการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ที่จำเป็นและเกี่ยวข้อง ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน โครงการก่อสร้างทางคู่สายชุมทางศรีราชา-ระยอง โครงการก่อสร้างทางคู่สายมาบตาพุด-ระยอง-จันทร์บุรี-ตราด-คลองใหญ่ และงานศึกษารายละเอียดของโครงการอื่นๆ ที่อาจมีผลกระทบต่อโครงการนี้ ของ รฟท. และหน่วยงานอื่นๆ เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย แผนพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) แผนการจัดตั้งระเบียงผลไม้ภาคตะวันออก (Eastern Fruit Corridor) แผนส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ และการพัฒนาระบบการจัดการสินค้าและบริการ (Logistics) แผนพัฒนาจังหวัดและแผนพัฒนาภายใต้โครงการความร่วมมือระหว่างประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนพัฒนาอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการดำเนินงาน

๓.๓ สืบค้นและรวบรวมข้อมูลทางการขนส่ง ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาโดยอย่างน้อยประกอบไปด้วย

๑) ข้อมูลทางด้านกายภาพและด้านปฏิบัติการที่เป็นอุปสรรคต่อจำนวนขนาดและการเดินทางในปัจจุบันของพื้นที่

๒) ความต้องการการขนส่ง เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนทาง ปลายทาง รวมทั้งพฤติกรรมการเดินทางเส้นทางการขนส่งและเชื่อมต่อ

๓.๔ ศึกษาวิเคราะห์ปริมาณความต้องการด้านการขนส่ง (Traffic Demand) ในพื้นที่โครงการทั้งในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต ศึกษา วิเคราะห์สภาพการเดินทาง สภาพการจราจร เส้นทาง ยานพาหนะ ลักษณะและรูปแบบที่ใช้ในการขนส่ง ฯลฯ โดยรวบรวมข้อมูลภาคสนามจากผู้ประกอบการขนส่ง วิเคราะห์และ

ประเมินสัดส่วนของการขนส่งทางรถไฟด้านการโดยสาร รวมทั้งวิเคราะห์จุดอ่อนจุดแข็งของการขนส่งทางรถไฟ ฯลฯ

๓.๕ ศึกษาและพิจารณาเปรียบเทียบข้อมูลระบบการคมนาคมขนส่งอื่นๆที่เกิดขึ้นในระยะเวลาเดียวกันและในพื้นที่ศึกษา เช่น ศึกษาผลกระทบของโครงการต่อการเดินทางทางอากาศโดยใช้ท่าอากาศยาน อุตะเกา ท่าอากาศยานจังหวัดตราด ผลกระทบของโครงการต่อปริมาณการจราจรที่ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และผลกระทบของโครงการต่อแผนการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ เป็นต้น

๓.๖ ที่ปรึกษาฯ จะต้องศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสม ศึกษาตำแหน่งที่ตั้งสถานี การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งที่มีอยู่และการเดินทางรูปแบบอื่น ขั้นตอนการดำเนินโครงการ ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน ข้อเสนอแนะแนวทางการลงทุน และการแบ่งระยะการพัฒนาเพื่อความเหมาะสม โดยมีรายละเอียดอย่างน้อย ดังนี้

#### (๑) การศึกษาแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสม (Route Selection)

(๑.๑) ที่ปรึกษาต้องใช้กระบวนการทางวิชาการที่เป็นที่ยอมรับในการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสม

(๑.๒) ศึกษาแนวเส้นทางเลือกอย่างน้อย ๓ แนวเส้นทาง รวมทั้งเสนอตำแหน่งสถานีที่มีความเหมาะสม

(๑.๓) กำหนดเกณฑ์การพิจารณาเพื่อใช้ในการคัดเลือกหาแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสม โดยพิจารณาปัจจัยต่างๆ ได้แก่ ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน แนวทางการลงทุน สิ่งแวดล้อม ความสอดคล้องกับโครงข่ายด้านคมนาคม และความคิดเห็นจากการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นต้น

(๑.๔) ที่ปรึกษาต้องนำความคิดเห็นจากการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ผู้ได้รับผลกระทบและผู้มีส่วนได้เสีย มาใช้ประกอบในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางด้วย

(๑.๕) ที่ปรึกษาต้องเปรียบเทียบข้อดี ข้อด้อย ของแต่ละแนวทางเลือกพร้อมจัดทำแผนที่แสดงแนวเส้นทางทุกแนวทางเลือก โดยมีมาตราส่วนอย่างน้อย ๑ : ๒๕๐,๐๐๐

(๑.๖) การวิเคราะห์ข้อมูลในรายละเอียดที่เกี่ยวข้องทางด้านวิศวกรรมของแนวเส้นทางเลือกทุกแนวเส้นทาง อย่างน้อยประกอบด้วย

- สํารวจ ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นของแนวเส้นทางและการเชื่อมต่อกับทางรถไฟและการเชื่อมโยงโครงข่ายด้านคมนาคมขนส่ง เช่น สนามบิน ท่าเรือ สถานีขนส่งโดยสาร
- สํารวจ ศึกษาความเหมาะสมของและออกแบบเบื้องต้น แนวเส้นทาง โครงสร้างทาง (Track Structure) สถานี หรือโครงสร้าง (Structures) ประกอบต่างๆ เช่น สะพาน อุโมงค์ ช่องน้ำ จุดตัดถนนกับทางรถไฟ ฯลฯ
- สํารวจและศึกษาและออกแบบเบื้องต้น ด้านธรณีเทคนิค ระบบการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม แหล่งวัสดุก่อสร้าง เพื่อเป็นข้อมูลในการออกแบบเบื้องต้นและประมาณราคาก่อสร้าง
- ศึกษา วิเคราะห์ และประเมินความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง ผลกระทบด้านการจราจร

(๑.๗) ศึกษาและจัดทำการประมาณการค่าก่อสร้าง และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของทุกแนว ทางเลือก อย่างน้อยประกอบด้วย

- ค่าใช้จ่ายลงทุน (Investment Cost) ได้แก่ ค่าบริการทางวิศวกรรม, ค่าชดเชยที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง, ค่าก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธา, ค่างานระบบรถไฟความเร็วสูง, ค่ารั้วย้ายสาธารณูปโภค และค่าจัดหาขบวนรถไฟ เป็นต้น
- ค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและซ่อมบำรุง (Operation and Maintenance Cost) ได้แก่ ค่าปฏิบัติการเดินขบวนรถไฟ (Train Operation) ค่าซ่อมบำรุงทาง และอาคารสถานี และ ค่าซ่อมบำรุงขบวนรถไฟ เป็นต้น

(๑.๘) ศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ทั้งทางด้าน เศรษฐกิจและการเงิน (Economics and Financial Evaluations) ของทุกแนวทางเลือก

(๑.๙) ศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) ของแนวทางเลือกทุกแนวทางโดยครอบคลุม ๔ ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และครอบคลุมผลกระทบในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เพื่อใช้ในการพิจารณาคัดเลือกแนว เส้นทางที่เหมาะสมที่สุดต่อไป

(๒) จัดทำแผนการเดินทาง (System Operation Plan) ให้สามารถรองรับจำนวนความ ต้องการเดินทางในอนาคต โดยจัดทำแผนผังการเดินทาง (Train Diagram) และแบบจำลองการเดินทาง (Train Simulation Model) เพื่อให้ได้ข้อมูลต่างๆ เช่น Running Time, Speed Profile, Round Trip Time เป็นต้น รวมทั้งวิเคราะห์ความจุทาง เมื่อทางรถไฟได้มีการก่อสร้างแล้วเสร็จ

(๓) การออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น จากเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด โดยรายละเอียดอย่างน้อยประกอบไปด้วย

(๓.๑) แบบรูปเบื้องต้นแสดงแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง และความเหมาะสมในการ เชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูงจากสนามบินอุตะเกาถึงตราด

(๓.๒) แผนที่แสดงตำแหน่งของโครงการ (Key Map) แบบทั่วไป (General Layout) รูปแบบทางรถไฟยกระดับ ระดับพื้น หรือ อุโมงค์ รูปแบบถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ (Overpass) หรือ ถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass)

(๓.๓) แบบรูปเบื้องต้นแสดงแนวคิดองค์ประกอบที่สำคัญ เช่น รูปแบบสถานี อาคาร จอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง เป็นต้น และจัดทำภาพ perspective

(๓.๔) รูปแบบการเชื่อมต่อระหว่างระบบรถไฟความเร็วสูงกับสนามบินในภาค ตะวันออก ท่าเรือโดยสารที่สำคัญ รถไฟทางคู่ของการรถไฟฯ หรือโหมดการเดินทางอื่นๆ

(๓.๕) การเชื่อมต่อระหว่างระบบรถไฟความเร็วสูงระยะที่ ๑ โดยต้องสามารถเดินทาง ร่วมกันได้

(๔) วิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจและการเงิน ได้แก่

(๔.๑) ประเมินผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ ทั้งทางตรงและทางอ้อม

(๔.๒) ประเมินความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและการเงินในรูปของ NPV, EIRR, FIRR และ B/C Ratio

(๔.๓) ประเมินรายได้จากการดำเนินงานโครงการ

(๔.๔) ประเมินค่าใช้จ่ายในการลงทุนและการดำเนินงานโครงการ

- (๔.๕) วิเคราะห์โครงสร้างอัตราค่าโดยสารและค่าระวางสินค้า (ถ้ามี)
- (๔.๖) วิเคราะห์และเสนอแนะรูปแบบการลงทุนและแหล่งเงินทุนโครงการ
- (๔.๗) เสนอแนะแผนการลงทุนและแผนการชำระเงิน
- (๔.๘) ประเมินตัวชี้วัดทางการเงินและจัดทำ Pro-forma Financial Statement เช่น งบกำไร-ขาดทุน และงบแสดงฐานะการเงิน
- (๔.๙) วิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis)

(๕) ศึกษาแนวทางการลงทุน วิธีการ ข้อกำหนดด้านกฎหมาย ความเป็นไปได้ และวิเคราะห์รูปแบบที่เหมาะสมในการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการ โดยเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียในด้านต่างๆ การประเมินความเสี่ยงและการกระจายความเสี่ยงและความรับผิดชอบต่างๆ ตลอดจนภาระเงินลงทุนและผลตอบแทนทางการเงินของภาครัฐและเอกชน มาตรการสนับสนุนทางการเงินและไม่ใช้ทางการเงินที่ภาครัฐต้องรับผิดชอบ เพื่อให้สามารถพิจารณาแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อรัฐมากที่สุด และให้พิจารณาถึงความสอดคล้องกับรูปแบบการร่วมลงทุนของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินระยะที่ ๑ ด้วย

(๖) จัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ โดยมีหัวข้อเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในการเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ของทาง สศช. และจัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการตาม พรบ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ หรือ ตามที่ รฟท. หรือภาครัฐได้กำหนดไว้

๓.๗ การทดสอบความสนใจของภาคเอกชนในการลงทุน (Market Sounding) การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

(๑) จัดทำกระบวนการทดสอบความสนใจต่อโครงการฯ ของภาคเอกชนในการลงทุน (Market Sounding) ทั้งในส่วนของผู้ลงทุนและสถาบันทางการเงิน เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาและออกแบบโครงสร้างของรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน ตลอดจนเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องต่างๆ ให้มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ โดยที่ปรึกษาจะต้องจัดทำแผ่นพับ วิดีโอ นิทรรศการ ประกอบการจัดกิจกรรมและล่าม ๓ ภาษา (อังกฤษ จีน ญี่ปุ่น) พร้อมทั้งจัดเตรียมอุปกรณ์หูฟังแปลภาษาและตุ๊กตาล่ามสำหรับล่ามทั้ง ๓ ภาษา ทั้งนี้ต้องมีการจัดประชุมใหญ่ อย่างน้อย ๑ ครั้ง

(๒) เผยแพร่ข้อมูลของโครงการ และดำเนินการตามกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ตั้งแต่สนามบินอุตะเถาถึงตราด โดยมีรายละเอียดอย่างน้อย ดังนี้

(๒.๑) เผยแพร่ข้อมูลของโครงการ และดำเนินการการมีส่วนร่วมของประชาชนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๔๘ หรือตามที่กฎหมายระบุไว้เป็นอย่างอื่น

(๒.๒) เสนอแผนการดำเนินงานมีส่วนร่วมของประชาชนในรายงานการศึกษาเบื้องต้น (Inception Report)

(๒.๓) จัดคณะบุคลากรหลัก โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม ด้านวิศวกรรม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อนำเสนอ ชี้แจง และรับฟังข้อมูลจากประชาชน

(๒.๔) ดำเนินการให้ประชาชนมีส่วนร่วม โดยพิจารณากลุ่มเป้าหมายให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น การประชุมใหญ่ทุกจังหวัด โดยมีผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อม และผู้รับผิดชอบด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ทำหน้าที่นำเสนอ ชี้แจง และรับฟังข้อมูลจากประชาชน รวมทั้งจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ สำหรับใช้ประกอบการประชุมฯ

(๒.๕) ประชาสัมพันธ์ข้อมูลรายละเอียดโครงการให้สาธารณชนได้รับทราบและเกิดความเข้าใจอันดีต่อโครงการ โดยดำเนินการเผยแพร่อย่างกว้างขวาง ต่อเนื่อง ทั้งสื่อกระแสหลักและสื่อออนไลน์ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการและสื่อการนำเสนอโครงการ จัดทำโบว์ชัวร์ เว็บไซต์ โครงการ

ที่ปรึกษาจะต้องเสนอกลยุทธ์ในการประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสมเพื่อดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการเป็นระยะๆ ทั้งทางสื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ วิทยุทัศน์ และ Computer Graphic ในรูปแบบภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหว

ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการในรูปของแผ่นพับสื่ออย่างดีโดยจัดทำเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษอยู่ในฉบับเดียวกันจำนวน ๓,๐๐๐ ชุด

ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำสื่อสำหรับนำเสนอโครงการ ในรูปแบบวีดิทัศน์ ซึ่งครอบคลุมความเป็นมาสาระสำคัญของโครงการ และการดำเนินงานต่างๆ ของที่ปรึกษา และจำลองลักษณะ การเดินทางบนรถไฟตามแนวเส้นทาง โดยใช้ Computer Animation มีภาพและเสียงประกอบ จัดทำเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ บันทึกลงใน DVD หรือ VCD จำนวน ๓๐ แผ่น

๓.๘ ศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีรถไฟทุกสถานีตลอดเส้นทางที่เลือก

#### ๔. งบประมาณ

วงเงินโครงการประมาณ ๓๗,๒๐๐,๐๐๐ บาท (สามสิบล้านเจ็ดแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗

#### ๕. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาต้องดำเนินงานให้แล้วเสร็จตามสัญญา โดยต้องดำเนินงานให้เสร็จเรียบร้อยตามสัญญาภายในระยะเวลา ๒๔๐ (สองร้อยสี่สิบ) วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงาน

การปฏิบัติหน้าที่ของที่ปรึกษาจะต้องเริ่มปฏิบัติงานทันทีตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในสัญญาหรือตั้งแต่วันที่ รพท. ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed)

กรณีความล่าช้า อันเนื่องจาก ความบกพร่องหรือการละเลยการปฏิบัติหน้าที่ของที่ปรึกษา ที่ปรึกษาจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมด ทั้งนี้ รพท. สงวนสิทธิ์ที่จะหักเงินค่าจ้างเป็นค่าปรับรายวันในอัตราวันละร้อยละ ศูนย์จุดหนึ่ง (๐.๑๐) ของค่าจ้าง

กรณีความล่าช้าอันเนื่องจาก รพท. การรอการอนุมัติ การตัดสินใจจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือความล่าช้าอันที่ไม่ใช่ความผิดของที่ปรึกษา รพท. จะขยายเวลาตามสัญญานี้ออกไปตามความเหมาะสม

#### ๖. บุคลากร

๖.๑ ที่ปรึกษาจะต้องประกอบด้วยบุคลากรหลัก (Key Staff) ที่มีความรู้และประสบการณ์ในงานสาขาต่างๆ ที่เหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย มีความชำนาญเกี่ยวกับงานในวิชาชีพอย่างดี มีทักษะที่ดีเยี่ยมด้านเทคนิคและติดต่อประสานงาน มีจำนวนเพียงพอที่จะดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดตามวัตถุประสงค์

๖.๒ บุคลากรหลัก ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรอย่างน้อยในตำแหน่งดังต่อไปนี้

- ๑) ผู้จัดการโครงการ
- ๒) ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบรถไฟความเร็วสูง (E&M System)
- ๓) ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบทางรถไฟความเร็วสูง (Track work System)
- ๔) ผู้เชี่ยวชาญด้านแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (Alignment)
- ๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านโรงซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูง
- ๖) ผู้เชี่ยวชาญด้านการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูง (O&M)
- ๗) ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
- ๘) ผู้เชี่ยวชาญด้านจัดกรรมสิทธิ์และประเมินที่ดิน
- ๙) ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์/การเงิน
- ๑๐) ผู้เชี่ยวชาญด้านเอกชนร่วมลงทุน
- ๑๑) ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งและโลจิสติกส์
- ๑๒) ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
- ๑๓) ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์
- ๑๔) ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง
- ๑๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ (TOD)
- ๑๖) ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย
- ๑๗) สถาปนิก
- ๑๘) วิศวกรสำรวจ
- ๑๙) วิศวกรโยธา
- ๒๐) วิศวกรระบายน้ำ
- ๒๑) วิศวกรธรณีเทคนิค
- ๒๒) วิศวกรโครงสร้าง
- ๒๓) วิศวกรประมาณราคา
- ๒๔) วิศวกรเครื่องกล
- ๒๕) วิศวกรไฟฟ้า

๖.๓ ที่ปรึกษาจะต้องจัดบุคลากรหลักและบุคลากรสนับสนุนให้สอดคล้องกับช่วงระยะเวลาการทำงานในแต่ละช่วงของสัญญาด้วย โดยบุคลากรหลักของที่ปรึกษาที่เสนอนั้นจะต้องมีช่วงระยะเวลาการปฏิบัติงานไม่ซ้ำซ้อนกันกับงานหรือโครงการอื่นๆ ที่อยู่ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม (MOT Consultant Database Center) ในลักษณะการทำงานเต็มเวลาในเวลาเดียวกัน หากตรวจพบในขณะดำเนินการคัดเลือกจะไม่พิจารณาให้คะแนนบุคลากรรายนั้นๆ และหากตรวจพบความซ้ำซ้อนดังกล่าวภายหลังจากลงนามสัญญาจ้างแล้วจะไม่จ่ายค่าจ้างตามจำนวนคน-เดือน ที่ซ้ำซ้อนกันของบุคลากรในตำแหน่งนั้น และที่ปรึกษาต้องเปลี่ยนตัวบุคลากรที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์เทียบเท่าหรือดีกว่าบุคลากรเดิม ทั้งนี้ รฟท. จะหักค่าปรับเท่ากับอัตราค่าตอบแทนเป็นจำนวน ๑ (หนึ่ง) คน-เดือน สำหรับบุคลากรหลักแต่ละตำแหน่งที่ถูกเปลี่ยน

๖.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้รับการเสนอชื่อในโครงการแต่ละราย จะต้องลงนามในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง เพื่อยืนยันการร่วมงานในครั้งนี หากมิได้ลงนามด้วยตนเอง รฟท. จะไม่พิจารณาในตำแหน่งที่เสนอ โดยวิศวกรและสถาปนิกจะต้องมีใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมและใบอนุญาตประกอบวิชาชีพสถาปัตยกรรม

๖.๕ ที่ปรึกษาจะต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลัก กรณีบุคลากรของที่ปรึกษาที่เป็นคนต่างด้าว เมื่อจะปฏิบัติงานต้องได้รับการอนุญาตให้เข้ามาทำงานได้ในราชอาณาจักรไทยตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

๖.๖ ห้ามมีการเปลี่ยนแปลงตัวบุคลากรหลักตลอดระยะเวลาสัญญาในการเป็นที่ปรึกษา เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็น เช่น การปรับเปลี่ยนแผนงานของ รฟท. ที่ส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการปฏิบัติงานของที่ปรึกษา การเริ่มต้นปฏิบัติงานที่ล่าช้าซึ่งไม่ใช่ความผิดของที่ปรึกษา การเจ็บป่วยอย่างรุนแรง การเสียชีวิต เป็นต้น ซึ่งที่ปรึกษาจะต้องหาบุคลากรที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่าบุคลากรเดิม และได้ความเห็นชอบจาก รฟท. ทั้งนี้ หากมีการเปลี่ยนแปลงบุคลากรหลักนอกเหนือจากกรณีข้างต้น รฟท. จะหักค่าปรับเท่ากับอัตราค่าจ้างเป็นจำนวน ๑ (หนึ่ง) คน-เดือน สำหรับแต่ละตำแหน่งที่ถูกเปลี่ยนแปลงบุคลากรหลัก

## ๗. การจัดทำและส่งมอบรายงานเสนอการรถไฟฯ

๗.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report) ประกอบด้วย แผนการดำเนินงานโดยละเอียด กำหนดการและวิธีการทำงาน กำหนดการส่งรายงานและบุคลากรที่ร่วมงานในโครงการ และมีการนำเสนอแผนการดำเนินการที่มีส่วนร่วมของประชาชน แผนการจัด Market Sounding จัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๒๐ ชุด ส่งมอบภายใน ๓๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๒ รายงานขั้นกลาง (Interim Report) มีเนื้อหาครอบคลุมการดำเนินงานศึกษาตามแผนงานและวิธีการที่เสนอไว้ ซึ่งประกอบด้วย การเก็บรวบรวมข้อมูล การศึกษาความต้องการด้านการขนส่ง การสำรวจและกำหนดแนวทางเลือกพร้อมแผนที่แสดงแนวเส้นทาง การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination ; IEE) การศึกษาวิเคราะห์ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน แนวทางการลงทุนที่เหมาะสม โดยแสดงผลคืบหน้าของการทำงาน ปัญหาอุปสรรค การแก้ไขและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ในระหว่างการทำงาน จัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๒๐ ชุด ส่งมอบภายใน ๙๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๓ ร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Draft IEE Report) จัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๒๐ ชุด ส่งภายใน ๑๒๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๔ รายงานการคัดเลือกแนวทาง (Route Selection Report) มีเนื้อหาแสดงขั้นตอนการคัดเลือกหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาคัดเลือก การเปรียบเทียบข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ผลการให้คะแนนความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน แนวทางการลงทุนที่เหมาะสม ตามหลักเกณฑ์ และสรุปผลการคัดเลือกแนวทางที่เหมาะสม จัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๒๐ ชุด และภาษาอังกฤษ จำนวน ๑๐ ชุด ส่งภายใน ๑๒๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๕ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ประกอบด้วยผลการศึกษาทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน แนวทางการลงทุนที่เหมาะสม โดยมีเนื้อหาครอบคลุมการดำเนินงานตามขอบเขตงาน จัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๒๐ ชุด ส่งมอบภายใน ๑๘๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๖ ร่างแบบรูปเบื้องต้น (Draft Preliminary Design Drawing) ขนาด A๓ จำนวน ๒๐ ชุด ส่งภายใน ๑๘๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๗ ร่างรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการตามหลักเกณฑ์ สศช. จำนวน ๒๐ ชุด ส่งภายใน ๑๘๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๘ ร่างรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการตาม พรบ. ให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ จำนวน ๒๐ ชุด ส่งภายใน ๑๘๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๙ ร่างรายงานการศึกษาการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ จำนวน ๒๐ ชุด ส่งภายใน ๑๘๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๑๐ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ประกอบด้วยผลการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน แนวทางการลงทุนที่เหมาะสม โดยมีเนื้อหาครอบคลุมการดำเนินงานตามขอบเขตงานจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๓๐ ชุด และภาษาอังกฤษ จำนวน ๒๐ ชุด พร้อมรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) จัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๓๐ ชุด และภาษาอังกฤษ จำนวน ๒๐ ชุด ส่งมอบภายใน ๒๔๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๑๑ แบบรูปเบื้องต้น (Preliminary Design Drawing) ขนาด A๓ จำนวน ๒๐ ชุด ส่งมอบภายใน ๒๔๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๑๒ รายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการตามหลักเกณฑ์ สศช. จำนวน ๒๐ ชุด ส่งภายใน ๒๔๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๑๓ รายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการตาม พรบ. ให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ จำนวน ๒๐ ชุด ส่งภายใน ๒๔๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๑๔ รายงานการศึกษาการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ จำนวน ๒๐ ชุด ส่งภายใน ๒๔๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๑๕ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE Report) จัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๓๐ ชุด ส่งมอบภายใน ๒๔๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

๗.๑๖ ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานและดำเนินการดังนี้ ภายใน ๒๔๐ วัน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

(๑) วิศวิก์ สรุปลงการศึกษาเป็นภาษาไทย/ภาษาอังกฤษ จำนวน ๕๐ ชุด โดยต้องเสนอให้การรถไฟฯ ให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการ

(๒) ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานทั้งหมดในลักษณะ Digital Report อยู่ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) ที่บันทึกแบบ E-Book พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๕๐ ชุด

(๓) ที่ปรึกษาต้องรวบรวมรายงานตามข้อ ๗ ได้แก่ไฟล์ Presentation รูปถ่ายและ/หรือวีดีโอ บันทึกการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ข้อเสนอแนะ ความคิดเห็นต่างๆในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ผลงานและการดำเนินงานของโครงการศึกษาทั้งหมด เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการภายหลัง โดยบันทึกลงใน Portable Hard Disk ในรูปของ Digital File ประกอบด้วย PDF และไฟล์ทุกประเภท ซึ่งที่ปรึกษาใช้ในการดำเนินงานที่มีคุณลักษณะที่สามารถแก้ไขได้เป็น Editable File เช่น AutoCAD Microsoft Office ส่งมอบให้การรถไฟฯ จำนวน ๕ ชุด

## ๘. การจ่ายเงินค่าจ้าง

การจ่ายเงินค่าจ้างที่ปรึกษา จะแบ่งเป็น ๕ งวด ซึ่งแต่ละงวดจะถึงกำหนดชำระเมื่อ รพท. ได้ตรวจรับผลงานของที่ปรึกษาและให้ความเห็นชอบรายงานดังกล่าวแล้ว โดยมีรายละเอียดดังนี้

๘.๑ งวดที่ ๑ ร้อยละ ๑๐ เมื่อที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ ๗.๑

๘.๒ งวดที่ ๒ ร้อยละ ๑๐ เมื่อที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ ๗.๒

๘.๓ งวดที่ ๓ ร้อยละ ๒๐ เมื่อที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ ๗.๓ ถึง ๗.๔

๘.๔ งวดที่ ๔ ร้อยละ ๒๕ เมื่อที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ ๗.๕ ถึง ๗.๙

๘.๕ งวดที่ ๕ ร้อยละ ๓๕ เมื่อที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ ๗.๑๐ ถึง ๗.๑๖



## ๙. หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๙.๑ ที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบการดำเนินงานตามขอบเขตของงานที่ระบุในข้อ ๓ และจัดทำรายงานพร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดตามข้อ ๗ ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด

๙.๒ ที่ปรึกษามูลากรหลักต้องส่งบันทึกลงนามการมาปฏิบัติงานให้การรถไฟฟ้า ตามแบบฟอร์มที่รฟท. กำหนด มาพร้อมกับรายงานตามข้อ ๗

๙.๓ ที่ปรึกษาต้องดำเนินงานให้สอดคล้องและเหมาะสมกับมาตรฐานสากล อย่างไรก็ตาม การใช้มาตรฐานดังกล่าวอาจจำเป็นต้องปรับแก้เป็นอย่างอื่น หากพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสมกับประเทศไทย

๙.๔ ที่ปรึกษาต้องจัดให้มีบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและเชี่ยวชาญในงานที่ได้รับมอบหมายและต้องรับผิดชอบต่อบุคลากรของตนเองในการปฏิบัติงานภายใต้กฎหมายไทย บุคลากรในสาขาวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม ต้องมีคุณสมบัติและมีวุฒิทางวิชาชีพถูกต้องครบถ้วนตามระเบียบข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ผู้รับผิดชอบในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ต้องเป็นผู้มีสิทธิทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่จดทะเบียนกับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยมีใบอนุญาตที่ถูกต้อง

๙.๕ ที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบต่อการละเมิดทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือสิทธิใดๆในสิทธิบัตรหรือลิขสิทธิ์ของบุคคลที่สามซึ่งที่ปรึกษานำมาใช้ในการปฏิบัติงาน รวมทั้งป้องกันมิให้การรถไฟฟ้า ต้องรับผิดชอบต่อบรรดาสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายทั้งปวง อันเกิดจากความผิดพลาดหรือการละเว้นไม่กระทำการของที่ปรึกษา

๙.๖ ในระหว่างการปฏิบัติงาน ก่อนจะถึงกำหนดส่งมอบรายงานเสนอการรถไฟฟ้า ตามข้อ ๗ ที่ปรึกษาต้องเก็บรักษาข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับงานนี้ พร้อมทั้งให้การรถไฟฟ้าตรวจสอบได้ตลอดเวลา หากข้อมูลสูญหายแม้เพียงบางส่วน อันเกิดจากความผิดพลาดของที่ปรึกษา ที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายในการปรับแก้ข้อมูลหรือจัดทำข้อมูลขึ้นใหม่

๙.๗ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นหลังจากสิ้นสุดอายุสัญญาการว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาพร้อมที่จะช่วยบริการ ให้คำปรึกษา ความช่วยเหลือ แก่การรถไฟฟ้า ในการชี้แจงข้อมูลรายละเอียดต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานบริการที่ปรึกษานี้ต่อหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่การรถไฟฟ้าร้องขอโดยไม่ชักช้า มีประสิทธิภาพสูงสุด และไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

๙.๘ ที่ปรึกษาจะต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ตชื่อ URL คือ [consult.mot.go.th/PreProject/ExportExcelform/๑๑๘๖๑](http://consult.mot.go.th/PreProject/ExportExcelform/๑๑๘๖๑) และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดีส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นข้อเสนอ

๙.๙ ข้อมูลที่ที่ปรึกษายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษายินดีให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้ประโยชน์ในราชการของกระทรวงคมนาคม

## ๑๐. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นผู้สัญญา

ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นผู้สัญญากับการรถไฟฟ้า ต้องปฏิบัติตามประกาศของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการแสดงบัญชีรายการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นผู้สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ.๒๕๕๔ ประกาศ ณ วันที่ ๑๑ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๕๔ และเรื่อง

หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงบัญชีรายการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ.๒๕๕๔ (ฉบับที่ ๒) ประกาศ ณ วันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๔ และกำหนดให้ปฏิบัติดังนี้

๑๐.๑ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับการรถไฟฟ้า ต้องไม่อยู่ในฐานะเป็นผู้ไม่แสดงบัญชีรายการรับจ่าย หรือแสดงบัญชีรายการรับจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญ

๑๐.๒ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับการรถไฟฟ้า ซึ่งได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Government Procurement e-GP) ต้องลงทะเบียนในระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมบัญชีกลางที่เว็บไซต์ศูนย์ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ และมีรายชื่ออยู่ในศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษาของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

๑๐.๓ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับการรถไฟฟ้า ต้องรับจ่ายเงินผ่านบัญชีเงินฝากกระแสรายวัน เว้นแต่การรับจ่ายเงินแต่ละครั้งซึ่งมีมูลค่าไม่เกินสามหมื่นบาท ที่ปรึกษาอาจรับจ่ายเป็นเงินสดก็ได้

## ๑๑. การบริหารโครงการ

๑๑.๑ การรถไฟฟ้า จะแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารโครงการ (Steering Committee) เพื่อกำกับดูแลการทำงานและให้ความเห็นชอบรายงานผลการศึกษา ให้ความร่วมมือและให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานของที่ปรึกษา ช่วยในการติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานของการรถไฟฟ้า และหน่วยงานภายนอก

๑๑.๒ การรถไฟฟ้า จะให้ความช่วยเหลือที่ปรึกษาในการจัดหาเอกสาร ข้อมูล รายงานการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเท่าที่จำเป็นและสามารถจัดหาให้ได้เมื่อได้รับการร้องขอ

๑๑.๓ การรถไฟฟ้า จะให้ความช่วยเหลือที่ปรึกษาในการจัดหาหรือประสานงานหรือขอความอนุเคราะห์ข้อมูลหรือเอกสารจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐตลอดจนช่วยเหลือในการขออนุญาตต่างๆ เท่าที่จำเป็นในการปฏิบัติงานโครงการนี้ ทั้งนี้ หากมีค่าใช้จ่ายใดๆ เกิดขึ้น ที่ปรึกษาต้องเป็นผู้รับผิดชอบเองทั้งสิ้น

## ๑๒. ขอสงวนสิทธิ์

๑๒.๑ ที่ปรึกษาที่ได้รับการคัดเลือกให้ดำเนินการตามโครงการนี้ จะต้องมาลงนามในสัญญากับการรถไฟฟ้า ภายในระยะเวลาที่การรถไฟฟ้า แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่มาลงนามในสัญญา การรถไฟฟ้า ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการว่าจ้างในครั้งนี้

๑๒.๒ การรถไฟฟ้า จะลงนามสัญญาจ้างเมื่อมีแหล่งเงินรองรับเรียบร้อยแล้ว หากการรถไฟฟ้า ลงนามสัญญาจ้างล่าช้าหรือไม่สามารถลงนามสัญญาได้ เนื่องจากได้รับอนุมัติแหล่งเงินรองรับล่าช้า หรือไม่ได้รับอนุมัติแหล่งเงินรองรับ หรือถูกยกเลิกงบประมาณ ผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิโต้แย้งและเรียกร้องค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น

๑๒.๓ การรถไฟฟ้า ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการว่าจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอน โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ ส่วนค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมข้อเสนอ ตลอดจนค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ปรึกษาจะต้องเป็นผู้ออกเองทั้งสิ้น ผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิโต้แย้ง และเรียกร้องค่าใช้จ่าย หรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น

-----