

ด่วนที่สุด

ที่ คค ๐๔๑๕.๒/๑๖๕๒



TU - RAC
รับที่...2173... พ.ศ. ...2566.....
วันที่...9..... ส.ศ. ...2566.....
เวลา...10.29 น.

กรมการขนส่งทางบก
ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล
เขตจตุจักร กทม. ๑๐๙๐๐

๗ สิงหาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ขอเชิญยื่นข้อเสนอด้านคุณภาพและข้อเสนอราคา

เรียน ผู้อำนวยการ สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สิ่งที่ส่งมาด้วย ขอบเขตของงาน (Terms of Reference) และเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ โครงการจ้างศึกษาพัฒนาความปลอดภัยของการใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อและรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล จำนวน ๑๒ แผ่น

ด้วยกรมการขนส่งทางบกจะดำเนินการจ้างที่ปรึกษาโครงการจ้างศึกษาพัฒนาความปลอดภัยของการใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อและรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล โดยวิธีคัดเลือก รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

คณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาฯ พิจารณาแล้ว เห็นว่าหน่วยงานของท่านเป็นหน่วยงานที่มีคุณสมบัติครบถ้วน สามารถดำเนินโครงการจ้างศึกษาพัฒนาความปลอดภัยของการใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อและรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลได้ จึงขอเชิญยื่นข้อเสนอด้านคุณภาพและข้อเสนอราคา ส่วนพัสดุและแผ่นป้ายทะเบียนรถ กรมการขนส่งทางบก อาคาร ๖ ชั้น ๔ ในวันพุธที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๖.๓๐ น. โดยสามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ นางศิริพร แจ่มจั่น นักวิชาการขนส่งชำนาญการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐๘ ๑๕๗๐ ๓๐๖๒ และหากพ้นวันที่กำหนดถือว่าไม่ประสงค์จะยื่นข้อเสนอดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายยุทธนา โมวังษ์)

หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕
ประธานกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษา

คณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษา

โทร. ๐ ๒๒๗๑ ๘๗๒๔

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

ขอบเขตของงาน (Terms of Reference)

โครงการจ้างศึกษาพัฒนาความปลอดภัยของการใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อและรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล

๑. หลักการและเหตุผล

รถยนต์สามล้อ หรือที่คนทั่วไปเรียกกันว่า “รถตุ๊กตุ๊ก” เริ่มมีและให้บริการในประเทศไทย มาหลายทศวรรษ เนื่องจากรูปลักษณะที่เป็นเอกลักษณ์และสามารถใช้งานได้หลากหลายรูปแบบ ทั้งการขนส่ง คนโดยสาร การขนส่งสินค้า รวมถึงการส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งในปัจจุบันการใช้รถยนต์สามล้อได้รับความนิยม แพร่หลายขึ้นมากในประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก เช่น อินเดีย อินโดนีเซีย เนเธอร์แลนด์ สหราชอาณาจักร อีกทั้ง บริบทของการใช้งานรถยนต์สามล้อได้เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะในด้านเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า และ ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ส่งเสริมการเดินทางร่วมกัน (Shared mobility) อีกทั้งในประเทศไทยได้เริ่มมีการพัฒนา อุตสาหกรรมรถยนต์สามล้อไฟฟ้า เพื่อให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ไม่มีมลพิษทางอากาศและเสียง มีต้นทุนต่ำ และตอบสนองต่อรูปแบบการใช้งานใหม่ ๆ ได้ดีมากยิ่งขึ้น ทำให้ประชาชนตลอดจนหน่วยงานในภาคส่วนต่าง ๆ เล็งเห็นถึงศักยภาพในการนำรถยนต์สามล้อมาใช้ในวัตถุประสงค์ที่นอกเหนือจากที่เคยใช้ในอดีต เช่น บริการร่วมเดินทาง (Ride-sharing service) บริการคนโดยสารเชื่อมต่อรถไฟฟ้า (First- and Last-Mile) เพื่อใช้ขนส่งสินค้าในกิจการของตนเองและบริการของโรงแรมสำหรับผู้ที่พักในโรงแรม โดยในการใช้งาน ตามวัตถุประสงค์ต่าง ๆ เหล่านี้ เทคโนโลยีการสื่อสารได้เข้ามามีบทบาทสำคัญ กล่าวคือ คนขับต้องมีการใช้ โทรศัพท์หรือสมาร์ทโฟนควบคู่ไปกับการให้บริการ ซึ่งเป็นหนึ่งในปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ

ในปัจจุบันมีรถยนต์สามล้อจดทะเบียนสะสมจำนวน ๑๙,๘๕๒ คัน ซึ่งประกอบด้วย รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลจำนวน ๑,๓๕๖ คัน และรถยนต์รับจ้างสามล้อจำนวน ๑๘,๔๙๖ คัน จากข้อมูล จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จากกองป้องกันกการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค (ที่มา: <https://data.go.th/th/dataset/rtdidi>, สืบค้นเมื่อ ๖ มีนาคม ๒๕๖๕) มีสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุเฉลี่ยระหว่าง พ.ศ. ๒๕๕๔ ถึง พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่ ๓๔ คนต่อปี ซึ่งคิดเป็น ๐.๑๗% ของสามล้อ จดทะเบียนทั้งหมด ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับรถจักรยานยนต์ที่มีจำนวนจดทะเบียนสะสมที่ ๒๒.๓ ล้านคัน ในปัจจุบัน และมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเฉลี่ยระหว่าง พ.ศ. ๒๕๕๔ ถึง พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่ ๘,๖๑๗ คนต่อปี ซึ่งคิดเป็น ๐.๐๔% แล้วนั้น จะเห็นว่าจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนรถจดทะเบียนของรถยนต์สามล้อนั้นค่อนข้างสูง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับรถยนต์สามล้อนั้นจะมีความสูญเสียค่อนข้างเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม มาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์สามล้อ รวมถึงกฎระเบียบการรับจดทะเบียนรถยนต์สามล้อที่มีอยู่ ในปัจจุบันไม่ได้รับการปรับปรุงให้สอดคล้องกับการใช้งานรถยนต์สามล้อที่เปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งในการกำหนด กฎระเบียบต่าง ๆ ยังไม่ได้คำนึงถึงปัจจัยเสี่ยงใหม่ ๆ ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ลักษณะการใช้งาน ในปัจจุบันของรถยนต์รับจ้างสามล้อ การใช้โทรศัพท์หรือสมาร์ทโฟน (Smartphone) ระหว่างขับรถยนต์สามล้อ ซึ่งมีความแพร่หลายขึ้นมาก เป็นต้น กรมการขนส่งทางบกจึงมีความประสงค์ที่จะศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อ อุบัติเหตุของรถยนต์สามล้อในบริบทปัจจุบันเพื่อพัฒนาความปลอดภัยในการใช้รถยนต์สามล้อทั้งที่จดทะเบียน เป็นรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อ และเสนอแนวทางการควบคุมรถยนต์สามล้อให้มี



หวก. สขพ.๕
ประธานกรรมการ



หจร. สขพ.๕
กรรมการ



หจร. สขพ.๕
กรรมการ



หจร. สขพ.๕
กรรมการ



นวก.ชก. สขพ.
กรรมการ



นวก.ชก. สขพ.๕
กรรมการและเลขานุการ

ความปลอดภัยทั้งทางกายภาพ พื้นที่ให้บริการและการใช้งาน รวมถึงแนวทางการรับจดทะเบียนรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล และรถยนต์รับจ้างสามล้อให้สอดคล้องกับความต้องการและบริบทของการใช้รถยนต์สามล้อในปัจจุบัน จึงได้จัดทำ “โครงการจ้างศึกษาพัฒนาความปลอดภัยของการใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อและรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล” ขึ้น

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อพัฒนาความปลอดภัยของรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อในปัจจุบัน

๒.๒ เพื่อศึกษารูปแบบ เทคโนโลยี และการใช้รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อในปัจจุบัน

๒.๓ เพื่อทบทวนมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์สามล้อในประเทศไทยและต่างประเทศ

๒.๔ เพื่อทบทวนการควบคุมรถยนต์สามล้อของประเทศไทยและต่างประเทศ รวมถึงแนวทางการรับจดทะเบียนรถยนต์สามล้อ

๒.๕ เพื่อเสนอแนวทางการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยให้สอดคล้องกับบริบทของการใช้รถยนต์สามล้อในปัจจุบัน

๒.๖ เพื่อเสนอแนวทางการควบคุมรถยนต์สามล้อให้มีความปลอดภัยบนท้องถนน รวมถึงแนวทางการรับจดทะเบียนรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อ ให้สอดคล้องกับบริบทของการใช้รถยนต์สามล้อในปัจจุบัน

๒.๗ เพื่อศึกษาและนำเสนอแนวทางควบคุม กำกับจำนวนรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อที่เหมาะสม

๓. ขอบเขตการศึกษา

๓.๑ ทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

๓.๒ ศึกษามาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์สามล้อในประเทศไทยและต่างประเทศในปัจจุบัน

๓.๓ ทบทวนรูปแบบ เทคโนโลยี พฤติกรรมการใช้งาน และลักษณะความต้องการใช้รถยนต์สามล้อในปัจจุบัน เพื่อระบุปัจจัยเสี่ยงด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้รถยนต์สามล้อ

๓.๔ สืบค้นปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อ โดยให้ครอบคลุมถึงปัจจัยทางกายภาพ พื้นที่และเส้นทาง และลักษณะความต้องการใช้บริการ โดยต้องทำการสำรวจเก็บข้อมูลจำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คน ครอบคลุมพื้นที่สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร ๕ พื้นที่ และจัดให้มีการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อสำรวจเชิงลึกกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น กลุ่มผู้ให้บริการและผู้รับบริการรถสามล้อรับจ้าง (สหกรณ์ / คนขับ) กลุ่มผู้ประกอบการที่มีรถสามล้อส่วนบุคคล อย่างน้อย ๑ ครั้ง ครั้งละไม่ต่ำกว่า ๑๐ คน

๓.๕ ศึกษาผลกระทบของบริบทการใช้รถยนต์สามล้อที่เปลี่ยนแปลงไปต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยพิจารณาถึงฉากทัศน์ต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย เช่น การปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์สามล้อ การรับจดทะเบียนเสรีจากความต้องการใช้งานที่เพิ่มมากขึ้น การนำรถยนต์สามล้อไปให้บริการในลักษณะร่วมเดินทาง (Ride-sharing service) การเปลี่ยนไปใช้รถยนต์สามล้อไฟฟ้า



ทวภ. สขพ.๕
ประธานกรรมการ



ทพร. สขพ.๕
กรรมการ



ทจร. สขพ.๕
กรรมการ



ทมร. สนส.
กรรมการ



นวก.ชก. สนท.
กรรมการ



นวก.ชก. สขพ.๕
กรรมการและเลขานุการ

๓.๖ ศึกษาเหตุผลความจำเป็นที่จะปรับปรุงข้อกำหนด และกฎระเบียบต่าง ๆ สำหรับการให้บริการรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อ โดยศึกษาให้ครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ เช่น มาตรฐานรถ คุณสมบัติคนขับ จำนวนรถ ค่าโดยสาร การกำหนดอัตราเร็วที่เหมาะสม ความเป็นระเบียบเรียบร้อย การใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อเพื่อการท่องเที่ยว การใช้รถยนต์สามล้อเพื่อขนส่งสินค้า และจัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น กลุ่มผู้ให้บริการและผู้รับบริการรถสามล้อรับจ้าง (สหกรณ์ / คนขับ) กลุ่มผู้ประกอบการที่มีรถสามล้อส่วนบุคคล อย่างน้อย ๑ ครั้ง ครั้งละไม่ต่ำกว่า ๑๐ คน

๓.๗ เสนอมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์สามล้อพร้อมกับอุปกรณ์ส่วนควบหรืออุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่เหมาะสมและสามารถรองรับรูปแบบการใช้รถยนต์สามล้อในปัจจุบันและอนาคต ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

๓.๘ เสนอแนวทางการกำกับดูแล ควบคุม และการจดทะเบียนรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อ เพื่อใช้งานให้เกิดความปลอดภัยและความเหมาะสม

๔. งบประมาณที่ใช้ในการดำเนินโครงการ

งบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวน ๔,๐๒๔,๖๐๐ บาท (สี่ล้านสองหมื่นสี่พันหกร้อยบาทถ้วน)

๕. ระยะเวลาการศึกษา

ใช้เวลาในการดำเนินการศึกษาให้แล้วเสร็จภายใน ๑๘๐ วัน นับถัดจากวันที่ได้มีการลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา

๖. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๖.๑ ช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อ

๖.๒ คนขับและประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความปลอดภัย และคุณภาพชีวิตที่ดีในการใช้บริการรถยนต์สามล้อ (ตุ๊กตุ๊ก) ทั้งระบบ

๖.๓ กรมการขนส่งทางบกมีแนวทางในการควบคุมการใช้รถยนต์สามล้อที่เหมาะสมกับบริบทในปัจจุบัน

๖.๔ กรมการขนส่งทางบกมีแนวทางในการปรับปรุงข้อกำหนดเพื่อรองรับการจดทะเบียนและการใช้งานรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อ

๗. หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ

กำหนดเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก จากคะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน แบ่งเกณฑ์ออกเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ เกณฑ์ด้านคุณภาพ ๘๐ คะแนน และเกณฑ์ด้านราคา ๒๐ คะแนน ทั้งนี้ ผู้เสนองานจะต้องผ่านเกณฑ์ด้านคุณภาพไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ จึงจะได้รับการพิจารณา โดยมีรายละเอียดการพิจารณาปรากฏตามหลักเกณฑ์การพิจารณาที่แนบท้ายขอบเขตของงานนี้



ทวท. สขพ.๕
ประธานกรรมการ



ทวท. สขพ.๕
กรรมการ



ทวท. สขพ.๕
กรรมการ



ทวท. สขพ.๕
กรรมการ



ทวท. สขพ.๕
กรรมการ



ทวท. สขพ.๕
กรรมการและเลขานุการ

๘. คุณสมบัติของบุคลากรของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาที่ประสงค์จะรับจ้างทำการศึกษา ต้องเป็นบริษัทที่ปรึกษาไทยหรือสถาบันการศึกษาไทย ซึ่งมีผลงานศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับระบบการขนส่งสาธารณะ และมีบุคลากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการศึกษา วิเคราะห์และวางแผนด้านความปลอดภัยการเดินทางและขนส่งสินค้าในเมือง และนโยบายสาธารณะ เป็นต้น

ในการดำเนินงานตามขอบเขตดังกล่าวข้างต้น ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรหลักที่มีความรู้และประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

๘.๑ บุคลากรหลัก

ลำดับ	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	สาขา	ประสบการณ์
๑	ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาเอก	วิศวกรรม หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	๕ - ๑๐ ปี
๒	ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย จราจร	ปริญญาโท	วิศวกรรม หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	๕ - ๑๐ ปี
๓	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม ยานยนต์	ปริญญาโท	วิศวกรรม หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	๕ - ๑๐ ปี
๔	ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง คนโดยสาร	ปริญญาโท	วิศวกรรม หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	๕ - ๑๐ ปี
๕	ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งสินค้า หรือโลจิสติกส์	ปริญญาโท	วิศวกรรม หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	๕ - ๑๐ ปี
๖	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาโท	นิติศาสตร์	๕ - ๑๐ ปี
๗	ผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายสาธารณะ	ปริญญาโท	นโยบายสาธารณะ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	๕ - ๑๐ ปี

๘.๒ บุคลากรสนับสนุน

ลำดับ	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	สาขา	ประสบการณ์
๑	ผู้ช่วยวิจัย	ปริญญาตรี	-	๓ ปี
๒	ผู้ช่วยวิจัย	ปริญญาตรี	-	๓ ปี
๓	ผู้ช่วยวิจัย	ปริญญาตรี	-	๓ ปี
๔	ผู้ช่วยวิจัย	ปริญญาตรี	-	๓ ปี
๕	ผู้ช่วยวิจัย	ปริญญาตรี	-	๓ ปี
๖	ผู้ช่วยวิจัย	ปริญญาตรี	-	๓ ปี
๗	เลขานุการโครงการ	ปริญญาตรี	-	๓ ปี



ทวท. สขพ.๕
ประธานกรรมการ



ทรท. สขพ.๕
กรรมการ



ทจร. สขพ.๕
กรรมการ



ทมร. สขพ.๕
กรรมการ



ทวท. สขพ.๕
กรรมการ



ทวท. สขพ.๕
กรรมการและเลขานุการ

นอกจากนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาอุปกรณ์สำนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงาน ทั้งงานทางด้านสนามและภายในสำนักงานเองให้เพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดและสำเร็จลุล่วงตามระยะเวลาที่กำหนดไว้

๙. การบริหารโครงการศึกษา

๙.๑ กรรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงในการตกลงว่าจ้างที่ปรึกษา

๙.๒ กรรมการขนส่งทางบกจะแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุงานจ้างที่ปรึกษา เพื่อทำหน้าที่กำกับและติดตามงานจ้างที่ปรึกษาและตรวจรับงานจ้างที่ปรึกษา

๑๐. การรายงานผลการศึกษาและการจัดเตรียมเอกสาร

ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานผลการศึกษาและเอกสารต่าง ๆ ให้กรรมการขนส่งทางบก ภายในระยะเวลาที่กำหนด ดังนี้

๑๐.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๒๐ ชุด ให้คณะกรรมการฯ พิจารณา ภายใน ๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการศึกษา ขั้นตอนและแผนการดำเนินงานในการสำรวจข้อมูลทั้งหมดที่ชัดเจนตลอดระยะเวลาการศึกษาโดยละเอียด

๑๐.๒ รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) จำนวน ๒๐ ชุด ให้คณะกรรมการฯ พิจารณา ภายใน ๙๐ วัน นับถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง โดยมีเนื้อหาในรายงานผลการศึกษา ดังนี้

๑๐.๒.๑ ทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อ ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

๑๐.๒.๒ ศึกษามาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์สามล้อในประเทศไทยและต่างประเทศในปัจจุบัน

๑๐.๒.๓ ทบทวนรูปแบบ เทคโนโลยี พฤติกรรมการใช้งาน และลักษณะความต้องการใช้รถยนต์สามล้อในปัจจุบัน เพื่อระบุปัจจัยเสี่ยงด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้รถยนต์สามล้อ

๑๐.๒.๔ เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจรวมถึงแผนการสำรวจสำหรับการสำรวจปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อ

๑๐.๓ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน ๒๐ ชุด ให้คณะกรรมการฯ พิจารณาภายใน ๑๕๐ วัน นับถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง โดยสรุปสาระสำคัญของรายงานฉบับก่อนหน้าทั้งหมด และมีเนื้อหาในรายงานผลการศึกษา ดังนี้

๑๐.๓.๑ สำรวจปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อ โดยให้ครอบคลุมถึงปัจจัยทางกายภาพ พื้นที่ เส้นทาง และลักษณะความต้องการใช้บริการ โดยต้องทำการสำรวจเก็บข้อมูลจำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คน ครอบคลุมพื้นที่สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร ๕ พื้นที่ และจัดให้มีการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อสำรวจเชิงลึกกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น กลุ่มผู้ให้บริการและกลุ่มผู้ใช้บริการรถสามล้อรับจ้าง (สหกรณ์/คนขับ) กลุ่มผู้ประกอบการที่มีรถสามล้อส่วนบุคคลอย่างน้อย ๑ ครั้ง ครั้งละไม่ต่ำกว่า ๑๐ คน



ทวภ. สขพ.๕
ประธานกรรมการ



ทวภ. สขพ.๕
กรรมการ



ทวภ. สขพ.๕
กรรมการ



ทวภ. สขพ.๕
กรรมการ



ทวภ. สขพ.๕
กรรมการ



ทวภ. สขพ.๕
กรรมการและเลขานุการ

๑๐.๓.๒ ศึกษาผลกระทบของบริบทการใช้รถยนต์สามล้อที่เปลี่ยนแปลงไปต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยพิจารณาถึงฉากทัศน์ต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย เช่น การปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์สามล้อ การรับจดทะเบียนเสรีจากความต้องการใช้งานที่เพิ่มมากขึ้น การนำรถยนต์สามล้อไปให้บริการในลักษณะร่วมเดินทาง (Ride-sharing service) การเปลี่ยนไปใช้รถยนต์สามล้อไฟฟ้า

๑๐.๓.๓ ศึกษาเหตุผลความจำเป็นที่จะปรับปรุงข้อกำหนด และกฎระเบียบต่าง ๆ สำหรับการให้บริการรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อ โดยศึกษาให้ครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ เช่น มาตรฐานรถ คุณสมบัติคนขับ จำนวนรถ ค่าโดยสาร การกำหนดอัตราเร็วที่เหมาะสม ความเป็นระเบียบเรียบร้อย การใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อเพื่อการท่องเที่ยว การใช้รถยนต์สามล้อเพื่อขนส่งสินค้า และจัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น กลุ่มผู้ให้บริการและกลุ่มผู้รับบริการรถสามล้อรับจ้าง (สหกรณ์ / คนขับ) กลุ่มผู้ประกอบการที่มีรถสามล้อส่วนบุคคล อย่างน้อย ๑ ครั้ง ครั้งละไม่ต่ำกว่า ๑๐ คน

๑๐.๓.๔ เสนอมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์สามล้อพร้อมทั้งอุปกรณ์ส่วนควบหรืออุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่เหมาะสมและสามารถรองรับรูปแบบการใช้รถยนต์สามล้อในปัจจุบันและอนาคต ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

๑๐.๓.๕ เสนอแนวทางการกำกับดูแลและควบคุมการใช้รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างสามล้อ ให้เกิดความปลอดภัยและความเหมาะสม

๑๐.๔ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โดยมีเนื้อหาในรายงานผลการศึกษา ดังนี้

๑๐.๔.๑ รายงานฉบับสมบูรณ์ ประกอบด้วยเนื้อหาของโครงการทั้งหมด จำนวน ๒๐ ชุด

๑๐.๔.๒ รายงานบทสรุปสำหรับผู้บริหาร จำนวน ๒๐ ชุด

๑๐.๔.๓ USB แฟลชไดรฟ์ และไฟล์ข้อมูล (มีข้อมูลเกี่ยวกับรายงานผลการศึกษารายฉบับสมบูรณ์ และรายงานบทสรุปสำหรับผู้บริหาร) จำนวน ๒๐ อัน

๑๐.๔.๔ วิทยุทัศน์สรุปผลการศึกษาโครงการ ความยาวไม่น้อยกว่า ๕ นาที ภาษาไทย จำนวน ๑ ชุด และภาษาอังกฤษ จำนวน ๑ ชุด พร้อมคำบรรยายทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

๑๐.๔.๕ อินโฟกราฟิกส์ ในรูปแบบไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ (ความละเอียดที่เหมาะสมต่อการนำขึ้นเว็บไซต์และเพียงพอต่อการนำไปจัดพิมพ์ในขนาด A๓ หรือ A๔) จำนวน ๑ ชุด

ให้คณะกรรมการฯ พิจารณาภายใน ๑๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามสัญญาจ้างฯ

๑๑. การทำสัญญา

ที่ปรึกษาที่ได้รับการตกลงว่าจ้างจะต้องทำสัญญาจ้างกับกรมการขนส่งทางบกภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากกรมการขนส่งทางบก

๑๒. การจ่ายเงินให้ที่ปรึกษา แยกจ่ายเป็นงวดๆ จำนวน ๔ งวด ดังนี้

เงินค่าจ้างจะจ่ายเป็นรายงวด รวม ๔ งวด ได้แก่

๑๒.๑ งวดที่ ๑ จ่ายเงินร้อยละ ๒๐ ของค่าจ้างทั้งหมด เมื่อที่ปรึกษาจัดส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุงานจ้างที่ปรึกษาได้ตรวจรับเรียบร้อยแล้ว




ทวท. สขพ.๕
ประธานกรรมการ



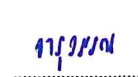
ทพท. สขพ.๕
กรรมการ



ทจร. สขพ.๕
กรรมการ



ทมร. สนส.
กรรมการ



นวก.ชก. สนท.
กรรมการ



นวก.ชก. สขพ.๕
กรรมการและเลขานุการ

๑๒.๒ งวดที่ ๒ จ่ายเงินร้อยละ ๓๐ ของค่าจ้างทั้งหมด เมื่อที่ปรึกษาจัดส่งรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุงานจ้างที่ปรึกษาได้ตรวจรับเรียบร้อยแล้ว

๑๒.๓ งวดที่ ๓ จ่ายเงินร้อยละ ๓๐ ของค่าจ้างทั้งหมด เมื่อที่ปรึกษาจัดส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุงานจ้างที่ปรึกษาได้ตรวจรับเรียบร้อยแล้ว

๑๒.๔ งวดที่ ๔ จ่ายเงินร้อยละ ๒๐ ของค่าจ้างทั้งหมด เมื่อที่ปรึกษาจัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุงานจ้างที่ปรึกษาได้ตรวจรับเรียบร้อยแล้ว

๑๓. หลักประกันผลงานและการปรับที่ปรึกษา

ในการจ่ายเงินค่าจ้างตามข้อ ๑๒ กรมการขนส่งทางบกจะหักเงินค่าจ้างเป็นเงินประกันผลงาน ร้อยละ ๕ ของการเบิกจ่ายเงินค่าจ้างฯ เพื่อมารวมไว้เป็นเงินประกันผลงาน เมื่อที่ปรึกษาได้ปฏิบัติครบถ้วนตามสัญญาแล้ว กรมการขนส่งทางบกจะคืนเงินประกันผลงานดังกล่าวให้ที่ปรึกษาภายใน ๔๕ วัน นับตั้งแต่วันที่จ่ายเงินงวดสุดท้าย

ในการดำเนินงานกรณีที่ที่ปรึกษาไม่สามารถส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ภายในสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ๆ เว้นแต่เหตุสุดวิสัยหรือเหตุที่ที่ปรึกษาพิสูจน์ได้ว่าไม่ใช่ความผิดของที่ปรึกษา ผู้ว่าจ้างจะทำการปรับเป็นรายวันในอัตราวันละ ๐.๐๑ ของราคางานจ้างตามสัญญา โดยคิดเป็นรายวันนับจากวันสิ้นสุดสัญญา

๑๔. ความรับผิดชอบในการจัดหาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการสนับสนุนการดำเนินงาน

๑๔.๑ หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษา มีหน้าที่ต้องจัดหาอุปกรณ์สำนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงาน ทั้งงานทางด้านสนามและภายในสำนักงานเอง รวมทั้งต้องทำงานให้มีประสิทธิภาพและสำเร็จลุล่วงตามระยะเวลาที่กำหนดไว้

๑๔.๒ หน้าที่ความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก

เพื่อให้การดำเนินงานของที่ปรึกษาสำเร็จลุล่วงได้ตามวัตถุประสงค์ กรมการขนส่งทางบก จะอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็นและเหมาะสม ดังต่อไปนี้

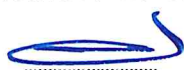
๑) ประสานงานในการจัดหาข้อมูลต่าง ๆ รวมทั้งให้ข้อมูลที่ได้มีการศึกษาต่าง ๆ ที่ผ่านมาที่เกี่ยวข้องและจำเป็นต่อโครงการ

๒) จัดเตรียมสถานปฏิบัติงานที่สำนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานของที่ปรึกษา

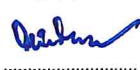
๓) แต่งตั้งคณะทำงานหรือบุคคลในการประสานงานโครงการฯ ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะแก่ที่ปรึกษาในการปฏิบัติงาน รวมทั้งมอบหมายเจ้าหน้าที่ร่วมทำงานกับที่ปรึกษา

๔) ดำเนินการเบิกจ่ายค่าบริการแก่ที่ปรึกษา ตามงวดกำหนดชำระและตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญา

ทั้งนี้ ความเสียหายใด ๆ อันเกิดแก่งานที่ที่ปรึกษาได้ทำขึ้น แม้จะเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัยที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบโดยซ่อมแซมให้คืนดีหรือเปลี่ยนให้ใหม่โดยค่าใช้จ่ายของที่ปรึกษาเอง




ทว. สขพ.๕
ประธานกรรมการ



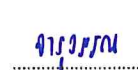
ทพ. สขพ.๕
กรรมการ



ทจร. สขพ.๕
กรรมการ



ทมร. สนส.
กรรมการ



นวก.ชก. สนท.
กรรมการ



นวก.ชก. สขพ.๕
กรรมการและเลขานุการ

๑๕. ข้อสงวนสิทธิ์

ในกรณีที่กรรมการขนส่งทางบกมีความจำเป็นไม่อาจทำสัญญาจ้างตามที่ได้เจรจาตกลงว่าจ้างที่ปรึกษาได้หรือมีเหตุจำเป็นอื่น ๆ ที่เป็นอุปสรรคทำให้ไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้ก็ให้ถือเป็นอันยกเลิกไปที่ปรึกษาที่ตกลงราคาไม่มีสิทธิ์โต้แย้งเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ และกรรมการขนส่งทางบกขอสงวนสิทธิ์ที่จะไม่ชี้แจงเหตุผลใด ๆ ทั้งสิ้น

๑๖. ข้อลิขสิทธิ์

๑๖.๑ ระบบซอฟต์แวร์หรือแอปพลิเคชัน ซึ่งที่ปรึกษานำมาใช้ในโครงการนี้ (ถ้ามี) จะต้องเป็นลิขสิทธิ์ของที่ปรึกษาหรือที่ปรึกษามีสิทธิ์ใช้และยินยอมให้กรรมการขนส่งทางบกมีสิทธิ์ใช้ รวมทั้งนำไปพัฒนางานด้านอื่น ๆ ของกรรมการขนส่งทางบกได้ กรณีมีข้อพิพาทกับบุคคลภายนอกเกี่ยวกับลิขสิทธิ์ ที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบเพียงฝ่ายเดียว

๑๖.๒ ลิขสิทธิ์ เอกสาร รายงานผลการศึกษา และคู่มือต่าง ๆ สื่อประชาสัมพันธ์ รวมถึงชุดข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการนี้ เป็นลิขสิทธิ์ของกรรมการขนส่งทางบก และห้ามมิให้ที่ปรึกษาทำการเผยแพร่หรือใช้ประโยชน์ใด ๆ ของเอกสารหรือข้อมูลที่ได้จากการดำเนินโครงการฯ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากกรรมการขนส่งทางบก

.....



ทวก. สขพ.๕
ประธานกรรมการ



ทรท. สขพ.๕
กรรมการ



ทจร. สขพ.๕
กรรมการ



ทมร. สนส.
กรรมการ



นวก.ชก. สนท.
กรรมการ



นวก.ชก. สขพ.๕
กรรมการและเลขานุการ

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ
โครงการจ้างศึกษาพัฒนาความปลอดภัยของการใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อและรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล

กำหนดเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๑๒๖ (๒) กรณีงานจ้างที่ปรึกษาที่เป็นไปตามมาตรฐานของหน่วยงานของรัฐ หรืองานที่ซับซ้อน ให้หน่วยงานของรัฐคัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านเกณฑ์ด้านคุณภาพแล้ว และให้คัดเลือกจากรายที่ได้คะแนนรวมด้านคุณภาพและด้านราคามากที่สุด

พิจารณาข้อเสนอของที่ปรึกษาโดยแบ่งเป็นคะแนนด้านคุณภาพและด้านราคา ดังนี้

- ด้านคุณภาพ ๘๐ คะแนน
- ด้านราคา ๒๐ คะแนน

การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ

กำหนดเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก จากคะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน แบ่งเกณฑ์ออกเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ เกณฑ์ด้านคุณภาพ ๘๐ คะแนน และด้านราคา ๒๐ คะแนน ทั้งนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอต้องผ่านเกณฑ์ด้านคุณภาพ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๐ จึงจะได้รับการพิจารณา โดยทำการพิจารณาคัดเลือกจากรายที่ได้คะแนนรวมด้านคุณภาพและด้านราคามากที่สุด มีรายละเอียดดังนี้

๑. เกณฑ์ด้านคุณภาพ คะแนนเต็ม ๘๐ คะแนน แบ่งออกเป็น ๓ หัวข้อ ดังนี้

เกณฑ์ด้านคุณภาพ	คะแนน
ส่วนที่ ๑ ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา	๒๐
ส่วนที่ ๒ วิธีการศึกษาและวิธีการปฏิบัติงาน	๔๐
ส่วนที่ ๓ จำนวนบุคลากรที่ร่วมงาน	๒๐
รวม	๘๐

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องได้คะแนนในแต่ละส่วน ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของคะแนนในส่วนนั้น โดยมีรายละเอียดการพิจารณาคะแนนในแต่ละส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ ๑ ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา ๒๐ คะแนน

- (๑) พิจารณาจากผลงานและประสบการณ์ในโครงการด้านการกำกับดูแล การบริหารจัดการ หรือการส่งเสริมการประกอบการขนส่งสาธารณะหรือการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ซึ่งที่ปรึกษาดำเนินเสร็จเรียบร้อยแล้วในปีปฏิทิน ย้อนหลัง ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้ (๑๐ คะแนน)

จำนวนโครงการ	คะแนน
๑ โครงการ	๕
๒ โครงการ	๘
๓ โครงการ ขึ้นไป	๑๐



หวก. สขพ.5
ประธานกรรมการ



หรวท. สขพ.5
กรรมการ



หจร. สขพ.5
กรรมการ



หมร. สนส.
กรรมการ



นวก.ชก. สนท.
กรรมการ



นวก.ชก. สขพ.5
กรรมการและเลขานุการ

- (๒) พิจารณาจากขนาดของโครงการด้านการกำกับดูแล การบริหารจัดการ หรือการส่งเสริม การประกอบการขนส่งสาธารณะหรือการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ซึ่งที่ปรึกษาดำเนินการ เสร็จเรียบร้อยแล้ว ย้อนหลัง ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๕) โดยวิธีการคิดคะแนนในส่วนนี้คิดจาก ผลรวมของคะแนนจากทุกโครงการที่เกี่ยวข้อง แต่ไม่เกิน ๑๐ คะแนน โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้ (๑๐ คะแนน)

วงเงินงบประมาณของโครงการ	คะแนน
เงินงบประมาณต่ำกว่า ๒.๕ ล้านบาท	๓
เงินงบประมาณ ๒.๕ ล้านบาท แต่ไม่ถึง ๕ ล้านบาท	๔
เงินงบประมาณ ๕ ล้านบาท ขึ้นไป	๕

ส่วนที่ ๒ วิธีการบริหารและการปฏิบัติงาน ๔๐ คะแนน

- (๑) ความเข้าใจวัตถุประสงค์ของการศึกษา ๕ คะแนน
- (๒) แนวทางการศึกษา วิธีการทำงานและความครอบคลุมครบถ้วนตาม ขอบเขตของงาน TOR ๒๐ คะแนน
- (๓) แผนการดำเนินงานที่เหมาะสมกับขอบเขตของงาน TOR ๑๐ คะแนน
- (๔) การประชุมกลุ่มย่อยสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น กลุ่มผู้ให้บริการ รถสามล้อรับจ้าง (สหกรณ์ / คนขับ) กลุ่มผู้ประกอบการ ดังนี้
- ประชุมฯ เพื่อเก็บข้อมูล อย่างน้อย ๑ ครั้ง ครั้งละไม่ต่ำกว่า ๑๐ คน
 - ประชุมฯ เพื่อรับฟังความคิดเห็น อย่างน้อย ๑ ครั้ง ครั้งละไม่ต่ำกว่า ๑๐ คน
- ๕ คะแนน

ส่วนที่ ๓ จำนวนบุคลากรที่ร่วมงาน ๒๐ คะแนน

บุคลากรหลัก

ลำดับ	ตำแหน่ง	คะแนน
๑	ผู้จัดการโครงการ	๕.๐
๒	ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยจราจร	๒.๕
๓	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมยานยนต์	๒.๕
๔	ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งคนโดยสาร	๒.๕
๕	ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งสินค้าหรือโลจิสติกส์	๒.๕
๖	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	๒.๕
๗	ผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายสาธารณะ	๒.๕



นวก. สขพ.5
ประธานกรรมการ



ทรท. สขพ.5
กรรมการ



จร. สขพ.5
กรรมการ



ทมร. สนส.
กรรมการ



นวก.ชก. สนท.
กรรมการ



นวก.ชก. สขพ.5
กรรมการและเลขานุการ

โดยหลักเกณฑ์การให้คะแนนพิจารณา แบ่งเป็น ๓ ส่วน ดังนี้

- (๑) วุฒิการศึกษา ร้อยละ ๓๐ การให้คะแนนคุณสมบัติด้านวุฒิการศึกษาของบุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่ง จะให้คะแนนตามวุฒิการศึกษาสูงสุด โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดระดับคะแนน ดังนี้

วุฒิการศึกษา	ร้อยละ
วุฒิและสาขา ตรงตามตำแหน่งที่กำหนด	๑๐๐
วุฒิและสาขาไม่ตรงตามตำแหน่งที่กำหนด	๐

- (๒) ระยะเวลาการทำงานคิดจากระยะเวลาการปฏิบัติงานตั้งแต่ปีที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ ๓๐ โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดระดับคะแนน ดังนี้

ระยะเวลาการทำงาน	ร้อยละ
ตั้งแต่ ๑๕ ปี ขึ้นไป	๑๐๐
๑๑ - ๑๔ ปี	๙๐
๘ - ๑๐ ปี	๘๐
๔ - ๗ ปี	๗๐
๑ - ๓ ปี	๖๐

- (๓) ประสบการณ์เฉพาะตำแหน่งที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ร้อยละ ๔๐ โดยพิจารณาจากจำนวนโครงการที่มีลักษณะตรงกับตำแหน่งที่รับผิดชอบ โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดระดับคะแนน ดังนี้

จำนวนโครงการ	ร้อยละ
๓ โครงการขึ้นไป	๑๐๐
๒ โครงการ	๙๐
๑ โครงการ	๘๐

การคำนวณคะแนน นำค่าคะแนนที่ได้ของบุคลากรแต่ละตำแหน่ง หารด้วย ๑๐๐ และคูณด้วยค่าคะแนนของบุคลากรในตำแหน่งนั้น ๆ เป็นคะแนนสุทธิของบุคลากรแต่ละตำแหน่ง



หนก. สขพ.5
ประธานกรรมการ



หนท. สขพ.5
กรรมการ



หนจ. สขพ.5
กรรมการ



หนมร. สนส.
กรรมการ



หนก.ชก. สนท.
กรรมการ



หนก.ชก. สขพ.5
กรรมการและเลขานุการ

๒. เกณฑ์ด้านราคา คะแนนเต็ม ๒๐ คะแนน

การพิจารณาเกณฑ์ด้านราคา มีสูตรการคำนวณ ดังนี้

$$\text{คะแนนด้านราคา} = \left[100 - \frac{(\text{ราคาที่เสนอ} - \text{ราคาที่เสนอต่ำสุด} \times 100)}{\text{ราคาที่เสนอต่ำสุด}} \right] \times \text{ร้อยละของน้ำหนักคะแนนเต็มด้านราคา}$$

- หมายเหตุ**
๑. ผู้ที่ได้คะแนนรวมด้านคุณภาพและด้านราคามากที่สุด จะเป็นผู้ชนะ และหากราคาที่เสนอสูงกว่างบประมาณที่ตั้งไว้ คณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาจะเจรจาต่อรองให้ได้ราคาที่เหมาะสมตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐
 ๒. ผู้ผ่านการพิจารณา ต้องมีคะแนนผ่านเกณฑ์ไม่น้อยกว่า ๖๐ คะแนน
 ๓. ในกรณีมีที่ปรึกษาได้คะแนนเท่ากันหลายราย จะพิจารณาผู้ชนะจากผู้ได้รับคะแนนด้านคุณภาพมากที่สุด

.....



หนก. สขพ.5
ประธานกรรมการ



หรรท. สขพ.5
กรรมการ



หจร. สขพ.5
กรรมการ



หมร. สนส.
กรรมการ



นวก.ชก. สนท.
กรรมการ



นวก.ชก. สขพ.5
กรรมการและเลขานุการ