



แบบขออนุมัติจัดทำโครงการ

เพื่อขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๑. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับโครงการ

หน่วยงานที่ขอรับจัดสรร	สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก
ชื่อแผนงาน/โครงการ	โครงการศึกษามาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์
จำนวนเงินที่ขอรับจัดสรร	๔,๗๒๑,๖๓๔ บาท (สี่ล้านเจ็ดแสนสองหมื่นหนึ่งพันหกร้อยสามสิบสี่บาทถ้วน)
ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์กรมฯ	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ ก.ป.ถ.	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง
ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ ก.ป.ถ.	กลยุทธ์ข้อ ๑ (ภายใต้ยุทธศาสตร์ข้อ ๓) การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
สถานะภาพโครงการ	<input type="checkbox"/> โครงการเดิม <input checked="" type="checkbox"/> โครงการใหม่ <input type="checkbox"/> โครงการต่อเนื่อง (ต่อจากโครงการ.....)

๒. หลักการและเหตุผล และวัตถุประสงค์ของโครงการ

หลักการและเหตุผล : (ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และอื่น ๆ)

รถจักรยานยนต์เป็นประเภทรถที่มีผู้ขับขี่มากที่สุดเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ จากข้อมูลของกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก พบว่าในปี พ.ศ.๒๕๖๓ มีจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนสะสม จำนวน ๒๑,๕๖๗,๔๘๖ คัน โดยแบ่งเป็นประเภทรถจักรยานยนต์สาธารณะ (รย.๑๗) จำนวน ๑๗๐,๕๐๖ คัน และประเภทรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (รย.๑๒) จำนวน ๒๑,๓๙๖,๙๘๐ คัน หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๕๓.๗๒ ของจำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์สะสมทั่วประเทศ ผลการศึกษาดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า รถจักรยานยนต์เป็นรถที่สามารถเข้าถึงผู้ขับขี่ได้เป็นจำนวนมาก โดยมีวัตถุประสงค์ของการนำไปใช้ทั้งส่วนบุคคล และเพื่อให้บริการสาธารณะ ทั้งนี้ ด้วยการพัฒนาทางเทคโนโลยีช่วยให้รถจักรยานยนต์มีประสิทธิภาพสูงขึ้น การแข่งขันทางการตลาดที่สูงทำให้รถจักรยานยนต์มีราคาถูกลง และการทำการส่งเสริมการตลาด (Promotion) ของผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ จึงช่วยให้ผู้บริโภคเกิดแรงจูงใจและพฤติกรรมซื้อได้โดยง่ายขึ้น นอกจากนี้ ทิศทางแนวโน้มของการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (Big Bike) และรถจักรยานยนต์ระบบไฟฟ้า (Electric Vehicles: EV) เพิ่มขึ้น ซึ่งคาดว่าจะมาแทนที่รถจักรยานยนต์ระบบการเผาไหม้ภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) ในอนาคต เพื่อลดการใช้พลังงานน้ำมันและช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมได้

จากการศึกษาของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.) พบว่าคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่พบมากเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๒ คือ ๒๙,๒๘๙ ครั้ง ๓๗,๘๕๕ ครั้ง และ ๓๔,๑๖๔ ครั้ง ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่า คดีอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องจึงทำให้รถจักรยานยนต์เป็นประเภทรถที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดมากเป็นอันดับ ๑ ซึ่งมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยมีสาเหตุมาจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่เคารพกฎจราจร เมาสุรา และขับเร็ว ตามลำดับ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์

มีสาเหตุส่วนใหญ่มาจากผู้ขับขี่ที่สำคัญแล้ว ยังมีสาเหตุมาจากปัจจัยสนับสนุนด้านอื่นๆ อีก เช่น ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ และการตรวจสภาพรถ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม แม้ว่ามนุษย์จะยังเป็นปัจจัยสำคัญที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ แต่ปัจจุบันมีการพัฒนาอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยในยานยนต์ทั้งในด้านการช่วยหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ (Active Safety) และการลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Passive Safety) โดยมีทั้งที่กำหนดเป็นมาตรฐานที่ยอมรับกันในระดับสากล เช่น UN Regulation หรือ Global Technical Regulation (GTR) เป็นต้น นอกจากนี้ในประเทศที่มีปริมาณรถจักรยานยนต์จำนวนมาก เช่น ประเทศญี่ปุ่น ประเทศไต้หวัน เป็นต้น ก็จะมีข้อกำหนดทางเทคนิคที่เป็นการเฉพาะสำหรับความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ซึ่งหากได้มีการศึกษาถึงรายละเอียดของข้อกำหนดทางเทคนิคที่มีกำหนดเฉพาะดังกล่าว อาจจะสามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยได้

สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีพันธกิจและหน้าที่หลักในการพัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแลสภาพรถ และจัดทำมาตรฐานยานยนต์ให้มีประสิทธิภาพ เห็นสมควรให้มีการทบทวนและศึกษาอย่างละเอียด เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ใหม่และรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนแล้ว โดยทำการศึกษาคำกำหนดทางเทคนิคเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งข้อกำหนดที่เป็นที่ยอมรับระดับสากล และข้อกำหนดเฉพาะบางประเทศที่อาจจะมีเหมาะสมกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะพัฒนาแผนที่ยุทธศาสตร์ (Roadmap) สำหรับการจัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย รวมทั้งศึกษาทิศทางเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์เพื่อนำมาใช้ประกอบการจัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคด้วย ดังนั้น ด้วยหลักการและเหตุผลดังกล่าว จึงเห็นควรดำเนินโครงการศึกษาและจัดทำมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทยในปัจจุบันและอนาคต เพื่อความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยให้เทียบเท่าสากล

วัตถุประสงค์ : (ที่สามารถนำไปสู่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และอื่น ๆ)

๑. รวบรวม ค้นหา และศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทั้งที่เกี่ยวข้องกับการหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ (Active Safety) และการลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Passive Safety) ของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน โดยอ้างอิงมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่กำหนดเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ในประเทศที่เป็นผู้นำด้านการผลิตและใช้งานรถจักรยานยนต์

๒. รวบรวม ค้นหา และศึกษามาตรฐานและวิธีการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ทั้งในและต่างประเทศ ที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งานรถจักรยานยนต์

๓. จัดทำแผนที่ยุทธศาสตร์ (Roadmap) เพื่อพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์สำหรับรถจักรยานยนต์ใหม่ และจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนใช้งานอยู่ในปัจจุบัน เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยรถจักรยานยนต์ในประเทศให้เทียบเท่ากับมาตรฐานสากล

๓. การนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

การนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน :

การศึกษาวิจัยนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงลึก ของความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ใหม่และรถที่จดทะเบียนแล้ว ซึ่งมาตรการที่ได้จากการวิจัย จะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการไม่ได้มาตรฐานของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับอุปกรณ์ส่วนควบรถจักรยานยนต์ที่เป็นปัจจัยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

๕. ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ

กลุ่มเป้าหมาย	สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์		
สถานที่ดำเนินโครงการ	กรมการขนส่งทางบก		
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑๒ เดือน (ศึกษา ๘ เดือน)		
ผู้รับผิดชอบโครงการ	สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก		
การดำเนินโครงการ	<input type="checkbox"/> ดำเนินการเอง	<input checked="" type="checkbox"/> จ้างเหมา	<input type="checkbox"/> บูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น

๖. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ



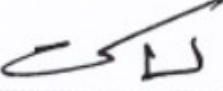

<p>ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :</p> <p>๑. มาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์เทียบเท่าระดับสากล และมีความเหมาะสมกับบริบทในประเทศไทย</p> <p>๒. สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก มีแนวทางการดำเนินงานเพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ให้เทียบเท่าระดับสากล</p>

๗. ประมาณการรายจ่าย : (จำแนกตามผลผลิต)

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ	ราคากลาง/ระเบียบพัสดุ
ผลผลิต : จัดทำศึกษา มาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์	๔,๗๒๑,๖๓๔	๑. ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร เป็นเงิน ๓,๗๙๔,๘๐๐ บาท ก. ค่าตอบแทนบุคลากรหลัก เป็นเงิน ๒,๖๔๒,๘๐๐ บาท ข. ค่าตอบแทนบุคลากรสนับสนุน เป็นเงิน ๑,๑๕๒,๐๐๐ บาท ๒. ค่าใช้จ่ายทางตรง เป็นเงิน ๙๒๖,๘๓๔ บาท	- หลักเกณฑ์ราคากลางการจ้างที่ปรึกษาตามหนังสือสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๙๐๗/๑๒๗๒๕ ลงวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๓ - อัตราค่าใช้จ่ายการจ้างที่ปรึกษาในการพิจารณา

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ	ราคากลาง/ระเบียบพัสดุ
			งบประมาณรายจ่าย ประจำปี ของสำนัก งบประมาณ ธันวาคม ๒๕๖๓
รวมจำนวนเงินที่ขอรับจัดสรร	๔,๗๒๑,๖๓๔		

๘. การอนุมัติจัดทำโครงการเพื่อขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน :

ลงชื่อ  ผู้จัดทำโครงการ (หม่อมหลวงกীরติสิทธิ์ ชยางกูร) นักวิชาการขนส่งชำนาญการ รักษาราชการแทน หัวหน้ากลุ่มมาตรฐานยานยนต์	ลงชื่อ  ผู้เสนอโครงการ (นายชีพ น้อมเสียร) ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์
ลงชื่อ  ผู้เห็นชอบโครงการ (นายยงยุทธ นาคแดง) รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก	ลงชื่อ  ผู้อนุมัติโครงการ (นายจิรุตม์ วิศาลจิตร) อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ร่าง
ขอบเขตของงาน (Terms of Reference - TOR)
โครงการศึกษามาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์

.....

๑. หลักการและเหตุผล

รถจักรยานยนต์เป็นประเภทรถที่มีผู้ขับขี่มากที่สุดเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ จากข้อมูลของกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก พบว่าในปี พ.ศ.๒๕๖๓ มีจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนสะสม จำนวน ๒ ๑,๕๖๗,๔๘๖ คัน โดยแบ่งเป็นประเภทรถจักรยานยนต์สาธารณะ (รย.๑๗) จำนวน ๑๗๐,๕๐๖ คัน และประเภทรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (รย.๑๒) จำนวน ๒๑,๓๙๖,๙๘๐ คัน หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๕๓.๗๒ ของจำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์สะสมทั่วประเทศ ผลการศึกษาดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า รถจักรยานยนต์เป็นรถที่สามารถเข้าถึงผู้ขับขี่ได้เป็นจำนวนมาก โดยมีวัตถุประสงค์ของการนำไปใช้ทั้งส่วนบุคคล และเพื่อให้บริการสาธารณะ ทั้งนี้ ด้วยการพัฒนาทางเทคโนโลยีช่วยให้รถจักรยานยนต์มีประสิทธิภาพสูงขึ้น การแข่งขันทางการตลาดที่สูงทำให้รถจักรยานยนต์มีราคาถูก และการทำการส่งเสริมการตลาด (Promotion) ของผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ จึงช่วยให้ผู้บริโภคเกิดแรงจูงใจและพฤติกรรมการซื้อได้โดยง่าย นอกจากนี้ ทิศทางแนวโน้มของการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (Big Bike) และรถจักรยานยนต์ระบบไฟฟ้า (Electric Vehicles: EV) เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งคาดว่าจะมาแทนที่รถจักรยานยนต์ระบบการเผาไหม้ภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) ในอนาคต เพื่อลดการใช้พลังงานน้ำมันและช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมได้

จากการศึกษาของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.) พบว่าคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่พบมากเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๒ คือ ๒๙,๒๘๙ ครั้ง ๓๗,๘๕๙ ครั้ง และ ๓๔,๑๖๔ ครั้ง ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่า คดีอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงทำให้รถจักรยานยนต์เป็นประเภทรถที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดมากเป็นอันดับ ๑ ซึ่งมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยมีสาเหตุมาจาก การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่เคารพกฎจราจร เมาสุรา และขับเร็ว ตามลำดับ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์มีสาเหตุส่วนใหญ่มาจากผู้ขับขี่ที่สำคัญแล้ว ยังมีสาเหตุมาจากปัจจัยสนับสนุนด้านอื่นๆ อีก เช่น ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ และการตรวจสภาพรถ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม แม้ว่ามนุษย์จะยังเป็นปัจจัยสำคัญที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ แต่ปัจจุบันมีการพัฒนาอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยในยานยนต์ทั้งในด้านการช่วยหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ (Active Safety) และการลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Passive Safety) โดยมีทั้งที่กำหนดเป็นมาตรฐานที่ยอมรับกันในระดับสากล เช่น UN Regulation หรือ Global Technical Regulation (GTR) เป็นต้น นอกจากนี้ในประเทศที่มีปริมาณรถจักรยานยนต์จำนวนมาก เช่น ประเทศญี่ปุ่น ประเทศไต้หวัน เป็นต้น ก็จะมีข้อกำหนดทางเทคนิคที่เป็นการเฉพาะสำหรับความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ซึ่งหากได้มีการศึกษาถึงรายละเอียดของข้อกำหนดทางเทคนิคที่มีกำหนดเฉพาะดังกล่าว อาจจะสามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยได้

สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีพันธกิจและหน้าที่หลักในการพัฒนาระบบควบคุม กำกับดูแลสภาพรถ และจัดทำมาตรฐานยานยนต์ให้มีประสิทธิภาพ เห็นสมควรให้มีการทบทวนและศึกษาอย่างละเอียดเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ใหม่และรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนแล้ว โดยทำการศึกษาข้อกำหนดทางเทคนิคเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งข้อกำหนดที่เป็นที่ยอมรับระดับสากล และข้อกำหนดเฉพาะบางประเทศที่อาจมีความเหมาะสมกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะพัฒนาแผนที่ยุทธศาสตร์ (Roadmap) สำหรับการจัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย รวมทั้งศึกษาทิศทางเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์เพื่อนำมาใช้ประกอบการจัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคด้วย ดังนั้น ด้วยหลักการและเหตุผลดังกล่าว จึงเห็นควรดำเนินโครงการศึกษาและจัดทำมาตรฐานด้าน

ความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทยในปัจจุบันและอนาคต เพื่อความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยให้เทียบเท่าสากล

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ รวบรวม ค้นหา และศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทั้งที่เกี่ยวข้องกับการหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ (Active Safety) และการลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Passive Safety) ของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน โดยอ้างอิงมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่กำหนดเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ในประเทศที่เป็นผู้นำด้านการผลิตและใช้งานรถจักรยานยนต์

๒.๒ รวบรวม ค้นหา และศึกษามาตรฐานและวิธีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ทั้งในและต่างประเทศ ที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งานรถจักรยานยนต์

๒.๓ จัดทำแผนที่ยุทธศาสตร์ (Roadmap) เพื่อพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์สำหรับรถจักรยานยนต์ใหม่ และจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนใช้งานอยู่ในปัจจุบัน เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยรถจักรยานยนต์ในประเทศให้เทียบเท่ากับมาตรฐานสากล

๓. ขอบเขตการดำเนินงาน

การศึกษามีรายละเอียดขั้นตอนและแนวทางดำเนินงานดังนี้

๓.๑ ส่วนงานที่ ๑: การจัดทำแผนการดำเนินงาน (Activity Plan) เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนการปฏิบัติงานและเตรียมความพร้อมในการดำเนินงานโครงการของที่ปรึกษา ประกอบด้วยขอบเขตงาน ดังนี้

๓.๑.๑ จัดทำรายละเอียดขอบเขตการดำเนินงาน (Scope of Work) วิธีการดำเนินการ (Methodology) แผนการดำเนินงาน (Project Schedule) พร้อมโครงสร้างองค์กรในการดำเนินงานโครงการ (Project Organization Structure) รายชื่อบุคลากรหลัก (Key Person) และสิ่งส่งมอบ (Deliverables) เพื่อแสดงให้เห็นถึงการทำให้ได้มาซึ่งผลการศึกษาและขอบเขตของงานตามที่ระบุไว้

๓.๒ ส่วนงานที่ ๒ : รวบรวม ค้นหา และศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทั้งที่เกี่ยวข้องกับการหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ (Active Safety) และการลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Passive Safety) ของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน โดยอ้างอิงมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่กำหนดเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ในประเทศที่เป็นผู้นำด้านการผลิตและใช้งานรถจักรยานยนต์

๓.๓ ส่วนงานที่ ๓ : รวบรวม ค้นหา และศึกษามาตรฐานและวิธีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ทั้งในและต่างประเทศ ที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งานรถจักรยานยนต์

๓.๓.๑ ศึกษามาตรฐานและวิธีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ทั้งในและต่างประเทศ เช่น ยุโรป ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย หรือจีน จำนวนอย่างน้อย ๒ ประเทศ

๓.๓.๒ จัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์

๓.๔ ส่วนงานที่ ๔ : จัดทำแผนที่ยุทธศาสตร์ (Roadmap) เพื่อพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์สำหรับรถจักรยานยนต์ใหม่ และจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนใช้งานอยู่ในปัจจุบัน เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยรถจักรยานยนต์ในประเทศให้เทียบเท่ากับมาตรฐานสากล

๓.๕ ส่วนงานที่ ๕ : การจัดประชุม เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดประชุมโครงการ การจัดการประชุมปรึกษาหารือ และการจัดการฝึกอบรมให้กับบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งประกอบด้วยขอบเขตงานต่างๆ ดังนี้

๓.๕.๑ จัดประชุมเปิดโครงการ (Kick off meeting) แก่คณะกรรมการกำกับการศึกษาโครงการฯ เพื่อนำเสนอและสร้างความเข้าใจร่วมกันในวัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงานโครงการ และสิ่งที่ต้องการได้รับการสนับสนุนผลักดันจากผู้บริหารและผู้เกี่ยวข้อง

๓.๕.๒ จัดประชุมปรึกษาหารือครั้งที่ ๑ เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ ในประเด็น

เรื่องการจัดทำมาตรฐานของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ กำหนดให้มีผู้เข้าร่วมประชุมอย่างน้อยจำนวน ๓๐ คน ณ กรมการขนส่งทางบก

๓.๕.๓ จัดประชุมประชาพิจารณ์ครั้งที่ ๒ เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ ในประเด็นเรื่องการจัดทำมาตรฐานของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ กำหนดให้มีผู้เข้าร่วมประชุมอย่างน้อยจำนวน ๓๐ คน ณ กรมการขนส่งทางบก

๓.๖ ส่วนงานที่ ๖ : การผลิตสื่อประชาสัมพันธ์ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการผลิตสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบวีดิทัศน์สรุปผลการดำเนินงานโครงการ ที่สามารถสื่อสารให้เข้าใจได้ง่าย โดยมีรายละเอียดต่างๆ ดังนี้

๓.๖.๑ ใช้เสียงบรรยายเป็นภาษาไทยที่มีความถูกต้องตามหลักไวยากรณ์และการใช้ภาษา

๓.๖.๒ ไฟล์ต้นฉบับมีความละเอียดขนาดความคมชัดสูง (High Definition)

๓.๖.๓ จัดทำวีดิทัศน์โดยแบ่งออกเป็น ๒ ชุด ได้แก่ ชุดที่ ๑ ความยาวไม่เกิน ๒ นาที ชุดที่ ๒ ความยาวไม่เกิน ๕ นาที

๔. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๔.๑ มาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์เทียบเท่าระดับสากล และมีความเหมาะสมกับบริบทในประเทศไทย

๔.๒ ช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นโดยมีสาเหตุมาจากส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์

๔.๓ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก มีแนวทางการดำเนินงานเพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ให้เทียบเท่าระดับสากล

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน

ระยะเวลาการศึกษาและดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒๔๐ วันนับถัดจากวันที่ได้มีการลงนามทำสัญญาจ้าง

๖. งบประมาณ

ขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวนเงิน ๔,๗๒๑,๖๓๔ บาท (สี่ล้านเจ็ดแสนสองหมื่นหนึ่งพันหกร้อยสามสิบบาทถ้วน)

๗. การส่งมอบรายงาน

ที่ปรึกษาต้องเริ่มดำเนินการตามระยะเวลาที่ระบุในสัญญาจ้าง และต้องนำเสนอรายงานผลการศึกษาให้ผู้จ้างภายในระยะเวลาที่กำหนด ดังนี้

๗.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report) ที่ปรึกษาต้องส่งมอบรายงานภายในระยะเวลา ๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนาม จำนวน ๑๐ ชุด โดยมีรายละเอียดประกอบด้วยเนื้อหาสาระตามขอบเขตงาน ดังนี้

๗.๑.๑ ขอบเขตการดำเนินงานข้อ ๓.๑.๑

๗.๑.๒ ขอบเขตการดำเนินงานข้อ ๓.๕.๑

๗.๑.๓ ขอบเขตการดำเนินงานข้อ ๓.๕.๒

๗.๒ รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) ที่ปรึกษาต้องส่งมอบรายงานภายในระยะเวลา ๑๒๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา จำนวน ๑๐ ชุด โดยมีรายละเอียดประกอบด้วยเนื้อหาสาระตามขอบเขตงาน ดังนี้

๗.๒.๑ ขอบเขตการดำเนินงานข้อ ๓.๒

๗.๒.๒ ขอบเขตการดำเนินงานข้อ ๓.๓.๑

๗.๒.๓ ขอบเขตการดำเนินงานข้อ ๓.๓.๒

๗.๓ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ที่ปรึกษาต้องส่งมอบรายงานภายในระยะเวลา ๑๘๐ วันนับถัดจากวันลงนามในสัญญา จำนวน ๑๐ ชุด โดยมีรายละเอียดประกอบด้วยเนื้อหาสาระตามขอบเขตงาน ดังนี้

๗.๓.๑ ขอบเขตการดำเนินงานข้อ ๓.๔

๗.๔ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ที่ปรึกษาต้องส่งมอบรายงานภายในระยะเวลา ๒๔๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา จำนวน ๑๐ ชุด โดยมีรายละเอียดประกอบด้วยเนื้อหาสาระตามขอบเขตงาน ดังนี้

๗.๔.๑ ขอบเขตการดำเนินงานข้อ ๓.๕.๓

๗.๔.๒ ขอบเขตการดำเนินงานข้อ ๓.๖

๘. คุณสมบัติของหน่วยงาน / นิติบุคคล/ บุคคลที่รับจ้างดำเนินการ

๘.๑ ที่ปรึกษาที่ประสงค์จะรับจ้าง ต้องเป็นส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการส่วนท้องถิ่น หน่วยงานอื่นซึ่งมีกฎหมายบัญญัติให้มีฐานะเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หน่วยงานอื่นใดที่มีกฎหมายหรือมติคณะรัฐมนตรีให้การสนับสนุน สถาบันการศึกษาของรัฐ หรือนิติบุคคล ซึ่งมีประสบการณ์ในการสำรวจ ตรวจสอบ วิเคราะห์ และมีผลงานเป็นที่ประจักษ์ ไม่น้อยกว่า ๒ เรื่อง ทั้งนี้ ต้องได้รับการขึ้นทะเบียนโดยศูนย์ที่ปรึกษาไทย กระทรวงการคลัง

๘.๒ บุคลากรหลักอย่างน้อยต้องประกอบด้วยดังนี้

ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวน (คน)	ระยะเวลา ปฏิบัติงาน (เดือน)
๑. ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาเอกด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	๑๕	๑	๘
๒. ผู้เชี่ยวชาญด้าน เทคโนโลยียานยนต์ ไฟฟ้า	ปริญญาโทด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือเทคโนโลยีสารสนเทศ หรือ สาขาที่เกี่ยวข้อง	๕	๑	๗
๓. ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ ด้านวิศวกรรมยาน ยนต์	ปริญญาโทด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	๑๐	๑	๘
๔. ผู้เชี่ยวชาญด้าน มาตรฐานการตรวจ สภาพรถ	ปริญญาโทด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	๕	๑	๗
๕. ผู้เชี่ยวชาญด้าน กฎหมาย	ปริญญาตรีด้านนิติศาสตร์ หรือ สาขาที่เกี่ยวข้อง	๑๐	๑	๕
๖. ผู้เชี่ยวชาญด้าน ระบบสารสนเทศ	ปริญญาโทด้านเทคโนโลยี สารสนเทศ หรือวิศวกรรมศาสตร์ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	๕	๑	๔

๘.๓ บุคลากรสนับสนุนเพียงพอในการดำเนินโครงการอย่างมีประสิทธิภาพ

๘.๔ ที่ปรึกษาที่ประสงค์จะรับจ้างต้องมีคุณสมบัติเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

๘.๔.๑ ต้องไม่อยู่ในฐานะเป็นผู้ไม่แสดงบัญชีรายรับรายจ่าย หรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญ

๘.๔.๒ ต้องรับจ่ายเงินผ่านบัญชีเงินฝากกระแสรายวัน เว้นแต่การรับจ่ายเงินแต่ละครั้งซึ่งมีมูลค่าไม่เกินสามหมื่นบาทคู่สัญญาอาจรับจ่ายเป็นเงินสดก็ได้

๙. หน้าที่และความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๙.๑ ที่ปรึกษาต้องปฏิบัติงานให้เป็นไปตามข้อผูกพัน และใช้ความรู้ความชำนาญอย่างดีที่สุดและเป็นไปตามมาตรฐานวิชาชีพที่สากลยอมรับ อีกทั้งต้องปฏิบัติงานเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อกรมการขนส่งทางบกอย่างสูงสุด

๙.๒ ที่ปรึกษาต้องปฏิบัติงานให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ โดยวางแผนการปฏิบัติงานให้เหมาะสมและเร่งรัดการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผน ความล่าช้าใดๆ อันเกิดขึ้นจากที่ปรึกษาจนเป็นเหตุให้ปฏิบัติงานไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด จะเป็นผลต่อการพิจารณาคุณสมบัติของที่ปรึกษาในโครงการอื่นๆ ที่จะมีขึ้นต่อไปในอนาคต

๙.๓ หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการปฏิบัติงานตามสัญญาแล้ว ที่ปรึกษาต้องพร้อมที่จะให้คำปรึกษาแนะนำแก่กรมการขนส่งทางบก เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับงานซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินการที่อาจเกิดขึ้นในภายหลัง โดยที่ปรึกษาต้องดำเนินการให้เป็นอย่างดี ไม่ล่าช้า มีประสิทธิภาพ และตรงตามความต้องการของกรมการขนส่งทางบก โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมแต่อย่างใด

๑๐. การจ่ายเงิน

ค่าจ้างที่ปรึกษาในโครงการฯ นี้ จะแบ่งการจ่ายเงินเป็นค่าจ้างที่ปรึกษา จำนวน ๕ งวด ดังนี้

๑๐.๑ งวดที่ ๑ จ่ายร้อยละ ๑๕ ของค่าจ้างทั้งหมดตามสัญญา

เมื่อที่ปรึกษาจัดส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๑๐ ชุด ภายใน ๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

๑๐.๒ งวดที่ ๒ จ่ายร้อยละ ๓๐ ของค่าจ้างทั้งหมดตามสัญญา

เมื่อที่ปรึกษาจัดส่งรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) จำนวน ๑๐ ชุด ภายใน ๙๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

๑๐.๓ งวดที่ ๓ จ่ายร้อยละ ๓๐ ของค่าจ้างทั้งหมดตามสัญญา

เมื่อที่ปรึกษาจัดส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน ๑๐ ชุด ภายใน ๒๑๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

๑๐.๔ งวดที่ ๔ จ่ายร้อยละ ๒๕ ของค่าจ้างทั้งหมดตามสัญญา

เมื่อที่ปรึกษาจัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๑๐ ชุด ภายใน ๒๔๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

๑๑. หลักประกันผลงานและการปรับผู้รับจ้าง

กรมการขนส่งทางบกจะหักเงินที่จ่ายในแต่ละครั้งในอัตราร้อยละ ๕ ของเงินค่าจ้าง เพื่อเป็นหลักประกันผลงานหรือให้ที่ปรึกษาใช้หนังสือค้ำประกันของธนาคารในประเทศที่มีอายุการค้ำประกันตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดวางค้ำประกันแทนเงินที่หักไว้ เมื่อผู้รับจ้างได้ปฏิบัติครบถ้วนตามสัญญาแล้ว กรมการขนส่งทางบกจะคืนเงินประกันผลงานดังกล่าวให้ผู้รับจ้างภายใน ๔๕ วัน นับตั้งแต่วันที่การจ่ายเงินงวดสุดท้าย

ในการดำเนินงานกรณีที่ผู้รับจ้างไม่สามารถส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ภายในสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ๆ เว้นแต่เหตุสุดวิสัยหรือเหตุที่ผู้รับจ้างพิสูจน์ได้ว่าไม่ใช่ความผิดของผู้รับจ้าง ผู้ว่าจ้างจะทำการปรับเป็นรายวันในอัตราวันละ ๐.๑ ของราคางานจ้างตามสัญญาโดยคิดเป็นรายวันนับจากวันสิ้นสุดสัญญา

๑๒. เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก

กำหนดเกณฑ์ด้านคุณภาพให้ที่ปรึกษาผ่านเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ (ตามเอกสารแนบ) ต้องมีคะแนนผ่านเกณฑ์ไม่น้อยกว่า ๗๐ คะแนน และกำหนดรายละเอียดหลักเกณฑ์การพิจารณา รวม ๑๐๐ คะแนน ดังนี้

๑๒.๑ ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา	๕๐	คะแนน
๑๒.๒ วิธีการบริหารและการปฏิบัติงาน	๓๐	คะแนน
๑๒.๓ ประเภทของที่ปรึกษาที่รัฐต้องการส่งเสริมหรือสนับสนุน	๒๐	คะแนน

๑๓. ข้อสงวนสิทธิ์

กรมการขนส่งทางบกขอสงวนสิทธิ์ทำสัญญา เมื่อได้รับอนุมัติงบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนแล้วเท่านั้น ในกรณีที่กรมการขนส่งทางบกมีความจำเป็น ไม่สามารถทำสัญญาจ้างตามที่ได้เจรจาตกลงว่าจ้างผู้รับจ้างได้ หรือมีเหตุผลจำเป็นอื่นๆ ที่เป็นอุปสรรคซึ่งทำให้ไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้ ให้ถือเป็นอันยกเลิกไป ผู้รับจ้างที่ได้รับการคัดเลือกไม่มีสิทธิ์โต้แย้งและเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ และกรมการขนส่งทางบกขอสงวนสิทธิ์ที่จะไม่ชี้แจงเหตุผลใดๆ ทั้งสิ้น

๑๔. ลิขสิทธิ์

ลิขสิทธิ์เอกสาร รายงานฉบับต่างๆ ข้อมูลผลการศึกษา สื่อประชาสัมพันธ์ รวมถึงข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการนี้ เป็นลิขสิทธิ์ของกรมการขนส่งทางบก และห้ามมิให้ที่ปรึกษาทำการเผยแพร่หรือใช้ประโยชน์ใดๆ ของข้อมูลที่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก เท่านั้น
