

กองส่งเสริมการบริการวิชาการ
รับที่.....1450
วันที่..... 8 พ.ค. 2569
เวลา..... 14.45น



มหาวิทยาลัยนเรศวร
รับที่.....03344
วันที่..... 8 พ.ค. 2569
เวลา..... 13.29 น.

ที่ คค ๐๔๐๙.๓/๑๕๖

คณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษา
กรรมการขนส่งทางบก
ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

Mo เมษายน ๒๕๖๙

เรื่อง ขอเชิญยื่นข้อเสนอจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาเพื่อทบทวนและเสนอแนวทางการพัฒนา
ระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Qualified Public Bus : Q - Bus) เพื่อส่งเสริม
ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยวิธีคัดเลือก ครั้งที่ ๒

เรียน อธิการบดี มหาวิทยาลัยนเรศวร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ขอบเขตของงาน (Terms of Reference) โครงการศึกษาเพื่อทบทวนและเสนอแนวทางการ
พัฒนาระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Qualified Public Bus : Q - Bus)
เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวน ๑๘ หน้า
๒. รายละเอียดราคากลาง จำนวน ๒ หน้า

ด้วย กรรมการขนส่งทางบก มีความประสงค์จะจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนิน โครงการศึกษาเพื่อทบทวน
และเสนอแนวทางการพัฒนาระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Qualified Public Bus : Q - Bus)
เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยวิธีคัดเลือก โดยมีขอบเขตงานตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑
และเห็นว่าหน่วยงานของท่านมีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่เกี่ยวข้อง จึงขอเชิญชวน
ให้ยื่นข้อเสนอเพื่อเข้ารับการพิจารณาคัดเลือกเป็นที่ปรึกษาโครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. วงเงินราคากลาง ๔,๗๓๙,๕๙๒.๐๐ บาท (สี่ล้านเจ็ดแสนสามหมื่นเก้าพันห้าร้อยเก้าสิบ
สองบาทถ้วน) ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๒. ระยะเวลาดำเนินโครงการ ๒๔๐ วัน

๓. คุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในหัวข้อ “๓. คุณสมบัติของที่ปรึกษา”

๔. เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๕. กำหนดยื่นข้อเสนอ ในวันพฤหัสบดีที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๙ ระหว่างเวลา ๐๘.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.

โดยให้ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ ณ ส่วนพัสดุและแผนป้ายทะเบียนรถ อาคาร ๖ ชั้น ๔ กรรมการขนส่งทางบก หากพ้น
กำหนดเวลาดังกล่าวแล้ว กรรมการขนส่งทางบกจะไม่พิจารณารับข้อเสนอโดยเด็ดขาด โดยให้จัดทำหนังสือ
นำส่งแนบพร้อมผนึกซองเอกสารหลักฐานการยื่นข้อเสนอ จำนวนซองถึง “โครงการศึกษาเพื่อทบทวน
และเสนอแนวทางการพัฒนาระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Qualified Public Bus : Q - Bus)
เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน” แยกเป็น ๓ ซอง ประกอบด้วย

๕.๑) ซองเอกสารส่วนที่ ๑ คุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ

๕.๒) ซองเอกสารส่วนที่ ๒ ข้อเสนอด้านเทคนิค

๕.๓) ซองเอกสารส่วนที่ ๓ ข้อเสนอด้านราคา

/ทั้งนี้...

ทั้งนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอต้องยื่นเอกสารหลักฐานทั้งหมดจำนวน ๗ ชุด ประกอบด้วยต้นฉบับ ๑ ชุด และสำเนา ๖ ชุด โดยต้องแสดงรายละเอียดของข้อเสนอทั้งหมด อนึ่ง การดำเนินการจ้างที่ปรึกษาในคณะกรรมการฯ จะดำเนินการตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมถึงกฎ ระเบียบ และประกาศที่ออกตามกฎหมายนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นางชนิษฐา จันทรการจร)

นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ
ประธานกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาฯ

คณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษา
โครงการศึกษาเพื่อทบทวนและเสนอแนวทางการพัฒนา
ระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ
(Qualified Public Bus : Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนน
โทร. ๐ ๒๒๗๑ ๘๕๐๖

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

ขอบเขตของงาน (Terms of Reference)
โครงการศึกษาเพื่อทบทวนและเสนอแนวทางการพัฒนา
ระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ
(Qualified Public Bus : Q-Bus)
เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๑. หลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกและมีแนวโน้มทวีความรุนแรงมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมของประชากรโลก รวมถึงประเทศไทยด้วยเช่นกัน ขณะที่ภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๖ (Global Status Report on Road Safety ๒๐๒๓) โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization ; WHO) พบว่า ปัจจุบันอัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนเพิ่มขึ้นเป็น ๑.๑๙ ล้านรายต่อปี โดยประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดเป็นลำดับที่ ๙ ของโลกโดยมีประมาณการผู้เสียชีวิต ๒๕ ราย ต่อประชากรหนึ่งแสนราย หรือมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ ๑๗,๙๑๔ ราย (เฉลี่ย ๕๐ รายต่อวัน)

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ สถิติข้อมูลผู้เสียชีวิตสะสมในประเทศไทย จากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC) พบว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสะสม ๑๒,๕๑๒ ราย แม้ในภาพรวมสถานการณ์การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อย โดยมีข้อมูลผู้เสียชีวิตลดลงจากเดิม แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชียและภูมิภาคอาเซียน รัฐบาลจึงได้กำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้ร้อยละ ๕๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ และไม่เกิน ๑๒ รายต่อประชากรแสนราย หรือ ๘,๔๗๘ ราย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ จากสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของรถโดยสารสาธารณะของประเทศไทยของกรมการขนส่งทางบกพบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ รถโดยสารสาธารณะประเภทรถโดยสารประจำทางเกิดอุบัติเหตุสูงสุดจำนวน ๑๒๓ ครั้ง หรือคิดเป็นร้อยละ ๗๒.๓๕ ของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด และรถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน ๔๗ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๖๕ และมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ มากที่สุด ได้แก่ รถโดยสาร ๑ ชั้น คิดเป็นร้อยละ ๔๕.๒๔ รองลงมาได้แก่รถโดยสาร ๒ ชั้น คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๒๑ รถตู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๘๖ รถโดยสารสองแถว คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๑๒ และรถมินิบัส คิดเป็นร้อยละ ๓.๕๗ สร้างความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะเป็นอย่างมาก

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก ได้รับการจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อดำเนินโครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Qualified Bus : Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญ ๔ ประการ คือ

๑. เพื่อสร้างระบบคัดกรองผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ ที่มีการบริหารจัดการเดินรถได้อย่างมีคุณภาพ ทำให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น

๒. เพื่อศึกษาและออกแบบหลักเกณฑ์ แนวทาง วิธีการประเมิน และสร้างเครื่องมือในการประเมินผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. ๒. ทตส. ๓. ทพภ. ๔. ทขร. ๕. ทกม. ๒
๖. ทขก. ๗. ทขป.๑. ๘. ทสม. ๙. ทตช.
๑๐. ทพส. (เลขานุการ) ๑๑. ปรัชญา (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๑๒. สิริวิชญ์ (ผู้ช่วยเลขานุการ)

๓. เพื่อกระตุ้นให้ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ ทั้งรถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง ยกระดับการจัดการเดินรถให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น ให้เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการโดยทั่วไป

๔. เพื่อสร้างความตระหนักรู้แก่ประชาชนทั่วไป ในการควบคุม กำกับ ดูแลมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ และสร้างความมั่นใจในความปลอดภัย ในการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ

โดยขอบเขตการศึกษาตามโครงการฯ เป็นการกำหนดมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ และข้อมูลการประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ เฉพาะรถโดยสารประจำทางหมวด ๒ และ หมวด ๓ และรถโดยสารไม่ประจำทาง ทั้งนี้ จากผลการดำเนินงานตามโครงการข้างต้น ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ กรมการขนส่งทางบก ได้ออกประกาศกรมการขนส่งทางบกเพื่อกำหนดและติดเครื่องหมายรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ และแต่งตั้งคณะกรรมการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ เพื่อให้การรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ

ในการดำเนินงานตามนโยบายของกรมการขนส่งทางบก สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร ได้กำหนดเป็นกระบวนการงานในการปฏิบัติงานประจำ เพื่อพิจารณาประเมินผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะตามหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ เพื่อให้การรับรองมาตรฐาน Q-Bus ตามคำขอของผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ โดยปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรองมาตรฐาน Q-Bus ดังนี้

๑) ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวด ๒ จำนวน ๕ เส้นทาง คิดเป็นร้อยละ ๒.๖ ของจำนวนเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๒ ทั้งหมด โดยมีจำนวนรถที่ได้รับการรับรองจำนวนทั้งสิ้น ๘๘ คัน

๒) ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวด ๓ จำนวน ๕ เส้นทาง คิดเป็นร้อยละ ๒.๐๐ ของจำนวนเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๓ ทั้งหมด โดยมีจำนวนรถที่ได้รับการรับรองจำนวนทั้งสิ้น ๕๑ คัน

๓) ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน ๒๖ ราย คิดเป็นร้อยละ ๐.๗๕ ของจำนวนผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทางทั้งหมด จำนวนรถ ๒,๓๑๐ คัน

จากสถิติผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๘ มีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะเพียงร้อยละ ๑ ของจำนวนผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะเท่านั้น และจากการดำเนินการที่ผ่านมา พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กซึ่งยังขาดความพร้อมในการดำเนินการตามข้อกำหนดมาตรฐานด้านการบริหารจัดการองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้ง สิทธิประโยชน์เมื่อได้รับการรับรองมาตรฐานฯ ยังไม่สามารถจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งลงทุนสำหรับการเตรียมการเพื่อเข้าสู่ระบบการรับรองมาตรฐานฯ ทำให้จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่สนใจสมัครเข้ารับการรับรองมาตรฐานฯ ยังไม่บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ ในส่วนของกระบวนการในการให้การรับรอง ตั้งแต่การยื่นขอการรับรอง เอกสารหลักฐานที่ใช้สำหรับการพิจารณา รูปแบบการตรวจประเมิน ยังมีความซับซ้อน ทำให้ยากต่อการผลักดันให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ ให้เป็นที่ยอมรับและสร้างความน่าเชื่อถือแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ
๑. ผนส. On ๒. ทตส. Hy ๓. ทผก. Am ๔. ทขร. J ๕. ทกม. ๒ Am
๖. ทขก. So ๗. ทขป.๑. Am ๘. ทสม. Am ๙. ทตช. Am
๑๐. ทพส. Chw (เลขานุการ) ๑๑. ปรัชญา PS (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๑๒. สิริวิษญ์ Sir (ผู้ช่วยเลขานุการ)

สำหรับข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ จากการตรวจสอบข้อมูลประวัติของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานฯ พบว่าไม่มีผู้ประกอบการขนส่งรายใดมีประวัติการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่มีมูลค่าความเสียหายเกิน ๓๐๐,๐๐๐ บาท อันนำไปสู่การถูกเพิกถอนใบรับรอง อย่างไรก็ตาม จากสถิติการเกิดเหตุการณ์อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการขนส่งกลุ่มอื่น ยังปรากฏอุบัติเหตุที่เป็นกรณีรุนแรง สร้างภาพลักษณ์ที่ไม่ดีต่อการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะโดยรวม สะท้อนให้เห็นว่าการประกอบการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง ในกลุ่มอื่น ๆ ยังคงมีปัญหาอยู่ในหลาย ๆ ด้าน ตัวอย่างเช่น คุณภาพรถ การกำกับดูแลพนักงานขับรถ รูปแบบการบริการ การบริหารจัดการเดินรถ รวมไปถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่อรายได้ในการประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นต้นเหตุที่สำคัญให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่สามารถพัฒนาการประกอบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพได้ ประกอบกับปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้ออกข้อกำหนดเพิ่มเติมสำหรับรถโดยสารสาธารณะในการกำกับดูแล ส่งเสริม ยกระดับคุณภาพการประกอบการขนส่ง ให้มีมาตรฐานความปลอดภัยสูงขึ้น มาตรฐานการบริการที่มีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ ตลอดจนส่งเสริมการใช้ประเภทรถโดยสารที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาและปิดช่องว่างในการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) กรมการขนส่งทางบก โดยสำนักงานขนส่งผู้โดยสาร จึงจำเป็นต้องเร่งยกระดับมาตรฐานฯ และให้ความสำคัญกับการรับรองมาตรฐานฯ ไปยังผู้ประกอบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกกลุ่ม รวมทั้ง ทบทวนกระบวนการ ขั้นตอน วิธีการ และหลักเกณฑ์ข้อกำหนดในการรับรองมาตรฐานฯ โดยจะต้องพิจารณาดำเนินการในทุกมิติ ในส่วนการพิจารณาทบทวนเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพความปลอดภัย แนวทางการพัฒนาระบบงานการประเมิน การพิจารณาสิทธิประโยชน์ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ผ่านการประเมินและได้รับการรับรองมาตรฐานฯ พัฒนาความร่วมมือในการผลักดันมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะให้เป็นที่ยอมรับ ตลอดจนรูปแบบวิธีการติดตาม ประเมินผล ส่งเสริมประสิทธิภาพการประกอบการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การติดตาม ประเมินผลด้านความปลอดภัยในการให้บริการอย่างต่อเนื่อง และจริงจัง

สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบกได้ตระหนักถึงความสำคัญ และความจำเป็นเร่งด่วนในการผลักดัน กระตุ้น และสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ ทั้งรถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง ในแต่ละกลุ่ม ซึ่งจำแนกตามหมวดการเดินทาง ขนาดของผู้ประกอบการ ตลอดจนรูปแบบการจัดตั้ง ประเภทการประกอบการขนส่ง ลักษณะการให้บริการ ตลอดจนมาตรฐานรถที่ให้บริการ ให้ความสำคัญในการพัฒนาการประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ ให้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ และสามารถยกระดับคุณภาพความปลอดภัยในการให้บริการแก่ผู้โดยสารและผู้ใช้รถใช้ถนน รวมทั้งให้ความสำคัญในการขอรับการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) และมุ่งรักษามาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) ที่ได้รับให้อยู่ในระดับดียิ่งขึ้น จึงเห็นควรเร่งทบทวนกระบวนการให้การรับรอง หลักเกณฑ์ แนวทาง วิธีปฏิบัติงานในการประเมิน และรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ให้สามารถตอบสนองอุตสาหกรรมรถโดยสารสาธารณะที่ท่องเที่ยว และตอบสนองต่อนโยบายการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนให้สามารถนำเทคโนโลยีดิจิทัล ที่เหมาะสม ทันสมัย มาใช้เป็นเครื่องมือเพื่ออำนวยความสะดวกในขั้นตอนการให้การรับรอง คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

- | | | | | |
|----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|
| ๑. ผนส. <u>[Signature]</u> | ๒. ทตส. <u>[Signature]</u> | ๓. ทผภ. <u>[Signature]</u> | ๔. ทขร. <u>[Signature]</u> | ๕. ทกม. ๒ <u>[Signature]</u> |
| ๖. ทขก. <u>[Signature]</u> | ๗. ทขป.๑. <u>[Signature]</u> | ๘. ทสม. <u>[Signature]</u> | ๙. ทตข. <u>[Signature]</u> | |
๑๐. ทพส. ๒ ๒๕๖๔ (เลขานุการ) ๑๑. ปรีชญา [Signature] (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๑๒. สิริวิญญ์ [Signature] (ผู้ช่วยเลขานุการ)

ทั้งในส่วนเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ ผู้บริหารกรมการขนส่งทางบก และประชาชนผู้ใช้บริการ สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร จึงขอเสนอ “โครงการศึกษาเพื่อทบทวน และเสนอ แนวทางการพัฒนาระบบรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Qualified Public Bus : Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน” ต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาการรับรองมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) ที่ผ่านมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ในทุกมิติ อาทิ กระบวนการปฏิบัติงานในการประเมิน เกณฑ์คุณภาพ ด้านความปลอดภัยที่กำหนดไว้ สิทธิประโยชน์จากการได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) การกระตุ้นหรือการสร้างแรงจูงใจให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง เป็นต้น

๒.๒ เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุระหว่างรถที่ได้รับการรับรอง มาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) กับรถโดยสารสาธารณะ

๒.๓ เพื่อศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบการรับรองมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะในต่างประเทศ ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการประกอบการขนส่งและคุณภาพด้านความปลอดภัย

๒.๔ เพื่อพิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์การรับรองมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) วิธีการประเมิน และเครื่องมือที่ใช้ในการประเมิน ตลอดจนกระบวนการปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่ง ผู้โดยสาร และเสนอแนวทางในการปรับปรุงหลักเกณฑ์การรับรองมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) วิธีการประเมิน และเครื่องมือที่ใช้ในการประเมิน ให้สอดคล้องกับบริบท และเทคโนโลยีในปัจจุบัน และให้ครอบคลุมรถโดยสารสาธารณะทุกกลุ่ม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ ในภาพรวมของประเทศ

๒.๕ เพื่อศึกษาและพัฒนาแนวทางการดำเนินงานร่วมกับผู้ประกอบการขนส่ง ในการสร้างความตระหนัก การให้ความสำคัญที่จะยกระดับมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะ การให้ความสำคัญในการ ขอรับการประเมินมาตรฐาน โดยมีเป้าหมายร่วมกัน ในการยกระดับคุณภาพด้านความปลอดภัยของรถโดยสาร สาธารณะ และในขณะเดียวกัน ก็สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการประกอบการขนส่ง ได้อีกด้วย

๓. ขอบเขตการศึกษา

๓.๑ กำหนดนิยาม

รถโดยสารสาธารณะ หมายถึง

- ๑. รถโดยสารประจำทาง เส้นทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง และหมวด ๔ กรุงเทพฯ
- ๒. รถโดยสารประจำทาง เส้นทางหมวด ๑ และ ๔ ในส่วนภูมิภาค
- ๓. รถโดยสารประจำทาง เส้นทางหมวด ๒
- ๔. รถโดยสารประจำทาง เส้นทางหมวด ๓
- ๕. รถโดยสารไม่ประจำทาง

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

- | | | | | |
|---|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|
| ๑. ผนส. <u>[Signature]</u> | ๒. ทตส. <u>[Signature]</u> | ๓. ทผก. <u>[Signature]</u> | ๔. ทขร. <u>[Signature]</u> | ๕. ทดม. ๒ <u>[Signature]</u> |
| ๖. ทขก. <u>[Signature]</u> | ๗. ทขป.๑. <u>[Signature]</u> | ๘. ทสม. <u>[Signature]</u> | ๙. ทตช. <u>[Signature]</u> | |
| ๑๐. ทพส. <u>ช นว</u> (เลขานุการ) ๑๑. ปรัชญา <u>PS</u> (ผู้ช่วยเลขฯ) ๑๒. สิริวิชญ์ <u>ศิริพงษ์</u> (ผู้ช่วยเลขฯ) | | | | |

๓.๒ การดำเนินการศึกษา

ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษาตามขอบเขตที่กำหนดดังต่อไปนี้

ส่วนที่ ๑ : การทบทวนวรรณกรรม และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดขอบเขตปัญหา

๑. ทบทวนการกำหนดมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะและการดำเนินการที่ผ่านมาของประเทศไทย และระบุสถานการณ์ปัญหา (Root Cause Analysis) ที่เกี่ยวข้องกับการรับรองมาตรฐานทั้งวิธีการรับรอง ระยะเวลา ระเบียบผลและสิทธิประโยชน์ที่ผู้ได้รับการรับรอง

๒. ศึกษารูปแบบการใช้งานรถโดยสารเพื่อการเดินทางทัศนศึกษาหรือเดินทางระยะไกล อาทิ ข้อกำหนดด้านตัวรถ อุปกรณ์ความปลอดภัย ถังดับเพลิง ประตูฉุกเฉิน ทักษะของพนักงานขับรถและพนักงานผู้ช่วย การวางแผนการเดินทาง เส้นทางเดินทาง การดูแลผู้โดยสารที่เป็นเด็กระหว่างการเดินทาง การช่วยเหลือกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน รวมถึงการซักซ้อมการดำเนินการ เป็นต้น เพื่อออกแบบเกณฑ์การประเมินที่เหมาะสมกับลักษณะการใช้งาน

๓. ศึกษา รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ อย่างน้อย ๕ ปี ย้อนหลังเพื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ เปรียบเทียบกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพ

๔. ศึกษาการกำหนดมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารของต่างประเทศ (Best practices) อย่างน้อย ๕ ประเทศ ที่อยู่ในทวีปยุโรป ทวีปอเมริกาเหนือ ทวีปออสเตรเลีย และทวีปเอเชีย ซึ่งประกอบไปด้วยประเด็น ดังต่อไปนี้

๔.๑ รูปแบบการกำหนดมาตรฐานคุณภาพ และการส่งเสริมความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ

๔.๒ คุณสมบัติพื้นฐานและลักษณะเฉพาะของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ

๔.๓ หลักเกณฑ์ แนวทางและระยะเวลาการรับรองสำหรับมาตรฐานคุณภาพสำหรับรถโดยสารแต่ละประเภท

๔.๔ รูปแบบวิธีการ ขั้นตอนในการรับรองมาตรฐานคุณภาพ รวมถึง ระยะเวลาที่ใช้สำหรับการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ

๔.๕ เครื่องมือ ระบบฐานข้อมูล หรือเทคโนโลยีที่ใช้ในการกำกับและติดตามเพื่อควบคุมมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ

๔.๖ ความร่วมมือ หรือสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะควรได้รับ รวมถึงมาตรการจูงใจต่างๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบการรับรองมาตรฐาน

๔.๗ แนวทางการบริหารจัดการสู่ประเด็นด้าน Green Transportation

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. [Signature] ๒. ทตส. [Signature] ๓. ทผก. [Signature] ๔. ทขร. [Signature] ๕. ทกม. ๒ [Signature]
๖. ทชก. [Signature] ๗. ทขป.๑. [Signature] ๘. ทสม. [Signature] ๙. ทตช. [Signature]
๑๐. ทพส. [Signature] (เลขานุการ) ๑๑. ปรัชญา [Signature] (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๑๒. สิริวิชญ์ [Signature] (ผู้ช่วยเลขานุการ)

๕. ทบทวนผลการศึกษา แผนพัฒนาหรือแผนปฏิบัติการของประเทศไทย ซึ่งประกอบไปด้วยประเด็น ดังต่อไปนี้

- ๕.๑ ทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ๆ
- ๕.๒ การกำกับ ควบคุม ดูแลผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะในแต่ละประเภท
- ๕.๓ นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะแต่ละประเภท
- ๕.๔ การกำหนดมาตรฐานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยสำหรับระบบรถโดยสารสาธารณะ

๕.๕ ระบบ เครื่องมือหรือเทคโนโลยีที่ใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลการให้บริการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในระบบขนส่งสาธารณะ

๕.๖ แนวทางการบริหารจัดการสู่ประเด็นด้าน Green Transportation

๖. ศึกษาและทบทวนกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบ ซึ่งประกอบไปด้วยประเด็น ดังต่อไปนี้

- ๖.๑ การรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ
- ๖.๒ การให้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารแต่ละประเภทของประเทศไทย
- ๖.๓ ลักษณะการให้บริการของรถโดยสารแต่ละประเภททั้งรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง

๗. ทบทวนโครงสร้างองค์กร แนวทางการดำเนินงานของโครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Qualified Bus : Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อเป็นแนวทางสำหรับข้อเสนอปรับปรุง และพัฒนาระบบการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลเพิ่มขึ้นและยั่งยืน

๘. สัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อรวบรวมความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อย ๒๕ ราย อาทิ หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านพลังงาน ด้านการควบคุมมลพิษ ภาคเอกชน หรือองค์กรอิสระ สำหรับการคุ้มครองผู้บริโภค ด้านประกันภัย ด้านการท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม สถาบันการศึกษา และผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อประกอบการวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางและมาตรการในการสนับสนุน ส่งเสริม และสร้างแรงจูงใจให้เกิดมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง

๙. ทบทวนแนวทางการเสริมสร้างศักยภาพบุคลากร (Capacity building) ที่รับผิดชอบงานรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ เกี่ยวกับความรู้พื้นฐานด้านระบบมาตรฐานสากล การรับรองมาตรฐานรถโดยสารหรือการประเมินความปลอดภัยทางถนน เป็นต้น

ส่วนที่ ๒ : การวิเคราะห์การรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะและกำหนดประเด็นการพัฒนาระดับมาตรฐานคุณภาพผู้ประกอบการรถโดยสารเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นในความปลอดภัยการขนส่งสาธารณะ อย่างน้อยประกอบไปด้วยข้อเสนอแนะประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

- | | | | | |
|----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|
| ๑. ผนส. <u>Am</u> | ๒. ทตส. <u>kp</u> | ๓. ทผภ. <u>[Signature]</u> | ๔. ทขร. <u>จ.</u> | ๕. ทกม. ๒ <u>[Signature]</u> |
| ๖. ทชก. <u>[Signature]</u> | ๗. ทขป.๑. <u>[Signature]</u> | ๘. ทสม. <u>[Signature]</u> | ๙. ทตช. <u>[Signature]</u> | |
๑๐. ทพส. ทพว (เลขานุการ) ๑๑. ปรัชญา PR (ผู้ช่วยเลขฯ) ๑๒. สิริวิชญ์ สิน (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑. สถานการณ์ปัญหาการรับรองมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะในแต่ละประเภทของประเทศไทย อาทิ จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ จำนวนรถที่ได้รับการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ ระยะเวลาในการขับขี่และการหยุดพัก ประวัติการเกิดอุบัติเหตุ ประวัติการร้องเรียน การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประวัติการตรวจสภาพรถของผู้ประกอบการขนส่งก่อนยื่นสมัครเข้ารับการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ เช่น จำนวนครั้งในการตรวจสภาพรถตามรอบภาษี เป็นต้น เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการออกแบบแนวทาง จัดทำข้อเสนอแนะการปรับปรุงการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ การกำกับควบคุม และติดตามให้เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ

๒. ระบุประเด็นในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการประกอบการขนส่ง อาทิ การบริหารจัดการองค์กร มาตรฐานของตัวรถและอุปกรณ์ เทคโนโลยียานยนต์ การบำรุงรักษารถ ความพร้อมของรถเพื่อการเดินทางที่ปลอดภัย ความรู้และทักษะของผู้ขับรถ ความพร้อมด้านร่างกายและจิตใจของผู้ขับรถ ตลอดจนการเดินทาง การติดตามการเดินทาง มาตรการการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นต้น

๓. ความเหมาะสมของเกณฑ์ในการรับรองรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) ในปัจจุบัน ความเหมาะสมของหลักเกณฑ์ในการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) กับลักษณะการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการขนส่งในปัจจุบัน

๔. กำหนดกลุ่มเป้าหมายและจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานแต่ละกลุ่ม อาทิ ผู้ประกอบการขนส่งประจำทาง เส้นทางหมวด ๑ หมวด ๒ หมวด ๓ และหมวด ๔ ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง เป็นต้น

๕. สิทธิประโยชน์ของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ทบทวนสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการขนส่งได้รับในปัจจุบัน และวิเคราะห์ความเหมาะสมของสิทธิประโยชน์ โดยครอบคลุมถึงประเด็นเกี่ยวกับรายได้ การเข้าถึงตลาด การตรวจสภาพและสิทธิประโยชน์อื่นๆ รวมถึงสรรหากรอบความร่วมมือจากหลายภาคส่วน เพื่อส่งเสริมให้เกิดแรงจูงใจเข้าสู่มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในระบบขนส่งสาธารณะ

ส่วนที่ ๓: การรับฟังความคิดเห็น

๑. สํารวจข้อมูลผู้ใช้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจังหวัดอื่น ๆ ในส่วนภูมิภาคอย่างน้อย ๕ จังหวัด (โดยกำหนดจำนวนแบบสำรวจตามหลักการกำหนดขนาดตัวอย่างสำหรับการวิจัยแบบสำรวจ) ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับช่องทางการรับทราบข้อมูลข่าวสารการใช้บริการ ช่องทางการติดต่อ ความถี่ในการใช้บริการ ประสพการณ์จากการใช้บริการ ความคาดหวังต่อการใช้บริการและความพึงพอใจต่อการใช้บริการ รายละเอียด ดังนี้

- ๑.๑ สํารวจข้อมูลผู้ใช้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รายละเอียดดังนี้
 - ๑.๑.๑ ผู้เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางในเขตเมือง (หมวด ๑ และหมวด ๔)
 - ๑.๑.๒ ผู้เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง (หมวด ๒)
 - ๑.๑.๓ ผู้เดินทางและผู้จ้างงานรถโดยสารไม่ประจำทาง

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. [Signature] ๒. ทตส. [Signature] ๓. ทพภ. [Signature] ๔. ทขร. [Signature] ๕. ทกม. ๒ [Signature]
 ๖. ทชก. [Signature] ๗. ทขป.๑. [Signature] ๘. ทสม. [Signature] ๙. ทตข. [Signature]
 ๑๐. ทพส. ช.ค.ว. (เลขานุการ) ๑๑. ปรัชญา [Signature] (ผู้ช่วยเลขขา) ๑๒. สิริวิทย์ [Signature] (ผู้ช่วยเลขขา)

- ๑.๒ สํารวจข้อมูลผู้ใช้บริการในเขตภูมิภาค ๕ จังหวัด รายละเอียดดังนี้
 - ๑.๒.๑ ผู้เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางในเขตเมือง (หมวด ๑ และหมวด ๔)
 - ๑.๒.๒ ผู้เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง (หมวด ๓)
 - ๑.๒.๓ ผู้เดินทางและผู้จ้างงานรถโดยสารไม่ประจำทาง

๒. จัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้เสีย รวมถึงผู้ประกอบการขนส่งที่สามารถเข้าสู่กระบวนการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ จำนวน ๕ ครั้ง (กรุงเทพมหานคร ๑ ครั้ง ภูมิภาค ๔ ครั้ง) โดยมีผู้เข้าร่วมในแต่ละครั้งไม่น้อยกว่า ๓๐ คน และรวบรวมความคิดเห็นจากผู้ประกอบการขนส่งผ่านช่องทางออนไลน์ ทั้งจากผู้ประกอบการขนส่งที่เคยได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ มาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารประจำทาง รวมถึงผู้ประกอบการขนส่งที่สนใจรับการรับรองในอนาคต และสามารถสะท้อนผลจากการรับฟังข้อคิดเห็นสู่การพัฒนาระบบการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ

ส่วนที่ ๔ : การจัดทำข้อเสนอแนะ

นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาตามส่วนที่ ๑ - ๓ มาวิเคราะห์และสังเคราะห์เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับรายละเอียดของมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ โดยครอบคลุมประเด็นข้อเสนอแนะต่าง ๆ ดังนี้

๑ หลักเกณฑ์การรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ โดยกำหนดรายละเอียดหลักเกณฑ์ที่ใช้กับผู้ประกอบการขนส่งให้สอดคล้องกับประเภทการให้บริการและมาตรฐานรถ

๒ กระบวนการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับกระบวนการให้การรับรอง การต่ออายุการรับรอง การยกเลิกการรับรอง ระยะเวลาในการให้การรับรอง การกำกับ ดูแล ติดตามและประเมินผล โดยครอบคลุมถึงประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๒.๑ แนวทางการตรวจประเมิน ซึ่งประกอบไปด้วยขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติงาน ทั้งในกรณีการตรวจประเมินเอกสารเพื่อให้การรับรอง/การต่ออายุ และการตรวจประเมินภาคสนาม รวมถึงขั้นตอนการกำกับ ดูแล ติดตามและประเมินผล และการยกเลิกการรับรอง พร้อมทั้งจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับผู้ตรวจประเมินจำนวน ๑๕ ชุด

๒.๒ รายละเอียด/เงื่อนไข เกี่ยวกับผู้ตรวจประเมิน หลักสูตรการอบรม แนวทางการทดสอบอายุของการแต่งตั้งผู้ตรวจประเมิน แนวทางการต่ออายุผู้ตรวจประเมิน รวมถึงเปรียบเทียบความเหมาะสมของรูปแบบการตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) ระหว่างกลไกต่างๆ ได้แก่

(๑) การมอบหมายเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกในส่วนภูมิภาคเป็นผู้ตรวจประเมิน โดยศึกษาความโปร่งใสในกรณีที่กรมการขนส่งทางบกมีบทบาทหน้าที่เป็นทั้งผู้ตรวจประเมิน และเป็นผู้ให้การรับรอง และศึกษากรณีการนำไปรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเฉพาะด้านมาใช้ประกอบการพิจารณารับรองมาตรฐาน Q-Bus โดยเฉพาะในด้านที่ต้องการผลักดัน เช่น การเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Transport) เพื่อลดภาระของผู้ประกอบการ ลดความซ้ำซ้อนในการตรวจประเมินของแต่ละด้าน และสร้างความน่าเชื่อถือของมาตรฐานดังกล่าว ทั้งนี้ ให้ศึกษาเกี่ยวกับอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติหน้าที่เพื่อรองรับภารกิจการตรวจประเมินตามมาตรฐาน Q-Bus ที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานตามภารกิจหลักของกรมการขนส่งทางบก คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. Or ๒. ทตส. kp ๓. ทผภ. Am ๔. ทขร. 5. ๕. ททท.๒ Am
 ๖. ททก. San ๗. ทขป.๑. Am ๘. ทสม. Am ๙. ทตช. Sm
 ๑๐. ทพส. ทพส (เลขานุการ) ๑๑. ปรัชญา Pr (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๑๒. สิริวิชญ์ Rat (ผู้ช่วยเลขานุการ)

โดยให้วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค ข้อจำกัด และนำเสนอแนวทางการเพิ่มอัตรากำลังเพื่อดำเนินงานดังกล่าว
ในระยะ ๕ ปี

(๒) การมอบหมายหน่วยงานอิสระ (Independent Body: IB) โดยศึกษาเกี่ยวกับ
คุณสมบัติของหน่วยงานอิสระ และผลกระทบด้านต้นทุนของผู้ประกอบการโดยสาธารณะที่เพิ่มขึ้นหาก
ประสงค์ขอรับการตรวจประเมิน รวมถึงดำเนินการวิเคราะห์มาตรการในการควบคุมคุณภาพของ
แต่ละหน่วยงานอิสระ เช่น การกำหนดให้หน่วยงานที่จะเป็นผู้ตรวจประเมินต้องเข้ารับการฝึกอบรมและ
ผ่านการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือของหน่วยงานในการปฏิบัติหน้าที่

๓. สิทธิประโยชน์ที่ได้รับ ภายหลังจากได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพแล้ว พร้อมแผน
การดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดสิทธิประโยชน์

๔. การเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่ง จัดทำคู่มือการสมัครเข้ารับการรับรอง
มาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะและแนวทางการจัดเตรียมเอกสาร และคู่มือการเตรียมความพร้อม
ในการเข้าสู่การรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ

๕. จัดทำข้อเสนอเชิงนโยบาย เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบ
การรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ

๖. นำร่องตรวจประเมินตามข้อกำหนดและแนวทางการตรวจประเมินที่เสนอ คัดเลือก
ผู้ประกอบการโดยสาธารณะจำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐ ราย (กรุงเทพมหานคร ๕ ราย ส่วนภูมิภาค ๕ ราย
(จังหวัดละ ๑ ราย)) โดยครอบคลุมถึงขนาดของผู้ประกอบการ ลักษณะการให้บริการ ประเภทรถ ประเภทของ
ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และสะท้อนผลของแนวทางการตรวจประเมินเชิงประจักษ์

๗. ออกแบบขั้นตอนและกระบวนการปฏิบัติงาน (Workflow) ของกรมการขนส่งทางบก
โดยประกอบด้วย กระบวนการปฏิบัติงานและขั้นตอนการทำงาน การประเมินทรัพยากรที่ต้องใช้งาน อาทิ
ทรัพยากรบุคคล ข้อมูลนำเข้า - ส่งออก ที่จำเป็นในการยื่นขอรับรองฯ ตลอดจนขั้นตอนการกำกับดูแล ติดตาม
และประเมินผล

๘. จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุง ระบบข้อมูลสารสนเทศ และการพัฒนาระบบ
การติดตามและประเมินผลของผู้ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ เพื่อใช้ในการยื่นขอรับ
การรับรองฯ และติดตามประเมินผล

ส่วนที่ ๕ : การเผยแพร่ผลการศึกษา

๑. จัดสัมมนาสรุปโครงการ จำนวน ๑ ครั้ง โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนไม่น้อยกว่า ๕๐ คน
เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและข้อเสนอแนะของผลการศึกษาต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง
(ประกอบด้วยผู้ประกอบการขนส่ง หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน)

๒. จัดอบรมเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกในการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการตรวจ
ประเมินตามหลักเกณฑ์การให้การรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะรูปแบบใหม่ จำนวน ๑ ครั้ง
โดยมีผู้เข้ารับการอบรมจำนวนไม่น้อยกว่า ๕๐ คน

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ
๑. ผนส. Or ๒. ทตส. หุอ ๓. ทผภ. ทอ ๔. ทขร. จ. ๕. ทกม. ๒ Prn.
๖. ทชก. San ๗. ทขป.๑. Prn ๘. ทสม. ทอ ๙. ทตข. Prn
๑๐. ทพส. ทอ (เลขานุการ) ๑๑. ปรัชญา Prn (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๑๒. สิริวิชญ์ Prn (ผู้ช่วยเลขานุการ)

ตารางที่ ๑ : ข้อกำหนดบุคลากรหลัก

ลำดับ	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	สาขา	ประสบการณ์	จำนวนบุคลากร
๑.	ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาเอก	วิศวกรรม	ไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี	๑
๒.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการตรวจประเมิน	ปริญญาโท	การบริหาร	ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑
๓.	ผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายและความปลอดภัย	ปริญญาโท	วิศวกรรมขนส่ง	ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑
๔.	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาโท	กฎหมาย	ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑
๕.	ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	ปริญญาโท	เทคโนโลยีสารสนเทศ	ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑
๖.	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์	ปริญญาโท	เศรษฐศาสตร์	ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑

ตารางที่ ๒ : ข้อกำหนดบุคลากรผู้ช่วย

ลำดับ	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	สาขา	ประสบการณ์	จำนวนบุคลากร
๑.	ผู้ช่วยด้านการตรวจประเมิน	ปริญญาตรี	การบริหารจัดการ	ไม่น้อยกว่า ๒ ปี	๑
๒.	ผู้ช่วยด้านนโยบายและความปลอดภัย	ปริญญาตรี	วิศวกรรมขนส่ง	ไม่น้อยกว่า ๒ ปี	๑
๓.	ผู้ช่วยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	ปริญญาตรี	เทคโนโลยีสารสนเทศ	ไม่น้อยกว่า ๒ ปี	๑

รวมทั้งต้องเสนอจำนวนบุคลากรสนับสนุนในตำแหน่งต่าง ๆ ที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ขั้นต่ำอย่างน้อย รายละเอียด ดังตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ : ข้อกำหนดบุคลากรสนับสนุน

ลำดับ	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	สาขา	ประสบการณ์	จำนวนบุคลากร
๑.	เลขานุการโครงการ	ปริญญาตรี		ไม่น้อยกว่า ๒ ปี	๑
๒.	พนักงานพิมพ์ดีด	ปริญญาตรี		ไม่น้อยกว่า ๒ ปี	๑

๗. การบริหารโครงการศึกษา

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงในการตกลงว่าจ้างที่ปรึกษา

๘. การส่งมอบงาน

ที่ปรึกษาต้องเริ่มดำเนินการตามระยะเวลาที่ระบุในสัญญาจ้าง และต้องจัดส่งรายงานผลการศึกษาและเอกสารต่าง ๆ ให้กรมการขนส่งทางบกภายในระยะเวลาที่กำหนด ดังนี้

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผบส. ๒. ทตส. ๓. ทผภ. ๔. ทขร. ๕. ทกม. ๒

๖. ทขก. ๗. ทขป.๑. ๘. ทสม. ๙. ทตข.

๑๐. ทพส. (เลขานุการ) ๑๑. ปริญญา (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๑๒. สิริวิษญ์ (ผู้ช่วยเลขานุการ)

๑๓. ความรับผิดชอบในการจัดหาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการสนับสนุนการดำเนินงาน

๑๓.๑ หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษามีหน้าที่ต้องจัดหาอุปกรณ์สำนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงาน
ทั้งงานทางด้านภาคสนามและภายในสำนักงานเอง รวมทั้งต้องทำงานให้มีประสิทธิภาพและสำเร็จลุล่วง
ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้

๑๓.๒ หน้าที่ความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก

เพื่อให้การดำเนินงานของที่ปรึกษาสำเร็จลุล่วงได้ตามวัตถุประสงค์ กรมการขนส่งทางบกจะอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็นและเหมาะสม ดังต่อไปนี้

(๑) ประสานงานในการจัดหาข้อมูลต่าง ๆ รวมทั้งให้ข้อมูลที่ได้มีการศึกษาต่าง ๆ ที่ผ่านมา
ที่เกี่ยวข้องและจำเป็นต่อโครงการ

(๒) แต่งตั้งคณะทำงานหรือบุคคลในการประสานงานโครงการฯ ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ
แก่ที่ปรึกษาในการปฏิบัติงาน รวมทั้งมอบหมายเจ้าหน้าที่ร่วมทำงานกับที่ปรึกษา

(๓) ดำเนินการเบิกจ่ายค่าบริการแก่ที่ปรึกษา ตามงวดกำหนดชำระและตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญา

๑๔. ข้อสงวนสิทธิ์

๑๔.๑ ในกรณีที่กรมการขนส่งทางบกมีความจำเป็นไม่สามารถทำสัญญาจ้างตามที่ได้เจรจาดกลงว่าจ้าง
ที่ปรึกษาได้ หรือมีเหตุจำเป็นอื่น ๆ ที่เป็นอุปสรรคทำให้ไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้ ให้ถือเป็นอันยกเลิกไป
ที่ปรึกษาที่ได้รับการคัดเลือกไม่มีสิทธิ์โต้แย้งเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ และกรมการขนส่งทางบกขอสงวนสิทธิ์
ที่จะไม่ชี้แจงเหตุผลใด ๆ ทั้งสิ้น

๑๔.๒ ลิขสิทธิ์เอกสาร รายงานฉบับต่าง ๆ ข้อมูล สื่อประชาสัมพันธ์ อุปกรณ์ต้นแบบ รวมถึงข้อมูล
ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการโครงการ เป็นลิขสิทธิ์ของกรมการขนส่งทางบก และห้ามมิให้ที่ปรึกษา
ทำการเผยแพร่หรือใช้ประโยชน์ใด ๆ ของข้อมูลที่ได้ เว้นแต่จะได้รับการอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก
เท่านั้น

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. Or ๒. ทตส. 49 ๓. ทผภ. [Signature] ๔. ทขร. 5 ๕. ทกม. ๒ [Signature]
๖. ทชก. [Signature] ๗. ทขป.๑. [Signature] ๘. ทสท. [Signature] ๙. ทดช. [Signature]
๑๐. ทพส. ธ นพ/ (เลขานุการ) ๑๑. ปรัชญา PR (ผู้ช่วยเลขานฯ) ๑๒. สิริวิชญ์ [Signature] (ผู้ช่วยเลขานฯ)

หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกข้อเสนอ

โครงการศึกษาเพื่อทบทวนและเสนอแนวทางการพัฒนาระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Qualified Public Bus : Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๑๒๖ (๒) กรณีงานจ้างที่ปรึกษาที่เป็นไปตามมาตรฐานของหน่วยงานของรัฐหรืองานที่ซับซ้อน 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 ผู้ที่ยื่นข้อเสนอต้องมีคะแนนด้านคุณภาพ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๐ ของคะแนนด้านคุณภาพ จึงจะได้รับการพิจารณา โดยการพิจารณาคัดเลือกจากรายที่ได้คะแนนรวมด้านคุณภาพและด้านราคามากที่สุด มีรายละเอียด ดังนี้

๑. เกณฑ์ด้านคุณภาพ คะแนนเต็ม ๘๐ คะแนน แบ่งออกเป็น ๓ ส่วน ดังนี้

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

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องได้คะแนนในแต่ละส่วน ไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๖๐ ของคะแนนในส่วนนั้น โดยมีรายละเอียด การพิจารณาคะแนนในแต่ละส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ ๑ ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา ๒๐ คะแนน

(๑) จำนวนผลงานในช่วงเวลา ๑๐ ปี (๕ คะแนน)

พิจารณาจากผลงานที่ที่ปรึกษาเป็นผู้ดำเนินงานหลักหรือมีส่วนร่วมในโครงการและประสบการณ์ ในโครงการด้านวางแผน ประเมินผลและบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะซึ่งที่ปรึกษาดำเนินเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในปีปฏิทิน ในช่วงเวลา ๑๐ ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๘) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ผลงาน	คะแนน
จำนวน ๑ โครงการ	๒
จำนวน ๒ โครงการ	๓
จำนวน ๓ โครงการ	๔
จำนวน ๔ โครงการขึ้นไป	๕

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. Or ๒. หตส. ng ๓. ทพภ. js ๔. ทขร. J ๕. ทกม. ๒ Am
 ๖. ทชก. Sm ๗. ทสป.๑. Shi ๘. ทสม. Av ๙. ทตช. Sw
 ๑๐. ทพส. Chw (เลขานุการ) ๑๑. ปรัชญา PS (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๑๒. สิริวิญญ์ Sir (ผู้ช่วยเลขานุการ)

ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายการจ้างที่ปรึกษา

๑. ชื่อโครงการ โครงการศึกษาเพื่อทบทวนและเสนอแนวทางการพัฒนาระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Qualified Public Bus : Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน.....

๒. หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก.....

๓. วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ๔,๗๓๘,๕๙๒ บาท (สี่ล้านเจ็ดแสนสามหมื่นเก้าพันห้าร้อยเก้าสิบสองบาทถ้วน).....

๔. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) ณ วันที่ ๒๕ ก.พ. ๒๕๖๕
เป็นเงิน ๔,๗๓๘,๕๙๒ บาท (สี่ล้านเจ็ดแสนสามหมื่นเก้าพันห้าร้อยเก้าสิบสองบาทถ้วน).....

๕. ค่าตอบแทนบุคลากร ๔,๖๐๐,๖๙๒..... บาท

๕.๑ ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ.....

๕.๒ คุณสมบัติที่ปรึกษา

๕.๒.๑ ที่ปรึกษาต้องมีบุคลากรหลักที่มีคุณสมบัติ ความรู้ความสามารถ เหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่ มีความเชี่ยวชาญ มีประสบการณ์เกี่ยวกับการศึกษา วิเคราะห์วางแผนด้านการขนส่งสาธารณะ

๕.๒.๒ ที่ปรึกษาต้องนำเสนอบุคลากรหลักในตำแหน่งต่างๆ ที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ขั้นต่ำอย่างน้อย ดังนี้

(๑) ผู้จัดการโครงการ	จำนวน ๑ คน
(๒) ผู้เชี่ยวชาญด้านการตรวจประเมิน	จำนวน ๑ คน
(๓) ผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายและความปลอดภัย	จำนวน ๑ คน
(๔) ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	จำนวน ๑ คน
(๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	จำนวน ๑ คน
(๖) ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์	จำนวน ๑ คน

๕.๓ จำนวนที่ปรึกษา ๖ คน.....

๖. ค่าวัสดุอุปกรณ์..... บาท

๗. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปต่างประเทศ (ถ้ามี)..... บาท

๘. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ๑๓๘,๙๐๐..... บาท

๙. รายชื่อผู้รับผิดชอบในการกำหนดค่าใช้จ่าย/ดำเนินการ/ขอบเขตดำเนินการ (TOR)

๙.๑ นางคนวงค์กมล หนูสันเทียะ..... ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร

๙.๒ นายคณิตพงศ์ บัณฑิตเสาวภาคย์..... หัวหน้าส่วนตรวจสอบสวนจราจร
สำนักวิศวกรรมยานยนต์

๙.๓ นางสาวจิราภรณ์ จิตรภักดิ์..... หัวหน้ากลุ่มแผนงานความปลอดภัย
สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

๙.๔ นายธนู ชมภูงาม..... หัวหน้ากลุ่มบริหารข้อมูลและระบบสารสนเทศ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

๙.๕ นางสาวแพรวศุภางค์ พงษ์สุวรรณ..... หัวหน้ากลุ่มกฎหมายและระเบียบ ๒

๙.๖. นางสาวโสภิตา พรหมหาญ	หัวหน้าส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานคร สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร
๙.๗. นางสาวบุษดี สุขสบาย	หัวหน้าส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง ๑ สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร
๙.๘. นางวาราสิริ สมทรัพย์	หัวหน้าส่วนการขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำทาง สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร
๙.๙. นายสรวิทย์ กรวยสวัสดิ์	หัวหน้างานตรวจสอบสภาพรถขนส่ง สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕
๙.๑๐. นางสาวธนพร สาระรัมย์	หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสาร สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร
๙.๑๑. นางสาวปรีชญา สาระผล	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร
๙.๑๒. นายสิริวิญญ์ หนูเพชร	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร
๑๐. ที่มาของการกำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) หลักเกณฑ์ อัตราค่าใช้จ่าย และแนวทางการพิจารณา หลักเกณฑ์ อัตราค่าใช้จ่าย และแนวทางการพิจารณาของปริมาณรายจ่ายประจำปี สำนักงานปริมาณ ธันวาคม ๒๕๖๘	