


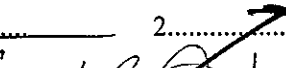
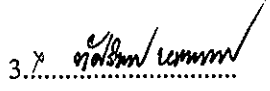
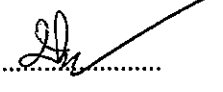
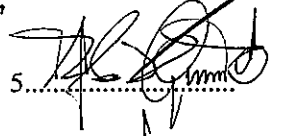
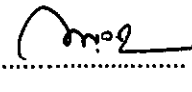
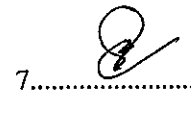
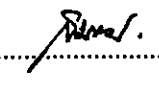
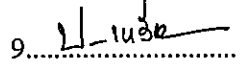
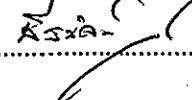
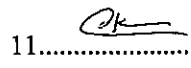
## ข้อกำหนดการจ้าง (TOR) โครงการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

### 1. หลักการและเหตุผล

กรุงเทพมหานครได้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครแก่ประชาชน เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ ประหยัดและปลอดภัยให้แก่ประชาชน ลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยในปัจจุบันมีระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครที่ให้บริการแล้ว ได้แก่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 23.5 กิโลเมตรซึ่งเป็นระบบที่กรุงเทพมหานครให้สัมปทานแก่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีสะพานตากสิน -ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85 -ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กิโลเมตรซึ่งกรุงเทพมหานครได้จ้าง บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด บริหารจัดการ โดยทำสัญญาจ้างแต่ละสัญญาระยะเวลา 3ปี และ 1ปี ตามลำดับ ซึ่งเป็นการจ้างระยะสั้น และขณะนี้กรุงเทพมหานครได้ดำเนินโครงการส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) ระยะทาง 5.3กิโลเมตร ดังนั้นเพื่อให้การบริหารจัดการเดินรถระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เป็นไปในแนวทางเดียวกัน กรุงเทพมหานครจำเป็นต้องดำเนินการบริหารจัดการเดินรถระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครรวมทุกเส้นทางแบบบูรณาการในระยะยาว เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ กรุงเทพมหานครได้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครด้วยความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

### 2. วัตถุประสงค์

กรุงเทพมหานครมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเดินรถระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่งเสริมให้คนมาใช้บริการเพิ่มขึ้น โดยเป็นการดำเนินงานบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร ระยะเวลา 30 ปี เพื่อดำเนินการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครทุกเส้นทาง โดยรวมส่วนต่อขยาย 3 เส้นทาง และเส้นทางสัมปทานแบบบูรณาการในระยะยาว

1. 	2. 	3. 
4. 	5. 	6. 
7. 	8. 	9. 
10. 	11. 	

### 3. คำนิยาม

3.1 เส้นทางสัมปทาน หมายถึง เส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครที่ กรุงเทพมหานครให้สัมปทานเดินรถแก่บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระยะทาง 23.5 กิโลเมตร

3.2 ผู้บริหารระบบ หมายถึง ผู้ที่กรุงเทพมหานครว่าจ้างให้เป็นผู้บริหารจัดการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครตามข้อกำหนดการจ้างนี้

3.3 ผู้รับจ้างเดินรถ หมายถึง ผู้รับผิดชอบในการเดินรถตามข้อกำหนดการจ้างนี้

3.4 ผู้ได้รับสัมปทานในเส้นทางสัมปทาน หมายถึง บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และให้หมายความรวมถึงนิติบุคคลผู้สืบสิทธิหน้าที่ และกิจการของบริษัทดังกล่าว

3.5 รายรับ หมายถึง เงินค่าโดยสารที่จัดเก็บได้จากกรให้บริการเดินรถตามข้อกำหนดการจ้างนี้

3.6 รายจ่าย หมายถึง รายจ่ายทั้งหมดของโครงการ ได้แก่

- 1) ค่าจ้างที่จ่ายเป็นค่าจ้างในการบริหารจัดการของผู้บริหารระบบ
- 2) ค่าใช้จ่ายในการเดินรถให้แก่ผู้รับจ้างเดินรถ
- 3) ค่าใช้จ่ายอื่น ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการตามข้อกำหนดการจ้างนี้ที่กรุงเทพมหานคร

กำหนด

3.7 รายรับสุทธิ หมายถึง ยอดสุทธิที่เกิดจากการนำรายรับหักด้วยรายจ่าย

3.8 ประมาณการรายรับ-รายจ่าย หมายถึง ผลการคาดการณ์รายรับ รายจ่าย และรายรับสุทธิ

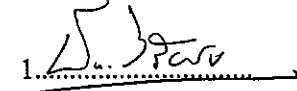
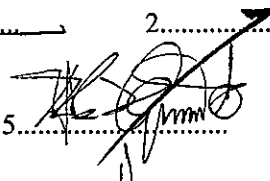
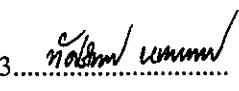
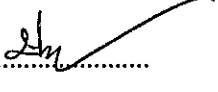
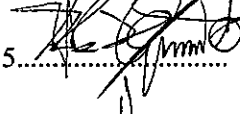
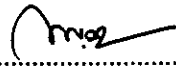


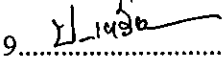
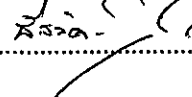

3.9 วันเริ่มงาน หมายถึง วันที่กรุงเทพมหานครมีหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในแต่ละพื้นที่โครงการตาม ข้อกำหนดการจ้างนี้

3.10 Headway หมายถึง ความถี่ในการให้บริการของขบวนรถไฟฟ้า หรือได้แก่ระยะเวลาเว้นห่าง ระหว่างรถไฟฟ้าแต่ละขบวน โดยนับจากเวลาที่ออกจากสถานีของขบวนหนึ่งจนถึงเวลาออกจากสถานีของ ขบวนถัดไป

### 4. พื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการ ประกอบด้วยโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร จำนวน 4 เส้นทาง ได้แก่

4.1 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ตามเส้นทางสัมปทาน ระยะทาง 23.5 กิโลเมตร หลังจากสิ้นสุดสัญญาสัมปทานวันที่ 4 ธันวาคม 2572 เริ่มดำเนินการวันที่ 5 ธันวาคม 2572

1..... 	2..... 	3..... 
4..... 	5..... 	6..... 
7..... 	8..... 	9..... 
10..... 	11..... 	

4.2 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีสะพานตากสิน - ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร เริ่มดำเนินการในวันเริ่มงาน

4.3 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85 - ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กิโลเมตรเริ่มดำเนินการในวันเริ่มงาน

4.4 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน - เพชรเกษม) ระยะทาง 5.3 กิโลเมตรเริ่มดำเนินการแบ่งเป็น 2 ช่วง ดังนี้

4.4.1 ช่วงที่ 1 เส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) จากสถานีวงเวียนใหญ่ (S8) ถึงสถานีตลาดพลู (เดิมชื่อสถานีรัชดา - ราชพฤกษ์) (S10) เริ่มดำเนินการวันที่ 5 ธันวาคม 2555 หรือวันเริ่มงาน

4.4.2 ช่วงที่ 2 เส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) ระยะทาง 5.3 กิโลเมตร เริ่มดำเนินการวันที่ 12 สิงหาคม 2556 หรือวันเริ่มงาน

ระยะเวลาเริ่มดำเนินการของแต่ละพื้นที่ดังกล่าวอาจมีการปรับเปลี่ยนตามความจำเป็น ซึ่งกรุงเทพมหานครจะแจ้งให้ผู้บริหารระบบทราบล่วงหน้า

## 5. ระยะเวลาดำเนินงาน

กำหนดระยะเวลาดำเนินงาน 30 ปี นับถัดจากวันลงนามสัญญา

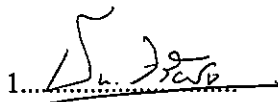
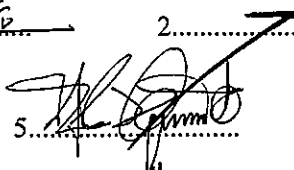
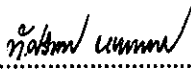
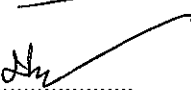
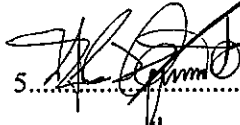
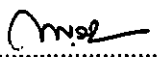

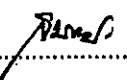
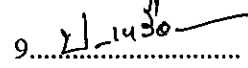
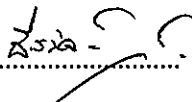

5.1 ระยะที่ 1 : ก่อนหมดระยะเวลาสัมปทานของเส้นทางสัมปทาน (นับจากวันเริ่มงานจนถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572) ผู้บริหารระบบจะต้องดำเนินการบริหารจัดการเดินรถในเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครรวม 3 เส้นทาง โดยแบ่งช่วงเวลาในการดำเนินงานออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่

ช่วงที่ 1: นับจากวันเริ่มงานจนถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2555 ผู้บริหารระบบจะต้องดำเนินการบริหารจัดการเดินรถในเส้นทางส่วนต่อขยาย 2 เส้นทาง ได้แก่

1.1 เส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีสะพานตากสิน - ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร

1.2 เส้นทางส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร

ช่วงที่ 2: นับจากวันที่ 5 ธันวาคม 2555 จนถึงวันที่ 11 สิงหาคม 2556 ผู้บริหารระบบจะต้องดำเนินการบริหารจัดการเดินรถในเส้นทางส่วนต่อขยาย 3 เส้นทาง ได้แก่

1. 	2. 	3. 
4. 	5. 	6. 
7. 	8. 	9. 
10. 	11. 	

2.1 เส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีสะพานตากสิน - ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร

2.2 เส้นทางส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85- ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร

2.3 เส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) ระยะทาง 5.3 กิโลเมตร จากสถานีวงเวียนใหญ่ (S8) ถึงสถานีตลาดพลู (เดิมชื่อสถานีรัชดา – ราชพฤกษ์) (S10)

ช่วงที่ 3: นับจากวันที่ 12 สิงหาคม 2556 จนถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572 ผู้บริหารระบบจะต้องดำเนินการบริหารจัดการเดินรถในเส้นทางส่วนต่อขยาย 3 เส้นทาง ได้แก่

3.1 เส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีสะพานตากสิน - ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร

3.2 เส้นทางส่วนต่อขยาย สายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85- ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร

3.3 เส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) ระยะทาง 5.3 กิโลเมตร

5.2 ระยะที่ 2: หลังหมดระยะเวลาสัมปทานของเส้นทางสัมปทาน ตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2572 จนถึงวันสิ้นสุดสัญญา ผู้บริหารระบบจะต้องดำเนินการบริหารจัดการเดินรถในเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร รวม 4 เส้นทาง ได้แก่

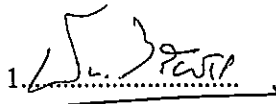


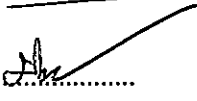

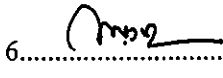
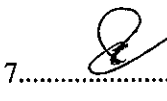
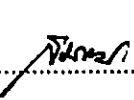
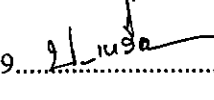
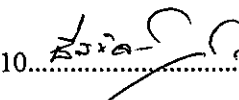
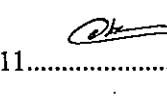
1) เส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลมจากสถานีสะพานตากสิน - ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร

2) เส้นทางส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85 - ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร

3) เส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) ระยะทาง 5.3 กิโลเมตร

4) เส้นทางสัมปทานโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 23.5 กิโลเมตร

ระยะเวลาเริ่มดำเนินการของแต่ละพื้นที่อาจมีการปรับเปลี่ยนตามความจำเป็น ซึ่งกรุงเทพมหานคร จะแจ้งให้ผู้บริหารระบบทราบล่วงหน้า

1. 	2. 	3. 
4. 	5. 	6. 
7. 	8. 	9. 
10. 	11. 	

6. การบริหารจัดการทางการเงินในรูปแบบเงินสุทธิ

การบริหารจัดการทางการเงินของโครงการ เป็นการบริหารจัดการในรูปแบบเงินสุทธิ โดยผู้บริหารระบบจะดำเนินการตรวจสอบและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างเดินรถเก็บเงินค่าโดยสารนำส่งเจ้าบัญชีธนาคารของกรุงเทพมหานคร แล้วผู้บริหารระบบต้องรวบรวมยอดรายรับและยอดรายจ่ายของโครงการ นำมาจัดทำสรุปรายรับ-รายจ่าย-รายรับสุทธิ และทำการจ่ายเงินค่าจ้างให้แก่ผู้บริหารระบบ จ่ายค่าใช้จ่ายในการเดินรถ และจ่ายค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่กรุงเทพมหานครกำหนด ในกรณีที่

6.1 รายรับน้อยกว่ารายจ่าย ผู้บริหารระบบมีหน้าที่นำเงินมาจ่ายส่วนที่ขาดจนครบ และกรุงเทพมหานครจะจ่ายส่วนที่ขาดคืนในปีงบประมาณถัดไป แต่ทั้งนี้ต้องอยู่ภายในวงเงินโครงการ

6.2 รายรับมากกว่ารายจ่าย ผู้บริหารระบบต้องแจ้งยอดรายรับสุทธิให้กรุงเทพมหานครทราบ เพื่อนำส่งให้กรุงเทพมหานครต่อไป

ทั้งนี้ การบริหารจัดการทางการเงินดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กรุงเทพมหานครกำหนด

7. ขอบเขตงาน

7.1 งานเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการ

ผู้บริหารระบบมีหน้าที่ในการเตรียมความพร้อมในการบริหารโครงการ โดยในการยื่นข้อเสนอ ผู้บริหารระบบต้องเสนอแผนดำเนินโครงการ ทั้งในด้านบุคลากร การบริหารระบบ การจัดการเดินรถ การบริหารจัดการเก็บค่าโดยสารและรายได้ การบำรุงรักษาระบบ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้บริการแก่ประชาชน ประกอบด้วย

7.1.1 การเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรของผู้บริหารระบบ

- 1) เสนอแผนการจัดการบุคลากรหลักในระดับต่างๆ ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการระบบ
- 2) จัดเตรียมแผนในการพัฒนาบุคลากร เพื่อให้พร้อมบริหารจัดการระบบ
- 3) จัดเตรียมแผนการฝึกอบรมบุคลากรของผู้บริหารระบบ และของกรุงเทพมหานคร เพื่อให้พร้อมบริหารจัดการระบบ

7.1.2 การเตรียมความพร้อมด้านการปฏิบัติงาน

- 1) พิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิค ด้านราคาและด้านอื่นที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถของผู้รับจ้างเดินรถ เพื่อนำเสนอให้แก่กรุงเทพมหานคร โดยต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังนี้

1.....	2.....	3.....
4.....	5.....	6.....
8.....	9.....	10.....
		11.....

- คู่มือขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อบริหารการเดินรถและสถานี
- ระดับการให้บริการ (Level of Service) รวมถึงการกำหนดตารางการเดินรถที่เหมาะสม และตารางค่าโดยสาร
- ระดับความปลอดภัย (Level of Safety) ที่เหมาะสมในการให้บริการเดินรถ
- คุณภาพการให้บริการ (Quality of Service) ที่เหมาะสมในการให้บริการเดินรถ
- ข้อกำหนดและข้อบังคับที่ใช้กำกับผู้โดยสารและบุคคลอื่น
- มาตรการและขั้นตอนทั่วไป ในการรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ รวมถึงการบริการต่างๆ ในกรณีฉุกเฉิน ที่จะต้องประกอบรวมในแผนการเดินรถในกรณีฉุกเฉิน (Emergency Operating Plan) และมีกำหนดระยะเวลาในการฝึกหบทวน
- มาตรการและขั้นตอนทั่วไปในการส่งเสริมความปลอดภัยของการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

เมื่อกรุงเทพมหานครให้ความเห็นชอบตามข้อเสนอดังกล่าวแล้ว ให้ผู้บริหารระบบลงนามสัญญากับผู้รับจ้างเดินรถ โดยเงื่อนไขของสัญญาดังกล่าวให้เป็นไปตามข้อกำหนดการจ้างนี้ หากจะมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในสัญญาดังกล่าว จะต้องได้รับความเห็นชอบจากกรุงเทพมหานครก่อน ทั้งนี้ให้นำส่งสำเนาสัญญาแก่กรุงเทพมหานครต่อไป

2) จัดให้มีบริการระบบการจัดการทางการเงิน โดยธนาคารที่กรุงเทพมหานครกำหนดเพื่อรับฝากเงินรายรับ โอนเงินรายรับสุทธิและรายจ่ายของโครงการ และจัดทำรายงานทางการเงินและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ทั้งนี้การดำเนินการต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กรุงเทพมหานครกำหนด

7.1.3 การเตรียมความพร้อมด้านสำนักงานของผู้บริหารระบบจัดให้มีสำนักงาน พร้อมเครื่องมือวัสดุและอุปกรณ์ ให้เพียงพอในการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ

7.2 งานบริการเดินรถ

ผู้บริหารระบบต้องจัดหาผู้รับจ้างเดินรถตามที่กรุงเทพมหานครเห็นชอบ และควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างเดินรถปฏิบัติหน้าที่ดังต่อไปนี้

7.2.1 งานการเดินรถ

7.2.1.1 จัดให้มีบริการเดินรถเพื่อให้บริการเดินรถในพื้นที่โครงการตามเส้นทางที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพได้มาตรฐาน โดยจะต้องจัดให้มีขบวนรถไฟฟ้าคาดรถจนอุปกรณ์และเครื่องมือที่

1. <u>San Kasu</u>	2. _____	3. <u>สุวิมล วัฒนกุล</u>
4. <u>สม</u>	5. <u>[Signature]</u>	6. <u>สมอย</u>
7. <u>[Signature]</u>	8. <u>[Signature]</u>	9. <u>[Signature]</u>
10. <u>[Signature]</u>	11. <u>[Signature]</u>	

เกี่ยวข้องเพื่อมาใช้ในการให้บริการ ซึ่งคุณภาพของรถจะต้องไม่ต่ำกว่ารถไฟฟ้าที่มีการใช้งานในปัจจุบันของผู้รับสัมปทานในเส้นทางสัมปทานและ/หรือ เส้นทางส่วนต่อขยายของกรุงเทพมหานคร

ในการให้บริการเดินรถ ให้มี “มาตรฐานในการให้บริการ (Level of Services Requirements)” ไม่น้อยกว่าเส้นทางสัมปทานที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้

- 1) เวลาที่ให้บริการเดินรถ: 06:00 น. ถึง 24:00 น. หรือสอดคล้องกับการให้บริการของเส้นทางสัมปทาน
- 2) วันที่ให้บริการเดินรถ: ทุกวัน รวมทั้งวันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์
- 3) ในวันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ กำหนดเวลาให้บริการเดินรถอาจแตกต่างจากเวลาที่ให้บริการเดินรถในวันธรรมดา ซึ่งหากในวันหยุดนักขัตฤกษ์บางวันมีความต้องการใช้บริการระบบเกินกว่าเวลาให้บริการปกติ ก็จะต้องขยายเวลาให้บริการเดินรถออกไป หลังเวลา 24:00 น. ด้วยตามความเหมาะสม
- 4) การให้บริการเดินรถจะต้องเพียงพอต่อความต้องการของประชาชนทั้งในชั่วโมงเร่งด่วนและนอกชั่วโมงเร่งด่วน
- 5) ระดับการให้บริการอาจมีการปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม โดยการปรับเปลี่ยนระดับการให้บริการใดๆ ที่ด้อยลงกว่าที่ตกลงกันไว้ จะต้องได้รับการเห็นชอบจากกรุงเทพมหานครก่อน

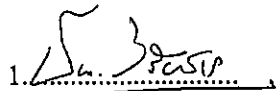

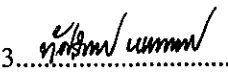
#### 7.2.1.2 จัดให้มีการให้บริการเดินรถ โดยกำหนดความถี่ดังนี้



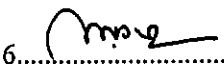
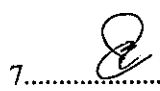
##### สายสุขุมวิท

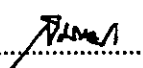
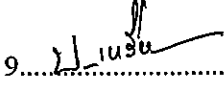
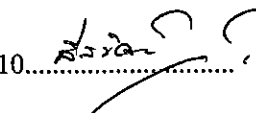
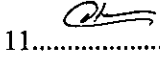
ปี พ.ศ.	ชั่วโมงเร่งด่วน	นอกชั่วโมงเร่งด่วน และวันหยุดราชการ	นอกชั่วโมงเร่งด่วน (หลัง 22.00 น.)	ลักษณะรถที่ใช้ (ไม่น้อยกว่า)
2555-56	2 นาที 30 วินาที - 3 นาที	5 นาที 55 วินาที - 7 นาที	8 นาที	3 ตู้ต่อขบวน
2557-60	2 นาที 40 วินาที - 3 นาที 30 วินาที	5 นาที 55 วินาที - 7 นาที	8 นาที	4 ตู้ต่อขบวน
2561-68	2 นาที 30 วินาที - 3 นาที 20 วินาที	5 นาที 55 วินาที - 7 นาที	8 นาที	4 ตู้ต่อขบวน
2569-72	2 นาที 20 วินาที - 3 นาที	5 นาที 55 วินาที - 7 นาที	8 นาที	4 ตู้ต่อขบวน
2573-78	2 นาที 30 วินาที - 3 นาที 20 วินาที	5 นาที 55 วินาที - 7 นาที	8 นาที	6 ตู้ต่อขบวน
2579-85	2 นาที 25 วินาที - 3 นาที 10 วินาที	5 นาที 55 วินาที - 7 นาที	8 นาที	6 ตู้ต่อขบวน

##### หมายเหตุ

- (1) ความถี่ดังกล่าวข้างต้นอาจมีการปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม โดยการปรับเปลี่ยนความถี่ดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจากกรุงเทพมหานครก่อน
- (2) การกำหนดความถี่ดังกล่าว กำหนดให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการตามข้อ 4. และระยะเวลาดำเนินการตามข้อ 5.

1.  2.  3. 

4.  5.  6.  7. 

8.  9.  10.  11. 

### สายลัดลม

ปี พ.ศ.	ชั่วโมงเร่งด่วน	นอกชั่วโมงเร่งด่วน และวันหยุดราชการ	นอกชั่วโมงเร่งด่วน (หลัง 22.00 น.)	ลักษณะรถที่ใช้ (ไม่น้อยกว่า)
2555-58	4 นาที - 4 นาที 50 วินาที	5 นาที 55 วินาที - 7 นาที	8 นาที	4 ตู้ต่อขบวน
2559-61	3 นาที - 4 นาที	5 นาที 55 วินาที - 7 นาที	8 นาที	4 ตู้ต่อขบวน
2562-72	2 นาที 40 วินาที - 3 นาที 30 วินาที	5 นาที 55 วินาที - 7 นาที	8 นาที	4 ตู้ต่อขบวน
2573-85	2 นาที 30 วินาที - 3 นาที 20 วินาที	5 นาที 55 วินาที - 7 นาที	8 นาที	4 ตู้ต่อขบวน

#### หมายเหตุ

(1) ความถี่ดังกล่าวข้างต้นอาจมีการปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม โดยการปรับเปลี่ยนความถี่ดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจากกรุงเทพมหานครก่อน

(2) การกำหนดความถี่ดังกล่าว กำหนดให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการตามข้อ 4. และระยะเวลาดำเนินการตามข้อ 5.

(3) ในปี 2555-2556 รูปแบบและความถี่การเดินรถในการเปิดให้บริการเดินรถบางส่วนระหว่างสถานีวงเวียนใหญ่และสถานีตลาดพลู ให้ผู้รับจ้างเดินรถเป็นผู้นำเสนอเพื่อขออนุมัติ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยในการเดินรถเป็นหลัก

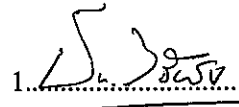



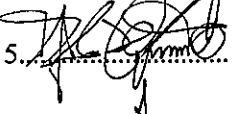
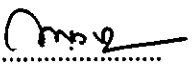


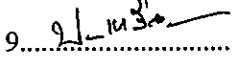
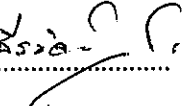

7.2.1.3 จัดให้มีการทำประกันภัยวินาศภัยแบบเสี่ยงภัยทั้งหมด (All Risks) ประกันภัยกรณีธุรกิจหยุดชะงัก (Business Interruption Insurance) และประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Third Party Liability Insurance) ให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการตามข้อ 4. อย่างเหมาะสม โดยกรุงเทพมหานครเป็นผู้รับผลประโยชน์ในส่วนของทรัพย์สินที่เป็นของกรุงเทพมหานคร และกำหนดให้วงเงินคุ้มครองทรัพย์สินจะต้องครอบคลุมทรัพย์สินของโครงการตามข้อ 4. และความคุ้มครองการประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามจะต้องไม่ต่ำกว่าของผู้ได้รับสัมปทานในเส้นทางสัมปทาน กรณีสิ้นสุดสัญญาสัมปทานแล้ว มาตรฐานความคุ้มครองการประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามต้องไม่ต่ำกว่าความคุ้มครองในปีสุดท้ายของเส้นทางสัมปทาน

7.2.1.4 จัดให้มีและกำกับดูแลการบริการซ่อมบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐาน ระบบเดินรถ และระบบอื่นๆที่เกี่ยวข้องของโครงการให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยใช้งานได้ดีตลอดระยะเวลาของสัญญา

7.2.1.5 ดูแลรักษาและบริหารจัดการระบบจัดเก็บรายได้อัตโนมัติให้มีประสิทธิภาพ โดยต้องดูแลการใช้งานและการซ่อมบำรุงรักษาระบบจัดเก็บรายได้อัตโนมัติให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในการให้บริการตลอดระยะเวลาสัญญา

7.2.1.6 ดูแลความปลอดภัย (Safety) ของการให้บริการเดินรถของโครงการตลอดระยะเวลาของสัญญา โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วย

1) จัดระเบียบเพื่อควบคุมความปลอดภัยของการเดินรถ

1.  2.  3.   
 4.  5.  6.  7.   
 8.  9.  10.  11. 



2) ติดตามสมรรถภาพด้านความปลอดภัย (Safety Performance) ของการให้บริการเปรียบเทียบกับเป้าหมาย

3) ทบทวนเหตุการณ์เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย หรือเหตุการณ์ที่เกือบผิดพลาด (Safety Incidents and Near Misses) รายงานต่อกรุงเทพมหานครพร้อมเสนอมาตรการในการป้องกัน

4) ตรวจสอบความปลอดภัย สาเหตุและจัดทำรายงานในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ผิดพลาด เหตุการณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยและอุบัติเหตุ เพื่อรายงานต่อกรุงเทพมหานครพร้อมเสนอมาตรการในการป้องกัน

7.2.1.7 จัดให้มีและกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย (Security) ในพื้นที่โครงการอย่างเหมาะสมตลอด 24 ชั่วโมง

7.2.1.8 จัดให้มีและกำกับดูแลการรักษาความสะอาดพื้นที่โครงการให้มีความสะอาดและเหมาะสมต่อการให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ

7.2.1.9 บริหารจัดการพื้นที่จอดแล้วจรให้มีการรักษาความสะอาดและการรักษาความปลอดภัย ที่เหมาะสมต่อการให้บริการผู้โดยสาร ได้แก่ พื้นที่จอดแล้วจร (Park & Ride Area) บริเวณสถานีวงเวียนใหญ่ (S8) สถานีตลาดพลู (เดิมชื่อสถานีรัชดา – ราชพฤกษ์) (S10) สถานีวุฒากาศ (S11) สถานีบางหว้า (S12) และสะพานทางเดินเชื่อมสถานีวงเวียนใหญ่ (S8) ถึงพื้นที่จอดแล้วจร

7.2.1.10 จัดเก็บข้อมูลการปฏิบัติงานรายวันในการให้บริการเดินรถ เช่น จำนวนผู้โดยสารในแต่ละเส้นทางและสถานี จำนวนเที่ยวการเดินรถ และความถี่ของการเดินรถในแต่ละช่วงเวลา

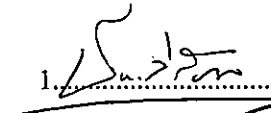
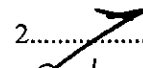

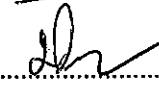
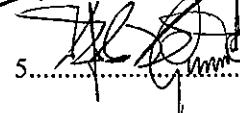
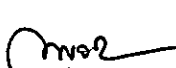

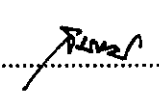
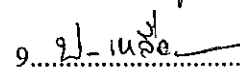
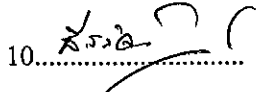
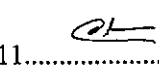
7.2.2 การจัดการรายรับจากค่าโดยสาร โดยดำเนินการจัดเก็บ รวบรวม ตรวจสอบและนำส่งเงินรายรับค่าโดยสารที่เป็นของกรุงเทพมหานคร ตามระยะเวลาดำเนินงานข้อ 5.

7.2.3 ในกรณีที่ผู้รับจ้างเดินรถร้องขอรับเงินค่าจ้างล่วงหน้า ผู้บริหารระบบต้องขอความเห็นชอบจากกรุงเทพมหานคร

7.3 การจัดการด้านการเงิน

ผู้บริหารระบบจะต้องดำเนินการจัดให้มีบริการระบบการจัดการทางการเงินตามที่ระบุในข้อ 7.1.2 2) รวมทั้งมีหน้าที่นำเงินรายรับมาทำการจ่ายเงินค่าใช้จ่ายประจำเดือนให้แก่ผู้บริหารระบบ ผู้รับจ้างเดินรถ และอื่นๆ (ถ้ามี) โดยในกรณีที่

1) รายรับน้อยกว่ารายจ่าย ผู้บริหารระบบมีหน้าที่นำเงินมาจ่ายส่วนที่ขาดจนครบ และกรุงเทพมหานครจะจ่ายส่วนที่ขาดคืนในปีงบประมาณถัดไป แต่ทั้งนี้ต้องอยู่ภายในวงเงินโครงการ

1. 	2. 	3. 
4. 	5. 	6. 
7. 	8. 	9. 
10. 	11. 	

2) รายรับมากกว่ารายจ่าย ผู้บริหารระบบต้องแจ้งยอดรายรับสุทธิให้กรุงเทพมหานครทราบ เพื่อนำส่งให้กรุงเทพมหานครต่อไป ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กรุงเทพมหานครกำหนด

#### 7.4 งานบริหารจัดการระบบ

ผู้บริหารระบบจะต้องบริหารจัดการภายในหน่วยงานของผู้บริหารระบบให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงานและกำกับดูแล รวมทั้งตรวจสอบการให้บริการ ดังนี้

##### 7.4.1 งานบริหารจัดการสำนักงาน

1) ต้องบริหารสำนักงานให้มีพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อมเครื่องมือ วัสดุ อุปกรณ์สำนักงานให้เพียงพอในการบริหารระบบอย่างมีประสิทธิภาพ

2) ต้องจัดการระบบบัญชีให้ได้ตามมาตรฐานการบัญชีทั่วไปและจัดให้มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้ตรวจสอบบัญชีที่ได้รับอนุญาตเป็นประจำทุกปี

##### 7.4.2 งานบริหารจัดการบุคลากรของผู้บริหารระบบ

บริหารบุคลากรตามแผน เพื่อให้สามารถบริหารจัดการระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ และจะต้องจัดให้มีบุคลากรที่มีคุณวุฒิที่เหมาะสมด้านต่างๆ มาปฏิบัติงานตามขอบเขตงานอย่างเหมาะสมและเพียงพอ

7.4.3 ควบคุมดูแลผู้รับจ้างเดินรถ และผู้รับจ้างอื่น (ถ้ามี) ให้ดำเนินการ โดยถูกต้องตามข้อกำหนดการจ้างนี้และตามสัญญาจ้าง

7.4.4 ตรวจสอบการจัดการรายรับค่าโดยสารและรายจ่ายให้ถูกต้องตามข้อกำหนดการจ้างนี้ และตามที่กรุงเทพมหานครกำหนด

7.4.5 จ่ายเงินค่าใช้จ่ายตามข้อ 3.6 ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กรุงเทพมหานครกำหนด เพื่อใช้สำหรับเป็นรายจ่ายตามวัตถุประสงค์ของข้อกำหนดการจ้างนี้เท่านั้น


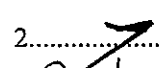

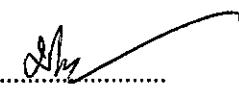
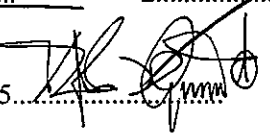


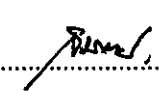
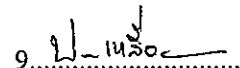
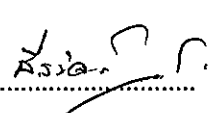
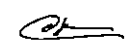
7.4.6 ทำการสรุปยอดรายรับ-รายจ่ายสุทธิประจำเดือนและประจำปี และแจ้งยอดเงินส่วนที่ขาดประจำปีนั้นๆ ให้กรุงเทพมหานคร เพื่อให้กรุงเทพมหานครตั้งงบประมาณรายจ่ายสำหรับส่วนที่ขาดในปีงบประมาณถัดไป แต่ทั้งนี้ต้องอยู่ภายในวงเงินโครงการ

ในกรณีที่มียอดรายรับประจำเดือนมากกว่ารายจ่าย ผู้บริหารระบบจะนำส่งเงินรายรับสุทธิให้แก่กรุงเทพมหานครตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กรุงเทพมหานครกำหนด

7.4.7 คำนวณและนำส่งภาษีต่างๆ ที่เกิดขึ้นต่อส่วนราชการที่จัดเก็บภาษีนั้นๆ

##### 7.4.8 งานตรวจสอบคุณภาพการเดินรถ

1) กำกับดูแล ตรวจสอบและประเมินผลการเดินรถตามมาตรฐานการให้บริการ

1.  2.  3.   
 4.  5.  6.  7.   
 8.  9.  10.  11. 

2) กำกับดูแลบำรุงรักษาระบบต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ

3) ตรวจสอบข้อร้องเรียนจากผู้โดยสาร รวมทั้งดำเนินการแก้ไข

4) กำกับดูแลการจัดระเบียบเพื่อควบคุมความปลอดภัยของการเดินรถ

5) กำกับดูแลการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของการเดินรถ

6) ตรวจสอบรายงานเหตุการณ์ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินรถ และสนับสนุนเพื่อให้มีการพัฒนาการป้องกันอุบัติเหตุที่สืบ

7) อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

7.4.9 บริหารและดำเนินการตามขอบเขตงานรวมถึงงานอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ของกรุงเทพมหานคร โดยการดำเนินงานใดๆ ที่มีความสำคัญ ผู้บริหารระบบจะต้องประสานงานอย่างใกล้ชิดกับกรุงเทพมหานครและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามความจำเป็นและเหมาะสม

7.4.10 ติดต่อและประสานงานกับเจ้าหน้าที่โครงการของกรุงเทพมหานคร อย่างใกล้ชิดพร้อมรายงานความคืบหน้า ปัญหา และอุปสรรค พร้อมแนวทางแก้ไขต่อกรุงเทพมหานคร

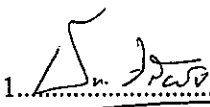
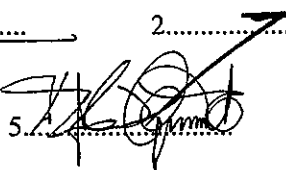

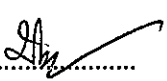

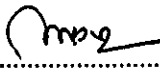

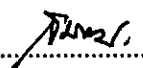
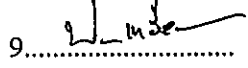
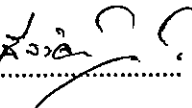

7.4.11 ใช้ความชำนาญ ความระมัดระวัง และความขยันหมั่นเพียรในการปฏิบัติงานตามสัญญาอย่างมีประสิทธิภาพ และจะต้องปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบอย่างเต็มกำลังความสามารถ

7.4.12 ในการดำเนินการ ต้องใช้ซอฟต์แวร์ หรืออุปกรณ์ทางเทคนิคใดๆ ในการปฏิบัติการที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้องเท่านั้น ผู้บริหารระบบต้องเป็นผู้รับผิดชอบจัดหาอุปกรณ์ต่างๆ ที่จำเป็นต่อการดำเนินงาน เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ของกรุงเทพมหานคร

7.4.13 เก็บรักษาและดูแลบรรดาเอกสารและข้อมูลที่เกี่ยวข้องตลอดระยะเวลาการปฏิบัติงานและส่งมอบให้กับกรุงเทพมหานคร เมื่อสิ้นสุดสัญญา

7.4.14 ถ่ายทอดองค์ความรู้เกี่ยวกับการบริหารระบบและการบริหารจัดการเดินรถให้แก่เจ้าหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร

7.4.15 รับผิดชอบภาษีอากรทั้งปวง และค่าธรรมเนียมที่เกิดจากการบริหารระบบ ยกเว้นค่าใช้จ่ายในการจัดการรายได้ในกรณีที่มีการใช้งานระบบตัวโดยสารร่วม ซึ่งผู้บริหารระบบจะนำเสนอกรุงเทพมหานครเพื่อพิจารณาและเห็นชอบ

1.  2.  3.   
 4.  5.  6.  7.   
 8.  9.  10.  11. 

7.4.16 เนื่องจากระยะเวลาการใช้ที่ดินของกรมธนารักษ์ซึ่งเป็นที่ตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงของผู้รับสัมปทานปัจจุบันจะหมดระยะเวลาพร้อมกับวันสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน ดังนั้นผู้บริหารระบบมีหน้าที่จัดเตรียมเอกสารเพื่อให้กรุงเทพมหานครใช้ในการยื่นขอใช้ที่ดินดังกล่าวจนครบอายุข้อกำหนดการจ้างนี้

7.4.17 หากมีงานอื่นใดที่กรุงเทพมหานครมอบหมายเพิ่มเติมและไม่ได้อยู่ในขอบเขตงานด้วยแล้ว ผู้บริหารระบบมีหน้าที่ต้องนำเสนอค่าจ้างและ/หรือค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมให้กรุงเทพมหานครพิจารณาเห็นชอบเป็นกรณีไป

7.4.18 จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ เช่น โทรศัพท์สาธารณะ เครื่องกดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) และอื่นๆ เป็นต้น ทั้งนี้ให้เป็นไปตามที่กรุงเทพมหานครกำหนด

7.4.19 การพัฒนาพื้นที่ของโครงการเพื่อส่งเสริมการเดินทาง

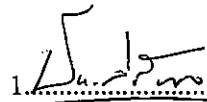
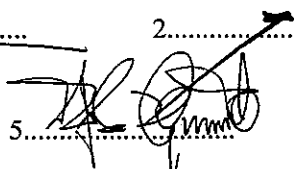

- ผู้บริหารระบบต้องเสนอแผนพัฒนาพื้นที่ส่งเสริมการเดินทางของโครงการพร้อมเสนอผู้สมควรได้รับสิทธิและเงื่อนไขค่าตอบแทนการได้รับสิทธิต่อกรุงเทพมหานครเพื่อพิจารณา
- หากกรุงเทพมหานครเห็นชอบแล้ว กรุงเทพมหานครจะทำสัญญาให้สิทธิแก่ผู้บริหารระบบ เพื่อให้ผู้บริหารระบบลงนามสัญญากับผู้ได้รับสิทธิต่อไป
- ให้ผู้บริหารระบบกำกับดูแลให้ผู้ได้รับสิทธิปฏิบัติตามสัญญา โดยให้ผู้ได้รับสิทธินำเสนอค่าตอบแทนให้แก่กรุงเทพมหานครโดยตรง

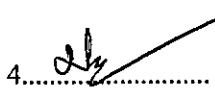
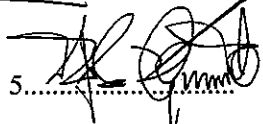
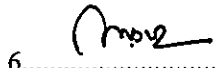
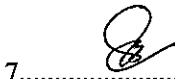
7.4.20 ในกรณีที่มีผู้ขออนุญาตเชื่อมต่ออาคารกับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ผู้บริหารระบบต้องประสานงานเพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินการ

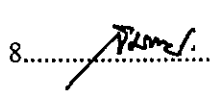
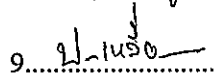
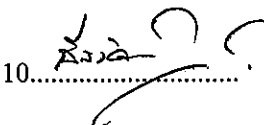
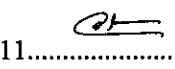
7.4.21 เนื่องจากการดำเนินโครงการมีระยะเวลานาน จึงอาจมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในด้านต่างๆ ดังนั้น เพื่อประโยชน์ของการให้บริการประชาชนและกรุงเทพมหานคร ผู้บริหารระบบจะเสนอแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการเดินรถให้มีประสิทธิภาพให้กรุงเทพมหานครพิจารณา

7.4.22 ดำเนินการประสานงานหารือ และเจรจาเบื้องต้นกับผู้รับสัมปทานปัจจุบัน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงแก้ไขระบบและซอฟต์แวร์เพื่อให้ระบบจัดเก็บรายได้อัตโนมัติของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร มีความทันสมัยปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุดในการให้บริการ

7.4.23 ดำเนินการประสานงานหารือ และเจรจาเบื้องต้นกับผู้ได้รับสัมปทานในเส้นทางสัมปทาน ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปรับเปลี่ยนอัตราค่าโดยสาร บัตรโดยสารชนิดใหม่ แผนการตลาดในด้านการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน และตรวจสอบข้อเสนอการปรับเปลี่ยนอัตราค่าโดยสารของ

1.  2.  3. 

4.  5.  6.  7. 

8.  9.  10.  11. 

ผู้ได้รับสัมปทานในเส้นทางสัมปทานที่จะมีผลกระทบต่อเงินค่าโดยสารของกรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งนำเสนอกรุงเทพมหานครเพื่อขอความเห็นชอบ

7.4.24 ดำเนินการประสานงานหารือ และเจรจาเบื้องต้นกับผู้ได้รับสัมปทานในเส้นทางสัมปทานและหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปรับเปลี่ยนโครงสร้างอัตราค่าโดยสารเพื่อรองรับระบบตั๋วโดยสารร่วมกับระบบขนส่งมวลชนอื่นในอนาคต และนำเสนอกรุงเทพมหานครเพื่อขอความเห็นชอบ

7.4.25 เสนอโครงสร้างอัตราค่าโดยสารและการส่งเสริมการขายต่างๆ เป็นประจำทุกปี เพื่อให้กรุงเทพมหานครพิจารณา และกรณีที่มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อนโยบายเรื่องอัตราค่าโดยสารอย่างมีนัยสำคัญ ผู้บริหารระบบจะเสนอโครงสร้างอัตราค่าโดยสารให้กรุงเทพมหานครพิจารณา

7.4.26 ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เกี่ยวกับการใช้งานระบบตั๋วโดยสารร่วม (Common Ticketing System)

7.4.27 ในกรณีที่มีการจัดตั้งระบบตั๋วร่วมในระบบขนส่งมวลชนทั้งกรุงเทพมหานคร และ/หรือหน่วยงานของรัฐหรือองค์กรอื่นๆ และกรุงเทพมหานครมีความจำเป็นต้องเข้าร่วมในการรองรับระบบตั๋วโดยสารร่วม (Common Ticketing System) ผู้บริหารระบบมีหน้าที่ ดังนี้

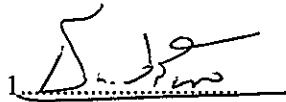
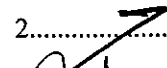
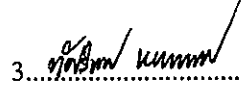
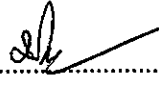
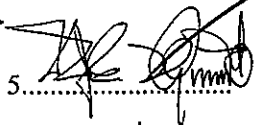
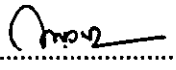

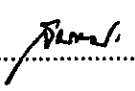
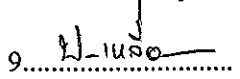
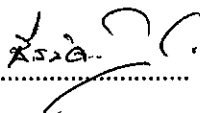

1) ต้องดำเนินการประสานงานหารือและเจรจาเบื้องต้นกับผู้ได้รับสัมปทานในเส้นทางสัมปทาน และ/หรือหน่วยงานภาครัฐหรือเอกชนที่เกี่ยวข้อง และผู้มีหน้าที่จัดการรายได้ของระบบตั๋วโดยสารร่วมในเรื่องเงื่อนไข ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการจัดการรายได้ เช่น Transaction, Settlement และ Clearing Fee เป็นต้น เมื่อเริ่มใช้งานระบบตั๋วโดยสารร่วม และนำเสนอกรุงเทพมหานครเพื่อพิจารณาเห็นชอบ

2) เนื่องจากในการดำเนินงานระยะที่ 2 (หลังหมดระยะเวลาสัญญาสัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572) เงินค่าโดยสารทั้งหมดจะเป็นรายได้ของกรุงเทพมหานคร ดังนั้น ผู้บริหารระบบจะต้องเสนอแนวทางในการบริหารจัดการตามหลักสากลของการใช้ระบบตั๋วร่วม

8. การจัดทำรายงานผลการดำเนินงาน

ผู้บริหารระบบต้องจัดทำรายงานผลการดำเนินการประจำเดือนส่งให้กรุงเทพมหานครทุกเดือน พร้อมไฟล์ดิจิทัล จำนวน 10 เล่ม โดยในรายงานอย่างน้อยต้องประกอบด้วยข้อมูลดังนี้

1) จำนวนผู้โดยสาร โดยต้องระบุจำนวนทั้งหมดของผู้โดยสารในแต่ละเส้นทางและแต่ละสถานี

1. 	2. 	3. 
4. 	5. 	6. 
7. 	8. 	9. 
10. 	11. 	

- 2) จำนวนเที่ยวการเดินทางและความถี่ของการเดินทางในแต่ละช่วงและวัน
- 3) ผลการประเมินความตรงต่อเวลาในการให้บริการเดินทาง
- 4) ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการเดินทาง รวมทั้งการดำเนินการแก้ไข
- 5) ยอดรายได้และยอดค่าใช้จ่ายทั้งหมดในแต่ละเดือนของโครงการ
- 6) ความเห็นและข้อเสนอแนะ
- 7) อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ จะต้องจัดทำรายงานประจำปี โดยสรุปข้อมูลจากรายงานประจำเดือนและรายงานทรัพย์สินประจำปี พร้อมข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมไฟล์ดิจิทัล จำนวน 15 ชุด

### 9. การส่งมอบทรัพย์สิน

ทรัพย์สินที่ส่งมอบที่มีอยู่แล้ว หรือ ได้มา หรือจัดหาเพื่อนำมาใช้ในการเดินทางตามสัญญาจะต้องส่งมอบให้เป็นกรรมสิทธิ์ของกรุงเทพมหานครเมื่อสิ้นสุดสัญญาจ้างในสภาพที่เป็นอยู่ในขณะนั้น โดยจะต้องจัดทำรายงานส่งให้กรุงเทพมหานครพิจารณาไม่น้อยกว่า 365 วันก่อนวันสิ้นสุดสัญญา

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสัญญาสัมปทานระหว่างกรุงเทพมหานครกับบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะต้องมี การส่งมอบทรัพย์สินในวันที่สิ้นสุดสัญญาสัมปทาน ดังนั้น กรุงเทพมหานครจึงอาจพิจารณาให้มีการรับ - ส่งทรัพย์สินระหว่างกรุงเทพมหานคร บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และผู้บริหารระบบให้เสร็จสิ้นในคราวเดียวกัน

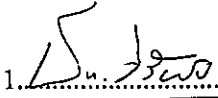


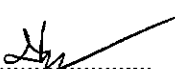

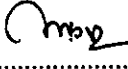

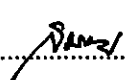
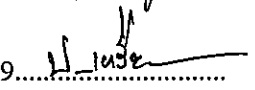
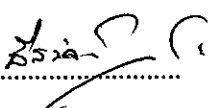

### 10. เงินล่วงหน้า

การจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าให้เป็นไปตามที่กรุงเทพมหานครกำหนด

### 11. ค่าจ้างและค่าใช้จ่ายโครงการ

ในการดำเนินการตามขอบเขตงานและระยะเวลาดังกล่าวมีงบประมาณทั้งสิ้น 190,054.8 ล้านบาท แยกเป็นค่าจ้างผู้บริหารระบบ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี)

ทั้งนี้ ผู้บริหารระบบจะต้องยื่นข้อเสนอ โดยแยกมูลค่างานแต่ละประเภท ทั้งราคาค่าจ้างผู้บริหารระบบ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) รวมทั้งข้อเสนอเพิ่มเติมอื่นๆ ให้ชัดเจน

1.  2.  3.   
 4.  5.  6.  7.   
 8.  9.  10.  11. 

## 12. การจ่ายค่าจ้างและค่าใช้จ่ายโครงการ

ผู้บริหารระบบมีหน้าที่จ่ายเงินค่าจ้างและค่าใช้จ่ายโครงการตามข้อกำหนดการจ้างนี้ รวมทั้งหลักเกณฑ์และวิธีการที่กรุงเทพมหานครกำหนด โดยวิธีปฏิบัติดังนี้

- 1) ตรวจสอบความถูกต้องของสรุปยอดรายรับ-รายจ่ายประจำเดือน
- 2) ตรวจสอบผลการดำเนินงานของผู้รับจ้างเดินรถ
- 3) จัดทำรายงานเสนอต่อกรุงเทพมหานครพร้อมดำเนินการจ่ายเงินให้แก่ผู้บริหารระบบ ผู้รับจ้างเดินรถ และอื่นๆ (ถ้ามี)
- 4) กรณีตรวจสอบพบว่ามีสภาพจำเป็นต้องปรับปรุงยอดการจ่ายเงิน ให้ผู้บริหารระบบดำเนินการปรับปรุงยอดในเดือนถัดไป

การดำเนินการจ่ายค่าจ้างและค่าใช้จ่ายโครงการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กรุงเทพมหานครกำหนด

## 13. ค่าปรับ

### 13.1 ค่าปรับในการบริหารระบบ


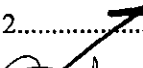
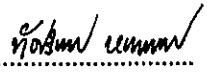
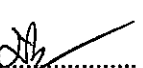
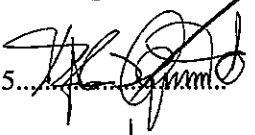
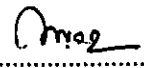

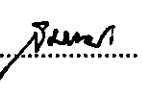
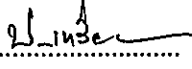
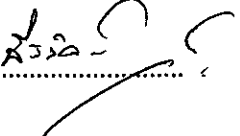

หากผู้บริหารระบบไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาโดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือโดยประมาทเลินเล่อของผู้บริหารระบบ ผู้บริหารระบบต้องจ่ายค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นอัตราร้อยละ 0.1 (ศูนย์จุดหนึ่ง) ของค่าจ้างบริหารระบบในปีนั้น

ในกรณีอื่นๆ หากกรุงเทพมหานครเห็นว่าผู้บริหารระบบไม่ดำเนินการใด ๆ ตามสัญญา และกรุงเทพมหานครได้ทำหนังสือแจ้งให้ผู้บริหารระบบดำเนินการ หากผู้บริหารระบบไม่ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะที่กำหนดในสัญญาหรือในหนังสือที่กรุงเทพมหานครแจ้ง ผู้บริหารระบบจะต้องจ่ายค่าปรับรายวันในอัตราร้อยละ 0.1 (ศูนย์จุดหนึ่ง) ของมูลค่างานส่วนนั้น

ค่าปรับตามข้อนี้ หากเป็นค่าปรับจากการบริหารจัดการเดินรถตามข้อ 13.2 ให้คิดค่าปรับตามข้อ 13.2 กรณีเดียว

### 13.2 ค่าปรับจากการบริหารจัดการเดินรถ

ผู้บริหารระบบจะต้องกำกับให้มีการให้บริการเดินรถทุกวันโดยไม่มีวันหยุด โดยกำหนดมาตรฐานการตรงต่อเวลาไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97.5 (ค่าเฉลี่ยรายเดือน) โดยจะประเมินผลความตรงต่อเวลา ณ สถานีปลายทางของแต่ละเส้นทาง ซึ่งความล่าช้าจะต้องไม่เกิน 5 นาที นับจากระยะเวลาห่างระหว่างขบวนถัดไป (Headway) ที่กำหนด โดยแบ่งการประเมินเป็น 2 ระยะ

1..... 	2..... 	3..... 
4..... 	5..... 	6..... 
7..... 	8..... 	9..... 
10..... 	11..... 	

ระยะที่ 1: ระยะก่อนหมดสัมปทาน ผู้บริหารระบบจะต้องประเมินความตรงต่อเวลาโดยแยกการประเมินออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

- ส่วนที่ 1 ประเมินผลโดยรวม 2 เส้นทางเข้าด้วยกัน ประกอบด้วย เส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร และเส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) ระยะทาง 5.3 กิโลเมตร

- ส่วนที่ 2 ประเมินผล 1 เส้นทางคือ เส้นทางส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 (ซอยสุขุมวิท 85 – ซอยสุขุมวิท 107) ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร

ระยะที่ 2: ระยะหลังหมดสัมปทานผู้บริหารระบบจะต้องประเมินความตรงต่อเวลาโดยแยกการประเมินออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

- ส่วนที่ 1 ประเมินผลโดยรวมทุกเส้นทางของการเดินรถสายสีลมเข้าด้วยกัน ประกอบด้วย เส้นทางส่วนต่อขยาย สายสีลม ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร เส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) ระยะทาง 5.3 กิโลเมตร และเส้นทางสัมปทานในส่วนของส่วนของสายสีลม

- ส่วนที่ 2 ประเมินผลโดยรวมทุกเส้นทางของการเดินรถสายสุขุมวิทเข้าด้วยกัน ประกอบด้วย เส้นทางส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 (ซอยสุขุมวิท 85 – ซอยสุขุมวิท 107) ระยะทาง 5.25 กิโลเมตรและเส้นทางสัมปทานในส่วนของสายสุขุมวิท

หากการให้บริการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานดังกล่าวโดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือโดยประมาทเลินเล่อของผู้รับจ้างเดินรถ ผู้บริหารระบบจะต้องจ่ายค่าปรับในอัตราร้อยละ 0.5 (ศูนย์จุดห้า) ของค่าจ้างเดินรถในเดือนนั้นๆของเส้นทางส่วนที่ 1 หรือส่วนที่ 2 ของระยะที่ 1 หรือระยะที่ 2 แล้วแต่กรณี โดยมีรายละเอียดการประเมินดังต่อไปนี้

#### การประเมินความตรงต่อเวลา

การประเมินค่าความตรงต่อเวลา กรุงเทพมหานครจะพิจารณาจากรายงานผลปฏิบัติการเดินรถรายวัน ที่จัดทำขึ้นโดยอัตโนมัติโดยระบบควบคุมการเดินรถกลาง (Central Traffic Control, CTC) และระบบปฏิบัติการเดินรถอัตโนมัติ (ATO) โดยคิดเมื่อเกิดความล่าช้าไม่เกิน 5 นาที นับจากระยะเวลาห่างระหว่างขบวนถัดไป (Headway) ที่กำหนด

1.....	2.....	3.....
4.....	5.....	6.....
8.....	9.....	10.....
		11.....



**กรณีปกติ**

เมื่อค่าที่คำนวณได้ในแต่ละเดือนของเส้นทางส่วนที่ 1 หรือส่วนที่ 2 ของระยะที่ 1 หรือระยะที่ 2 แล้วแต่กรณี มีค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 97.5 ให้ถือว่าผู้บริหารระบบสามารถให้บริการได้ตามมาตรฐาน และไม่มีค่าปรับ

**กรณีไม่ปกติ**

1) ระยะเวลาก่อนหมดระยะเวลาสัมปทานของเส้นทางสัมปทาน (นับจากวันเริ่มงานจนถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572) ความล่าช้าที่เกิดจากเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ จะไม่นำมาประเมินและคำนวณค่าการตรงต่อเวลา

ก) ความล่าช้าที่เกิดจากผู้โดยสารใช้งานระบบผิดปกติ อุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่อยู่นอกเหนือการควบคุม

ข) ความล่าช้าที่เกิดขึ้นจากความผิดปกติและหรือความบกพร่องของระบบ (Defect) ตามรายการที่ยังไม่ได้จัดซ่อมจากสัญญาการจัดซื้อพร้อมติดตั้งงานจัดซื้อ โครงสร้างพื้นฐาน และระบบเดินรถ และระบบตัว โดยไม่ได้เกิดจากความบกพร่องในการบำรุงรักษา

ค) ความล่าช้าที่เกิดจากเหตุสุดวิสัย การก่อความไม่สงบ การชุมนุมประท้วง วินาศภัย และภัยทางธรรมชาติ

ง) ความล่าช้าที่เกิดจากผลกระทบของความล่าช้าที่เกิดขึ้นในเส้นทางสัมปทานปัจจุบัน และผู้บริหารระบบได้พยายามอย่างถึงที่สุดในการลดผลกระทบดังกล่าว

จ) ความล่าช้าที่เป็นผลเกิดจากผู้รับสัมปทานเดิมปรับเปลี่ยนระบบอาณัติสัญญาณ ให้เป็นระบบเดียวกับระบบของเส้นทางส่วนต่อขยายยังไม่เสร็จสมบูรณ์ภายในปี พ.ศ.2555

2) ระยะเวลาหลังหมดระยะเวลาสัมปทานของเส้นทางสัมปทาน (นับตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2572 จนถึงวันสิ้นสุดสัญญา) ความล่าช้าที่เกิดจากเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ จะไม่นำมาประเมินและคำนวณค่าการตรงต่อเวลา

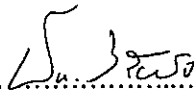
ก) ความล่าช้าที่เกิดจากผู้โดยสารใช้งานระบบผิดปกติ อุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่อยู่นอกเหนือการควบคุม

ข) ความล่าช้าที่เกิดขึ้นจากความผิดปกติและหรือความบกพร่องของระบบ (Defect) ตามรายการที่ยังไม่ได้จัดซ่อมจากสัญญาการจัดซื้อพร้อมติดตั้งงานจัดซื้อ โครงสร้างพื้นฐาน และระบบเดินรถ และระบบตัว โดยไม่ได้เกิดจากความบกพร่องในการบำรุงรักษา

ค) ความล่าช้าที่เกิดจากเหตุสุดวิสัย การก่อความไม่สงบ การชุมนุมประท้วง วินาศภัย และภัยทางธรรมชาติ

1.....	2.....	3.....
4.....	5.....	6.....
8.....	9.....	10.....
		11.....



.....  ..... ประธานกรรมการ  
(นายธนา วิชัยสาร)

ผู้อำนวยการสำนักงานการจราจรและขนส่ง

..... กรรมการ

(นายอรรถวิทย์ เหมะจุฑา)

รองผู้อำนวยการสำนักงานการจราจรและขนส่ง

.....  ..... กรรมการ

(นางสาวทัศนทร์ เหล่าไพโรจน์)

รองผู้อำนวยการสำนักงานประมาณกรุงเทพมหานคร

ผู้แทนสำนักงานประมาณ กรุงเทพมหานคร

.....  ..... กรรมการ

(นายมนตรี ภัคดี)

นิติกรชำนาญการ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

ผู้แทนสำนักงานการคลัง


.....  ..... กรรมการ

(นายธนุชัย นุ่นนิวัฒน์)

นิติกรชำนาญการพิเศษ


ผู้แทนสำนักงานกฎหมายและคดี

สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

.....  ..... กรรมการ

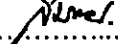
(นางสาวกาญจนา ฉาบสุวรรณ)

เลขานุการสำนักงานการจราจรและขนส่ง

.....  ..... กรรมการ

(นางสาวไพลิน รัตนศิริวิไลเลิศ)

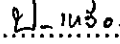
หัวหน้าฝ่ายการคลัง สำนักงานการจราจรและขนส่ง

.....  ..... กรรมการและเลขานุการ

(นายสมชาย ดกสยามันท์)

ผู้อำนวยการกองการขนส่ง


สำนักงานการจราจรและขนส่ง

.....  ..... กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

(นายประพาส เหลืองศิริินภา)

หัวหน้ากลุ่มงานระบบขนส่งมวลชน

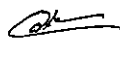
กองการขนส่ง สำนักงานการจราจรและขนส่ง

.....  ..... กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

(นายธีรวัฒน์ หงษ์แสนยธรรม)

วิศวกรโยธาชำนาญการ

กองการขนส่ง สำนักงานการจราจรและขนส่ง

.....  ..... กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

(นายอภิชาติ สุภจิตรสวัสดิ์)

วิศวกรโยธาชำนาญการ กองการขนส่ง

สำนักงานการจราจรและขนส่ง