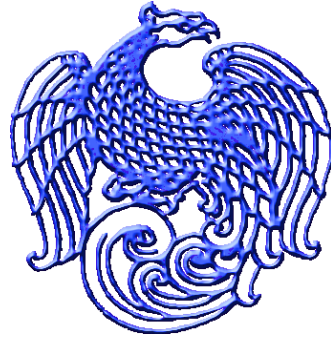




เอกสารประกอบการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อ
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

รายละเอียดโครงการภายใต้แผนงาน
ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

กระทรวงการคลัง

สารบัญ

แผนงาน/โครงการ	หน้า
1. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า	
1.1 แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ	
1) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ	1
2) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย	3
3) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายมาบะเบา - ชุมทางถนนจิระ	5
4) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น	7
5) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย	9
6) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	11
7) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน	13
8) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์	15
9) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	17
10) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี	19
11) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์	21
12) โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ (ปรับปรุงทาง ราง หมอน สะพาน และติดตั้งรั้ว)	
(1) งานเสริมความมั่นคงโครงสร้าง (Track Strengthening)	23
(2) งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักกดเพลามาตรฐาน U. 20	24
(3) งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ	26
13) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น	29
14) โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ	32
15) โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	34
16) โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแห่งใหม่ที่แก่งคอย	36
17) โครงการสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน 83 แห่ง และงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ รพท. สำหรับก่อสร้างสะพาน ทล.	37
18) โครงการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจากรถรถก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามทางรถไฟ (25 แห่ง)	40

แผนงาน/โครงการ	หน้า
1.2 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง	
1) โครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร	42
2) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2	46
3) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่จังหวัดอ่างทอง	49
4) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ. สตูล (ระยะที่ 1)	51
5) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก	54
1.3 แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ	
1) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก จำนวน 15 แห่ง	57
2) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางบ้านภาชี-นครหลวง	59
2. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	
2.1 แผนงานพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน	
1) โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร	61
2) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ. เชียงราย	148
3) โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	152
4) โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อการค้า การลงทุน และการขนส่ง	
(1) โครงการสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	154
(2) โครงการสนับสนุนนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแหลมฉบัง	160
(3) โครงการสนับสนุนท่าเทียบเรือเชียงแสน จ. เชียงราย	164
2.2 แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค	
1) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - เชียงใหม่	170
2) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - หนองคาย	172
3) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ปาดังเบซาร์	174
4) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ต่อจากสนามบินสุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พญา-ระยอง	176
5) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย – เชียงราย - เชียงของ	178
6) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายบ้านไผ่ – นครพนม	180

แผนงาน/โครงการ	หน้า
7) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่าก่อสร้าง)	182
8) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)	184
9) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา - มาบตาพุด (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)	186
3. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว	
3.1 แผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง	
1) โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	188
2) โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - ม. ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	190
3) โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท	192
4) โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน	194
5) โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา	196
6) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง - บางแค	198
7) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ	200
8) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	202
9) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	204
10) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ - บางปู	206
11) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี	208
12) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ	210
13) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	212
3.2 แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ	
1) โครงการเร่งรัดขยาย 4 ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	214
2) โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค	217
3) โครงการก่อสร้างบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค	223
4) โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการท่องเที่ยว (Royal Coast)	230

แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์

1. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนน
สู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า
วงเงิน 354,560.73 ล้านบาท

1.1 แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ

วงเงิน 308,337.85 ล้านบาท

1)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายลพบุรี - ปากน้ำโพ	16,215.10	ล้านบาท
2)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายปากน้ำโพ - เด่นชัย	30,070.00	ล้านบาท
3)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ	21,196.07	ล้านบาท
4)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายถนนจิระ - ขอนแก่น	29,221.28	ล้านบาท
5)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายขอนแก่น - หนองคาย	18,585.00	ล้านบาท
6)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	32,560.00	ล้านบาท
7)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายนครปฐม - หัวหิน	20,833.43	ล้านบาท
8)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์	9,555.00	ล้านบาท
9)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	17,683.82	ล้านบาท
10)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี	17,640.00	ล้านบาท
11)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์	35,700.00	ล้านบาท
12)	โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ (ปรับปรุงทาง ราง หมอน สะพาน และติดตั้งรั้ว)	15,224.84	ล้านบาท
	(1) งานเสริมความมั่นคงโครงสร้าง (Track Strengthening)	406.50	ล้านบาท
	(2) งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักกดเพลามาตรฐาน U.20	11,388.32	ล้านบาท
	(3) งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ	3,430.02	ล้านบาท
13)	โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น	4,368.26	ล้านบาท
14)	โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ	7,281.40	ล้านบาท
15)	โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	2,152.40	ล้านบาท
16)	โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแห่งใหม่ที่แก่งคอย	1,000.00	ล้านบาท
17)	โครงการสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน 83 แห่ง และงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ รฟท. สำหรับก่อสร้างสะพาน ทล.	23,280.00	ล้านบาท
18)	โครงการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจากรถก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามทางรถไฟ (25 แห่ง)	5,771.25	ล้านบาท

สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง

2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม

3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.

4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ

5. วัตถุประสงค์

1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553 – 2557
2. เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว
3. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
4. เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินขบวนรถไฟ
5. สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคเหนือ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2553 และสำรวจ ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2556 ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตงานดังนี้

1. วางทางรถไฟใหม่อีก 1 ทางพร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินรถของทางเดิมและทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่ และการเชื่อมต่อบริเวณอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ
5. เว้นคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง / พื้นที่จังหวัดลพบุรี และจังหวัดนครสวรรค์ ขณะนี้อยู่ระหว่างพิจารณาแนวเส้นทาง 2 แนวเส้นทางดังนี้

1. แนวเส้นทางรถไฟเดิม ประกอบด้วย สถานีลพบุรี สถานีบ้านหมี่ สถานีบ้านตาคลี และสถานีปากน้ำโพ
2. แนวเส้นทางรถไฟเลี่ยงเมืองลพบุรี ไปทางด้านทิศตะวันตก ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร โดยเริ่มจากสถานีบ้านกล้วย เลี่ยงเมืองลพบุรีอำเภอท่าวัง กลับมาบรรจบกับแนวเส้นทางรถไฟเดิมที่สถานีบ้านหมี่ สถานีบ้านตาคลี และสถานีปากน้ำโพ

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2555 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้ายาน	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
633,271,000	761,200,000	14,820,630,000	-	-	-	16,215,101,000

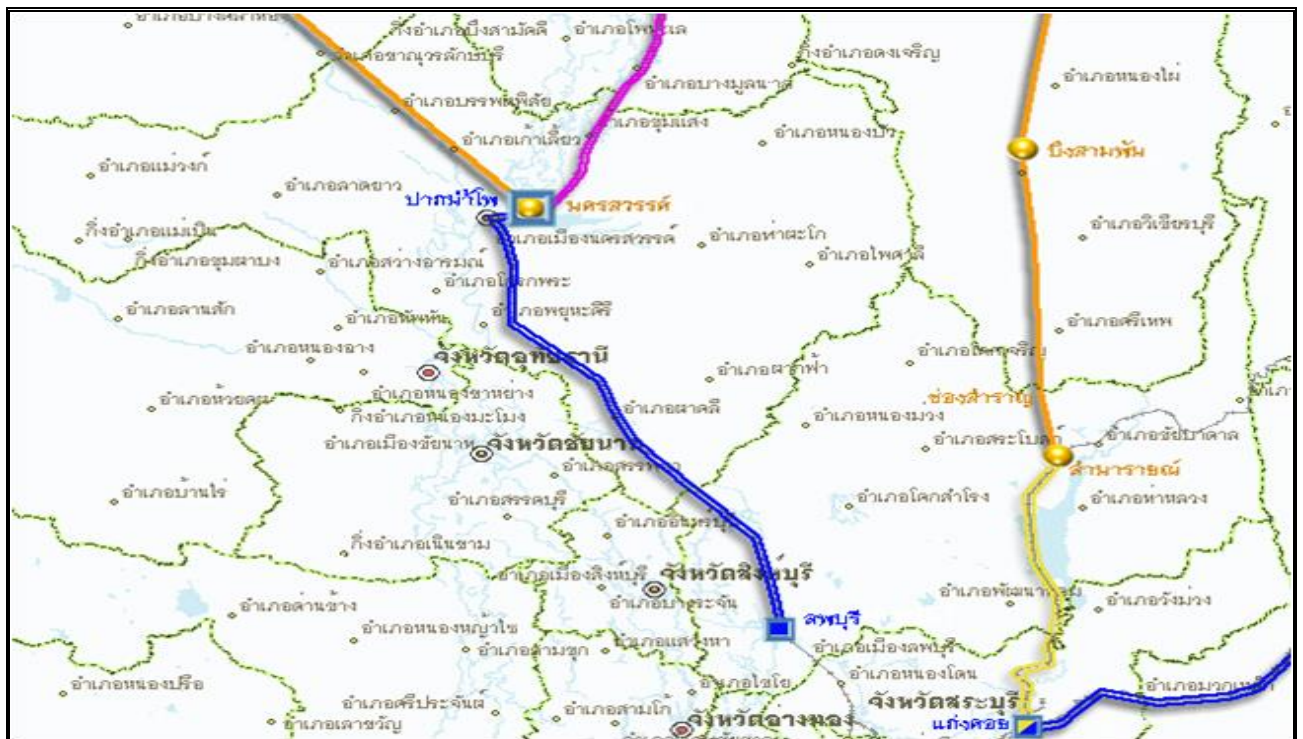
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

[illegible]

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม สามารถขนส่งสินค้าได้มีประสิทธิภาพและศักยภาพ โดยสามารถเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมมีผลตอบแทนที่สูงขึ้น
- 3) ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ได้อย่างยั่งยืน
- 4) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 20.21%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายปากน้ำโพ-เด่นชัย

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายปากน้ำโพ-เด่นชัย
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว
 2. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
 3. เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินขบวนรถไฟ
 4. สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคเหนือ
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. วางทางรถไฟใหม่อีก 1 ทางพร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
 2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินรถของทางเดิมและทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่ และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
 3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
 4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ / พื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดแพร่ เริ่มต้นที่สถานีปากน้ำโพ สถานีชุมแสง สถานีบางมูลนาค ที่สถานีตะพานหิน สถานีบางกระทุ่ม สถานีพิษณุโลก สถานีพรหมพิราม สถานีพิชัย สถานีตรอน สถานีอุตรดิตถ์ และสิ้นสุดสถานีเด่นชัย

ระยะทางรวม 285 กิโลเมตร
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้ายาน	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
1,070,000,000	500,000,000	28,500,000,000	-	-	-	30,070,000,000

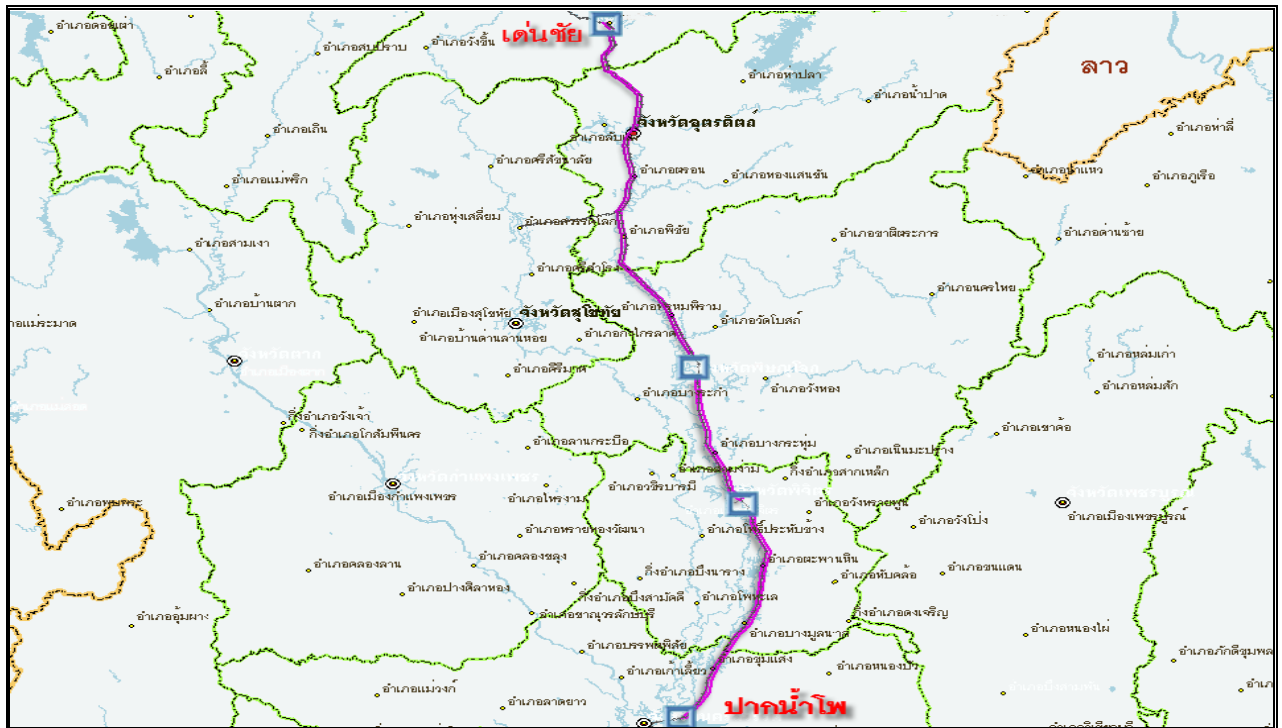
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง										
3. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดการประกวดราคา										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
5. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม สามารถขนส่งสินค้าได้มีประสิทธิภาพและศักยภาพ โดยสามารถเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมมีผลตอบแทนที่สูงขึ้น
- 3) ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ได้อย่างยั่งยืน
- 4) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 22.31% ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 6.99%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ
5. วัตถุประสงค์

1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ.2553 – 2557
2. เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว
3. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
4. เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินขบวนรถไฟ
5. สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคอีสาน

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2553 และสำรวจ ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2556 ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตงานดังนี้

1. วางทางรถไฟใหม่อีก 1 ทางพร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินรถของทางเดิมและทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่ และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ
5. เว้นที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง / พื้นที่จังหวัดสระบุรี จังหวัดนครราชสีมา เริ่มจากสถานีมาบกะเบา สถานีม่วงเหล็ก สถานีปากช่อง สถานีคลองไผ่ สถานีสีคิ้ว สถานีสูงเนิน และสิ้นสุดที่สถานีชุมทางถนนจิระ

ระยะทางรวมประมาณ 132 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2555 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้าฯ	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
824,847,000	319,660,000	20,051,559,000	-	-	-	21,196,066,000

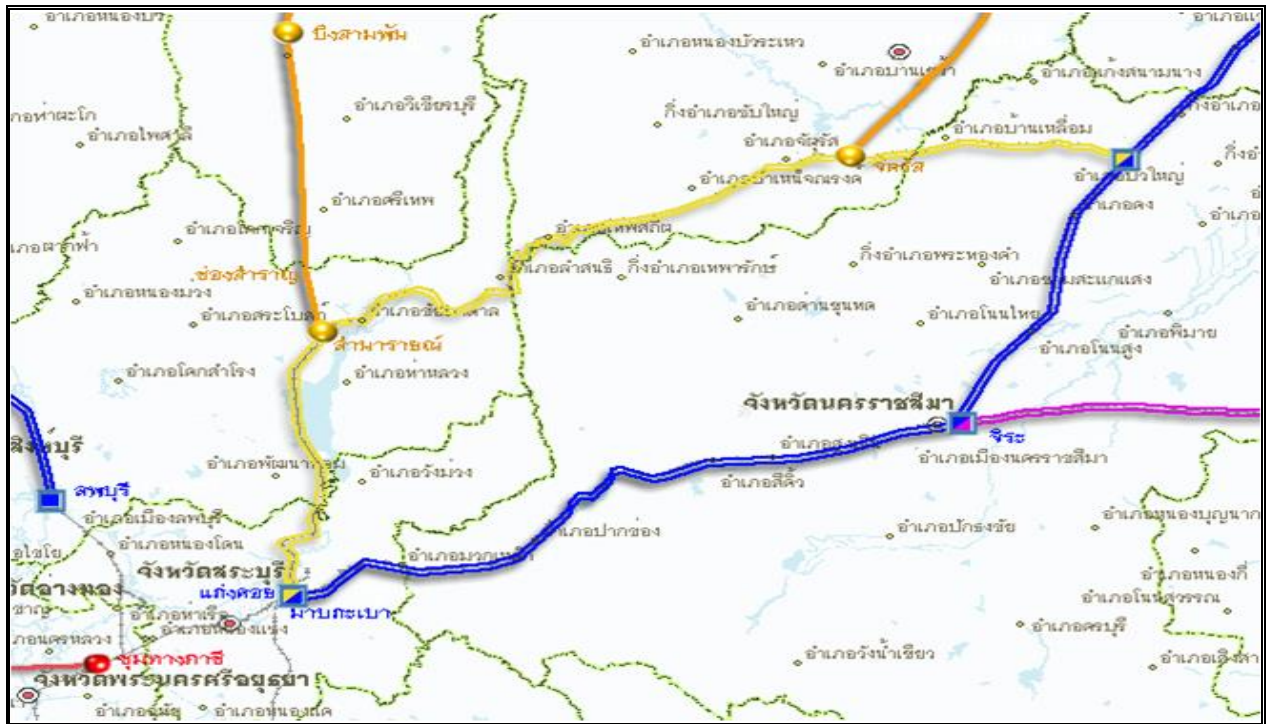
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. เว้นที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง										
2. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดการประกวดราคา										
3. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
4. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม สามารถขนส่งสินค้าได้มีประสิทธิภาพและศักยภาพ โดยสามารถเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมมีผลตอบแทนที่สูงขึ้น
- 3) ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ได้อย่างยั่งยืน
- 4) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 18.00% ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 10.20%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
5. วัตถุประสงค์

1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553 – 2557
2. เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว
3. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
4. เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการเดินขบวนรถไฟ
5. สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคอีสาน

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการและสำรวจ ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2555 ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตงานดังนี้

1. วางทางรถไฟใหม่อีก 1 ทางพร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
 2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า
- เพื่อรองรับการเดินรถของทางเดิมและทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่
- และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
 4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ / พื้นที่จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดขอนแก่น เริ่มต้นจากสถานีชุมทางถนนจิระ สถานีโนนสูง สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ และสิ้นสุดที่สถานีขอนแก่น

ระยะทางรวมประมาณ 185 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2554 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้าฯ	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
1,133,510,000	668,940,000	27,418,830,000	-	-	-	29,221,280,000

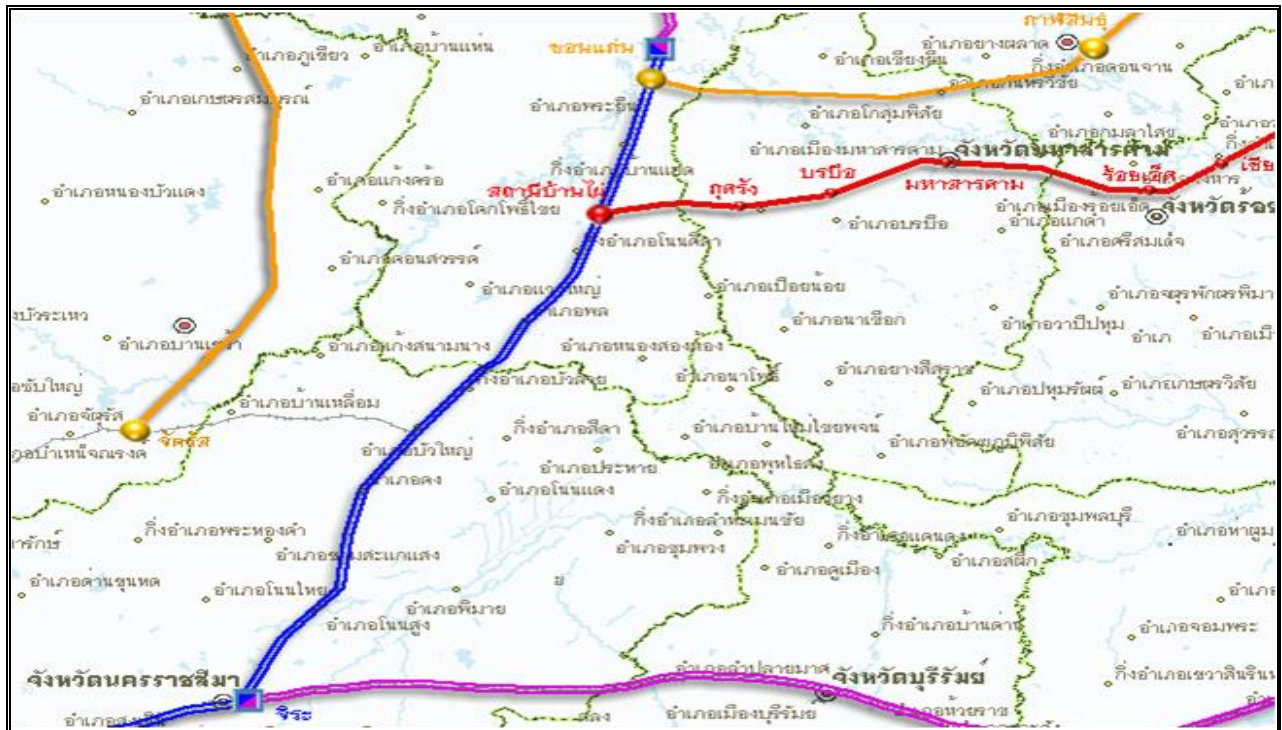
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. เวเนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง										
2. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดการประกวดราคา										
3. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
4. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม สามารถขนส่งสินค้าได้มีประสิทธิภาพและศักยภาพ โดยสามารถเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมมีผลตอบแทนที่สูงขึ้น
- 3) ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ได้อย่างยั่งยืน
- 4) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 24.55% ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 5.90%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายขอนแก่น-หนองคาย

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายขอนแก่น-หนองคาย
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว
 2. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
 3. เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินขบวนรถไฟ
 4. สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคอีสาน
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. วางทางรถไฟใหม่อีก 1 ทางพร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
 2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า
เพื่อรองรับการเดินรถของทางเดิมและทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่
และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
 3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
 4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ / พื้นที่จังหวัดขอนแก่น
จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย เริ่มต้นที่สถานีขอนแก่น สถานีน้ำพอง สถานีเขาสวนกวาง สถานีโนนสะอาด
สถานีกุมภวาปี สถานีประจักษ์ศิลปาคม สถานีอุดรธานี และสิ้นสุดที่สถานีหนองคาย

ระยะทางรวม 174 กิโลเมตร
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้าฯ	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
685,000,000	500,000,000	17,400,000,000	-	-	-	18,585,000,000

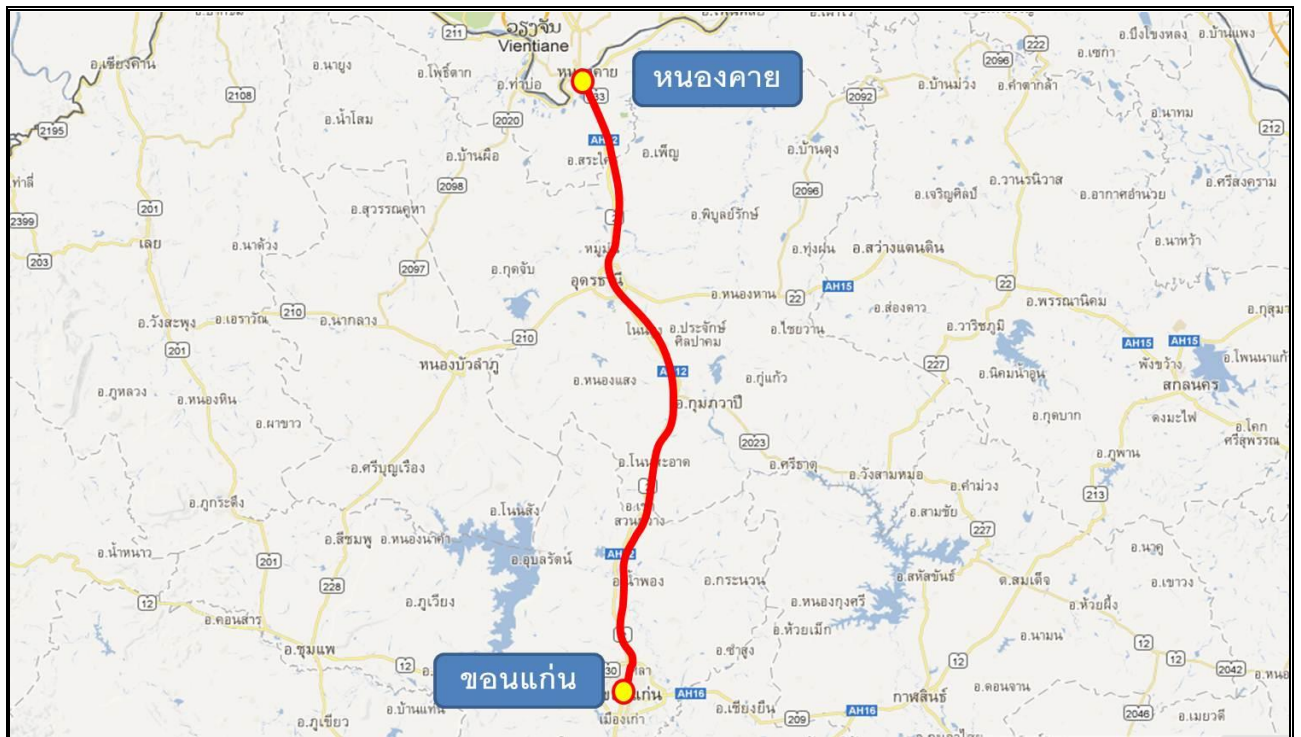
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง										
3. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดการประกวดราคา										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
5. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม สามารถขนส่งสินค้าได้มีประสิทธิภาพและศักยภาพ
โดยสามารถเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า
ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมมีผลตอบแทนที่สูงขึ้น
- 3) ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ได้อย่างยั่งยืน
- 4) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 22.31% ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 6.99%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว
 2. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
 3. เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินขบวนรถไฟ
 4. สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคอีสาน
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. วางทางรถไฟใหม่อีก 1 ทางพร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
 2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินรถของทางเดิมและทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่ และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
 3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
 4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ / พื้นที่จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี เริ่มต้นที่สถานีชุมทางถนนจิระ สถานีจักราช สถานีห้วยแถลง สถานีลำปลายมาศ สถานีบุรีรัมย์ สถานีห้วยราช สถานีกระสัง สถานีสุรินทร์ สถานีศีขรภูมิ สถานีสำโรงทาบ สถานีห้วยทับทัน สถานีอุทุมพรพิสัย สถานีศรีสะเกษ สถานีกันทรารมย์ และสถานีอุบลราชธานี

ระยะทางรวม 309 กิโลเมตร
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้าย	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
1,160,000,000	500,000,000	30,900,000,000	-	-	-	32,560,000,000

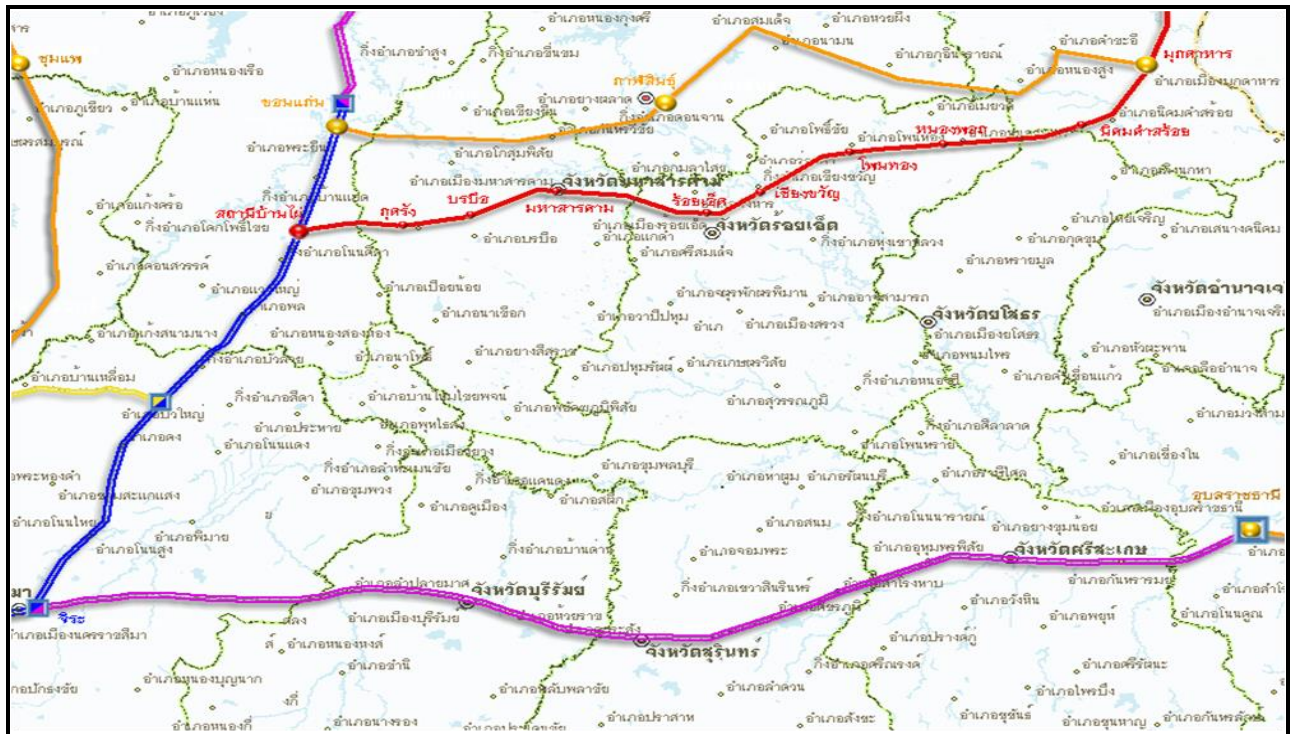
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง										
3. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดการประกวดราคา										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
5. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม สามารถขนส่งสินค้าได้มีประสิทธิภาพและศักยภาพ โดยสามารถเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมมีผลตอบแทนที่สูงขึ้น
- 3) ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ได้อย่างยั่งยืน
- 4) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 22.31% ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 6.99%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายนครปฐม-หัวหิน

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายนครปฐม-หัวหิน
5. วัตถุประสงค์
 1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553 – 2557
 2. เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว
 3. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
 4. เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินขบวนรถไฟ
 5. สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคใต้

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2553 และสำรวจ ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อปี 2556 ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตงานดังนี้

1. วางทางรถไฟใหม่อีก 1 ทางพร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินรถของทางเดิมและทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่ และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ
5. เว้นคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง / พื้นที่จังหวัดนครปฐม จังหวัดราชบุรี จังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เริ่มจากสถานีนครปฐม สถานีชุมทางหนองปลาดุก สถานีราชบุรี สถานีเพชรบุรี และสิ้นสุดที่สถานีหัวหิน

ระยะทางรวม 165 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2555 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
810,899,000	-	20,022,530,000	-	-	-	20,833,429,000

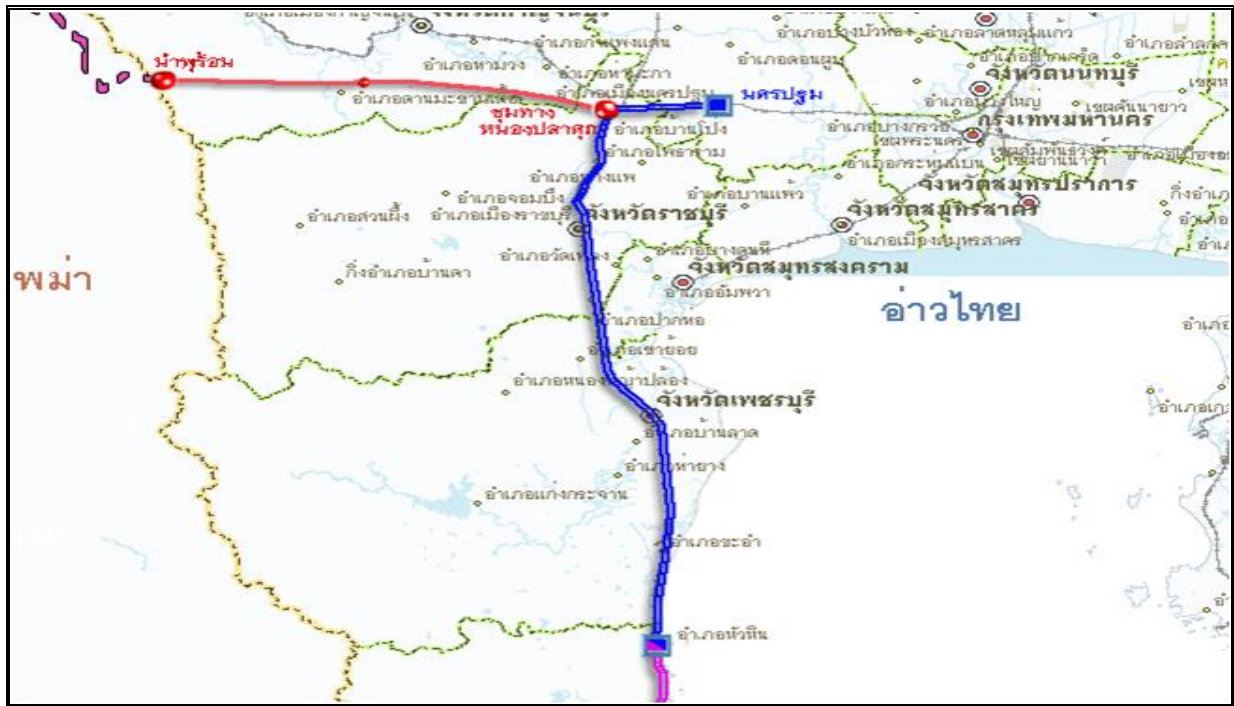
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดการประกวดราคา										
2. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม สามารถขนส่งสินค้าได้มีประสิทธิภาพและศักยภาพ โดยสามารถเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมมีผลตอบแทนที่สูงขึ้น
- 3) ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ได้อย่างยั่งยืน
- 4) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 20.27% ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 16.51%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว
 2. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
 3. เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินขบวนรถไฟ
 4. สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคใต้
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. วางทางรถไฟใหม่อีก 1 ทางพร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
 2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า
เพื่อรองรับการเดินรถของทางเดิมและทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่
และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
 3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
 4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ
/พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (อำเภอหัวหิน อำเภอปราณบุรี อำเภอสามร้อยยอด อำเภอกุยบุรี และอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์)
เริ่มต้นที่สถานีหัวหิน สถานีปราณบุรี สถานีสามร้อยยอด สถานีกุยบุรี และสิ้นสุดที่สถานีประจวบคีรีขันธ์

ระยะทางรวม 89 กิโลเมตร
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้ายาน	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
355,000,000	200,000,000	9,000,000,000	-	-	-	9,555,000,000

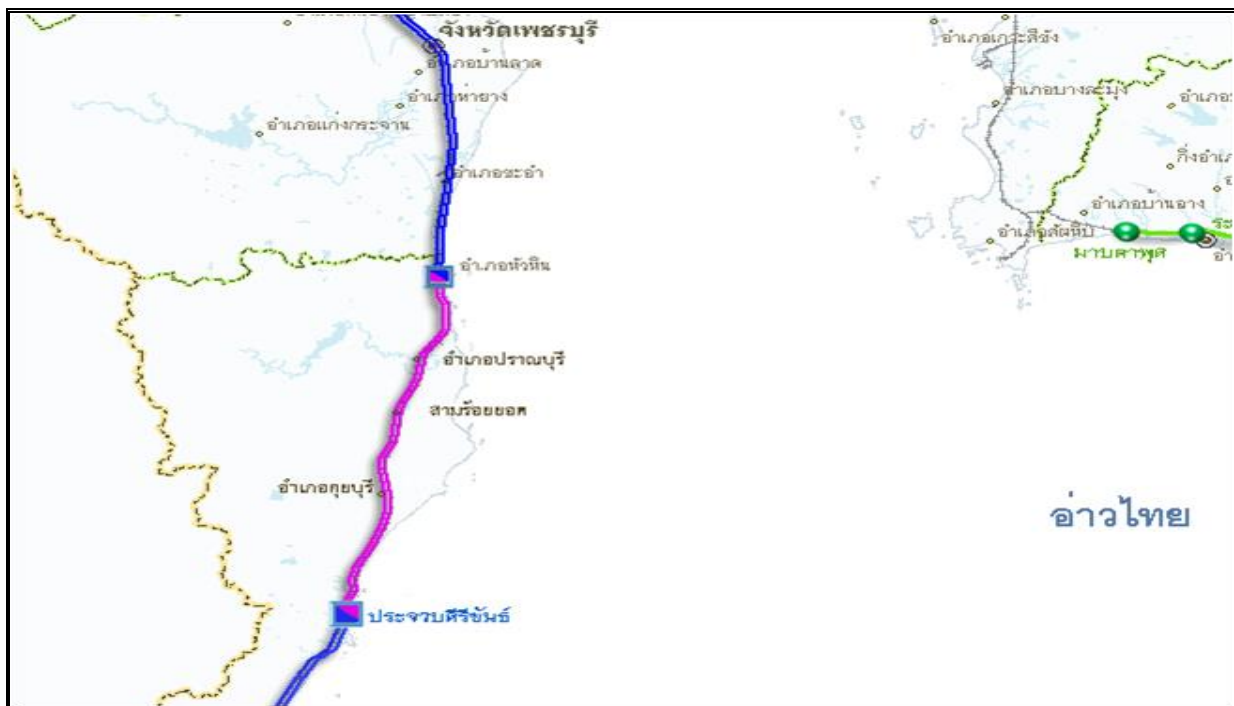
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง										
3. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดการประกวดราคา										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
5. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม สามารถขนส่งสินค้าได้มีประสิทธิภาพและศักยภาพ โดยสามารถเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมมีผลตอบแทนที่สูงขึ้น
- 3) ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ได้อย่างยั่งยืน
- 4) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 22.31% ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 6.99%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
5. วัตถุประสงค์

1. เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว
2. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
3. เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินขบวนรถไฟ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการและสำรวจ ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2555 ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตงานดังนี้

1. วางทางรถไฟใหม่อีก 1 ทางพร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี ระยะทางรวม 167 กม.
2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า

เพื่อรองรับการเดินรถของทางเดิมและทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่

และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ

3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ / พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดชุมพร เริ่มจากสถานีประจวบคีรีขันธ์ สถานีบ้านกรูด สถานีบางสะพานใหญ่ สถานีปะทิว และสิ้นสุดที่สถานีชุมพร

ระยะทางรวม 167 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2554 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้าย	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
602,000,000	169,980,000	16,911,840,000	-	-	-	17,683,820,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. เวเนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง										
2. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดการประกวดราคา										
3. ค่าก่อสร้าง										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม สามารถขนส่งสินค้าได้มีประสิทธิภาพและศักยภาพ
โดยสามารถเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมมีผลตอบแทนที่สูงขึ้น
- 3) ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ได้อย่างยั่งยืน
- 4) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 23.53% ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 3.21%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว
 2. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
 3. เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินขบวนรถไฟ
 4. สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคใต้
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. วางทางรถไฟใหม่อีก 1 ทางพร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
 2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า
เพื่อรองรับการเดินรถของทางเดิมและทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่
และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
 3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
 4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ / จังหวัดชุมพร
และจังหวัดสุราษฎร์ธานี เริ่มต้นจากสถานีชุมพร สถานีหลังสวน สถานีท่าชนะ สถานีไชย สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
และสิ้นสุดที่สถานีสุราษฎร์ธานี

รวมระยะทาง ประมาณ 167 กิโลเมตร
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
640,000,000	300,000,000	16,700,000,000	-	-	-	17,640,000,000

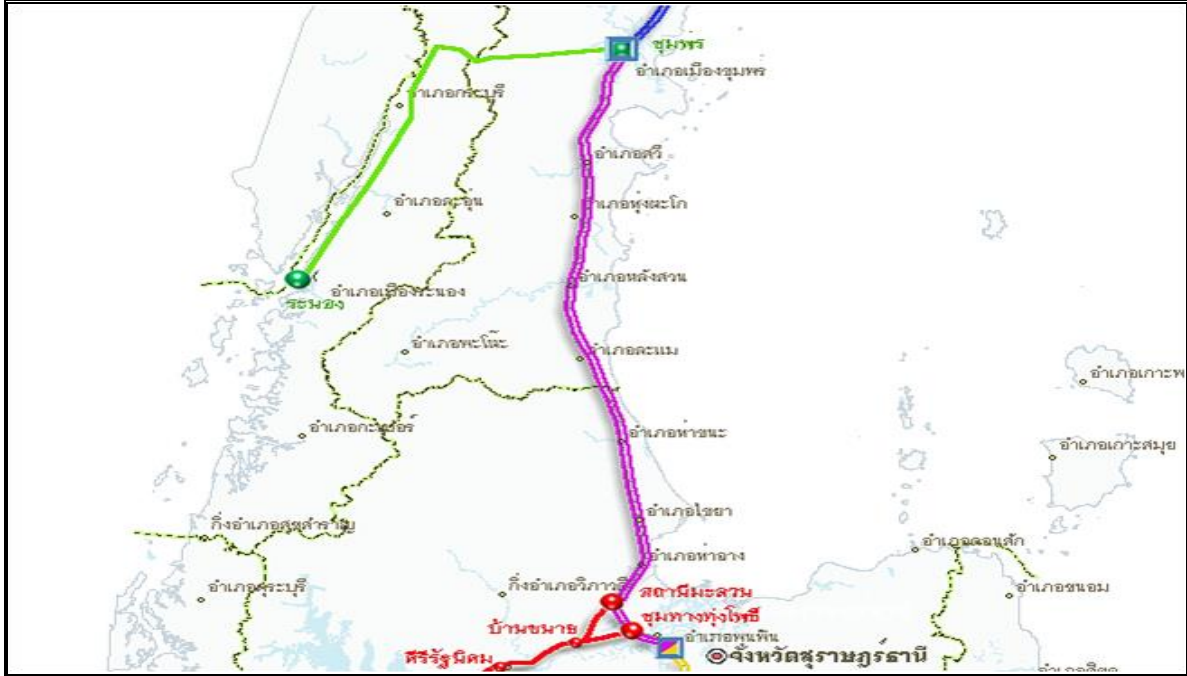
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง										
3. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดการประกวดราคา										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
5. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม สามารถขนส่งสินค้าได้มีประสิทธิภาพและศักยภาพ โดยสามารถเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมมีผลตอบแทนที่สูงขึ้น
- 3) ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ได้อย่างยั่งยืน
- 4) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 22.31% ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 6.99%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์
5. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคใต้ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

1. วางทางรถไฟใหม่อีก 1 ทางพร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินรถของทางเดิมและทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่ และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ / จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดพัทลุง และจังหวัดสงขลา เริ่มต้นที่สถานีสุราษฎร์ธานี สถานีบ้านนา สถานีบ้านพรุกระแซง สถานีนาบอน สถานีชุมทางทุ่งสง สถานีชุมทางเขาชุมทอง สถานีชะอวด สถานีแหลมโดนด สถานีพัทลุง สถานีบ้านต้นโดน สถานีควนเนียง สถานีชุมทางหาดใหญ่ และสิ้นสุดที่สถานีปาดังเบซาร์

ระยะทางรวม 339 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้าย	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
1,300,000,000	500,000,000	33,900,000,000	-	-	-	35,700,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง										
3. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดการประกวดราคา										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
5. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม สามารถขนส่งสินค้าได้มีประสิทธิภาพและศักยภาพ โดยสามารถเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมมีผลตอบแทนที่สูงขึ้น
- 3) ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ได้อย่างยั่งยืน
- 4) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 22.31% ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 6.99%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดงานเสริมความมั่นคงโครงสร้าง (Track Strengthening)

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ งานเสริมความมั่นคงโครงสร้าง (Track Strengthening)
5. วัตถุประสงค์

1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553 – 2557
2. เพื่อความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ เพื่อลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุขบวนรถตกรางอันเนื่องมาจากความไม่มั่นคงของทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างทางราง โดยเปลี่ยนรางเป็นขนาด 100 ปอนด์ เพื่อรองรับการขนส่งขบวนรถที่มีน้ำหนักกดเพลลา 20 ตัน/เพลลา เพื่อเพิ่มความเร็วของขบวนรถได้สูงสุด 120 กม./ชม.

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

จัดหาหมอนคอนกรีต Mono Block พร้อมเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริงครบชุด จัดหาราง 100 ปอนด์ จัดหาประแจ 100 ปอนด์ พร้อมเปลี่ยนเข้าทางและอื่นๆ

- 1.ผลิตหรือจัดหาหมอนคอนกรีตอัดแรงชนิด Mono Block พร้อมเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริงครบชุด และเปลี่ยนหมอนคอนกรีตแทนหมอนไม้

- 2.จัดหาพร้อมเปลี่ยนรางขนาด 100 ปอนด์ เอ. เชื่อมยาว และเปลี่ยนรางขนาด 100 ปอนด์ เอ.

ความยาวมาตรฐาน

- 3.ผลิตหรือจัดหาและเปลี่ยนทางผ่านชนิดแผ่นคอนกรีตกำลังสูงสำเร็จรูป

- 4.เปลี่ยนหมอนเหล็กแทนหมอนไม้และเปลี่ยนหมอนไม้บนสะพาน

- 5.ปรับปรุงทางหลัก ปรับปรุงด้านอาณัติสัญญาณและอื่นๆ / 1) ระหว่างสถานีวงเวียนใหญ่ - มหาชัย งบประมาณ 329.50 ล้านบาท ระยะทาง 34 กม.

- 2) ระหว่างสถานีธนบุรี - ชุมทางตลิ่งชัน งบประมาณ 77.00 ล้านบาท ระยะทาง 6 กม.

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2557

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	406,500,000	-	-	-	406,500,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

ทำให้ทางมีความมั่นคงแข็งแรงประหยัดค่าบำรุงรักษา และสามารถรับน้ำหนักกดเพลลามาตรฐาน U.20 ได้
ทำให้ขบวนรถสามารถทำเวลาได้สูงสุดไม่น้อยกว่า 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

สรุปรายละเอียดงานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักกดเพลามาตรฐาน U.20

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักกดเพลามาตรฐาน U.20
5. วัตถุประสงค์

1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553 – 2557
2. เพื่อความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ
3. เพื่อลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุขบวนรถตกรางอันเนื่องมาจากความไม่มั่นคงของสะพาน
4. เพื่อเพิ่มความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างสะพานโดยการเปลี่ยนหรือเสริมมั่นคงสะพาน
5. เพื่อรองรับการขนส่งขบวนรถที่มีน้ำหนักกดเพลามาตรฐาน 20 ตัน/เพล
6. เพื่อเพิ่มความเร็วของขบวนรถได้สูงสุด 120 กม. / ชม.

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

1. ดำเนินการเสริมความมั่นคงสะพาน ในส่วนของสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักกดเพลามาตรฐาน U.20 ไม่ได้
2. ดำเนินการเปลี่ยนสะพานใหม่แทนสะพานของเดิมที่ชำรุดหรือรองรับน้ำหนักกดเพลามาตรฐาน U.20 ไม่ได้ / เส้นทางรถไฟสายเหนือ

1. ช่วงสถานีสถานีรังสิต – ชุมทางบ้านภาชี - พิจิตร - ศิลาอาสน์-เชียงใหม่
2. งานก่อสร้างทางรถไฟ(สะพานขุ่นตาน)
3. ช่วงสถานีชุมทางบ้านดารา- สวรรคโลก(แยกสวรรคโลก)

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

4. ช่วงบ้านภาชี-แก่งคอย-ชุมทางถนนจิระ
5. ช่วงสถานีชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี

เส้นทางรถไฟสายใต้

6. ช่วงสถานีธนบุรี – บ้านกรูด
7. ช่วงสถานีบ้านกรูด-บ้านทุ่งโพธิ์
8. ช่วงบ้านทุ่งโพธิ์-ชุมทางทุ่งสง
9. ช่วงชุมทางทุ่งสง-ชุมทางหาดใหญ่
10. ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์
11. ช่วงชุมทางหาดใหญ่-สุโขทัย
12. แยกพระราม 6 ช่วงสถานีบางซื่อ-ตลิ่งชัน
13. แยกสุพรรณบุรี ช่วงแยกสถานีหนองปลาตึก-สุพรรณบุรี
14. แยกกาญจนบุรี ช่วงสถานีหนองปลาตึก-น้ำตก
15. แยกศรีรัฐ ช่วงสถานีทุ่งโพธิ์-ศรีรัตนคม
16. แยกกันตัง ช่วงสถานีชุมทางทุ่งสง-กันตัง
17. แยกนครศรีธรรมราช ช่วงสถานีชุมทางเขาชุมทอง-นครศรีธรรมราช

เส้นทางรถไฟสายตะวันออก

18. ช่วงคลองสิบเก้า-อรัญประเทศ

เส้นทางรถไฟสายมหาชัย

19. ช่วงระหว่างสถานีวงเวียนใหญ่-มหาชัย และ สายบ้านแหลม-แม่กลอง

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	11,388,320,400	-	-	-	11,388,320,400

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. สะพานที่เปลี่ยนใหม่

- ที่เป็นสะพานเหล็กจะทำการ Hot dip Galvanized ไม่ต้องทาสีทุกๆรอบ 7 ปี อีกทั้งวางรางขนาด 100 ปอนด์ต่อหลา

ติดตั้งหมอนเหล็กเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริง ทำให้ขบวนรถวิ่งเรียบ , ยืดอายุสะพาน

และเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร

- ที่เป็นสะพานคอนกรีตจะวางรางขนาด 100 ปอนด์ต่อหลา หมอนคอนกรีตโมโนบล็อกเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริง ทำให้ขบวนรถวิ่งเรียบ , ยืดอายุสะพาน และเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร

2. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสะพานในระยะยาว

เนื่องจากออกแบบด้วยมาตรฐานที่เหมาะสมกับสภาพการขนส่ง

ในปัจจุบันสะพานจะมีความมั่นคงแข็งแรง มีความปลอดภัยต่อการเดินรถสูง

สรุปรายละเอียดงานติดตั้งรั้วสองข้างทาง ตามแนวเขตทางรถไฟ

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ งานติดตั้งรั้วสองข้างทาง ตามแนวเขตทางรถไฟ
5. วัตถุประสงค์

1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553 – 2557
2. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อหยุดยั้งการเกิดอุบัติเหตุระหว่างทางตัดผ่านเสมอทางรถไฟ โดยเฉพาะทางลัดผ่านและเกิดอุบัติเหตุรถไฟชนคนและสัตว์เลี้ยงที่สัญจรผ่านทางรถไฟ เพื่อลดปัญหาการเกิดทางลัดผ่านเสมอระดับทางรถไฟ และลดปัญหาการบุกรุกที่ดินรถไฟ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

งานก่อสร้างรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟชนิดตะแกรงเหล็กกล้าเชื่อมติดเสริมตาม มอก.737-2549 โดยมีงานที่ต้องดำเนินการ ดังนี้-

1. ก่อสร้างรั้วในสภาพพื้นราบปกติ ตามแบบที่ คส.19-1/53
2. ก่อสร้างรั้วในสภาพพื้นราบปกติชิดเขตรถไฟ ตามแบบที่ คส.19-2/53
3. ก่อสร้างรั้วในสภาพดินเลนน้ำท่วมขังไม่เกิน 0.30 เมตร ตามแบบที่ คส.19-3/53
4. ก่อสร้างรั้วในสภาพดินเลนน้ำท่วมขังไม่เกิน 0.50 เมตร ตามแบบที่ คส.19-4/53
5. ก่อสร้างรั้วในสภาพพื้นคอนกรีต ตามแบบที่ คส.19-5/53
6. รั้วตะแกรงเหล็กกล้าเชื่อมติดเสริมคอนกรีตชนิดลาดชัน ตามแบบที่ คส.19-7/53

****จำนวน 47 สัญญา** / ระหว่างสถานีรังสิต - ชุมทางบ้านภาษี - ลพบุรี**

- 1) กม.32+350 - 53+500 รังสิต - บางปะอิน ระยะทาง 20.717 กม.
 - 2) กม.53+500 - 83+000 คลองพุดรา - สระแก้ว ระยะทาง 25.649 กม.
- ระหว่างสถานีชุมพร - สุราษฎร์ธานี
- 3) กม.522+500 - 550+500 ปากตะโก - บ้านดวด ระยะทาง 29.05 กม.
 - 4) กม.578+500 - 606+000 ท่าชนะ - ท่าฉาง ระยะทาง 28.99 กม.
 - 5) กม.606+000 - 633+000 ไชยยา - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 26.28 กม.
- ระหว่างสถานีปากน้ำโพ - พิษณุโลก
- 6) กม.283+500 - 311+000 ชุมแสง - ตะพานหิน ระยะทาง 27.07 กม.
 - 7) กม.311+000 - 338+000 ดงตะขบ - วังกรด ระยะทาง 24.91 กม.
 - 8) กม.365+500 - 389+280 บางกระทุ่ม - พิษณุโลก ระยะทาง 22.40 กม.

ระหว่างสถานีแก่งเสือเต้น - ชุมทางบัวใหญ่

- 9) กม.160+000 - 185+000 แก่งเสือเต้น - สุรนารายณ์ ระยะทาง 2.828 กม.
- 10) กม.214+500 - 269+500 ลำน้ำราย - ห้วยยายจิว ระยะทาง 33.604 กม.
- 11) กม.299+500 - 329+500 บำเหน็จณรงค์ - บ้านเหลื่อม ระยะทาง 30.976 กม.
- 12) กม.329+500 - 359+500 หนองฉิม - หนองพลวง ระยะทาง 30.824 กม.
- 13) กม.359+500 - 375+900 หนองพลวง - ชุมทางบัวใหญ่ ระยะทาง 16.134 กม.

ระหว่างสถานีชุมทางถนนจิระ - บุรีรัมย์

- 14) กม.268+280 - 280+000 ชุมทางจิระ - ท่าช้าง ระยะทาง 13.29 กม.
- 15) กม.310+500 - 340+000 บ้านหินโคน - ลำปลายมาศ ระยะทาง 30.35 กม.

ระหว่างสถานีหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

- 16) กม.242+500 - 270+500 ปราณบุรี - กุยบุรี ระยะทาง 28.97 กม.
17) กม.270+500 - 302+330 สังกระทาย - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 33.35 กม.

ระหว่างสถานีขอนแก่น - อุดรธานี

- 18) กม.449+750 - 454+000 (ขอนแก่น) ระยะทาง 8.034 กม.
19) กม.454+000 - 481+000 (โนนพยอม) ระยะทาง 48.233 กม.
20) กม.481+000 - 508+000 (น้ำพอง) ระยะทาง 35.570 กม.
21) กม.508+000 - 536+000 (โนนพยอม) ระยะทาง 57.850 กม.
22) กม.536+000 - 564+000 (หนองตะไก้) ระยะทาง 49.386 กม.
23) กม.564+000 - 568+840 (อุดรธานี) ระยะทาง 10.727 กม.

ระหว่างสถานีอุดรธานี - หนองคาย

- 24) กม.568+804 - 594+000 (อุดรธานี) ระยะทาง 53.253 กม.
25) กม.594+000 - 623+900 (นาทา) ระยะทาง 64.426 กม.

ระหว่างสถานีพิษณุโลก - แ่งหลวง

- 26) กม.393+430 - 419+000 (พิษณุโลกและแควน้อย) 49.318 กม.
27) กม.419+000 - 446+500 (หนองตม) ระยะทาง 54.873 กม.
28) กม.446+500 - 474+000 (ตรอน) ระยะทาง 55.001 กม.
29) กม.474+000 - 499+000 (ศิลาอาสน์) ระยะทาง 44.084 กม.
30) กม.499+000 - 510+000 (ปางต้นผึ้ง) ระยะทาง 16.328 กม.
31) กม.532+000 - 539+000 (เด่นชัยและบ้านปิน) ระยะทาง 12.832 กม.

ระหว่างสถานีสุราษฎร์ธานี - ชุมทางทุ่งสง

- 32) กม.635+020 - 656+500 (สุราษฎร์ธานี) ระยะทาง 35.570 กม.
33) กม.656+500 - 685+000 (บ้านนา) ระยะทาง 35.570 กม.
34) กม.685+000 - 712+500 (บ้านส้อง) ระยะทาง 35.570 กม.
35) กม.712+500 - 740+500 (ทวนพอ) ระยะทาง 43.337 กม.
36) กม.740+500 - 757+080 (ทุ่งสง) ระยะทาง 16.544 กม.

ระหว่างสถานี ชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอย

- 37) กม.61+277 - 78+000 (ฉะเชิงเทรา) ระยะทาง 35.570 กม.
38) กม.78+000 - 97+000 (คลองสิบเก้า) ระยะทาง 39.462 กม.
39) กม.97+000 - 132+500 (องครักษ์) ระยะทาง 68.147 กม.
40) กม.132+500 - 167+608 (วิหารแดงและแก่งคอย) ระยะทาง 70.872 กม.

ระหว่างสถานีบุรีรัมย์ - อุบลราชธานี

- 41) กม.374+000 - 398+000 (บุรีรัมย์) ระยะทาง 44.821 กม.
42) กม.398+000 - 427+000 (สุรินทร์) ระยะทาง 58.434 กม.
43) กม.427+000 - 457+000 (ศีขรภูมิ) ระยะทาง 62.527 กม.
44) กม.457+000 - 487+000 (สำโรงทาบ) ระยะทาง 59.799 กม.
45) กม.487+000 - 517+000 (ศรีสะเกษ) ระยะทาง 53.002 กม.
46) กม.517+000 - 547+000 (กันทรารมย์) ระยะทาง 60.371 กม.
47) กม.547+000 - 575+600 (อุบลราชธานี) ระยะทาง 56.790 กม.

ระยะทาง 1,761.693 กม.

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2557

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	3,430,016,200	-	-	-	3,430,016,200

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

ติดตั้งรั้วสองข้างทาง ตามแนวเขตทางรถไฟ จำนวน 47 แห่ง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อหยุดยั้งการเกิดอุบัติเหตุระหว่างทางตัดผ่าน เสมอระดับทางรถไฟ โดยเฉพาะทางลักผ่าน และการเกิดอุบัติเหตุรถไฟชนคนและสัตว์เลี้ยงที่สัญจรผ่านทางรถไฟ เพื่อลดปัญหาการเกิดทางลักผ่านเสมอระดับทางรถไฟ และลดปัญหาการบุกรุกที่ดินของการรถไฟ

สรุปรายละเอียดโครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น
5. วัตถุประสงค์
 1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553 – 2557
 2. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยต่อการเดินรถไฟให้ปลอดภัยและถึงที่หมายไม่ล่าช้ากว่ากำหนด เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุ โดยลดการสูญเสียทรัพย์สิน ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชนผู้ใช้ทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับถนนสาธารณะ
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น
 - 1 โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ จำนวน 953 แห่ง ติดตั้งแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างติดตั้งจำนวน 200 แห่ง และมีเครื่องกั้นที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งใหม่ จำนวน 753 แห่ง โดยมีแผนดำเนินการ ดังนี้
 - ปี งบประมาณ 2557 จำนวน 256 แห่ง
 - ปี งบประมาณ 2558 จำนวน 497 แห่ง
 - 2 โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน 294 แห่ง อยู่ระหว่างปรับปรุง จำนวน 192 แห่ง และมีความจำเป็นต้องปรับปรุงจำนวน 102 แห่ง โดยมีแผนดำเนินการ ดังนี้
 - ปี งบประมาณ 2557 จำนวน 90 แห่ง
 - ปี งบประมาณ 2558 จำนวน 12 แห่ง / เครื่องกั้นที่ติดตั้งใหม่ จำนวนทั้งสิ้น 753 แห่ง และเครื่องกั้นที่ปรับปรุงจำนวนทั้งสิ้น 102 แห่งกระจายไปตามจังหวัดต่างๆ ที่มีทางรถไฟผ่าน รวมจำนวนทั้งสิ้น 47 จังหวัด ดังนี้

ลำดับที่ ชื่อจังหวัด
 - 1 กรุงเทพฯ(สายเหนือ)
 - ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางตลิ่งชัน
 - สายใต้(บางกอกน้อย - ชุมทางตลิ่งชัน)
 - วงเวียนใหญ่-มหาชัย
 - สายตะวันออก(**อุรุพงษ์ - อรัญประเทศ)
 - แยกมักกะสัน - แม่น้ำ
 - แยกชองนนทรี - โรงกลั่นบางจาก
 - 2 นนทบุรี
 - 3 ปทุมธานี
 - 4 ออยุธยา
 - แยกชุมทางบ้านภาชี - ชุมทางแก่งคอย
 - 5 ลพบุรี
 - แยกชุมทางแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่
 - 6 สระบุรี(สายเหนือ)
 - แยกบ้านหมอ-โรงปูนซิเมนต์
 - แยกชุมทางบ้านภาชี - อุบลราชธานี
 - แยกชุมทางแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่
 - แยกชุมทางแก่งคอย - คลองสิบเก้า
 - 7 นครนายก
 - 8 ฉะเชิงเทรา

แยกฉะเชิงเทรา - สัตหีบ
 แยกคลองสิบเก้า- ชุมทางแก่งคอย
 9 ปราจีนบุรี
 10 สระแก้ว
 11 นครปฐม
 แยกชุมทางหนองปลาตึก-สุพรรณบุรี
 12 ราชบุรี
 แยกชุมทางหนองปลาตึก-น้ำตก
 แยกชุมทางหนองปลาตึก-สุพรรณบุรี
 13 สุพรรณบุรี
 14 กาญจนบุรี
 15 เพชรบุรี
 16 ประจวบคีรีขันธ์
 17 สมุทรสาคร(สายมหาชัย)
 สายบ้านแหลม - แม่กลอง
 18 สมุทรสงคราม
 19 นครสวรรค์
 20 พิจิตร
 21 พิษณุโลก
 22 อุตรดิตถ์
 แยกชุมทางบ้านดารา - สวรรค์โลก
 23 สุโขทัย(สายสวรรคโลก)
 24 แพร่
 25 ลำปาง
 26 ลำพูน
 27 เชียงใหม่
 28 นครราชสีมา(ขท.แก่งคอย-อุบลฯ)
 ชุมทางถนนจิระ - หนองคาย
 ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่
 29 บุรีรัมย์
 แยกเข้าเขากระโดง
 30 สุรินทร์
 31 ศรีสะเกษ
 32 อุบลราชธานี
 33 ชัยภูมิ
 34 ขอนแก่น
 35 อุดรธานี
 36 หนองคาย
 37 ชลบุรี
 แยกศรีราชา - แหลมฉบัง
 แยกเขาชีจรรย์ - มาบตาพุด
 38 ระยอง
 39 ชุมพร
 40 สุราษฎร์ธานี
 แยกชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ศิริรัฐนิคม
 41 นครศรีธรรมราช
 แยกชุมทางทุ่งสง - กันตัง

แยกชุมทางเขาชุมทอง - นครศรีธรรมราช

42 ตรัง

43 พัทลุง

44 สงขลา

แยกชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์

45 ปัตตานี

46 ยะลา

47 นราธิวาส

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	4,368,260,000	-	-	-	4,368,260,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. การเดินทางได้รับความปลอดภัยเพิ่มขึ้น

2. การเดินทางตรงเวลามากยิ่งขึ้น

3. ลดการเกิดอุบัติเหตุ การสูญเสียทรัพย์สิน และลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชน

สรุปรายละเอียดโครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ
5. วัตถุประสงค์

1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553 – 2557
2. เพื่อปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณเดิม เป็น ระบบอาณัติสัญญาณแบบไฟสี
3. ปรับปรุงการขอสถานที่ระหว่างสถานีโดยเครื่องทางสะดวก ทดแทนการใช้คน เพื่อความปลอดภัย
4. เพิ่มความปลอดภัย ของการเดินทางผ่านประแจตามพิภักความเร็วที่กำหนด

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

1. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณไฟสีในทางประธานทางเดียว
 - สายเหนือ ช่วงที่ 1 สถานีบ้านเต็งหนาม ถึง สถานีเด่นชัย
 - สายเหนือ ช่วงที่ 2 สถานีปากป่าน ถึง สถานีเชียงใหม่
 - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 1 สถานีบ้านพะเนา ถึง สถานีอุบลราชธานี
 - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 2 สถานีสำราญ ถึง สถานีหนองคาย
 - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 3 สถานีบ้านช่องใต้ ถึง ชุมทางบัวใหญ่
 - สายตะวันออก สถานีโยทะกา ถึง สถานีอุบลราชธานี
 - สายใต้ ช่วงที่ 3 สถานีนาม่วง ถึง สถานีสุโขทัย
2. จัดหาระบบเครื่องขอสถานที่อัตโนมัติ แทนเครื่องตราทางสะดวกเก่า
3. จัดหาระบบประแจกลไฟฟ้า แทนเครื่องประแจกลควบคุมด้วยสายลวด และประแจมือที่ควบคุมโดยตุ้มมือคันกลับ
4. จัดหาระบบตรวจสอบตำแหน่งขบวนรถ ด้วยวงจรไฟตอน (Track circuit)
5. จัดหาระบบสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสี (ไฟเขียว ไฟเหลือง ไฟแดง) แทนสัญญาณทางปลา หรือแทนป้ายสถานี
6. จัดหาระบบไฟฟ้ากำลัง
7. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวก เพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ และติดตั้งโทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน / -
 - สายเหนือ ช่วงที่ 1 สถานีบ้านเต็งหนาม (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางสะดวกสถานีพิษณุโลก) ถึง สถานีเด่นชัย ระยะทาง 144.7 กม. จำนวน 19 สถานี
 - สายเหนือ ช่วงที่ 2 สถานีปากป่าน (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางสะดวกสถานีเด่นชัย) ถึง สถานีเชียงใหม่ ระยะทาง 217.5 กม. จำนวน 22 สถานี
 - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 1 สถานีบ้านพะเนา (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางสะดวกชุมทางถนนจิระ) ถึง สถานีอุบลราชธานี ระยะทาง 308.8 กม. จำนวน 34 สถานี
 - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 2 สถานีสำราญ (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางสะดวกสถานีขอนแก่น) ถึง สถานีหนองคาย ระยะทาง 162.9 กม. จำนวน 14 สถานี
 - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 3 สถานีบ้านช่องใต้ (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางสะดวกชุมทางแก่งคอย) ถึง ชุมทางบัวใหญ่ ระยะทาง 250.8 กม. จำนวน 16 สถานี
 - สายตะวันออก สถานีโยทะกา (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางสะดวกสถานีคลองสิบลำ) ถึง สถานีอุบลราชธานี ระยะทาง 168.9 กม. จำนวน 13 สถานี
 - สายใต้ ช่วงที่ 3 สถานีนาม่วง (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางสะดวกสถานีชุมทางหาดใหญ่) ถึง สถานีสุโขทัย ระยะทาง 202.73 กม. จำนวน 26 สถานี

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
364,201,300	-	6,917,195,700	-	-	-	7,281,397,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

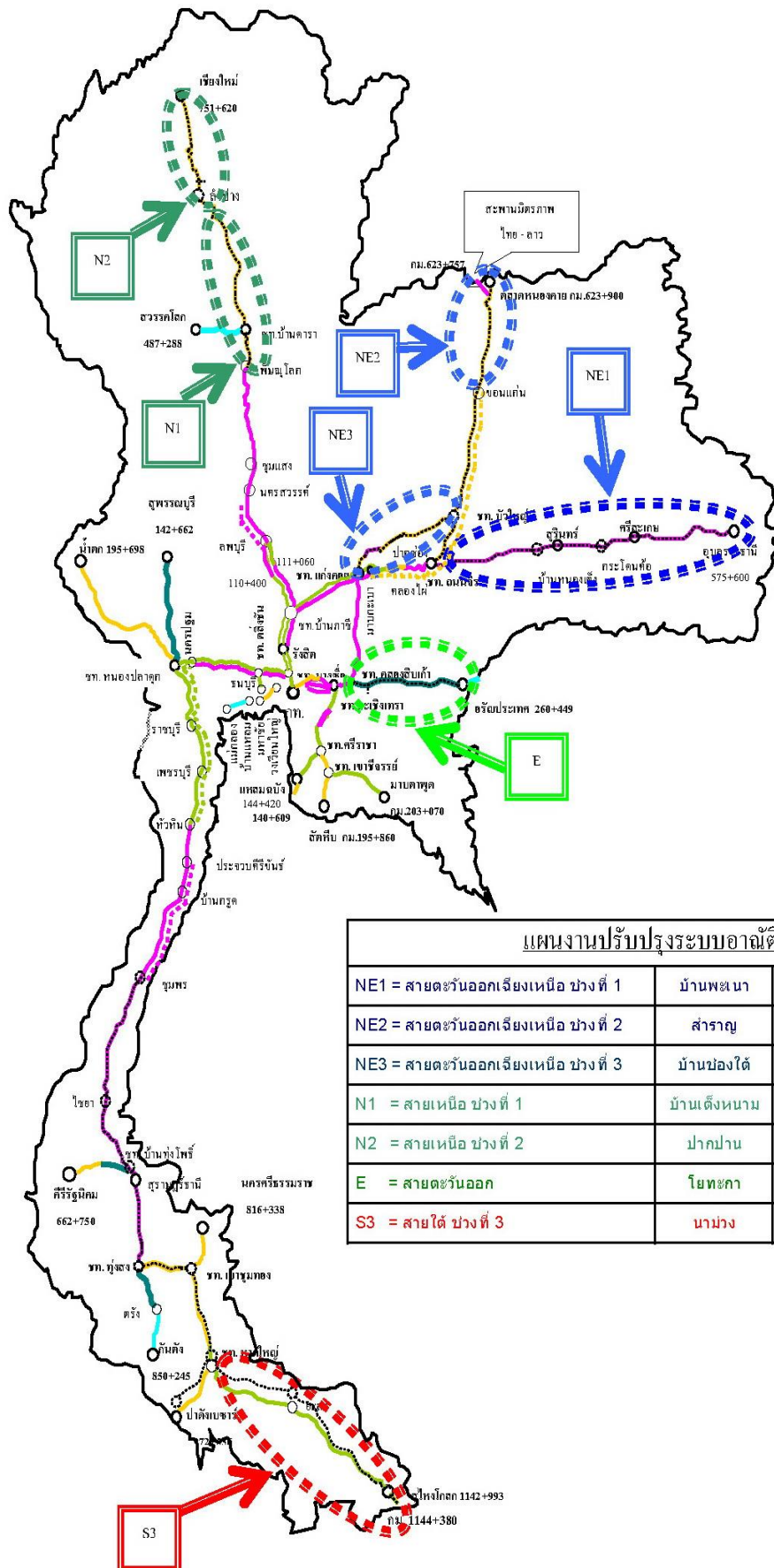
ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดทำ TOR /เอกสารประกวดราคา										
2. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. ความปลอดภัยและความเชื่อมั่นในระบบอาณัติสัญญาณไฟสี
2. การรถไฟฟ้า เพิ่มความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถได้
3. โครงการไฟสีนี้ เป็นโครงการเพื่อสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานของระบบการเดินรถให้ปลอดภัย และมีความเร่งด่วนในการดำเนินการเพื่อให้ต่อเนื่องกับการปรับปรุงทางที่อยู่ระหว่างการดำเนินงาน
4. ทดแทนระบบอาณัติสัญญาณเดิมที่เป็นแบบทางปลา และปรับปรุงประแจกลหมู และเครื่องทางสะดวก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถ
5. พัฒนาพนักงาน โดนมมีการอบรมพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการบำรุงรักษาระบบได้อย่างถูกวิธี

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ

แผนที่แผนงานปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟฟ้าทั่วประเทศ(เฉพาะทางสายหลัก)



แผนงานปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณฯ						แผนงบประมาณ
NE1 = สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 1	บ้านพนา	ถึง	อุบลราชธานี	34	ปี 58-59	1,604.00
NE2 = สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 2	สำราญ	ถึง	หนองคาย	14	ปี 58-59	751.09
NE3 = สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 3	บ้านข่งไต้	ถึง	ชุมทางบัวใหญ่	16	ปี 58-59	664.00
N1 = สายเหนือ ช่วงที่ 1	บ้านเด็งนาม	ถึง	เด่นชัย	19	ปี 59-60	1,120.00
N2 = สายเหนือ ช่วงที่ 2	ปากป่าน	ถึง	เชียงใหม่	22	ปี 59-60	1,096.00
E = สายตะวันออก	โยทะกา	ถึง	อรัญประเทศ	13	ปี 61-62	630.00
S3 = สายใต้ ช่วงที่ 3	นาม่วง	ถึง	สุโขทัย	26	ปี 61-62	1,052.10
						รวม
						144 สถานี (ล้านบาท)
						รวม
						6,917.20
						รวม
						364.20
						รวม
						7,281.40

สรุปรายละเอียดโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม
5. วัตถุประสงค์

1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553 – 2557
2. ติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารให้สอดคล้องกับความต้องการใช้งานด้านการสื่อสารทุกรูปแบบ (เสียง, ภาพนิ่ง-เคลื่อนไหว และข้อมูลด้านการเดินรถ) เพื่อสนับสนุนงานด้านบริหารจัดการ, เพิ่มคุณภาพงานด้านบริการ และเพิ่มประสิทธิภาพด้านการรักษาความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานสากล
3. เพื่อรองรับการให้บริการข้อมูลด้านการเดินรถตามเวลาจริง Real Time รองรับการควบคุมรถไฟความเร็วสูง ตามแนวเส้นทางรถไฟเดิม และเตรียมความพร้อมกับการเปิดการเดินรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับนโยบายการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC 2558) และโลจิสติกส์แห่งชาติ ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

1. ติดตั้งอุปกรณ์โครงข่ายโทรคมนาคมและอุปกรณ์ด้านสารสนเทศที่ได้มาตรฐานรถไฟสากล มาประยุกต์ใช้กับกิจการรถไฟ ทั้งในส่วนกลางและในส่วนภูมิภาค ทุกสถานีทั่วประเทศ ปี 2557
2. ติดตั้งใช้งานระบบต่างๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของสากล ดังนี้
 - โครงข่ายระบบสื่อสารเส้นใยแก้วนำแสงและอุปกรณ์สื่อสารสัญญาณความเร็วสูง พร้อมระบบตรวจสอบสภาพโครงข่ายและอุปกรณ์สื่อสารด้วย GPS-GIS
 - ระบบวิทยุควบคุมการเดินรถ, ระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ, ระบบติดตามขบวนรถ และอุปกรณ์สื่อสารชนิดไร้สายของภาคพื้นดิน และขบวนรถบนความเร็วสูงสุด เช่น GSM-R หรือ TETRA หรือชนิดที่เหมาะสม
 - โครงข่ายสารสนเทศภายในองค์กร เช่น Ethernet Link
 - การเชื่อมโยงโครงข่ายร่วมกับหน่วยงานอื่นที่มีโครงข่าย เพื่อทำเป็นโครงข่ายสำรอง
 - รองรับระบบควบคุมระยะไกลของกล้องโทรทัศน์วงจรปิด, ระบบควบคุมความปลอดภัยในการเข้าออกพื้นที่ (Access Control), ระบบสัญญาณนาฬิกามาตรฐาน
 - รองรับการใช้ระบบสารสนเทศของเครื่องกั้นถนน และสถานะของระบบสัญญาณประจำสถานี (Supervisory Control and Data Acquisition)
 - รองรับระบบประกาศสาธารณะเพื่อให้ข้อมูลด้านการเดินรถทางภาพและเสียง บนขบวนขบวนรถและบนขบวนรถ / ทุกสถานีทั่วประเทศ จำนวน 443 สถานี 46 จังหวัด

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
144,000,000	-	2,008,400,000	-	-	-	2,152,400,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคาหาผู้รับเหมาก่อสร้าง										
2. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

เพิ่มศักยภาพการติดต่อสื่อสารระหว่างภาคพื้นดินกับขบวนรถให้มีมากยิ่งขึ้นทุกด้าน เช่น ความปลอดภัยในการเดินรถ, ระบบรักษาความปลอดภัย, บริการด้านการสื่อสารสำหรับผู้โดยสาร, ระบบประกาศสาธารณะ รองรับสนับสนุนนโยบายบอร์ดแบนด์แห่งชาติให้กับประชาชนทุกพื้นที่และทุกเส้นทางที่ รถฟ. ให้บริการ พร้อมรองรับการเชื่อมต่อ การเดินรถไฟ ข้ามพรมแดน AEC ปี 2558

สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างโรงรถจักรแห่งใหม่ที่แก่งคอย

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแห่งใหม่ที่แก่งคอย
5. วัตถุประสงค์
 1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557
 2. รองรับการซ่อมบำรุงวาระของรถจักรใหม่ (น้ำหนักดเพลลา 20 ตัน)
 3. รองรับการซ่อมบำรุงวาระรถที่วิ่งระหว่าง แก่งคอย - คลองสิบเก้า-แหลมฉะบั้ง
 4. แบ่งเบารถที่จะซ่อมบำรุงที่โรงรถจักรบางซื่อ เพื่อลดความหนาแน่นและปริมาณรถที่เข้ารับการซ่อมบำรุง
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. โรงรถจักรและอาคารสำนักงานที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อมเครื่องจักร เครื่องมือ สำหรับใช้ในการซ่อมบำรุง
 2. ย่านและโรงซ่อมวาระต่างๆ / อ.แก่งคอย จ.สระบุรี
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
17,500,000	-	982,500,000	-	-	-	1,000,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมบำรุงรถจักรล้อเลื่อนให้สมบูรณ์ ปลอดภัย สามารถทำขบวนได้มากขึ้น
2. เพื่อเป็นการนำที่ดินย่านมักกะสันมาพัฒนาเชิงพาณิชย์เป็นการเพิ่มรายได้ให้กับ รฟท.

**สรุปรายละเอียดสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน 83 แห่ง และงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ รพท.
สำหรับก่อสร้างสะพาน ทล.**

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวง
4. ชื่อโครงการ สะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน 83 แห่ง และงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ รพท. สำหรับก่อสร้างสะพาน ทล.
5. วัตถุประสงค์

เพื่อดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 ที่ให้ความเห็นชอบ แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย(รพท.) พ.ศ. 2553-2557 และเห็นชอบการดำเนินงานแก้ไขปัญหาจุดตัดทางหลวงและทางรถไฟที่มีค่า T.M.(ปริมาณจราจร x จำนวนเที่ยวรถไฟ) มากกว่า 100,000 คัน-เที่ยว/วัน นอกจากนั้น ยังเป็นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ และความล่าช้า บริเวณจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟ ให้สามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็ว และรองรับการขยายทางรถไฟรางคู่ ทั่วประเทศ เป็นการส่งเสริมศักยภาพการขนส่ง ทางถนนและทางรถไฟ ของประเทศ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

จุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟ ที่มีค่า TM (ปริมาณจราจรxจำนวนเที่ยวรถไฟ) มากกว่า 100,000 คัน-เที่ยว / วัน จำนวน 83 แห่ง / 3466 แยกทางหลวงหมายเลข 3 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3127 (พานทอง)
3200 ฉะเชิงเทรา - บางน้ำเปรี้ยว
2 ทางเลี้ยวเมืองอุดรธานี
2 ทางเลี้ยวเมืองอุดรธานี
2 ต่อเขตเทศบาลนครอุดรธานี - ทางแยกไปเพ็ญ
208 แยกทางหลวงหมายเลข (ท่าพระ) - กม.9+950(ต่อเขตแขวงฯ มหาสารคาม)
205 แยกทางหลวงหมายเลข 21 (ม่วงค่อม) - สี่แยกลำน้ำรายณ์ (ชัยบาดาล)
2023 แยกทางหลวงหมายเลข 2 (น้ำขุ่น) - ศรีธาตุ
2039 แยกทางหลวงหมายเลข 2 (น้ำพอง) - กระนวน
226 ทางเลี้ยวเมืองห้วยแถลง
401 กม.17+500 (ต่อเขตแขวงฯ สุราษฎร์ธานี) - ทางแยกไปพุนพิน
3314 แยกทางหลวงหมายเลข 3225 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3041(หนองโน)
329 ภาษี - บางปะหัน
225 แยกทางหลวงหมายเลข 1(นครสวรรค์)-กม.10+000(ต่อแขวงฯ นครสวรรค์ที่ 2)
225 แยกทางหลวงหมายเลข 1(นครสวรรค์)-กม.10+000(ต่อแขวงฯ นครสวรรค์ที่ 2)
1086 กม.13+350 (ต่อเขตแขวงฯ พิษณุโลก) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 11
3196 แยกทางหลวงหมายเลข 311 (ลพบุรี) - กม.93+500 (ต่อเขต สน.บพ.อ่างทอง-อยุธยา)
1114 แยกทางหลวงหมายเลข 11 (สันติบันเทิง) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1063
3017 แยกทางหลวงหมายเลข 21 - ต่อ ทางเทศบาลตำบลวังม่วง
226 ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ
101 ทางเข้าสถานีรถไฟเด่นชัย
3187 เขื่อนเพชร - บางกุงา
3470 ภาษี - ท่าเรือ
3168 ทางเลี้ยวเมืองปราณบุรี
4112 ต่อทางขององค์การบริหารส่วนตำบลละแม - พุนพิน
3241 ต่อเขตเทศบาลศรีราชา - บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 (มาบเอียง)
3701 ทางหลวงบริการด้านขวาทางของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กรุงเทพฯ - บ้านฉาง
3122 ดอนสินธุ์ - บ้านโพธิ์
3124 สถานีรถไฟบางน้ำเปรี้ยว - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3481

219 บุรีรัมย์ - หนองบัวเจ้าป่า
 288 ทางเลี้ยวเมืองบุรีรัมย์
 111 แยกทางหลวงหมายเลข 11 (สาทเหล็ก) - พิจิตร
 1104 แยกทางหลวงหมายเลข 1040 (วังกะพี้) - แยกเข้าพิชัย
 323 กม.87+232 (ต่อเขตแขวงฯ ราชบุรี) - แยกพระแท่นดงรัง
 323 แยกพระแท่นดงรัง - ต่อทางของเทศบาลเมืองกาญจนบุรี
 4248 แยกทางหลวงหมายเลข 41 (ท่าเรือใต้) - บรรจบทางหลวงสาย 401 (เขาหัวควาย)
 3093 ท่าน้ำสมุทรสงคราม - บรรจบทางหลวงหมายเลข 4(ปากท่อ)
 119 ทางแยกเข้าอุตรดิตถ์
 2247 กม.13+089(ต่อเขตแขวงฯ ลพบุรีที่ 2(ลำนารายณ์))- ปากช่อง
 3196 กม.2+100(ต่อเขตแขวงฯชัยนาท) - กม.30+500(ต่อเขตแขวงฯลพบุรีที่)
 3188 ทางเข้าเมืองแก่งคอย
 3329 แยกทางหลวงหมายเลข 1 - สถานีหัวหวาย
 323 ทางเลี้ยวเมืองบ้านโป่ง
 3169 แยกทางหลวงหมายเลข 4 - บ้านชายทะเล
 3325 ทางแยกเข้าหาดทรายใหญ่
 3338 แยกทางหลวงหมายเลข 4 (ชินสีห์) - คูบัว
 3459 แยกทางหลวงหมายเลข 4 (สามแยกบ้านกรูด) - ปากคลองบ้านกรูด
 114 ต่อเขตเทศบาลเมืองลำพูน - บรรจบทางหลวงหมายเลข 11 (ดอยดี)
 1104 แยกทางหลวงหมายเลข 1040 (วังกะพี้) - แยกเข้าพิชัย
 4049 แยกทางหลวงหมายเลข 4 (ห้วยทราย) - ต่อทางเทศบาลตำบลปากพะยูน
 226 กม.62+886 (ต่อเขตแขวงฯ สุรินทร์) - แยกเข้าอุทุมพรพิสัย
 3233 นครชัยศรี - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3036(วัดสามง่าม)
 3470 ภาษี - ท่าเรือ
 4 กม.49+146(ต่อเขตแขวงฯ สงขลา) - คลองพรวน
 408 แยกทางหลวงหมายเลข 43 - นาหวี
 3004 สถานีรถไฟนครสวรรค์ - กม.10+000(ต่อเขตแขวงฯ นครสวรรค์ที่ 2(ตากฟ้า))
 3224 แก่งคอย - แสลงพัน
 4009 ต่อเขตเทศบาลตำบลนาสาร - พระแสง
 1 สระบุรี - พุแค (ต่อเขตแขวงฯ ลพบุรีที่ 1)
 309 สี่แยกวังน้อย - ต่อทางของเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา
 226 ทางเลี้ยวเมืองจักราช
 226 จุดสุดทางเลี้ยวเมืองจักราช - จุดเริ่มทางเลี้ยวเมืองห้วยแถลง
 403 แยกทางหลวงหมายเลข 41 - ต่อเขตเทศบาลเมืองทุ่งสง
 4 ต่อทางของเทศบาลนครหาดใหญ่ - กม.49+146(ต่อเขต สน.บพ.สงขลาที่ 2)
 113 ทางแยกเข้าสถานีรถไฟตะพานหิน - ทางแยกไปบางมูลนาก
 226 กันทรารมย์ - กม.145+000 (ต่อเขตแขวงฯ อุบลราชธานีที่ 1)
 3188 ทางเข้าเมืองแก่งคอย
 3080 ทางเลี้ยวเมืองโพธาราม
 1040 แยกทางหลวงหมายเลข 102 (อุตรดิตถ์) - วังกะพี้
 2129 แยกทางหลวงหมายเลข 21 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 205(ลำนารายณ์)
 1275 แยกทางหลวงหมายเลข 1086 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1104
 1275 แยกทางหลวงหมายเลข 1086 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1104
 1136 แยกทางหลวงหมายเลข 11 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 106 (เหมืองง่า)
 4048 แยกทางหลวงหมายเลข 41(กม.76+630) - ทะเลน้อย
 4114 แยกทางหลวงหมายเลข 41 (สมอทอง) - ชายทะเล
 409 สามแยกนาเกตุ - กม.39+094 (ต่อเขตแขวงฯ ยะลา)

1023 ต่อเขตเทศบาลแพร์ - สามแยกบ้านปิน
 1033 ท่าจักร - แม่ทา
 4081 แยกทางหลวงหมายเลข 4 (ท่านางพรหม) - จงแก
 4181 แยกทางหลวงหมายเลข 4 (โคกทราย) - ต่อเขตทางของเทศบาลตำบลปากพะยูน
 2065 ต่อเขตเทศบาลเมืองพล - ท่านางแนว
 2 กุดกว้าง - เมืองเก่า
 33 สระแก้ว - วัฒนานคร (แนวใหม่)

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	23,280,000,000	-	-	-	23,280,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

ผลประโยชน์ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

1. ลดระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย 8 นาที/คัน
2. ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ EIRR=21.6%, NPV=23,883 ล้านบาท, B/C Ratio=3.16
3. การจ้างงานเพิ่มขึ้นเมื่อมีโครงการประมาณ 7,000 ตำแหน่ง
4. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ(VOC Saving)=1,753 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=2,304 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
5. ประหยัดมูลค่าเวลาในการเดินทาง(VOT Saving)=3,759 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=4,601 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
6. ลดมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุ(ACC Saving)=26 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=28 ล้านบาท/ปี (ปี2565)

ผลประโยชน์อื่นๆ

1. แก้ไขปัญหาจราจร บริเวณจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟ
2. ลดค่าใช้จ่ายการขนส่ง ทางถนน และทางรถไฟ
3. สนับสนุนระบบทางรถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง

สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการแก้ไขปัญหาและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจร (ก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามทางรถไฟ จำนวน 25 แห่ง)
5. วัตถุประสงค์

เพื่อสนับสนุนแผนการปรับโครงสร้างองค์กรของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในระยะ 5 ปี และแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน รฟท.และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง วงเงินลงทุนรวม 195,820.50 ล้านบาท แบ่งออกเป็น “แผนการลงทุนในส่วนของ รฟท.” จำนวน 176,808 ล้านบาท ส่วนหนึ่งของแผนการลงทุนดังกล่าวเป็นโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท จำนวน 114 แห่ง วงเงินลงทุน 19,012.50 ล้านบาท ซึ่งกรมทางหลวงชนบทได้จัดทำแผนการก่อสร้างทางต่างระดับข้ามทางรถไฟบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงชนบท – ทางรถไฟ ซึ่งมีความจำเป็นสูง (Traffic Moment มากกว่า 100,000) รวมทั้งสิ้น 31 แห่ง ปัจจุบันมีโครงการที่พร้อมในการดำเนินงานจำนวน 25 แห่ง

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

เป็นการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามทางรถไฟ จำนวน 25 แห่งในพื้นที่ 14 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี นครราชสีมา อุบลราชธานี ขอนแก่น สระบุรี อุดรธานี ศรีสะเกษ นครปฐม ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสาคร เพชรบุรี ลพบุรี สุราษฎร์ธานี พัทลุง

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้าฯ	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
169,750,000	751,500,000	4,850,000,000	-	-	-	5,771,250,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
2. ควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุรถไฟตกรางและอุบัติเหตุรถไฟชนยานพาหนะบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับ
- ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ
 $NPV = 276.26$ ล้านบาท
 $B/C = 1.22$
 $EIRR = 14.90$

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



**1.2 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้า
ทางลำน้ำและชายฝั่ง วงเงิน 29,819.50 ล้านบาท**

1)	โครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร	1,713.26	ล้านบาท
2)	โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2	3,613.87	ล้านบาท
3)	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัพลังงาน ที่จังหวัดอ่างทอง	1,325.61	ล้านบาท
4)	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (ระยะที่ 1)	11,786.76	ล้านบาท
5)	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก	11,380.00	ล้านบาท

สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร

1. สาขา ระบบขนส่งทางน้ำ
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมเจ้าท่า
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร
5. วัตถุประสงค์

พัฒนาการขนส่งชายฝั่งที่มีประสิทธิภาพให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ทั้งภายในและระหว่างประเทศเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงทางน้ำระหว่างภาคใต้ตอนบนและภาคตะวันออกเชื่อมไปสู่ฝั่งตะวันตกซึ่งช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ช่วยประหยัดพลังงาน ลดการจราจรแออัดและอุบัติเหตุ ลดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเป็นปัจจัยช่วยเสริมให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ท้องถิ่นและภูมิภาคทำให้ประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

ผลการศึกษาและสำรวจออกแบบฯ (เดิมเมื่อปี 2549) เสนอแนะให้ก่อสร้าง ดังนี้

1. ท่าเรือบรรทุกสินค้าตู้และท่าเรือสินค้าทั่วไป ขนาด 35 x 305 ตร.ม. ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าตู้ คอนเทนเนอร์ ขนาด 500-750 TEU จำนวน 1 ท่า และท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป ขนาด 1,000-5,000 DWT จำนวน 1 ท่า และลานขนถ่ายตู้สินค้าซึ่งเป็นพื้นที่การทำงานของ Quayside Gantry Crane กว้าง 30 ม. ยาว 180 ม.
2. ลานกองตู้สินค้า (Container yard) ขนาด 9,828 ตร.ม.
3. อาคารสถานีตู้สินค้า (Container Freight Station) พื้นที่ประมาณ 1,200 ตร.ม.
4. โรงซ่อมและล้างตู้คอนเทนเนอร์
5. อาคารพักสินค้าทั่วไป พื้นที่ประมาณ 1,584 ตร.ม.
6. ท่าเรือ Ro-Ro ขนาด 34x120 ตร.ม. สำหรับเรือ Ro-Ro ขนาด 2,000 DWT (บรรทุกรถบรรทุกน้ำมันปาล์ม 64 คัน)
7. ทางลาดคอนกรีตเสริมเหล็กบนเสาเข็มขนาด 34 x 37 ตร.ม. และ ลานจอดรถบรรทุกถังน้ำมันปาล์มจำนวน 64 คัน
8. ท่าเรือน้ำมันปาล์ม ขนาด 34 x 120 ตร.ม. สำหรับจอดเรือบรรทุกสินค้าเหลวขนาด 9,000 DWT
9. ลานถังน้ำมันปาล์มพร้อมสถานีสูบน้ำมันปาล์ม และลานจอดรถบรรทุกน้ำมันปาล์ม เพื่อรอถ่ายลงถังน้ำมันปาล์ม จำนวน 20 คัน
10. อาคารสำนักงานท่าเรือ คสล. 3 ชั้น ขนาดพื้นที่ 2,200 ตร.ม.
11. อาคารด่านท่าเรือและสะพานข้ามน้ำหนัก สำนักงานฝ่ายปฏิบัติการท่าเรือ อาคารนำร่องและलगง และอาคารดับเพลิงและหอคอย 4 ชั้น

ปัจจุบันกรมฯ ได้รับจัดสรรงบประมาณปี 2556-2558 จำนวน 58.90 ล้านบาท เพื่อดำเนินการศึกษาทบทวนฯ และสำรวจออกแบบรายละเอียดรวมทั้งศึกษา EHIA / พื้นที่ที่เหมาะสม (แหลมคอกวาง) อยู่บริเวณหมู่ 7 ตำบลนาทุ่ง อำเภอเมืองอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของตัวเมืองชุมพร เป็นระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร อยู่ห่างจากทางหลวงหมายเลข 41 ประมาณ 17 กม. ชายฝั่งค่อนข้างลึกกว่าบริเวณใกล้เคียง และเป็นบริเวณที่เห็นว่าควรมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเข้าถึงพื้นที่ และเป็นตำแหน่งที่อยู่ใกล้กับชุมชนตัวเมืองชุมพรมากกว่าตำแหน่งพื้นที่โครงการอื่น (ผลการศึกษาเบื้องต้น)

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2559 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
61,757,000	-	1,651,507,000	-	-	-	1,713,264,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ก่อสร้าง										
2. ควบคุมงานก่อสร้าง(จ้างที่ปรึกษา)										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- จากผลการศึกษาฯ เดิม จะมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางรถบรรทุกมาใช้ในการขนส่งทางน้ำ โดยสินค้าได้แก่ สินค้าคอนเทนเนอร์, สินค้าน้ำมันปาล์มและสินค้าทั่วไป โดยจากผลการศึกษาตลอดอายุโครงการหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ 30 ปี จะมีปริมาณสินค้าทั้งหมดเป็นสินค้าน้ำมันปาล์ม 22,173,674 ตัน สินค้าทั่วไป 4,650,000 ตัน และสินค้าคอนเทนเนอร์ 835,523 TEUs.

- ได้คำนวณการประหยัดค่าใช้จ่ายพลังงานเชื้อเพลิง โดยใช้ข้อมูลดังนี้

- 1) ในการขนส่งทางน้ำระหว่างแหลมฉบังบ้านดอนใช้น้ำมันเฉลี่ย 1.2 ลิตร/100 ตัน-กม.
- 2) ในการขนส่งทางถนนระหว่างแหลมฉบังบ้านดอนใช้น้ำมันเฉลี่ย 2.56 ลิตร/100 ตัน-กม.
- 3) การประหยัดเนื่องจากการปรับเปลี่ยนการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์จากทางบกมาใช้น้ำของเส้นทางชุมพร-แหลมฉบัง = 1.36 ลิตร *574กม.*30 บาท/5 TEU = 4,683.84 บาท/TEU (น้ำมันราคา 30 บาท/ลิตร,ตามผลการศึกษาเดิมคิด 1 TEU = 20 ตัน)
- 4) การประหยัดเนื่องจากการปรับเปลี่ยนการขนส่งสินค้าน้ำมันปาล์มจากทางบกมาใช้น้ำของเส้นทางชุมพร-กรุงเทพ = 1.36 ลิตร *463กม.*30 บาท/100 ตัน = 188.90 บาท/ ตัน (น้ำมันราคา 30 บาท/ลิตร)
- 5) การประหยัดเนื่องจากการปรับเปลี่ยนการขนส่งสินค้าทั่วไปจากทางบกมาใช้น้ำของเส้นทางชุมพร-กรุงเทพ = 1.36 ลิตร *463กม.*30 บาท/100 ตัน = 188.90 บาท/ตัน (น้ำมันราคา 30 บาท/ลิตร)

โดยจะมีผลประโยชน์รวมทั้งสิ้น (ณราคาน้ำมัน 30 บาท/ลิตร) ตลอดทั้งโครงการ คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 16,790.064 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 559.669 ล้านบาท/ปี แบ่งเป็น

- 1) ผลประโยชน์ในการประหยัดค่าขนส่ง จากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางบกมาใช้ในการขนส่งทางน้ำ คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 6,850.938 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 228.365 ล้านบาท/ปี
- 2) ผลประโยชน์ทางอ้อมในการประหยัดค่าขนส่ง คือ ผลประโยชน์ในการประหยัดค่าใช้จ่ายพลังงานเชื้อเพลิง ตลอดอายุโครงการ = $(4,683.84 * 0.835523) + (188.9 * 22.173674) + (188.90 * 4.65) = 8,980.448$ ล้านบาท หรือเฉลี่ย 299.348 ล้านบาท/ปี
- 3) ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุเนื่องจากการปรับเปลี่ยนการขนส่งทางบกมาใช้น้ำ โดยใช้เส้นทางชุมพร-กรุงเทพ หรือชุมพร-แหลมฉบัง = 14 บาท/ตัน คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 609.478 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 20.316 ล้านบาท/ปี

4) ผลประโยชน์ในการประหยัดค่าภาระซ่อมแซมถนน คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 349.200 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 11.640 ล้านบาท/ปี

โดยพิจารณาจากสถิติเปรียบเทียบงบประมาณรายจ่ายของประเทศกับกระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวง (www.doh.go.th/dohweb/stat/stat_budget.html) พบว่าในปี พ.ศ.2552 มีการตั้งงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนน 12,486 ล้านบาท และจากการพิจารณาในเรื่องของการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ออกจากจังหวัดต่างๆเข้าท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า ในปี 2553 คาดว่าจังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง มีสัดส่วนการขนส่งรวมกันคิดเป็นร้อยละ .097 ของการขนส่งทางถนนไปยังท่าเรือแหลมฉบังของทั้งประเทศ คาดว่า การขนส่งโดยรถบรรทุก และรถ Trailer จะเป็นสาเหตุของการทำให้ต้องมีการซ่อมแซมถนน และหากมีการปรับเปลี่ยนการขนส่งจากการใช้ถนนมาใช้ทางน้ำ ก็จะทำให้เกิดการประหยัดค่าภาระซ่อมแซมถนนคิดตามสัดส่วนแล้ว จะได้ปีละ 11.64 ล้านบาท

5) ผลประโยชน์ทางอ้อมที่มีตัวตน (Indirect Benefits: Tangible Benefits) และผลประโยชน์ทางอ้อมที่ไม่มีตัวตน (Indirect Benefits: Intangible Benefits) ซึ่งเป็นผลประโยชน์ทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การลดมลพิษทางอากาศ ซึ่งได้แก่ การลดก๊าซไฮโดรคาร์บอน คาร์บอนมอนอกไซด์ ไนตรัสออกไซด์ โดยจะลดมลภาวะตลอดอายุโครงการ ดังนี้

- ไฮโดรคาร์บอน ปริมาณ 16.71 ล้านตัน ลดมลภาวะ 1,052 ล้าน กก.
- คาร์บอนมอนอกไซด์ ปริมาณ 22.173 ล้านตัน ลดมลภาวะ 4,404.29 ล้าน กก.
- ไนตรัสออกไซด์ ปริมาณ 4.65 ล้านตัน ลดมลภาวะ 51240.28 ล้าน กก.

6) นอกจากนั้นมหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ ได้ศึกษาค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก คิดเป็น ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร (โดยคำนวณจาก อุบัติเหตุ มลภาวะทางเสียง-อากาศ และการปล่อยก๊าซฯ) โดยทางถนน มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 1.64 ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร (€-Cents per ton-km), ทางรถไฟ มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 1.10 ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร (€-Cents per ton-km) และทางน้ำ มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 0.27 ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร (€-Cents per ton-km)(1 ยูโร (เซ็นต์) ประมาณ 40 บาท) โดย

(1) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์จากทางบกเส้นทางชุมพร-แหลมฉบัง = $0.835523 \times 14 = 11.6973$ ล้านตัน ระยะทาง 574 กม. ค่าใช้จ่ายของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก = $1.64 \times 11.6973 \times 574 \times 40 = 440,454.813$ ล้านบาท หรือเฉลี่ย 14,681.83 ล้านบาท/ปี

(2) การขนส่งสินค้าน้ำมันปาล์มจากทางบกเส้นทางชุมพร-กรุงเทพ = 22.173674 ล้านตัน ระยะทาง 463 กม. ค่าใช้จ่ายของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก = $1.64 \times 22.173674 \times 463 \times 40 = 673,476.56$ ล้านบาท หรือเฉลี่ย 22,449.22 ล้านบาท/ปี

(3) การขนส่งสินค้าทั่วไปจากทางบกเส้นทางชุมพร-กรุงเทพ = 4.65 ล้านตัน ระยะทาง 463 กม. ค่าใช้จ่ายของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก = $1.64 \times 4.65 \times 463 \times 40 = 141,233.52$ ล้านบาท หรือเฉลี่ย 4,707.784 ล้านบาท/ปี

ดังนั้น หากปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางบกมาเป็นการขนส่งทางน้ำจะประหยัดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 1,255,164.893 ล้านบาท ตลอดอายุโครงการ หรือ 41,830.83 ล้านบาท/ปี

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2

1. สาขา ระบบขนส่งทางน้ำ
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมเจ้าท่า
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2
5. วัตถุประสงค์

เพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น และเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่างทดแทนการขยายท่าเรือสงขลาที่มีการใช้งานจนเกินขีดความสามารถให้สามารถรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าได้สะดวกตลอดเวลาและมีเส้นทางรถไฟเป็นสะพานเศรษฐกิจด้วยการเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล อันจะเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาทบทวนและออกแบบฯ รวมทั้งการศึกษา EHIA โดยผลการศึกษาดังกล่าวเสนอแนะให้ก่อสร้างท่าเรือระยะแรก ดังนี้

1. ท่าเทียบเรือสินค้า Hinterland

1.1 ท่าเทียบเรือสินค้าตู้ (Container) ความกว้าง 84 เมตร ความยาว 500

เมตร (จอดเรือได้เพียงด้านเดียว) จอดเรือได้พร้อมกัน ครั้งละ 2 ลำ แต่ละลำขนาดไม่เกิน 1,500 TEU

1.2 ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (Conventional) ความกว้าง 84 เมตร ความยาว 250 เมตร (จอดเรือได้ทั้ง 2 ด้าน)

จอดเรือได้พร้อมกันครั้งละ 2 ลำ ขนาดไม่เกิน 40,000 DWT

2. พื้นที่หลังท่า เช่น สะพานทางเชื่อมท่าเทียบเรือกับพื้นที่หลังท่า ถนนภายในท่าเรือ ลานจอดรถ ลานจอดเก็บตู้สินค้า (Container Yard) และลานกองสินค้าทั่วไปกลางแจ้ง (General Cargo Yard) / บริเวณท่าบลานทับ อำเภोजะนะ จังหวัดสงขลา (ผลการศึกษาเบื้องต้น)

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2559 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
112,000,000	-	3,501,872,000	-	-	-	3,613,872,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ควบคุมงานก่อสร้าง (จ้างที่ปรึกษา)										
2. ก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1) จากผลการศึกษา เดิม จะมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางรถบรรทุกมาใช้ในการขนส่งทางน้ำ โดยสินค้าได้แก่ สินค้าคอนเทนเนอร์ (ยางพาราและเฟอร์นิเจอร์), Reefer Container (กุ้งแปรรูปและสัตว์น้ำแช่แข็ง), คอนเทนเนอร์ (ไม้ยางพารา) และสินค้าทั่วไป โดยผลการศึกษาตลอดอายุโครงการหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ 30 ปี จะมีปริมาณสินค้าทั้งหมดเป็นสินค้าคอนเทนเนอร์ 1.445 ล้าน TEUs. และสินค้าทั่วไปประมาณ 40.251 ล้านตัน (ได้รับงบประมาณปี 2556-2558 ศึกษาทบทวน และสำรวจออกแบบรายละเอียด รวมถึง EHIA)

2) ตามผลการศึกษา เดิม (เมื่อปี 2552) ได้พิจารณาผลประโยชน์โครงการดังนี้

2.1 ผลประโยชน์จากรายรับค่าธรรมเนียมค่าภาระของสินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป 7,352.789 ล้านบาท

2.2 ผลประโยชน์จากการจ้างงาน 676.014 ล้านบาท

2.3 ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าเงินบาทสำหรับสินค้าส่งออก 7,529.943 ล้านบาท แยกเป็น

- ประหยัดค่าท่าเรือ 3,057.804 ล้านบาท

- ประหยัดค่ารถบรรทุกไปป็นัง ประมาณ 4,472.139 ล้านบาท

(ค่ารถบรรทุกไปป็นัง ประมาณ 62.50 US\$/1 TEU (1 US\$ ประมาณ 30 บาท))

ดังนั้น รวมผลประโยชน์โครงการ ตลอดอายุโครงการ 15,558.75 ล้านบาท เฉลี่ย 518.62 ล้านบาท/ปี

นอกจากนี้ยังมีผลประโยชน์ที่ไม่มีตัวตน (Intangible Benefits) ผลพิษจากการขนส่งทางบกลดลง สุขภาพจิตของประชาชนตลอดเส้นทางการขนส่งทางบกจากภาคใต้ของประเทศ โดยมหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ ได้ศึกษาค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก คิดเป็น ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน – กิโลเมตร (โดยคำนวณจาก อุบัติเหตุ มลภาวะทางเสียง-อากาศ และการปล่อยก๊าซ) โดยทางถนน มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 1.64 ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน – กิโลเมตร (€-Cents per ton-km), ทางรถไฟ มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 1.10 ยูโร(เซ็นต์) ต่อ ตัน – กิโลเมตร (€-Cents per ton-km) และทางน้ำ มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 0.27 ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน – กิโลเมตร (€-Cents per ton-km) ซึ่งจะประหยัด = 1.64 ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน – กิโลเมตร = $1.64 \times 1.445 \times 14 = 33.17$ ยูโร(เซ็นต์) (โดย 1 ยูโร(เซ็นต์) ประมาณ 40 บาท และ 1 TEU เท่ากับ 14 ตัน)

และระยะทางการขนส่งทางถนนจากหาดใหญ่ไปปาดังเบซาร์ ประมาณ 60 กม. (ตลอดอายุโครงการ) = 79,608 ล้านบาท

ดังนั้นประหยัดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อปี 2,654 ล้านบาท/ปี

รวมผลประโยชน์ทั้งสิ้น (ตลอดอายุโครงการ) 95,167 ล้านบาท เฉลี่ย 3,172.225 ล้านบาท/ปี

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่จังหวัดอ่างทอง

1. สาขา ระบบขนส่งทางน้ำ
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมเจ้าท่า
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่จังหวัดอ่างทอง
5. วัตถุประสงค์
 - พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน จังหวัดอ่างทอง เป็นศูนย์กลางในการดำเนินกิจกรรม ทั้งทางด้านเชิงธุรกิจ การบริการ การพัฒนาระบบคมนาคมต่อเนื่อง ที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่ง และการพัฒนาในภาพรวมของพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง เพื่อให้เกิดการสนับสนุนการพัฒนาร่วมกัน อันเป็นการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และรองรับการพัฒนาในกลุ่มจังหวัดและจังหวัดอ่างทอง ให้มีระบบการขนส่งครบวงจรและเป็นศูนย์กลางการขนส่งที่ยั่งยืน และส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศที่จะเชื่อมโยงการขนส่งทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือต่างๆ ทั้งในแม่น้ำเจ้าพระยาเรื่อยมาจนถึงเขตท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และยังเป็นการส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑล
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 - ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวน 1 แห่ง (ปัจจุบันอยู่ระหว่างที่ปรึกษาฯ ปรับปรุงแบบ) / บริเวณตำบลตลาดกรวด อ.เมือง จ.อ่างทอง
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
27,391,000	267,718,000	830,500,000	200,000,000	-	-	1,325,609,000

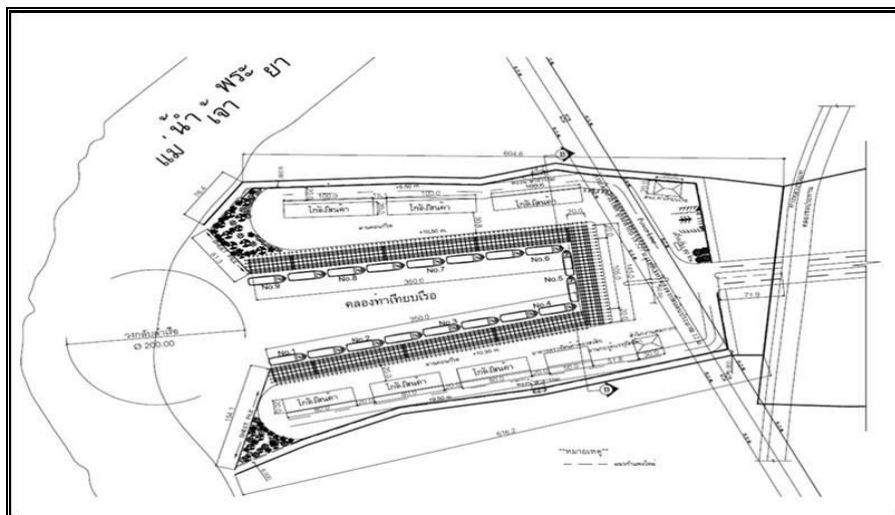
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ก่อสร้าง										
2. ควบคุมงานก่อสร้าง (จ้างที่ปรึกษา)										
3. จัดหาเครื่องมืออุปกรณ์										
4. จัดหาที่ดิน										
5. ติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. ระบบการขนส่งเกิดความต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันการส่งสินค้าออกไปต่างประเทศ อันเป็นการช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ซึ่งการขนส่งทางน้ำสามารถขนส่งได้ คราวละมากๆ (ระบบ Mass Transportation) ช่วยให้ประหยัดพลังงาน ลดปัญหาอุบัติเหตุ การจราจรทางถนน ซึ่งการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับการพัฒนาการขนส่งทางน้ำอย่างเหมาะสมและการเร่งรัดพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศไทยจะช่วยเพิ่มมูลค่าการค้าและบริการของประเทศและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น
2. ที่ปรึกษา ม.เกษตรศาสตร์คาดการณ์ สินค้าปีแรกประมาณ 1.652 ล้านตัน ได้แก่ ข้าว, น้ำตาล และมันสำปะหลัง จากฐานข้อมูลในช่วงปี 2550-2555 ปริมาณสินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.09 ต่อปี ซึ่งได้ตั้งสมมติฐานว่าปริมาณสินค้าจะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1.09 ต่อปี आयुโครงการ 30 ปี จะทำให้มีปริมาณสินค้าทั้งสิ้นประมาณ 58.25 ล้านตัน
3. พิจารณาการประหยัดเชื้อเพลิงจากการขนส่งตามเส้นทางการขนส่งตามโครงการ 14 เส้นทาง โดยมีจุดต้นทางจากจังหวัดต่าง ๆ ไปท่าเรือแหลมฉบัง (อ่างทอง 215 กม.), สิงห์บุรี (251 กม.), ลพบุรี (248 กม.), สพรรณบุรี (237 กม.), ชัยนาท (303 กม.), อุทัยธานี (323 กม.), นครสวรรค์ (348 กม.), พิจิตร (452 กม.), กำแพงเพชร (463 กม.), พิษณุโลก (478 กม.), เพชรบูรณ์ (454 กม.), ตาก (528 กม.), สุโขทัย (531 กม.) และอุตรดิตถ์ (590 กม.) เส้นทางที่ท่าเรือแหลมฉบัง
4. พิจารณาเปรียบเทียบกับภาระขนส่งทางถนนอย่างเดียว และกรณีการขนส่งทางถนน+ทางน้ำ อัตราการใช้พลังงานต่อหน่วยการขนส่งสินค้า จากผลการศึกษาของ สนข. สรุปว่าทางถนน มีอัตราการใช้พลังงาน 0.02599 ลิตร/ตัน-กม., ทางรถไฟ 0.00981 ลิตร/ตัน-กม และทางน้ำ 0.00369 ลิตร/ตัน-กม . โดยการขนส่งทางถนนใช้อัตราเชื้อเพลิงเฉลี่ย 10.06 ลิตร/ตัน-กม. ส่วนการขนส่งทางถนน+ทางน้ำ ใช้อัตราเชื้อเพลิงเฉลี่ยประมาณ 5.57 ลิตร/ตัน-กม. ดังนั้น การขนส่งตลอดอายุโครงการมีปริมาณ 58.25 ล้านตัน หากขนส่งทางถนนใช้น้ำมัน = 58.25×10.06 ลิตร = 600.58 ล้านลิตร น้ำมันลิตรละ 30 บาท คิดเป็นเงิน 17,579.850 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 585.995 ล้านบาท/ปี หากขนส่งทางถนน+ทางน้ำ ใช้น้ำมัน = $58.25 \times 5.57 = 332.52$ ล้านลิตร น้ำมันลิตรละ 30 บาท คิดเป็นเงิน 9,733.575 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 324.453 ล้านบาท/ปี ดังนั้นประหยัดค่าเชื้อเพลิงตลอดอายุโครงการ 7,846.28 ล้านบาท หรือประหยัดค่าเชื้อเพลิงเฉลี่ย 261.54 ล้านบาท/ปี
5. นอกจากนั้นมหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ ได้ศึกษาค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก คิดเป็น ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน – กิโลเมตร (โดยคำนวณจาก อุบัติเหตุ มลภาวะทางเสียง-อากาศ และการปล่อยก๊าซ) โดยทางถนน มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 1.64 ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน – กิโลเมตร (€-Cents per ton-km), ทางรถไฟ มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 1.10 ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน – กิโลเมตร (€-Cents per ton-km) และทางน้ำ มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 0.27 ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน – กิโลเมตร (€-Cents per ton-km) ซึ่งจะประหยัด = $1.64 - 0.27 = 1.37$ ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน – กิโลเมตร = $1.37 \times 58.25 = 79.80$ ยูโร (เซ็นต์) โดย 1 ยูโร (เซ็นต์) ประมาณ 40 บาท และระยะทางการขนส่งทางถนนไปแหลมฉบังตามเส้นทางต่าง ๆ เฉลี่ยประมาณ 178.28 กม. = 569,070 ล้านบาท ดังนั้นประหยัดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 18,969 ล้านบาท/ปี
6. รวมผลประโยชน์ของโครงการตลอดอายุโครงการ = 576,916.04 ล้านบาท ประโยชน์ของโครงการเฉลี่ย = 19,230.53 ล้านบาท/ปี

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (ระยะที่ 1)

1. สาขา ระบบขนส่งทางน้ำ
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมเจ้าท่า
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (ระยะที่ 1)
5. วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นประตูการค้าทางทะเลฝั่งอันดามันเชื่อมโยงศูนย์กลางการขนส่ง/ขนถ่ายสินค้าทางทะเลไปยังเอเชียใต้ ตะวันออกกลางและทวีปยุโรป รวมทั้งเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลอันดามัน อ่าวไทย และชายฝั่งทะเล ภาคตะวันออก โดยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกให้สามารถรองรับเรือขนาดประมาณ 50,000-70,000 เดทเวทตันได้ รวมทั้งพัฒนาระบบคมนาคมครบวงจรเพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งพื้นที่บริเวณปากบารามีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่มีระดับน้ำลึกสำหรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ และอยู่ใกล้เส้นทางเดินเรือที่ผ่านมาจากช่องแคบมะละกา โดยเรือสามารถแวะเข้ามารับสินค้าได้โดยใช้เวลาเพียง 6 ชั่วโมงจากเส้นทางเดินเรือหลักของโลก สามารถขนส่งสินค้าไปยังยุโรปและตะวันออกกลางได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายเรือ ทำให้ประหยัดเวลาและลดต้นทุนการขนส่ง

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

1. ท่าเรือหน้าท่ายาว 750 เมตร พร้อมเครนยาวตลอดหน้าท่า และท่าเทียบเรือบริการ 220 เมตร รองรับสินค้า 825,000 TEU
2. อาคารปฏิบัติการหน้า อาคารด่านขนถ่ายสินค้า อาคารซ่อมบำรุง สถานีไฟฟ้าส่วนท่าเรือ อาคารบำบัดน้ำเสีย ตู้คอนเทนเนอร์ สถานีเติมน้ำมัน ส่วนล้างตู้คอนเทนเนอร์ พื้นที่เก็บสินค้าขาเข้าและขาออก อาคารอำนวยการ โรงอาหาร หอประชุม อาคารสินค้าขาเข้าและขาออก ลานกองตู้สินค้า ลานเก็บสินค้าอันตราย พร้อมระบบระบายน้ำ ระบบกำจัดน้ำเสีย ระบบไฟฟ้า และระบบเตือนภัยสึนามิ เป็นต้น
3. ขุดลอกร่องน้ำลึก 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลต่ำสุด ปริมาณ 9.01 ล้าน ลบ.ม. พร้อมอ่างกักน้ำเรือ
4. เขื่อนหินทิ้งกันคลื่น 1,700 เมตร และสะพานเข้าท่าเรือขนาด 4 เลน ยาว 4.50 กิโลเมตร พร้อมช่องเรือสัญจร และทุ่นป้องกันแสดงเขตหวงห้าม กล้องวงจรปิด / บริเวณคลองปากบารา อ.ละงู จ.สตูล

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2563

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
360,018,000	-	11,426,742,000	-	-	-	11,786,760,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ศึกษาทบทวน EHIA										
2. ก่อสร้าง										
3. ควบคุมงานก่อสร้าง (จ้างที่ปรึกษา)										
4. ติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1) เป็นการเพิ่มขีดความสามารถให้บริการด้านการขนส่งให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีต้นทุนต่ำตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาอื่นๆ

และเสริมฐานะการแข่งขันของประเทศให้คงไว้ซึ่งอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

2) โครงการระยะแรกจะสามารถรองรับสินค้า 825,000 TEU คาดว่าจะมีปริมาณสินค้าผ่านท่าสูงสุด 812,265 TEU โดยจะมีปริมาณสินค้าคงที่ปีละ 812,265 TEU ตั้งแต่ปีที่ 7 เป็นต้นไป รวมจะมีสินค้ารวมทั้งสิ้นตลอดอายุโครงการ (30 ปี) 22,334,589 TEU โดยมีผลประโยชน์โครงการ ดังนี้

รายได้จากค่าภาระสินค้าที่มาใช้ท่าเรือ 20,171.30 ล้านบาท

รายได้จากการประหยัดค่าขนส่งสินค้าในภาคใต้ 40,369.850 ล้านบาท

รายได้จากการประหยัดเวลา 26,252.550 ล้านบาท

รายได้จากมูลค่าที่ดินเพิ่ม 5,913.730 ล้านบาท

รายได้จากการจ้างงาน 23,698.870 ล้านบาท

รวมผลประโยชน์ตลอดอายุโครงการทั้งสิ้น 116,406.130 ล้านบาท

หรือ ผลประโยชน์เฉลี่ย 3,880.204 ล้านบาท/ปี

3) นอกจากนั้นยังมีผลประโยชน์ในรูปแบบอื่นๆ เช่น

การพัฒนาท่าเรือแห่งนี้จะเป็นประตูการค้าด้านตะวันตกที่สำคัญของประเทศไทย

ทั้งยังเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้านอกจากช่องแคบมะละกาที่เดิมต้องเสียเวลาต้องอ้อมแหลมดังกล่าวก่อนเปลี่ยนถ่ายขึ้นเรือแม่ รวมทั้งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง มีการจ้างงานเพิ่มขึ้น สร้างมูลค่าเพิ่ม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ เน้นการพัฒนาสีเขียวไม่พัฒนาอุตสาหกรรมหนักเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

นอกจากนี้มหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ ได้ศึกษาค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก คิดเป็น ยูโร(เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร (โดยคำนวณจาก อุบัติเหตุ มลภาวะทางเสียง-อากาศ และการปล่อยก๊าซ) โดยทางถนน มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 1.64 ยูโร(เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร (€-Cents per ton-km), ทางรถไฟ มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 1.10 ยูโร(เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร (€-Cents per ton-km) และทางน้ำ มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 0.27 ยูโร(เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร (€-Cents per ton-km)

ซึ่งจะประหยัด= 1.64 ยูโร(เซ็นต์)ต่อ ตัน-กิโลเมตร = $1.64 \times 22,334 \times 14 = 512,789$ ยูโร(เซ็นต์)(1TEU = 14 ตัน)

โดย 1 ยูโร (เซ็นต์) ประมาณ 40 บาท และระยะทางการขนส่งทางถนนจากหาดใหญ่ไปปาดังเบซาร์ ประมาณ 60 กม.

(ตลอดอายุโครงการ) = 1,230,692.74 ล้านบาท

ดังนั้นประหยัดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อปีไม่น้อยกว่า 41,023.09 ล้านบาท/ปี

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ





สรุปรายละเอียดโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก

1. สาขา ระบบขนส่งทางน้ำ
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมเจ้าท่า
4. ชื่อโครงการ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก
5. วัตถุประสงค์

เพื่อส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ที่จะเชื่อมโยงการขนส่งทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือต่างๆ ทั้งในแม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำเจ้าพระยาเรื่อยมาจนถึงเขตท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งแม่น้ำป่าสักสามารถเชื่อมโยงหรือไหลผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาได้ อันเป็นการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำของประเทศ ซึ่งจะให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และยังเป็นส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล อันเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 ในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังและขุดลอกร่องน้ำ ดังนี้

1. การพัฒนาระยะแรก โดย

1.1 ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก จำนวน 12 แห่ง

- 1) บริเวณ ต.ศาลาลอย อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา ความยาว 1,400 เมตร ฝั่งซ้ายของแม่น้ำ
- 2) บริเวณ ต.ศาลาลอย อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา ความยาว 1,400 เมตร ฝั่งขวาของแม่น้ำ
- 3) บริเวณวัดเทพคันธาราม ตำบลโพธิ์เอน อำเภوتاเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความยาว 1,000 เมตร
- 4) บริเวณวัดแดง ตำบลปากท่า อำเภوتاเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความยาว 1,000 เมตร
- 5) บริเวณวัดสามไถ ตำบลสามไถอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความยาว 2,000 เมตร
- 6) บริเวณวัดสีจำปา ตำบลท่าช้างอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความยาว 2,000 เมตร
- 7) บริเวณวัดกุฎีกร ตำบลท่าช้าง อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความยาว 800 เมตร
- 8) บริเวณวัดโพธิ์ลอย ตำบลพระนอน อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความยาว 800 เมตร
- 9) บริเวณโรงเรียนวัดสำมะกัน ตำบลแม่ลา อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความยาว 1,300 เมตร
- 10) บริเวณโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลแม่ลา อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความยาว 1,300 เมตร

- 11) บริเวณวัดมหาพล ตำบลนครหลวง อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความยาว 400 เมตร

- 12) บริเวณโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลบางพระครู อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ความยาว 400 เมตร

1.2 ขุดลอกรักษาความลึกร่องน้ำตามทีออกแบบ

2. พัฒนาในระยะที่สอง ปรับปรุงการขนส่งแม่น้ำป่าสัก-บางปะกง โดยก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง,

ก่อสร้างอาคารยกระดับเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับแม่น้ำนครนายกและแม่น้ำบางปะกง

พร้อมทั้งขุดลอกรักษาความลึกร่องน้ำตามทีออกแบบ / - ระยะแรก ปรับปรุงแม่น้ำป่าสัก บริเวณ อ.นครหลวง อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง 14 กม.

- ระยะที่สอง ปรับปรุงการขนส่งแม่น้ำป่าสัก(60 กม.)- บางปะกง

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2563

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
533,986,000	-	10,846,014,000	-	-	-	11,380,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ควบคุมงานก่อสร้าง ระยะที่ 1										
2. จ้างที่ปรึกษาออกแบบแ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการเชื่อมโยง การขนส่งทางน้ำในร่อง น้ำป่าสักและบางปะกง										
3. ก่อสร้าง ระยะที่ 1										
4. จ้างที่ปรึกษาทำ EHIA การเพิ่มศักยภาพการขน ส่งทางน้ำเชื่อมจากแม่ น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้า พระยาออกสู่ทะเล										
5. ก่อสร้าง ระยะที่ 2										
6. ควบคุมงานก่อสร้าง ระยะที่ 2										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) การขยายเส้นทางการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำป่าสักตอนใต้ไปทางด้านเหนือคิดเป็นระยะทางเพิ่มขึ้น 50 กิโลเมตร ทำให้ปริมาณการขนส่งทางน้ำมากขึ้น และต้นทุนค่าขนส่งลดลง เป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ซึ่งถูกลงเมื่อเทียบกับทางบก (ทางถนน,ทางรถไฟ)
- 2) การเพิ่มขนาดความลึกของร่องน้ำ ทำให้เรือสามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มอัตรา ปริมาณการขนส่งต่อเที่ยวมากขึ้น ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยลดลง
- 3) การขนส่งทางน้ำจะทำให้เกิดการขนส่งระบบใหม่ทดแทนการขนส่งทางถนน และทางรถไฟ เมื่อปรับปรุงแม่น้ำป่าสักแล้วจะเสริมสร้างให้เกิดการใช้การขนส่งทางน้ำมากขึ้นแทนระบบถนนและรถไฟ
- 4) ช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากภาคการขนส่งซึ่งมีส่วนที่สูงส่งผลกระทบต่อสภาวะโลกร้อน รวมถึงการจราจรแออัด
- 5) จากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของจังหวัดสระบุรี โดย ม.เทคโนโลยีสุรนารีปี 2552 ผลการวิเคราะห์ความต้องการในอนาคตแบ่งเป็น 2 ส่วน
 - 5.1) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำในอนาคตของกลุ่มสินค้าเดิม
 - 5.2) สินค้าที่เปลี่ยนจากถนนมาใช้ทางน้ำมี 6 ชนิด คือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม กากถั่วเหลือง ถั่วเหลือง มันสำปะหลัง แป้งมัน และข้าว ดังนั้นความต้องการสินค้าทางน้ำขาเข้า คาดว่าในปี 2571 จะเพิ่มเป็น 12 ล้านตัน ขาออก จะเพิ่มเป็น 11.2 ล้านตัน

ปี 2561 ขาเข้าทางน้ำ 9.16 ล้านตัน ออกทางน้ำ 9.03 ล้านตัน

และสินค้าที่มีการเปลี่ยนจากทางบกมาใช้ทางน้ำในปี 2561 ปลายทาง 0.043 ล้านตัน ต้นทาง 9.554 ล้านตัน
รวมทั้งสิ้นที่ปรึกษาพยากรณ์สินค้าว่าในปี 2561 จะเป็น 36.165 ล้านตัน

ปี 2571 จะเป็น 43.571 ล้านตัน (ปีที่ 1- 5 สินค้า 36.165 ล้านตัน, ปีที่ 5-10 ปีละ 39.123 ล้านตัน และปี
11-30 ปีละ 43.471 ล้านตัน) รวมเป็นสินค้าตลอดอายุโครงการ 1,245.86 ล้านตัน

แต่หากไม่มีการพัฒนาจะมีสินค้าผ่านแม่น้ำป่าสัก ประมาณ 27.287 ล้านตัน/ปี (เท่ากับข้อมูลปี 2555

เนื่องจากแม่น้ำป่าสักไม่สามารถรองรับการขนส่งได้เพิ่มขึ้นอีก)ระยะเวลา 30 ปี คิดเป็น 818.61 ล้านตัน ดังนั้น

เมื่อมีโครงการจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพโดยขนส่งได้มากขึ้น 427.25 ล้านตัน)

6) การพิจารณาการประหยัดเชื้อเพลิงจากการขนส่งตามเส้นทางการขนส่ง โดยมีจุดต้นทางจากจังหวัดต่าง ๆ

ไปท่าเรือแหลมฉบัง พิจารณาเปรียบเทียบกับขนส่งทางถนนอย่างเดียว และกรณีการขนส่งทางถนน+ทางน้ำ

อัตราการใช้พลังงานต่อหน่วยการขนส่งสินค้า จากผลการศึกษาของ สนข. สรุปว่าทางถนน มีอัตราการใช้พลังงาน

0.02599 ลิตร/ตัน-กม.,ทางรถไฟ 0.00981 ลิตร/ตัน-กม และทางน้ำ 0.00369 ลิตร/ตัน-กม .

โดยการขนส่งทางถนนใช้อัตราเชื้อเพลิงเฉลี่ย 10.06 ลิตร/ตัน-กม. ส่วนการขนส่งทางถนน+ทางน้ำ

ใช้อัตราเชื้อเพลิงเฉลี่ยประมาณ 5.57 ลิตร/ตัน-กม.

ดังนั้น 6.1) การขนส่งตลอดอายุโครงการมีปริมาณ 427.25 ล้านตัน หากขนส่งทางถนนใช้น้ำมัน = 427.25×10.06
/ลิตร = 4,298.13 ลิตร น้ำมันลิตรละ 30 บาท คิดเป็นเงิน 128,944.050 ล้านบาท

หรือเฉลี่ย = 4,298.135 ล้านบาท/ปี

6.2) การขนส่งตลอดอายุโครงการมีปริมาณ 427.25 ล้านตัน หากขนส่งทางถนน+ทางน้ำใช้น้ำมัน =
 $427.25 \times 5.57 = 2,378.39$ ลิตร น้ำมันลิตรละ 30 บาท คิดเป็นเงิน 71,393.475 ล้านบาท

หรือเฉลี่ย = 2,379.783 ล้านบาท/ปี

ดังนั้นประหยัดค่าเชื้อเพลิงตลอดอายุโครงการ 57,550.58 ล้านบาท

หรือประหยัดค่าเชื้อเพลิงเฉลี่ย 1,918.35 ล้านบาท/ปี

7) สรุป ผลประโยชน์ของโครงการ

Route: ประโยชน์ที่ได้รับจากการขนส่งผ่านแม่น้ำป่าสักช่วง กม.53-70 เพราะเดิมไม่ถูกใช้

เปรียบเทียบการขนส่งทางถนนมาถึงท่าเรือที่อำเภอท่าเรือหรืออำเภอนครหลวง

Modal shift: ประโยชน์ที่ได้รับเมื่อมีการเปลี่ยนวิธีขนส่ง

เพราะคาดว่าเมื่อพัฒนาเส้นทางจะมีสินค้าเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น

8) อัตราผลตอบแทน NPV = 91.2 ล้านบาท

9) นอกจากนี้มหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ ได้ศึกษาค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก คิดเป็น ยูโร(เซ็นต์) ต่อ
ตัน - กิโลเมตร (โดยคำนวณจาก อุบัติเหตุ มลภาวะทางเสียง-อากาศ และการปล่อยก๊าซฯ) โดยทางถนน

มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 1.64 ยูโร(เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร (€-Cents per ton-km), ทางรถไฟ

มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 1.10 ยูโร(เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร (€-Cents per ton-km) และทางน้ำ

มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 0.27 ยูโร(เซ็นต์)ต่อตัน - กิโลเมตร (€-Cents per ton-km)

ซึ่งจะประหยัด= $1.64 - 0.27 = 1.37$ ยูโร(เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร = $1.37 \times 58.25 = 79.80$ ยูโร(เซ็นต์)

โดย 1 ยูโร(เซ็นต์) ประมาณ 40 บาท และระยะทางการขนส่งทางถนนไปแหลมฉบังตามเส้นทางต่างๆ เฉลี่ย 178.28

ก.ม. (ใช้สมมติฐานเดียวกับท่าเรือ จ.อ่างทอง = 569,070 ล้านบาท

ดังนั้นประหยัดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อปี 18,969 ล้านบาท/ปี

10) รวมผลประโยชน์ของโครงการตลอดอายุโครงการ = 626,620.34 ล้านบาท

หรือผลประโยชน์ของโครงการเฉลี่ย = 20,887.34 ล้านบาท/ปี

1.3 แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อ
เชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ
วงเงิน 16,403.38 ล้านบาท

- | | |
|--|-------------------|
| 1) โครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง
ทางถนนด้วยรถบรรทุก จำนวน 15 แห่ง | 11,856.88 ล้านบาท |
| 2) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางบ้านภาชี-นครหลวง | 4,546.50 ล้านบาท |

สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก 15 แห่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมการขนส่งทางบก
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก 15 แห่ง
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรวบรวม คัดแยกและกระจายสินค้าจากแหล่งผลิตต่างๆ ในพื้นที่ใกล้เคียงไปยังสถานีขนส่งสินค้าปลายทาง และเชื่อมต่อเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งไปยังรูปแบบอื่น
 2. เพื่อแก้ปัญหาจราจรที่แออัด ลดต้นทุนการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกและสนับสนุนให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
 3. เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ทั้งภายในและระหว่างประเทศ
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาความเป็นไปได้ และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้า จำนวน 15 แห่ง
 2. จัดหาที่ดินและออกแบบก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า จำนวน 15 แห่ง
 3. ก่อสร้างและควบคุมงานสถานีขนส่งสินค้า จำนวน 15 แห่ง / จังหวัดชายแดน จำนวน 7 แห่ง 1) เชียงราย 2) ตาก 3) หนองคาย 4) มุกดาหาร 5) สระแก้ว 6) สงขลา 7) นราธิวาส และ เมืองหลัก จำนวน 8 แห่ง 1) เชียงใหม่ 2) พิษณุโลก 3) นครสวรรค์ 4) ขอนแก่น 5) นครราชสีมา 6) อุบลราชธานี 7) ปราจีนบุรี 8) สุราษฎร์ธานี
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
318,276,000	3,620,000,000	7,918,600,000	-	-	-	11,856,876,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษา ความเป็นไปได้และ รูปแบบการบริหารจัดการสถานี										
2. จัดหาที่ดิน										
3. จัดจ้างที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบก่อสร้าง										
4. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
5. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศจากการมีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากลเป็นศูนย์กลางธุรกิจ และการค้าของภูมิภาค
2. สามารถบริหารจัดการการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ รวบรวม กระจายสินค้า วัตถุดิบ และชิ้นส่วนประกอบให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด
3. ลดปัญหาที่เกิดจากการขนส่งเที่ยวเปล่า (Backhaul) ลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งและลดการใช้พลังงาน

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ สายชุมทางบ้านภาชี-นครหลวง

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ สายชุมทางบ้านภาชี-นครหลวง
5. วัตถุประสงค์

1. เป็นการขยายโครงข่ายการให้บริการของระบบรางซึ่งจะช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงระบบของประชาชน
2. ช่วยในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบรางซึ่งเป็นระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน และช่วยประหยัดต้นทุน
3. ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความแออัดจากการขนส่งทางถนน
4. สนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

1. ก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่อีก 2 ทาง พร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินรถบนทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่ และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ
5. ก่อสร้างรั้ว 2 ข้างทาง ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ / จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเริ่มต้นจากชุมทางบ้านภาชี ถึงสถานีรถไฟนครหลวง

รวมระยะทาง ประมาณ 15 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้าฯ	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
155,000,000	600,000,000	3,791,500,000	-	-	-	4,546,500,000

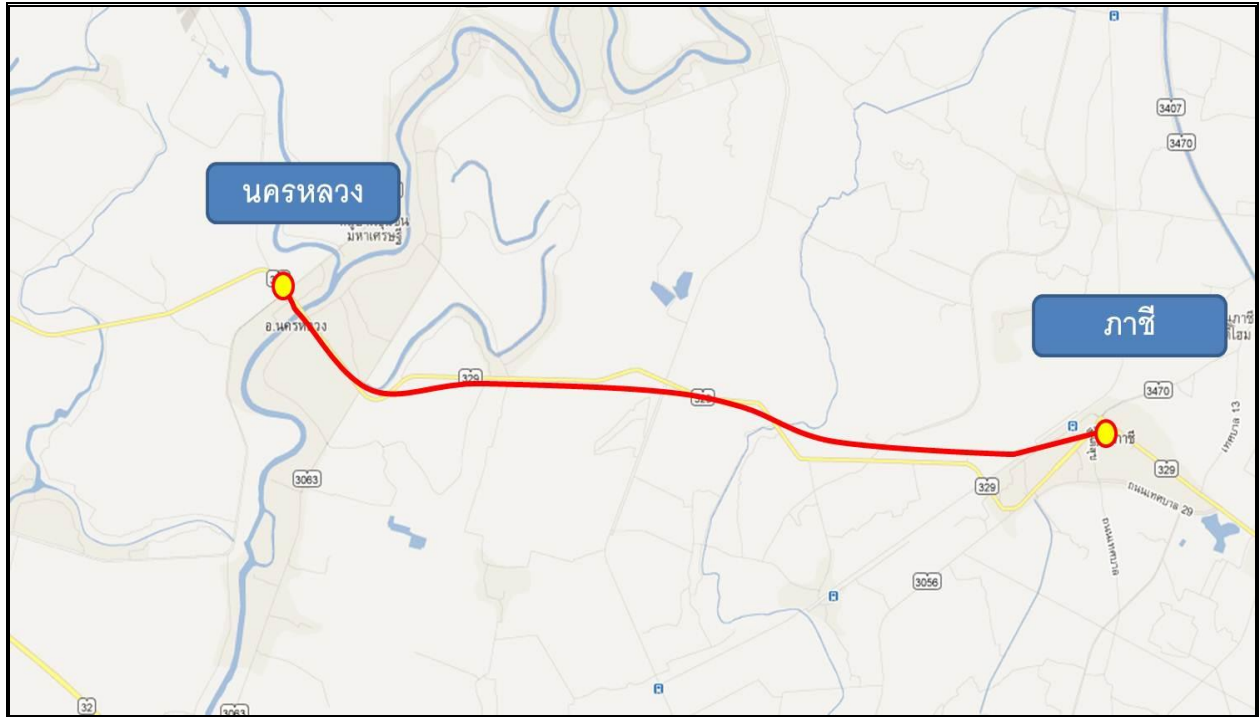
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดการประกวดราคา										
3. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
4. ค่าก่อสร้าง										
5. ค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชนในพื้นที่ที่โครงการผ่าน สามารถใช้บริการขนส่งได้สะดวกมากยิ่งขึ้น
- 2) ภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่โครงการผ่าน สามารถใช้บริการขนส่งสินค้าได้
ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนทางโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ
และจะสามารถพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้
- 3) กระตุ้นเศรษฐกิจจากการลงทุนและการจ้างงานในพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาเส้นทางและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



- 2 ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่ง
ไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
วงเงิน 1,042,376.74 ล้านบาท

2.1 แผนงานพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน วงเงิน 47,945.84 ล้านบาท

1)	โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร	12,545.26	ล้านบาท
2)	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบขนส่งสินค้าเชิงของ จ. เชียงราย	2,236.20	ล้านบาท
	(1) ระยะที่ 1 : สำรวจและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน, เว้นคืนที่ดิน, ก่อสร้างและควบคุมงาน	1,490.75	ล้านบาท
	(2) ระยะที่ 2 : ก่อสร้างอาคารศูนย์เปลี่ยนถ่ายและบรรจุสินค้าเพิ่มเติม และอาคารอื่นๆ	745.45	ล้านบาท
3)	โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	13,770.00	ล้านบาท
4)	โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง	19,394.38	ล้านบาท
	(1) โครงการสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	13,660.62	ล้านบาท
	(2) โครงการสนับสนุนนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแหลมฉบัง	2,960.63	ล้านบาท
	(3) โครงการสนับสนุนท่าเทียบเรือเชียงแสน จ. เชียงราย	2,773.13	ล้านบาท

สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา	โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง	กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ	กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ	โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย	1. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรสะเดา 2. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรสุโขทัย-ลก 3. โครงการพัฒนาสำนักงานศุลกากรภาคที่ 4 4. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรสกล 5. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบ้านดอน 6. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรชุมพร 7. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ 8. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรจันทบุรี 9. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรอรัญประเทศ 10.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรมุกดาหาร 11.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรนครพนม 12.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรหนองคาย 13.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเชียงของ 14.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเชียงแสน 15.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรแม่สอด 16.โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรบริเวณจุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน 17.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรทุ่งช้าง 18.โครงการพัฒนาศูนย์เอ็กซเรย์ตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ท่าเรือแหลมฉบัง 19.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบ้านประกอบ ระยะที่ 2 20.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบูเกะตา ระยะที่ 3 21.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเบตง (ต่อเติม ขยาย) 22.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ 23.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าอากาศยานหาดใหญ่ 24.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรตากใบ 25.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรสตูล 26.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรกระบี่ 27.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรภูเก็ต 28.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าอากาศยานภูเก็ต 29.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเขมราฐ 30.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบึงกาฬ 31.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าลี่ 32.โครงการพัฒนาสำนักงานศุลกากรภาคที่ 2 33.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่ 34.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน 35.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเชียงดาว 36.โครงการพัฒนาด้านพรมแดนบ้านฮวก (ด้านศุลกากรเชียงของ) 37.โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV System) และระบบเทคโนโลยีอื่นที่เหมาะสมกับการควบคุมทางศุลกากร ระยะที่ 3 38.โครงการจัดหาระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ระยะที่ 6 39.โครงการจัดหาระบบปฏิบัติการเพื่อเพิ่มสมรรถนะการควบคุมทางศุลกากร

40.โครงการจัดหาเรือตรวจการณ์ศุลกากรเพื่อเพิ่มสมรรถนะการควบคุมทางศุลกากรชายฝั่งและทางทะเล

41. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรช่องจอม

5. วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจในหลากหลายด้าน เข้าด้วยกัน ทั้งการคมนาคม เศรษฐกิจ การท่องเที่ยว การศึกษา สังคม และวัฒนธรรม ฯลฯ อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ
2. เพื่อพัฒนาด่านศุลกากรด้านอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวก ให้มีความพร้อมและทันสมัยสามารถรองรับบริการการค้าข้ามแดนบนเส้นทางเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ (Asian High Way Network) ทั้งเส้นทางถนน โครงข่ายหลัก เส้นทางสายรอง เส้นทางราง ท่าเรือและท่าอากาศยาน ที่เป็นท่าหน้าเข้า-ส่งออก รวมทั้งปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติให้เหมาะสมเพราะต้องปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง
3. เพื่อจัดให้มีเครื่องมือและอุปกรณ์เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน ทั้งเครื่องมืออุปกรณ์พื้นฐานและเครื่องมืออุปกรณ์เทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อสร้างระบบการควบคุมทางศุลกากรทดแทนการตรวจสอบทางกายภาพ ตลอดเส้นทางการขนส่งทั้งเส้นทางหลักของ AEC (Asian High Way Network) เส้นทางรอง ท่าเรือและท่าอากาศยาน

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรเพื่อรองรับการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางโลจิสติกส์ของ AEC จำแนกตามลักษณะทางกายภาพ 3 กลุ่ม ประกอบด้วย

1. กลุ่มโครงการพัฒนาด่านศุลกากรบนเส้นทางเชื่อมโยงหลักของ AEC เป็นกลุ่มด่านศุลกากรที่อยู่บนเส้นทางเชื่อมโยงหลักของ AEC จะสอดคล้องกับเส้นทางคมนาคมหลักในการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ (Asian High Way Network) ได้แก่เส้นทาง

AH 1 บ้านคลองลึก (ชายแดนไทย-กัมพูชา) - อยุธยาประเทศ - สระแก้ว - กบินทร์บุรี - ปราจีนบุรี - นครนายก - หินกอง - กรุงเทพฯ - อ่างทอง - สิงห์บุรี - ชัยนาท - นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด (ชายแดนไทย-พม่า)

AH 2 สะเดา (ชายแดนไทย-มาเลเซีย) - บ้านคลองแวง - บ้านหนองส - บ้านคูหา - พัทลุง - พังงา - เวียงสระ - ไชยา - ชุมพร - ประจวบคีรีขันธ์ - เพชรบุรี - นครปฐม - กรุงเทพฯ - บางปะอิน - ตาก - ลำปาง - พะเยา - เชียงราย - แม่สาย (ชายแดนไทย-พม่า)

AH 3 เชียงของ - (ชายแดนไทย-ลาว) - เชียงราย

AH 12 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว - หนองคาย - อุดรธานี - ขอนแก่น - นครราชสีมา - สระบุรี

AH 13 ห้วยโก้น (ทุ่งช้าง) (ชายแดนไทย-ลาว) - น่าน - แพร่ - อุดรธานี - พิษณุโลก - นครสวรรค์

AH 15 นครพนม (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว) - สกลนคร - อุดรธานี

AH 16 มุกดาหาร (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว) - กาฬสินธุ์ - หล่มสัก - พิษณุโลก - สุโขทัย

AH 18 สุโขทัย-ลพ (ชายแดนไทย-มาเลเซีย) - ตากใบ - นราธิวาส - ปัตตานี - หาดใหญ่

AH 19 ปักธงชัย - กบินทร์บุรี - แกลงยาว - ชลบุรี - กรุงเทพฯ

AH 112 อำเภอลองลอย - อำเภอบางสะพานหนองคาย

AH 121 มุกดาหาร - อำนาจเจริญ - ยโสธร - บุรีรัมย์ - สระแก้ว

AH 123 บ้านพุน้ำร้อน (ชายแดนไทย-พม่า) - กาญจนบุรี - นครปฐม - กรุงเทพฯ - สมุทรปราการ - ชลบุรี - แหลมฉบัง - มาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - คลองใหญ่ ตามเส้นทางเชื่อมโยงหลักของ AEC ดังกล่าว กรมศุลกากรมีด่านศุลกากรที่ตั้งตามเส้นทางขนส่งหลักดังกล่าว เพื่อให้บริการศุลกากร การตรวจปล่อยสินค้า การควบคุมสินค้าผ่านแดน และการควบคุมทางศุลกากร กรมศุลกากรได้กำหนดโครงการย่อยเพื่อพัฒนาด่านศุลกากรต่าง ๆ ได้แก่

1.1 โครงการพัฒนาด่านศุลกากรสะเดา (ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่)

1.2 โครงการพัฒนาด่านศุลกากรสุโขทัย-ลพ

1.3 โครงการพัฒนาสำนักงานศุลกากรภาคที่ 4

1.4 โครงการพัฒนาด่านศุลกากรสีชล

1.5 โครงการพัฒนาด่านศุลกากรบ้านดอน

1.6 โครงการพัฒนาด่านศุลกากรชุมพร

- 1.7 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์
- 1.8 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรจันทบุรี
- 1.9 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรอรัญประเทศ (ด้านศุลกากรจุดผ่านแดนแห่งใหม่)
- 1.10 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรมุกดาหาร
- 1.11 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรนครพนม
- 1.12 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรหนองคาย
- 1.13 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเชียงใหม่
- 1.14 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเชียงใหม่
- 1.15 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรแม่สอด (ด้านศุลกากรแม่สอดแห่งที่ 2)
- 1.16 โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรบริเวณจุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน
- 1.17 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรทุ่งช้าง
- 1.18 โครงการพัฒนาศูนย์เอ็กซ์เรย์ตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ท่าเรือแหลมฉบัง
- 2.กลุ่มโครงการพัฒนาด้านศุลกากรบนเส้นทางเชื่อมโยงรอง ท่าเรือและท่าอากาศยานเป็นกลุ่มด้านศุลกากรที่ตั้งอยู่ในเส้นทางต่อเนื่อง เป็นเส้นทางย่อยในการขนส่งสินค้าไปยังเส้นทางหลัก ของ AEC ซึ่งมีทั้งภารกิจที่เป็นด่านนำเข้า ส่งออกทางบกบริเวณชายแดน ทางท่าเรือออกสู่ต่างประเทศโดยตรง ทางท่าอากาศยานภายในประเทศที่มีเที่ยวบินต่างประเทศเช่นเดียวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรมศุลกากรได้กำหนดโครงการย่อยเพื่อพัฒนาด้านศุลกากรต่าง ๆ ได้แก่
- 2.1 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบ้านประกอบ
- 2.2 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบูเก๊ะตา ระยะที่ 3
- 2.3 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเบตง
- 2.4 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรปาดังเบซาร์
- 2.5 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าอากาศยานหาดใหญ่
- 2.6 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรตากใบ
- 2.7 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรสตูล
- 2.8 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรกระบี่
- 2.9 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรภูเก็ต
- 2.10 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าอากาศยานภูเก็ต
- 2.11 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเขมราฐ
- 2.12 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบึงกาฬ
- 2.13 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าลี่
- 2.14 โครงการพัฒนาสำนักงานศุลกากรภาคที่ 2
- 2.15 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ฝ่ายบริการศุลกากรลำพูน)
- 2.16 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน
- 2.17 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเชียงใหม่
- 2.18 โครงการพัฒนาด้านพรมแดนบ้านฮวก (ด้านศุลกากรเชียงใหม่)
- 2.19 โครงการพัฒนาด้านศุลกากรช่องจอม
- 3.กลุ่มโครงการสนับสนุนการเชื่อมโยงเพื่อการควบคุมทางศุลกากรเป็นกลุ่มโครงการเกี่ยวกับการจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์เพื่อใช้ในการสนับสนุนการปฏิบัติงาน และการควบคุมทางศุลกากร ทั้งที่เป็นเครื่องมือ อุปกรณ์พื้นฐาน และเครื่องมือ อุปกรณ์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ซึ่งจะสามารถ อำนวยความสะดวกในการตรวจสอบได้อย่างแม่นยำ รวดเร็ว ไม่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งตลอดเส้นทางเคลื่อนย้ายสินค้าของ AEC ประกอบด้วยโครงการต่าง ๆ ดังนี้
- 3.1 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV System) และระบบเทคโนโลยีอื่นที่เหมาะสมกับการควบคุมทางศุลกากร ระยะที่ 3
- 3.2 โครงการจัดหาระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ระยะที่ 6
- 3.3 โครงการจัดการยานยนต์ปฏิบัติการเพื่อเพิ่มสมรรถนะการควบคุมทางศุลกากร
- 3.4 โครงการจัดหาเรือตรวจการณ์ศุลกากรเพื่อเพิ่มสมรรถนะการควบคุมทางศุลกากร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

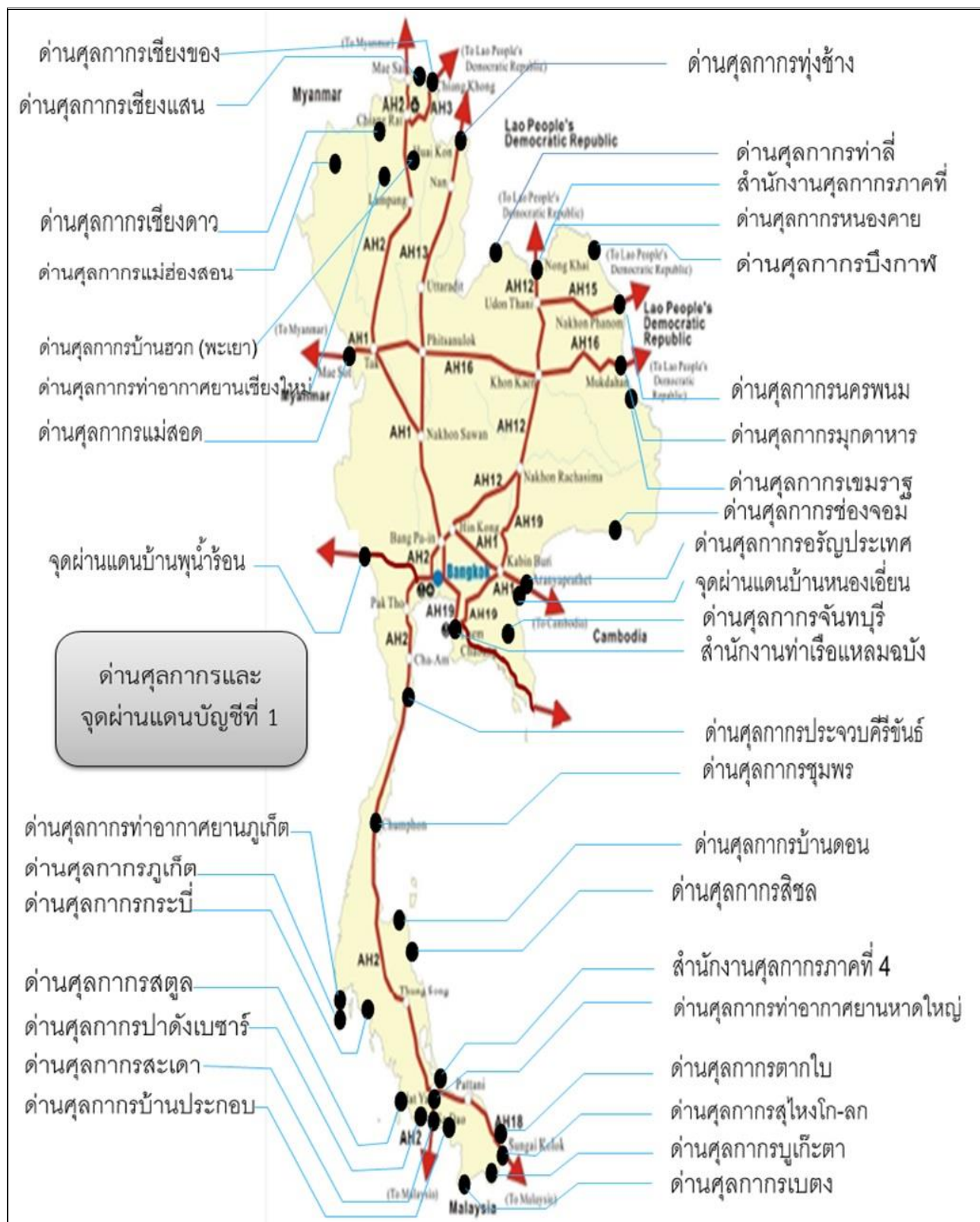
ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
100,000,000	1,281,320,000	7,527,743,000	3,636,200,000	-	-	12,545,263,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. จัดหาที่ดิน										
3. จัดหาครุภัณฑ์										
4. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1.เพิ่มศักยภาพให้กับหน่วยงานที่ได้รับการอนุมัติโครงการ ให้มีขีดความสามารถในการให้บริการด้านพิธีการนำเข้า-ส่งออก รองรับการขยายตัวทางการค้าได้เพิ่มขึ้น 30-50%
- 2.เพิ่มศักยภาพให้กับด่านศุลกากร ณ จุดผ่านแดนถาวร ให้สามารถรองรับปริมาณการผ่านเข้า-ออกราชาอาณาจักรของ บุคคล รถบรรทุกทุกสินค้า และยานพาหนะท่องเที่ยว ได้เพิ่มขึ้น 30 – 50%
- 3.เพิ่มปริมาณความสามารถในการตรวจสอบรถบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ สำหรับหน่วยงานที่ได้รับการจัดสรรเครื่องเอกซเรย์รถบรรทุกสินค้า ได้เพิ่มขึ้น 30-50%
- 4.เพิ่มศักยภาพให้กับหน่วยงานที่ได้รับการจัดสรรเงินสำหรับสิ่งก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้เจ้าหน้าที่มีความพร้อมสามารถออกปฏิบัติงานได้ 24 ชั่วโมง
- 5.ลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องแก่กับผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก ให้สามารถติดต่อขอปฏิบัติพิธีการนำเข้า-ส่งออกกับหน่วยงานศุลกากรที่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานที่ประกอบการ อาทิ ผู้ประกอบธุรกิจส่งออกยางพาราแผ่นพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช สามารถติดต่อขอปฏิบัติพิธีการส่งออกได้ ณ ด่านศุลกากรสิชล ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและค่าใช้จ่ายอื่นๆ เพื่อไปปฏิบัติพิธีการส่งออกที่ทำเรือแหลมฉบัง เป็นต้น



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรสะเดา
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อก่อสร้างที่ทำการด้านศุลกากรพร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ
 2. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจภาคใต้ของประเทศไทยบนเส้นทาง Asian Highway 2 (North-South Corridor) เชื่อมโยงจากจีนตอนใต้ - พม่า - ลาวเข้าสู่ไทยไปมาเลเซีย - สิงคโปร์
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ดำเนินการจัดการพื้นที่โครงการ จ่ายเงินค่าชดเชยประชาชนในพื้นที่โครงการ ซึ่งเป็นที่ดิน สปก. วงเงิน 462.700 ล้านบาท
 2. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมสำหรับดำเนินการแล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 1,474.721 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารที่ทำการด้านศุลกากร, อาคารด่านพรมแดน (CIQ), อาคารตรวจควบคุมสินค้า, อาคารตรวจและควบคุมสินค้า, อาคารตรวจสอบสินค้าเข้า-ออก, อาคารที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน, อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / สถานที่ดำเนินการ พื้นที่บริเวณด่านพรมแดนสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	462,700,000	1,474,721,000	-	-	-	1,937,421,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาที่ดิน										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญสนับสนุนให้ประเทศเป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ เชื่อมโยง จีนตอนใต้ - พม่า - ลาว - ไทย - มาเลเซีย - สิงคโปร์

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรสุโข-ลก
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจด้านการค้าชายแดนและด้านการท่องเที่ยวตามโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย
 2. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านการศุลกากรภาคใต้ของประเทศบนเส้นทาง Asian Highway 18 (North-South Corridor) เชื่อมโยงจากจินตอนใต้ - พม่า - ลาว เข้าสู่ไทยไปมาเลเซีย - สิงคโปร์
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดการพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 123.725 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 โครงการปรับปรุงบริเวณและภูมิทัศน์ ด้านศุลกากรสุโข-ลก วงเงิน 29,725,000 บาท
 - 3.2 พัฒนาพื้นที่ส่วนขยายรอบบริเวณด้านศุลกากรสุโข-ลก วงเงิน 94,000,000 บาท / - ด้านศุลกากรสุโข-ลก อำเภอสระเค็ด จังหวัดสงขลา
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	123,725,000	-	-	-	123,725,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็วถูกต้อง ตรงเวลา ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญสนับสนุนให้ประเทศเป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ เชื่อมโยงจีนตอนใต้ – พม่า – ลาว – ไทย – มาเลเซีย – สิงคโปร์

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศูนย์ศุลกากรภาคที่ 4
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจด้านการค้าชายแดน และด้านการท่องเที่ยวตามโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย
 2. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจภาคใต้ของประเทศบนเส้นทาง Asian Highway 2 เชื่อมโยงจากจินตอนใต้ - พม่า - ลาว เข้าสู่ไทยไปมาเลเซีย - สิงคโปร์
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 140 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารสำนักงานศุลกากรภาค, อาคารคลังเก็บสินค้าของกลาง, อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / - สำนักงานศุลกากรภาคที่ 4 อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	140,000,000	-	-	-	140,000,000

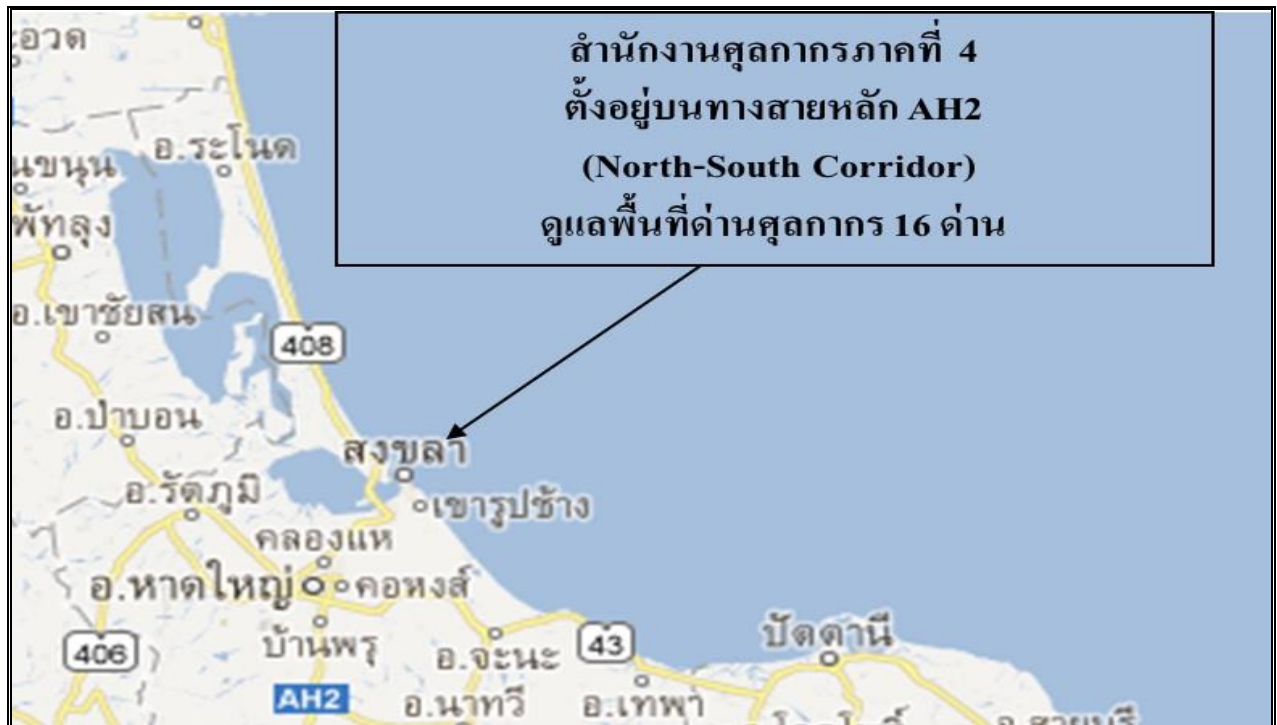
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของสำนักงานภาคที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสำนักงานศุลกากรภาคในการอำนวยความสะดวกทางการค้า และสามารถให้บริการได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญสนับสนุนให้ประเทศเป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ เชื่อมโยงจีนตอนใต้ - พม่า - ลาว - ไทย - มาเลเซีย - สิงคโปร์

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรดิจิทัล
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทาง Asian Highway 2 (North-South Corridor)
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 75 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารที่ทำการด้านศุลกากร, อาคารคลังเก็บสินค้าของกลาง, อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / ตำบลลิซล อำเภอลิซล จังหวัดนครศรีธรรมราช เมื่อปี พ.ศ. 2492 ซึ่งเป็นที่ดินราชพัสดุ ทะเบียนเลขที่ 21191 เนื้อที่ 10 ไร่
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	75,000,000	-	-	-	75,000,000

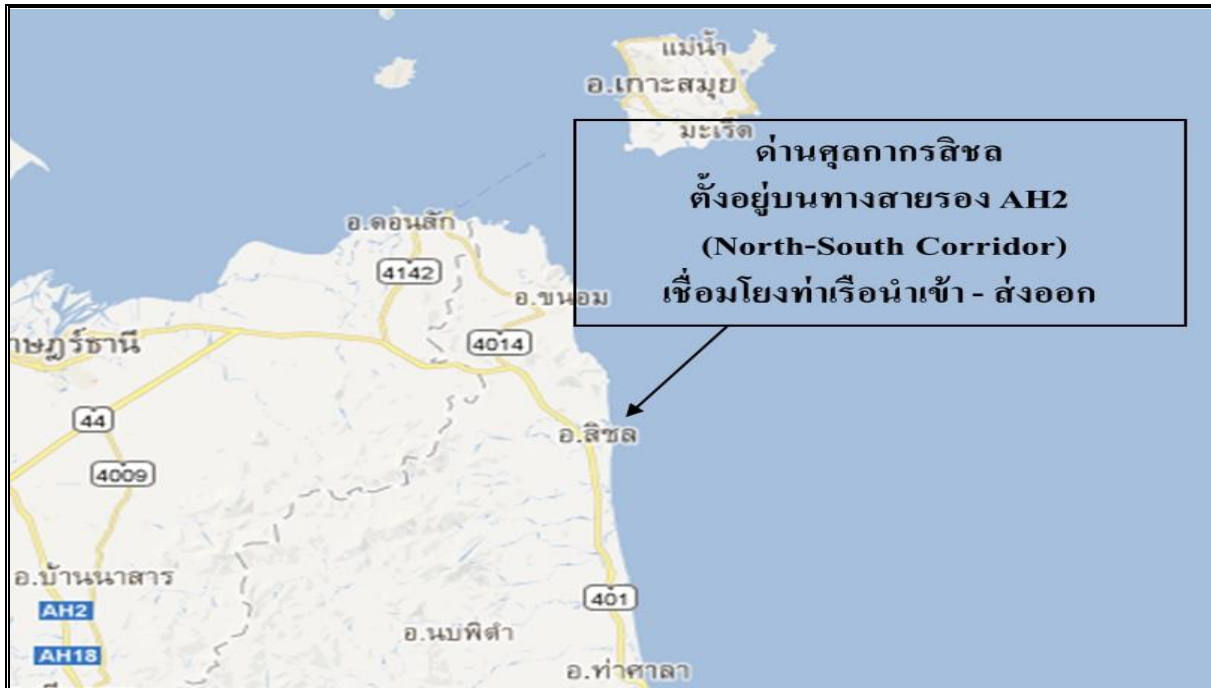
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรมและบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรบ้านดอน
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
 3. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทาง Asian Highway 2
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (ไม่ต้องดำเนินการ เนื่องจากมีพื้นที่และได้รับอนุญาตให้ใช้แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการวงเงิน 75 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่
 - อาคารที่ทำการด้านศุลกากร
 - อาคารคลังเก็บสินค้าของกลาง
 - อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / พื้นที่ราชพัสดุเดิมที่ใช้ประโยชน์โดยด่านศุลกากรบ้านดอน กรมศุลกากร จังหวัดสุราษฎร์ธานี
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	75,000,000	-	-	-	75,000,000

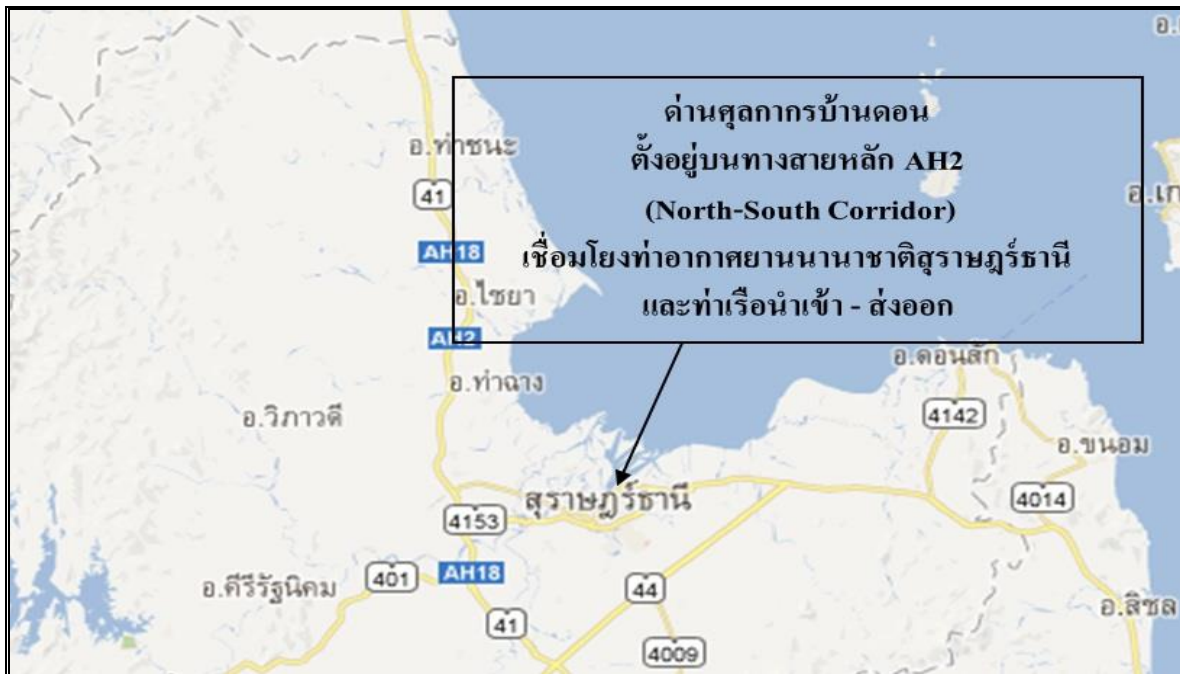
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรมและบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรชุมพร
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร และลดอุปสรรครวมทั้งสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทาง Asian Highway 2 (North-South Corridor)
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 75 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารที่ทำการด้านศุลกากร, อาคารคลังเก็บสินค้าของกลาง, อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / ถนนสายเอเชีย 41 (บริเวณใกล้สี่แยกปทุมพร) อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	75,000,000	-	-	-	75,000,000

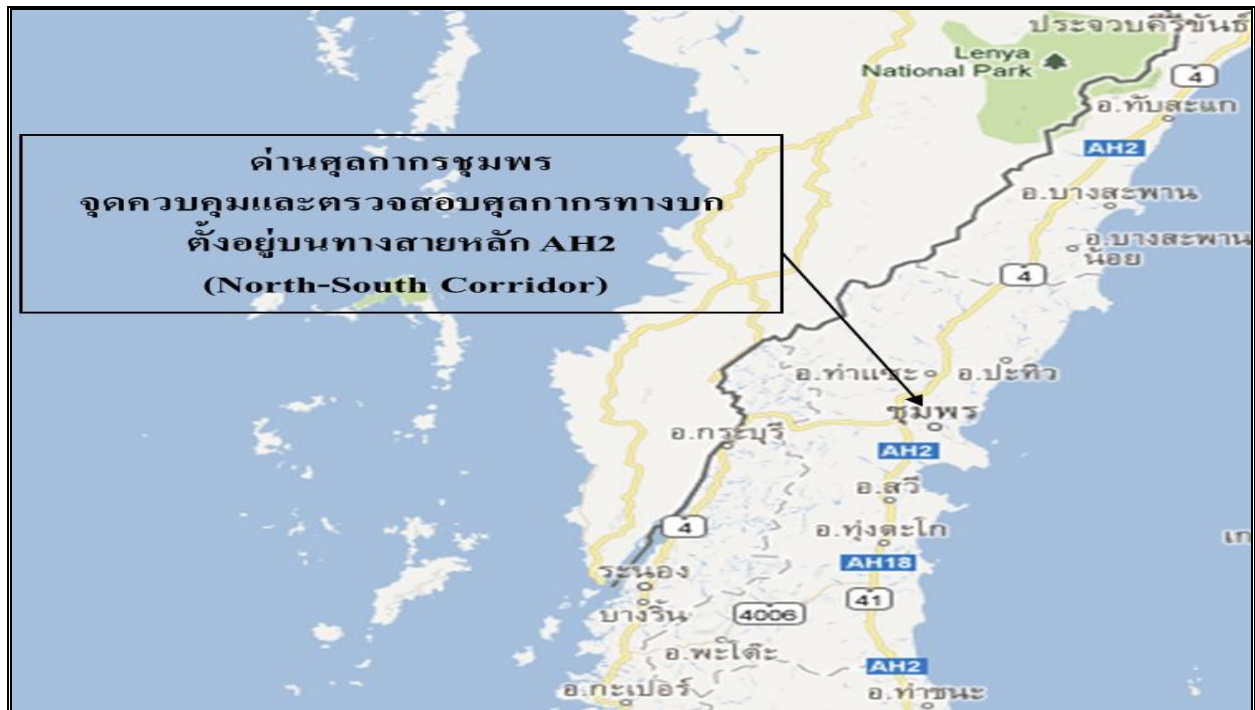
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด้านศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด้านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรประจวบคีรีขันธ์
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 และรองรับการเชื่อมโยงท่าเรือประจวบ อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์กับท่าเรือน้ำลึกทวาย (ท่าเรือน้ำลึกทวาย - ด้านสิงขร - ท่าเรือประจวบฯ)
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทาง Asian Highway 2 (North-South Corridor)
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ และปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 75 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารที่ทำการด้านศุลกากร, อาคารคลังเก็บสินค้าของกลาง, อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / เลขที่ 195 ถนนปิ่นอนุสรณ์ ตำบลเกาะหลัก อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	75,000,000	-	-	-	75,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย – ด้านสิงขร – ท่าเรือบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์อันก่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรจันทบุรี
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่งกระจายสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีนบนเส้นทางสายรอง Southern Coastal Corridor
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 65.232 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.3 งานถนน และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / ด้านศุลกากรจันทบุรี ตำบลปลั้ว อำเภอมะขาม จังหวัดจันทบุรี
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	65,232,000	-	-	-	65,232,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรอรัญประเทศ
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจตามกรอบความตกลงการค้าเสรีอาเซียน
 2. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ และปกป้องสังคม
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนยุทธศาสตร์ของจังหวัดสระแก้ว โดยการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการค้าเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ในภูมิภาคอินโดจีน
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ดำเนินการจัดการพื้นที่โครงการ จำนวน 350 ไร่ วงเงิน 420 ล้านบาท
 2. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ วงเงิน 20 ล้านบาท
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการวงเงิน 625 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารที่ทำการด้านศุลกากร, อาคารด้านพรมแดน
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / บริเวณบ้านหนองเอี่ยน ตำบลท่าข้าม อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
20,000,000	420,000,000	625,000,000	-	-	-	1,065,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. จัดหาที่ดิน										
3. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกันและมี การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญสนับสนุนให้ประเทศเป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ ในภูมิภาคอินโดจีน ทั้งนี้เป็นการรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (GMS – Southern Economic Corridor : SEC) เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญระหว่าง ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม และพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศสมาชิกในกลุ่ม GMS รวมถึงเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจในหลากหลายด้านเข้าด้วยกัน ทั้งการคมนาคม เศรษฐกิจ การท่องเที่ยว การศึกษา สังคม และวัฒนธรรม ฯลฯ อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ
 3. ปฏิบัติตามมติการประชุมร่วมทวิภาคี (JC) ครั้งที่ 6 ลงวันที่ 5 สิงหาคม 2552 ให้เปิดจุดผ่านแดนถาวร บ้านสตึงบต – หนองเอี่ยน และจากผลการเยือนราชอาณาจักรกัมพูชาอย่างเป็นทางการของนายกรัฐมนตรี (นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร) เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2554
- เกี่ยวกับการประเด็นการเปิดจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่บ้านหนองเอี่ยน ตำบลท่าข้าม อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ตรข้ามบริเวณสตึงบต อำเภอโอโจรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย
- ราชอาณาจักรกัมพูชา ซึ่งรัฐบาลกัมพูชาได้แจ้งจุดพิกัดฝั่งกัมพูชา คือ CL 241394:1506503 บริเวณสตึงบต

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรมุกดาหาร
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง กระจายสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทางสายหลัก East-West Corridor
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 65.232 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.3 งานถนน และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / บริเวณด้านพรมแดนสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ด้านฯ ได้รับการจัดสรรให้ใช้ประโยชน์จากกรมทางหลวงในปัจจุบัน จำนวน 15 ไร่
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	65,232,000	-	-	-	65,232,000

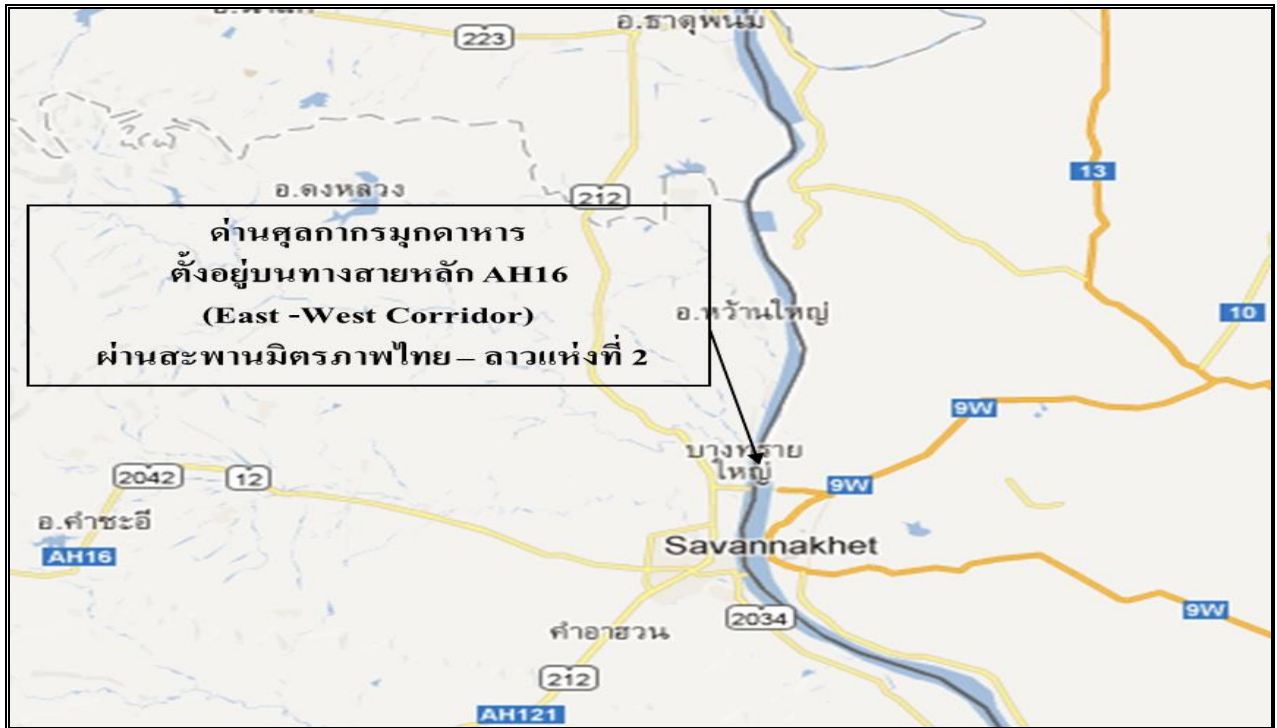
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. ประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่มีศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของประเทศบนเส้นทางสายหลัก East-West Corridor
2. ความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้าของประเทศและการปกป้องสังคมเพิ่มขึ้น และมีการพัฒนาด้านศุลกากรสู่มาตรฐานโลก
3. ประชาชนได้รับการพัฒนาความเป็นอยู่เนื่องจากมีความเจริญเข้าไปสู่พื้นที่

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรนครพนม
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทาง Asian Highway 15 เชื่อมกับเส้นทาง Central Corridor
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ และปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
ขอบเขตการดำเนินงาน
 1. ศึกษาสำรวจออกแบบ ก่อสร้างสถานที่ตรวจปล่อยสินค้า ลานจอดรถบรรทุกและพื้นที่ วงเงิน 5,000,000 บาท
 2. จัดเตรียมพื้นที่โครงการ ขออนุมัติอนุญาตจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบโครงการฯ วงเงิน 97,500,000 บาท
 4. ดำเนินการก่อสร้างด้านศุลกากรนครพนมแห่งใหม่ พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ วงเงิน 338,350,000 บาท
 - 4.1 งานถมดินและปรับระดับพื้นที่โครงการ
 - 4.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่
 - อาคารทำการ
 - อาคารตรวจและควบคุมสินค้า (Cargo Terminal)
 - อาคารเก็บสินค้าของกลาง
 - อาคารที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน
 - อาคารประกอบอื่นๆ
 - 4.3 งานถนน ลานตรวจสินค้าและลานจอดรถ
 - 4.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสุขาภิบาล)
 - 4.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 4.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 4.7 งานอื่นๆ / สถานที่ดำเนินการ พื้นที่บริเวณด้านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
5,000,000	-	435,850,000	-	-	-	440,850,000

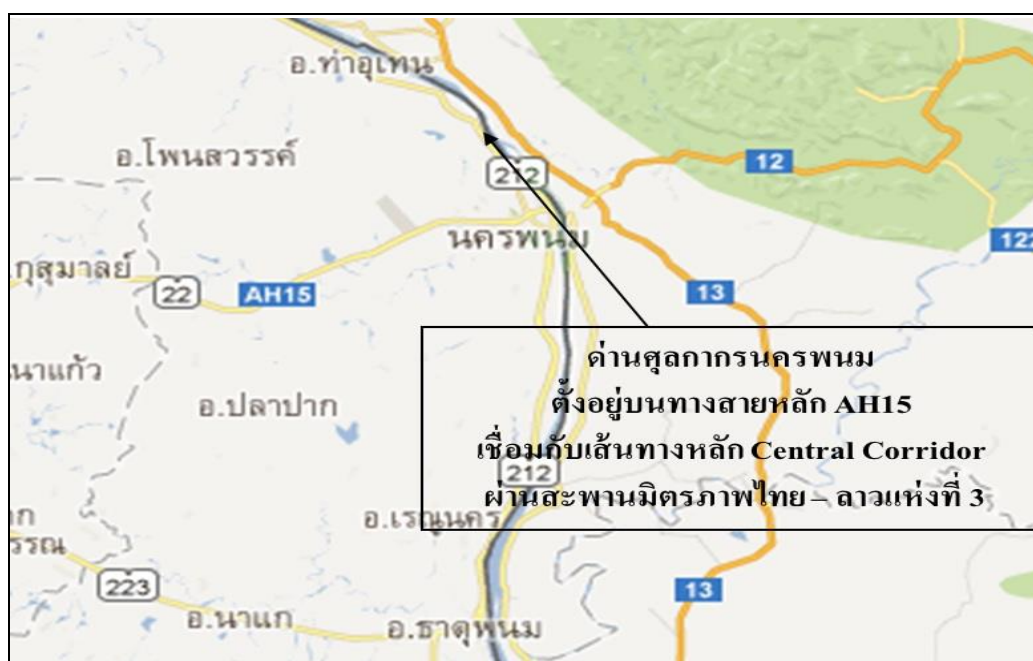
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- มีที่ทำการด่านศุลกากรนครพนมที่มีศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ บนเส้นทางAsian Highway 15 เชื่อมกับเส้นทาง Central Corridor
- ความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้าของประเทศและการปกป้องสังคมเพิ่มขึ้น และมีการพัฒนาด้านศุลกากรสู่มาตรฐานโลก

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรหนองคาย
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 และเพิ่มศักยภาพทางการบริการ และการอำนวยความสะดวก โดยสามารถรองรับการปฏิบัติงานแบบศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (OSS : One Stop Service)
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทาง Asian Highway 12 (Central Corridor)
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ และปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
ขอบเขตการดำเนินงาน
 1. ศึกษาสำรวจออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. จัดเตรียมพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบโครงการฯ วงเงิน 382,934,000 บาท
 - 3.1 งานถมดิน ปรับระดับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่
 - อาคารที่ทำการ
 - อาคารด่านพรมแดน (C.I.Q)(Passenger Terminal)
 - อาคารตรวจและควบคุมสินค้า (Cargo Terminal)
 - อาคารเก็บสินค้าของกลาง
 - อาคารตรวจการผ่านเข้า-ออก (Checking Post)
 - อาคารที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน
 - อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้าและลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / สถานที่ดำเนินการ พื้นที่บริเวณด้านศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	382,934,000	-	-	-	382,934,000

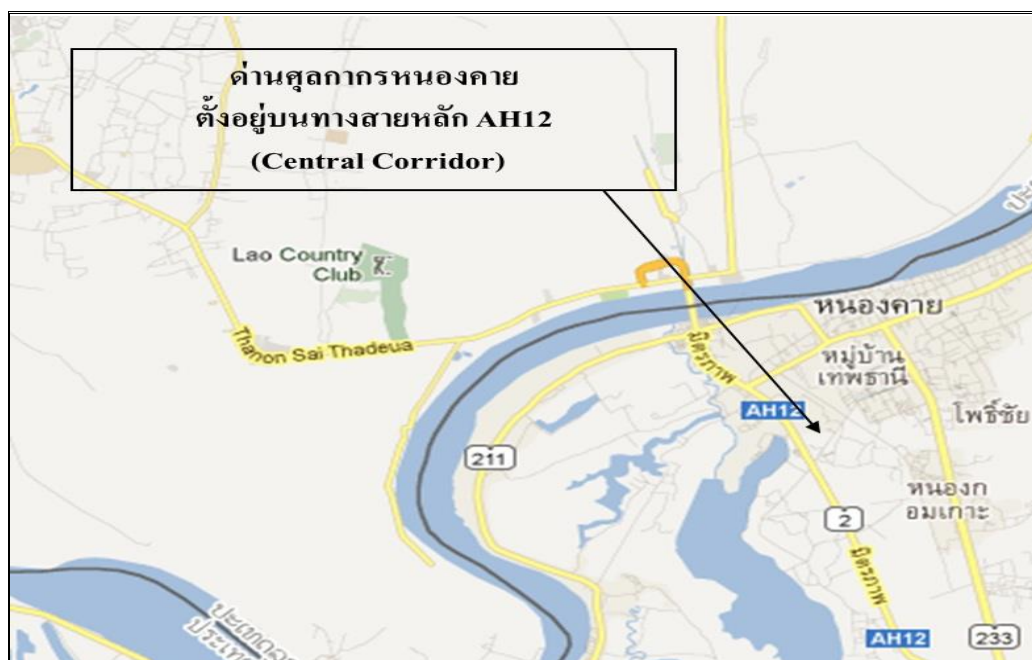
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. มีที่ทำการด่านศุลกากรหนองคายที่มีศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของประเทศบนเส้นทางหลัก Asian Highway 12 (Central Corridor)
2. ความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้าของประเทศและการปกป้องสังคมเพิ่มขึ้น และมีการพัฒนาด้านศุลกากรสู่มาตรฐานโลก

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรเชียงของ
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง กระจายสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทางสายหลัก North - South Corridor
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ และปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดที่ดินที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 36.684 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.3 งานถนน และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / ณ บริเวณพื้นที่บ้านพักอาศัยด้านศุลกากรเชียงของเดิม จังหวัดเชียงราย
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	36,684,000	-	-	-	36,684,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกันและมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็วถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรมและบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรเชียงแสน
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 และเพิ่มศักยภาพทางการบริการและการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยสามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงเส้นทางจีนตอนใต้ - พม่า - ลาว - ไทย
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทางรอง Asian Highway 2 เชื่อมกับการขนส่งสินค้าทางเรือ (แม่น้ำโขง)
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการก่อสร้างด้านศุลกากรเชียงแสนแห่งใหม่ วงเงิน 10,000,000 บาท
 2. ดำเนินการจัดที่ดินที่โครงการ ดำเนินการขออนุญาตการใช้ที่ดินจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 150.000 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารที่ทำการด้านศุลกากร, อาคารด่านพรมแดน (CIQ) (Passenger Terminal), อาคารตรวจและควบคุมสินค้า, อาคารคลังเก็บสินค้าของกลาง, อาคารตรวจการผ่านเข้า-ออก (Checking Post), อาคารที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / พื้นที่บริเวณด้านศุลกากรเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
10,000,000	-	150,000,000	-	-	-	160,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. มีที่ทำการด่านศุลกากรเชียงแสนแห่งใหม่ที่มีศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของประเทศบนเส้นทางรอง Asian Highway 2 เชื่อมกับการขนส่งสินค้าทางเรือ (แม่น้ำโขง) เส้นทาง จีนตอนใต้ - พม่า - ลาว - ไทย
2. ความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้าของประเทศและการปกป้องสังคมเพิ่มขึ้น และมีการพัฒนาด่านศุลกากรสู่มาตรฐานโลก

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรแม่สอด
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทาง Asian Highway 1 (East-west Corridor)
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ วงเงิน 20 ล้านบาท
 2. ดำเนินการจัดที่ดินที่โครงการ ขออนุญาตจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 500 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารที่ทำการด้านศุลกากร, อาคารด่านพรมแดน (CIQ), อาคารควบคุมสินค้า, อาคารเก็บสินค้าของกลางอาคารตรวจผ่านเข้า-ออก, อาคารที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน, อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / บริเวณด่านพรมแดนแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
20,000,000	-	500,000,000	-	-	-	520,000,000

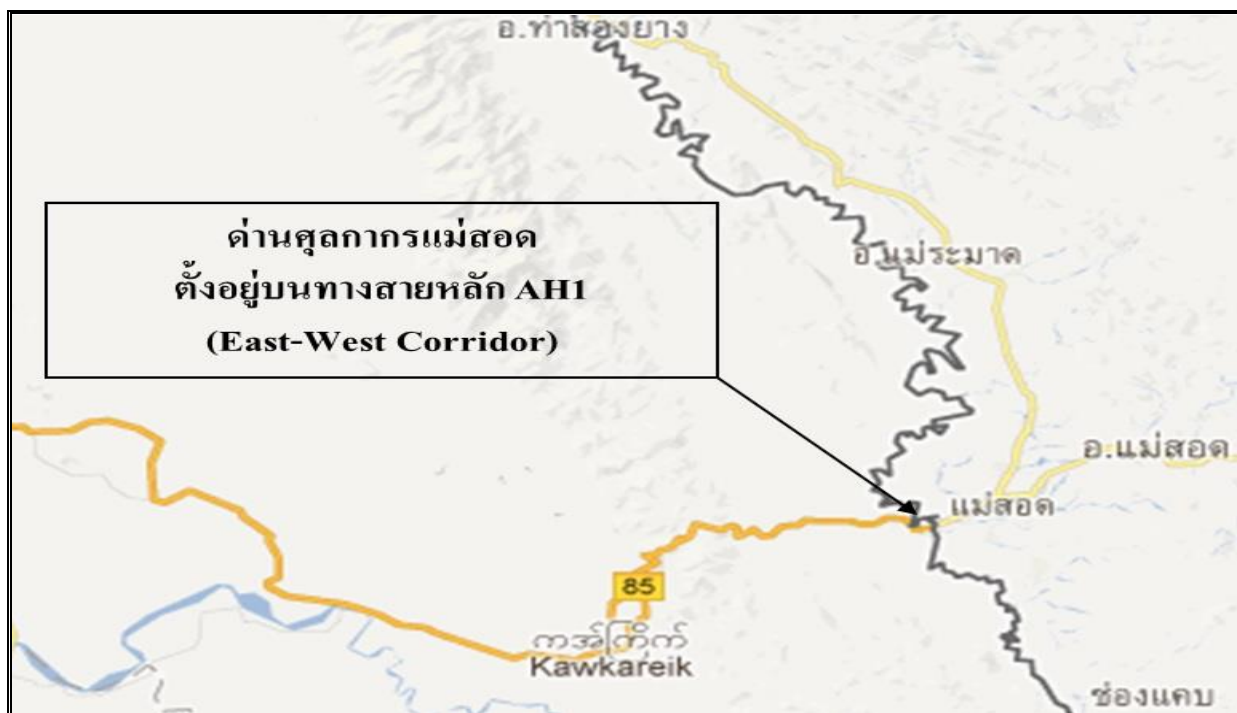
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็วถูกต้อง ตรงเวลา ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญสนับสนุนให้ประเทศเป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการจัดตั้งด่านศุลกากรบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 และรองรับการเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกทวาย
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทาง Asian Highway 12 (Southern Corridor)
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ และปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (กรมศุลกากรได้รับงบประมาณปี พ.ศ.2555 ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ วงเงิน 14.495 ล้านบาท)
 2. ดำเนินการจัดที่ดินที่โครงการ กรมศุลกากรได้ประสานจังหวัดกาญจนบุรี เพื่อขอใช้พื้นที่ราชพัสดุบริเวณบ้านพุน้ำร้อน ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 480 ไร่
 3. ดำเนินการก่อสร้างที่ทำการด่านพรมแดนชั่วคราว วงเงิน 15 ล้านบาท
 4. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 810 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 4.1 งานถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 4.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่
 - อาคารที่ทำการด่านศุลกากร
 - อาคารด่านพรมแดน (CIQ) (Passenger Terminal)
 - อาคารตรวจและควบคุมสินค้า (Cargo Terminal)
 - อาคารคลังเก็บสินค้าของกลาง
 - อาคารตรวจสอบสินค้าเข้า – ออก (Checking Post)
 - อาคารที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน
 - อาคารประกอบอื่นๆ
 - 4.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 4.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 4.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 4.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 4.7 งานอื่นๆ / บริเวณบ้านพุน้ำร้อน ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	825,000,000	-	-	-	825,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญสนับสนุนให้ประเทศเป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ เชื่อมโยงทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน (ท่าเรือน้ำลึกทวาย)

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรทุ่งช้าง
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทาง Asian Highway 13
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ ก่อสร้างด่านพรมแดนภูคู้และด่านพรมแดนห้วยโก้น
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ ดำเนินการขอใช้พื้นที่จากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบโครงการฯ วงเงิน 270,000,000 บาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานถมดิน ปรับระดับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารที่ทำการ, อาคารด่านพรมแดน (CIQ), อาคารตรวจและควบคุมสินค้า, อาคารเก็บของกลาง, อาคารตรวจการผ่านเข้า-ออก (Checking Post), อาคารที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้าและลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ
 4. งานก่อสร้างลานตรวจปล่อยสินค้า ณ ด่านศุลกากรทุ่งช้าง วงเงิน 2,850,000 บาท / 1.บริเวณพรมแดนภูคู้ จังหวัดอุดรธานี
 - 2.บริเวณพรมแดนห้วยโก้น จังหวัดน่าน
 - 3.พื้นที่ภายในด่านศุลกากรทุ่งช้าง จังหวัดน่าน

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
10,000,000	-	272,850,000	-	-	-	282,850,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศูนย์เอ็กซ์เรย์ตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ท่าเรือแหลมฉบัง
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทาง Asian Highway 123 (Northeastern Corridor)
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 35 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.3 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.4 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.5 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.6 งานอื่นๆ / สถานที่ดำเนินการ พื้นที่บริเวณสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2557
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รฟไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	35,000,000	-	-	-	35,000,000

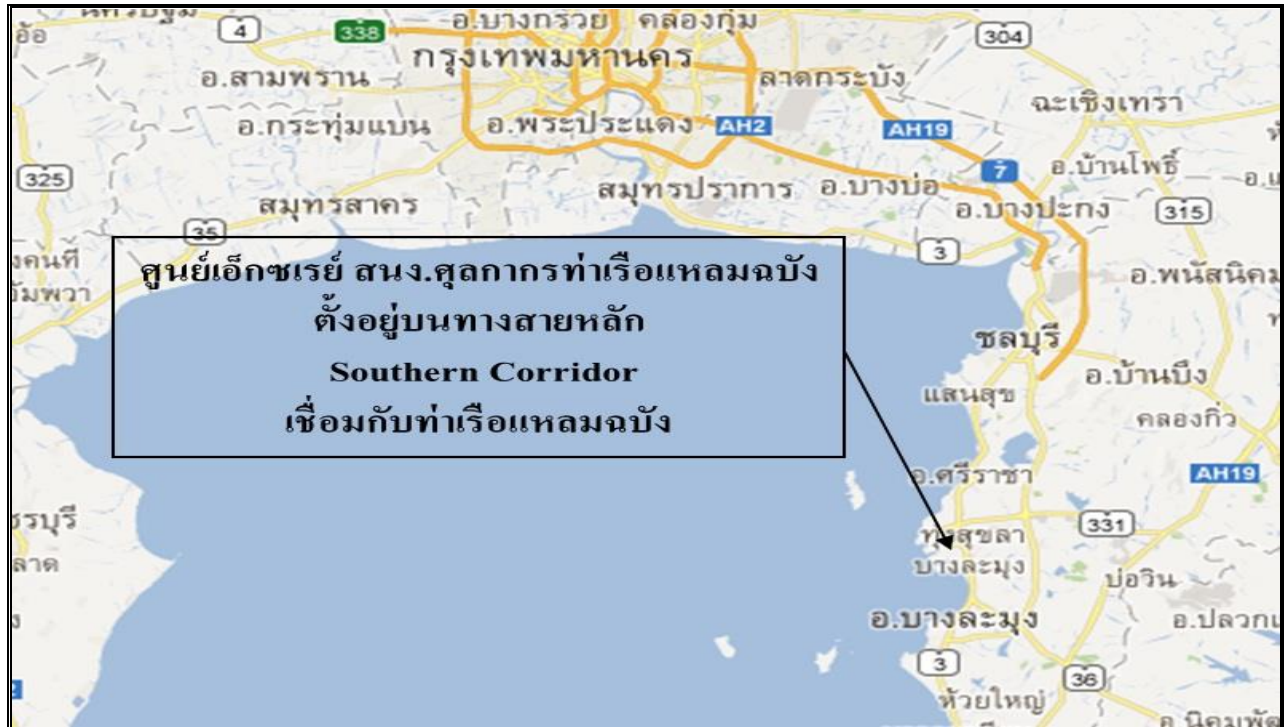
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพิ่มพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกและรองรับการบริการด้านศุลกากรให้ผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นจำนวน 25 เปอร์เซ็นต์
2. ความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้าของประเทศและการปกป้องสังคมเพิ่มขึ้น
และมีการพัฒนาด้านศุลกากรสู่มาตรฐานโลก

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรบ้านประกอบ ระยะที่ 2
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทางรอง Asian Highway 2
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (กรมโยธาธิการได้รับอนุมัติเงินงบประมาณแล้ว อยู่ในขั้นตอนการหาผู้รับจ้าง)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ ดำเนินการขอใช้พื้นที่จากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบโครงการฯ วงเงิน 380,000,000 บาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานถมดิน ปรับระดับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารที่ทำการ, อาคารด่านพรมแดน (CIQ), อาคารตรวจและควบคุมสินค้า, อาคารเก็บของกลาง, อาคารตรวจการผ่านเข้า-ออก (Checking Post), อาคารที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้าและลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติงบประมาณ งบกลางปี 2553 รายการสำรองจ่ายฉุกเฉินฯ วงเงิน 46 ล้านบาท สำหรับดำเนินการจ่ายค่าชดเชย และจัดซื้อที่ดินเอกสารสิทธิ จำนวน 169 ไร่ และทำรั้วล้อมรอบโครงการฯ เพื่อใช้ดำเนินโครงการก่อสร้างด้านศุลกากรด้านศุลกากรบ้านประกอบระยะที่ 2 จังหวัดสงขลา
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้าฯ	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	380,000,000	-	-	-	380,000,000

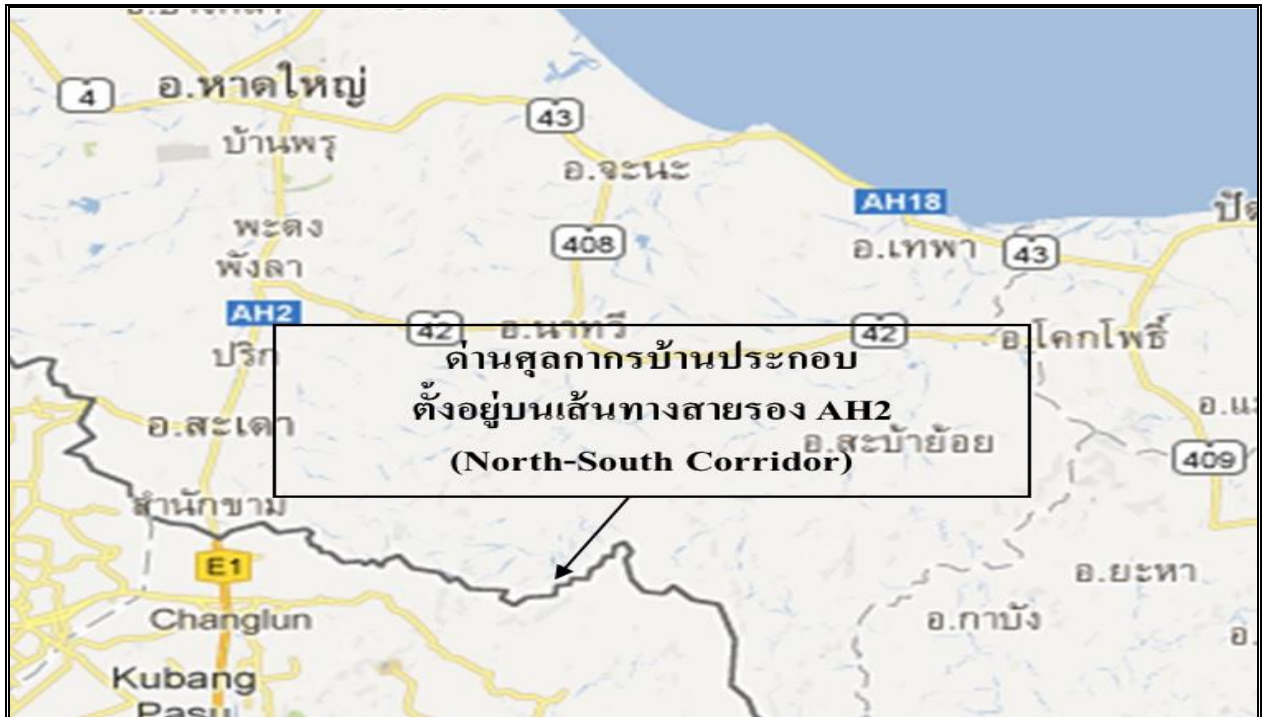
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของสำนักงานศุลกากรภาคที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสำนักงานศุลกากรภาคในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้า ข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรบูเก๊ะตา ระยะที่ 3
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจด้านการค้าชายแดน และด้านการท่องเที่ยวตามโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย
 2. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจภาคใต้ของประเทศบนเส้นทางรอง Asian Highway 18 เชื่อมโยงจากจินตอนใต้ - พม่า - ลาว เข้าสู่ไทยไปมาเลเซีย - สิงคโปร์
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดการพื้นที่โครงการ วงเงิน 380 ล้านบาท
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 426,385,000 บาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารที่ทำการ, อาคารด่านพรมแดน (CIQ), อาคารตรวจและควบคุมสินค้า, อาคารเก็บสินค้าของกลางประกอบอื่นๆ อาคารตรวจการผ่านเข้า-ออก, อาคารที่พักอาศัย, อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / สถานที่ดำเนินการ พื้นที่บริเวณด้านศุลกากรบูเก๊ะตา อำเภอแว้ง จังหวัดนราธิวาส
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	380,000,000	426,385,000	-	-	-	806,385,000

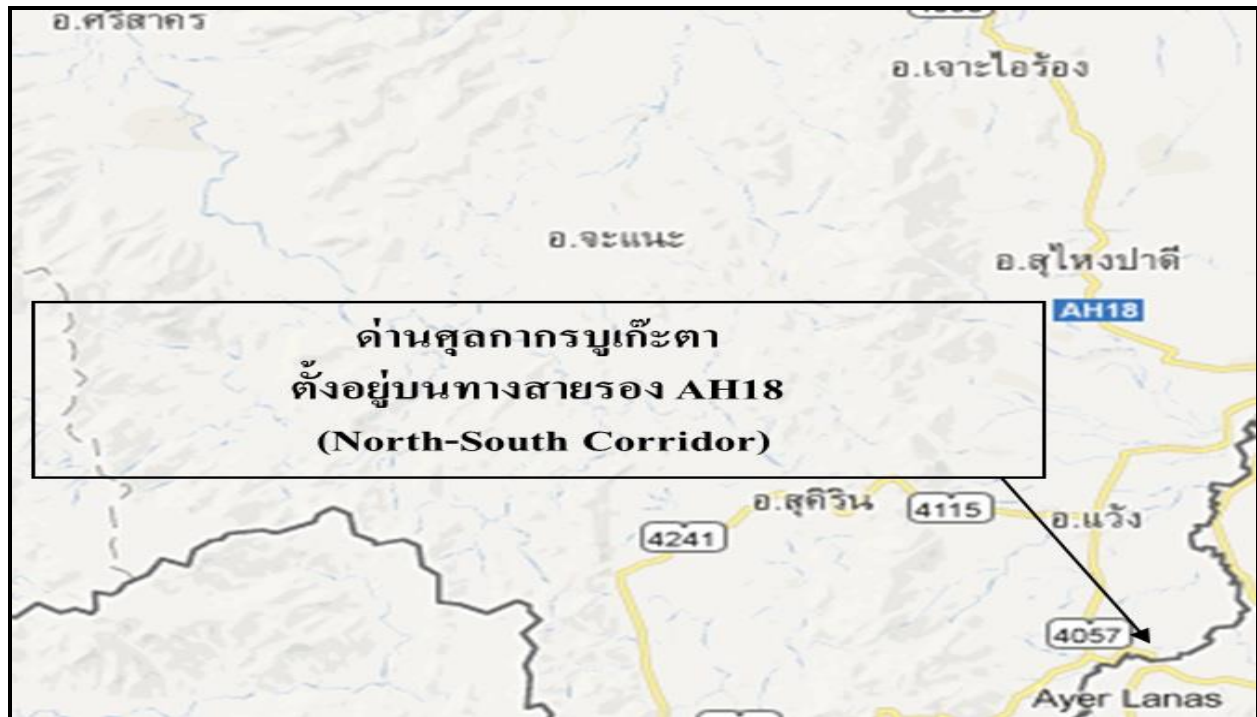
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาที่ดิน										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของสำนักงานศุลกากรภาคที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสำนักงานศุลกากรภาคในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรเบตง (ต่อเติม ขยาย)
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจด้านการค้าชายแดน และด้านการท่องเที่ยวตามโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย
 2. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจภาคใต้ของประเทศบนเส้นทาง Asian Highway 18(North-South Corridor) เชื่อมโยงจากจินตอนใต้ - พม่า - ลาว เข้าสู่ไทยไปมาเลเซีย - สิงคโปร์
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการต่อเติมขยายด่านพรมแดน ลานตรวจสินค้า และคลังเก็บสินค้า
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 43.80 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานถมดิน ปรับระดับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคารเก็บสินค้าของกลาง
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้าและลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานภูมิสถาปัตย์
 4. งานออกแบบก่อสร้างชุดที่พักอาศัย 30 ยูนิต (มีแบบแล้ว)
 5. งานจัดเตรียม จัดหาพื้นที่ก่อสร้างบริเวณโดยรอบด่านศุลกากรเบตง วงเงิน 13 ล้านบาท
 6. งานก่อสร้างชุดที่พักอาศัยบนพื้นที่จัดหาใหม่ 30 ยูนิต วงเงิน 39 ล้านบาท / สถานที่ดำเนินการ พื้นที่บริเวณด่านศุลกากรเบตง จังหวัดยะลา

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	13,000,000	82,800,000	-	-	-	95,800,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาที่ดิน										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของสำนักงานศุลกากรภาคที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสำนักงานศุลกากรภาคในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดน ได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรปาดังเบซาร์
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง กระจายสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทางสายรอง North - South Corridor
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ และปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดการพื้นที่โครงการ (มีพื้นที่และได้รับอนุญาตให้ใช้แล้วและจัดซื้อพื้นที่เพิ่มเติม) วงเงิน 5,620,000
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 39,000,000 บาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.3 งานถนน และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ
 4. ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ได้มีโครงการพัฒนาปรับปรุงด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ที่ได้ดำเนินการเสร็จไปแล้วตั้งแต่ปี 2553 ซึ่งมีการปรับปรุงขยายช่องทางการจราจรใหม่ให้สะดวกมากขึ้น จึงจำเป็นต้องปรับปรุงหลังคาคลุมช่องทางจราจรใหม่เพื่อให้เหมาะสมกับการใช้งาน ซึ่งหลังคาคลุมช่องทางจราจรในปัจจุบันได้ก่อสร้างมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 จึงไม่เหมาะสมกับการใช้งานของช่องทางจราจรที่ได้ปรับปรุงขึ้นใหม่ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงหลังคาคลุมช่องทางจราจรเข้า-ออกประเทศใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ และสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้มาใช้บริการ ณ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ จึงสมควรก่อสร้าง ปรับปรุงหลังคาคลุมช่องทางจราจรเข้า-ออกระหว่างประเทศ วงเงิน 10,000,000 บาท / ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	5,620,000	49,000,000	-	-	-	54,620,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาที่ดิน										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของสำนักงานศุลกากรภาคที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาด และฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสำนักงานศุลกากรภาคในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านบุคลากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานบุคลากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมบุคลากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านบุคลากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาด้านบุคลากรท่าอากาศยานขนาดใหญ่
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า และเพื่อพัฒนาศักยภาพด้านบุคลากรให้สามารถรองรับการให้บริการนำเข้า-ส่งออกและการขยายตัวที่เพิ่มมากขึ้น
 2. เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพความแออัดจากสถานที่ทำงาน ทำให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ และพร้อมอำนวยความสะดวกแก่ผู้มาติดต่อใช้บริการ
 3. เพื่อให้มีสถานที่ในการเก็บรักษาของกลางหรือตกค้างที่ด้านบุคลากรจับกุม รวมทั้งที่หน่วยงานอื่นจับกุม
 4. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมบุคลากรด้านบุคลากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ และปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 75 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารที่ทำการด้านบุคลากร, อาคารคลังเก็บสินค้าของกลาง, อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / สถานที่ ที่จะก่อสร้างด้านบุคลากรท่าอากาศยานขนาดใหญ่ ตั้งอยู่ ถนนพิสุทธิ (ถนนเลียบสนามบินขนาดใหญ่) ห่างจากประตูทางเข้าสนามบินประมาณ 2 กิโลเมตร มีเนื้อที่ 50 ไร่ จังหวัดสงขลา
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รฟไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	75,000,000	-	-	-	75,000,000

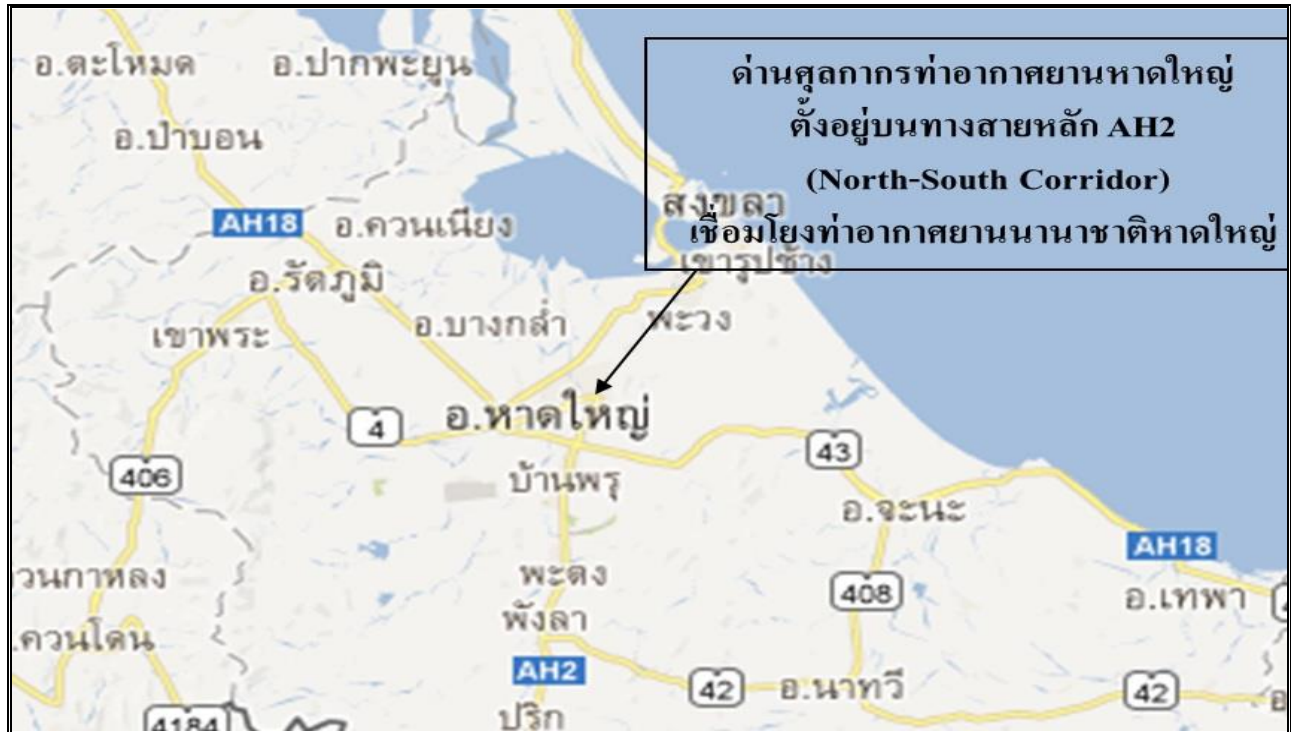
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. มีที่ทำการด่านศุลกากรขนาดใหญ่แห่งใหม่ที่มีศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจภาคใต้ของประเทศในท่าอากาศยานนานาชาติ
2. ความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้าของประเทศและการปกป้องสังคมเพิ่มขึ้น และมีการพัฒนาด่านศุลกากรสู่มาตรฐานโลก

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรตากใบ
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อให้มีสถานที่จอดเรือที่มั่นคงแข็งแรง ปลอดภัยต่อเรือศุลกากร
 2. เพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่นำเรือท่องเที่ยวเข้ามาชั่วคราว
 3. เพื่อรองรับการเก็บรักษาเรือของกลางในคดีศุลกากร
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดการพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 14 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.2 งานถนน บริเวณ และทางขึ้นลง
 - 3.3 งานอื่นๆ / ด้านศุลกากรตากใบ ตำบลเจ๊ะเห อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2557
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	14,000,000	-	-	-	14,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของสำนักงานศุลกากรภาคที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาด และฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสำนักงานศุลกากรภาคในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดน ได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรสตูล
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่งกระจายสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 39 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.3 งานถนน และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ
 4. ปรับปรุงอาคารที่ทำการด้านศุลกากร วงเงิน 2.5 ล้านบาท / พื้นที่ด้านศุลกากรสตูล จังหวัดสตูล
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	41,500,000	-	-	-	41,500,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของสำนักงานศุลกากรภาคที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาด และฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสำนักงานศุลกากรภาคในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดน ได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรกระบี่
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง กระจายสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดที่ดินโครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 32.616 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.3 งานถนน และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / พื้นที่ด้านศุลกากรกระบี่ จังหวัดกระบี่
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รฟไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	32,616,000	-	-	-	32,616,000

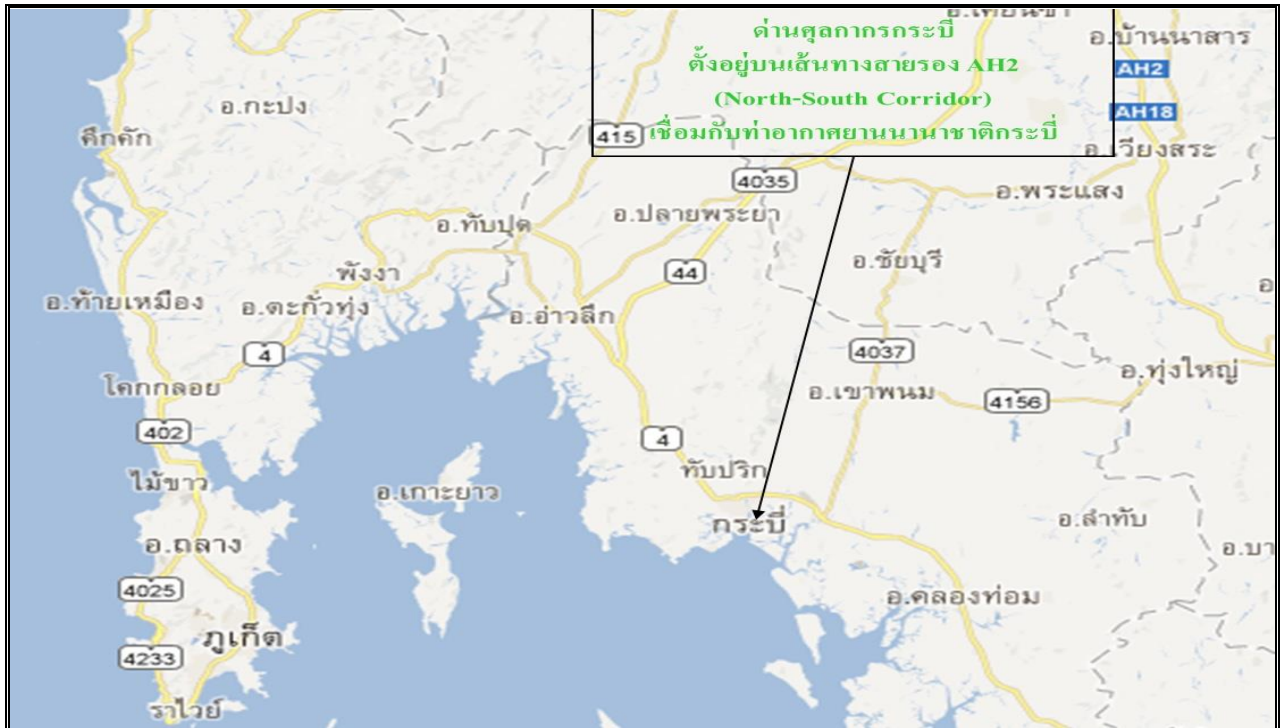
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของสำนักงานศุลกากรภาคที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาด และฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสำนักงานศุลกากรภาคในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดน ได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านบุคลากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานบุคลากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมบุคลากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านบุคลากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาด้านบุคลากรภูเก็ต
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่งกระจายสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมบุคลากรด้านบุคลากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 39 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.3 งานถนน และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ
 4. ปรับปรุงอาคารชุดพักอาศัย วงเงิน 2.7 ล้านบาท
 5. ก่อสร้างคลังเก็บของกลาง วงเงิน 10 ล้านบาท / พื้นที่ด้านบุคลากรภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	51,700,000	-	-	-	51,700,000

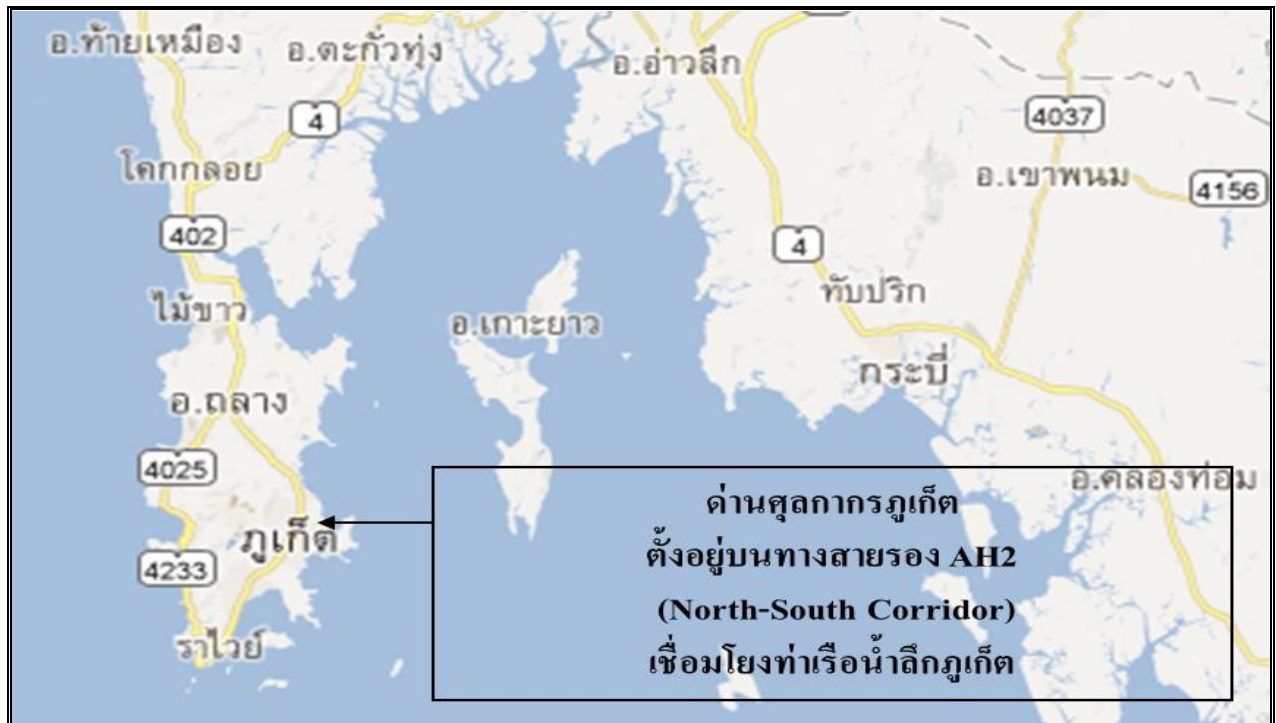
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของสำนักงานศุลกากรภาคที่เกี่ยวข้องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาด และฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสำนักงานศุลกากรภาคในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดน ได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านบุคลากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานบุคลากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมบุคลากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านบุคลากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาด้านบุคลากรท่าอากาศยานภูเก็ต
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง กระจายสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมบุคลากรด้านบุคลากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 39 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.3 งานถนน และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ
 4. ปรับปรุงอาคารชุดพักอาศัย วงเงิน 5 ล้านบาท / พื้นที่ด้านบุคลากรท่าอากาศยานภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	44,000,000	-	-	-	44,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของสำนักงานศุลกากรภาคที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสำนักงานศุลกากรภาคในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดน ได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรเขมราฐ
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง กระจายสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทางสายรอง East-West Corridor เชื่อมกับ Central Corridor
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ และปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 32.616 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.3 งานถนน และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ
 4. ก่อสร้าง ปรับปรุงซ่อมแซมทรัพย์สินด้านศุลกากร วงเงิน 1.2 ล้านบาท / พื้นที่ด้านศุลกากรเขมราฐ เป็นที่ราชพัสดุเพื่อปลูกสร้างที่ทำการด่าน เลขที่ 494 หมู่ 7 ถนนกงพะเนียง ต.เขมราฐ อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี เนื้อที่ 2 ไร่ 1 งาน 21 วา 2 ศอก
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	33,816,000	-	-	-	33,816,000

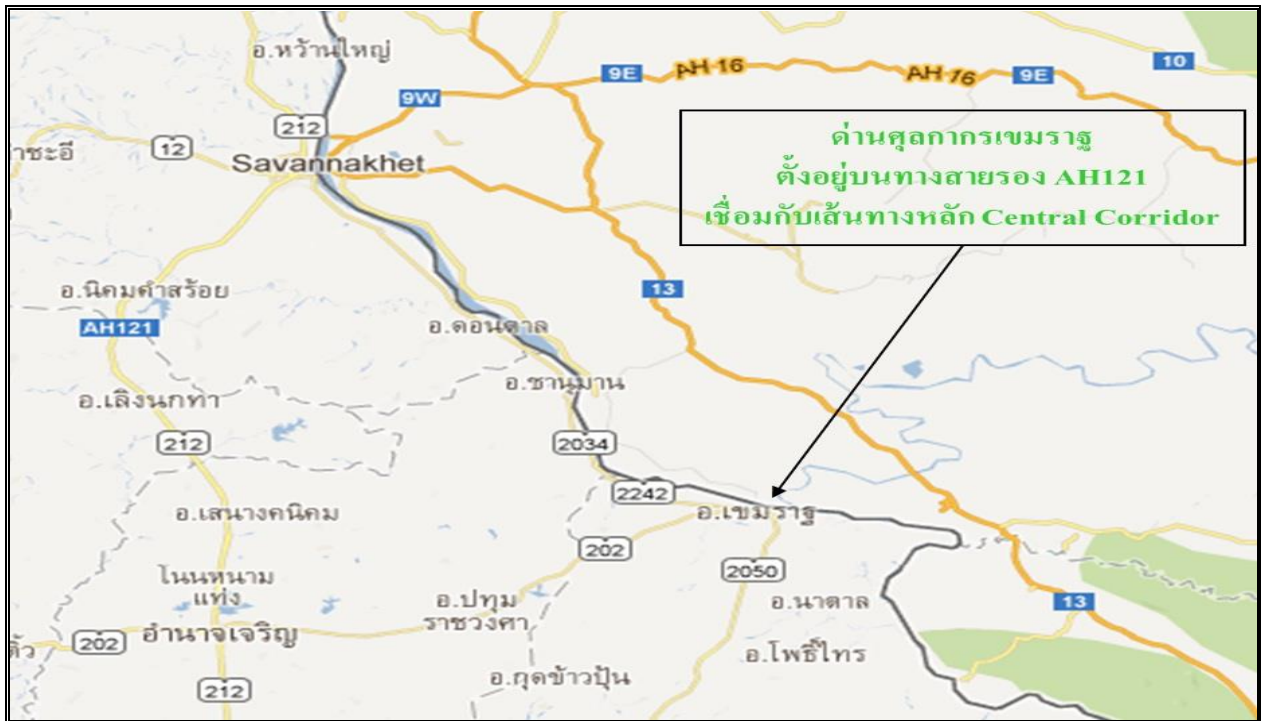
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. ประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ที่มีศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ บนเส้นทางสายรอง East-West Corridor เชื่อมกับ Central Corridor
2. ความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้าของประเทศและการปกป้องสังคมเพิ่มขึ้น และมีการพัฒนาด้านศุลกากรสู่มาตรฐานโลก
3. ประชาชนได้รับการพัฒนาความเป็นอยู่เนื่องจากมีความเจริญเข้าไปสู่พื้นที่

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรบึงกาฬ
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง กระจายสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็วตรงเวลา ประหยัดและสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีนบนเส้นทางสายรอง Asian Highway 15 เชื่อมกับ Central Corridor
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 32.616 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.3 งานถนน และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ
 4. ก่อสร้างอาคารบริการประชาชนแบบ One Stop Service บริเวณท่าเรือโดยสารด้านศุลกากรบึงกาฬ
วงเงิน 2 ล้านบาท / 1. ก่อสร้างอาคารบริการประชาชนแบบ One Stop Service
บริเวณท่าเรือโดยสารด้านศุลกากรบึงกาฬ เลขที่ 90 หมู่ 2 ถนนบึงกาฬ – พันลำ ตำบลวิศิษฐ์ อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ
 2. ก่อสร้างอาคารที่พักอาศัย ณ สถานที่บ้านพักอาศัยเดิม ของด้านศุลกากรบึงกาฬ

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	34,616,000	-	-	-	34,616,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดน ได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรมและบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรท่าลี่
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทางหลัก Northeastern Corridor
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบ (ไม่ต้องดำเนินการ เนื่องจากมีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (ไม่ต้องดำเนินการ เนื่องจากมีพื้นที่และได้รับอนุญาตให้ใช้แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างอาคารด้านศุลกากร พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ ตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 119,350,000 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่
 - อาคารที่ทำการด้านศุลกากร
 - อาคารคลังเก็บสินค้าของกลาง
 - อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / เป็นที่ดินสาธารณประโยชน์ อยู่ในเขตความรับผิดชอบของ อบต.อาฮี อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	119,350,000	-	-	-	119,350,000

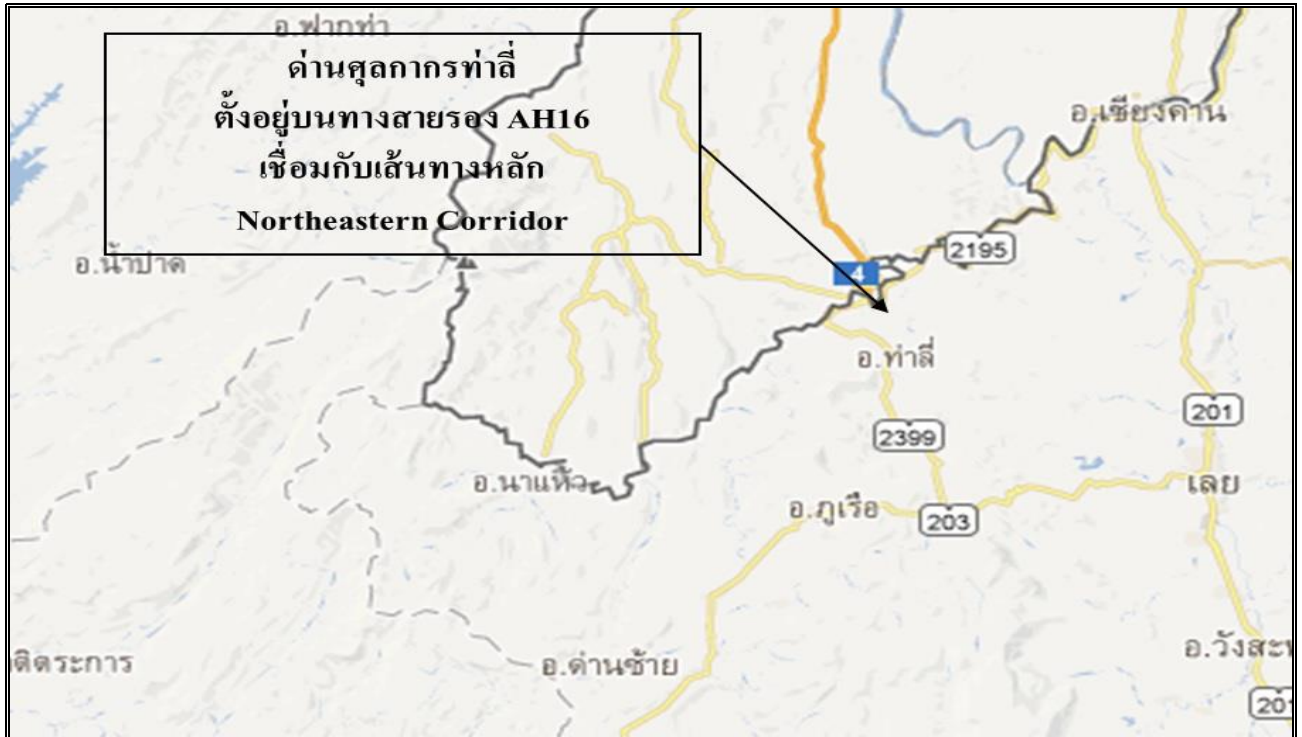
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. มีที่ทำการด่านศุลกากรท่าลี่แห่งใหม่ที่มีศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของประเทศบนเส้นทางหลัก Northeastern Corridor เชื่อมกับการขนส่งสินค้ากับประเทศลาว
2. ความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้าของประเทศและการปกป้องสังคมเพิ่มขึ้น และมีการพัฒนาด้านศุลกากรสู่มาตรฐานโลก

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาสำนักงานศุลกากรภาคที่ 2
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่งกระจายสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน บนเส้นทางสายหลัก Central Corridor
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 39 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.3 งานถนน และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / ณ บริเวณพื้นที่บ้านพักอาศัยสำนักงานศุลกากรภาคที่ 2 ของเดิม จังหวัดหนองคาย
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	39,000,000	-	-	-	39,000,000

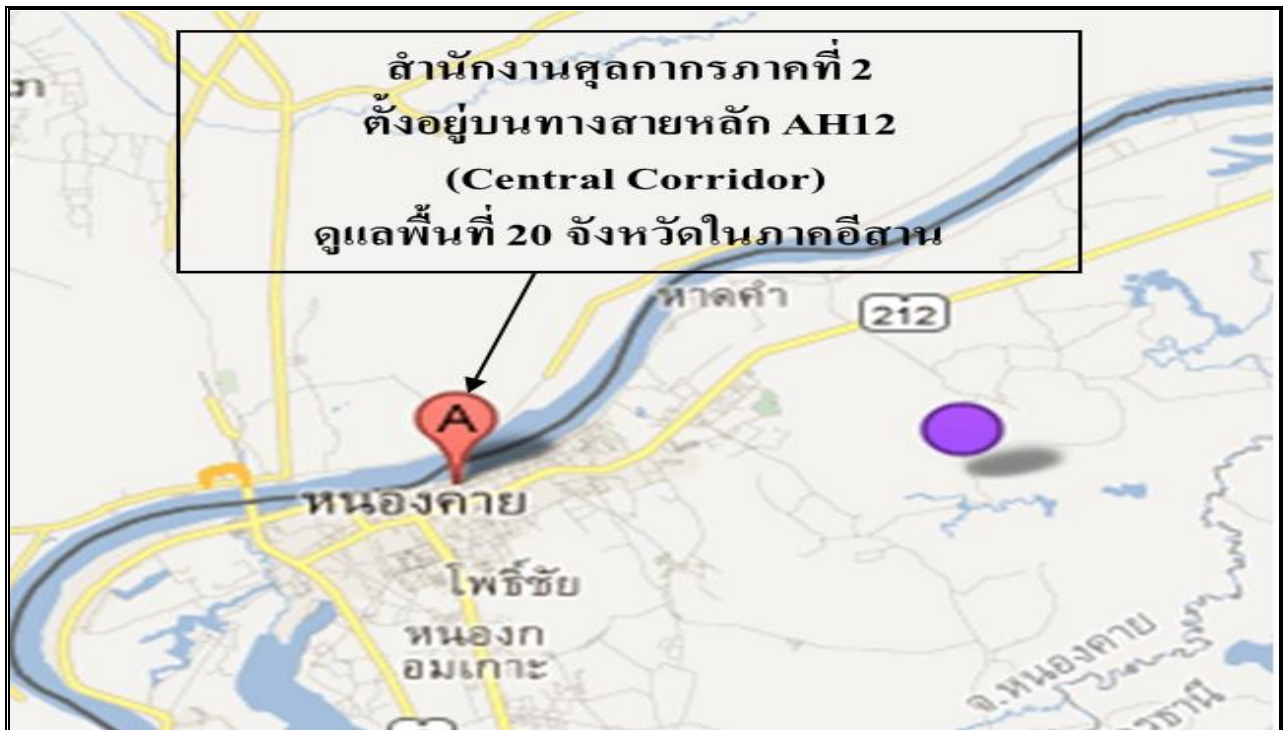
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของสำนักงานศุลกากรภาคที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสำนักงานศุลกากรภาคในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดน ได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านบุคลากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานบุคลากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมบุคลากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านบุคลากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาด้านบุคลากรท่าอากาศยานเชียงใหม่
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง กระจายสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมบุคลากรด้านบุคลากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการพร้อมดำเนินการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ (มีและได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 32.616 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.3 งานถนน และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / สถานที่ดำเนินการ พื้นที่บริเวณที่ดินราชพัสดุหมายเลขทะเบียน ลพ.422(บางส่วน) อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	32,616,000	-	-	-	32,616,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด้านศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด้านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านบุคลากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานบุคลากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมบุคลากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านบุคลากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาด้านบุคลากรแม่ฮ่องสอน
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทยในปี พ.ศ.2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง กระจายสินค้า ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมบุคลากรด้านบุคลากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ และปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ (มีรูปแบบรายละเอียดโครงการแล้ว)
 2. ดำเนินการจัดการพื้นที่โครงการ (มีพื้นที่และได้รับอนุญาตให้ใช้แล้ว)
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 32,616,000 บาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร
 - 3.3 งานถนน และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ
 4. ดำเนินการจัดหางบประมาณในการปรับปรุงอาคารสถานที่ รวมทั้งจัดซื้อโต๊ะ เก้าอี้ และอุปกรณ์เครื่องใช้สำนักงาน
 5. ประสานงานกับ สทส. เพื่อจัดหาระบบสื่อสาร รวมทั้งติดตั้งระบบคอมพิวเตอร์ออนไลน์ที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบงานกรมบุคลากรได้
 6. ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง วงเงิน 1,500,000 บาท / สถานที่ดำเนินการ พื้นที่บริเวณบ้านพักด้านบุคลากร แม่ฮ่องสอนเดิม และด้านพรหมแดนบ้านห้วยผึ้ง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รฟไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	34,116,000	-	-	-	34,116,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรมและบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรเชียงดาว
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ให้สามารถดำเนินการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ และปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ วงเงิน 10 ล้านบาท
 2. ดำเนินการจัดทำพื้นที่โครงการ ขออนุญาตจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 135 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารด่านพรมแดน (CIQ), อาคารควบคุมสินค้า, อาคารเก็บสินค้าของกลาง อาคารตรวจผ่านเข้า-ออก, อาคารที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน, อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / บริเวณจุดผ่านแดนกิวมาวอก อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
10,000,000	-	135,000,000	-	-	-	145,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถบริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญสนับสนุนให้ประเทศเป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ ในภูมิภาคอินโดจีน เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญระหว่าง ไทย-ลาว-เวียดนาม และพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจในหลากหลายด้าน เข้าด้วยกัน ทั้งการคมนาคม เศรษฐกิจ การท่องเที่ยว การศึกษา สังคม และวัฒนธรรม ฯลฯ อันเกื้อหนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาด่านพรมแดนบ้านฮวก (ด่านศุลกากรเชียงของ)
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558
 2. เพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามความตกลงหรือข้อผูกพันที่รัฐบาลได้ให้ไว้ในโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation : GMS-EC) ในเรื่องการอำนวยความสะดวกในเรื่องการผ่านแดนและข้ามแดน
 3. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ วงเงิน 10 ล้านบาท
 2. ดำเนินการจัดการพื้นที่โครงการ ขออนุญาตจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง
 3. ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 135 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารด่านพรมแดน (CIQ), อาคารควบคุมสินค้า, อาคารเก็บสินค้าของกลาง อาคารตรวจผ่านเข้า-ออก, อาคารที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน, อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / สถานที่ดำเนินการ พื้นที่บริเวณด่านพรมแดนบ้านฮวก อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
10,000,000	-	135,000,000	-	-	-	145,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. มีที่ทำการด่านพรมแดนแห่งใหม่ที่มีศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
2. ความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้าของประเทศและการปกป้องสังคมเพิ่มขึ้น และมีการพัฒนาด้านศุลกากรสู่มาตรฐานโลก

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV System) และระบบเทคโนโลยีอื่นที่ควบคุมทางศุลกากร (โครงการระยะที่ 3)

5. วัตถุประสงค์

1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโทรทัศน์ระบบปิด (Closed Circuit Television System : CCTV System) และเทคโนโลยีอื่นที่เหมาะสมกับการควบคุมทางศุลกากร ให้สอดคล้องกับภารกิจการตรวจสอบติดตามการขนส่งและการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
2. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการควบคุมทางศุลกากร โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยตรวจสอบติดตามกิจกรรมการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสาร ซึ่งจะช่วยให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรจำกัดการตรวจสอบกิจกรรมการขนส่งสินค้า และของติดตัวผู้โดยสารให้คงเหลือเฉพาะสินค้า หรือผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงสูงและอำนวยความสะดวกรวดเร็วให้แก่ผู้ประกอบการและผู้โดยสารส่วนใหญ่
3. เพื่อเสริมสร้างความโปร่งใสในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร โดยใช้ข้อมูลจากระบบโทรทัศน์วงจรปิดฯ เป็นหลักฐานช่วยพิสูจน์ความโปร่งใสในการตรวจสอบปล่อยสินค้าและของติดตัวผู้โดยสาร
4. เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายและจำนวนคนที่จะต้องใช้ในการปฏิบัติงานควบคุมทางศุลกากรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
5. เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

1. จัดหากล้องโทรทัศน์วงจรปิด จำนวน 338 กล้อง พร้อมชุดอุปกรณ์ในการติดตั้งได้แก่ เสา สายเคเบิล เครื่องบันทึกภาพ เครื่องสำรองไฟฟ้า เครื่องปรับอากาศ เครื่องคอมพิวเตอร์สำหรับควบคุมกล้อง ค่าปรับปรุงสถานที่ใช้สำหรับเป็นห้องควบคุมระบบ CCTV ระบบรักษาความปลอดภัย ห้องควบคุม รวมทั้งโปรแกรมที่ใช้ควบคุมกล้องโทรทัศน์วงจรปิด รวมค่าบำรุงรักษา 3 ปี วงเงิน 383 ล้านบาท
 2. จัดหาระบบตรวจจับป้ายทะเบียนยานพาหนะ (Licensed Plated Recognition System) ติดตั้งที่ด่านพรมแดน จำนวน 8 จุด พร้อมอุปกรณ์ในการติดตั้งได้แก่ กล้องความคมชัดสูง อุปกรณ์ตรวจจับการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ เครื่องบันทึกข้อมูล ชุดอุปกรณ์ควบคุมการสั่งการ และโปรแกรมควบคุมระบบงาน รวมค่าบำรุงรักษา 3 ปี วงเงิน 43,000,000 บาท
 3. จัดหาระบบประชุมทางไกล (Web Conference) จำนวน 1 ระบบ ประกอบด้วย Server ที่ติดตั้งใช้งานเฉพาะ กรมศุลกากรเพื่อการรักษาความปลอดภัย ชุดการประชุมทางไกลพร้อมจอแสดงผลขนาดใหญ่สำหรับการจัดประชุม หรือสัมมนาเป็นหมู่คณะสำหรับสำนักงาน/ด้านศุลกากร และชุดคอมพิวเตอร์แบบพกพา (Tablet) จำนวน 400 ชุด รวมค่าบำรุงรักษา 3 ปี วงเงิน 71,000,000 บาท
 4. เปลี่ยนกล้องโทรทัศน์วงจรปิดจากกล้องแบบ Analog ตามโครงการระยะที่ 1 ให้เป็นแบบ Digital พร้อมอุปกรณ์ ได้แก่ เครื่องบันทึกข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อให้ระบบสามารถบันทึกภาพที่มีความคมชัดสูงได้น้อย 30 วันและสายเคเบิล สำหรับรองรับการใช้งานกล้องแบบ IP Camera จำนวน 1,212 กล้อง รวมค่าบำรุงรักษา 3 ปี วงเงิน 203,000,000 บาท
- / 1. จัดหากล้องโทรทัศน์วงจรปิด จำนวน 338 กล้อง พร้อมอุปกรณ์ ได้แก่
- 1.1 สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าลาดกระบ้ง จำนวน 8 กล้อง
 - 1.2 สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 2 กล้อง
 - 1.3 สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 4 กล้อง
 - 1.4 สำนักงานศุลกากรกรุงเทพ จำนวน 70 กล้อง
 - 1.5 สำนักสืบสวนและปราบปราม จำนวน 41 กล้อง

- 1.6 ด้านศุลกากรนครพนม จำนวน 33 กล้อง
- 1.7 ด้านศุลกากรช่องจอม จำนวน 4 กล้อง
- 1.8 ด้านศุลกากรท่าลี่ จำนวน 7 กล้อง
- 1.9 ด้านศุลกากรเชียงคาน จำนวน 8 กล้อง
- 1.10 ด้านศุลกากรเชียงแสน จำนวน 20 กล้อง
- 1.11 ด้านศุลกากรเชียงของ จำนวน 24 กล้อง
- 1.12 ด้านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำนวน 5 กล้อง
- 1.13 ด้านศุลกากรสุโขทัย-ลก จำนวน 12 กล้อง
- 1.14 ด้านศุลกากรกระบี่ จำนวน 3 กล้อง
- 1.15 ด้านศุลกากรท่าอากาศยานหาดใหญ่ จำนวน 19 กล้อง
- 1.16 ด้านศุลกากรตากใบ จำนวน 16 กล้อง
- 1.17 ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ จำนวน 16 กล้อง
- 1.18 ด้านศุลกากรบ้านประกอบ จำนวน 20 กล้อง
- 1.19 ด้านศุลกากรบูเกะตา จำนวน 20 กล้อง
- 1.20 ด้านศุลกากรแม่กลอง จำนวน 6 กล้อง
2. ติดตั้งระบบตรวจจับป้ายทะเบียนยานพาหนะ (License Plate Recognition System : LPRS) เพิ่มเติมและทดแทนจุดที่ยกย้ายไปติดตั้งที่อื่น ณ
ด่านพรมแดนทางบกที่มียานพาหนะตลอดจนตู้คอนเทนเนอร์สินค้าขนส่งข้ามแดน
จำนวนมาก จำนวน 8 จุด ได้แก่
 - 2.1 ด้านพรมแดนหนองคาย (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว)
 - 2.2 ด้านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2)
 - 2.3 ด้านพรมแดนนครพนม (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3)
 - 2.4 ด้านพรมแดนช่องเม็ก
 - 2.5 ด้านพรมแดนแม่สาย แห่งที่ 2 (สะพานมิตรภาพไทย-พม่า)
 - 2.6 ด้านพรมแดนเชียงของ (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4)
 - 2.7 ด้านพรมแดนตากใบ
 - 2.8 ด้านพรมแดนสุโขทัย-ลกและติดตั้งชุดอุปกรณ์สำหรับจัดเก็บและบริหารจัดการข้อมูลของระบบ LPRS
- ณ ศูนย์เทคโนโลยีการควบคุมทางศุลกากร สำนักสืบสวนและปราบปราม จำนวน 1 ชุด
3. จัดหาระบบประชุมทางไกล (Web Conference) จำนวน 1 ระบบ ณ ศูนย์เทคโนโลยีการควบคุมทางศุลกากร
สำนักสืบสวนและปราบปราม
4. เปลี่ยนกล้องโทรทัศน์วงจรปิดจากกล้องแบบ Analog ตามโครงการระยะที่ 1 ให้เป็นแบบ Digital พร้อมอุปกรณ์
จำนวน 1,212 กล้อง ในสำนักงานศุลกากรและด่านศุลกากรทั่วประเทศ

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	-	700,000,000	-	-	700,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาครุภัณฑ์										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมด้านศุลกากรเพื่อสร้างความสมดุลในการอำนวยความสะดวกทางการค้า
สามารถบริการการค้า ข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา

ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญสนับสนุนให้ประเทศเป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ เชื่อมโยงจีนตอนใต้ – พม่า – ลาว – ไทย –
มาเลเซีย – สิงคโปร์

สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการจัดหาระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ระยะที่ 6
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีอากร และอำนวยความสะดวกทางการค้า
 2. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการควบคุมทางศุลกากรในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีศุลกากร
 3. เพื่อเสริมสร้างความโปร่งใสในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร ลดเวลาในการตรวจสินค้า เป็นหลักฐานช่วยพิสูจน์ความโปร่งใสในการตรวจปล่อยสินค้า
 4. เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายและจำนวนคนที่จะต้องใช้ในการกักการควบคุมทางศุลกากรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
 5. เพื่อยกระดับศุลกากรให้เป็นมาตรฐานสากลยิ่งขึ้น โดยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมาปรับเปลี่ยนกระบวนการควบคุมทางศุลกากรให้ทัดเทียมกับนานาประเทศเป็นการสร้างความสมดุลระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการควบคุมทางศุลกากร
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. จัดหาระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าแบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile System) จำนวน 5 ระบบ (รวมจัดทำสถานที่ปฏิบัติงาน) สำหรับใช้ประจำด้านศุลกากรเบตง, ด้านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ (ด่านพรมแดนสิงขร) ด้านศุลกากรบ้านประกอบ ด้านศุลกากรบูเกะตา และด้านศุลกากรท่าลี่ วงเงิน 640,000,000 บาท
 2. จัดหาระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าแบบถอดประกอบเคลื่อนย้ายได้ (Relocatable System) จำนวน 7 ระบบ (รวมจัดทำสถานที่ปฏิบัติงาน) สำหรับใช้ประจำด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ (2 ระบบ) ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (ด่านพรมแดนบ้านหนองเอี่ยน) ด้านศุลกากรบ้านพุน้ำร้อน ด้านศุลกากรแม่สอด ด้านศุลกากรเชียงของ และด้านศุลกากรนครพนม วงเงิน 1,657,600,000 บาท
 3. จัดหาระบบระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าแบบตรวจขบวนรถไฟ (Railway System) จำนวน 1 ระบบ สำหรับใช้ประจำด้านศุลกากรปางเบชาร์ วงเงิน 364,000,000 บาท

/สถานที่ดำเนินการ 1) ระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าแบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile System) จำนวน 5 ระบบ (รวมจัดทำสถานที่ปฏิบัติงาน) สำหรับใช้ประจำด้านศุลกากรเบตง ด้านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ (ด่านพรมแดนสิงขร) ด้านศุลกากรบ้านประกอบ ด้านศุลกากรบูเกะตา และด้านศุลกากรท่าลี่

 - 2) ระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าแบบถอดประกอบเคลื่อนย้ายได้ (Relocatable System) จำนวน 7 ระบบ (รวมจัดทำสถานที่ปฏิบัติงาน) สำหรับใช้ประจำด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ (2 ระบบ) ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (ด่านพรมแดนบ้านหนองเอี่ยน) ด้านศุลกากรบ้านพุน้ำร้อน ด้านศุลกากรแม่สอด ด้านศุลกากรเชียงของ และด้านศุลกากรนครพนม
 - 3) ระบบระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าแบบตรวจขบวนรถไฟ (Railway System) จำนวน 1 ระบบ สำหรับใช้ประจำด้านศุลกากรปางเบชาร์
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2558 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	-	2,661,600,000	-	-	2,661,600,000

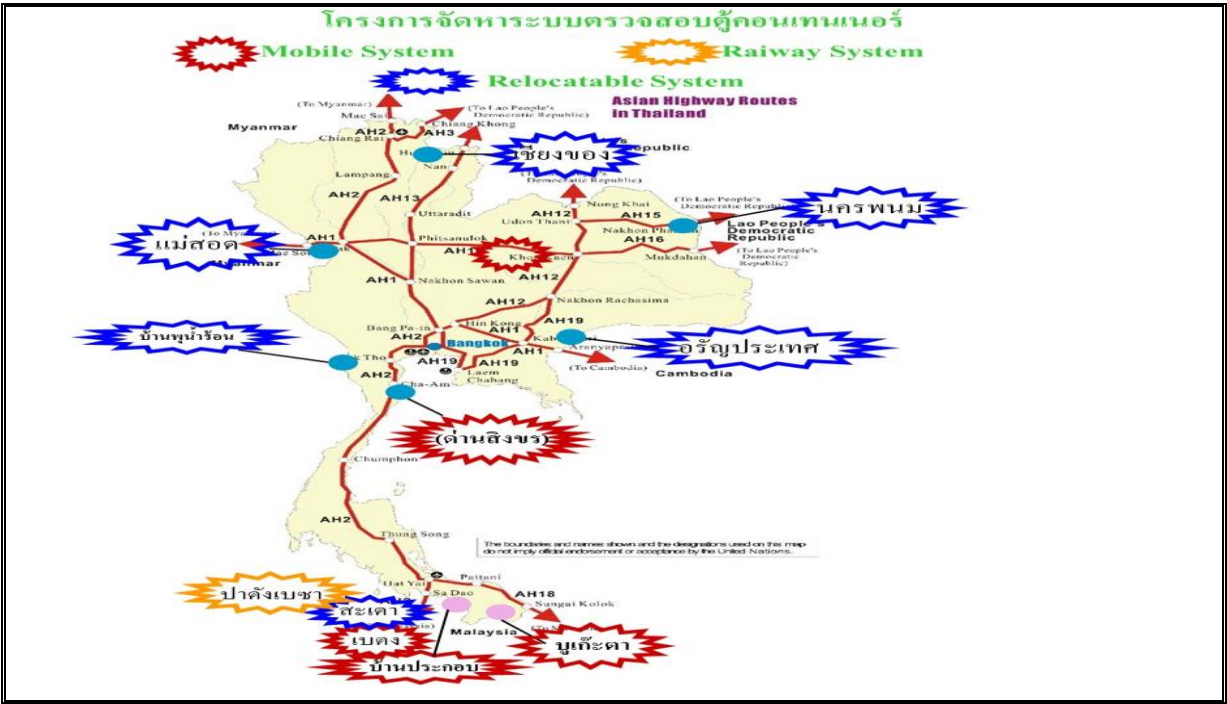
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาครุภัณฑ์										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมด้านศุลกากรเพื่อสร้างความสมดุลในการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถ
บริการการค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา
ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญสนับสนุนให้ประเทศเป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ เชื่อมโยงจีนตอนใต้ - พม่า - ลาว - ไทย -
มาเลเซีย - สิงคโปร์

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการจัดการรถยนต์ปฏิบัติการเพื่อเพิ่มสมรรถนะการควบคุมทางศุลกากร
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการบริการศุลกากร ให้ทันสมัยเป็นมาตรฐานสากล โปร่งใส สามารถอำนวยความสะดวกได้อย่างรวดเร็ว รองรับก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ปี 2558
 2. เพื่อจัดหายานพาหนะสำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานทดแทนยานพาหนะเดิมที่มีสภาพชำรุดทรุดโทรม

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

ดำเนินการจัดซื้อจัดหารถราชการทดแทนรถราชการเดิมที่ชำรุดทรุดโทรม ดังนี้

1. ดำเนินการจัดซื้อรถยนต์ทดแทนรถราชการเดิมจำนวน 100 คัน แล้วส่งมอบให้กับด่านศุลกากรทุกแห่ง วงเงิน 89,600,000 บาท
2. ดำเนินการจัดซื้อรถตรวจการณ์ทดแทนรถโดยสารขนาด 12-15 ที่นั่ง จำนวน 40 คัน แล้วส่งมอบให้กับสำนักงานและด่านศุลกากรสำคัญๆ วงเงิน 60,000,000 บาท / กรมศุลกากร กรุงเทพมหานคร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2557

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	-	149,600,000	-	-	149,600,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาครุภัณฑ์										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพแก่ด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อจัดการรถราชการทดแทนของเดิมที่มีสภาพเก่าชำรุดทรุดโทรม

สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการจัดหาเรือตรวจการณ์ศุลกากรเพื่อเพิ่มสมรรถนะการควบคุมทางศุลกากรชายฝั่งและทางทะเล
5. วัตถุประสงค์

1. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการประสานการปฏิบัติตามนโยบายป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การป้องกันและปราบปรามยาเสพติด รวมทั้งการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลตามนโยบายของรัฐบาล
2. เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีศุลกากร การกระทำความผิดเกี่ยวกับปิโตรเลียมและยาเสพติดทางทะเลให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
3. เพื่อใช้ในการตรวจสอบเรือประมงที่ออกไปจับสัตว์น้ำนอกน่านน้ำไทยเพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีอากร

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

1. จัดหาเรือตรวจการณ์ทางทะเลขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 80 ฟุต จำนวน 1 ลำ เพื่อทดแทนเรือศุลกากรของด่านศุลกากรสตูลที่จะปลดระวางที่มีอายุการใช้งานไม่น้อยกว่า 26 ปี วงเงิน 120,000,000 บาท
2. จัดหาเรือยนต์เร็วตรวจการชายฝั่ง ขนาดความยาวไม่ต่ำกว่า 30 ฟุต 10 ลำ มาปฏิบัติการประจำด่านศุลกากรกันตัง วงเงิน 5,000,000 บาท / 1. จัดหาเรือตรวจการณ์ทางทะเลขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 80 ฟุต จำนวน 1 ลำ เพื่อทดแทนเรือศุลกากรของด่านศุลกากรสตูล จังหวัดสตูล
2. จัดหาเรือยนต์เร็วตรวจการชายฝั่ง ขนาดความยาวไม่ต่ำกว่า 30 ฟุต 10 ลำ มาปฏิบัติการประจำด่านศุลกากรกันตัง จังหวัดตรัง

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2557

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	-	125,000,000	-	-	125,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

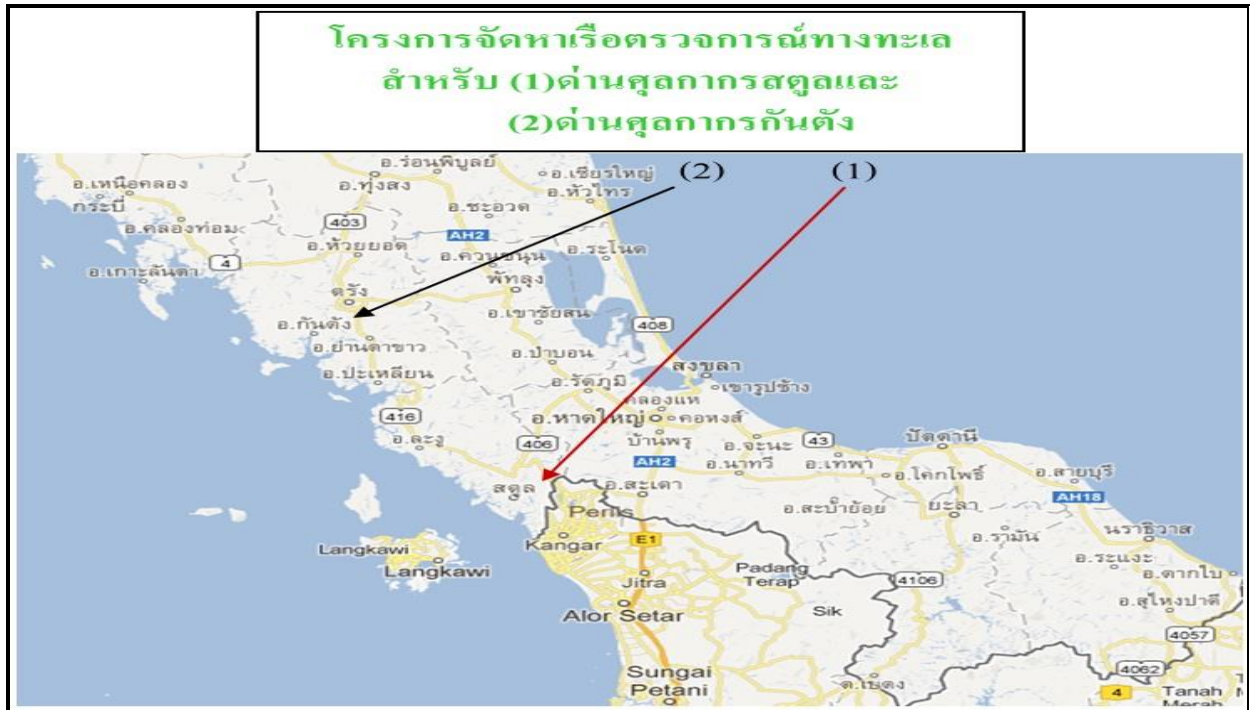
ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาครุภัณฑ์										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมด้านศุลกากรเพื่อสร้างความสมดุลในการอำนวยความสะดวกทางการค้า
สามารถบริการการค้า ข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง ตรงเวลา

ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญสนับสนุนให้ประเทศเป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ เชื่อมโยงจีนตอนใต้ - พม่า - ลาว - ไทย -
มาเลเซีย - สิงคโปร์

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

1. สาขา โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร
2. กระทรวง กระทรวงการคลัง
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมศุลกากร
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาศุลกากรช่องจอม
5. วัตถุประสงค์
 - 1 เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558
 - 2 เพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามความตกลงหรือข้อผูกพันที่รัฐบาลได้ให้ไว้ในโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation : GMS-EC) ในเรื่องการอำนวยความสะดวกในเรื่องการผ่านแดนและข้ามแดน
 - 3 เพื่อปฏิบัติตามแผนพัฒนาของกรมศุลกากรด้านศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อความสามารถทางการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 - 1 ศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการ วงเงิน 15 ล้านบาท
 - 2 ดำเนินการจัดการพื้นที่โครงการ ขออนุญาตจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง
 - 3 ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการโครงการ วงเงิน 335 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 3.1 งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิม ถมที่ดิน ปรับพื้นที่โครงการ
 - 3.2 งานก่อสร้างอาคาร ได้แก่ อาคารด่านพรมแดน (CIQ), อาคารควบคุมสินค้า, อาคารเก็บสินค้าของกลาง, อาคารตรวจผ่านเข้า-ออก, อาคารที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน, อาคารประกอบอื่นๆ
 - 3.3 งานถนน ลานตรวจสินค้า และลานจอดรถ
 - 3.4 งานระบบสาธารณูปโภค (ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสุขาภิบาล)
 - 3.5 งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - 3.6 งานระบบภูมิสถาปัตย์
 - 3.7 งานอื่นๆ / สถานที่ดำเนินการ พื้นที่บริเวณด่านพรมแดนช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
15,000,000	-	335,000,000	-	-	-	350,000,000

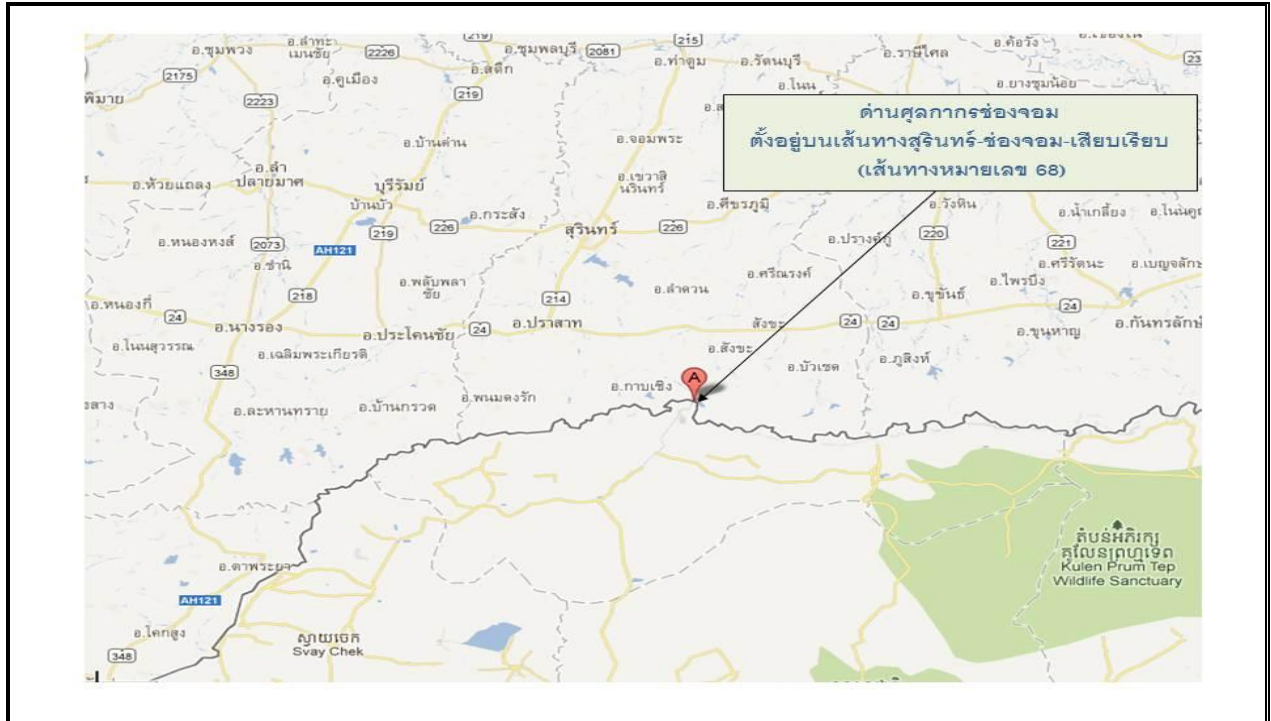
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1 มีที่ทำการด่านพรมแดนแห่งใหม่ที่มีศักยภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- 2 ความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้าของประเทศและการปกป้องสังคมเพิ่มขึ้น
และมีการพัฒนาด้านศุลกากรสู่มาตรฐานโลก

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ 1

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมการขนส่งทางบก
4. ชื่อโครงการ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ 1
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งมีลักษณะการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One stop service) สามารถจำแนกผู้โดยสารและสินค้าออกจากกัน
 2. เพื่อส่งเสริม/สนับสนุนให้มีการเพิ่มการค้าและการลงทุนในพื้นที่จังหวัดเชียงราย กระตุ้นการสร้างงานและกระจายรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่
 3. เพื่อเป็นเส้นทางเศรษฐกิจใหม่ที่เชื่อมโยงแนวเหนือ-ใต้ (North – South Economic Corridor)
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. สำรวจและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่ ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย
 2. ศึกษาและดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 มาตรา 6, 13 และมาตรา 22
 3. เว้นคืนที่ดินและจ่ายค่าชดเชยให้ราษฎรที่เสียประโยชน์ที่ดิน ตลอดจนก่อสร้างและควบคุมงานศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย / ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
21,375,000	222,300,000	1,221,600,000	-	-	25,472,000	1,490,747,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

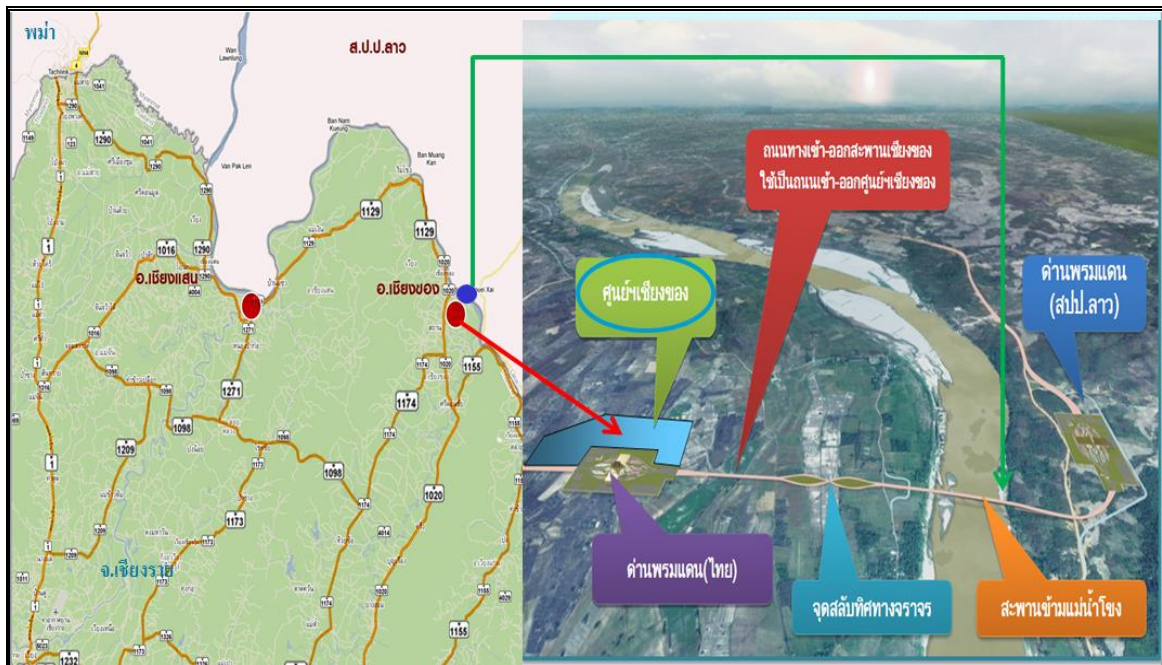
ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าใช้จ่ายการเวนคืนที่ดิน และค่าชดเชยให้ราษฎรที่ใช้ประโยชน์จากที่ดิน สปก.										
2. ค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535										
3. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
4. ค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

ได้ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งจะนำไปสู่ผลประโยชน์ดังต่อไปนี้

1. เกิดกิจกรรมการค้าและการลงทุนในบริเวณเชียงของที่ไม่ใช่เป็นเพียงการขนส่งผ่านพื้นที่
2. สร้างโอกาสและภูมิคุ้มกันให้แก่ผู้ขนส่งภายในประเทศของไทย ในการแข่งขันกับผู้ขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้าน
3. เป็นต้นแบบในการพัฒนาและบริหารโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง เพื่อนำไปประยุกต์ใช้กับประตูการขนส่งอื่นของประเทศ
4. เป็นพื้นฐานสำหรับการสร้างเส้นทางขนส่งตามแนวเหนือใต้ เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีน อินเดีย ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ 2

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมการขนส่งทางบก
4. ชื่อโครงการ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ 2
5. วัตถุประสงค์
 1. เพื่อเป็นสถานีปรับเปลี่ยนการขนส่งระหว่างประเทศไปสู่ภายในประเทศรวมถึงเชื่อมต่อระบบการขนส่งจากถนนไปสู่ทางรถไฟ รองรับการขนส่งสินค้าจากจีนตะวันตกที่ทำการขนส่งมาทางถนนสาย R3E หรือ R3A ผ่าน สปป. ลาว เข้ามาในประเทศไทยโดยข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4
 2. เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์หรือสินค้าบรรจุหีบห่อ (Break-Bulk Cargoes)
 3. เพื่อเป็นศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ทำให้สามารถดำเนินพิธีการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุดเดียว
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

ก่อสร้างและควบคุมงานศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ 2 / ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย (บริเวณด้านเหนือของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย))
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2561 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ ไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
12,850,000	-	732,600,000	-	-	-	745,450,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายสิ่งแวดล้อม										
2. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

เป็นการรองรับการดำเนินงานของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ 2 เพื่อให้สอดคล้องกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวง
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ
5. วัตถุประสงค์

สนับสนุนการค้าชายแดนของประเทศ เพื่อรองรับการเข้าสู่ AEC

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

- ก่อสร้างยกมาตรฐานชั้นทางหลวง 2 - 4 ช่องจราจร ทางหลวงสู่ด่านชายแดนของประเทศ จำนวน 11 โครงการ / จำนวน 11 แห่ง
- 212 อ.โพธิ์ชัย - บึงกาฬ ตอน 1
- 4113 อ.นาหว้า - บ.ประกอบ
- 212 อ.หัวน้ำใหญ่ - อ.ธาตุพนม
- 12 เลี้ยวเมืองแม่สอด รวมสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2
- 214 อ.ปราสาท - ชื่องอม ตอน 1
- 212 อ.โพธิ์ชัย - บึงกาฬ ตอน 2
- 221 อ.กันทรลักษ์ - เขาพระวิหาร ตอน 1+2
- 214 อ.ปราสาท - ชื่องอม ตอน 2
- 1021 ดอกคำใต้-เทิง ตอน 1
- 1021 ดอกคำใต้-เทิง ตอน 2
- 1020 เชียงราย-เชียงของ ตอน 4

- ระยะทาง 291.8 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	13,770,000,000	-	-	-	13,770,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

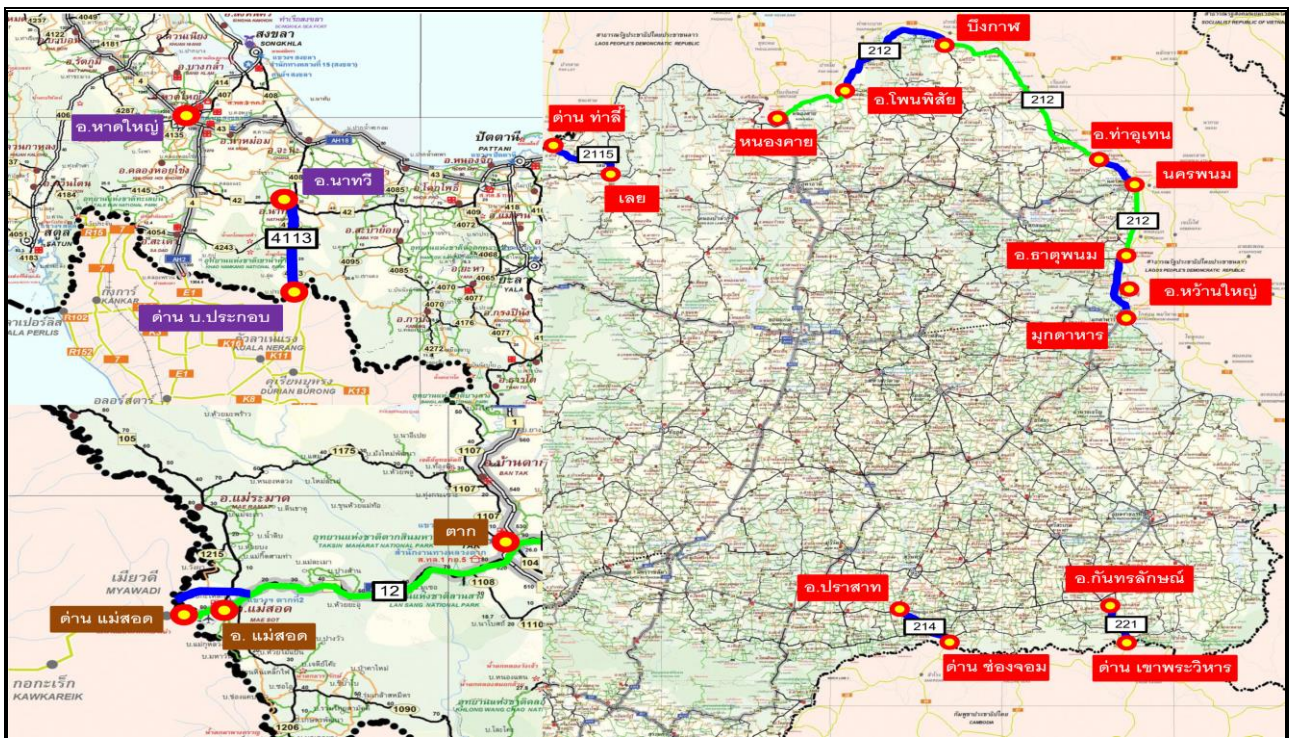
ผลประโยชน์ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

- 1.ลดระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย 25 นาที/คัน
- 2.ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ EIRR=18.2%, NPV=9,560 ล้านบาท, B/C Ratio=2.60
- 3.การจ้างงานเพิ่มขึ้นเมื่อมีโครงการประมาณ 5,000 ตำแหน่ง
- 4.ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ(VOC Saving)=1,178 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=1,628 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
- 5.ประหยัดมูลค่าเวลาในการเดินทาง(VOT Saving)=940 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=1,296 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
- 6.ลดมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุ(ACC Saving)=42 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=49 ล้านบาท/ปี (ปี2565)

ผลประโยชน์อื่นๆ

ส่งเสริมการค้าขายแดนผ่าน สะพานข้ามแม่โขง ที่จังหวัดหนองคาย / สะพานข้ามแม่น้ำเมย ที่ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก / ด่านช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ / ด่าน บ้านประกอบ จังหวัดสงขลา / ด่านเขาพระวิหาร จังหวัดศรีสะเกษ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน

2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม

3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท

4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

ชื่อโครงการย่อย โครงการสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ถนนสาย ฌช.3001 แยก ทล.314 - ลาดกระบัง

5. วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษาได้มากขึ้น เนื่องจากการปรับปรุงแนวสายทางให้สามารถรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น และลดเวลาเดินทางทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งมากขึ้น
- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง เนื่องจากการปรับปรุงทางด้านเรขาคณิตของแนวเส้นทางโครงการให้ดีขึ้น รองรับความเร็วได้มากขึ้น และสอดคล้องกับชนิดและขนาดของรถที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า ประกอบกับการติดตั้งอุปกรณ์จราจรที่ได้มาตรฐานมากขึ้น
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนน โดยเฉพาะกับพื้นที่ศึกษา ซึ่งได้แก่ โครงข่ายถนนในอำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร
- เพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ เป็นเขตการค้า และอุตสาหกรรม เพื่อการส่งออกของประเทศ เพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- เพื่อสร้างศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้าการลงทุนก่อนการเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมต่อกับต่างประเทศ

ในปี พ.ศ. 2546 สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) ภายใต้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้เสนอแนวทางการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย แผนพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่ และแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมรอบสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติเห็นชอบเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2547 ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทได้รับมอบหมายให้พัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อที่อยู่ในแผนดังกล่าว เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งจากนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง และนิคมอุตสาหกรรมอื่นๆในพื้นที่ภาคตะวันออก ไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่สภาพเส้นทางที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมีปริมาณการจราจรหนาแน่นมาก ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ จึงจำเป็นต้องมีการก่อสร้างและขยายช่องจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการก่อสร้างถนนลาดยาง ขนาด 4 - 6 ช่องจราจร พร้อมระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ถนนสาย ฌช.3001 แยก ทล.314 - ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 20.329 กิโลเมตร / จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดฉะเชิงเทรา

- ระยะทาง 20.329 กม.

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
134,225,000	-	3,835,000,000	-	-	-	3,969,225,000

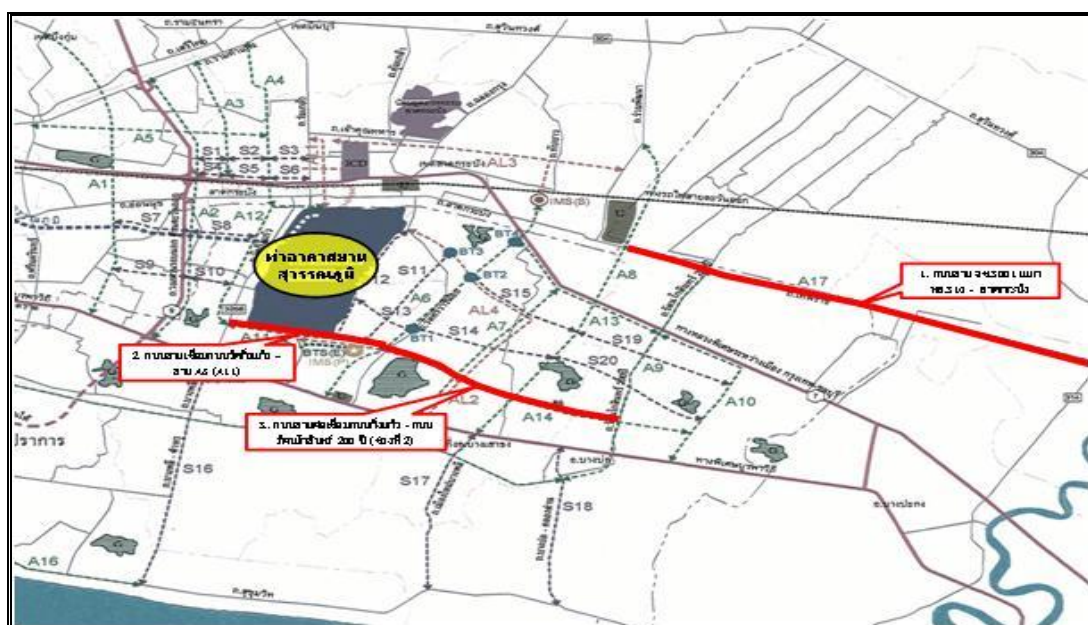
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ควบคุมงานก่อสร้าง										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งสินค้า
 - เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง มีเรขาคณิตของแนวเส้นทางสอดคล้องกับชนิดและขนาดของรถที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า
 - ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ เป็นเขตการค้าและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกของประเทศ
 - สร้างศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้าการลงทุนก่อนการเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
 - ช่วยลดระยะการเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังนิคมอุตสาหกรรมบางปะกง ประมาณ 13 กิโลเมตร (เดิม 48 กม. เหลือ 35 กม.)
 - ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ
- NPV = 131.26 ล้านบาท
B/C = 1.05
EIRR = 12.5

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ถนนสายเชื่อมถนนวัดกิ้งกั่ว - สาย A6 (A11)
5. วัตถุประสงค์
 - เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งจากนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง และนิคมอุตสาหกรรมอื่นๆในพื้นที่ภาคตะวันออก ไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่สภาพเส้นทางที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมีปริมาณการจราจรหนาแน่นมาก ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ จึงจำเป็นต้องมีการก่อสร้างและขยายช่องจราจร ให้เหมาะสมกับปริมาณจราจรในปี พ.ศ. 2546 สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) ภายใต้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้เสนอแนวทางการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย แผนพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่ และแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมรอบสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติเห็นชอบเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2547
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

การก่อสร้างถนนลาดยาง ขนาด 4 - 6 ช่องจราจร พร้อมระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ถนนสายเชื่อมถนนวัดกิ้งกั่ว - สาย A6 (A11) จ.สมุทรปราการ / จ.สมุทรปราการ

-ระยะทาง 6.500 กิโลเมตร
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2558 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
101,548,000	600,000,000	2,750,000,000	-	-	-	3,451,548,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
2. ควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										
4. สำรองอสังหาริมทรัพย์										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งสินค้า
 - เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง มีเรขาคณิตของแนวเส้นทางสอดคล้องกับชนิดและขนาดของรถที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า
 - ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ เป็นเขตการค้าและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกของประเทศ
 - สร้างศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้าการลงทุนก่อนการเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
 - ช่วยลดระยะการเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังนิคมอุตสาหกรรมบางปะกง ประมาณ 13 กิโลเมตร (เดิม 48 กม. เหลือ 35 กม.)
 - ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ
- NPV = 131.26 ล้านบาท
- B/C = 1.05
- EIRR = 12.5

สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถนนสายต่อเชื่อมถนนกิ่งแก้ว - ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี (ช่วงที่ 2)
5. วัตถุประสงค์
 - เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งจากนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง และนิคมอุตสาหกรรมอื่นๆในพื้นที่ภาคตะวันออก ไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่สภาพเส้นทางที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมีปริมาณการจราจรหนาแน่นมาก ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ จึงจำเป็นต้องมีการก่อสร้างและขยายช่องจราจรให้เหมาะสม กับปริมาณจราจร
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 - เป็นโครงการก่อสร้างถนนลาดยาง ขนาด 4 - 6 ช่องจราจร พร้อมระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก / ถนนสายต่อเชื่อมถนนกิ่งแก้ว-ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี (ช่วงที่2) จ.สมุทรปราการ -ระยะทาง 10.000 กิโลเมตร
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2559 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2563
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
190,140,000	850,000,000	5,199,710,000	-	-	-	6,239,850,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. สำรวจสั่งหาริมทรัพย์										
2. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
3. ค่าก่อสร้าง										
4. ควบคุมงานก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งสินค้า
- เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง มีเรขาคณิตของแนวเส้นทางสอดคล้องกับชนิดและขนาดของรถที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า
- ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ เป็นเขตการค้าและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกของประเทศ
- สร้างศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้าการลงทุนก่อนการเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมต่อกับต่างประเทศ

สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการสนับสนุนนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแหลมฉบัง - ถนนสาย รย.3013 แยก ทล.331 - ทล.3191
5. วัตถุประสงค์

- เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัดในท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากปริมาณการขนถ่ายตู้สินค้ามีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเดิมตั้งเป้าไว้ 5 ล้านตู้ แต่เพิ่มขึ้นเป็น 6 ล้านตู้ ทำให้การให้บริการไม่ทันทั่วถึง จนเกิดการสะสมของปริมาณรถ จนนัดติดเป็นเวลานาน สร้างความเสียหายต่อผู้ประกอบการและเศรษฐกิจของประเทศ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการก่อสร้างถนนลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 2-4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.0-3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.00-2.50 เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก / อ.ปลวกแดง จ.ระยอง ระยะทาง 17.312 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
44,559,000	50,000,000	870,000,000	-	-	-	964,559,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. สำรวจอสังหาริมทรัพย์										
2. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
3. ควบคุมงานก่อสร้าง										
4. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- ลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง
- สนับสนุนกิจกรรม Inbound/Outbound Logistics ระหว่างนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ใกล้เคียง เช่น นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี
- ช่วยลดระยะการเดินทางจาก อ.ปลวกแดง ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ประมาณ 8 กิโลเมตร (เดิม 50 กม. เหลือ 42 กม.)
- ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

EIRR = 22.80

สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการสนับสนุนนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแหลมฉบัง - ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 7 (กม. ที่ 107+200) - ท่าเรือแหลมฉบัง

5. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัดในท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากปริมาณการขนถ่ายตู้สินค้ามีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเดิมตั้งเป้าไว้ 5 ล้านตู้ แต่เพิ่มขึ้นเป็น 6 ล้านตู้ ทำให้การให้บริการไม่ทันท่วงที จนเกิดการสะสมของปริมาณรถจนติดขัดเป็นเวลานาน สร้างความเสียหายต่อผู้ประกอบการและเศรษฐกิจของประเทศ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

- โครงการก่อสร้างถนนลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 2-4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.0-3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.00-2.50 เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก / อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี

ระยะทาง 9.900 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
61,769,000	400,000,000	1,534,300,000	-	-	-	1,996,069,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
2. ควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										
4. สรรวจอสังหาริมทรัพย์										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

-ลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

-สนับสนุนกิจกรรม Inbound/Outbound Logistics ระหว่าง

นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ใกล้เคียง เช่น นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้

นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี

- ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

NPV = 319.71 ล้านบาท

B/C =2.13

EIRR =22.80

สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการสนับสนุนท่าเทียบเรือเชียงแสน จ.เชียงราย - ถนนสายเชื่อม จ 3 - วงแหวนตะวันตก (ตอนที่ 2)
5. วัตถุประสงค์
 - เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่จะขยายตัวในอนาคต ซึ่งท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 กรมเจ้าท่าได้รับอนุมัติให้ก่อสร้างเพื่อใช้ทดแทนท่าเรือเชียงแสนแห่งแรก ซึ่งตั้งอยู่ในตัวเมืองประวัติศาสตร์เชียงแสนทำให้ไม่สามารถขยายศักยภาพได้เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2552 ด้วยงบประมาณ 1,546.4 ล้านบาท ตั้งอยู่บริเวณฝั่งขวาของปากแม่น้ำสบกก มีพื้นที่ 387 ไร่ ซึ่งแต่ละปีการค้าชายแดนผ่านท่าเรือเชียงแสนมีมูลค่าเพิ่มขึ้นทุกปี โดยปี 2554 มีการส่งออก 8,992.65 ล้านบาท นำเข้า 1,100.12 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2555 ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554-กุมภาพันธ์ 2555 ส่งออกแล้ว 4,480.40 ล้านบาท และนำเข้า 180.08 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการค้ากับจีน ทั้งนี้ปัจจุบันท่าเรือดังกล่าวยังขาดระบบโครงข่ายถนนเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพ
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 - เป็นก่อสร้างถนนลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
 - ขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร พร้อมระบายน้ำ แสงสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก คือ ถนนสายเชื่อม จ 3 - วงแหวนตะวันตก (ตอนที่ 2) / อ.เมือง จ.เชียงราย
 - ระยะทาง 2.264 กิโลเมตร
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2558 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
4,262,000	50,000,000	121,783,000	-	-	-	176,045,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
2. ควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- สนับสนุนกิจกรรมการกระจายสินค้าให้กับ Gateway/Hub ภาคเหนือ

โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศท่าอากาศยานเชียงรายและการขนส่งสินค้าทางเรือที่ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ซึ่งช่วยลดระยะเวลาการเดินทางจากท่าเรือไปยังสนามบิน ประมาณ 5 กิโลเมตร (เดิม 60 กม. เหลือ 55 กม.)

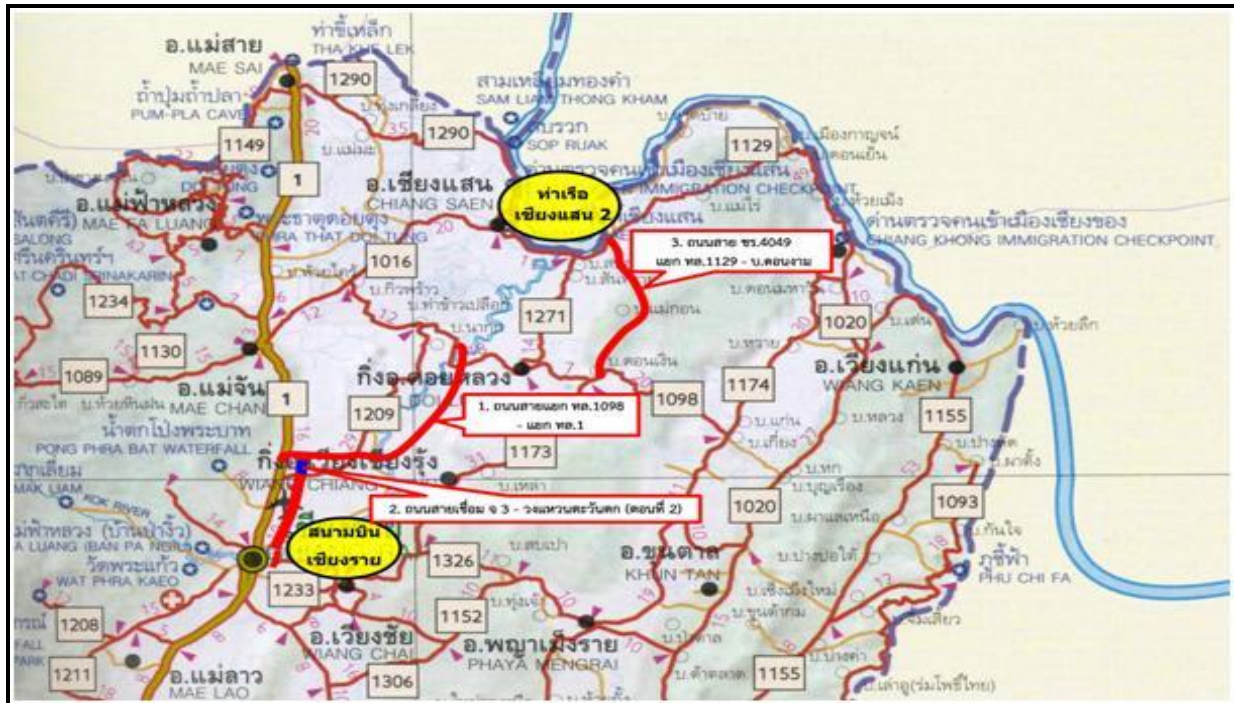
- ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

NPV = 660.26 ล้านบาท

B/C = 2.05

EIRR = 23.50

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการสนับสนุนท่าเทียบเรือเชียงแสน จ.เชียงราย - ถนนสาย ชร.4049 แยก ทล.1129 - บ.ดอนงาม
5. วัตถุประสงค์

- เพื่อให้เกิดการพัฒนาการขนส่งเชิงบูรณาการเชื่อมโยงระหว่างไทย - ลาว - จีน
- เพื่อเพิ่มศักยภาพให้จังหวัดเชียงรายเป็นประตูการค้าที่สำคัญระหว่างไทยกับจีนตอนใต้
- เพื่อให้เกิดการลงทุนที่มีการกระจายรายได้ และการจ้างงานในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน

ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 กรมเจ้าท่าได้รับอนุมัติให้ก่อสร้างเพื่อใช้ทดแทนท่าเรือเชียงแสนแห่งแรก ซึ่งตั้งอยู่ในตัวเมืองประวัติศาสตร์เชียงแสนทำให้ไม่สามารถขยายศักยภาพได้ เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2552 ด้วยงบประมาณ 1,546.4 ล้านบาท ตั้งอยู่บริเวณฝั่งขวาของปากแม่น้ำสบกก มีพื้นที่ 387 ไร่ ซึ่งแต่ละปีการค้าชายแดนผ่านท่าเรือเชียงแสนมีมูลค่าเพิ่มขึ้นทุกปี โดยปี 2554 มีการส่งออก 8,992.65 ล้านบาท นำเข้า 1,100.12 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2555 ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554-กุมภาพันธ์ 2555 ส่งออกแล้ว 4,480.40 ล้านบาท และนำเข้า 180.08 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการค้ากับจีน ทั้งนี้ปัจจุบันท่าเรือดังกล่าวยังขาดระบบโครงข่ายถนนเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นกรมทางหลวงชนบทจึงได้เสนอโครงการนี้ขึ้นมาเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่จะขยายตัวในอนาคต

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 - ก่อสร้างถนนลาดยาง ขนาด 2 - 4 ช่องจราจร พร้อมระบายน้ำ แสงสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก / บ.ดอนงาม อ.เชียงแสน จ.เชียงราย
 - ระยะทาง 17.404 กิโลเมตร
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2558 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
24,500,000	84,184,000	700,000,000	-	-	-	808,684,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. สำรวจสั่งหาทรัพย์สิน										
2. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
3. ควบคุมงานก่อสร้าง										
4. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- สนับสนุนกิจกรรมการกระจายสินค้าให้กับ Gateway/Hub ภาคเหนือ โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศ ท่าอากาศยานเชียงรายและการขนส่งสินค้าทางเรือที่ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ซึ่งช่วยลดระยะการเดินทาง จากท่าเรือไปยังสนามบิน ประมาณ 5 กิโลเมตร (เดิม 60 กม. เหลือ 55 กม.) และสนับสนุนการค้าชายแดน บริเวณท่าเรือเชียงแสนในอนาคต ซึ่งมีมูลค่าการค้ารวมปีละ 11,000 ล้านบาท

- ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

NPV = 660.26 ล้านบาท

B/C = 2.05

EIRR = 23.50

สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการสนับสนุนท่าเทียบเรือเชียงแสน จ.เชียงราย - ถนนสายแยก ทล.1098 - แยก ทล.1
5. วัตถุประสงค์

เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่จะขยายตัวในอนาคต ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 กรมเจ้าท่าได้รับอนุมัติให้ก่อสร้างเพื่อใช้ทดแทนท่าเรือเชียงแสนแห่งแรก ซึ่งตั้งอยู่ในตัวเมืองประวัติศาสตร์เชียงแสนทำให้ไม่สามารถขยายศักยภาพได้ เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2552 ด้วยงบประมาณ 1,546.4 ล้านบาท ตั้งอยู่บริเวณฝั่งขวาของปากแม่น้ำสกก มีพื้นที่ 387 ไร่ ซึ่งแต่ละปีการค้าชายแดนผ่านท่าเรือเชียงแสนมีมูลค่าเพิ่มขึ้นทุกปี โดยปี 2554 มีการส่งออก 8,992.65 ล้านบาท นำเข้า 1,100.12 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2555 ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554-กุมภาพันธ์ 2555 ส่งออกแล้ว 4,480.40 ล้านบาท และนำเข้า 180.08 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการค้ากับจีน ทั้งนี้ปัจจุบันท่าเรือดังกล่าวยังขาดระบบโครงข่ายถนนเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

เป็นก่อสร้างถนนลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
ขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร พร้อมระบายน้ำ แสงสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก
คือ ถนนสายแยก ทล.1098 - แยก ทล.1 อ.เมือง จ.เชียงราย / อ.เมือง จ.เชียงราย
-ระยะทาง 26.075 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
52,869,000	225,000,000	1,510,532,000	-	-	-	1,788,401,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
2. ควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

-สนับสนุนกิจกรรมการกระจายสินค้าให้กับ Gateway/Hub ภาคเหนือ โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศ
ท่าอากาศยานเชียงรายและการขนส่งสินค้าทางเรือที่ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2
ซึ่งช่วยลดระยะการเดินทางจากท่าเรือไปยังสนามบิน ประมาณ 5 กิโลเมตร (เดิม 60 กม. เหลือ 55 กม.)

-ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

NPV = 660.26 ล้านบาท

B/C = 2.05

EIRR = 23.50

2.2 แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค

วงเงิน 994,430.90 ล้านบาท

1)	โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - เชียงใหม่	387,821.00	ล้านบาท
2)	โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - หนองคาย	170,450.00	ล้านบาท
3)	โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ปาดังเบซาร์	124,327.90	ล้านบาท
4)	โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ต่อจากสนามบินสุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา-ระยอง	100,631.00	ล้านบาท
5)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	77,275.00	ล้านบาท
6)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายบ้านไผ่ - นครพนม	42,106.00	ล้านบาท
7)	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี- นครราชสีมา (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่าก่อสร้าง)	84,600.00	ล้านบาท
8)	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)	5,420.00	ล้านบาท
9)	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)	1,800.00	ล้านบาท

สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่
5. วัตถุประสงค์
 1. พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ
 2. พัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ก่อสร้างทางรถไฟเป็นทางคู่ขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) รวมทั้งอาคารสถานีรถไฟและงานระบบรถไฟฟ้าวารองรับรถไฟฟ้าความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่
 2. ประกฏตรวจทานร่าง งานระบบ และงานขบวนรถสำหรับรถไฟฟ้าความเร็วสูง โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ
ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก
ระยะที่ 2 ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ / พื้นที่กรุงเทพมหานคร-พิษณุโลก-เชียงใหม่
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
7,000,000,000	18,371,000,000	288,629,000,000	-	73,821,000,000	-	387,821,000,000

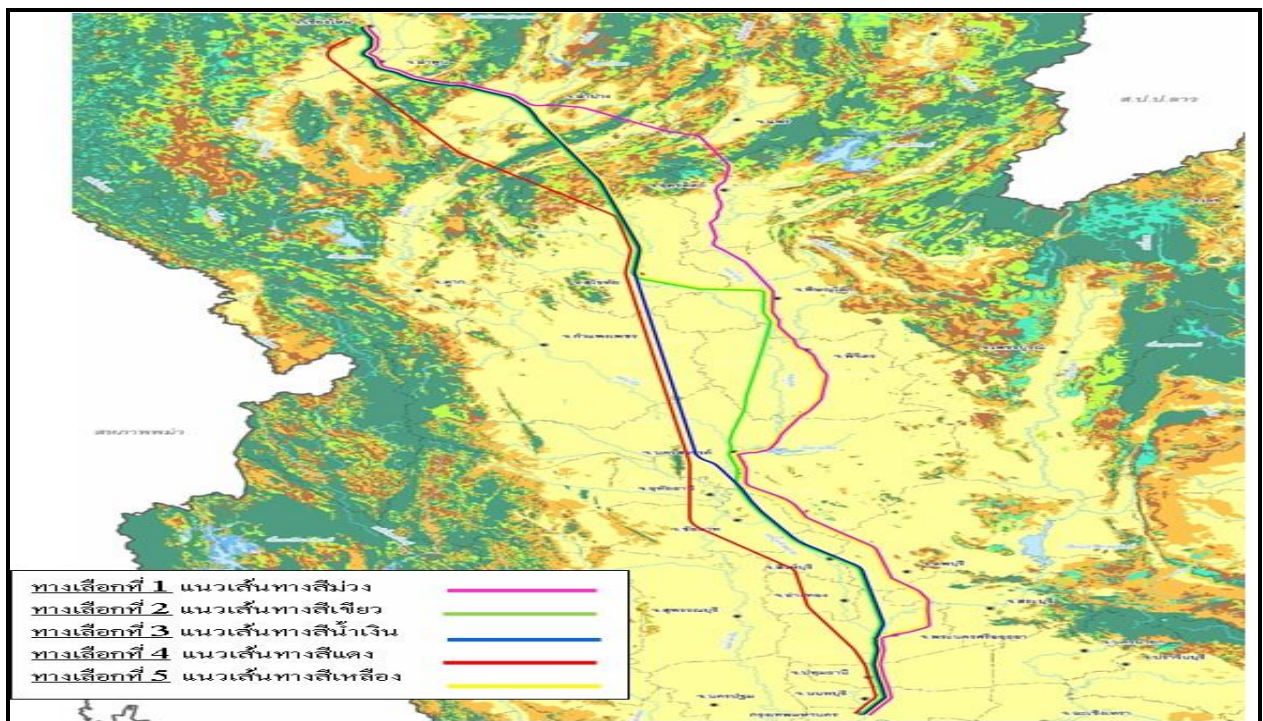
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาที่ดิน										
2. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										
4. ค่างานระบบรถไฟฟ้า										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เส้นทางรถไฟความเร็วสูงและระบบรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสม จากกรุงเทพฯ-เชียงใหม่
2. ประหยัดมูลค่าต่างๆ ในปี พ.ศ. 2565 ดังนี้
 - ประหยัดการใช้รถ 8,557 ล้านบาท
 - ค่าเวลาในการเดินทาง 2,252 ล้านบาท
 - ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ 3,889 ล้านบาท
 - ลดมลพิษ 6,659 ล้านบาท
3. เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้า
4. เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย
5. วัตถุประสงค์
 1. พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ
 2. พัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ก่อสร้างทางรถไฟเป็นทางคู่ขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge)รวมทั้งอาคารสถานีรถไฟ และงานระบบรถไฟฟ้ารองรับรถไฟฟ้าความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย
 2. ประเมินราคางานราง งานระบบ และงานขบวนรถสำหรับรถไฟฟ้าความเร็วสูง โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ
 ระยะที่ 1 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา เนื่องจากเส้นทางช่วงชุมทางบางซื่อ-ชุมทางบ้านภาชีใช้ทางร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่
 ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย / พื้นที่กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา-หนองคาย
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2563
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
3,000,000,000	11,800,000,000	123,950,000,000	-	31,700,000,000	-	170,450,000,000

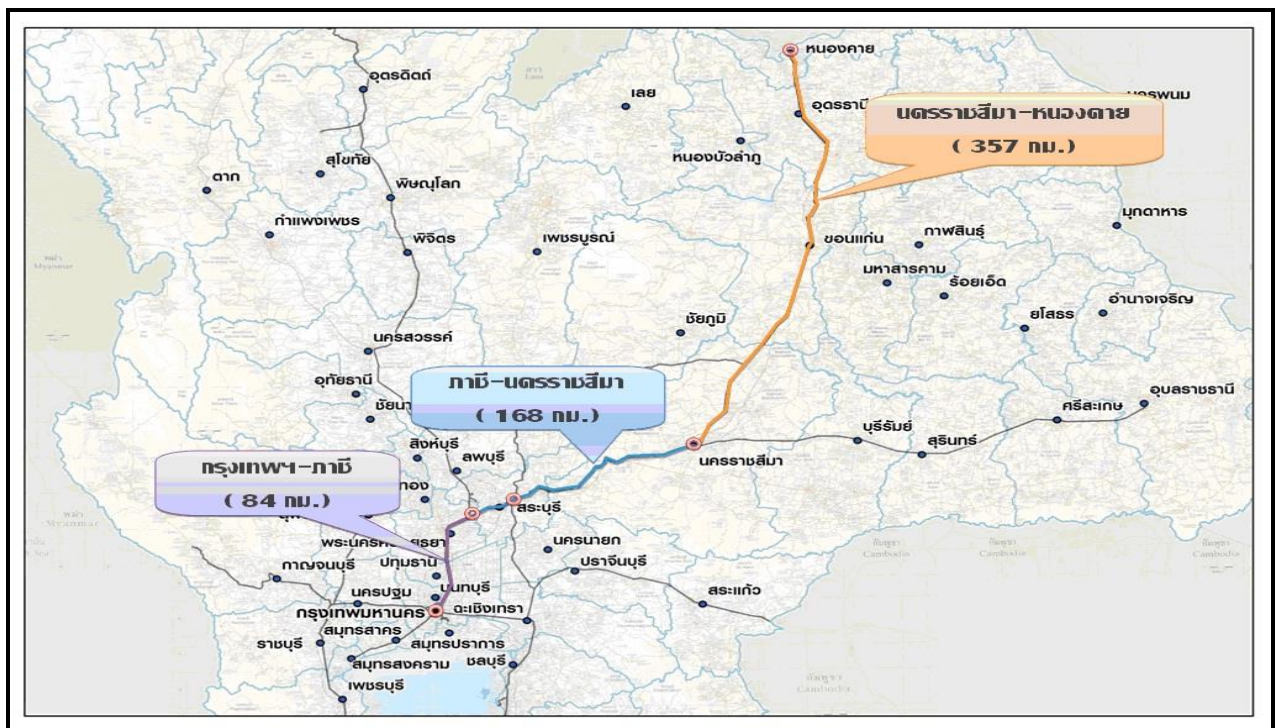
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาที่ดิน										
2. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										
4. ค่างานระบบรถไฟฟ้า										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เส้นทางรถไฟความเร็วสูงและระบบรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสม จากกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย
2. ประหยัดมูลค่าต่างๆ ในปี พ.ศ.2565 ดังนี้
 - ประหยัดการใช้รถ 10,993 ล้านบาท
 - ค่าเวลาในการเดินทาง 5,074 ล้านบาท
 - ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ 2,638 ล้านบาท
 - ลดมลพิษ 5,541 ล้านบาท
3. เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้า
4. เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์
5. วัตถุประสงค์
 1. พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ
 2. พัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หัวหิน-ปาดังเบซาร์
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

แบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน ระยะทาง 225 กิโลเมตร

ระยะที่ 2 ช่วงหัวหิน-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 757 กิโลเมตร (อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ถึงด่านปาดังเบซาร์ จ.สงขลา)

ดำเนินการ

 - (1) ก่อสร้างทางรถไฟเป็นทางคู่ขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) รวมทั้งอาคารสถานีรถไฟ และงานระบบรถไฟฟ้ารองรับรถไฟฟ้าความเร็วสูง
 - (2) ประกวดราคางานราง งานระบบ และงานขบวนรถสำหรับรถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง และดำเนินการตามขั้นตอนก่อสร้างต่อไป
 - (3) การดำเนินการศึกษาออกแบบ และจัดทำเอกสารประกวดราคารถไฟฟ้าความเร็วสูง / พื้นที่กรุงเทพมหานคร-อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์-ด่านปาดังเบซาร์ จ.สงขลา
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
2,500,000,000	5,865,000,000	92,398,900,000	-	23,564,000,000	-	124,327,900,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดจ้างที่ปรึกษาทำ F/S DD และ EIA										
2. จัดหาที่ดิน										
3. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
4. ค่าก่อสร้าง										
5. ค่างานระบบไฟฟ้าและขบวนรถ										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เส้นทางรถไฟความเร็วสูงและระบบรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสม จากกรุงเทพฯ-หัวหิน
2. ประหยัดมูลค่าต่างๆ ในปี พ.ศ.2565 ดังนี้
 - ประหยัดการใช้รถ 2,831 ล้านบาท
 - ค่าเวลาในการเดินทาง 745 ล้านบาท
 - ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ 1,286 ล้านบาท
 - ลดมลพิษ 2,203 ล้านบาท
3. เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้า
4. เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ต่อจากสนามบินสุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา-ระยอง

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ต่อจากสนามบินสุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา-ระยอง

5. วัตถุประสงค์

1. พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ
2. พัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ชลบุรี-ระยอง เพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

1. ก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) รองรับรถไฟความเร็วสูง
2. ติดตั้งงานระบบราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล
3. จัดหาขบวนรถสำหรับรถไฟความเร็วสูง / พื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร จังหวัดฉะเชิงเทรา (อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา อำเภอบ้านโพธิ์) จังหวัดชลบุรี (อำเภอฟานทอง อำเภอเมืองชลบุรี อำเภอสัตหีบ) และจังหวัดระยอง (อำเภอบ้านฉาง อำเภอนิคมพัฒนา อำเภอเมืองระยอง)

ระยะทาง 221 กม.

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
1,800,000,000	4,767,000,000	74,909,000,000	-	19,155,000,000	-	100,631,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาที่ดิน										
2. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										
4. ค่างานระบบรถไฟฟ้า										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เส้นทางรถไฟความเร็วสูง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กรุงเทพฯ) - ระยอง ระยะทาง 221 กม.
 2. ประหยัดมูลค่าต่างๆ ในช่วงเวลา 30 ปี ตลอดโครงการ โดยเฉลี่ยแต่ละปีประหยัดเงินต่างๆ ได้ ดังนี้
 - ประหยัดการใช้รถปีละ 71,459 ล้านบาท
 - ค่าเวลาในการเดินทาง 16,891 ล้านบาท
 - ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ 32,388 ล้านบาท
 - ลดมลพิษ 10,638 ล้านบาท
 - ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าปีละ 7,576 ล้านบาท
 - รวมประหยัดได้เฉลี่ยปีละ 138,952 ล้านบาท
 3. เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ
 4. เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ
- EIRR 13.28%

หมายเหตุ 1.กรณีรัฐบาลลงทุนทั้งหมด

2. รายงานการศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง กุมภาพันธ์ 2556

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ
5. วัตถุประสงค์

1. ขยายโครงข่ายการให้บริการของระบบรางซึ่งจะช่วยเพิ่มช่องทางการเข้าถึงของประชาชน
2. ขยายเส้นทางรถไฟออกไปเพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค
3. พัฒนาระบบขนส่งทางรางอันจะช่วยลดต้นทุนทางโลจิสติกส์ ซึ่งจะสามารถพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
4. สนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค
5. สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคเหนือและเป็นเส้นทางเชื่อมสู่ประเทศพม่า

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการได้ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการและสำรวจ ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2556(ใช้งบประมาณ ปี 54-55) ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตงานดังนี้

1. ก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่อีก 2 ทาง พร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินรถบนทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่ และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ
5. ก่อสร้างรั้ว 2 ข้างทาง ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่
6. เวณคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง / พื้นที่จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดพะเยา และจังหวัดเชียงราย เริ่มต้นจากสถานีเด่นชัย สถานีงาว สถานีพะเยา สถานีเชียงราย ไปสิ้นสุดที่สถานีเชียงของ

รวมระยะทาง ประมาณ 326 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2554 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
1,771,000,000	3,808,000,000	71,696,000,000	-	-	-	77,275,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. เวณคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง										
2. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดการประกวดราคา										
3. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
4. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ซึ่งจะสามารถรองรับการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารระหว่างคุนหมิง-สิงคโปร์ โดยระบบราง
2. ให้บริการการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในเขตประเทศไทย เพื่อเป็นการประหยัดต้นทุนค่าขนส่งของประเทศ
3. ลดการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนน เป็นการประหยัดต้นทุนการซ่อมถนนและการนำเข้าน้ำมันดิบของประเทศ
4. ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ได้อย่างยั่งยืน
5. ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 13.31% ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 1.02%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่-นครพนม

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่-นครพนม
5. วัตถุประสงค์

1. ขยายโครงข่ายการให้บริการของระบบรางซึ่งจะช่วยเพิ่มช่องทางการเข้าถึงของประชาชน
2. ขยายเส้นทางรถไฟออกไปเพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค
3. พัฒนาระบบขนส่งทางรางอันจะช่วยลดต้นทุนทางโลจิสติกส์
ซึ่งจะสามารถพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
4. สนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค
5. สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคอีสาน

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2555 (ใช้งบประมาณ ปี 54-55) โดยมีขอบเขตงานดังนี้

1. ก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่อีก 2 ทาง พร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินรถบนทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่ และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ
5. ก่อสร้างรั้ว 2 ข้างทาง ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ / พื้นที่จังหวัดขอนแก่น จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดนครพนม เริ่มต้นจากสถานีบ้านไผ่ สถานีมหาสารคาม สถานีร้อยเอ็ด สถานีมุกดาหาร และสิ้นสุดที่สถานีนครพนม

รวมระยะทาง ประมาณ 347 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2555 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
743,000,000	3,293,000,000	38,070,000,000	-	-	-	42,106,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. เวเนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง										
2. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดการประกวดราคา										
3. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
4. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชนในพื้นที่ที่โครงการผ่าน สามารถใช้บริการขนส่งได้สะดวกมากยิ่งขึ้น
- 2) ภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่โครงการผ่าน สามารถใช้บริการขนส่งสินค้าได้ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนทางโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ และจะสามารถพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้
- 3) กระตุ้นเศรษฐกิจจากการลงทุนและการจ้างงานในพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาเส้นทางและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง
- 4) ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ได้อย่างยั่งยืน
- 5) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 12.30% ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 0.25%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



**สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย บางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา
(ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าก่อสร้าง)**

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวง
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย บางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา
(ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าก่อสร้าง)
5. วัตถุประสงค์

พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ให้กระจายการพัฒนาสู่ภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศ เป็นเส้นทางที่สามารถแบ่งเบาปริมาณจราจรระหว่างกรุงเทพมหานครและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธินช่วงบางปะอิน-สระบุรี) และทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ ช่วงสระบุรี-นครราชสีมา) ซึ่งมีปริมาณการจราจรสูง

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด 6 ช่องทาง สาย บางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา พร้อมระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยแนวเส้นทางเริ่มจากถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 2 ที่อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 2 ที่จังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศ โดย โครงการทางหลวงพิเศษดังกล่าวจะเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดของทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนและเป็นเส้นทางเลือกในการเดินทางและขนส่งสินค้า และในอนาคตกรมทางหลวงจะได้กำหนดให้เป็นเส้นทางหลวงอาเซียน(ASEAN Highway Network) ในการรองรับ AEC ต่อไป การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ และ EIA ได้รับความเห็นชอบแล้ว / จากถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ที่อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 2 ที่ จังหวัดนครราชสีมา

- ระยะทาง 196 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	6,630,000,000	77,970,000,000	-	-	-	84,600,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										
2. จัดหาที่ดิน										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

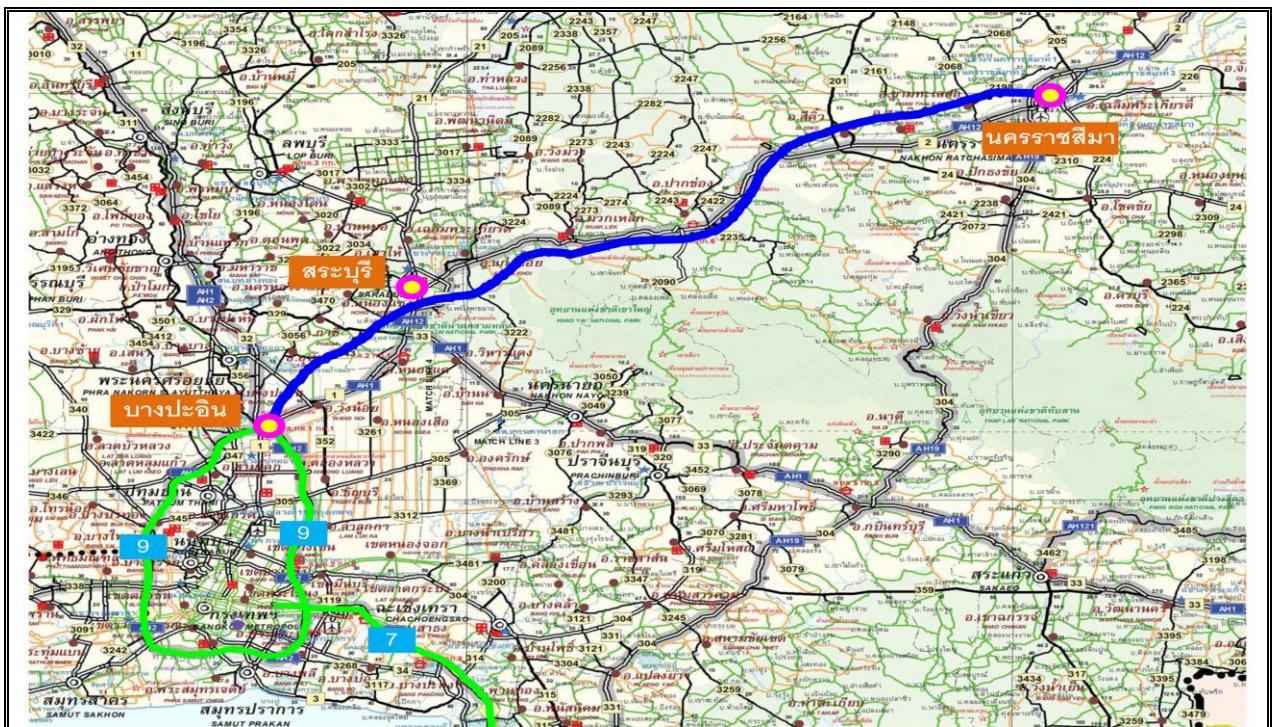
ผลประโยชน์ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

- 1.ลดระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย 1 ชั่วโมง/คัน
- 2.ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ EIRR=19.0%
- 3.การจ้างงานเพิ่มขึ้นเมื่อมีโครงการประมาณ 6,000 ตำแหน่ง
- 4.ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ(VOC Saving)=6,620 ล้านบาท/ปี (ปี2560)และ=5,043 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
- 5.ประหยัดมูลค่าเวลาในการเดินทาง(VOT Saving)=5,493 ล้านบาท/ปี (ปี2560)และ=8,125 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
- 6.ลดมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุ(ACC Saving)=667 ล้านบาท/ปี

ผลประโยชน์อื่นๆ

1. กระตุ้นการพัฒนาสู่ภูมิภาค
2. ลดต้นทุนการเดินทางขนส่งสินค้าทางถนน
3. ลดความแออัดของจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2
4. ลดอุบัติเหตุทางถนน
5. พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



**สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย บางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี
(ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)**

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวง
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย บางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)
5. วัตถุประสงค์

เป็นเส้นทางที่สามารถแบ่งเบาปริมาณจราจรระหว่างกรุงเทพมหานครและภาคตะวันตกบนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ซึ่งมีปริมาณการจราจรสูงขึ้น เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่งสินค้าให้เป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น และเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและประเทศพม่าและท่าเรือน้ำลึกทวายเพื่อเป็นประตูการค้าโลก ที่สำคัญแห่งใหม่ในอนาคตรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อกระจายการพัฒนาสู่ภูมิภาค และลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด 4-6 ช่องทาง สาย บางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี พร้อมระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศ โดยโครงการอยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการตามรูปแบบ PPP

ทั้งนี้เส้นทางดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษด้านตะวันตกและเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษสู่ภาคใต้ของประเทศ(ทางหลวงพิเศษสายนครปฐม-ชะอำ)ในอนาคตต่อไป

ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ และ EIA ได้รับความเห็นชอบแล้ว ครม. (สัญญา จ.กาญจนบุรี) มีมติเมื่อ 20 พ.ค.2555 มอบหมาย คค.พิจารณาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับการพัฒนาท่าเรือทวายและเปิดด่านบ้านพุน้ำร้อน พร้อมทั้งจัดลำดับความสำคัญ ก่อนเสนอ ครม.พิจารณาต่อไป / แนวเส้นทางเริ่มจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 วงแหวนด้านตะวันตก บริเวณแยกต่างระดับบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรีไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 324 ที่จังหวัดกาญจนบุรี - ระยะทาง 96 กม.

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	5,420,000,000	-	-	-	-	5,420,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาที่ดิน										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

ผลประโยชน์ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

- 1.ลดระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย 45 นาที/คัน
- 2.ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ EIRR=15%
- 3.การจ้างงานเพิ่มขึ้นเมื่อมีโครงการประมาณ 3,000 ตำแหน่ง
- 4.ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ(VOC Saving)=1,219 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=2,464 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
- 5.ประหยัดมูลค่าเวลาในการเดินทาง(VOT Saving)=1,162 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=1,629 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
- 6.ลดมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุ(ACC Saving)=73 ล้านบาท/ปี

ผลประโยชน์อื่นๆ

1. สนับสนุนท่าเรือน้ำลึก ห้วย
2. พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศ
3. ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศ
4. ลดอุบัติเหตุทางถนน
5. กระจ่ายการพัฒนาสู่ภูมิภาคตะวันตกของประเทศ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย พัทยา - มาบตาพุด (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวง
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย พัทยา - มาบตาพุด (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)
5. วัตถุประสงค์

เป็นเส้นทางที่จะสามารถแบ่งเบาปริมาณการจราจรระหว่างกรุงเทพมหานครและภาคตะวันออกบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ซึ่งมีปริมาณการจราจรสูง เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่งสินค้าให้เป็นไปอย่างสะดวกและปลอดภัยมากขึ้นและเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชาและประเทศในกลุ่มสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดจีนรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 กระจายการพัฒนาสู่ภูมิภาค เชื่อมโยงนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดกับท่าเรือแหลมฉบัง พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศ สนับสนุนระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด เป็นเส้นทางต่อเนื่องจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ช่วงชลบุรี-พัทยา โดยกรมทางหลวงจะต่อขยายจากพัทยาไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท) ระยะทาง 33 กิโลเมตร จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วง พัทยา - มาบตาพุด เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศ โดยกรมทางหลวงมีแผนงานที่จะนำเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมาใช้ในการก่อสร้าง ทั้งนี้โครงข่ายทางหลวงพิเศษดังกล่าวจะสนับสนุนและอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและขนส่งสินค้าไปยังนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและพื้นที่ตะวันออก

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ตอน ชลบุรี - พัทยา ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จและ EIA อยู่ระหว่าง สผ.พิจารณา ขณะนี้อยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียด / ต่อจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วง ชลบุรี - พัทยา ไป บรรจบทางหลวงหมายเลข 3 สุขุมวิท ช่วง มาบตาพุด
- ระยะทาง 32 กม

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	1,800,000,000	-	-	-	-	1,800,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาที่ดิน										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

ผลประโยชน์ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

- 1.ลดระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย 20 นาที/คัน
- 2.ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ EIRR=17.4%
- 3.การจ้างงานเพิ่มขึ้นเมื่อมีโครงการประมาณ 1,200 ตำแหน่ง
- 4.ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ(VOC Saving)=854 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=1,042 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
- 5.ประหยัดมูลค่าเวลาในการเดินทาง(VOT Saving)=728 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=1,044 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
- 6.ลดมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุ(ACC Saving)=38 ล้านบาท/ปี

ผลประโยชน์อื่นๆ

1. ลดต้นทุนค่าขนส่งทางถนนของประเทศ
2. พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศ
3. ลดปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3, 36 ที่แออัด
4. ลดอุบัติเหตุทางถนน
5. ลดภาระงบประมาณ บำรุงรักษาถนน ของประเทศ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



3. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว
วงเงิน 593,801.52 ล้านบาท

3.1 แผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง

วงเงิน 472,448.12 ล้านบาท

1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	38,469.00	ล้านบาท
2)	โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - ม. ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	5,412.72	ล้านบาท
3)	โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท	28,574.01	ล้านบาท
4)	โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน	6,243.00	ล้านบาท
5)	โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา	7,527.04	ล้านบาท
6)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง-บางแค	50,620.01	ล้านบาท
7)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ	20,458.20	ล้านบาท
8)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	58,590.08	ล้านบาท
9)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	58,624.00	ล้านบาท
10)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ - บางปู	13,344.84	ล้านบาท
11)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี	115,054.50	ล้านบาท
12)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ	12,224.22	ล้านบาท
13)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	57,306.50	ล้านบาท

สรุปรายละเอียดโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง
5. วัตถุประสงค์
 1. เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม
 2. ช่วยประหยัด และลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ
 3. ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง
 4. ทำให้การเชื่อมโยงโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าสายสีแดงสมบูรณ์
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟ เริ่มต้นจากสถานีบางซื่อ สถานีพญาไท และสิ้นสุดที่สถานีมักกะสัน ระยะทาง 7.6 กิโลเมตร
 2. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟ เริ่มต้นจากสถานีบางซื่อ ไปสิ้นสุดที่สถานีหัวลำโพง ระยะทาง 11.0 กิโลเมตร
 3. งานก่อสร้างอาคารสถานี รวมทั้งสิ้น 7 สถานี ได้แก่ สถานีมักกะสัน สถานีพญาไท สถานีราชวิถี สถานีสามเสน สถานียมราช สถานียศเส และสถานีหัวลำโพง
 4. งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม / กรุงเทพมหานคร (เขตบางซื่อ เขตพญาไท เขตดุสิต)

ระยะทางรวม 25.9 กม.

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
1,140,000,000	150,000,000	22,190,000,000	-	14,989,000,000	-	38,469,000,000

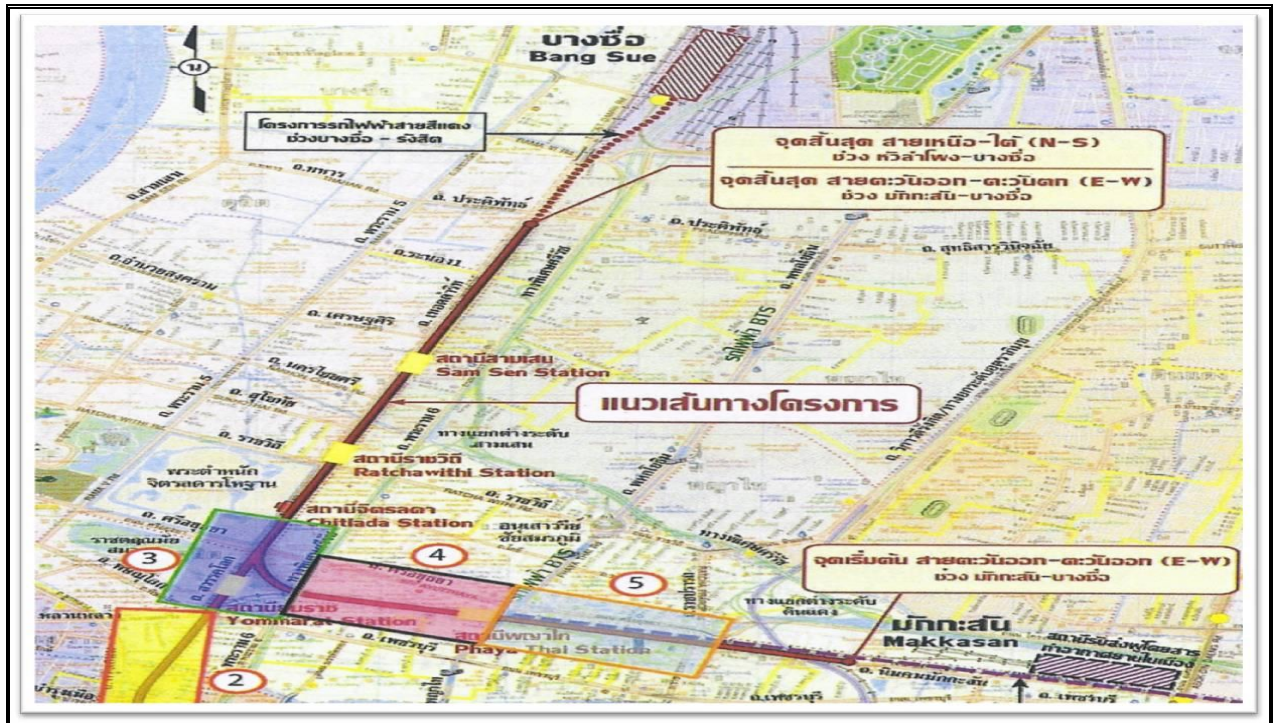
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดทำ TOR /เอกสารประกวดราคา										
2. จัดหาที่ดิน										
3. ค่าจ้างงานรื้อย้าย										
4. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
5. ค่าก่อสร้าง										
6. ค่างานระบบไฟฟ้า เครื่องกล และตู้รถไฟ										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน-สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม-เกิดการพัฒนาก่อสร้างอุตสาหกรรม การค้า และบริการ ของพื้นที่ต่างๆ ในเขตเมืองตามแนวทางที่รถไฟฟ้าผ่าน
- 3) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 29.91%
ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 10.66 %

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
5. วัตถุประสงค์
 1. เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม
 2. เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการเดินทาง รถไฟฟ้าทางไกล รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รวมทั้งรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของการรถไฟ
 3. ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ
 4. ช่วยประหยัด และลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ
 5. ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟจากสถานีรังสิตไปจนถึงสถานี ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต โดยมีแนวเส้นทางขนานกับทางรถไฟสายเหนือ
 2. งานก่อสร้างสถานีทั้งสิ้น 4 สถานี ได้แก่ สถานีคลองหนึ่ง สถานี ม.กรุงเทพ สถานีเชียงราก และสถานี ม.ธรรมศาสตร์
 3. งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม / จังหวัดปทุมธานี (อำเภอลำลูกกา อำเภอธัญบุรี และอำเภอคลองหลวง)

ระยะทาง 10.00 กิโลเมตร
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
150,680,000	-	2,186,530,000	-	3,075,510,000	-	5,412,720,000

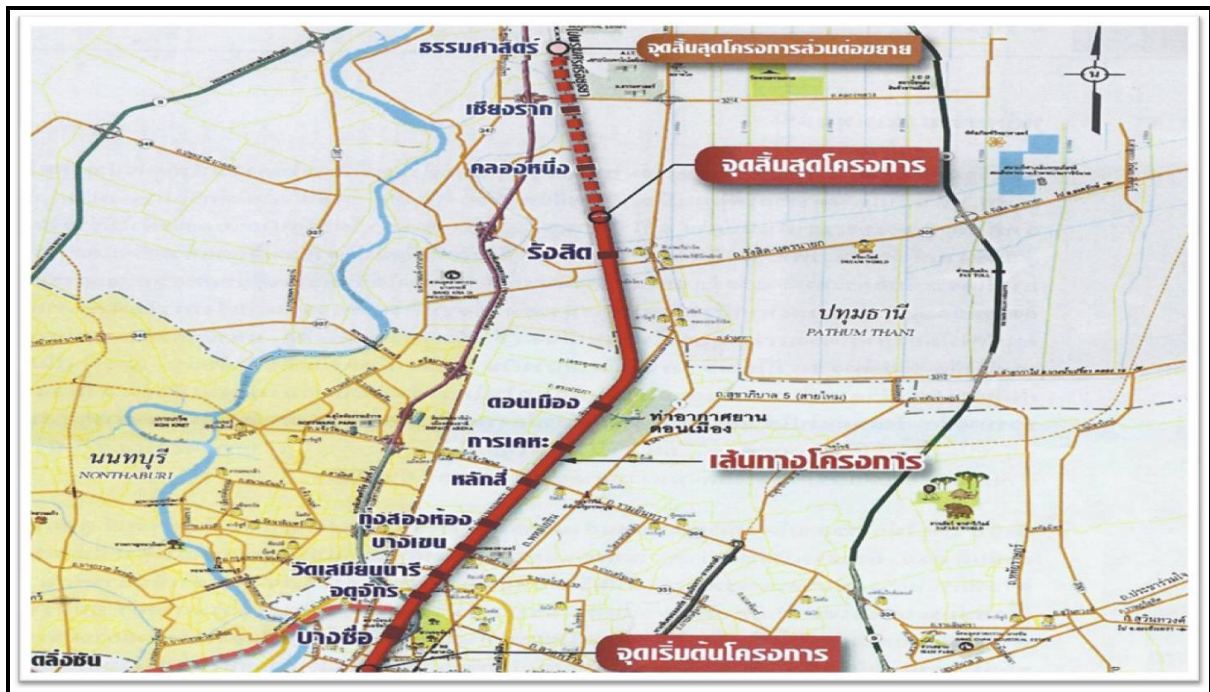
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดทำ TOR /เอกสารประกวดราคา										
2. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										
4. ค่างานระบบไฟฟ้า เครื่องกล และตู้รถไฟ										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน-สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม-เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรม การค้า และบริการ ของพื้นที่ต่างๆ ในเขตเมืองตามแนวทางที่รถไฟฟ้าผ่าน
- 3) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 25.42%
ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 8.98%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท
5. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างกลางเมืองกรุงเทพฯ กับบริเวณชานเมืองและปริมณฑล เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
สนับสนุนให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น ลดปริมาณการจราจร ความแออัด
และมลภาวะทางถนน ช่วยลดปริมาณการใช้พลังงานในภาพรวมของกรุงเทพมหานครและของประเทศ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

1. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟ เริ่มต้นจากสถานีพญาไทของโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) วิ่งไปตามแนวเขตทางรถไฟ จนถึงสถานีบริเวณสถานีดอนเมือง
2. งานก่อสร้างสถานีทั้งสิ้น 5 สถานี ได้แก่ สถานีราชวิถี สถานีกลางบางซื่อ สถานีบางเขน สถานีหลักสี่ และสถานีดอนเมือง
3. งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม / กรุงเทพมหานคร (เขตพญาไท เขตดินแดง เขตดุสิต เขตบางซื่อ เขตจตุจักร เขตหลักสี่ เขตดอนเมือง)

ระยะทางรวมโดยประมาณ 21.8 กม.

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
1,021,010,000	301,000,000	15,422,990,000	-	11,829,010,000	-	28,574,010,000

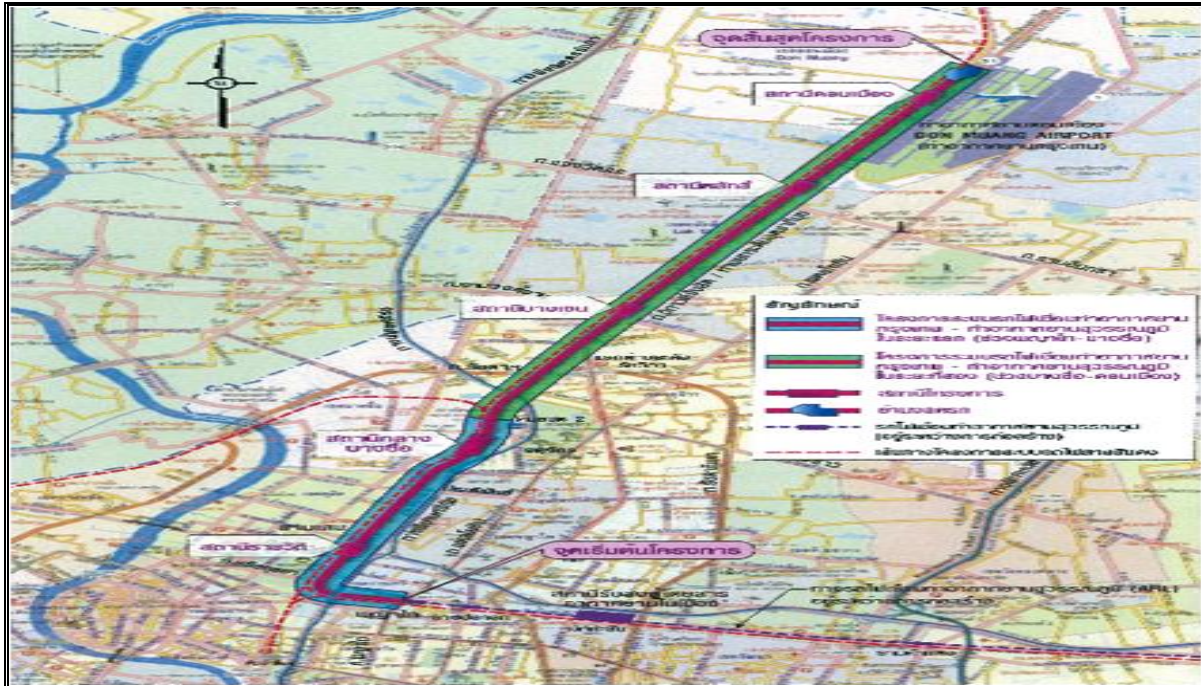
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาที่ดิน										
2. ค่าก่อสร้าง										
3. ค่าระบบไฟฟ้า เครื่องกล และตู้รถไฟ										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษา										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน-สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม-เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรม การค้า และบริการ ของพื้นที่ต่างๆ
ในเขตเมืองตามแนวทางที่รถไฟฟ้าผ่าน
- 3) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 18.75%
ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 5.32%
หมายเหตุ รายงานการบริการที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียด โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ
เชื่อมท่าอากาศยานกรุงเทพ-สุวรรณภูมิ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน
5. วัตถุประสงค์
 1. เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม
 2. เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการเดินทาง รถไฟฟ้าทางไกล รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รวมทั้งรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของการรถไฟฟ้า
 3. ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ
 4. ช่วยประหยัด และลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ
 5. ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. งานจัดหาขบวนรถไฟฟ้า
 2. งานติดตั้งระบบไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณของโครงการ เริ่มต้นจากทางเหนือของสถานีบางซื่อ ประมาณ 800 เมตร วิ่งขนานกับแนวทางรถไฟสายใต้ในปัจจุบัน ผ่านสถานีบางซื่อ สถานีบางบำหรุ และสิ้นสุดที่สถานีตลิ่งชัน / กรุงเทพมหานคร (เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน)

ระยะทางรวม 15.263 กิโลเมตร
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2551 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบรถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	รวม
89,880,000	-	-	-	6,153,120,000	-	6,243,000,000

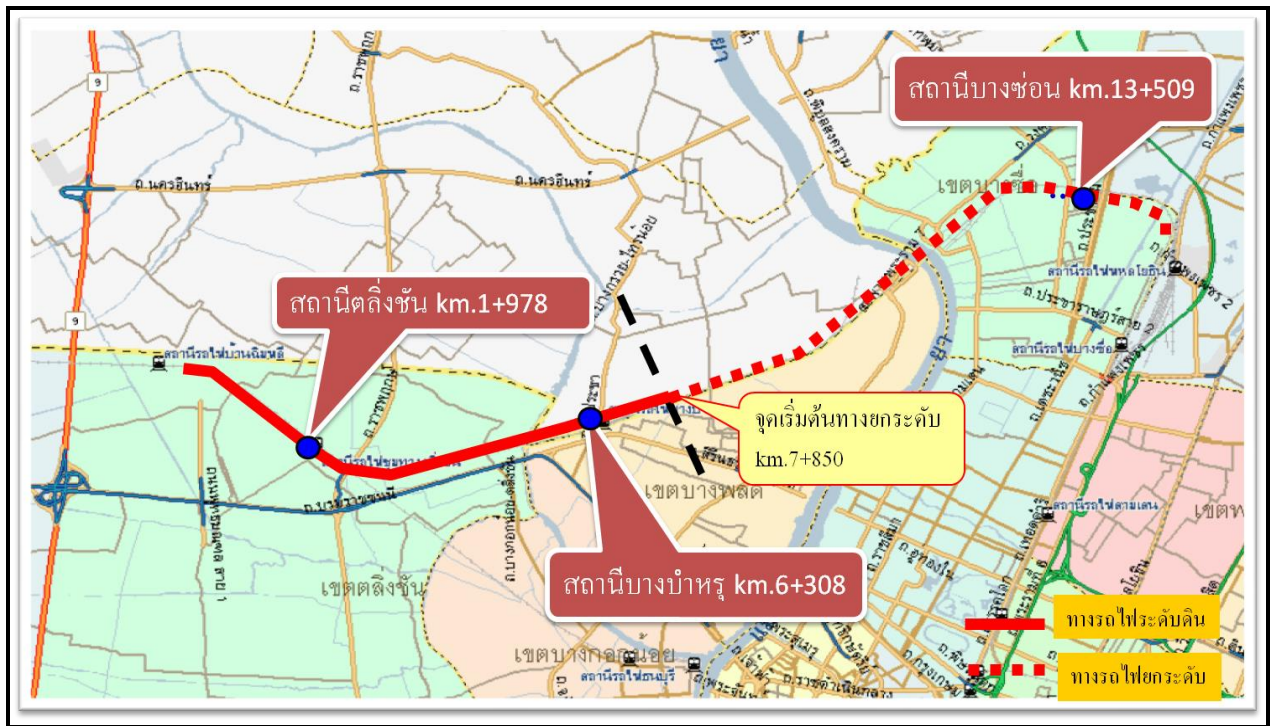
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่างานระบบไฟฟ้า เครื่องกล และรถตู้ไฟฟ้า										
2. ค่าที่ปรึกษางานไฟฟ้า เครื่องกล										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน-สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม-เกิดการพัฒนาก่อสร้างอุตสาหกรรม การค้า และบริการ ของพื้นที่ต่างๆ ในเขตเมืองตามแนวทางที่รถไฟฟ้าผ่าน
- 3) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 12.70%
ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 8.8%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา
5. วัตถุประสงค์
 1. เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม
 2. เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการเดินทาง รถไฟฟ้าทางไกล รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รวมทั้งรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของการรถไฟฯ
 3. ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ
 4. ช่วยประหยัด และลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ
 5. ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. งานก่อสร้างขยายแนวเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) จากตลิ่งชันออกไปจนถึงอำเภอศาลายา ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายจากโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน มีจุดเริ่มต้นบริเวณด้านหน้าศาลตลิ่งชัน และต่อเนื่องไปทางด้านตะวันตกแนวเส้นทางลัดไปกับทางรถไฟสายตะวันตก หรือสายใต้ในปัจจุบัน โดยผ่านสถานีบ้านฉิมพลีและสิ้นสุดที่บริเวณสถานีศาลายา
 2. งานก่อสร้างสถานีทั้งสิ้น 4 สถานี ได้แก่ สถานีบ้านฉิมพลี สถานีพุทธมณฑลสาย 2 สถานีศาลาธรรมสพน์ และสถานีศาลายา
 3. งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม / กรุงเทพมหานคร (เขตตลิ่งชัน) และจังหวัดนครปฐม (อำเภอพุทธมณฑล)

ระยะทาง 14 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบรถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	รวม
228,940,000	-	5,790,050,000	-	1,508,050,000	-	7,527,040,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดทำ TOR /เอกสารประกวดราคา										
2. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										
4. ค่างานระบบไฟฟ้า เครื่องกล และตู้รถไฟ										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- 1) ภาคประชาชน-สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัยและเวลา
- 2) ภาคอุตสาหกรรม-เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรม การค้า และบริการ ของพื้นที่ต่างๆ ในเขตเมืองตามแนวเส้นทางที่รถไฟฟ้ามุ่งผ่าน
- 3) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 25.54%
ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ 16.27%

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และ ช่วงหัวลำโพง - บางแค

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
4. ชื่อโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และ ช่วงหัวลำโพง - บางแค
5. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขยายการให้บริการของโครงข่ายรถไฟฟ้า และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจากบริเวณชานเมือง เข้ามายังพื้นที่ใจกลางเมือง

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้าง เริ่มก่อสร้างปี 2554 โดยใช้เงินกู้ในประเทศ และจะเริ่มใช้เงินกู้ พรบ. ตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นไปจนสิ้นสุดโครงการในปี 2560 / โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค มีเส้นทางเริ่มจากจุดปลายโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ที่บริเวณหัวลำโพง ลอดข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านย่านเยาวราช เพลินกรุง วังสราญรมย์ ปากคลองตลาด บางกอกใหญ่ ท่าพระ เพชรเกษม และสิ้นสุดที่บางแค มีสถานีจำนวน 11 สถานี เป็นสถานีใต้ดิน 4 สถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีวังบูรพา (เป็นสถานีใต้ดินร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ) สถานีสนามไชย สถานีอิสรภาพ สถานียกระดับ 7 สถานี ได้แก่ สถานีท่าพระ (เป็นสถานีร่วมกับรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) สถานีบางไผ่ สถานีบางหว้า สถานีเพชรเกษม 48 สถานีภาษีเจริญ สถานีบางแค สถานีหลักสอง

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ มีเส้นทางเริ่มต้นจากบางซื่อ ซึ่งเป็นปลายทางของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ผ่านถนนประชาราษฎร์สาย 2 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปตามแนวถนนจรัญสนิทวงศ์ และสิ้นสุดที่บริเวณสี่แยกท่าพระ เป็นสถานียกระดับ 10 สถานี ได้แก่ สถานีเตาปูน (เป็นสถานีร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) สถานีบางโพ สถานีบางอ้อ สถานีบางพลัด สถานีสิริธร (เป็นสถานีร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-บางบำหรุ) สถานีบางยี่ขัน สถานีบางขุนนนท์ สถานีแยกไฟฉาย สถานีจรัญสนิทวงศ์ 13 สถานีท่าพระ (เป็นสถานีร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค

ช่วงหัวลำโพง - บางแค ระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร มีโครงสร้างเป็นแบบใต้ดิน 6.5 กม. (ช่วงหัวลำโพง-ท่าพระ) และแบบยกระดับ 7.5 กม. (ช่วงท่าพระ-บางแค)

ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร เป็นโครงสร้างแบบยกระดับทั้งหมด

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2554 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
1,439,230,000	-	27,039,780,000	-	22,141,000,000	-	50,620,010,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										
2. ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า										
3. ค่าจ้างที่ปรึกษางานโยธา										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษางานระบบรถไฟฟ้า										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- ผลผลิต (output)

มีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้นอีก 27 กม. ภายในปี 2559

- ผลลัพธ์ (outcome)

มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นประมาณ 225,790 คน/วัน (ประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปี 2560)

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

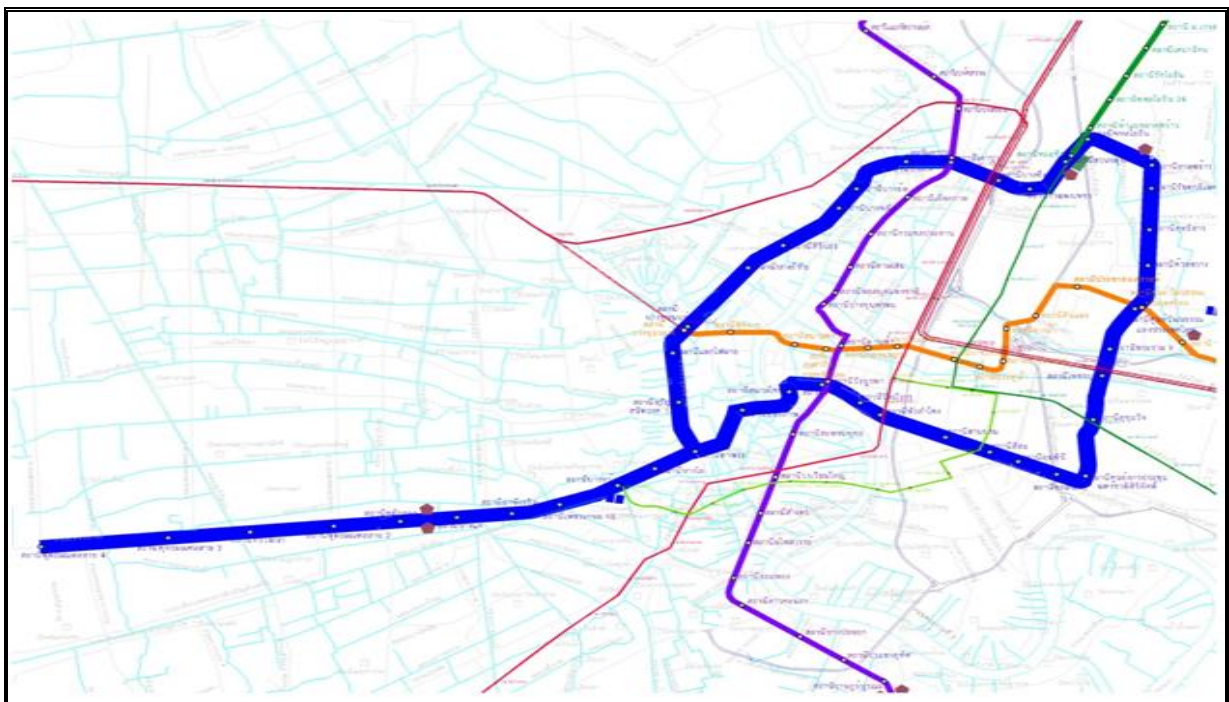
โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

- ผลตอบแทนทางด้านสังคม

เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง

ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงแบบริ้ง - สมุทรปราการ

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
4. ชื่อโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงแบบริ้ง - สมุทรปราการ
5. วัตถุประสงค์

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้าง เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี 2555 โดยใช้เงินกู้ในประเทศ และจะใช้เงินกู้ พรบ. ตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นไปจนสิ้นสุดโครงการในปี 2560

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบบริ้ง-สมุทรปราการ มีเส้นทางเริ่มต้นบริเวณปากซอยสุขุมวิท 107 (แบบริ้ง) เป็นทางยกระดับไปตามแนวเกาะกลางของถนนสุขุมวิท ผ่านคลองสำโรง แยกเทพารักษ์ แยกปู่เจ้าสมิงพราย แยกศาลากลางจะเลี้ยวซ้ายไปตามถนนสุขุมวิท จนถึงบริเวณแยกการไฟฟ้า ผ่านถนนแพรกษา แยกสายลวด จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณหน้าสถานีไฟฟ้าย่อยบางปิ้ง

สถานียกระดับ จำนวน 9 สถานี ประกอบด้วย สถานีสำโรง สถานีปู่เจ้าสมิงพราย สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเจ้าเอราวัณ สถานีโรงเรียนนายเรือ สถานีสมุทรปราการ สถานีศรีนครินทร์ สถานีแพรกษา สถานีสายลวด และสถานีเคหะสมุทรปราการ / ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2555 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
660,000,000	-	10,669,190,000	-	9,129,010,000	-	20,458,200,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										
2. ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า										
3. ค่าจ้างที่ปรึกษางานโยธา										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษางานระบบรถไฟฟ้า										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- ผลผลิต (output)

มีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้นอีก 13 กม. ภายในปี 2560

- ผลลัพธ์ (outcome)

มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นประมาณ 113,400 คน/วัน (ประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปี 2560)

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน
ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง

สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น
ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

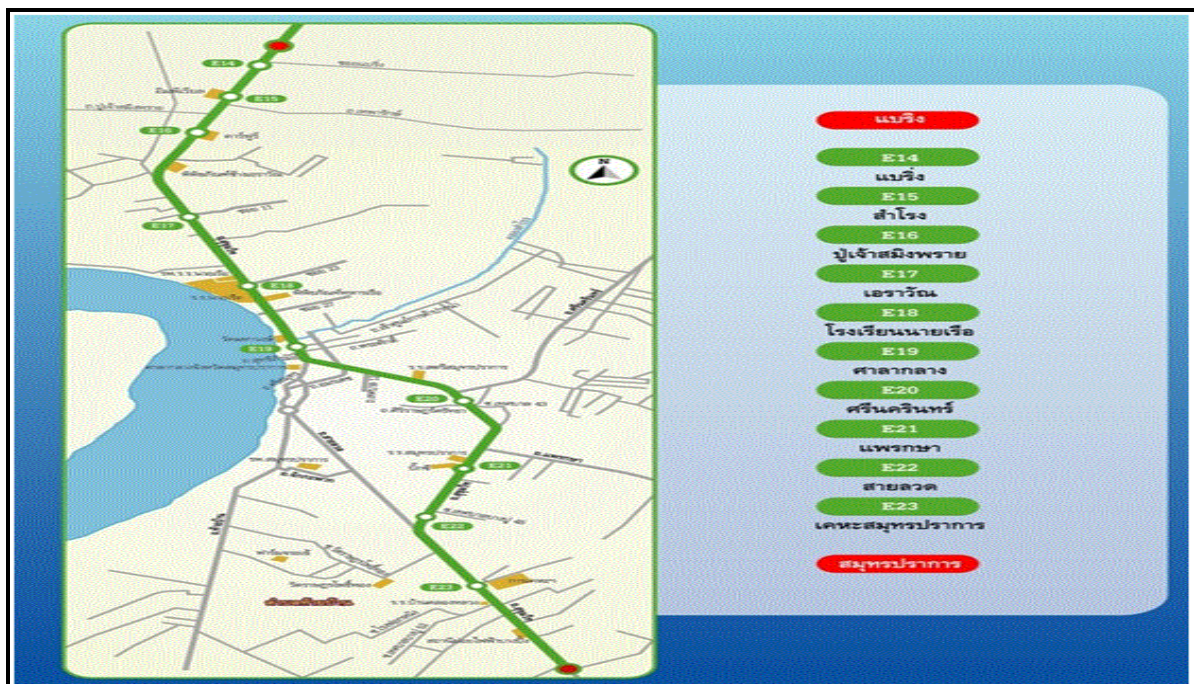
- ผลตอบแทนทางด้านสังคม

เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง

ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน

ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
4. ชื่อโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต
5. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มบทบาท ขีดความสามารถ และประสิทธิภาพของการเดินทาง
เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งจะช่วยลดการสูญเสียพลังงาน
และทำให้สภาวะแวดล้อมดีขึ้น

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี 2557 และเริ่มใช้เงินกู้ พรบ. ตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นไปจนสิ้นสุดโครงการในปี 2561

โครงการเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดเส้นทาง แนวสายทางเริ่มจากจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีหมอชิต
วิ่งตรงไปตามแนวถนนพหลโยธิน ข้ามทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์บริเวณห้าแยกลาดพร้าว ผ่านแยกรัชโยธิน แยก
ม.เกษตรศาสตร์ ไปจนถึงพหลโยธินซอย 66 แนวเส้นทางจะเบี่ยงออกไปด้านซ้าย ไปจนถึงอนุสาวรีย์หลักสี่
จากนั้นถึงจะกลับมาอยู่บนเกาะกลางถนนพหลโยธิน จนถึงสุดเขตกองทัพอากาศ แล้วเลี้ยวขวาตัดเข้าถนนลำลูกกา
ถึงคูคต

สถานี จำนวน 16 สถานี ประกอบด้วย สถานีห้าแยกลาดพร้าว สถานีพหลโยธิน 24 สถานีรัชโยธิน สถานีเสนานิคม
สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ สถานีกรมป่าไม้ สถานีบางบัว สถานีกรมทหารราบที่ 11 สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ
สถานีอนุสาวรีย์หลักสี่ สถานีสายหยุด สถานีสะพานใหม่ สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช
สถานีพิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ สถานี กม.25 และสถานีคูคต / ระยะทางประมาณ 19 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
1,703,050,000	7,606,160,000	29,225,000,000	-	20,055,870,000	-	58,590,080,000

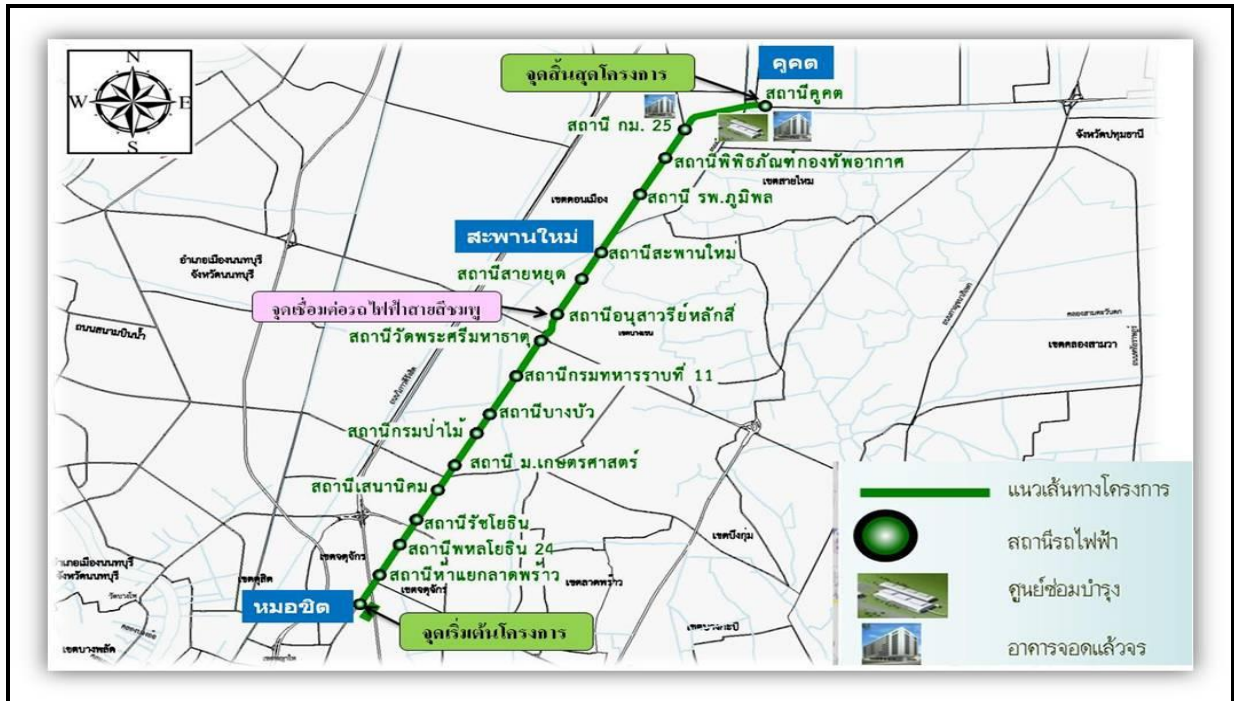
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
2. ค่าก่อสร้าง										
3. ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษางานโยธา										
5. ค่าจ้างที่ปรึกษางานระบบรถไฟฟ้า										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา
- โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน
- ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ
- เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง
- ผลตอบแทนทางด้านสังคม
- เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง
- ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
4. ชื่อโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี
5. วัตถุประสงค์

ระบบขนส่งมวลชนขนาดรองเพื่อรองรับการเดินทางระหว่างจังหวัดนนทบุรีกับเขตมีนบุรี หรือเป็นการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างพื้นที่ฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือกับฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งมีแนวโน้มการขยายตัวของเมืองเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงรองรับการก่อสร้างศูนย์ราชการแห่งใหม่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี 2557 และใช้เงินกู้ พรบ. ตั้งแต่ปี 2556 (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)เป็นต้นไป จนถึงสิ้นสุดโครงการในปี 2560

โครงการเริ่มต้นจากบริเวณใกล้ทางแยกแคราย ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ไปตามถนนติวานนท์ เบนเข้าสู่ถนนแจ้งวัฒนะที่ห้าแยกปากเกร็ด ผ่านเมืองทองธานี ผ่านศูนย์ราชการแห่งใหม่ ไปเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ที่แยกหลักสี่บนถนนวิภาวดีรังสิต

และเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ บนถนนพหลโยธิน

บริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ จากนั้นจะวิ่งไปบนถนนรามอินทราจนถึงทางแยกมีนบุรี

แล้ววิ่งเข้าสู่เมืองมีนบุรี ตามแนวถนนสีหบุรานุกิจจนถึงสะพานข้ามคลองสามวา

จะเลี้ยวขวาข้ามคลองแสนแสบและข้ามถนนรามคำแหง หรือสุขาภิบาล 3

โดยมีสถานีปลายทางที่บริเวณใกล้แยกถนนรามคำแหง-ร่มเกล้า ซึ่งจะเป็นสถานีเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ สถานียกระดับ จำนวน 30 สถานี ประกอบด้วย สถานีปลายทาง 25 สถานี และสถานีเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนต่างสาย จำนวน 5 สถานี มีสถานีที่จอดแล้วจร 2 แห่ง และศูนย์ซ่อมบำรุงจำนวน 2 แห่ง / ระยะทางรวม 34.5 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
1,894,000,000	6,847,000,000	26,731,000,000	-	23,152,000,000	-	58,624,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
2. ค่าก่อสร้าง										
3. ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ										
5. Provisional Sum										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- ผลผลิต (output)

มีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้นอีก 34.5 กิโลเมตร ภายในปี พ.ศ. 2560

- ผลลัพธ์ (outcome)

มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นประมาณ 218,000 คน/วัน (ประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปี 2562)

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

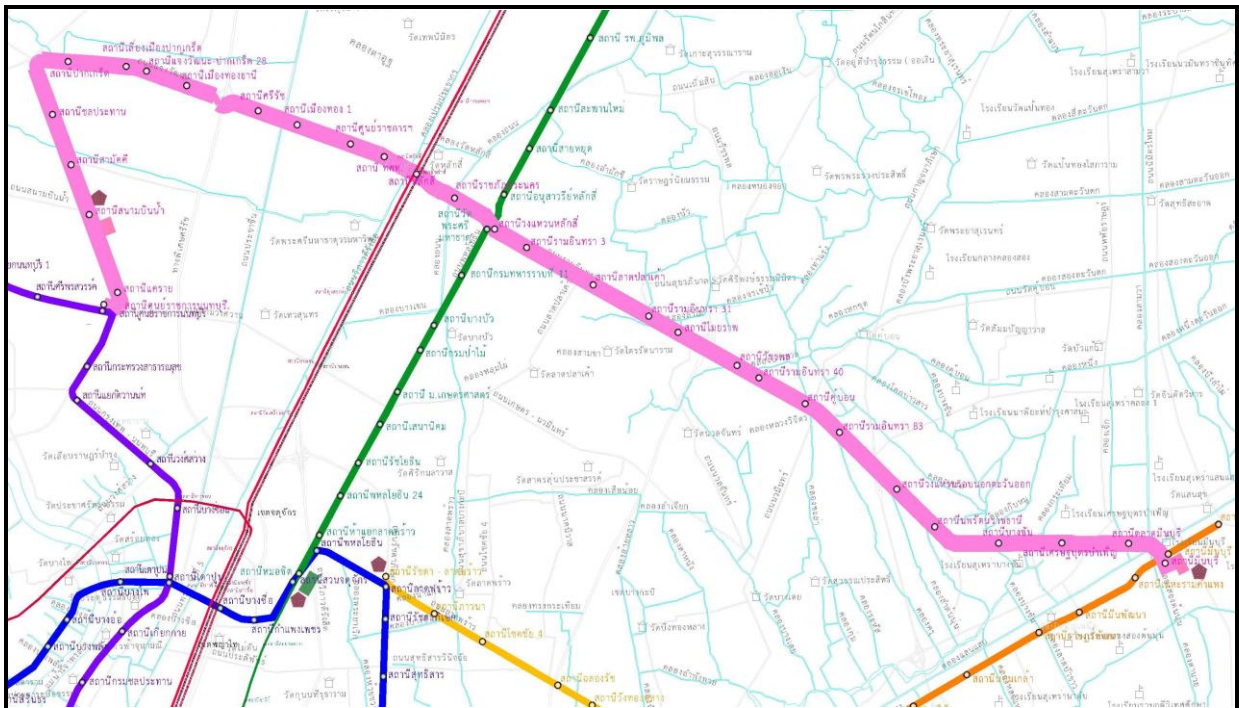
โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

- ผลตอบแทนทางด้านสังคม

เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง

ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ - บางปู

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
4. ชื่อโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ - บางปู
5. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มบทบาท ชีตความสามารถ และประสิทธิภาพของการเดินทาง เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัด ซึ่งจะช่วยลดการสูญเสียพลังงาน และทำให้สภาวะแวดล้อมดีขึ้น

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี 2559 และใช้เงินกู้ พรบ. ตั้งแต่ปี 2558 (งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน) เป็นต้นไปจนสิ้นสุดโครงการในปี 2563 เป็นส่วนต่อขยายจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ เป็นโครงการยกระดับทั้งหมด มีเส้นทางอยู่ตามแนวเกาะกลางของสุขุมวิท เริ่มต้นที่สถานีเคหะสมุทรปราการ มุ่งหน้าทางทิศตะวันออก ผ่านนิคมอุตสาหกรรมบางปู จนถึงสถานีตากอากาศบางปู / ระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2558 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2563
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
472,510,000	132,000,000	8,697,010,000	-	4,043,320,000	-	13,344,840,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
2. ค่าก่อสร้าง										
3. ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

- ผลตอบแทนทางด้านสังคม

เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง

ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย- มีนบุรี

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
4. ชื่อโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย- มีนบุรี
5. วัตถุประสงค์

เพื่อเชื่อมโยงฝั่งตะวันออก - ตะวันตกของกรุงเทพมหานคร และรองรับการเดินทางของประชาชนเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมือง

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี 2557 และใช้เงินกู้ พรบ. ตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นไป จนสิ้นสุดโครงการในปี 2563
แนวเส้นทางโครงการเป็นรูปแบบเส้นทางใต้ดิน
เริ่มต้นโดยเชื่อมกับรถไฟฟ้าใต้ดินสายเฉลิมรัชมงคลที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
แล้วเบี่ยงเข้าแนวถนนประชาอุทิศ ตัดผ่านถนนประดิษฐ์มนูธรรม เข้าซอยรามคำแหง 39 เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรามคำแหง
ผ่านแยกลำสาละ และเริ่มเป็นโครงสร้างยกระดับบริเวณถนนรามคำแหง บริเวณสุขาภิบาล 3 ผ่านถนนกาญจนาภิเษก
สิ้นสุดที่จุดตัดกับถนนร่มเกล้าบริเวณมีนบุรี / ระยะทางประมาณ 21.8 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2563
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
5,024,540,000	4,721,400,000	90,694,510,000	-	14,614,050,000	-	115,054,500,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
2. ค่าก่อสร้าง										
3. ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- ผลผลิต (output)

มีรถไฟผ่านส่งมวลชนเพิ่มขึ้นอีก 21.8 กิโลเมตร ภายในปี พ.ศ. 2562

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน
ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ
เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

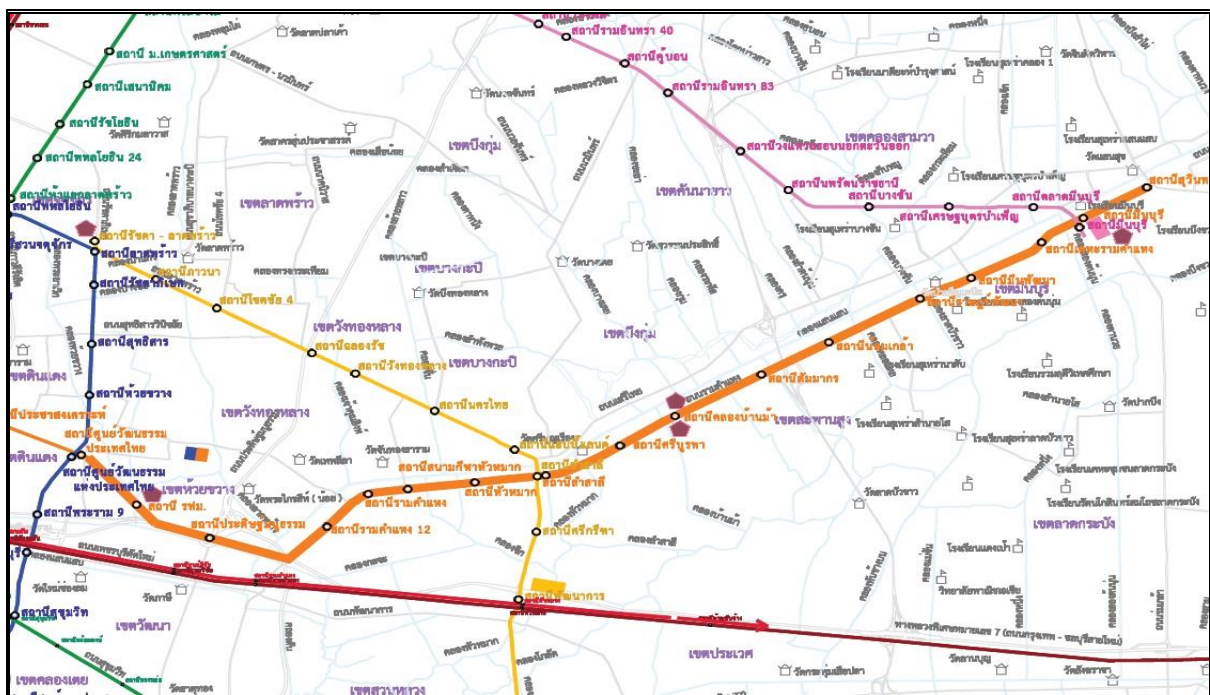
- ผลตอบแทนทางด้านสังคม

เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง

ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน

ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
4. ชื่อโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ
5. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขยายการให้บริการของโครงข่ายรถไฟฟ้า
และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ
เพื่อลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจากบริเวณชานเมืองเข้ามายังพื้นที่ใจกลางเมือง

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้าง เริ่มก่อสร้างในปี 2553 โดยใช้เงินกู้ JICA และจะใช้เงินกู้ พรบ. สมทบในส่วนค่าก่อสร้างตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นไป

เป็นโครงการยกระดับทั้งหมด เริ่มต้นโครงการบริเวณคลองบางไผ่ สามแยกบางใหญ่

ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระนั่งเกล้า ผ่านสามแยกนนท์ สี่แยกวงศ์สว่าง สามแยกเตาปูน

จนถึงสุดโครงการที่สถานีบางซื่อ

สถานียกระดับจำนวน 16 สถานี / ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2553 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	12,224,220,000	-	-	-	12,224,220,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

[illegible]

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- ผลผลิต (output)
 - มีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้นอีก 23 กิโลเมตร ภายในปี พ.ศ. 2558
- ผลลัพธ์ (outcome)
 - มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นประมาณ 226,268 คน/วัน (ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของรถไฟฟ้าสายสีม่วงในปี 2560)
 - ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา
 - โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน
 - ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง
 - สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น
 - ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง
- ผลตอบแทนทางด้านสังคม
 - เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง
 - ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน
 - ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
4. ชื่อโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง
5. วัตถุประสงค์

เป็นเส้นทางตามแนวถนนลาดพร้าวและถนนศรีนครินทร์
รองรับพื้นที่ชุมชนหนาแน่นและแหล่งพาณิชย์ตามแนวถนนลาดพร้าวและการเจริญเติบโตของชุมชนทางด้านตะวันออก
ของกรุงเทพฯ จากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
รวมทั้งเป็นระบบขนส่งมวลชนระบบรองเพื่อป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนหลัก ได้แก่ สายสีน้ำเงินฯ สายสีส้มฯ
สายสีแดง (Airport Rail Link) และสายสีเขียวฯ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี 2558 โดยเริ่มใช้เงินกู้ พรบ. ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไปจนสิ้นสุดโครงการในปี 2562
โครงการเป็นโครงสร้างทางยกระดับทั้งหมด แนวเส้นทางเริ่มต้นที่สถานีรัชดา - ลาดพร้าว
เชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงินในปัจจุบัน แล้ววิ่งตามเกาะกลางถนนลาดพร้าว ผ่านซอยภาวนา
ถนนโชคชัย 4 และผ่านทางแยกบางกะปิ แล้วเลี้ยวเข้าสู่แนวถนนศรีนครินทร์ ผ่านแยกลำสาลี
จากนั้นวิ่งตามแนวถนนศรีนครินทร์ ผ่านซอยสุภาพงษ์ ซอยอุดมสุข ซอยลาซาล ซอยแบร์ริง
เลี้ยวเข้าสู่แนวของถนนเทพารักษ์ มุ่งหน้าจนถึงจุดตัดกับถนนสุขุมวิท สิ้นสุดที่สถานีสำโรง
สถานียกระดับ จำนวน 21 สถานี / ระยะทางรวม 30.4 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2558 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2563

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
1,392,070,000	4,715,000,000	31,728,450,000	-	19,470,980,000	-	57,306,500,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
2. ค่าก่อสร้าง										
3. ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า										
4. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- ผลผลิต (output)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่กำหนด

- ผลลัพธ์ (outcome)

ผู้ใช้บริการได้รับบริการที่ดี และมีความสะดวกสบายในการเดินทาง รวมทั้งคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน

ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง

สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น

ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

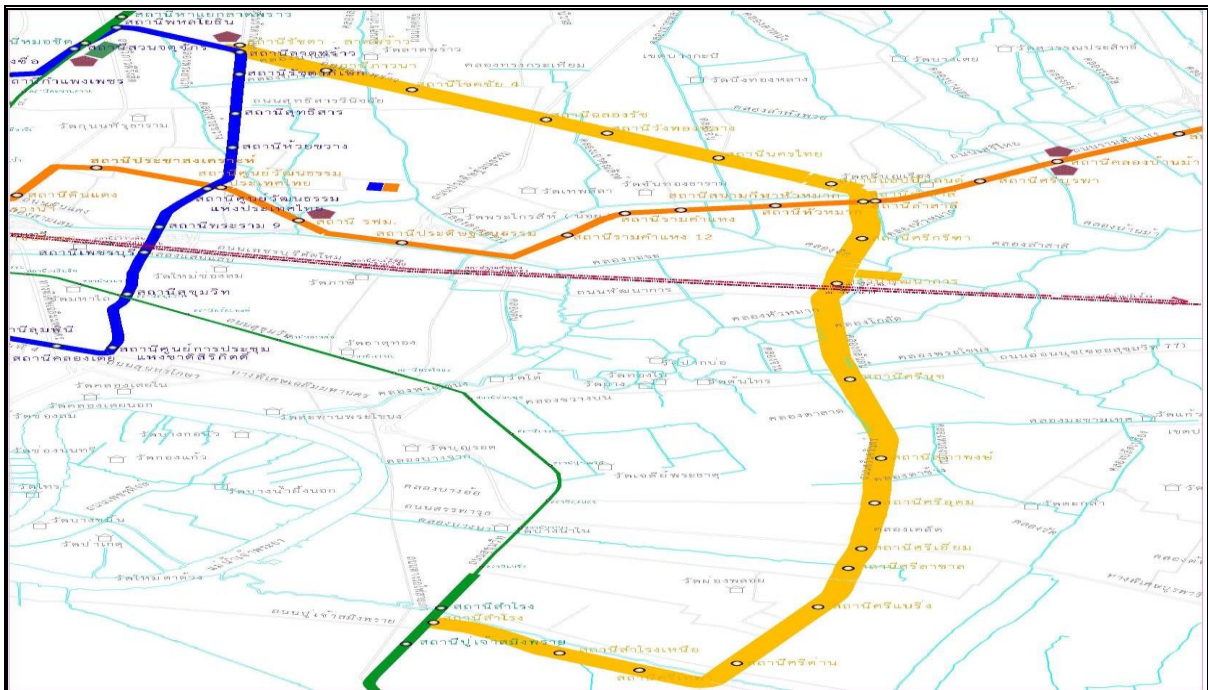
- ผลตอบแทนทางด้านสังคม

เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง

ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน

ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



3.2 แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ วงเงิน 121,353.40 ล้านบาท

- | | | |
|--|-----------|---------|
| 1) โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง | 80,610.00 | ล้านบาท |
| 2) โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค | 4,951.34 | ล้านบาท |
| 3) โครงการก่อสร้างบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค | 31,600.00 | ล้านบาท |
| 4) โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการท่องเที่ยว (Royal Coast) | 4,192.06 | ล้านบาท |

สรุปรายละเอียดโครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวง
4. ชื่อโครงการ โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
5. วัตถุประสงค์

เพื่อดำเนินตาม มติ ครม.เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2538 ที่เห็นชอบให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างทางหลวงสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร(ระยะที่ 2)จำนวน 11 โครงการ ระยะทาง 5,450 กิโลเมตร และเพิ่มช่องจราจรเส้นทางสายหลักเชื่อมโยงแหล่งผลิตและประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ เป็นการกระจายการพัฒนาสู่ภูมิภาค โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปัญหาคอขวดและเพิ่มความจุของทางหลวงสายหลักรวมทั้งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนในภูมิภาค

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

- ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงสายประธานและโครงข่ายหลักของประเทศ ให้เป็น 4 ช่องจราจร จำนวน 45 โครงการ ระยะทาง 1,864 กิโลเมตร / จำนวน 45 โครงการ

- 12 ตาก - แม่สอด ตอน 3-4
- 12 หล่มสัก - น้ำหนาว ตอน2
- 12 กาฬสินธุ์ - อ.สมเด็จ ตอน 2
- 12 กาฬสินธุ์ - นาไคร้ - อ.คำชะอี
- 103 อ.ร้องกวาง - อ.งาว
- 101 อ.ร้องกวาง - อ.เวียงสา ตอน 1 และ 2
- 203 หล่มสัก - หล่มเก่า - เลย
- 33 ปราจีนบุรี - อ.กบินทร์บุรี
- 225 นครสวรรค์ - ชัยภูมิ
- 229 อ.แก่งคร้อ - อ.บ้านไผ่
- 23 ร้อยเอ็ด - ยโสธร - อ.เชียงใน
- 24 อ.ปราสาท - อ.ขุขันธ์ - แยกสาย 2085
- 2085 และ 2178 กันทรลักษ์ - อุบลราชธานี
- 4103 สาย ทางเลี้ยวเมืองนครศรีธรรมราช
- 408 สาย นครศรีธรรมราช - สงขลา
- 4 สาย กระบี่ - อ.ห้วยยอด
- 210 สาย อ.วังสะพุง - อ.นาแก
- 22 สาย อ.หนองหาน - อ.พรรณานิคม
- 22 สาย สกลนคร - นครพนม
- 101 สาย สุโขทัย - สวรรคโลก
- 201 สาย อ.แก่งคร้อ - อ.ชุมแพ
- 4 สาย ชุมพร - ระนอง
- 314 บางปะกง - ฉะเชิงเทรา
- 304 มินบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน 2
- 304 กบินทร์บุรี - ปักธงชัย(ทางเชื่อมผืนป่า)
- 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน 4
- 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน 5
- 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน 6
- 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน 7

3 ทราย - หาดเล็ก ตอน 2
 1152 เชียงราย - ขุนตาล ตอน 1
 118 เชียงใหม่ - เชียงราย ตอนที่ 1
 118 เชียงใหม่ - เชียงราย ตอนที่ 2
 118 เชียงใหม่ - เชียงราย ตอนที่ 3
 118 เชียงใหม่ - เชียงราย ตอนที่ 4
 101 กำแพงเพชร - สุโขทัย
 115 กำแพงเพชร - พิจิตร
 3138 อ.บ้านบึง - อ.บ้านค่าย ตอน4
 3138 อ.บ้านบึง - อ.บ้านค่าย ตอน3
 36 กระทั่งลาย - ระยอง ตอน1
 36 กระทั่งลาย - ระยอง ตอน2
 410 ยะลา - เบตง
 202 ยโสธร - อำนาจเจริญ
 220 ศรีสะเกษ - อ.อุษัณห์
 404,416 อ.ย่านตาขาว - อ.ละงู

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	80,610,000,000	-	-	-	80,610,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

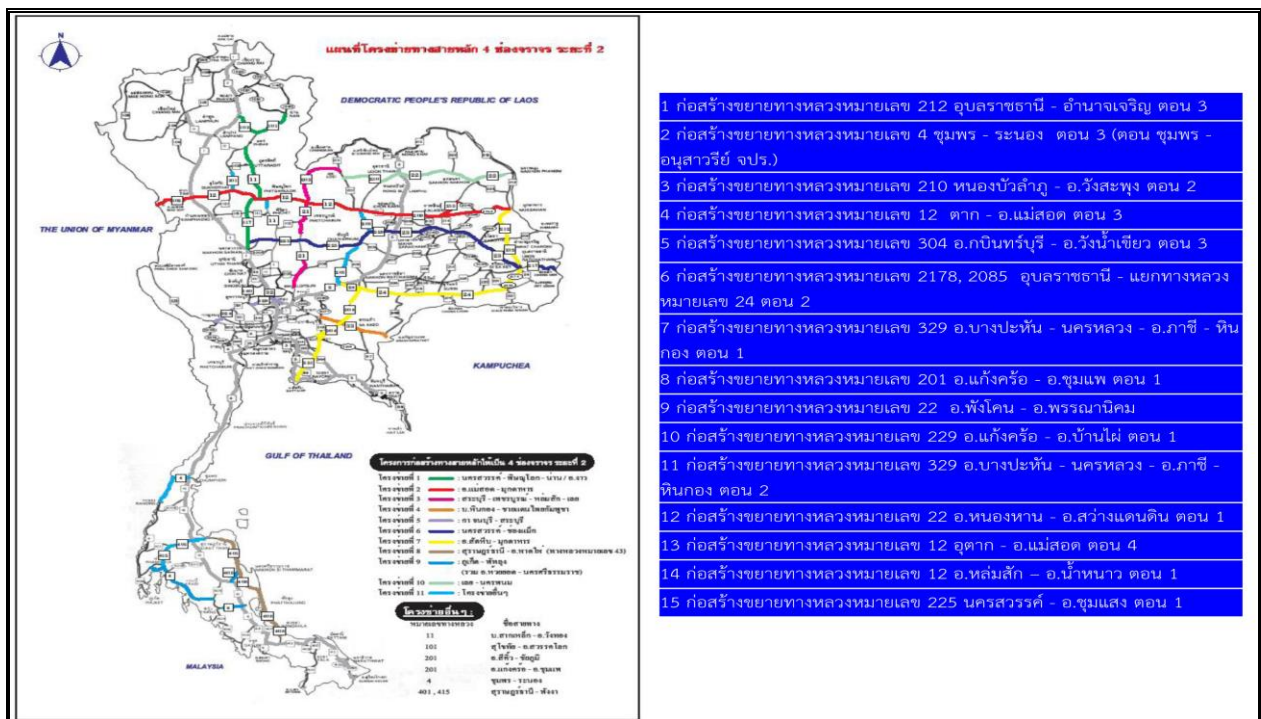
ผลประโยชน์ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

- 1.ลดระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย 32 นาที/คัน
- 2.ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ EIRR=26.6%, NPV=155,185 ล้านบาท, B/C Ratio=4.56
- 3.การจ้างงานเพิ่มขึ้นเมื่อมีโครงการประมาณ 29,000 ตำแหน่ง
- 4.ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ(VOC Saving)=12,686 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=18,288 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
- 5.ประหยัดมูลค่าเวลาในการเดินทาง(VOT Saving)=9,613 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=13,470 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
- 6.ลดมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุ(ACC Saving)=383 ล้านบาท/ปี(ปี2561)และ=441 ล้านบาท/ปี (ปี2565)

ผลประโยชน์อื่นๆ

- 1.เป็นโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคต่างๆในประเทศให้เชื่อมโยงกับเมืองหลักทางเศรษฐกิจและเมืองชายแดน เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุน
- 2.เป็นการอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและขนส่ง ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดต้นทุนลดระยะเวลาในการเดินทาง ลดอุบัติเหตุ
1. กระจ่ายการพัฒนาสู่ภูมิภาค
2. ลดต้นทุนการขนส่ง
3. ลดระยะเวลาการเดินทาง
4. ลดอุบัติเหตุทางถนน

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



- 1.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 212 อุบลราชธานี - อำนาจเจริญ ตอน 3
- 2.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 4 ชุมพร - ระนอง ตอน 3 (ตอน ชุมพร - อนุสาวรีย์ จปร.)
- 3.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 210 หนองบัวลำภู - อ.วังสะพุง ตอน 2
- 4.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 12 ตาก - อ.แม่สอด ตอน 3
- 5.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 304 อ.กบินทร์บุรี - อ.วังน้ำเขียว ตอน 3
- 6.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 2178, 2085 อุบลราชธานี - แยกทางหลวงหมายเลข 24 ตอน 2
- 7.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 329 อ.บางปะหัน - นครหลวง - อ.ภาชี - หินกอง ตอน 1
- 8.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 201 อ.แก่งคร้อ - อ.ชุมแพ ตอน 1
- 9.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 22 อ.พังโคน - อ.พรณานิคม
- 10.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 229 อ.แก่งคร้อ - อ.บ้านไผ่ ตอน 1
- 11.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 329 อ.บางปะหัน - นครหลวง - อ.ภาชี - หินกอง ตอน 2
- 12.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 22 อ.หนองหาน - อ.สว่างแดนดิน ตอน 1
- 13.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 12 อุตรดิตถ์ - อ.แม่สอด ตอน 4
- 14.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 12 อ.ห่มสีก - อ.น้ำหนาว ตอน 1
- 15.ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 225 นครสวรรค์ - อ.ชุมแสง ตอน 1

สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค - ถนนเชื่อมต่อกถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษกแนวเหนือ-ใต้ (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)

5. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มเติมโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ ดังนั้น กรมทางหลวงชนบท ได้ศึกษาโครงข่ายจราจรในพื้นที่ปริมณฑลด้านเหนือของกรุงเทพมหานครด้านทิศเหนือ อันประกอบด้วย นนทบุรี และปทุมธานี พบว่ามีสภาพลักษณะเป็นพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ โดยถนนราชพฤกษ์ มีได้เชื่อมโยงโดยตรงกับถนนกาญจนาภิเษก อันเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น และมีแนวโน้มปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น ต่อมาคณะกรรมการจัดจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 เห็นชอบให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินงานโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อกถนนราชพฤกษ์-ถนนราชพฤกษ์ (แนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก)

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการก่อสร้างถนนลาดยาง ขนาด 6-10 ช่องจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ระยะทาง 16.900 กิโลเมตร มีทางแยกต่างระดับ 4 แห่ง
(1)ทางแยกต่างระดับทางหลวงหมายเลข 345
(2)ทางแยกต่างระดับไฟฟ้า
(3)ทางแยกต่างระดับปทุมธานี
(4)ทางแยกต่างระดับบางโพธิ์ใต้ / นนทบุรี ปทุมธานี - ระยะทาง 16.9 กม.

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2557
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	2,500,000,000	-	-	-	-	2,500,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

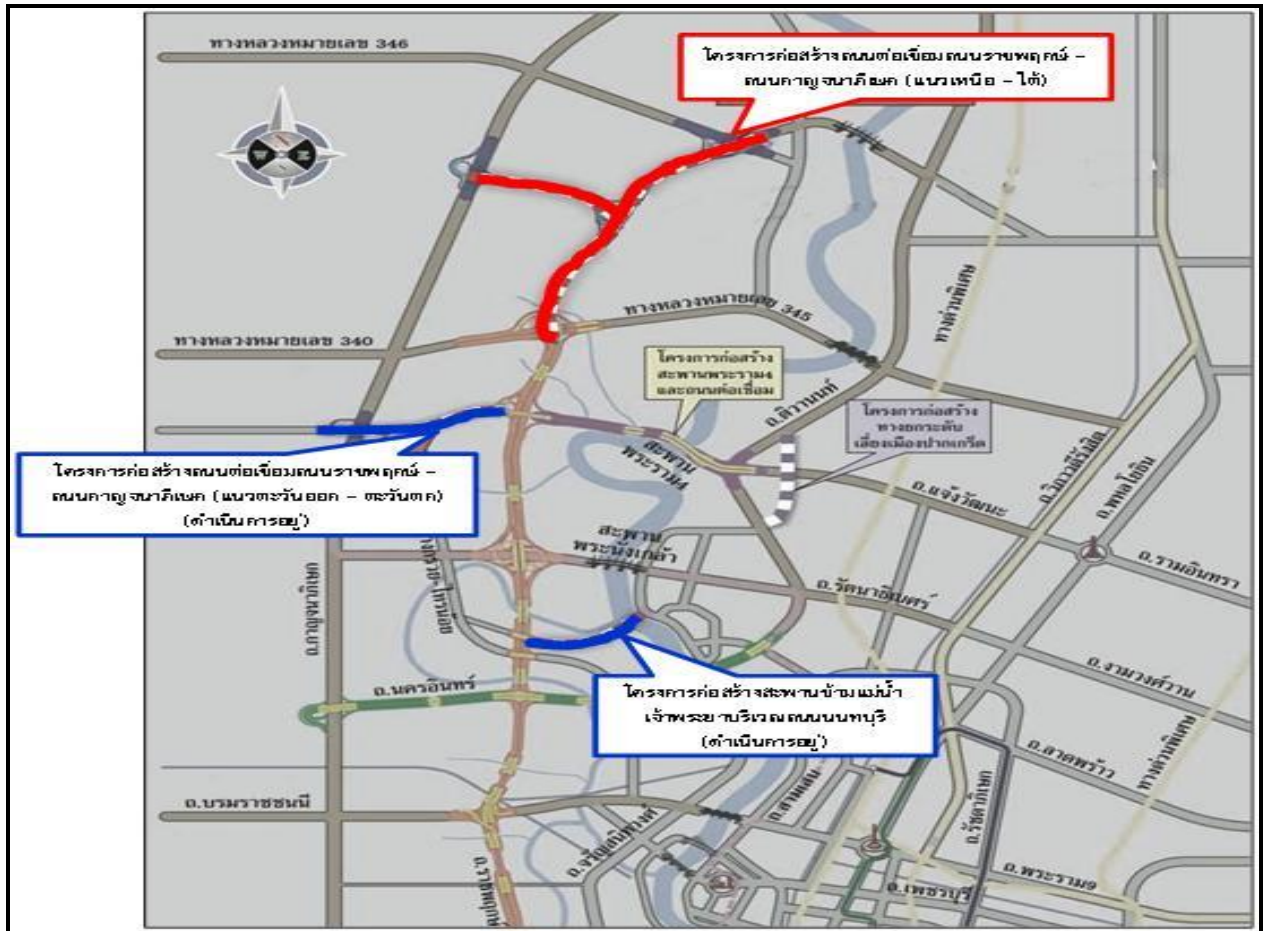
- เพิ่มเติมโครงข่ายเส้นทางคมนาคมของกรุงเทพและปริมณฑลให้สมบูรณ์ขึ้น
- รองรับการขยายตัวของปริมาณจราจร และการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในอนาคต ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ในปี พ.ศ. 2551 และ พ.ศ.2569 จะมีปริมาณการจราจร 19.4 และ 28.8 ล้านคันต่อปี ตามลำดับ
- ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

NPV = 10,520 ล้านบาท

B/C = 2.70

EIRR = 25.87

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค - ถนนสาย นย.3001 แยก ทล.305 – บ.บางน้ำเปรี้ยว
5. วัตถุประสงค์
เพื่อสนับสนุนกิจกรรม Inbound/outbound logistics ภาคกลางโดยการขนส่ง อาทิเช่น ปูนซีเมนต์ เหล็ก ผลิตผลทางการเกษตร จากจังหวัดรอบนอกซึ่งเป็นแหล่งผลิตไปสู่ตลาด และการขนส่งทางอากาศที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อีกทั้งเป็นการระบายปริมาณจราจรที่คับคั่งของทางหลวงสาย ทล.305 ที่มุ่งเข้าสู่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ทั้งนี้จากการตรวจสอบพบว่า ปัจจุบันถนนสาย นย.3001 มีปริมาณการจราจรทั้งสิ้น 15,450 คันต่อวัน ในจำนวนนี้มีจำนวนรถบรรทุก 3,607 คันต่อวัน ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของปัญหาจราจร
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 - เป็นโครงการก่อสร้างถนนลาดยาง ขนาด 4 - 6 ช่องจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ระยะทาง 33.050 กิโลเมตร / อำเภอองครักษ์ จังหวัดนครนายก
 - ระยะทาง 33.050 กม.
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
50,261,000	310,000,000	1,436,025,000	-	-	-	1,796,286,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
2. ควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- สามารถแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่จังหวัดนครนายก
- สามารถรองรับการเดินทางที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต
- ช่วยลดระยะการเดินทางจาก อ.อัญบุรี ไปยังนิคมอุตสาหกรรมบางปะกง ประมาณ 15 กิโลเมตร (เดิม 105 กม. เหลือ 90 กม.)

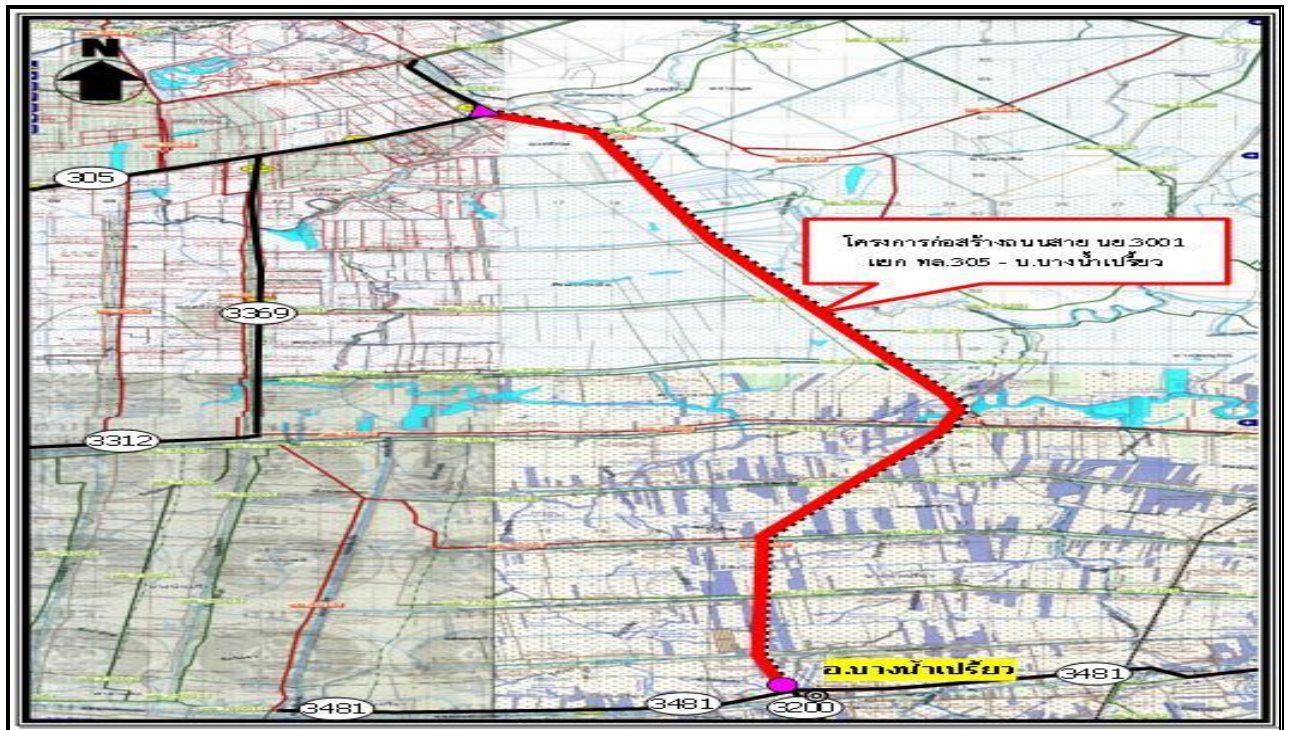
- ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

NPV = 49.50 ล้านบาท (คำนวณที่ค่าก่อสร้าง 420.75 ลบ.)

B/C = 1.16

EIRR = 14.1

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค-สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จ.พระนครศรีอยุธยา
5. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขสภาพการจราจรที่มีปัญหามากโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนและวันหยุดราชการ อจร.จ.พระนครศรีอยุธยา จึงลงมติในที่ประชุม เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2555 เห็นชอบให้กรมทางหลวงชนบทก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่เกาะเมือง โดยได้ศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายสะพาน ระยะที่ 1 ในปี พ.ศ.2552 และผลการศึกษาระดับมหภาคระบุพื้นที่ศักยภาพในการก่อสร้างสะพานที่มีความเหมาะสมทั่วประเทศ โดยหนึ่งในพื้นที่ที่เหมาะสมลำดับต้น คือ จ.พระนครศรีอยุธยา ซึ่งในปี พ.ศ.2563 คาดว่าจะมีความต้องการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มากถึง 10,000 ถึง 25,000 เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ.2554 กรมทางหลวงชนบทได้ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำในภูมิภาค ซึ่งเป็นการศึกษาความคุ้มค่าเชิงวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้นของพื้นที่ศักยภาพในรายละเอียด ผลการศึกษาพบว่า ในพื้นที่ จ.พระนครศรีอยุธยา มีความจำเป็นต้องก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาหลายแห่ง และมีความคุ้มค่าเชิงเศรษฐศาสตร์

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 - เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนโรจนะ สาย 5 (ถนนชีกุน-วัดบางขุนพรหม) จ.พระนครศรีอยุธยา
 - รูปแบบเป็นสะพานคานคอนกรีตรูปกล่องความลึกไม่คงที่ ช่วงยาวประมาณ 75 - 100 เมตรความยาวรวม 250 เมตร / อำเภอ พระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2559 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2563
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
25,050,000	200,000,000	430,000,000	-	-	-	655,050,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน										
2. ควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										
4. สำรองจ่ายทรัพย์สิน										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- แก้ปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ อ.พระนครศรีอยุธยา
- รองรับการเดินทางที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต
- รองรับการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพจัดงานมหกรรมโลก World Expo 2020
- ช่วยลดระยะการเดินทางข้ามตัวอำเภอพระนครศรีอยุธยา

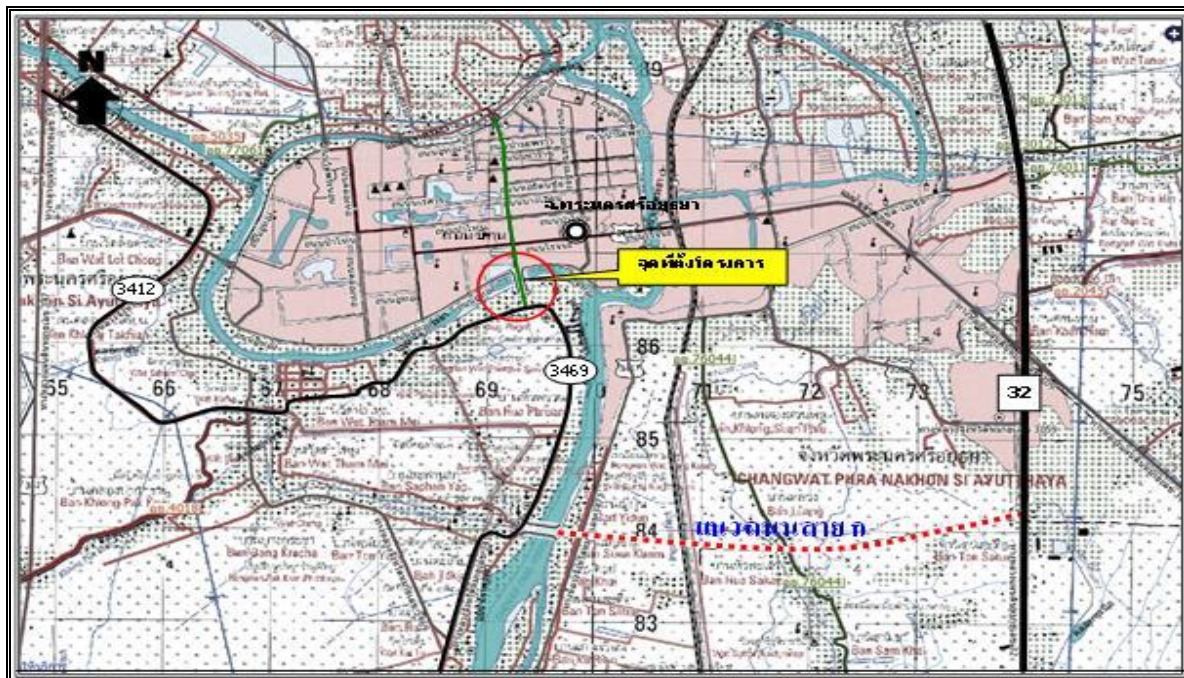
ประมาณ 8.4 กิโลเมตร (เดิม 10.6 กม. เหลือ 2.2 กม.)

NPV = 49.50 ล้านบาท

B/C = 1.16

EIRR = 14.1

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวง
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค
5. วัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงระดับการให้บริการของทางหลวง(Serviceability)ของทางหลวงสายหลักระหว่างภาคให้สามารถใช้งานได้อย่างเต็มศักยภาพทั้งโครงข่ายอย่างต่อเนื่อง (Connectivity and Mobility)

เป็นการลดต้นทุนการคมนาคมขนส่งภาคโลจิสติกส์ของประเทศ บูรณะทางหลวงสายหลักเดิมที่ชำรุดเสียหายมาก ในทางหลวงหมายเลข 1,2,3,4,11,32,35,41,43,117,331 และ 1095

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

- บูรณะทางหลวงเดิมที่ได้รับความเสียหาย ตามทางหลวงหมายเลข 1,2,3,4,11,32,35,41,43,117,331,1095 ให้สามารถใช้งานในการเดินทางขนส่งได้สะดวก และปลอดภัย / จำนวน 235 โครงการ

1 ตาก-พะเยา ตอน 3 (เถิน - ลำปาง) (LT., RT. เป็นตอนๆ) จ. ลำปาง

1 ตาก-พะเยา ตอน 4 (ลำปาง - งาว) (LT., RT. เป็นตอนๆ) จ. ลำปาง

1 บ้านหวด - แม่กา จ. ลำปาง

1 บ้านเด่น - แม่คำ จ. เชียงราย

1 บ้านเด่น - แม่คำ และแม่คำ - แม่สาย จ. เชียงราย

1 แม่กา - แยกประตูชัย ตอน 1 จ. พะเยา

1 แม่กา - แยกประตูชัย ตอน 2 จ. พะเยา

1 แม่กา - แยกประตูชัย และแยกประตูชัย - พาน จ. พะเยา

1 แม่คำ - แม่สาย ตอน 1 จ. เชียงราย

1 แม่คำ - แม่สาย ตอน 2 จ. เชียงราย

1 แยกประตูชัย - พาน ตอน 1 จ. พะเยา

1 แยกประตูชัย - พาน ตอน 2 จ. พะเยา

1 เกษตรชัย - ตาคี จ. นครสวรรค์

1 ปากข้าวสาร - สระบุรี จ. สระบุรี

1 แยก ร.พ.อานันทมหิดล - โคกสำโรง จ. ลพบุรี

1 แยกเวียงดอย - วังไผ่ และวังไผ่ - โนนป่อแดง จ. นครสวรรค์

1 วังไผ่ - โนนป่อแดง ตอน 1 จ. นครสวรรค์

1 วังไผ่ - โนนป่อแดง ตอน 2 จ. นครสวรรค์

1 วังไผ่ - โนนป่อแดง ตอน 3 จ. นครสวรรค์

1 วังไผ่ - โนนป่อแดง ตอน 4 จ. นครสวรรค์

1 สระบุรี - แยกสวนพฤกษศาสตร์พุแค จ. สระบุรี

1 หนองแค - หินกอง จ. สระบุรี

1 หางน้ำหนองแขม - เวียงดอย ตอน 1 จ. นครสวรรค์

1 หางน้ำหนองแขม - เวียงดอย ตอน 2 จ. นครสวรรค์

1 หินกอง - ปากข้าวสาร จ. สระบุรี

1 บ้านกล้วย - หางน้ำสาคร ตอน 1 จ. ชัยนาท

1 บ้านกล้วย - หางน้ำสาคร ตอน 2 จ. ชัยนาท

1 ตาก-พะเยา ตอน 1 (ตาก - บ้านตาก) (LT., RT. เป็นตอนๆ) จ. ตาก

1 ตาก-พะเยา ตอน 2 (บ้านตาก - เถิน) (LT., RT. เป็นตอนๆ) จ. ตาก

1 นครสวรรค์ - ตาก ตอน 1 (นครสวรรค์ - กำแพงเพชร) (LT., RT. เป็นตอนๆ) จ. กำแพงเพชร

1 นครสวรรค์ - ตาก ตอน 2 (กำแพงเพชร - ตาก) (LT., RT. เป็นตอนๆ) จ. กำแพงเพชร

- 2 น้ำสว้ย - สะพานมิตรภาพหนองคาย(เขตแดนไทย/ลาว) ตอน 1 จ. หนองคาย
- 2 น้ำสว้ย - สะพานมิตรภาพหนองคาย(เขตแดนไทย/ลาว) ตอน 2 จ. หนองคาย
- 2 ขอนแก่น - หินลาด ตอน 1 จ. ขอนแก่น
- 2 ขอนแก่น - หินลาด ตอน 2 จ. ขอนแก่น
- 2 ขอนแก่น - โนนสะอาด ตอน 1 จ. ขอนแก่น
- 2 ขอนแก่น - โนนสะอาด ตอน 2 จ. ขอนแก่น
- 2 ท่าพระ - ขอนแก่น จ. ขอนแก่น
- 2 น้ำซ้อย - อุดรธานี ตอน 1 จ. อุดรธานี
- 2 น้ำซ้อย - อุดรธานี ตอน 2 จ. อุดรธานี
- 2 น้ำซ้อย - อุดรธานี ตอน 3 จ. อุดรธานี
- 2 น้ำซ้อย - อุดรธานี ตอน 4 จ. อุดรธานี
- 2 โนนสะอาด - น้ำซ้อย จ. อุดรธานี
- 2 บ้านไผ่ - ท่าพระ ตอน 2 จ. ขอนแก่น
- 2 บ้านไผ่ - ท่าพระ ตอน 3 จ. ขอนแก่น
- 2 พล - บ้านไผ่ ตอน 1 จ. ขอนแก่น
- 2 พล - บ้านไผ่ ตอน 2 จ. ขอนแก่น
- 2 พล - บ้านไผ่ ตอน 3 จ. ขอนแก่น
- 2 บ้านไผ่ - ท่าพระ ตอน 1 จ. ขอนแก่น
- 2 หนองแขวงโสภพระ - บ้านไผ่ ตอน 1 จ. ขอนแก่น
- 2 หนองแขวงโสภพระ - บ้านไผ่ ตอน 2 จ. ขอนแก่น
- 2 หินลาด - โนนสะอาด ตอน 1 จ. ขอนแก่น
- 2 หินลาด - โนนสะอาด ตอน 2 จ. ขอนแก่น
- 2 หินลาด - โนนสะอาด ตอน 3 จ. ขอนแก่น
- 2 หินลาด - โนนสะอาด ตอน 4 จ. ขอนแก่น
- 2 โคกกรวด - นครราชสีมา ตอน 1 จ. นครราชสีมา
- 2 โคกกรวด - นครราชสีมา ตอน 2 จ. นครราชสีมา
- 2 ดอนหวาย - บ้านวัด ตอน 2 จ. นครราชสีมา
- 2 ดอนหวาย - บ้านวัด ตอน 3 จ. นครราชสีมา
- 2 ตลาด - หนองแขวงโสภพระ จ. นครราชสีมา
- 2 บ่อทอง - มอจะบก และมอจะบก - ไร่โคกสูง จ. นครราชสีมา
- 2 บ้านวัด - ตลาด และ ตลาด - หนองแขวงโสภพระ ตอน 1 จ. นครราชสีมา
- 2 บ้านวัด - ตลาด และ ตลาด - หนองแขวงโสภพระ ตอน 2 จ. นครราชสีมา
- 2 มวกเหล็ก - บ่อทอง ตอน 1 จ. นครราชสีมา
- 2 มวกเหล็ก - บ่อทอง ตอน 2 จ. นครราชสีมา
- 2 มวกเหล็ก - บ่อทอง ตอน 3 จ. นครราชสีมา
- 2 มวกเหล็ก - บ่อทอง ตอน 4 จ. นครราชสีมา
- 2 ไร่โคกสูง - โคกกรวด จ. นครราชสีมา
- 2 ตาลเดี่ยว - ชัยบอน ตอน 1 จ. สระบุรี
- 2 สระบุรี - ตาลเดี่ยว ตอน 1 จ. สระบุรี
- 2 สระบุรี - ตาลเดี่ยว ตอน 2 จ. สระบุรี
- 2 หินลาด - โนนสะอาด ตอน 5 จ. ขอนแก่น
- 2 ดอนหวาย - บ้านวัด ตอน 1 จ. นครราชสีมา
- 2 ตาลเดี่ยว - ชัยบอน ตอน 2 จ. สระบุรี
- 2 ชัยบอน - มวกเหล็ก จ. สระบุรี
- 3 แม่น้ำเวฬุ - หาดเล็ก ตอน 1 จ. ตราด
- 3 กะเจด - ป่าเตียน จ. ระยอง
- 3 แม่น้ำเวฬุ - หาดเล็ก ตอน 2 จ. ตราด

- 3 คลองด่าน - บางปะกง ตอน 1 จ. ฉะเชิงเทรา
- 3 คลองด่าน - บางปะกง ตอน 2 จ. ฉะเชิงเทรา
- 3 บ้านพลั่ว - แม่น้ำเวฬุ ตอน 1 จ. จันทบุรี
- 3 บ้านพลั่ว - แม่น้ำเวฬุ ตอน 2 จ. จันทบุรี
- 3 บ้านพลั่ว - แม่น้ำเวฬุ ตอน 3 จ. จันทบุรี
- 3 บ้านลั่ว - โพธิ์ทอง ตอน 1 จ. จันทบุรี
- 3 บ้านลั่ว - โพธิ์ทอง ตอน 2 จ. จันทบุรี
- 3 บ้านลั่ว - โพธิ์ทอง และโพธิ์ทอง - บ้านพลั่ว จ. จันทบุรี
- 3 ป่าเตียน - บ้านลั่ว ตอน 1 จ. ระยอง
- 3 ป่าเตียน - บ้านลั่ว ตอน 2 จ. จันทบุรี
- 3 ป่าเตียน - บ้านลั่ว ตอน 3 จ. จันทบุรี
- 3 ป่าเตียน - บ้านลั่ว ตอน 4 จ. จันทบุรี
- 3 พลุตาหลวง - มาบตาพุด จ. ระยอง
- 3 พัทยา - พลุตาหลวง จ. ชลบุรี
- 3 มาบตาพุด - ระยอง จ. ระยอง
- 3 ระยอง - กะเจด จ. ระยอง
- 3 ระยอง - กะเจด และกะเจด - ป่าเตียน จ. ระยอง
- 3 ศรีราชา - พัทยา จ. ชลบุรี
- 3 ห้วยกะปิ - ศรีราชา จ. ชลบุรี
- 4 เขาวัง - ชะอำ ตอน 1 จ. เพชรบุรี
- 4 เขาวัง - ชะอำ ตอน 2 จ. เพชรบุรี
- 4 เขาวัง - ชะอำ ตอน 3 จ. เพชรบุรี
- 4 เขาวัง - ชะอำ ตอน 4 จ. เพชรบุรี
- 4 คลองอีจาง - หลุมดิน ตอน 1 จ. ราชบุรี
- 4 คลองอีจาง - หลุมดิน ตอน 2 จ. ราชบุรี
- 4 ประจวบคีรีขันธ์ - แยกปฐมพร ตอน 1 (ประจวบคีรีขันธ์ - บางสะพาน) (LT., RT. เป็นตอนๆ) จ. ประจวบคีรีขันธ์
- 4 ประจวบคีรีขันธ์ - แยกปฐมพร ตอน 2 (บางสะพาน - แยกปฐมพร) (LT., RT. เป็นตอนๆ) จ. ประจวบคีรีขันธ์
- 4 ปากท่อ - สระพัง ตอน 1 จ. เพชรบุรี
- 4 ปากท่อ - สระพัง ตอน 2 จ. สมุทรสงคราม
- 4 พระประโทน - สระกระเทียม ตอน 1 จ. นครปฐม
- 4 พระประโทน - สระกระเทียม ตอน 2 จ. นครปฐม
- 4 สระกระเทียม - คลองอีจาง จ. ราชบุรี
- 4 สระพัง - เขาวัง ตอน 1 จ. เพชรบุรี
- 4 สระพัง - เขาวัง ตอน 2 จ. เพชรบุรี
- 4 สระพัง - เขาวัง ตอน 3 จ. เพชรบุรี
- 4 หลุมดิน - ห้วยชินสีห์ ตอน 1 จ. ราชบุรี
- 4 หลุมดิน - ห้วยชินสีห์ ตอน 2 จ. ราชบุรี
- 4 ห้วยชินสีห์ - ปากท่อ ตอน 1 จ. ราชบุรี
- 4 ห้วยชินสีห์ - ปากท่อ ตอน 2 จ. ราชบุรี
- 4 อ.ปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ (LT., RT. เป็นตอนๆ) จ. ประจวบคีรีขันธ์
- 4 คลองหะ - พังลา ตอน 1 จ. สงขลา
- 4 คลองหะ - พังลา ตอน 2 จ. สงขลา
- 4 คลองหะ - พังลา ตอน 3 จ. สงขลา
- 4 นาโหนด - ห้วยทราย ตอน 2 จ. พัทลุง
- 4 เนินพิชัย - คลองหะ จ. สงขลา
- 4 พรุพ้อ - เนินพิชัย ตอน 1 จ. สงขลา
- 4 พรุพ้อ - เนินพิชัย ตอน 2 จ. สงขลา

- 4 พรุพ้อ - เนินพิชัย ตอน 3 จ. สงขลา
- 4 พังลา-จุดผ่านแดนถาวรสะเดา (เขตแดนไทย/มาเลเซีย) ตอน 1 จ. สงขลา
- 4 พังลา-จุดผ่านแดนถาวรสะเดา (เขตแดนไทย/มาเลเซีย) ตอน 2 จ. สงขลา
- 4 พัทลุง - นาโหนด ตอน 1 จ. พัทลุง
- 4 พัทลุง - นาโหนด ตอน 2 จ. พัทลุง
- 4 ห้วยทราย - พรุพ้อ ตอน 1 จ. พัทลุง
- 4 ห้วยทราย - พรุพ้อ ตอน 2 จ. พัทลุง
- 4 คลองบางดินสอ -นาเหนือ จ. พังงา
- 4 ท้ายเหมือง - คลองบางดินสอ จ. พังงา
- 4 หงาว - อ่าวเคย จ. ระนอง
- 4 นาโหนด - ห้วยทราย ตอน 1 จ. พัทลุง
- 4 ห้วยทรายใต้ - หนองหมู จ. ประจวบคีรีขันธ์
- 4 เสียบญวน - กระบุรี จ. ชุมพร
- 4 กระบุรี - หงาว จ. ระนอง
- 11 ตากฟ้า - หนองกลับ ตอน 1 จ. นครสวรรค์
- 11 เขาทราย - สากเหล็ก ตอน 1 จ. พิจิตร
- 11 เขาทราย - สากเหล็ก ตอน 2 จ. พิจิตร
- 11 ร้องโพธิ์ - นาอิน จ. พิชญ์โลก
- 11 หนองกลับ - เขาทราย จ. พิจิตร
- 11 ช่องแคว - ตากฟ้า ตอน 1 จ. นครสวรรค์
- 11 ช่องแคว - ตากฟ้า ตอน 2 จ. นครสวรรค์
- 11 อินทร์บุรี - ช่องแคว จ. สิงห์บุรี
- 11 ตากฟ้า - หนองกลับ ตอน 2 จ. นครสวรรค์
- 11 นาอิน - ชัยมงคล จ. อุตรดิตถ์
- 32 ไชโย - สิงห์ใต้ และสิงห์ใต้ - สิงห์เหนือ และสิงห์เหนือ - โพนางด้าออก จ. สิงห์บุรี
- 32 สิงห์เหนือ - โพนางด้าออก จ. สิงห์บุรี
- 32 นครหลวง - ไชโย ตอน 1 จ. อ่างทอง
- 32 นครหลวง - ไชโย ตอน 2 จ. อ่างทอง
- 32 นครหลวง - ไชโย ตอน 3 จ. อ่างทอง
- 32 นครหลวง - ไชโย ตอน 4 จ. อ่างทอง
- 32 นครหลวง - ไชโย ตอน 5 จ. อ่างทอง
- 32 นครหลวง - ไชโย ตอน 6 จ. อ่างทอง
- 32 โพนางด้าออก - หางน้ำสาคร - ท่าฉนวน ตอน 1 จ. ชัยนาท
- 32 โพนางด้าออก - หางน้ำสาคร - ท่าฉนวน ตอน 2 จ. ชัยนาท
- 32 โพนางด้าออก - หางน้ำสาคร - ท่าฉนวน ตอน 3 จ. ชัยนาท
- 32 โพนางด้าออก - หางน้ำสาคร - ท่าฉนวน ตอน 4 จ. ชัยนาท
- 32 โพนางด้าออก - หางน้ำสาคร - ท่าฉนวน ตอน 5 จ. ชัยนาท
- 32 บางปะอิน - ออยุธยา ตอน 1 จ. พระนครศรีอยุธยา
- 32 บางปะอิน - ออยุธยา ตอน 2 จ. พระนครศรีอยุธยา
- 35 ดาวคะนอง - แสมดำ ตอน 1 จ. กรุงเทพมหานคร
- 35 ดาวคะนอง - แสมดำ ตอน 2 จ. กรุงเทพมหานคร
- 35 ดาวคะนอง - แสมดำ ตอน 3 จ. กรุงเทพมหานคร
- 35 สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก - นาโคก ตอน 1 จ. สมุทรสาคร
- 35 สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก - นาโคก ตอน 2 จ. สมุทรสาคร
- 35 แสมดำ - สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก ตอน 1 จ. สมุทรสาคร
- 35 แสมดำ - สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก ตอน 2 จ. สมุทรสาคร
- 35 แสมดำ - สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก ตอน 3 จ. สมุทรสาคร

35 แสมดำ - สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก ตอน 4 จ. สมุทรสาคร
35 แสมดำ - สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก ตอน 5 จ. สมุทรสาคร
35 แสมดำ - สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก ตอน 6 จ. สมุทรสาคร
35 แสมดำ - นาโคก ตอน 1 จ. สมุทรสาคร
35 แสมดำ - นาโคก ตอน 2 จ. สมุทรสาคร
35 นาโคก - แพรกหนามแดง ตอน 1 จ. สมุทรสงคราม
35 นาโคก - แพรกหนามแดง ตอน 2 จ. สมุทรสงคราม
35 นาโคก - แพรกหนามแดง ตอน 3 จ. สมุทรสงคราม
35 นาโคก - แพรกหนามแดง ตอน 4 จ. สมุทรสงคราม
41 ท่าทอง - สวนสมบุรณ์ ตอน 3 จ. ชุมพร
41 สี่แยกปฐมพร (ชุมพร) - เขาบ่อ จ. ชุมพร
41 ท่าทอง - สวนสมบุรณ์ ตอน 2 จ. ชุมพร
41 ท่าทอง - สวนสมบุรณ์ ตอน 1 จ. ชุมพร
41 ท่าโรงช้าง - ท่าชี ตอน 1 จ. สุราษฎร์ธานี
41 ท่าโรงช้าง - ท่าชี ตอน 3 จ. สุราษฎร์ธานี
41 ท่าโรงช้าง - ท่าชี ตอน 2 จ. สุราษฎร์ธานี
41 ท่าโรงช้าง - ท่าชี ตอน 5 จ. สุราษฎร์ธานี
41 ท่าโรงช้าง - ท่าชี - ถ้ำพรรณรา - ทุ่งสง (LT., RT. เป็นตอนๆ) จ. สุราษฎร์ธานี
41 ร่อนพิบูลย์ - ไม้เสียบ จ. นครศรีธรรมราช
41 สวนสมบุรณ์ - ป่าเว ตอน 1 จ. สุราษฎร์ธานี
41 สวนสมบุรณ์ - ป่าเว ตอน 2 จ. สุราษฎร์ธานี
41 สวนสมบุรณ์ - ป่าเว ตอน 3 จ. สุราษฎร์ธานี
41 สวนสมบุรณ์ - ป่าเว ตอน 4 จ. สุราษฎร์ธานี
41 ไม้เสียบ - สี่แยกโพธิ์ทอง ตอน 1 จ. พัทลุง
41 ไม้เสียบ - สี่แยกโพธิ์ทอง ตอน 2 จ. พัทลุง
41 สี่แยกโพธิ์ทอง - พัทลุง ตอน 1 จ. พัทลุง
41 สี่แยกโพธิ์ทอง - พัทลุง ตอน 2 จ. พัทลุง
41 ท่าโรงช้าง - ท่าชี ตอน 4 จ. สุราษฎร์ธานี
41 ถ้ำพรรณรา - ทุ่งสง ตอน 1 จ. นครศรีธรรมราช
41 ถ้ำพรรณรา - ทุ่งสง ตอน 2 จ. นครศรีธรรมราช
41 ทุ่งสง - ร่อนพิบูลย์ จ. นครศรีธรรมราช
43 หาดใหญ่- นาหม่อม จ. สงขลา
43 นาหม่อม - จะนะ จ. สงขลา
43 จะนะ - ปาแต - เกาะเปาะ จ. สงขลา
43 ปาแต - เกาะเปาะ จ. ปัตตานี
117 คลองพลังด้านใต้ - เนินสว่าง - หนองนา ตอน 1 จ. พิจิตร
117 คลองพลังด้านใต้ - เนินสว่าง - หนองนา ตอน 2 จ. พิจิตร
117 คลองพลังด้านใต้ - เนินสว่าง - หนองนา ตอน 3 จ. พิจิตร
117 หนองนา - พิชณุโลก ตอน 1 จ. พิชณุโลก
117 หนองนา - พิชณุโลก ตอน 2 จ. พิชณุโลก
117 นครสวรรค์ - คลองพลังด้านใต้ ตอน 1 จ. นครสวรรค์
117 นครสวรรค์ - คลองพลังด้านใต้ ตอน 2 จ. นครสวรรค์
117 นครสวรรค์ - คลองพลังด้านใต้ ตอน 4 จ. นครสวรรค์
117 นครสวรรค์ - คลองพลังด้านใต้ ตอน 5 จ. นครสวรรค์
117 นครสวรรค์ - คลองพลังด้านใต้ ตอน 3 จ. นครสวรรค์
331 แยกทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (บ.เนินผาสุก) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 (มาบเียง) (LT., RT. เป็นตอนๆ)
จ. ชลบุรี

331 แปลงยาว - เขาหินซ้อน จ. ฉะเชิงเทรา
 331 มาบปู่ - หนองปรีอ - แปลงยาว จ. ชลบุรี
 331 ห้วยใหญ่ - มาบปู่ ตอน 1 จ. ชลบุรี
 331 ห้วยใหญ่ - มาบปู่ ตอน 2 จ. ชลบุรี
 1095 หนองไค้ง - กิ่วคอบมา ตอน 3 จ. เชียงใหม่
 1095 หนองไค้ง - กิ่วคอบมา ตอน 1 จ. เชียงใหม่
 1095 หนองไค้ง - กิ่วคอบมา ตอน 2 จ. เชียงใหม่
 1095 หนองไค้ง - กิ่วคอบมา ตอน 4 จ. เชียงใหม่
 1095 หนองไค้ง - กิ่วคอบมา ตอน 5 จ. เชียงใหม่
 1095 หนองไค้ง - กิ่วคอบมา ตอน 6 จ. เชียงใหม่
 1095 หนองไค้ง - กิ่วคอบมา ตอน 7 จ. เชียงใหม่
 1095 กิ่วคอบมา - แม่่นะ จ. แม่ฮ่องสอน
 1095 กิ่วคอบมา - แม่่นะ - ท่าไคร้ จ. แม่ฮ่องสอน
 1095 แม่่นะ - ท่าไคร้ ตอน 1 จ. แม่ฮ่องสอน
 1095 แม่่นะ - ท่าไคร้ ตอน 2 จ. แม่ฮ่องสอน
 1095 ท่าไคร้ - แม่ฮ่องสอน ตอน 1 จ. แม่ฮ่องสอน
 1095 ท่าไคร้ - แม่ฮ่องสอน ตอน 2 จ. แม่ฮ่องสอน

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	-	31,600,000,000	-	-	-	31,600,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

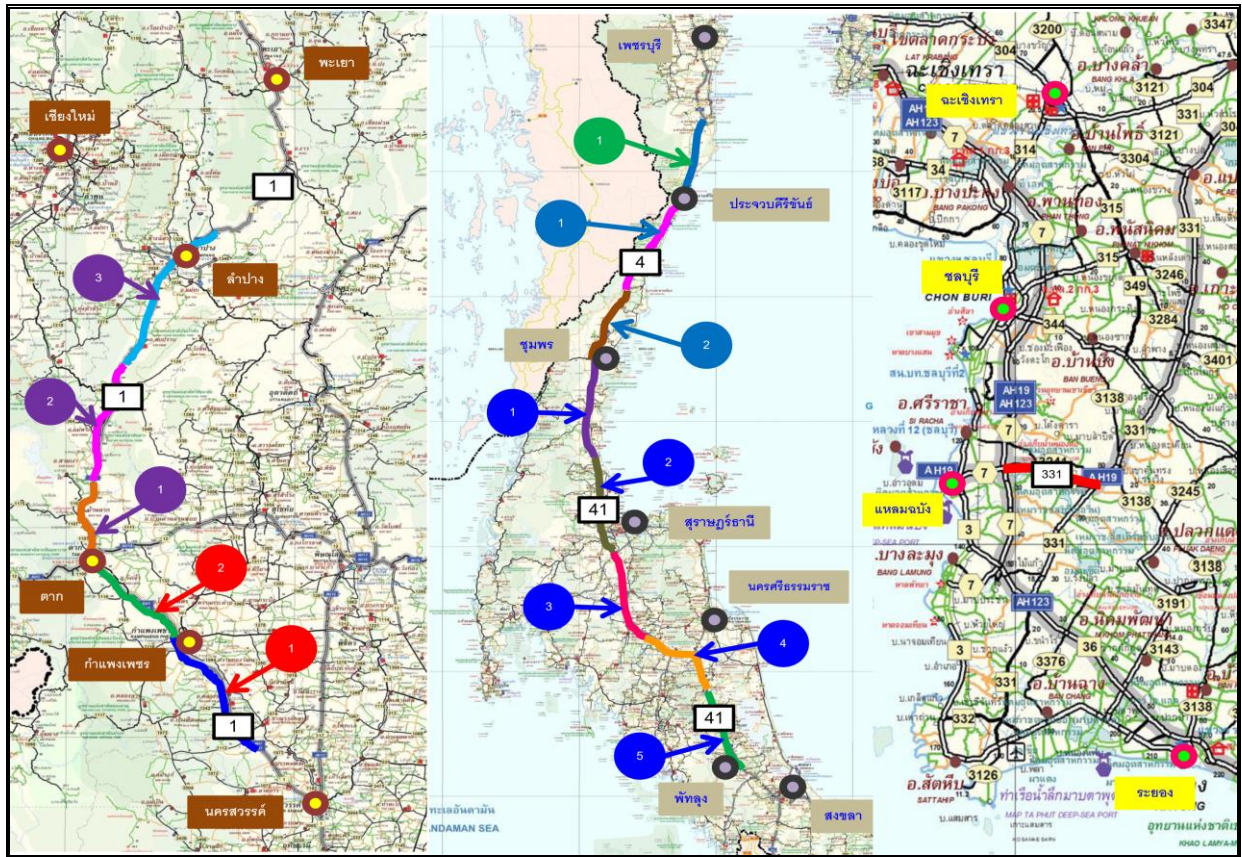
ผลประโยชน์ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

- 1.ลดระยะเวลาในการเดินทาง 6 ชั่วโมง ทั้งโครงข่าย
- 2.ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ EIRR=33%, NPV=165,200 ล้านบาท, B/C Ratio=7.35
- 3.การจ้างงานเพิ่มขึ้นเมื่อมีโครงการประมาณ 24,000 ตำแหน่ง
- 4.ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ(VOC Saving)=23,560 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
- 5.ประหยัดมูลค่าเวลาในการเดินทาง(VOT Saving)=2,598 ล้านบาท/ปี (ปี2565)

ผลประโยชน์อื่นๆ

1. ลดต้นทุนการขนส่งทางถนน
2. ลดอุบัติเหตุทางถนน
3. ส่งเสริมการขนส่งทางถนน และการขนส่งการค้าระหว่างประเทศผ่านประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ
4. อำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการท่องเที่ยว

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการท่องเที่ยว
ชื่อโครงการย่อย โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการท่องเที่ยว (Royal Coast)
5. วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนาให้เป็นโครงข่ายเส้นทางท่องเที่ยวที่สำคัญในระดับนานาชาติแถบชายฝั่งทะเลภาคกลางตอนล่าง ต่อเนื่องภาคใต้ตอนบนโดยเฉพาะด้านตะวันตกของอ่าวไทย ตั้งแต่สมุทรสงคราม เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง มีทัศนียภาพที่สวยงามและมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงหลายแห่ง

โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2551

อนุมัติในหลักการให้ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (The Royal Coast)

โดยเฉพาะพื้นที่ภาคกลางตอนล่างต่อเนื่องภาคใต้ตอนบน เพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอย่างยั่งยืน

โดยมีถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทยของกรมทางหลวงชนบทเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาดังกล่าว

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

เป็นโครงการก่อสร้างถนนขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมทางจักรยาน 2 ข้าง

โดยก่อสร้างเป็นไหล่ทางชนิดมีสี่เพื่อเตือนผู้ขับขี่ในช่องจราจรปกติให้ระมัดระวังผู้ใช้ทางจักรยาน

- ก่อสร้างแหล่งพักรถชมวิวบริเวณแหล่งท่องเที่ยวข้างทาง

- ก่อสร้างแหล่งเรียนรู้ข้างทางในบริเวณที่เหมาะสมในการเรียนรู้การอนุรักษ์ธรรมชาติและวิถีชีวิตท้องถิ่น

- ก่อสร้างจุดพักรถขนาดใหญ่ ประกอบด้วย Information Center ห้องน้ำ – ห้องสุขา ร้านค้าผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น และลานจอดพักรถ

- ประกอบด้วย 22 โครงการ ครอบคลุม 4 จังหวัดในภาคกลางตอนล่างและภาคใต้ตอนบน ดังนี้

1. จังหวัดสมุทรสงคราม/จังหวัดเพชรบุรี 1 โครงการ

2. จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 11 โครงการ

3. จังหวัดชุมพร 10 โครงการ / โครงข่ายถนน Royal Coast

ระยะทางก่อสร้างทั้งหมด 683.0 กม.

ปรับปรุงโครงข่ายทางแล้ว 155 กม.

อยู่ระหว่างก่อสร้าง 31.5 กม.

ขอจัดตั้งงบประมาณก่อสร้างเป็นระยะทาง 328.555 กม.

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
141,760,000	-	4,050,296,000	-	-	-	4,192,056,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ควบคุมงานก่อสร้าง										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- เป็นถนนสำหรับการท่องเที่ยวระดับสากลอย่างยั่งยืนและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลแห่งใหม่
 - เป็นถนนเพื่อการเรียนรู้ควบคู่กับการท่องเที่ยวบนพื้นฐานการอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยให้ประชาชนในท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาและดูแลรักษา
 - แบ่งเบาปริมาณจราจรในถนนสายหลักในกรณีฉุกเฉิน
 - ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ
- NPV = 116.20 ล้านบาท
B/C = 1.04
EIRR = 12.89

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์
วงเงิน 9,261.01 ล้านบาท