

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

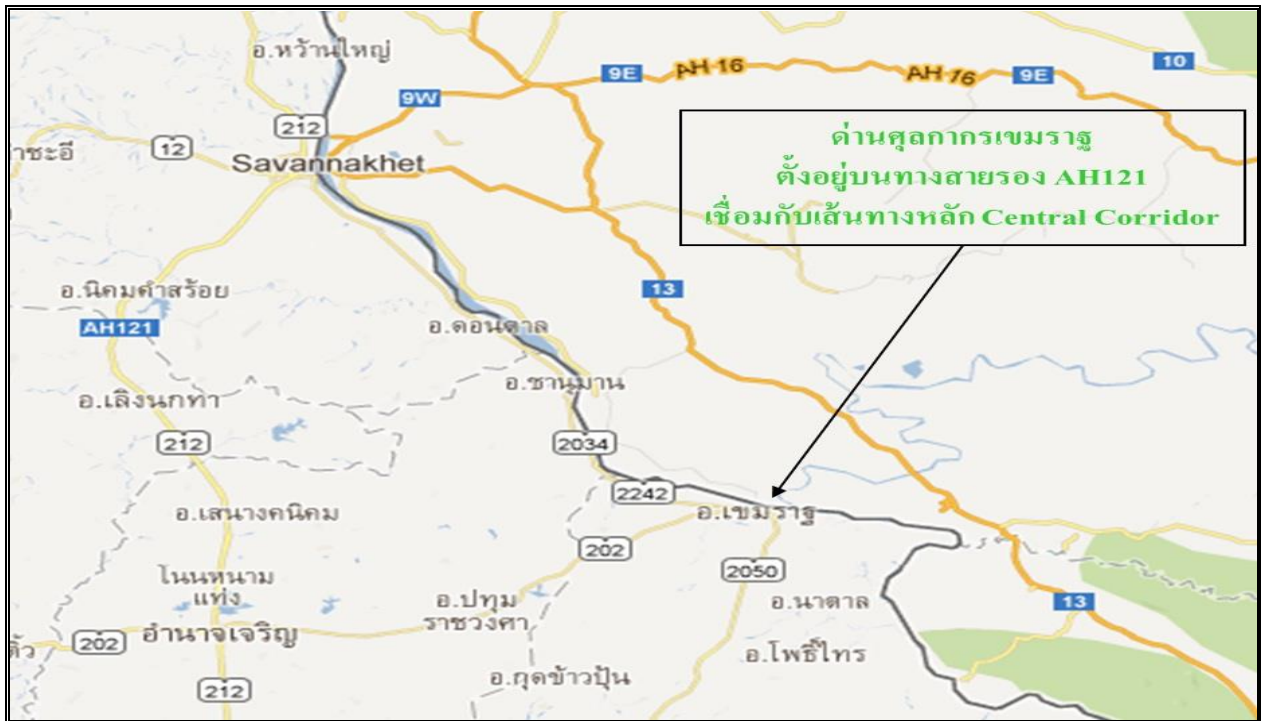
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

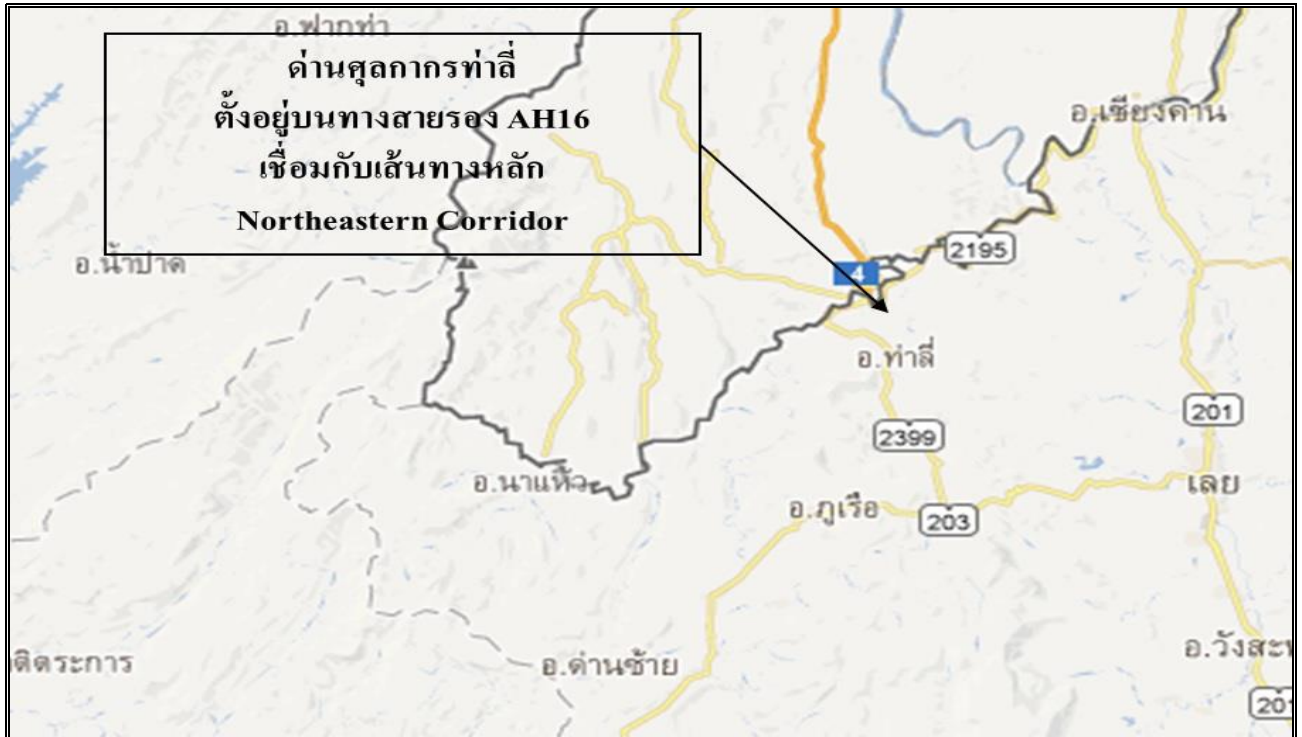
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

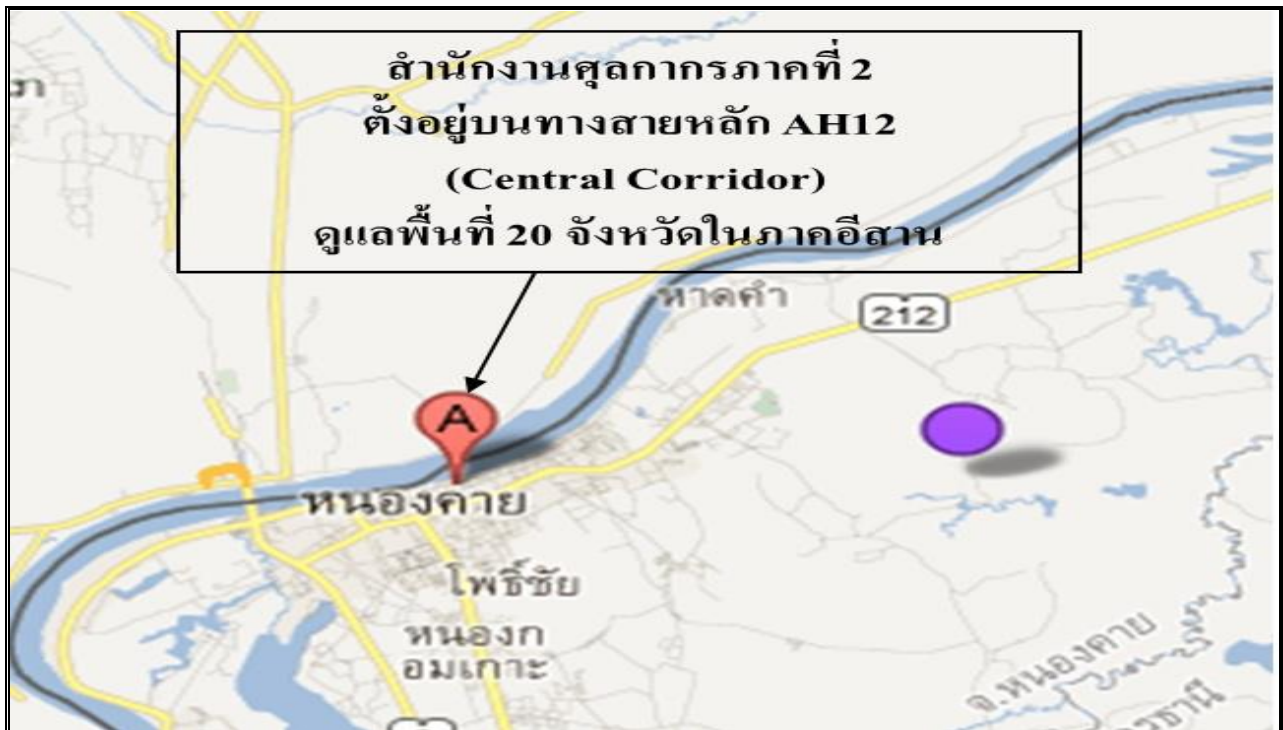
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของสำนักงานศุลกากรภาคที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ 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

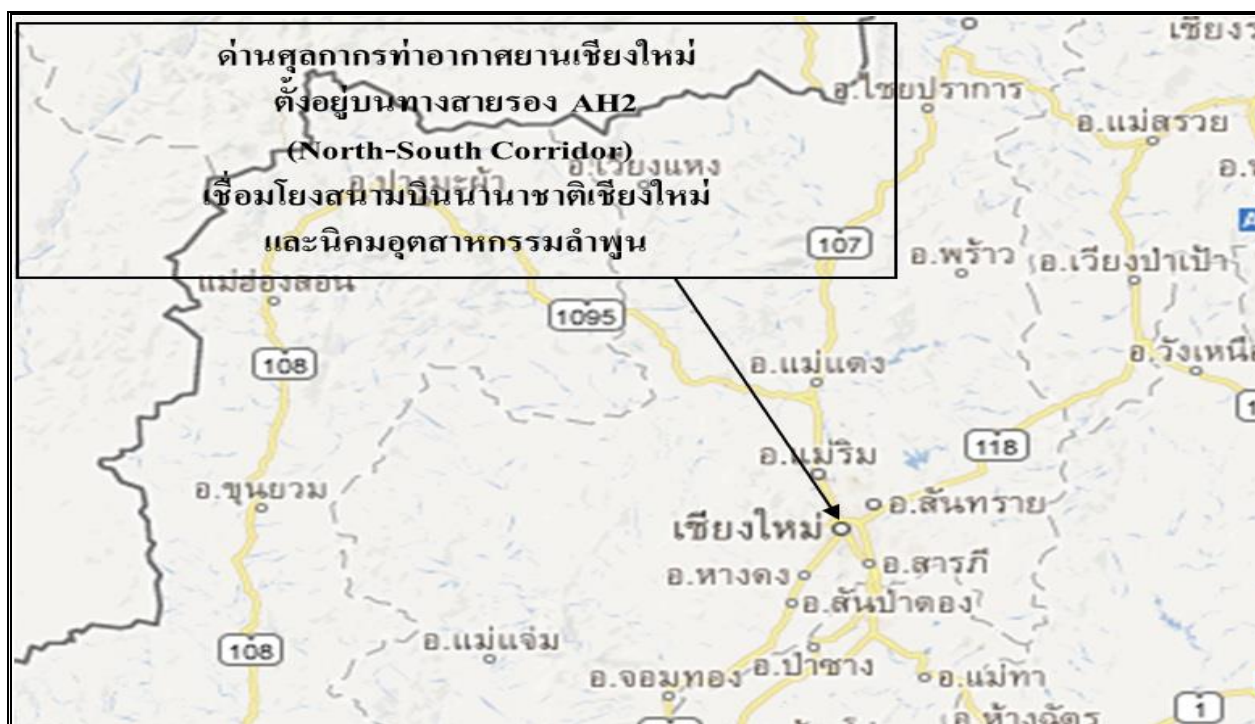
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า 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 และด้านพรหมแดนบ้านห้วยผึ่ง 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. เพื่อเพิ่มศักยภาพของด้านศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) โดยมีจุดมุ่งหมายให้กลุ่มประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน, มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง, มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด้านศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า 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 ซึ่งจะช่วยให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรจำกัดการตรวจสอบกิจกรรมการขนส่งสินค้าและของติดตัวผู้โดยสารให้คงเหลือเฉพาะสินค้า หรือผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงสูงและอำนวยความสะดวกรวดเร็วให้แก่ผู้ประกอบการและผู้โดยสารส่วนใหญ่
3. เพื่อเสริมสร้างความโปร่งใสในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร โดยใช้ข้อมูลจากระบบโทรทัศน์วงจรปิดฯ เป็นหลักฐานช่วยพิสูจน์ความโปร่งใสในการตรวจปล่อยสินค้าและของติดตัวผู้โดยสาร
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 เครื่องบันทึกข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อให้ระบบสามารถบันทึกภาพที่มีความคมชัดสูงได้น้อยกว่า 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

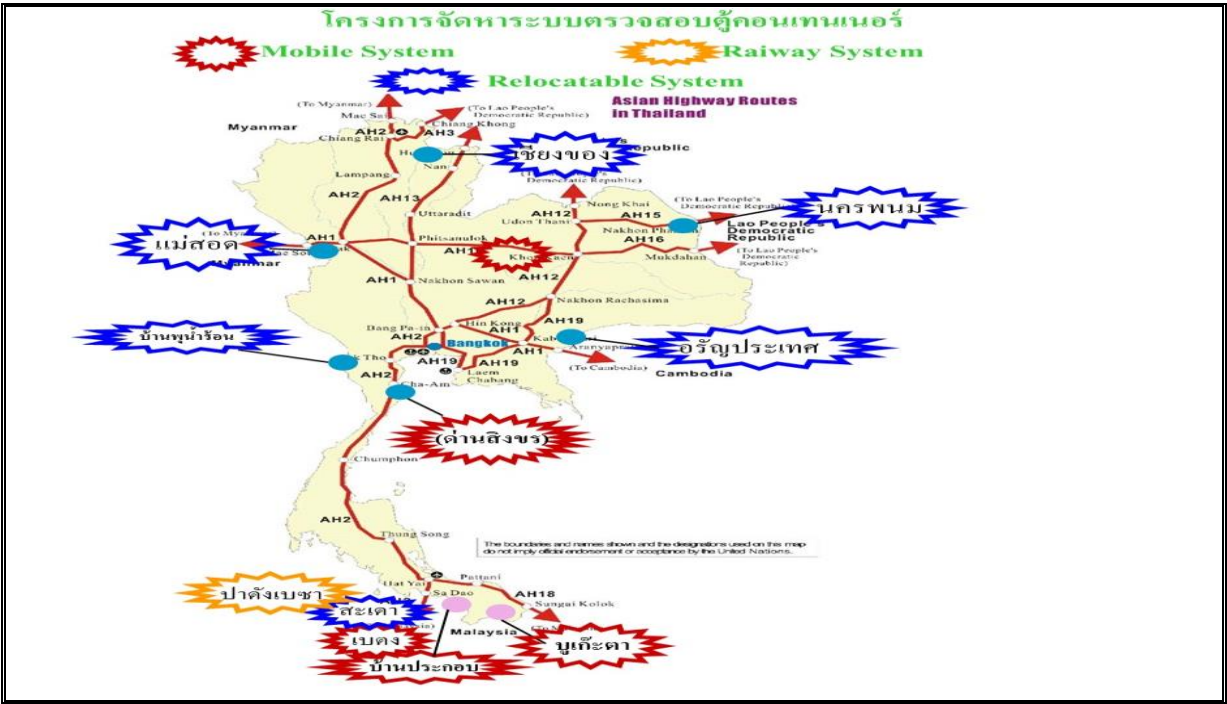
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

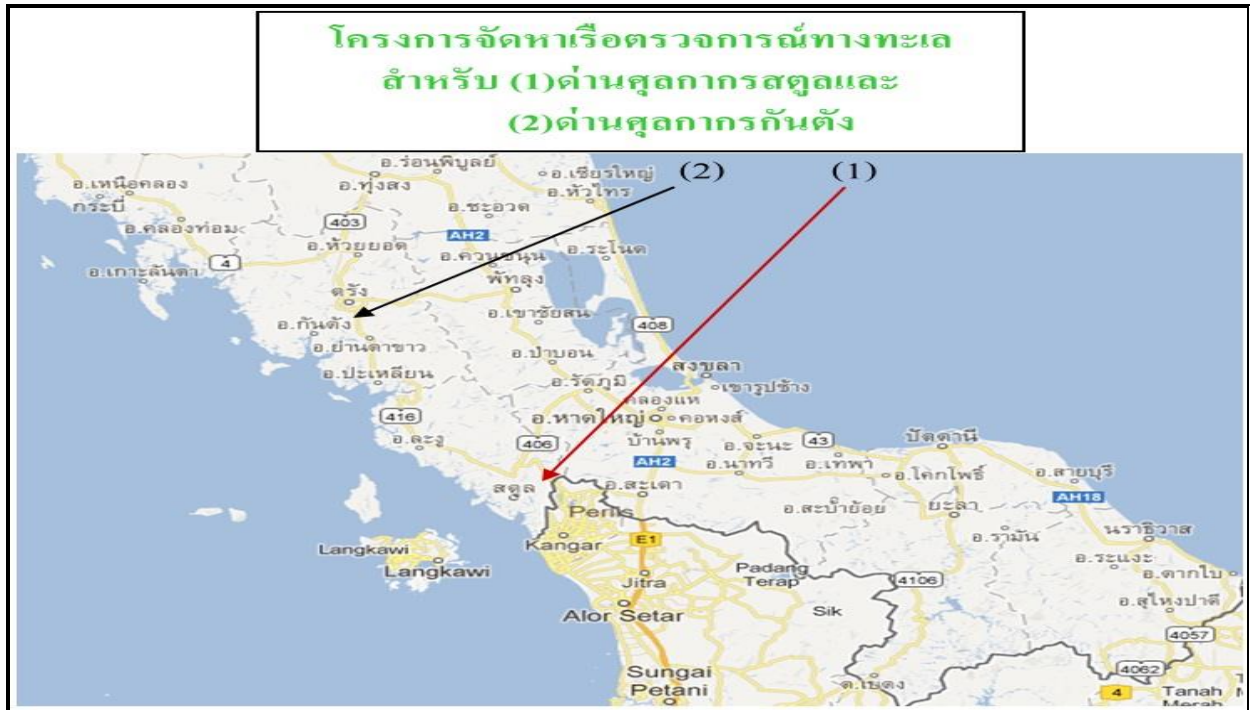
ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาครุภัณฑ์										

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

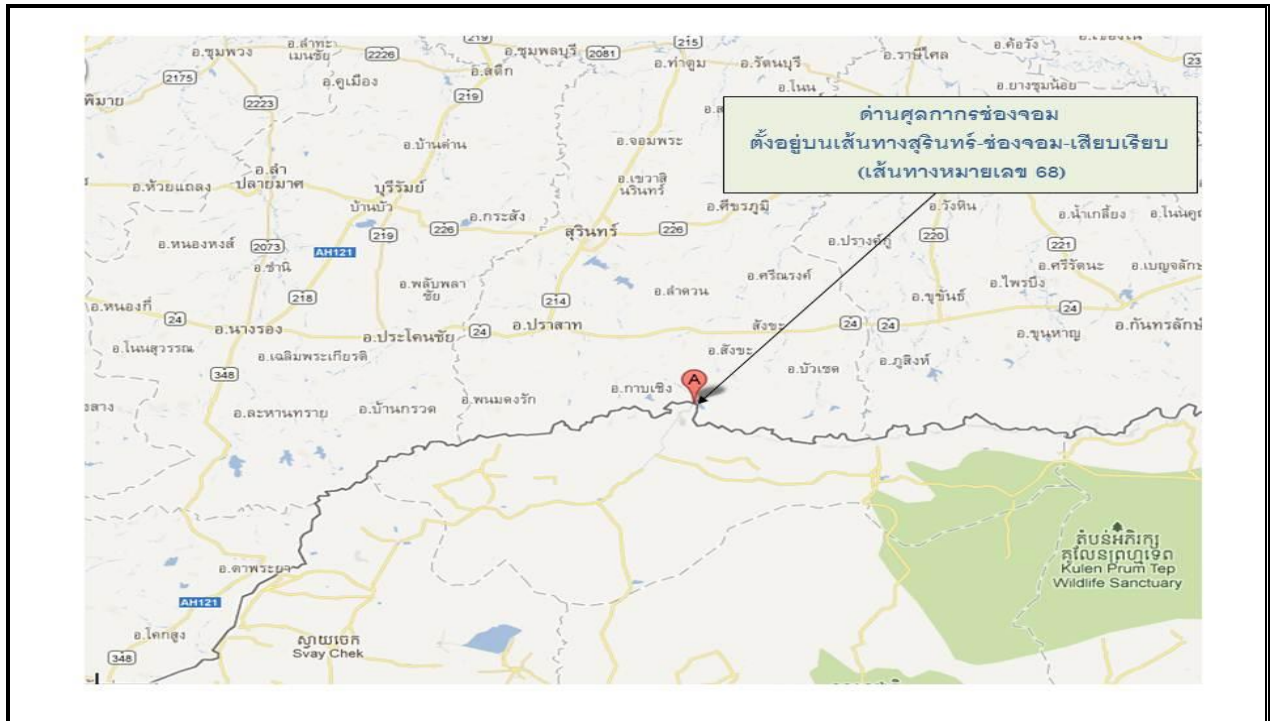
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

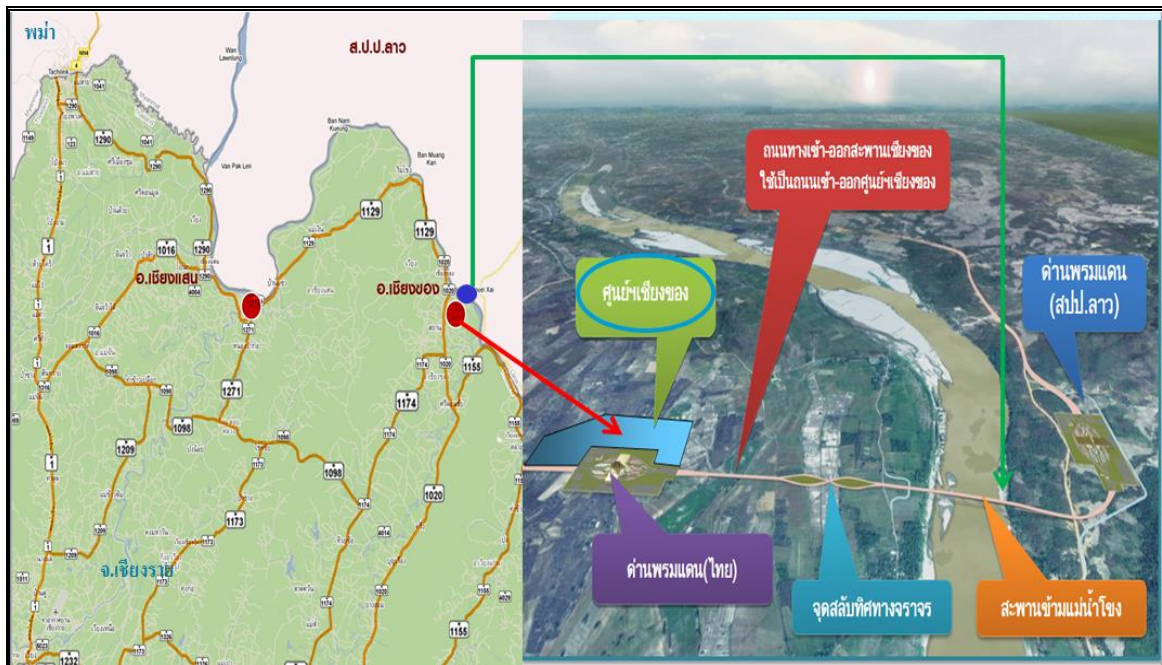
ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าใช้จ่ายการเวนคืนที่ดิน และค่าชดเชยให้ราษฎรที่ใช้ประโยชน์จากที่ดิน สปก.										
2. ค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 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 - ชื่องจอม ตอน 1
- 212 อ.โพธิ์ชัย - บึงกาฬ ตอน 2
- 221 อ.กันทรลักษ์ - เขาพระวิหาร ตอน 1+2
- 214 อ.ปราสาท - ชื่องจอม 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

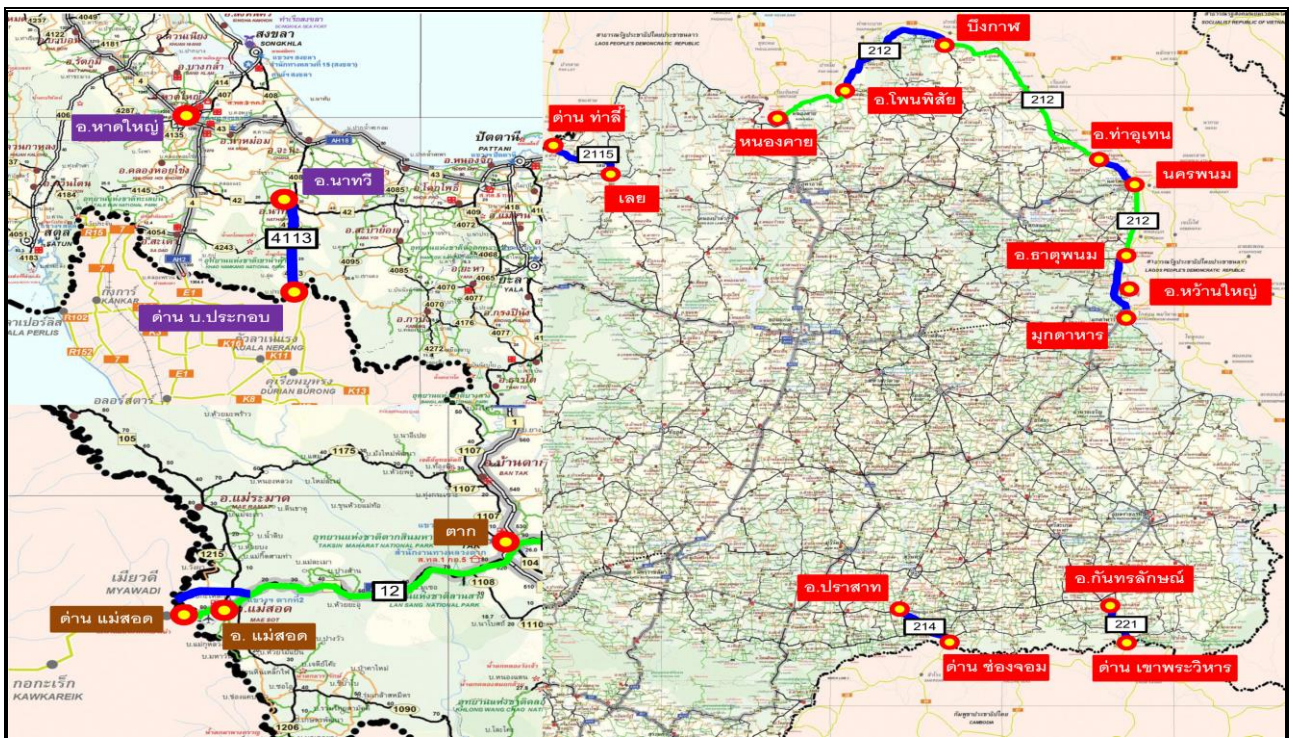
ผลประโยชน์ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

- 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

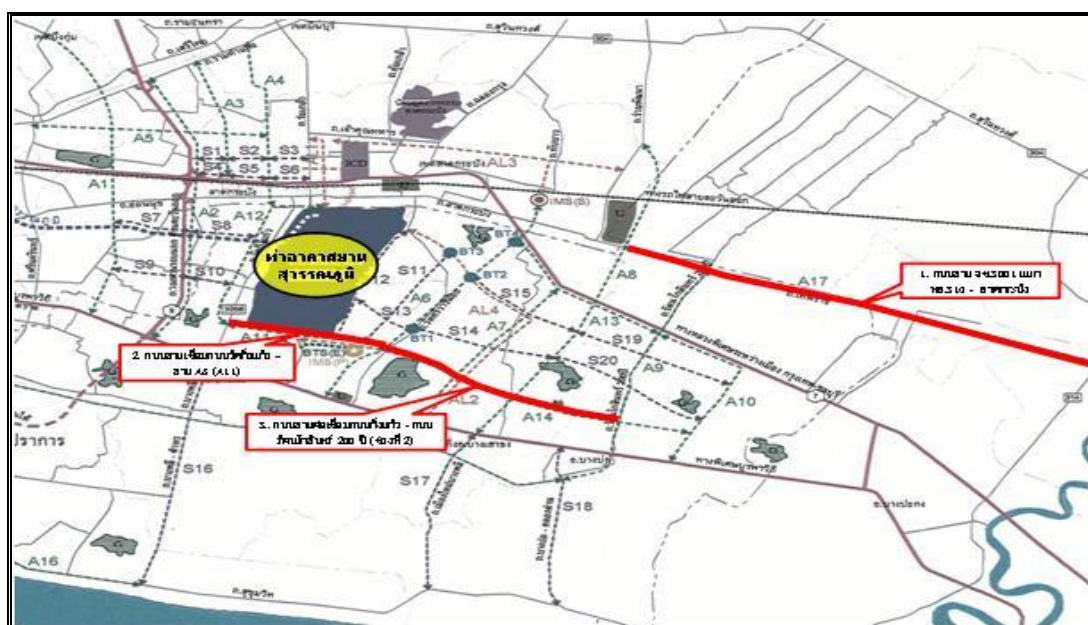
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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 - ถนนสายเชื่อมถนนวัดกึ่งแก้ว - 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 ถนนสายเชื่อมถนนวัดกึ่งแก้ว - 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 จนนติดขัดเป็นเวลานาน 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

[illegible]

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 ตั้งอยู่บริเวณฝั่งขวาของปากแม่น้ำสกกามีพื้นที่ 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.)

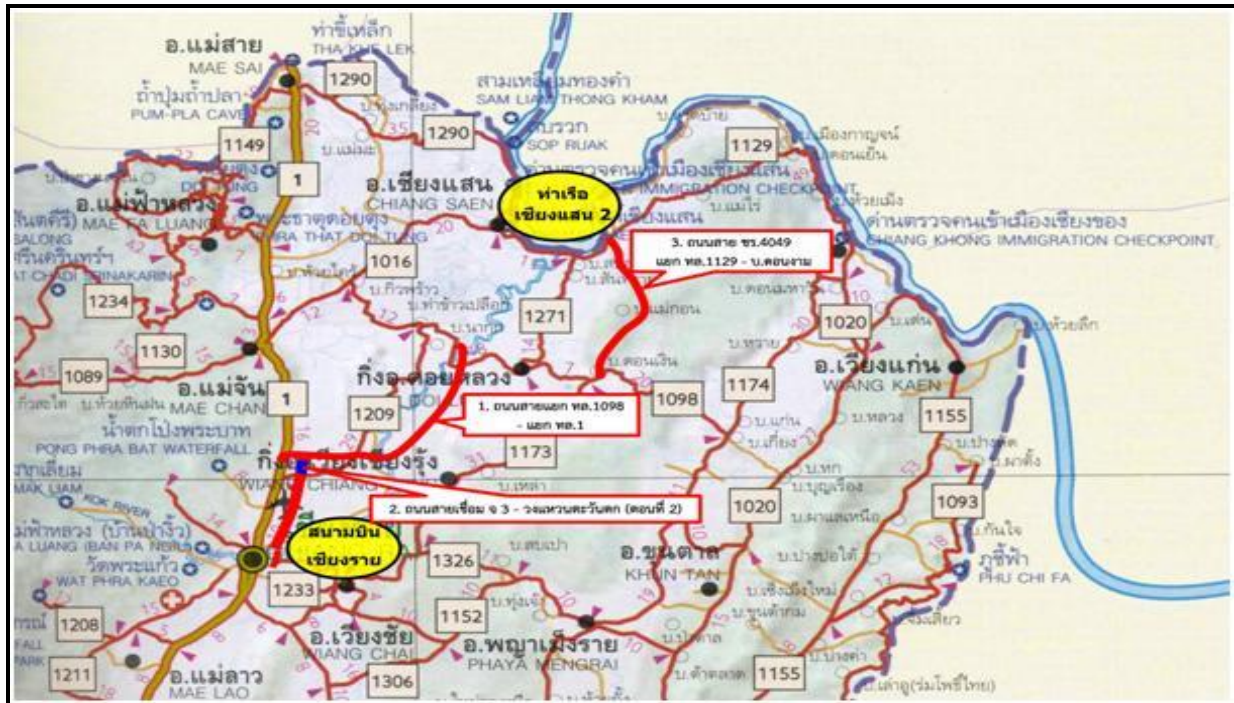
- ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

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. ประเมินราคางานราง 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

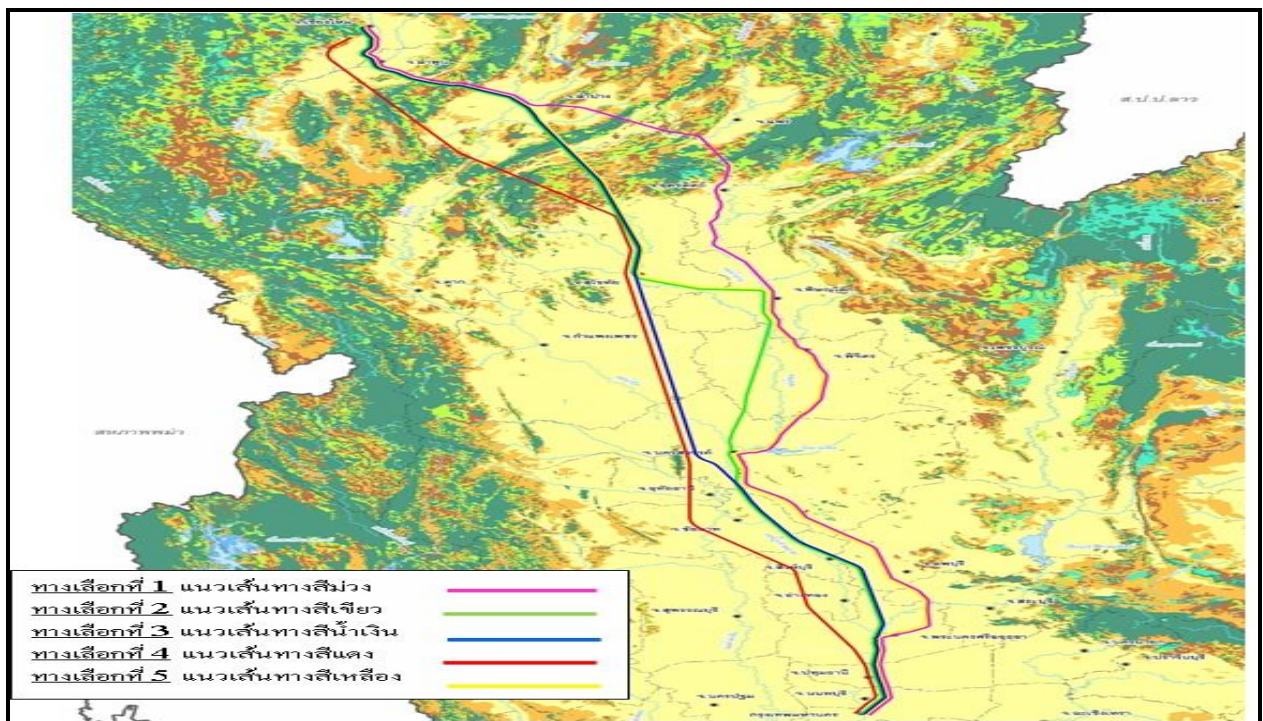
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

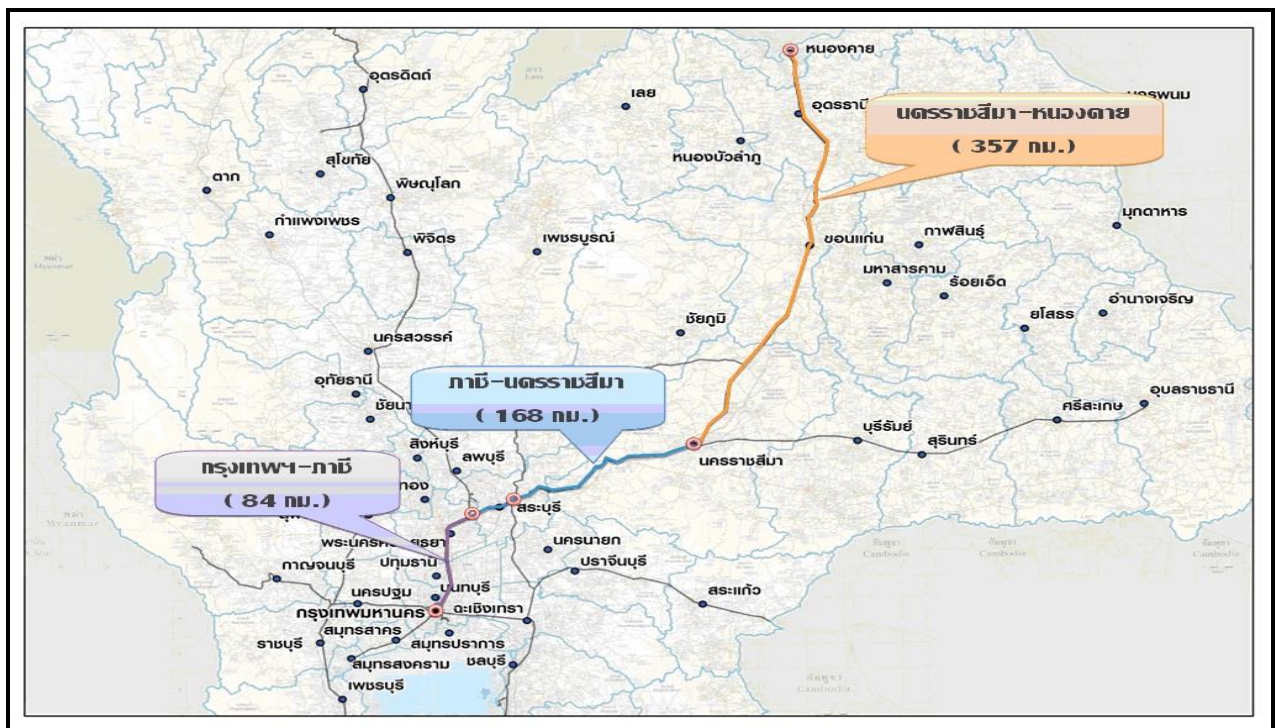
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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 และงานระบบรถไฟฟ้าวางรับรถไฟความเร็วสูง

(2) ประกวดราคางานราง งานระบบ และงานขบวนรถสำหรับรถไฟความเร็วสูง

ดำเนินการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง และดำเนินการตามขั้นตอนก่อสร้างต่อไป

(3) การดำเนินการศึกษาออกแบบ และจัดทำเอกสารประกวดราคารถไฟความเร็วสูง / 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 รถไฟฟ้าวาง	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. ค่างานระบบรถไฟฟ้าวางและขบวนรถ										

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

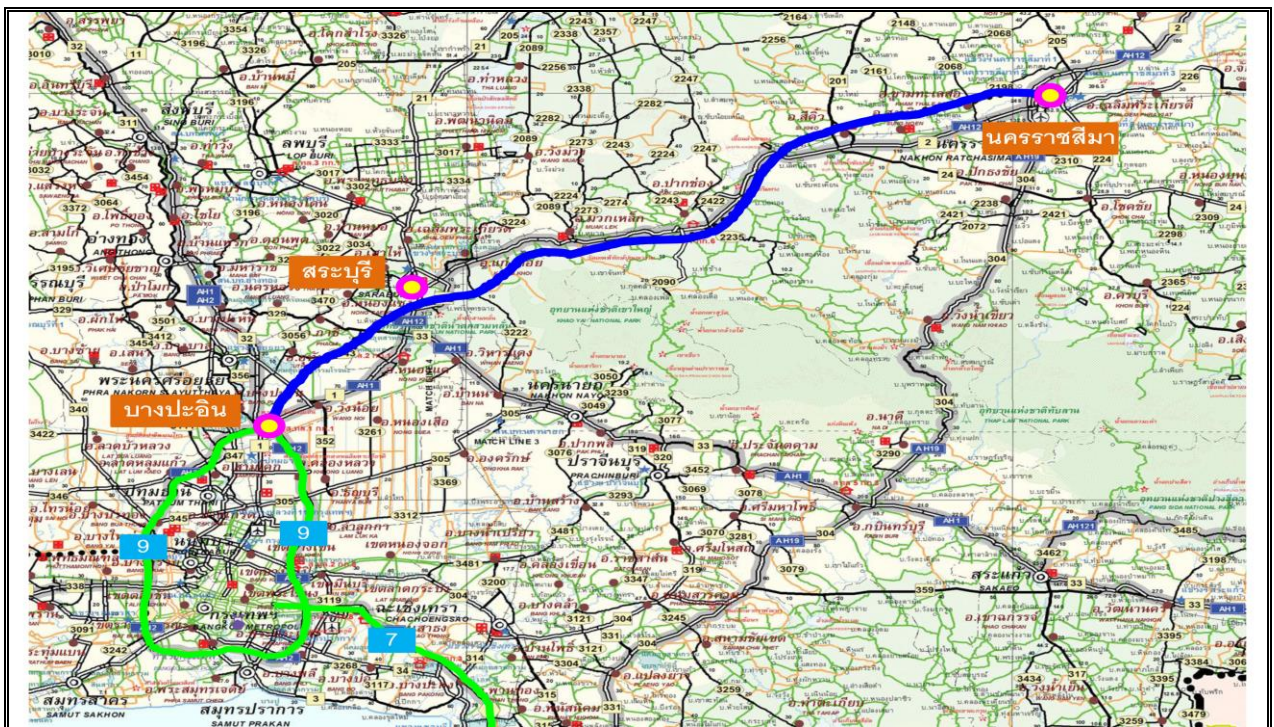
ผลประโยชน์ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

- 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 ทวาย
2. พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศ
3. ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศ
4. ลดอุบัติเหตุทางถนน
5. กระตุ้นการพัฒนาสู่ภูมิภาคตะวันตกของประเทศ

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. ลดการระงับประมาณ 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

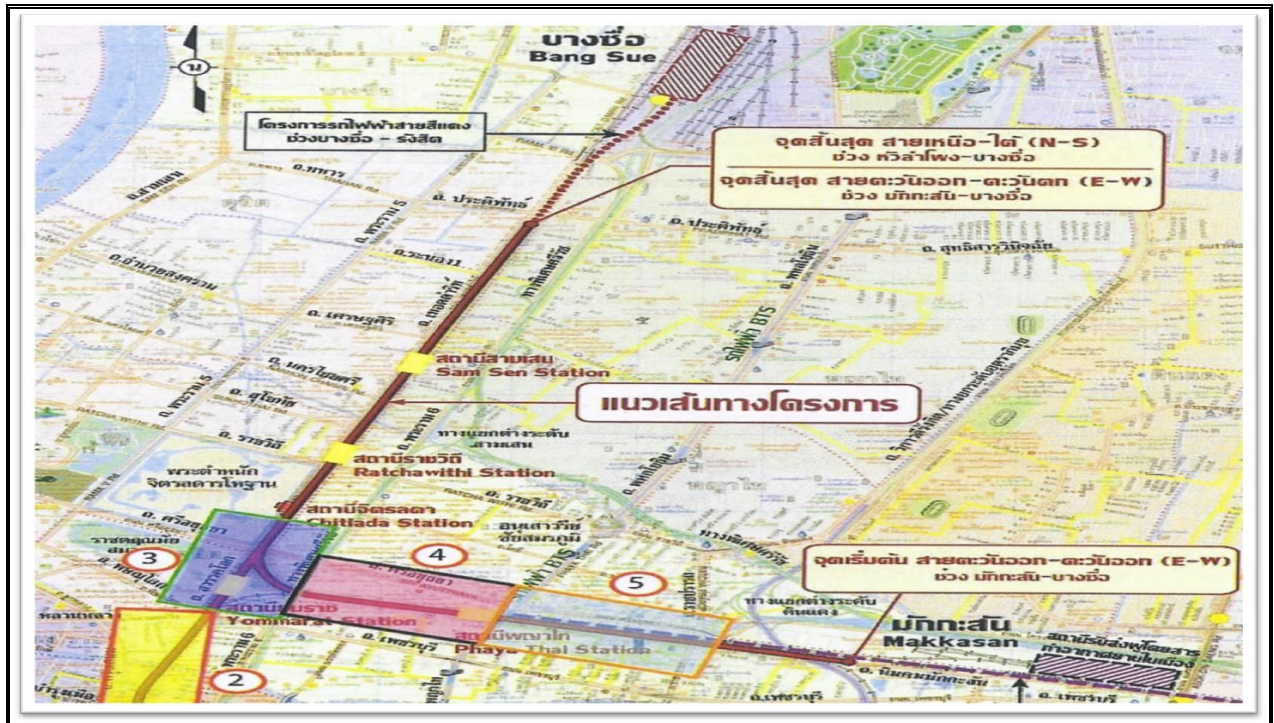
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดทำ TOR /เอกสารประกวดราคา										
2. จัดหาที่ดิน										
3. ค่าจ้างงานร้อยละ										
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

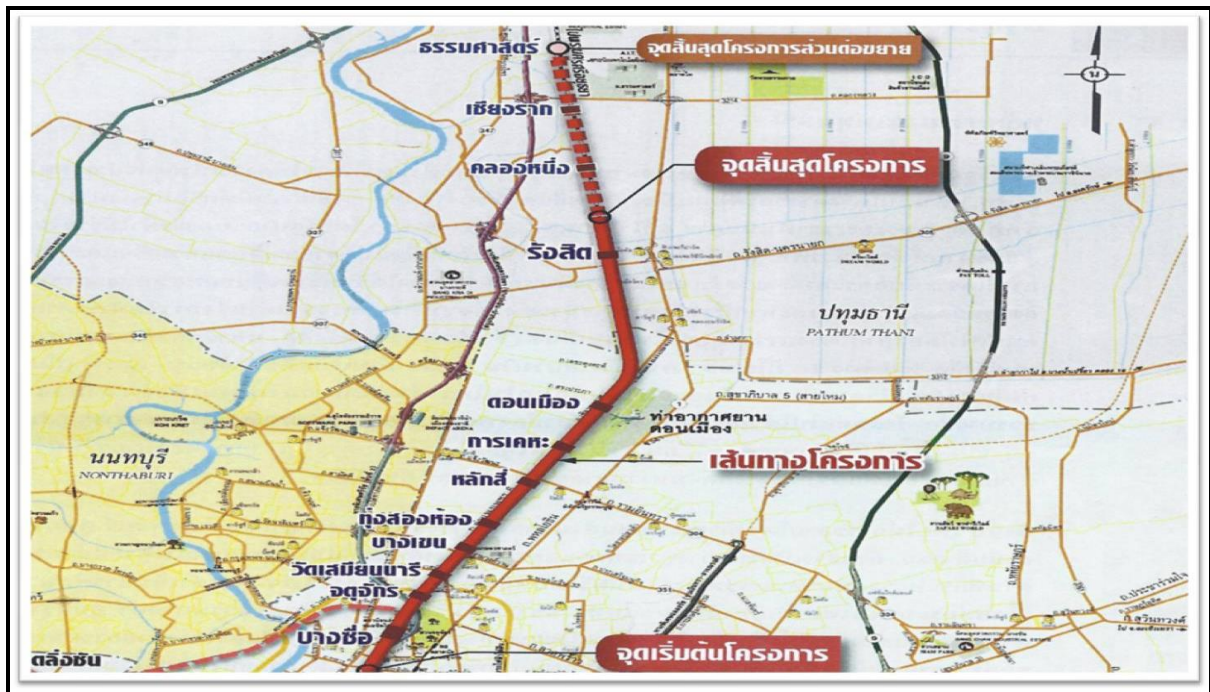
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

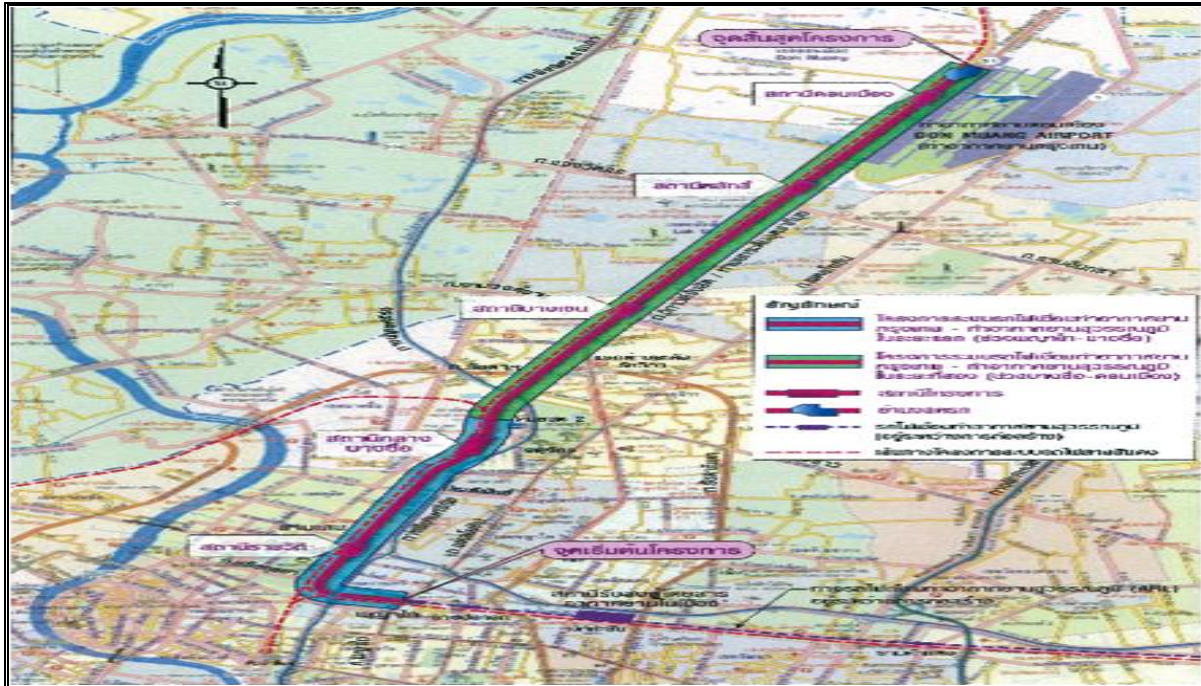
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟฟ้า 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. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม
 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการเดินทาง 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

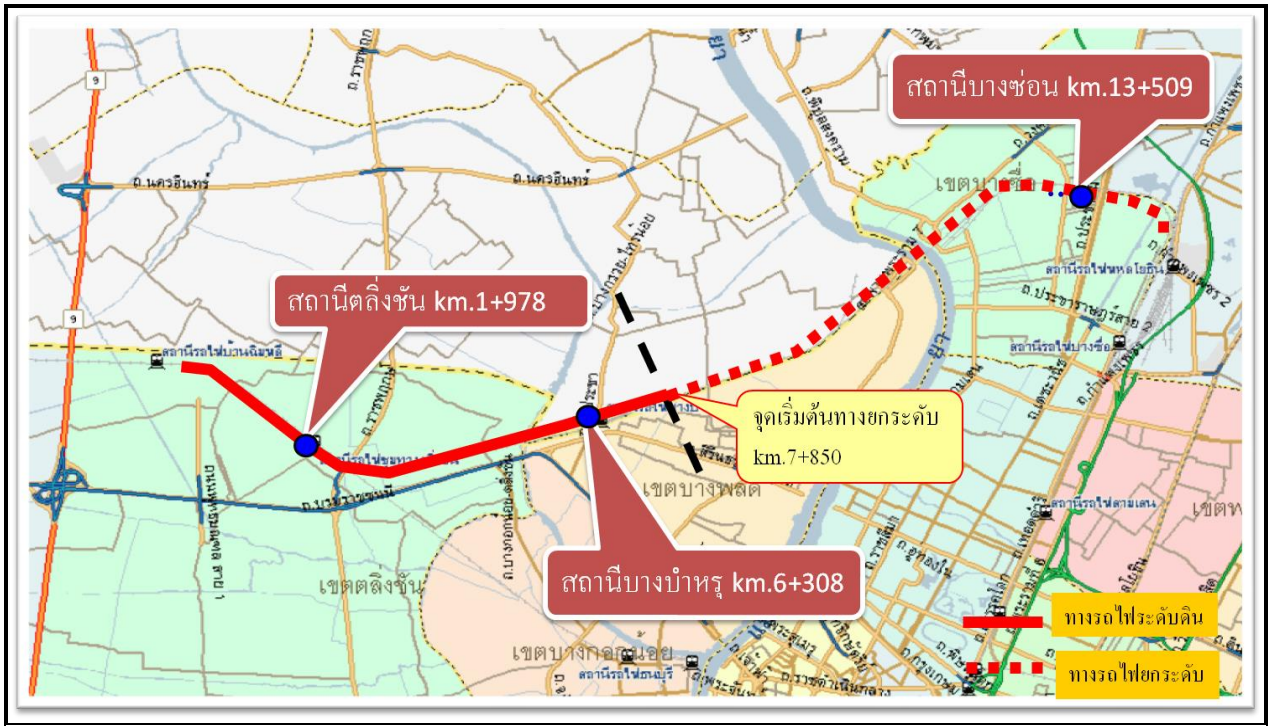
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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-เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรม การค้า และบริการ ของพื้นที่ต่างๆ
ในเขตเมืองตามแนวทางที่รถไฟผ่าน
- 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

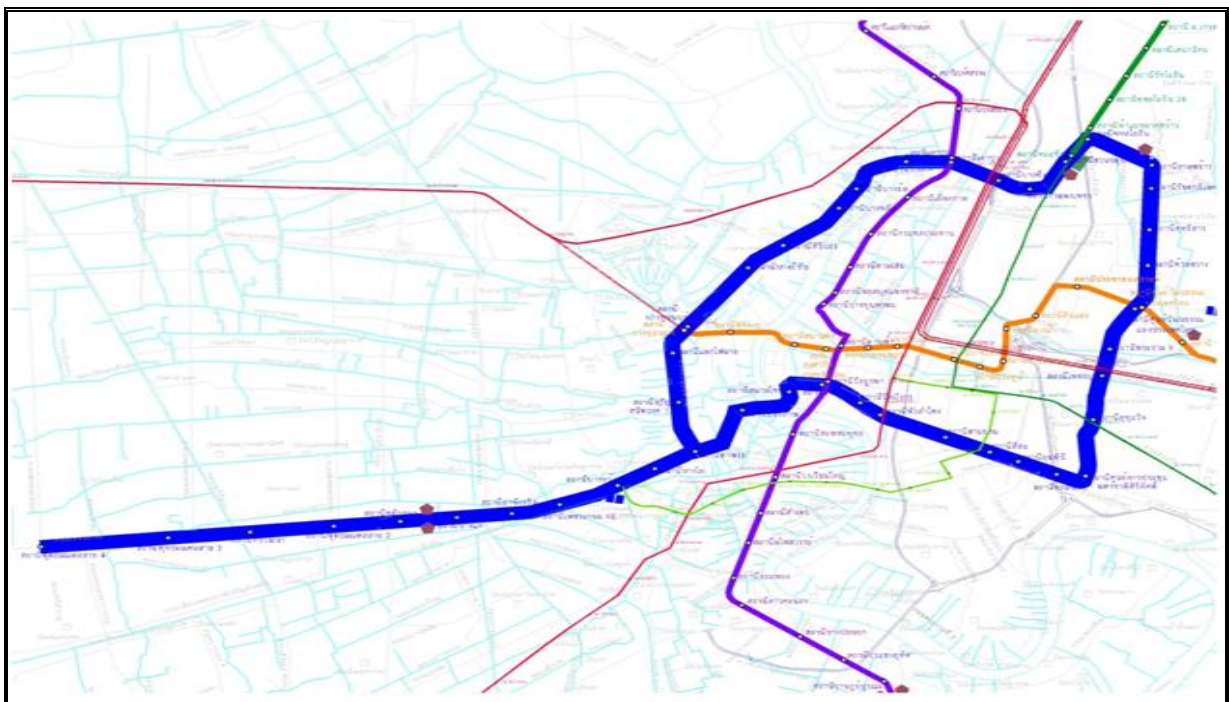
โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น ลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง

- 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

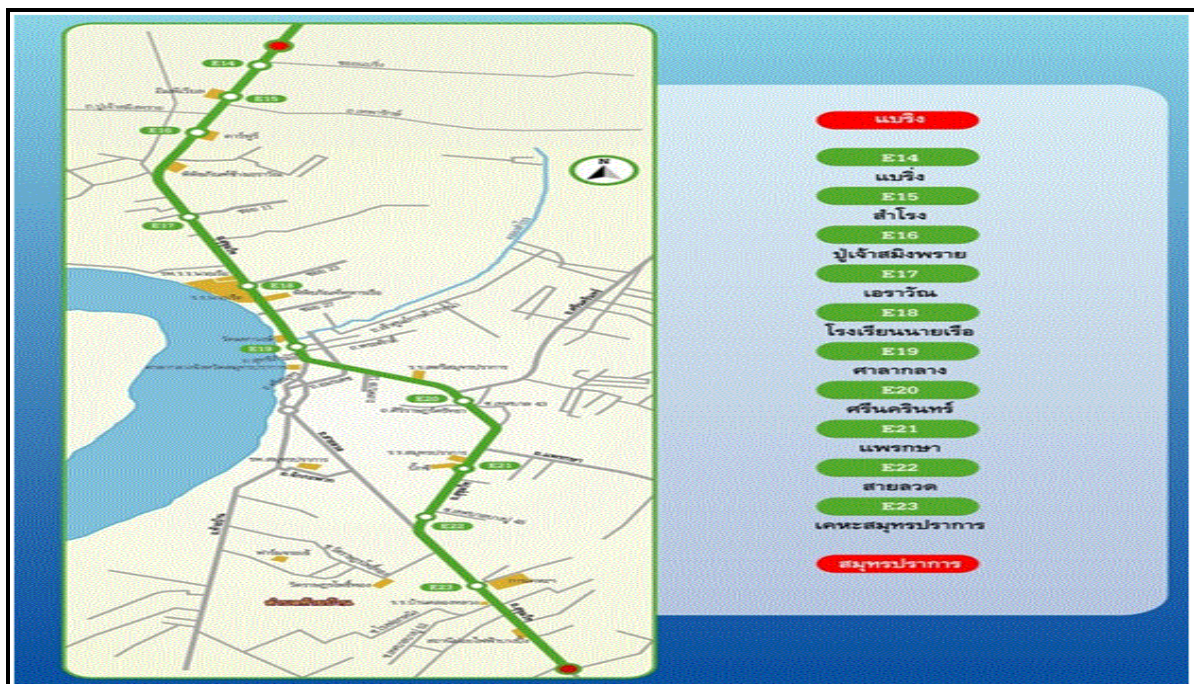
- ผลตอบแทนทางด้านสังคม

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

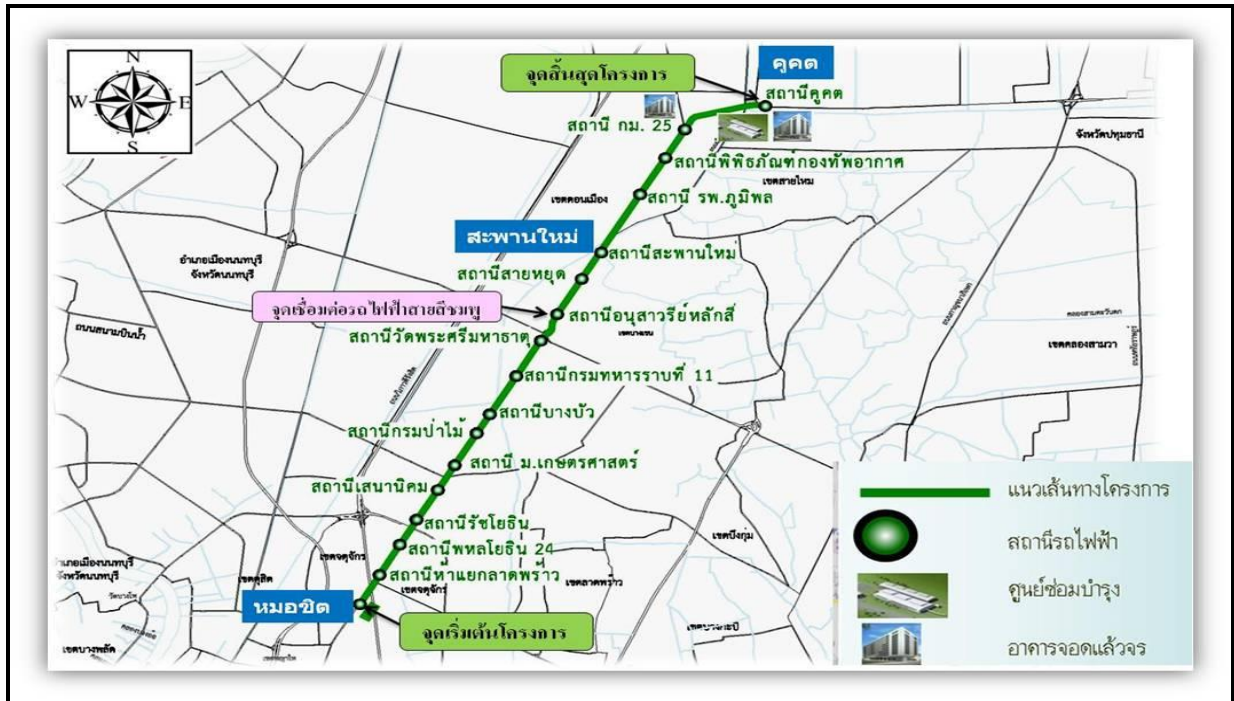
โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

- 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	ค่างานระบบรถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	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)

มีรถไฟขบวนส่งมวลชนเพิ่มขึ้นอีก 34.5 กิโลเมตร ภายในปี พ.ศ. 2560

- ผลลัพธ์ (outcome)

มีผู้ใช้บริการรถไฟเพิ่มขึ้นประมาณ 218,000 คน/วัน (ประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปี 2562)

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

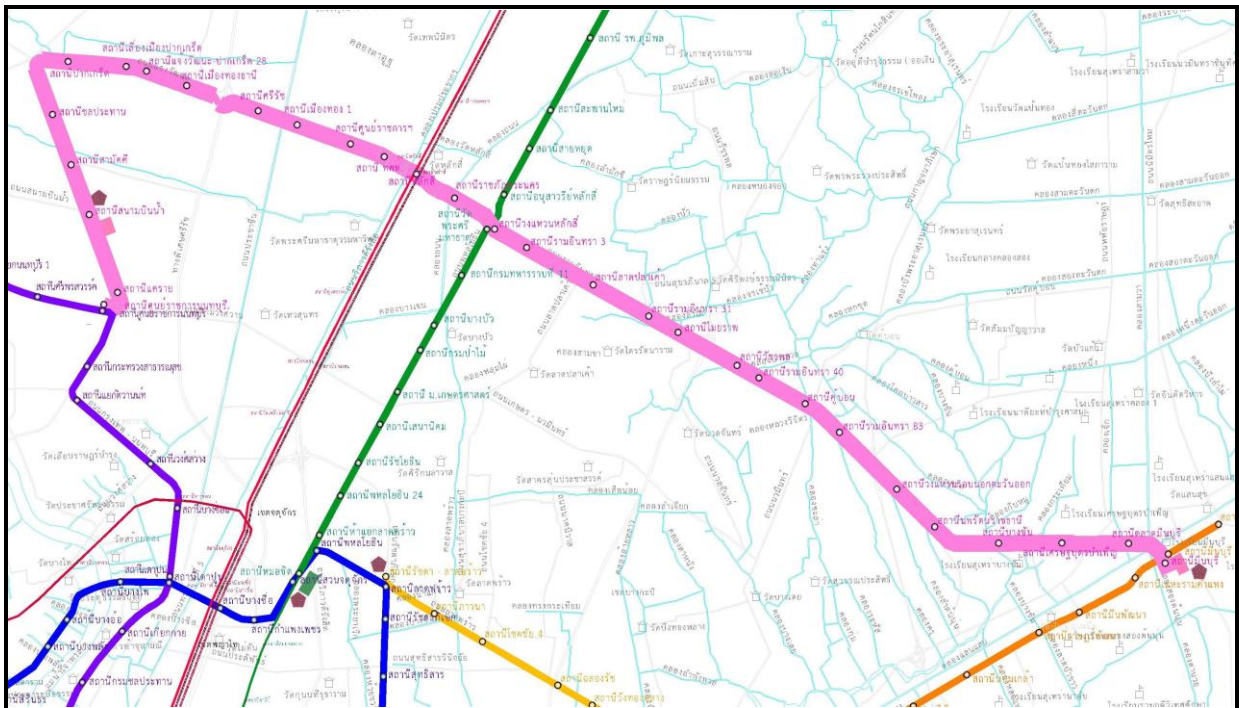
โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

- 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

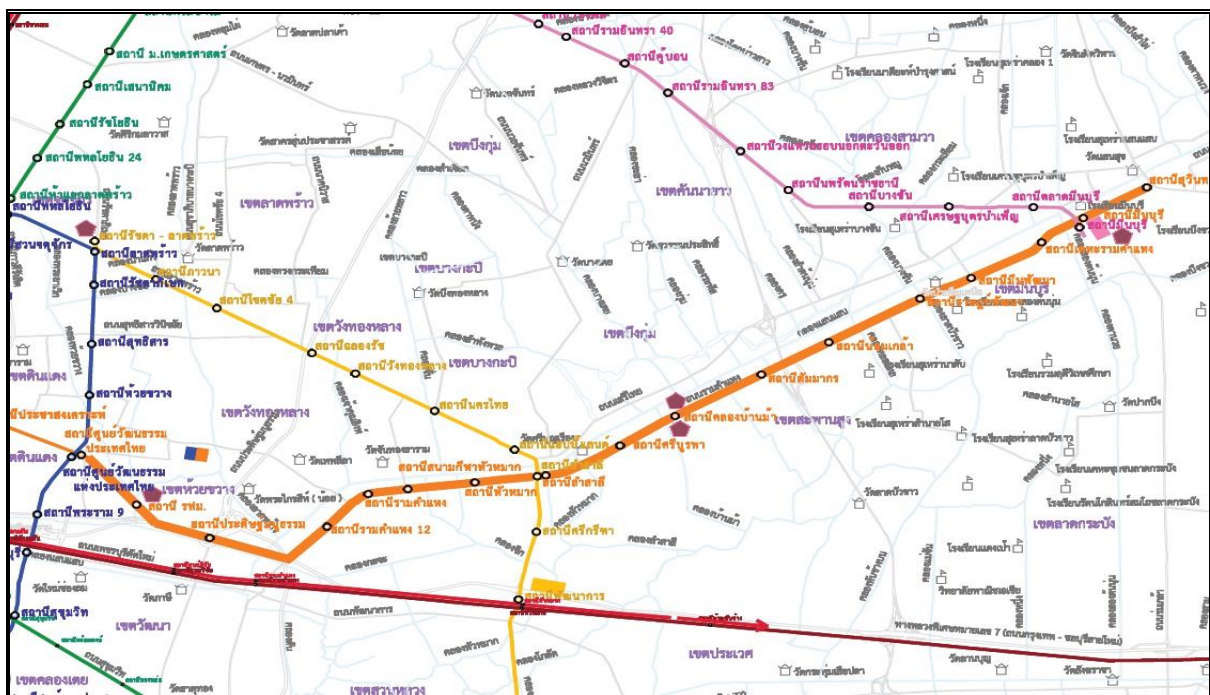
- ผลตอบแทนทางด้านสังคม

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
เลี้ยวเข้าสู่แนวถนนเทพารักษ์ 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

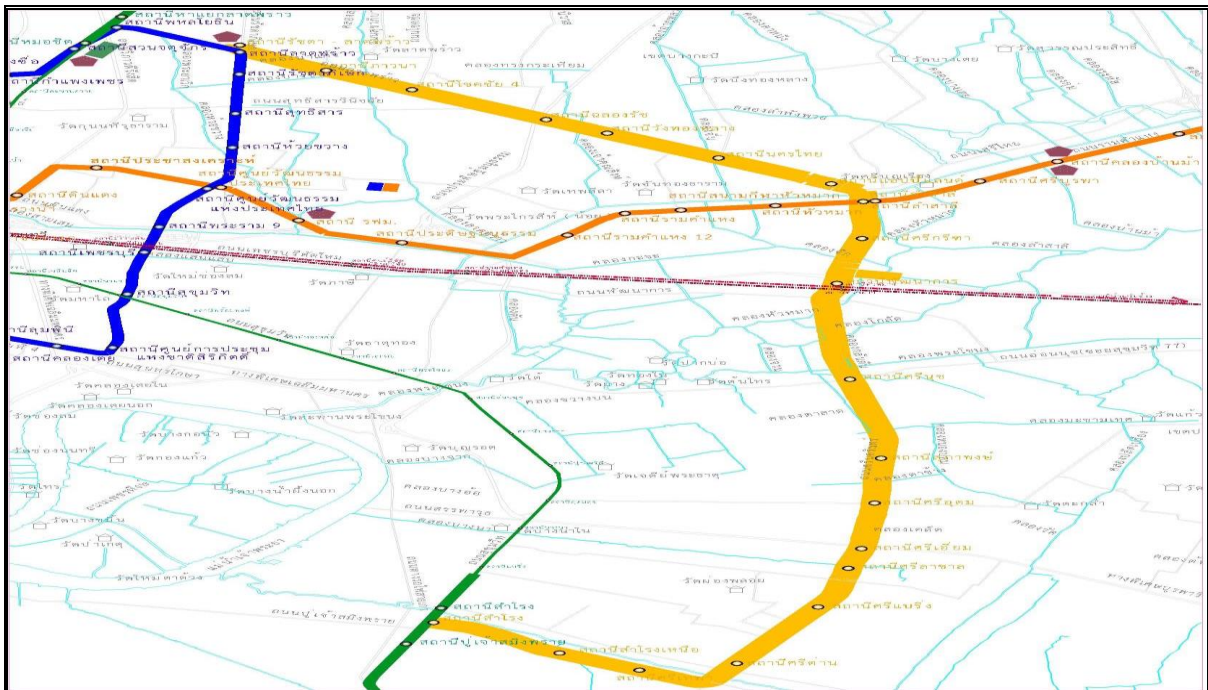
- ผลตอบแทนทางด้านสังคม

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 - นาโครี - 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

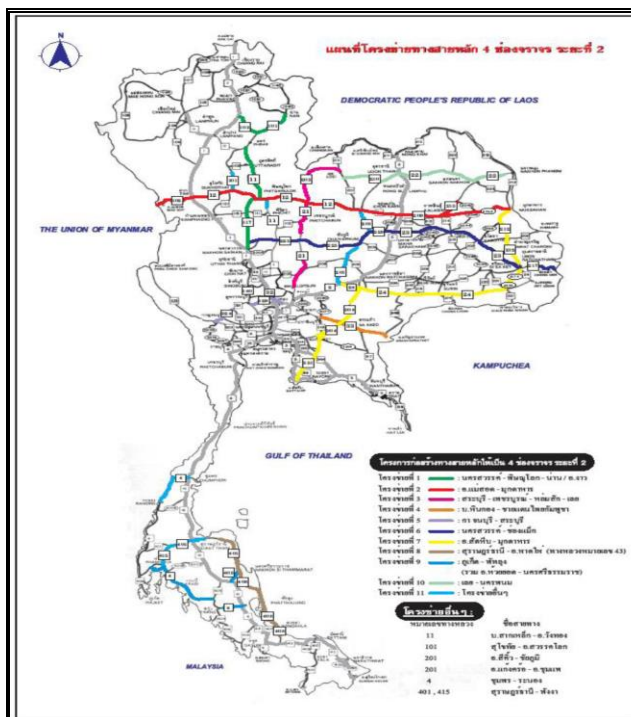
ผลประโยชน์ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

- 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

สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค - ถนนเชื่อมต่อกับถนนราชพฤกษ์-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 เห็นชอบให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินงานโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อกับถนนราชพฤกษ์-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

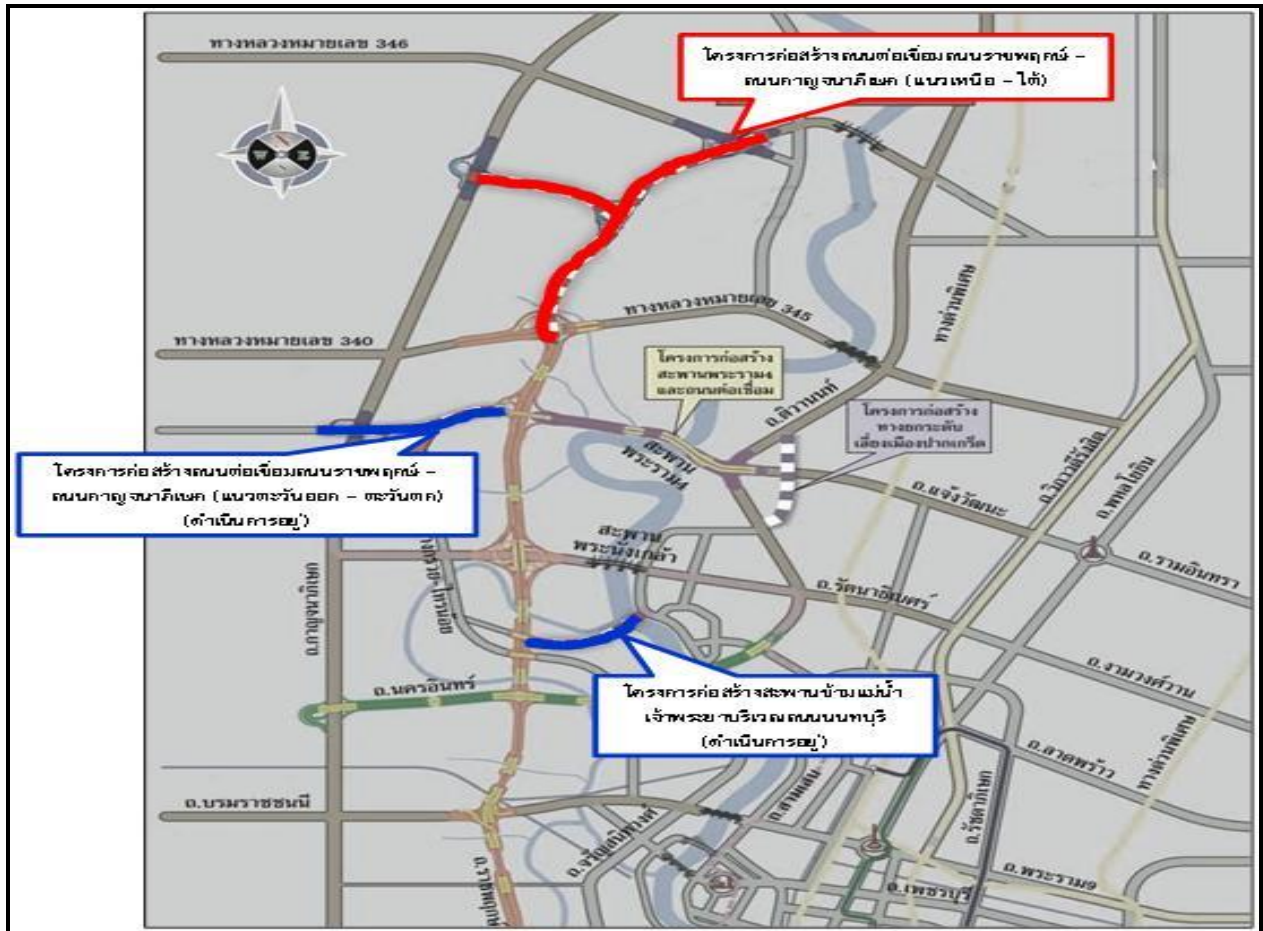
- เพิ่มเติมโครงข่ายเส้นทางคมนาคมของกรุงเทพและปริมณฑลให้สมบูรณ์ขึ้น
- รองรับการขยายตัวของปริมาณจราจร และการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในอนาคต ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ในปี พ.ศ. 2551 และ พ.ศ.2569 จะมีปริมาณการจราจร 19.4 และ 28.8 ล้านคันต่อปี ตามลำดับ
- ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

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.)

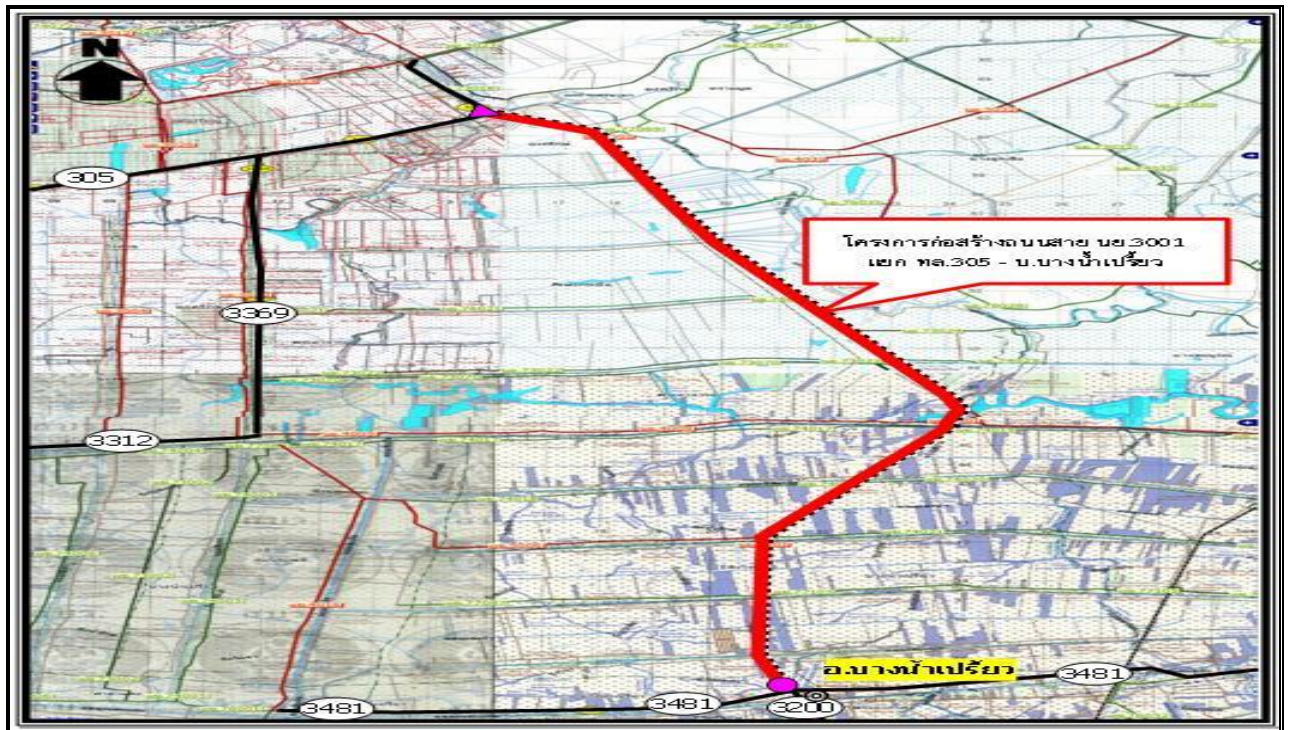
- ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

NPV = 49.50 ล้านบาท (คำนวณที่ค่าก่อสร้าง 420.75 ลบ.)

B/C = 1.16

EIRR = 14.1

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อการค้า 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

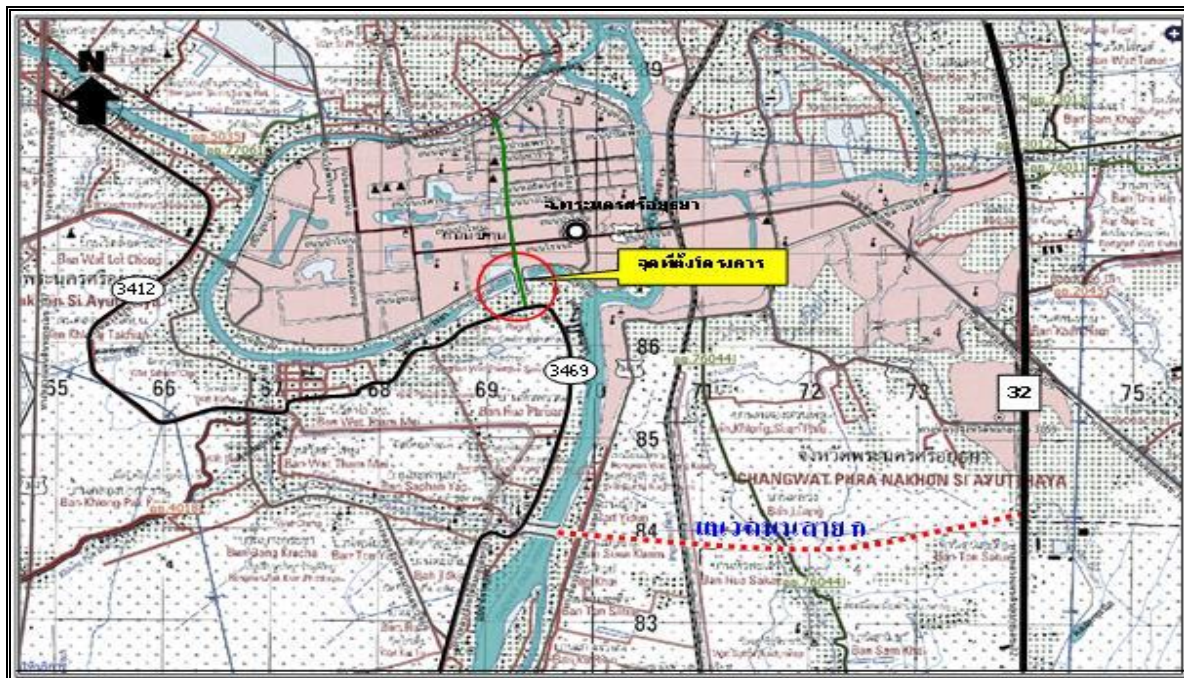
ประมาณ 8.4 กิโลเมตร (เดิม 10.6 กม. เหลือ 2.2 กม.)

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 - ชับบอน 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 - ชับบอน ตอน 2 จ. สระบุรี
- 2 ชับบอน - 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 (มาบเอื้อง) (LT., RT. เป็นตอนๆ)
 จ. ชลบุรี

331 แปลงยาว - เขาหินซ้อน จ. ฉะเชิงเทรา
 331 มาบปู้ - หนองปรือ - แปลงยาว จ. ชลบุรี
 331 ห้วยใหญ่ - มาบปู้ ตอน 1 จ. ชลบุรี
 331 ห้วยใหญ่ - มาบปู้ ตอน 2 จ. ชลบุรี
 1095 หนองไค้ - กิ่งคอกหมา ตอน 3 จ. เชียงใหม่
 1095 หนองไค้ - กิ่งคอกหมา ตอน 1 จ. เชียงใหม่
 1095 หนองไค้ - กิ่งคอกหมา ตอน 2 จ. เชียงใหม่
 1095 หนองไค้ - กิ่งคอกหมา ตอน 4 จ. เชียงใหม่
 1095 หนองไค้ - กิ่งคอกหมา ตอน 5 จ. เชียงใหม่
 1095 หนองไค้ - กิ่งคอกหมา ตอน 6 จ. เชียงใหม่
 1095 หนองไค้ - กิ่งคอกหมา ตอน 7 จ. เชียงใหม่
 1095 กิ่งคอกหมา - แม่่นะ จ. แม่ฮ่องสอน
 1095 กิ่งคอกหมา - 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

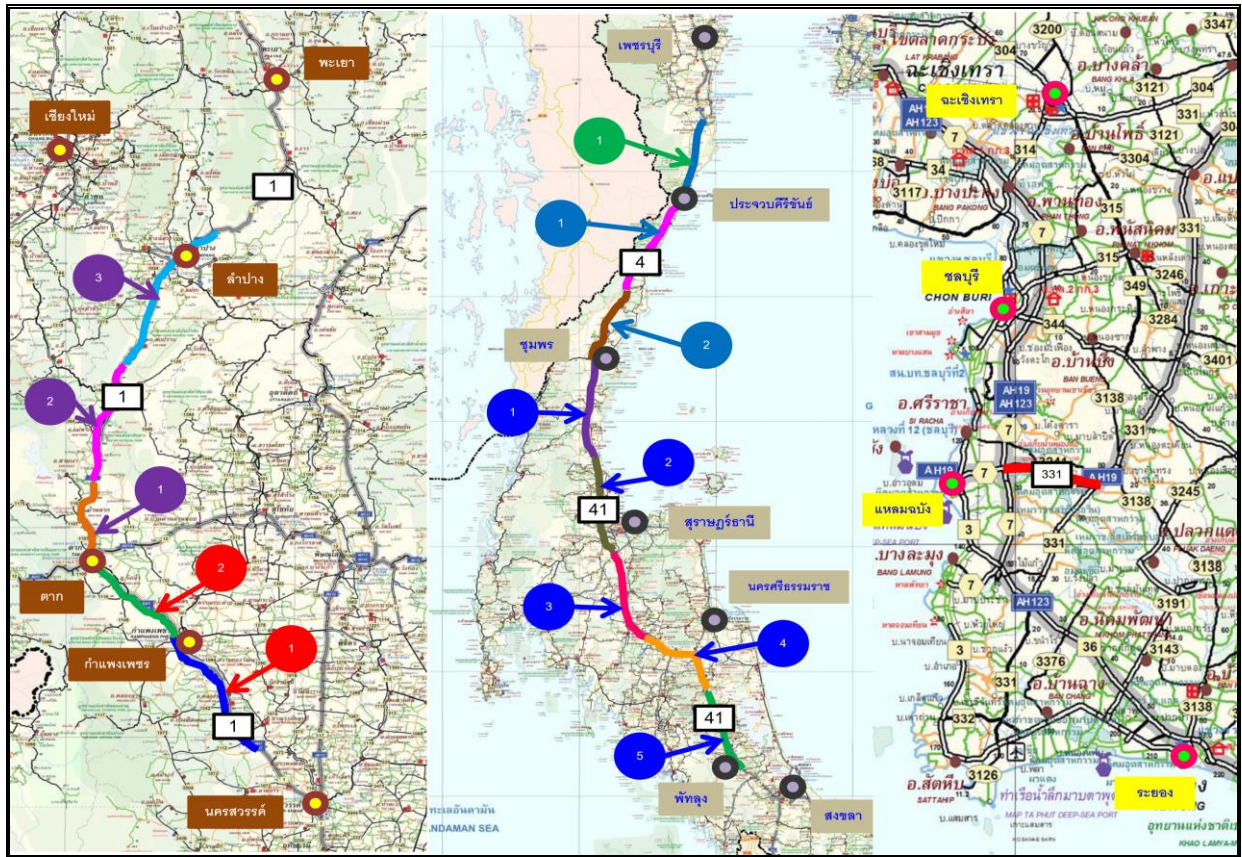
ผลประโยชน์ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

- 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