

เอกสารประกอบการพิจารณา  
ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อ  
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

รายละเอียดโครงการภายใต้แผนงาน  
ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน  
ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

กระทรวงการคลัง



## สารบัญ

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

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

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

แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์



1. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนน  
สู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า  
วงเงิน 354,560.73 ล้านบาท





## 1.1 แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบัน

### ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ

วงเงิน 308,337.85 ล้านบาท

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



## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ

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

โครงการได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2553 และสำรวจ ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2556 ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตงานดังนี้

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

ขณะนี้อยู่ระหว่างพิจารณาแนวเส้นทาง 2 แนวเส้นทางดังนี้

  1. แนวเส้นทางรถไฟเดิม ประกอบด้วย สถานีลพบุรี สถานีบ้านหมี่ สถานีบ้านตาคลี และสถานีปากน้ำโพ
  2. แนวเส้นทางรถไฟเลี่ยงเมืองลพบุรี ไปทางด้านทิศตะวันตก ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร โดยเริ่มจากสถานีบ้านกล้วย เลี้ยวเมืองลพบุรีอำเภอท่าม่วง กลับมาบรรจบกับแนวเส้นทางรถไฟเดิมที่สถานีบ้านหมี่ สถานีบ้านตาคลี และสถานีปากน้ำโพ
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2555 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

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



## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายปากน้ำโพ-เด่นชัย

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

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

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

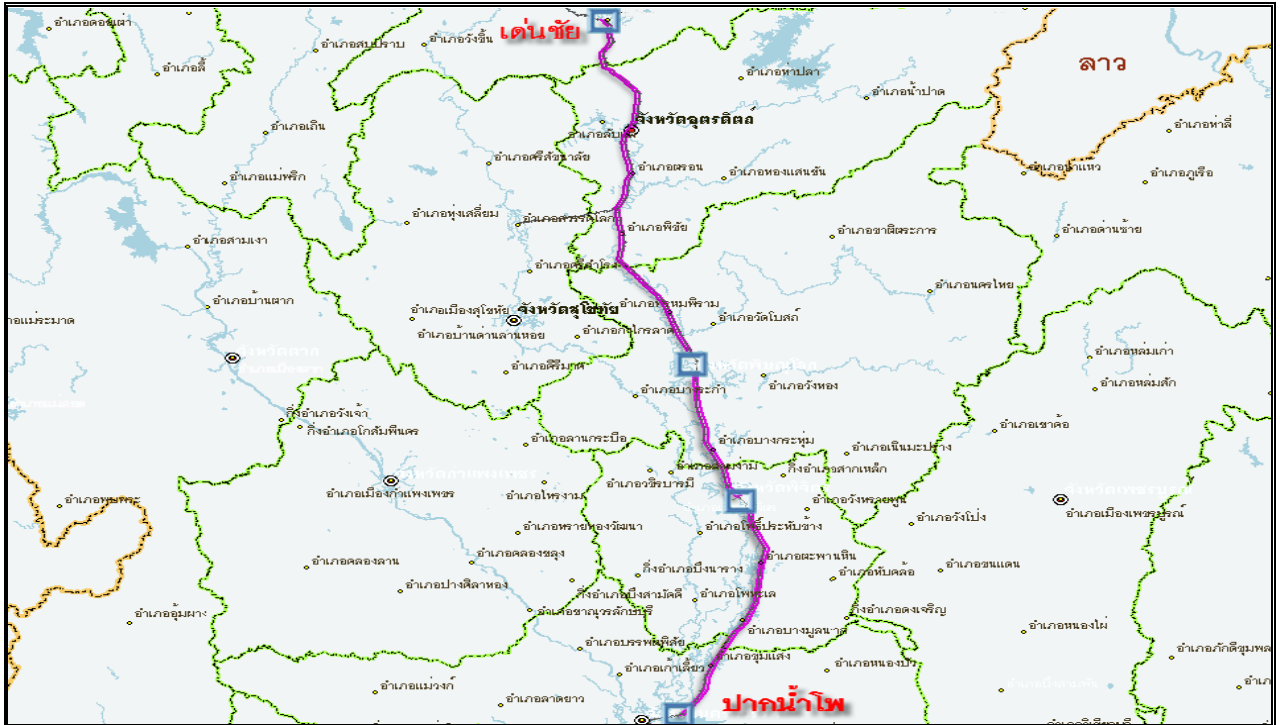
### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

### รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายมาบะเบา-ชุมทางถนนจิระ

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

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

### 6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2553 และสำรวจ ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2556 ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตงานดังนี้

1. วางทางรถไฟใหม่อีก 1 ทางพร้อมติดตั้งประแจในย่านสถานี
2. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสีและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า เพื่อรองรับการเดินรถของทางเดิมและทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่ และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ
3. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน
4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ
5. เวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง / พื้นที่จังหวัดสระบุรี จังหวัดนครราชสีมา เริ่มจากสถานีมาบะเบา สถานีมวกเหล็ก สถานีปากช่อง สถานีคลองไผ่ สถานีสีคิ้ว สถานีสูงเนิน และสิ้นสุดที่สถานีชุมทางถนนจิระ

ระยะทางรวมประมาณ 132 กิโลเมตร

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

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

### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

### รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



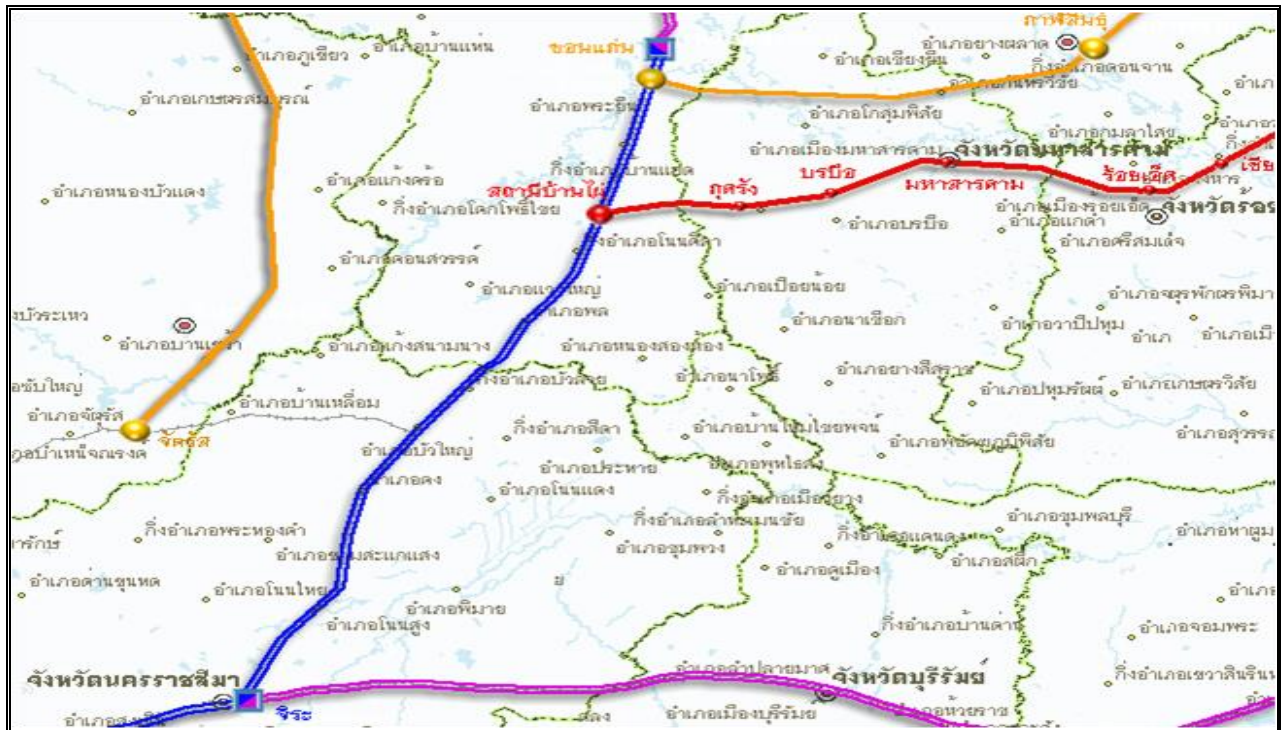




## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

### รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายขอนแก่น-หนองคาย

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

ระยะทางรวม 174 กิโลเมตร

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

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

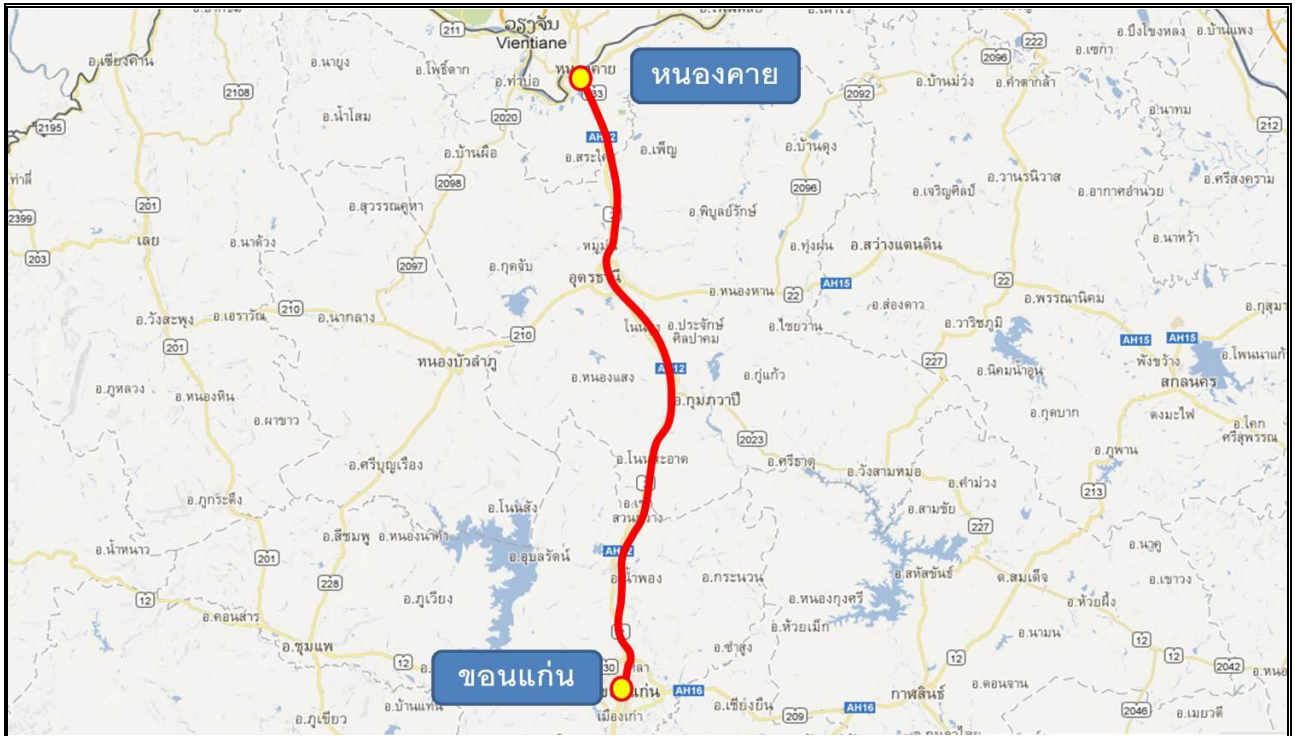
### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

### รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี

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

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

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

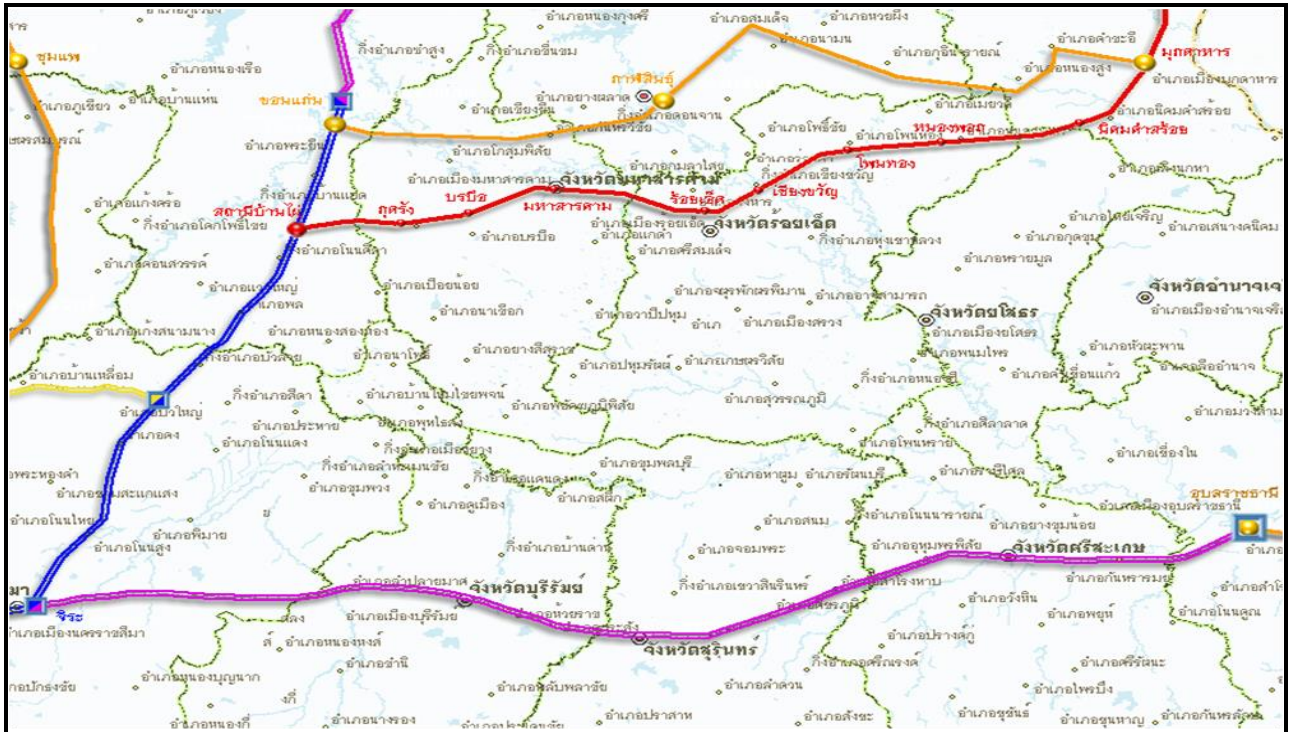
### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

### รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายนครปฐม-หัวหิน

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

### 6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2553 และสำรวจ ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อปี 2556 ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตงานดังนี้

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

ระยะทางรวม 165 กิโลเมตร

### 7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2555 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560

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

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

### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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





## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

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

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

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

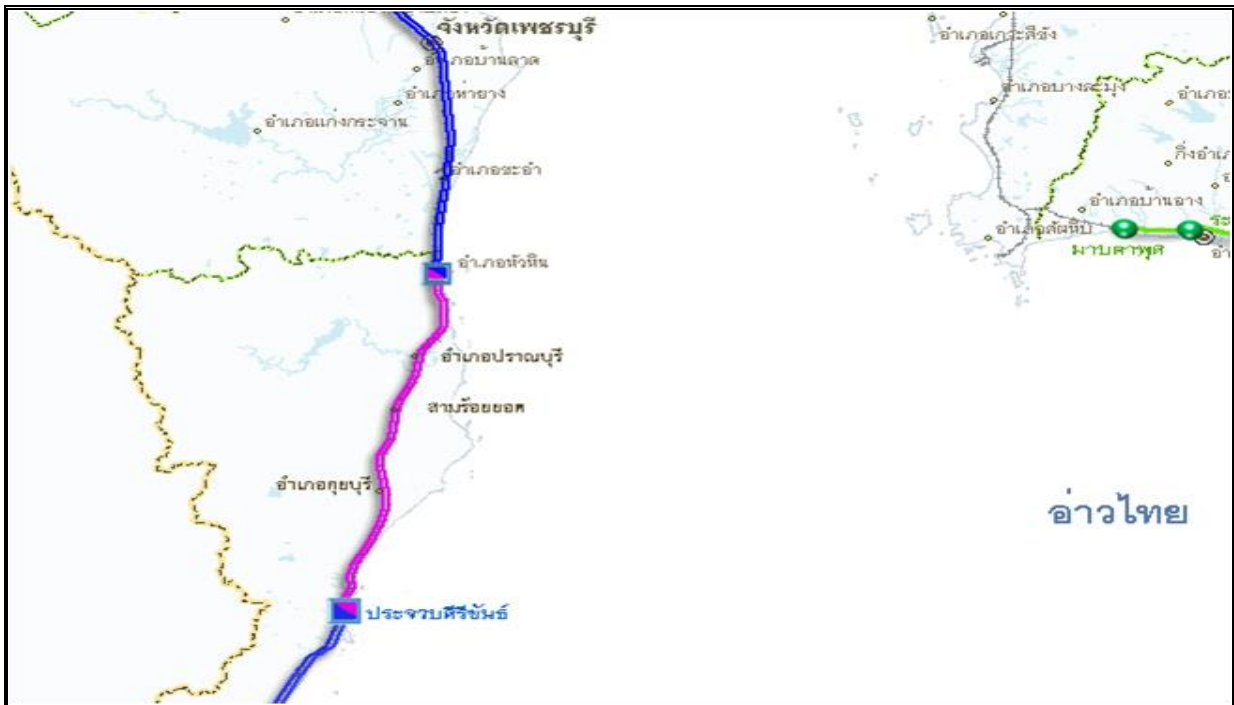
### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

### รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
5. วัตถุประสงค์
  1. เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว
  2. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
  3. เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินขบวนรถไฟ

### 6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการและสำรวจ ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2555 ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตงานดังนี้

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

เพื่อรองรับการเดินรถของทางเดิมและทางคู่ที่ก่อสร้างใหม่

และการเชื่อมต่อระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในพื้นที่โครงการ

3. ติดตั้งระบบโทรศัพททางสะดวกเพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ โทรศัพทประจำชุมเครื่องกันถนน
4. ลดจุดตัดเสมอระดับทาง โดยก่อสร้างทางผ่านยกระดับหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ / พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดชุมพร เริ่มจากสถานีประจวบคีรีขันธ์ สถานีบ้านกรูด สถานีบางสะพานใหญ่ สถานีปะทิว และสิ้นสุดที่สถานีชุมพร

ระยะทางรวม 167 กิโลเมตร

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

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

### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

### รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี

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

รวมระยะทาง ประมาณ 167 กิโลเมตร

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

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

### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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



## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์

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

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคใต้ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

### 6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

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

ระยะทางรวม 339 กิโลเมตร

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

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

### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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









## สรุปรายละเอียดงานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักดเพลามาตรฐาน U.20

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักดเพลามาตรฐาน U.20
5. วัตถุประสงค์
  1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553 – 2557
  2. เพื่อความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ
  3. เพื่อลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุขบวนรถรางอันเนื่องมาจากความไม่มั่นคงของสะพาน
  4. เพื่อเพิ่มความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างสะพานโดยการเปลี่ยนหรือเสริมมั่นคงสะพาน
  5. เพื่อรองรับการขนส่งขบวนรถที่มีน้ำหนักดเพลา 20 ตัน/เพล
  6. เพื่อเพิ่มความเร็วของขบวนรถได้สูงสุด 120 กม. / ชม.
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
  1. ดำเนินการเสริมความมั่นคงสะพาน ในส่วนของสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักดเพลามาตรฐาน U.20 ไม่ได้
  2. ดำเนินการเปลี่ยนสะพานใหม่แทนสะพานของเดิมที่ชำรุดหรือรองรับน้ำหนักดเพลามาตรฐาน U.20 ไม่ได้ / เส้นทางรถไฟสายเหนือ
    1. ช่วงสถานีสถานีรังสิต – ชุมทางบ้านภาชี - พิจิตร - ศิลาสาน-เชียงใหม่
    2. งานก่อสร้างทางรถไฟ(สะพานขุนตาน)
    3. ช่วงสถานีชุมทางบ้านดารา- สวรรคโลก( แยกสวรรคโลก )

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

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

เส้นทางรถไฟสายใต้

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

เส้นทางรถไฟสายตะวันออก

  18. ช่วงคลองสิบก้า-อรัญประเทศ

เส้นทางรถไฟสายมหาชัย

  19. ช่วงระหว่างสถานีวงเวียนใหญ่-มหาชัย และ สายบ้านแหลม-แม่กลอง

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560

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

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

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. สะพานที่เปลี่ยนใหม่

- ที่เป็นสะพานเหล็กจะทำการ Hot dip Galvanized ไม่ต้องทาสีทุกๆรอบ 7 ปี อีกทั้งวางรางขนาด 100 ปอนด์ต่อหลา

ติดตั้งหมอนเหล็กเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริง ทำให้ขบวนรถวิ่งเรียบ , ยืดอายุสะพาน และเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร

- ที่เป็นสะพานคอนกรีตจะวางรางขนาด 100 ปอนด์ต่อหลา หมอนคอนกรีตโมโนบล็อกเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริง ทำให้ขบวนรถวิ่งเรียบ , ยืดอายุสะพาน และเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร

2. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสะพานในระยะยาว

เนื่องจากออกแบบด้วยมาตรฐานที่เหมาะสมกับสภาพการขนส่ง

ในปัจจุบันสะพานจะมีความมั่นคงแข็งแรง มีความปลอดภัยต่อการเดินรถสูง

## สรุปรายละเอียดงานติดตั้งรั้วสองข้างทาง ตามแนวเขตทางรถไฟ

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

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

### 6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

งานก่อสร้างรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟชนิดตะแกรงเหล็กกล้าเชื่อมติดเสริมตาม มอก.737-2549 โดยมีงานที่ต้องดำเนินการ ดังนี้-

1. ก่อสร้างรั้วในสภาพพื้นราบปกติ ตามแบบที่ คส.19-1/53
  2. ก่อสร้างรั้วในสภาพพื้นราบปกติชิดเขตรถไฟ ตามแบบที่ คส.19-2/53
  3. ก่อสร้างรั้วในสภาพดินเลนน้ำท่วมขังไม่เกิน 0.30 เมตร ตามแบบที่ คส.19-3/53
  4. ก่อสร้างรั้วในสภาพดินเลนน้ำท่วมขังไม่เกิน 0.50 เมตร ตามแบบที่ คส.19-4/53
  5. ก่อสร้างรั้วในสภาพพื้นคอนกรีต ตามแบบที่ คส.19-5/53
  6. รั้วตะแกรงเหล็กกล้าเชื่อมติดเสริมคอนกรีตชนิดลาดชัน ตามแบบที่ คส.19-7/53
- \*\*จำนวน 47 สัญญา\*\* / ระหว่างสถานีรังสิต - ชุมทางบ้านภาชี - ลพบุรี
- 1) กม.32+350 - 53+500 รังสิต - บางปะอิน ระยะทาง 20.717 กม.
  - 2) กม.53+500 - 83+000 คลองพุดรา - สระแก้ว ระยะทาง 25.649 กม.

ระหว่างสถานีชุมพร - สุราษฎร์ธานี

- 3) กม.522+500 - 550+500 ปากตะโก - บ้านดวด ระยะทาง 29.05 กม.
  - 4) กม.578+500 - 606+000 ท่าชนะ - ท่าฉาง ระยะทาง 28.99 กม.
  - 5) กม.606+000 - 633+000 ไชยยา - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 26.28 กม.
- ระหว่างสถานีปากน้ำโพ - พิษณุโลก
- 6) กม.283+500 - 311+000 ชุมแสง - ตะพานหิน ระยะทาง 27.07 กม.
  - 7) กม.311+000 - 338+000 ดงตะขบ - วังกรด ระยะทาง 24.91 กม.
  - 8) กม.365+500 - 389+280 บางกระทุ่ม - พิษณุโลก ระยะทาง 22.40 กม.

ระหว่างสถานีแก่งเสือเต้น - ชุมทางบัวใหญ่

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

ระหว่างสถานีชุมทางถนนจิระ - บุรีรัมย์

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

ระหว่างสถานีหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

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

ระหว่างสถานีขอนแก่น - อุดรธานี

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

ระหว่างสถานีอุดรธานี - หนองคาย

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

ระหว่างสถานีพิษณุโลก - แกลงหลวง

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

ระหว่างสถานีสุราษฎร์ธานี - ชุมทางทุ่งสง

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

ระหว่างสถานี ชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบก้า - ชุมทางแก่งคอย

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

ระหว่างสถานีบุรีรัมย์ - อุบลราชธานี

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

ระยะทาง 1,761.693 กม.

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2557

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

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

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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





## สรุปรายละเอียดโครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น
5. วัตถุประสงค์
  1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553 – 2557
  2. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยต่อการเดินรถไฟให้ปลอดภัยและถึงที่หมายไม่ล่าช้ากว่ากำหนด เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุ โดยลดการสูญเสียทรัพย์สิน ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชนผู้ใช้ทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับถนนสาธารณะ
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ  
โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น
  - 1 โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ จำนวน 953 แห่ง ติดตั้งแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างติดตั้งจำนวน 200 แห่ง และมีเครื่องกั้นที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งใหม่ จำนวน 753 แห่ง โดยมีแผนดำเนินการ ดังนี้
    - ปี งบประมาณ 2557 จำนวน 256 แห่ง
    - ปี งบประมาณ 2558 จำนวน 497 แห่ง
  - 2 โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน 294 แห่ง อยู่ระหว่างปรับปรุง จำนวน 192 แห่ง และมีความจำเป็นต้องปรับปรุงจำนวน 102 แห่ง โดยมีแผนดำเนินการ ดังนี้
    - ปี งบประมาณ 2557 จำนวน 90 แห่ง
    - ปี งบประมาณ 2558 จำนวน 12 แห่ง / เครื่องกั้นที่ติดตั้งใหม่ จำนวนทั้งสิ้น 753 แห่ง และเครื่องกั้นที่ปรับปรุงจำนวนทั้งสิ้น 102 แห่งกระจายไปตามจังหวัดต่างๆ ที่มีทางรถไฟผ่าน รวมจำนวนทั้งสิ้น 47 จังหวัด ดังนี้  
  
ลำดับที่ ชื่อจังหวัด
  - 1 กรุงเทพฯ(สายเหนือ)
    - ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางตลิ่งชัน
    - สายใต้(บางกอกน้อย - ชุมทางตลิ่งชัน)
    - วงเวียนใหญ่-มหาชัย
    - สายตะวันออก(\*\*อุรุพงษ์ - อรัญประเทศ)
    - แยกมักกะสัน - แม่น้ำ
    - แยกชองนนทรี - โรงกลั่นบางจาก
  - 2 นนทบุรี
  - 3 ปทุมธานี
  - 4 ออยุธยา
    - แยกชุมทางบ้านภาชี - ชุมทางแก่งคอย
  - 5 ลพบุรี
    - แยกชุมทางแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่
  - 6 สระบุรี(สายเหนือ)
    - แยกบ้านหมอ-โรงปูนซิเมนต์
    - แยกชุมทางบ้านภาชี - อุบลราชธานี
    - แยกชุมทางแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่
    - แยกชุมทางแก่งคอย - คลองสิบเก้า
  - 7 นครนายก
  - 8 ฉะเชิงเทรา

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

แยกชุมทางเขาชุมทอง - นครศรีธรรมราช

42 ตรัง

43 พัทลุง

44 สงขลา

แยกชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์

45 ปัตตานี

46 ยะลา

47 นราธิวาส

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558

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

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

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. การเดินทางได้รับความปลอดภัยเพิ่มขึ้น

2. การเดินทางตรงเวลามากยิ่งขึ้น

3. ลดการเกิดอุบัติเหตุ การสูญเสียชีวิตทรัพย์สิน และลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชน



## สรุปรายละเอียดโครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ
5. วัตถุประสงค์
  1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553 – 2557
  2. เพื่อปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณเดิม เป็น ระบบอาณัติสัญญาณแบบไฟสี
  3. ปรับปรุงการขอลงเสาขบวนระหว่างสถานีโดยเครื่องทางเสาคอก ทดแทนการใช้คน เพื่อความปลอดภัย
  4. เพิ่มความปลอดภัย ของการเดินทางผ่านประจำตามพิภคความเร็วที่กำหนด
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
  1. ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณไฟสีในทางประธานทางเดี่ยว
    - สายเหนือ ช่วงที่ 1 สถานีบ้านเต็งหนาม ถึง สถานีเด่นชัย
    - สายเหนือ ช่วงที่ 2 สถานีปากป่าน ถึง สถานีเชียงใหม่
    - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 1 สถานีบ้านพะเนา ถึง สถานีอุบลราชธานี
    - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 2 สถานีสำราญ ถึง สถานีหนองคาย
    - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 3 สถานีบ้านช่องใต้ ถึง ชุมทางบัวใหญ่
    - สายตะวันออก สถานีโยทะกา ถึง สถานีอรัญประเทศ
    - สายใต้ ช่วงที่ 3 สถานีนาม่วง ถึง สถานีสุโขทัย
  2. จัดหาระบบเครื่องขอลงเสาคอกอัตโนมัติ แทนเครื่องตราทางเสาคอกเก่า
  3. จัดหาระบบประแจกลไฟฟ้า แทนเครื่องประแจกลควบคุมด้วยสายลวด และประแจมือที่ควบคุมโดยตุ้มมือคันกลับ
  4. จัดหาระบบตรวจสอบตำแหน่งขบวนรถ ด้วยวงจรไฟตอน (Track circuit)
  5. จัดหาระบบสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสี (ไฟเขียว ไฟเหลือง ไฟแดง) แทนสัญญาณทางปลา หรือแทนป้ายสถานี
  6. จัดหาระบบไฟฟ้ากำลัง
  7. ติดตั้งระบบโทรศัพท์ทางเสาคอก เพื่อติดต่อระหว่างสถานีในพื้นที่ และติดตั้งโทรศัพท์ประจำชุมเครื่องกันถนน / -
    - สายเหนือ ช่วงที่ 1 สถานีบ้านเต็งหนาม (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางเสาคอกสถานีพิษณุโลก) ถึง สถานีเด่นชัย ระยะทาง 144.7 กม. จำนวน 19 สถานี
    - สายเหนือ ช่วงที่ 2 สถานีปากป่าน (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางเสาคอกสถานีเด่นชัย) ถึง สถานีเชียงใหม่ ระยะทาง 217.5 กม. จำนวน 22 สถานี
    - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 1 สถานีบ้านพะเนา (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางเสาคอกชุมทางถนนจิระ) ถึง สถานีอุบลราชธานี ระยะทาง 308.8 กม. จำนวน 34 สถานี
    - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 2 สถานีสำราญ (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางเสาคอกสถานีขอนแก่น) ถึง สถานีหนองคาย ระยะทาง 162.9 กม. จำนวน 14 สถานี
    - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงที่ 3 สถานีบ้านช่องใต้ (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางเสาคอกชุมทางแก่งคอย) ถึง ชุมทางบัวใหญ่ ระยะทาง 250.8 กม. จำนวน 16 สถานี
    - สายตะวันออก สถานีโยทะกา (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางเสาคอกสถานีคลองสิบก้า) ถึง สถานีอรัญประเทศ ระยะทาง 168.9 กม. จำนวน 13 สถานี
    - สายใต้ ช่วงที่ 3 สถานีนาม่วง (รวมงานเชื่อมต่อระบบทางเสาคอกสถานีชุมทางหาดใหญ่) ถึง สถานีสุโขทัย ระยะทาง 202.73 กม. จำนวน 26 สถานี
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562

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

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

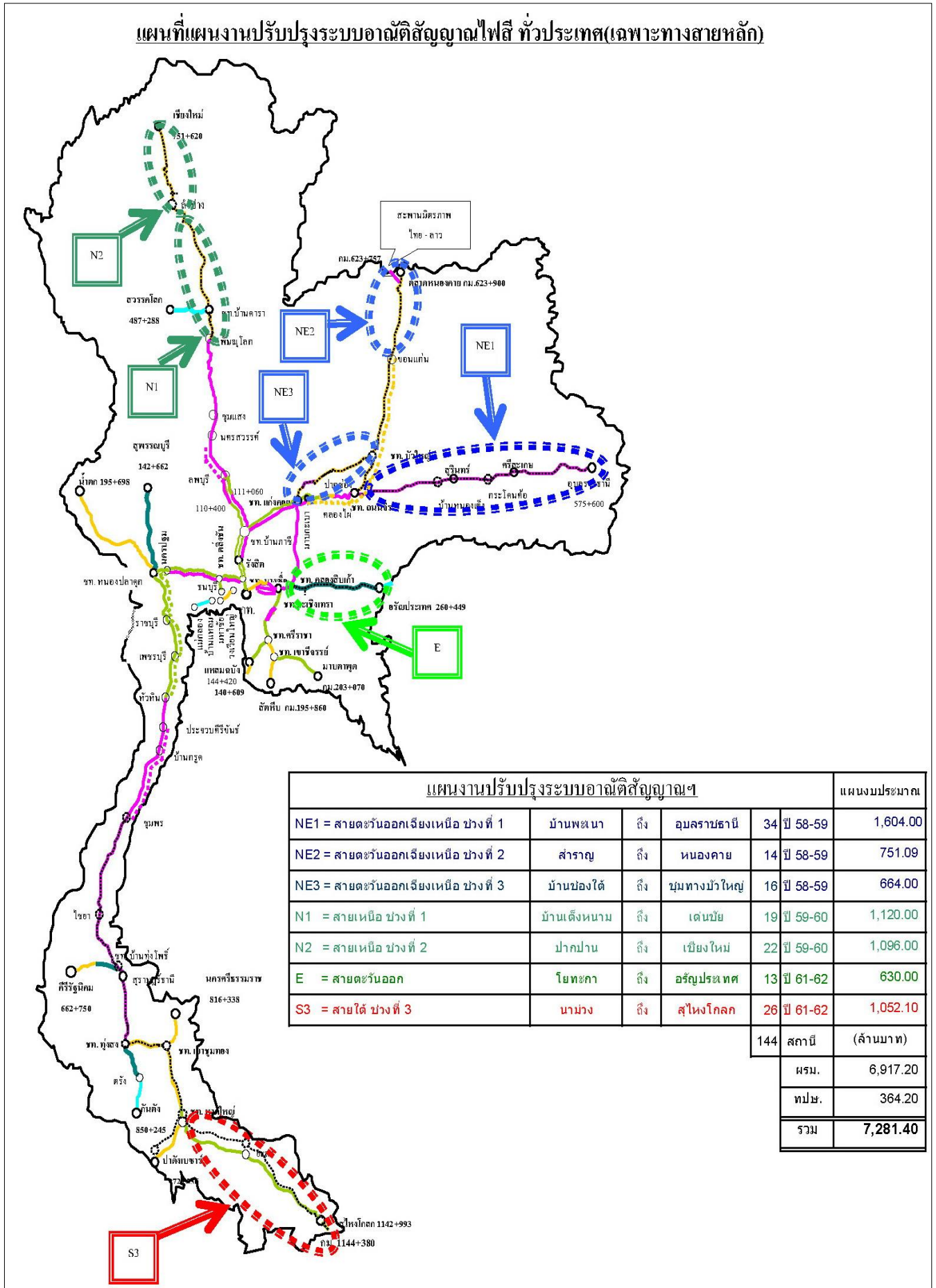
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ







## สรุปรายละเอียดโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนข./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม
5. วัตถุประสงค์
  1. เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553 – 2557
  2. ติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารให้สอดคล้องกับความต้องการใช้งานด้านการสื่อสารทุกรูปแบบ (เสียง, ภาพนิ่ง-เคลื่อนไหว และข้อมูลด้านการเดินทาง) เพื่อสนับสนุนงานด้านบริหารจัดการ, เพิ่มคุณภาพงานด้านบริการ และเพิ่มประสิทธิภาพด้านการรักษาความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานสากล
  3. เพื่อรองรับการให้บริการข้อมูลด้านการเดินทางตามเวลาจริง Real Time รองรับการควบคุมรถไฟความเร็วสูง ตามแนวเส้นทางรถไฟเดิม และเตรียมความพร้อมกับการเปิดการเดินรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับนโยบายการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC 2558) และโลจิสติกส์แห่งชาติ ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
  1. ติดตั้งอุปกรณ์โครงข่ายโทรคมนาคมและอุปกรณ์ด้านสารสนเทศที่ได้มาตรฐานรถไฟสากล มาประยุกต์ใช้กับกิจการรถไฟ ทั้งในส่วนกลางและในส่วนภูมิภาค ทุกสถานีทั่วประเทศ ปี 2557
  2. ติดตั้งใช้งานระบบต่างๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของสากล ดังนี้
    - โครงข่ายระบบสื่อสารเส้นใยแก้วนำแสงและอุปกรณ์สื่อสารสัญญาณความเร็วสูง พร้อมระบบตรวจสอบสภาพโครงข่ายและอุปกรณ์สื่อสารด้วย GPS-GIS
    - ระบบวิทยุควบคุมการเดินรถ, ระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ, ระบบติดตามขบวนรถ และอุปกรณ์สื่อสารชนิดไร้สายของภาคพื้นดิน และขบวนรถบนความเร็วสูงสุด เช่น GSM-R หรือ TETRA หรือชนิดที่เหมาะสม
    - โครงข่ายสารสนเทศภายในองค์กร เช่น Ethernet Link
    - การเชื่อมโยงโครงข่ายร่วมกับหน่วยงานอื่นที่มีโครงข่าย เพื่อทำเป็นโครงข่ายสำรอง
    - รองรับระบบควบคุมระยะไกลของกล้องโทรทัศน์วงจรปิด, ระบบควบคุมความปลอดภัยในการเข้าออกพื้นที่ (Access Control), ระบบสัญญาณนาฬิกามาตรฐาน
    - รองรับการใช้ระบบสารสนเทศของเครื่องกั้นถนน และสถานะของระบบสัญญาณประจำสถานี (Supervisory Control and Data Acquisition)
    - รองรับระบบประกาศสาธารณะเพื่อให้ข้อมูลด้านการเดินทางทางภาพและเสียง บนขานขาลาและบนขบวนรถ / ทุกสถานีทั่วประเทศ จำนวน 443 สถานี 46 จังหวัด
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558

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

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

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างโรงรถจักรแห่งใหม่ที่แก่งคอย

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

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

### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

### 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมบำรุงรถจักรล้อเลื่อนให้สมบูรณ์ ปลอดภัย สามารถทำขบวนได้มากขึ้น
2. เพื่อเป็นการนำที่ดินย่านมักกะสันมาพัฒนาเชิงพาณิชย์เป็นการเพิ่มรายได้ให้กับ รฟท.



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

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

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

**6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ**

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

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

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

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561

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

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

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

ผลประโยชน์ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

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

ผลประโยชน์อื่นๆ

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





## สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

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

เพื่อสนับสนุนแผนการปรับโครงสร้างองค์กรของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในระยะ 5 ปี และแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน รฟท.และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง วงเงินลงทุนรวม 195,820.50 ล้านบาท แบ่งออกเป็น “แผนการลงทุนในส่วนของ รฟท.” จำนวน 176,808 ล้านบาท

ส่วนหนึ่งของแผนการลงทุนดังกล่าวเป็นโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท จำนวน 114 แห่ง วงเงินลงทุน 19,012.50 ล้านบาท

ซึ่งกรมทางหลวงชนบทได้จัดทำแผนการก่อสร้างทางต่างระดับข้ามทางรถไฟบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงชนบท – ทางรถไฟ ซึ่งมีความจำเป็นสูง (Traffic Moment มากกว่า 100,000) รวมทั้งสิ้น 31 แห่ง

ปัจจุบันมีโครงการที่พร้อมในการดำเนินงานจำนวน 25 แห่ง
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 

เป็นการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามทางรถไฟ จำนวน 25 แห่งในพื้นที่ 14 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี นครราชสีมา อุบลราชธานี ขอนแก่น สระบุรี อุตรดิตถ์ ศรีสะเกษ นครปฐม ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสาคร เพชรบุรี ลพบุรี สุราษฎร์ธานี พัทลุง
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

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

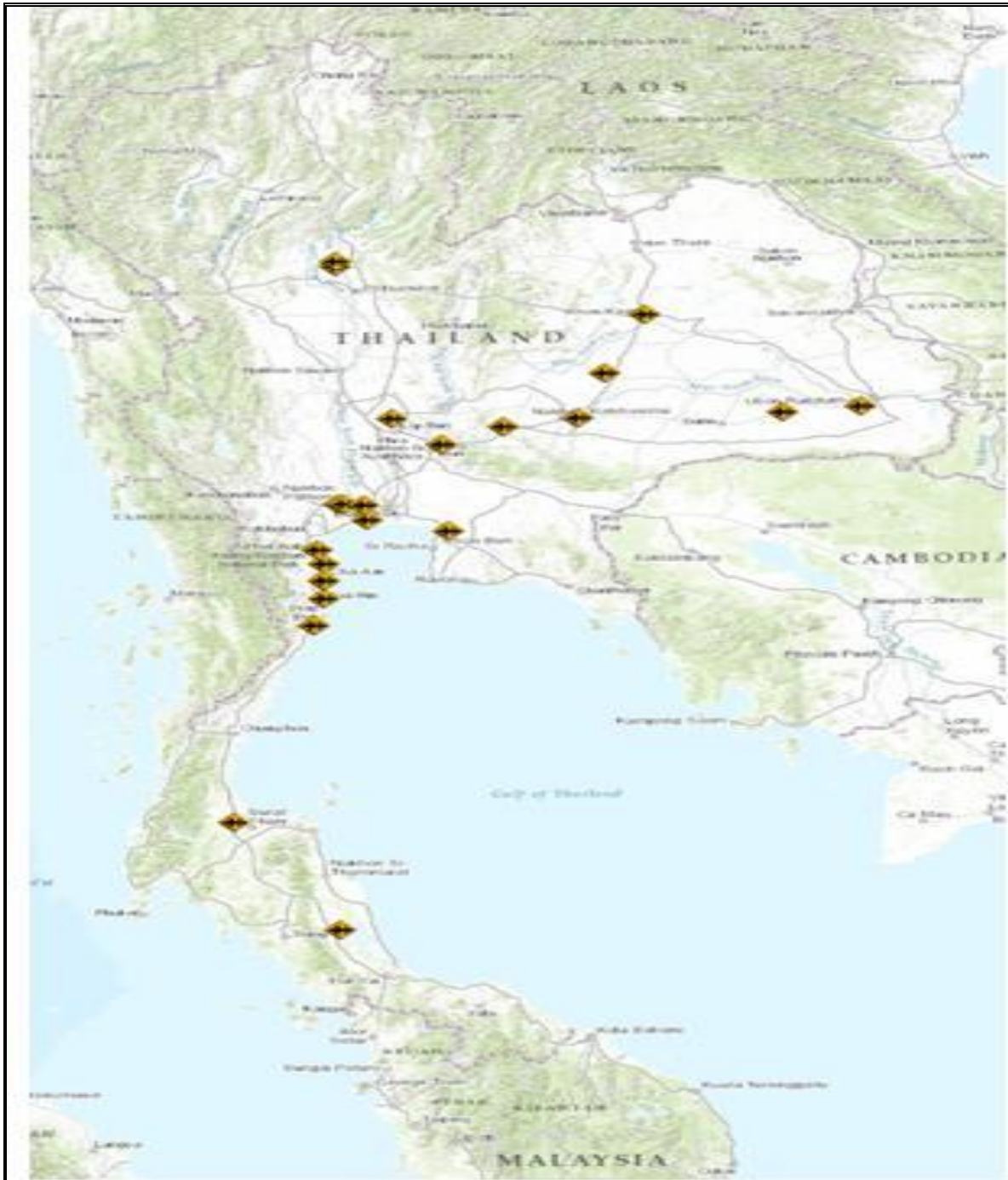
### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

### รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



1.2 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้า  
ทางลำน้ำและชายฝั่ง วงเงิน 29,819.50 ล้านบาท

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



## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร

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

พัฒนาการขนส่งชายฝั่งที่มีประสิทธิภาพให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ทั้งภายในและระหว่างประเทศเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงทางน้ำระหว่างภาคใต้ตอนบนและภาคตะวันออกเชื่อมไปสู่ฝั่งตะวันตกซึ่งช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ช่วยประหยัดพลังงาน ลดการจราจรแออัดและอุบัติเหตุ ลดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเป็นปัจจัยช่วยเสริมให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ท้องถิ่นและภูมิภาคทำให้ประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

### 6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

ผลการศึกษาและสำรวจออกแบบฯ (เดิมเมื่อปี 2549) เสนอแนะให้ก่อสร้าง ดังนี้

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

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

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2559 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562

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

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

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

- ได้คำนวณการประหยัดค่าใช้จ่ายพลังงานเชื้อเพลิง โดยใช้ข้อมูลดังนี้

1) ในการขนส่งทางน้ำระหว่างแหลมฉบังบ้านดอนใช้น้ำมันเฉลี่ย 1.2 ลิตร/100 ตัน-กม.

2) ในการขนส่งทางถนนระหว่างแหลมฉบังบ้านดอนใช้น้ำมันเฉลี่ย 2.56 ลิตร/100 ตัน-กม.

3) การประหยัดเนื่องจากการปรับเปลี่ยนการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์จากทางบกมาใช้ทางน้ำของเส้นทางชุมพร-แหลมฉบัง = 1.36 ลิตร \*574กม.\*30 บาท/5 TEU = 4,683.84 บาท/TEU (น้ำมันราคา 30 บาท/ลิตร,ตามผลการศึกษาเดิมคิด 1 TEU = 20 ตัน)

4) การประหยัดเนื่องจากการปรับเปลี่ยนการขนส่งสินค้าน้ำมันปาล์มจากทางบกมาใช้ทางน้ำของเส้นทางชุมพร-กรุงเทพ = 1.36 ลิตร \*463กม.\*30 บาท/100 ตัน = 188.90 บาท/ ตัน (น้ำมันราคา 30 บาท/ลิตร)

5) การประหยัดเนื่องจากการปรับเปลี่ยนการขนส่งสินค้าทั่วไปจากทางบกมาใช้ทางน้ำของเส้นทางชุมพร-กรุงเทพ = 1.36 ลิตร \*463กม.\*30 บาท/100 ตัน = 188.90 บาท/ตัน (น้ำมันราคา 30 บาท/ลิตร)

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

1) ผลประโยชน์ในการประหยัดค่าขนส่ง จากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางบกมาใช้ในการขนส่งทางน้ำ คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 6,850.938 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 228.365 ล้านบาท/ปี

2) ผลประโยชน์ทางอ้อมในการประหยัดค่าขนส่ง คือ ผลประโยชน์ในการประหยัดค่าใช้จ่ายพลังงานเชื้อเพลิง ตลอดอายุโครงการ = (4,683.84\*0.835523)+ (188.9\*22.173674)+(188.90\*4.65)= 8,980.448 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 299.348 ล้านบาท/ปี

3) ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุเนื่องจากการปรับเปลี่ยนการขนส่งทางบกมาใช้ทางน้ำ โดยใช้เส้นทางชุมพร-กรุงเทพ หรือชุมพร-แหลมฉบัง =14 บาท/ตัน คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 609.478 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 20.316 ล้านบาท/ปี

4) ผลประโยชน์ในการประหยัดค่าภาระซ่อมแซมถนน คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 349.200 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 11.640 ล้านบาท/ปี

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

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

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

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

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

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

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

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

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ





## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2

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

เพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น และเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่างทดแทนการขยายท่าเรือสงขลาที่มีการใช้งานจนเกินขีดความสามารถให้สามารถรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าได้สะดวกตลอดเวลาและมีเส้นทางรถไฟเป็นสะพานเศรษฐกิจด้วยการเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล อันจะเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ

### 6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาทบทวนและออกแบบฯ รวมทั้งการศึกษา EHIA โดยผลการศึกษาดังกล่าวเสนอแนะให้ก่อสร้างท่าเรือระยะแรก ดังนี้

#### 1. ท่าเทียบเรือสินค้า Hinterland

1.1 ท่าเทียบเรือสินค้าตู้ (Container) ความกว้าง 84 เมตร ความยาว 500

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

1.2 ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (Conventional) ความกว้าง 84 เมตร ความยาว 250 เมตร (จอดเรือได้ทั้ง 2 ด้าน) จอดเรือได้พร้อมกันครั้งละ 2 ลำ ขนาดไม่เกิน 40,000 DWT

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

### 7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2559 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562

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

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

### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

2) ตามผลการศึกษา เดิม (เมื่อปี 2552) ได้พิจารณาผลประโยชน์โครงการดังนี้

2.1 ผลประโยชน์จากรายรับค่าธรรมเนียมค่าภาระของสินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป 7,352.789 ล้านบาท

2.2 ผลประโยชน์จากการจ้างงาน 676.014 ล้านบาท

2.3 ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าเงินบาทสำหรับสินค้าส่งออก 7,529.943 ล้านบาท แยกเป็น

- ประหยัดค่าท่าเรือ 3,057.804 ล้านบาท

- ประหยัดค่ารถบรรทุกไปป็นิ่ง ประมาณ 4,472.139 ล้านบาท

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

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

นอกจากนี้ยังมีผลประโยชน์ที่ไม่มีตัวตน (Intangible Benefits) มลพิษจากการขนส่งทางบกลดลง

สุขภาพจิตของประชาชนตลอดเส้นทางการขนส่งทางบกจากภาคใต้ของประเทศ โดยมหาวิทยาลัยเคมบริดจ์

ได้ศึกษาค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก คิดเป็น ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร (โดยคำนวณจาก อุบัติเหตุ

มลภาวะทางเสียง-อากาศ และการปล่อยก๊าซ) โดยทางถนน มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 1.64 ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน -

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

per ton-km) และทางน้ำ มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 0.27 ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร (€-Cents per ton-km)

ซึ่งจะประหยัด = 1.64 ยูโร (เซ็นต์) ต่อ ตัน - กิโลเมตร =  $1.64 * 1.445 * 14 = 33.17$  ยูโร(เซ็นต์)

(โดย 1 ยูโร(เซ็นต์) ประมาณ 40 บาท และ 1 TEU เท่ากับ 14 ตัน)

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

ล้านบาท

ดังนั้นประหยัดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อปี 2,654 ล้านบาท/ปี

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

### รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ







## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่จังหวัดอ่างทอง

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

- พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน จังหวัดอ่างทอง เป็นศูนย์กลางในการดำเนินกิจกรรม ทั้งทางด้านเชิงธุรกิจ การบริการ การพัฒนาระบบคมนาคมต่อเนื่อง ที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่ง และการพัฒนาในภาพรวมของพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง เพื่อให้เกิดการสนับสนุนการพัฒนาร่วมกัน อันเป็นการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และรองรับการพัฒนาในกลุ่มจังหวัดและจังหวัดอ่างทอง ให้มีระบบการขนส่งครบวงจรและเป็นศูนย์กลางการขนส่งที่ยั่งยืน และส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศที่จะเชื่อมโยงการขนส่งทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือต่างๆ ทั้งในแม่น้ำเจ้าพระยาเรื่อยมาจนถึงเขตท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และยังเป็นส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑล

### 6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวน 1 แห่ง (ปัจจุบันอยู่ระหว่างที่ปรึกษาฯ ปรับปรุงแบบ) / บริเวณตำบลลาดกรวด อ.เมือง จ.อ่างทอง

### 7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2562

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

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

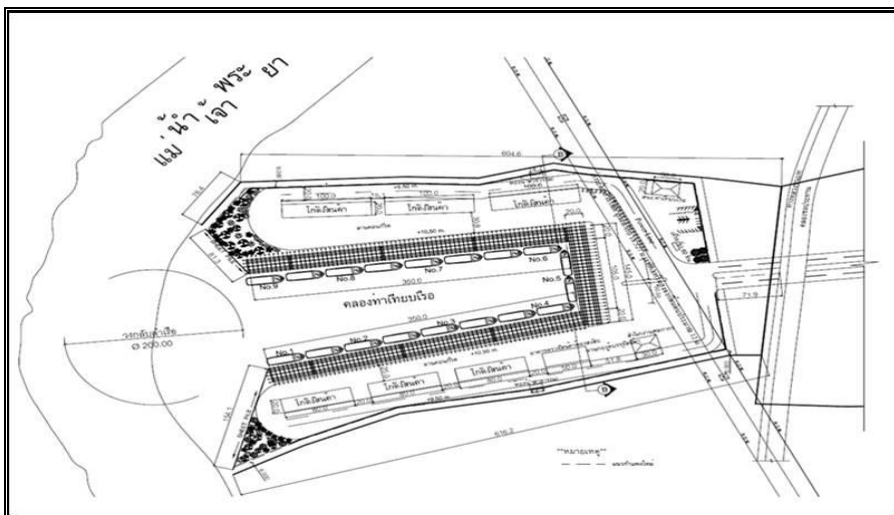
### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

### รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (ระยะที่ 1)

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

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

### 6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

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

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2563

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

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

### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1) เป็นการเพิ่มขีดความสามารถให้บริการด้านการขนส่งให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีต้นทุนต่ำตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาด้านอื่นๆ

และเสริมฐานะการแข่งขันของประเทศให้คงไว้ซึ่งอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

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

รายได้จากค่าภาระสินค้าที่มาใช้ท่าเรือ 20,171.30 ล้านบาท

รายได้จากการประหยัดค่าขนส่งสินค้าในภาคใต้ 40,369.850 ล้านบาท

รายได้จากการประหยัดเวลา 26,252.550 ล้านบาท

รายได้จากมูลค่าที่ดินเพิ่ม 5,913.730 ล้านบาท

รายได้จากการจ้างงาน 23,698.870 ล้านบาท

รวมผลประโยชน์ตลอดอายุโครงการทั้งสิ้น 116,406.130 ล้านบาท

หรือ ผลประโยชน์เฉลี่ย 3,880.204 ล้านบาท/ปี

3) นอกจากนั้นยังมีผลประโยชน์ในรูปแบบอื่นๆ เช่น

การพัฒนาท่าเรือแห่งนี้จะเป็นประตูการค้าด้านตะวันตกที่สำคัญของประเทศไทย

ทั้งยังเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้านอกจากช่องแคบมะละกาที่เดิมต้องเสียเวลาต้องอ้อมแหลมดังกล่าวก่อนเปลี่ยนถ่ายขึ้นเรือแม่ รวมทั้งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง มีการจ้างงานเพิ่มขึ้น สร้างมูลค่าเพิ่ม ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ เน้นการพัฒนาสีเขียวไม่พัฒนาอุตสาหกรรมหนักเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

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

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

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

(ตลอดอายุโครงการ) = 1,230,692.74 ล้านบาท

ดังนั้นประหยัดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อปีไม่น้อยกว่า 41,023.09 ล้านบาท/ปี

## รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ







ทัศนียภาพท่าเรือ ลานกองตู้ อาคารสินค้า เชื้อนก้นคลื่น



## สรุปรายละเอียดโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก

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

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

### 6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังและขุดลอกร่องน้ำ ดังนี้

#### 1. การพัฒนาระยะแรก โดย

##### 1.1 ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก จำนวน 12 แห่ง

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

- 11) บริเวณวัดมหาพล ตำบลนครหลวง อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความยาว 400เมตร

- 12) บริเวณโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลบางพระครู อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความยาว 400เมตร

##### 1.2 ขุดลอกรักษาความลึกร่องน้ำตามทีออกแบบ

#### 2.พัฒนาในระยะที่สอง ปรับปรุงการขนส่งแม่น้ำป่าสัก-บางปะกง โดยก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง,

ก่อสร้างอาคารยกระดับเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับแม่น้ำนครนายกและแม่น้ำบางปะกง

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

- ระยะที่สอง ปรับปรุงการขนส่งแม่น้ำป่าสัก(60 กม.)- บางปะกง

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2563

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

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

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ควบคุมงานก่อสร้าง ระยะที่ 1			████████████████████							
2. จ้างที่ปรึกษาออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำในร่องน้ำป่าสักและบางปะกง			████████████████							
3. ก่อสร้าง ระยะที่ 1			████████████████████							
4. จ้างที่ปรึกษาทำ EHIA การเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำเชื่อมจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล			████████████████							
5. ก่อสร้าง ระยะที่ 2				████████████████████						
6. ควบคุมงานก่อสร้าง ระยะที่ 2				████████████████████						

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

ปี 2561 ขาเข้าทางน้ำ 9.16 ล้านตัน ออกทางน้ำ 9.03 ล้านตัน

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

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

แต่หากไม่มีการพัฒนาจะมีสินค้าผ่านแม่น้ำป่าสัก ประมาณ 27.287 ล้านตัน/ปี (เท่ากับข้อมูลปี 2555

เนื่องจากแม่น้ำป่าสักไม่สามารถรองรับการขนส่งได้เพิ่มขึ้นอีก)ระยะเวลา 30 ปี คิดเป็น 818.61 ล้านตัน ดังนั้น  
เมื่อมีโครงการจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพโดยขนส่งได้มากขึ้น 427.25 ล้านตัน)

6) การพิจารณาการประหยัดเชื้อเพลิงจากการขนส่งตามเส้นทางขนส่ง โดยมีจุดต้นทางจากจังหวัดต่าง ๆ

ไปท่าเรือแหลมฉบัง พิจารณาเปรียบเทียบกับขนส่งทางถนนอย่างเดียว และกรณีการขนส่งทางถนน+ทางน้ำ

อัตราการใช้พลังงานต่อหน่วยการขนส่งสินค้า จากผลการศึกษาของ สนช. สรุปว่าทางถนน มีอัตราการใช้พลังงาน

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

โดยการขนส่งทางถนนใช้อัตราเชื้อเพลิงเฉลี่ย 10.06 ลิตร/ตัน-กม. ส่วนการขนส่งทางถนน+ทางน้ำ

ใช้อัตราเชื้อเพลิงเฉลี่ยประมาณ 5.57 ลิตร/ตัน-กม.

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

หรือเฉลี่ย = 4,298.135 ล้านบาท/ปี

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

หรือเฉลี่ย = 2,379.783 ล้านบาท/ปี

ดังนั้นประหยัดค่าเชื้อเพลิงตลอดอายุโครงการ 57,550.58 ล้านบาท

หรือประหยัดค่าเชื้อเพลิงเฉลี่ย 1,918.35 ล้านบาท/ปี

7) สรุป ผลประโยชน์ของโครงการ

Route: ประโยชน์ที่ได้รับจากการขนส่งผ่านแม่น้ำป่าสักช่วง กม.53-70 เพราะเดิมไม่ถูกใช้

เปรียบเทียบการขนส่งทางถนนมาถึงท่าเรือที่อำเภอท่าเรือหรืออำเภอนครหลวง

Modal shift: ประโยชน์ที่ได้รับเมื่อมีการเปลี่ยนวิธีขนส่ง

เพราะคาดว่าเมื่อพัฒนาเส้นทางจะมีสินค้าเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น

8) อัตราผลตอบแทน NPV = 91.2 ล้านบาท

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

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

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

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

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

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

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

ดังนั้นประหยัดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อปี 18,969 ล้านบาท/ปี

10) รวมผลประโยชน์ของโครงการตลอดอายุโครงการ = 626,620.34 ล้านบาท

หรือผลประโยชน์ของโครงการเฉลี่ย = 20,887.34 ล้านบาท/ปี



**1.3 แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อ  
เชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ  
วงเงิน 16,403.38 ล้านบาท**

- |  |                   |
|--|-------------------|
| 1) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง<br>ทางถนนด้วยรถบรรทุก จำนวน 15 แห่ง | 11,856.88 ล้านบาท |
| 2) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางบ้านภาชี-นครหลวง  | 4,546.50 ล้านบาท  |





สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก 15 แห่ง

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

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

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



## สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ สายชุมทางบ้านภาชี-นครหลวง

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ สายชุมทางบ้านภาชี-นครหลวง
5. วัตถุประสงค์
  1. เป็นการขยายโครงข่ายการให้บริการของระบบรางซึ่งจะช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงระบบของประชาชน
  2. ช่วยในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบรางซึ่งเป็นระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน และช่วยประหยัดต้นทุน
  3. ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความแออัดจากการขนส่งทางถนน
  4. สนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค

### 6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

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

รวมระยะทาง ประมาณ 15 กิโลเมตร

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

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

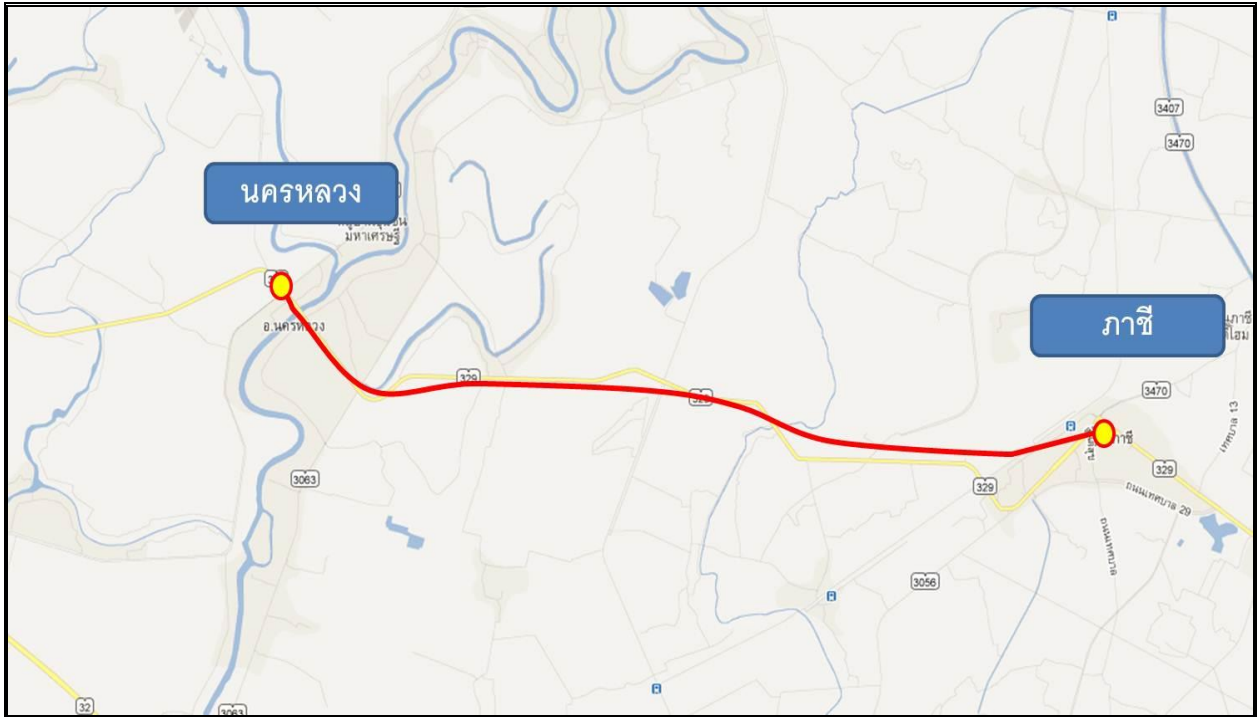
### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

### รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



- ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน  
วงเงิน 1,042,376.74 ล้านบาท



## 2.1 แผนงานพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน วงเงิน 47,945.84 ล้านบาท

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





## สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| 1. สาขา                   | โครงสร้างพื้นฐานศุลกากร   |
| 2. กระทรวง                | กระทรวงการคลัง  |
| 3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ | กรมศุลกากร  |
| 4. ชื่อโครงการ            | โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร   |
| ชื่อโครงการย่อย           | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรสะเดา</li> <li>2. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรสุโขทัย</li> <li>3. โครงการพัฒนาสำนักงานศุลกากรภาคที่ 4</li> <li>4. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรสิชล</li> <li>5. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบ้านดอน</li> <li>6. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรชุมพร</li> <li>7. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์</li> <li>8. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรจันทบุรี</li> <li>9. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรอรัญประเทศ</li> <li>10.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรมุกดาหาร</li> <li>11.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรนครพนม</li> <li>12.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรหนองคาย</li> <li>13.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเชียงใหม่</li> <li>14.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเชียงใหม่</li> <li>15.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรแม่สอด</li> <li>16.โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรบริเวณจุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน</li> <li>17.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรทุ่งช้าง</li> <li>18.โครงการพัฒนาศูนย์เอ็กซ์เชนจ์ตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ท่าเรือแหลมฉบัง</li> <li>19.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบ้านประกอบ ระยะที่ 2</li> <li>20.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบึงเตา ระยะที่ 3</li> <li>21.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเบตง (ต่อเติม ขยาย)</li> <li>22.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรปางดงเบขาร์</li> <li>23.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าอากาศยานหาดใหญ่</li> <li>24.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรตากใบ</li> <li>25.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรสตูล</li> <li>26.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรกระบี่</li> <li>27.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรภูเก็ต</li> <li>28.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าอากาศยานภูเก็ต</li> <li>29.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเขมราฐ</li> <li>30.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบึงกาฬ</li> <li>31.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าลี่</li> <li>32.โครงการพัฒนาสำนักงานศุลกากรภาคที่ 2</li> <li>33.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่</li> <li>34.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน</li> <li>35.โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเชียงใหม่</li> <li>36.โครงการพัฒนาด้านพรมแดนบ้านฮวก (ด้านศุลกากรเชียงใหม่)</li> <li>37.โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV System) และระบบเทคโนโลยีอื่นที่เหมาะสมกับการควบคุมทางศุลกากร ระยะที่ 3</li> <li>38.โครงการจัดหาระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ระยะที่ 6</li> <li>39.โครงการจัดการรถยนต์ปฏิบัติการเพื่อเพิ่มสมรรถนะการควบคุมทางศุลกากร</li> </ol> |

- 40.โครงการจัดหาเรือตรวจการณ์ศุลกากรเพื่อเพิ่มสมรรถนะการควบคุมทางศุลกากรชายฝั่งและทางทะเล  
41. โครงการพัฒนาด้านศุลกากรช่องจอม

## 5. วัตถุประสงค์

### วัตถุประสงค์

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

## 6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการเพิ่มศักยภาพของด่านศุลกากรเพื่อรองรับการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางโลจิสติกส์ของ AEC จำแนกตามลักษณะทางกายภาพ 3 กลุ่ม ประกอบด้วย

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

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

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

AH 3 เชียงของ - (ชายแดนไทย-ลาว) - เชียงราย

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

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

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

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

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

AH 19 ปักธงชัย - กบินทร์บุรี - แบลงยาว - ชลบุรี - กรุงเทพฯ

AH 112 อำเภอลองลอย - อำเภอบางสะพานหนองคาย

AH 121 มุกดาหาร - อำนาจเจริญ - ยโสธร - บุรีรัมย์ - สระแก้ว

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

- 1.1 โครงการพัฒนาด่านศุลกากรสะเดา (ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่)
- 1.2 โครงการพัฒนาด่านศุลกากรสุโขทัย-ลพ
- 1.3 โครงการพัฒนาสำนักงานศุลกากรภาคที่ 4
- 1.4 โครงการพัฒนาด่านศุลกากรสีชล
- 1.5 โครงการพัฒนาด่านศุลกากรบ้านดอน
- 1.6 โครงการพัฒนาด่านศุลกากรชุมพร

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

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2556 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559

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

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

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เพิ่มศักยภาพให้กับหน่วยงานที่ได้รับการอนุมัติโครงการ ให้มีขีดความสามารถในการให้บริการด้านพิธีการนำเข้า-ส่งออก รองรับการค้าขยายตัวทางการค้าได้เพิ่มขึ้น 30-50%
2. เพิ่มศักยภาพให้กับด่านศุลกากร ณ จุดผ่านแดนถาวร ให้สามารถรองรับปริมาณการผ่านเข้า-ออกราชอาณาจักร ของ บุคคล รถบรรทุกทุกสินค้า และยานพาหนะท่องเที่ยว ได้เพิ่มขึ้น 30 - 50%
3. เพิ่มปริมาณความสามารถในการตรวจสอบรถบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ สำหรับหน่วยงานที่ได้รับการจัดสรร เครื่องเอกซเรย์รถบรรทุกสินค้า ได้เพิ่มขึ้น 30-50%
4. เพิ่มศักยภาพให้กับหน่วยงานที่ได้รับการจัดสรรเงินสำหรับสิ่งก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้เจ้าหน้าที่ มีความพร้อมสามารถออกปฏิบัติงานได้ 24 ชั่วโมง
5. ลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องแก่กับผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก ให้สามารถติดต่อขอปฏิบัติพิธีการนำเข้า-ส่งออกกับหน่วยงานศุลกากรที่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานที่ประกอบการ อาทิ ผู้ประกอบธุรกิจส่งออกยางพาราแผ่นพื้นที่ จังหวัดนครศรีธรรมราช สามารถติดต่อขอปฏิบัติพิธีการส่งออกได้ ณ ด่านศุลกากรลิซล ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่ง สินค้าและค่าใช้จ่ายอื่นๆ เพื่อไปปฏิบัติพิธีการส่งออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น





## สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

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

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

### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

### รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ









## สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร

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

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

### 9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

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

## 10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

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

### รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ

