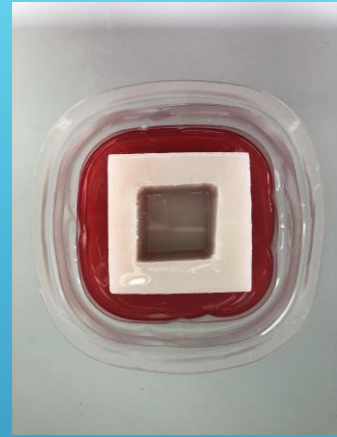




Hydrophobic Silicate Gel

ปัญหา



หน้าแรก ข่าวสารวงการก่อสร้าง ข่าวประชาสัมพันธ์ บทความ E-Magazine เกี่ยวกับเรา

หน้าแรก / ข่าวสาร / ข่าวสารจตุรพักตรพิมานเจ้าพระยา ข.การช่างเคลียร์บมเพิ่มงบกว่า 200 ล้าน!

บุกสำรวจจตุรพักตรพิมานเจ้าพระยา ข.การช่างเคลียร์บมเพิ่มงบกว่า 200 ล้าน!

หมวดหมู่: 24 มกราคม 2017 at 15:53 265 0

โดยทีมข่าว "ประชาชาติธุรกิจออนไลน์" มีโอกาสบุกสำรวจจตุรพักตรพิมานเจ้าพระยาฯ เพื่อติดตามคืบหน้าของโครงการดังกล่าว พร้อมการเคลียร์บมงบประมาณที่เพิ่มขึ้นกว่า 200 ล้านบาท ถึงความจำเป็นที่ทาง ข.การช่าง ผู้รับจ้างในสัญญาที่ 2 ถึงกับสั่งว่า "ถ้าไม่เปลี่ยนวิธีสร้าง คนก็ตาย!"

"พงษ์สฤณต์ ดันดีสุกษย์กุล"

อย่างไรก็ตาม แม้การดำเนินการสร้างจะคืบหน้าตามแผน แต่ก็ยังมีประเด็นปัญหาเรื่องงบประมาณที่เพิ่มขึ้นกว่า 200 ล้านบาท จนเป็นที่เข้าใจผิดว่า เป็นการเอื้อประโยชน์ต่อผู้รับจ้างงาน "พงษ์สฤณต์ ดันดีสุกษย์กุล" ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานพัฒนาธุรกิจ บริษัท ข. การช่าง จำกัด (มหาชน) เล่าถึงวิธีการสร้าง พร้อมเผยปัญหาที่เกิดขึ้นจนเป็นเหตุให้งบประมาณเพิ่มกว่า 200 ล้านบาท ว่าเป็นประเด็นของสัญญาจ้างและปัญหาเรื่อง "สภาพดิน" ตรงบริเวณพื้นที่รัตนโกสินทร์ชั้นใน ที่มีความ "พรุน" จนไม่ต่างจากทราย ซึ่งแตกต่างจากตอนตรวจเช็คในขั้นตอนประมูลโครงการเอาไว้มาก ดังนี้

"ตอนที่ประมูลโครงการ เรามองตรงๆ ว่า ที่ตรงนี้มีความยากกว่าที่อื่น ที่ตรงนี้เรียกว่ารัตนโกสินทร์ชั้นใน เค้าห้ามไปขุดเจาะตรงถนนทั้งหมด จนกว่าจะได้รับความเห็นชอบจากกรมศิลป์ คือการประมูลไม่มีผู้รับจ้างคนไหนที่จะรู้สภาพดินทั้งหมดได้ 100% หรือแม้แต่รัฐก็ไม่สามารถรู้ได้ แต่ ณ วันที่มีการว่าจ้าง เราก็คับรู้มีข้อมูลดินเท่าๆ กัน ที่ตกลงว่าจะใช้วิธีที่เราบอก เราก็คงสร้างแบบนั้นมาตลอด เราประมูลงานปี 53 จนเราทำค่าแห่งกันดินเสร็จช่วงปลายปี 56 จากนั้นเราก็ขุดออกทีละชั้น ตอนนั้นระหว่างที่ทำงานกัน เราก็คงกลับมาเช็คสภาพดินกันอีกครั้ง พบว่าสภาพดินมันแตกต่างจากที่เราเคยตรวจไว้แบบคนละเรื่อง ในตอนแรกประมาณหนึ่ง แต่พอขุดจริงระดับน้ำใต้ดินมันสูงมาก ที่สำคัญคือความพรุนของดิน ปกติเอาน้ำผ่านดินเหนียวมันจะค่อยๆ ผ่าน แต่พอเอาน้ำผ่านทราย มันไหลผ่านเร็วมาก สภาพดินตรงนี้เหมือนทรายเลย"

ที่มาของข้อมูล : <http://consmag.com/th/news/6854-บุกสำรวจจตุรพักตรพิมานเจ้าพระยา>

หลังพบปัญหาสภาพดินพรุนแล้ว พงษ์สฤณดี ยังเล่าต่อว่า จึงเป็นที่มาของการต้องเปลี่ยนวิธีสร้างตามสัญญา โดยใช้การ Grout Blanket เข้ามาช่วย เพราะหากทาง ช. การช่าง ยังคือ ดันทุรังทำต่อ พื้นที่บริเวณเรดินโกสินทร์ชั้นในอาจเกิดการ "ทรุดตัว" จนพังทลายลงมาได้

"เราก็บอกรัฐบาลว่าไม่ใช่เรื่องปกติแล้ว แสดงว่าจากปี 53 ที่เราประมูล ถึงปี 57 สภาพมันเปลี่ยนคนละเรื่องเลย เราก็เอาข้อมูลทั้งหมดไปยื่นให้ AIT เค้าก็ส่งทีมมาตรวจสอบ เค้าบอกว่ามันประหลาด แสดงว่าสภาพดินตรงพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยามีอะไรเกิดขึ้น ทาง AIT บอกเป็นไปไม่ได้ว่า ช่วงปี 54 เกิดน้ำท่วมใหญ่ขึ้น และสภาพดินบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาก็มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ก็เลยคุยกันว่า ยังพอสร้างวิธีเดิมได้มั้ย เค้าบอกไม่ได้เด็ดขาด เพราะเวลาดินมันมีความพรุน แล้วยังไปสูบน้ำบาดาลออกอีก ดินจะทรุดตัว เพราะฉะนั้น ถ้าเรายังคือทำวิธีเดิมต่อ พื้นที่รอบข้างอย่างโรงแรมวัดราชบพิตร มีวชิรเมฆสถาน สถานีตำรวจพระราชวัง วัดพระเชตุพน มันกล่มลงมาแน่นอน เพราะสภาพดินมันกลายเป็นทรายหมดแล้ว เราก็กักปัญหานี้กับรัฐบาลต่อ สัญญาที่เคยทำไว้ว่า จะสร้างแบบเดิมจึงทำต่อไม่ได้ ด้วยสาเหตุที่เกิดขึ้น เปลี่ยนวิธีการสร้างตามสัญญา เพราะมันไม่ปลอดภัย"

"จากนั้นรัฐก็ยื่นคำขาดให้เราตัดสินใจว่าจะเดินหนายังไงต่อดี สุดท้ายเราจะใช้วิธีการที่เรียกว่า Grout Blanket เป็นการปรับสภาพดินด้วยสารเคมี ทุกอย่างทำเหมือนเดิม แต่เราเจาะพื้นลงไปถึงใต้ดินประมาณ 30 เมตร เจาะทั้งหมดในพื้นที่ 6,000 ตารางเมตร กว่า 2,500 รู เพื่อกันไม่ให้น้ำที่อยู่ชั้นใต้ดินมันเข้า พอน้ำจากใต้ดินมันไม่เข้า เราก็เจาะต่อได้ แล้วก็ไม่ต้องไปดูดน้ำบาดาลเพิ่ม แต่ใช้การเจาะเนี่ย เราต้องไปเช่าเครื่องมาจากไต้หวัน ใช้สารเคมีที่ไม่เป็นอันตรายต่อพื้นที่และปริมาณสารเคมีที่ไม่เยอะ และสารเคมีตัวนี้จะฝังอยู่ในดินระยะเวลาหนึ่ง ทำตัวเป็นเหมือนฟิล์มบางๆ ใต้ดินแข็งตัว กันไม่ให้ น้ำทะลักจากใต้ดินขึ้นมา ระหว่างนั้นเราก็ขุดต่อจนเสร็จและเทพื้นชั้นล่าง ก็โอเคตรงนี้ปลอดภัยแล้ว ซึ่งสารเคมีนี้จะสลายไปเองตามธรรมชาติ รัฐบาลก็เห็นด้วยเต็มที่ เราก็ขุดลงมิดก็ได้ ซึ่งเราเดินเก็บรายได้เต็มที่ใช้เวลา 3 เดือน งบประมาณคืนหน้าต่อได้"

290 MB

ค่าก่อสร้างสีน้ำเงินโปงเกือบพันล้าน เหตุน้ำผุดใต้ดินท่วมรางสถานีวังบูรพา

โดย MGR Online

[Tweet](#)

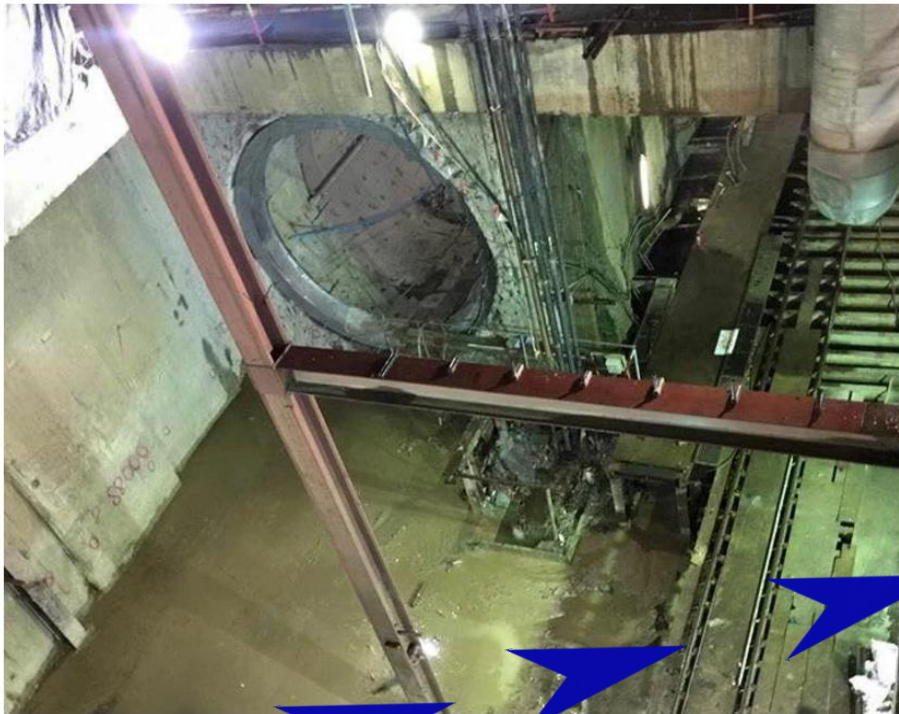
[G+](#)

[0](#)

[ดูข่าว 743](#)

[แนว](#)

3 เมษายน 2560 08:34 น. (แก้ไขล่าสุด 3 เมษายน 2560 15:22 น.)



แฟ้มภาพ จาก ประชาสัมพันธ์ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

อุโมงค์ใต้ดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีวังบูรพา ด้าน ITD ปรับการก่อสร้างทำทางเดินโปง ยื่นขอเคลมเกือบพันล้าน รฟม. ยืนยันไม่จ่าย เหตุน้ำผุดใต้ดินท่วมราง หลังจากที่ดินถมแบบก่อสร้าง เอกชนต้องรับผิดชอบเอง ขณะที่สัญญาก่อสร้างขยายตามมติ ครม. ช่วยค่าแรง 300 บาทต่อวัน 16 เดือน

“สภาพดินและน้ำใต้ดินมีมาก ทาง ITD บอกว่าทำตามแบบได้ คือขุดดินลงไปและสูบน้ำออก พอแห้งจะเทพื้นแต่ปรากฏว่าการสูบน้ำออกสูบน้ำที่ไหลเข้ามาเต็มไม่ได้ ทำให้เทพื้นไม่ได้ เกิดน้ำผุดไปทั่ว เมื่อเป็นแบบนี้จึงขอปรับใช้การฉีดวัสดุช่วย หรือ Grout แก้ไขระหว่างก่อสร้าง

รฟม. ยืนยันไม่จ่าย

สดง.สั่งรฟม.ทบทวนสร้างอุโมงค์สายสีน้ำเงินส่อทุจริต

📅 21 ม.ค. 58, 19.53 น.

👁 909

ขนาดอักษร: ก ก ก

👍 Like 0

🔄 Share

🐦 Tweet

✉️ สอิลเบิ้ล

📄 พิมพ์หน้านี้

👍 Like 0



ภาพประกอบข่าว

สดง.สั่งรฟม.ทบทวนสร้างอุโมงค์ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเอื้อผู้รับเหมา 290 ล้านบาท สั่งชี้แจงด่วน

วันนี้(21ม.ค.58)ผู้สื่อข่าวรายงานว่าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน(สดง.) แจ้งว่า เมื่อเร็วๆนี้ สดง.ได้ทำหนังสือด่วนที่สุดถึงผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อขอให้พิจารณาทบทวนการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ในสัญญาที่ 2 ช่วงสนามไชย-ท่าพระ โดย สดง. ได้รับทราบข้อมูลว่าระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง ชั้นดินบริเวณสถานีสนามไชยมีความแตกต่างจากข้อมูลชั้นดินในระหว่างการประกวดราคา ทำให้ต้องเปลี่ยนแปลงวิธีการบรรเทาความเสี่ยงจากวิธีการลดระดับน้ำ(Dewatering) มาเป็นวิธีการเพิ่มเสถียรภาพของชั้นดิน(Grout Blanket) โดยที่ปรึกษาโครงการได้พิจารณาร่วมกับผู้รับจ้างและเห็นชอบในหลักการดังกล่าว และได้มีการเสนอต่อคณะกรรมการบริหารโครงการก่อสร้างขบวนใต้หลักการด้านเทคนิคและเสนอต่อคณะกรรมการ รฟม. เพื่อขอเปลี่ยนแปลงงาน โดยอาศัยเงื่อนไขสัญญาจ้างข้อที่ 17 ที่มีสาระเป็นการเปลี่ยนแปลงการผลิต ติดตั้งและก่อสร้าง ทำให้ผู้รับจ้างสามารถเรียกวงเงินค่าใช้จ่ายเพิ่มได้

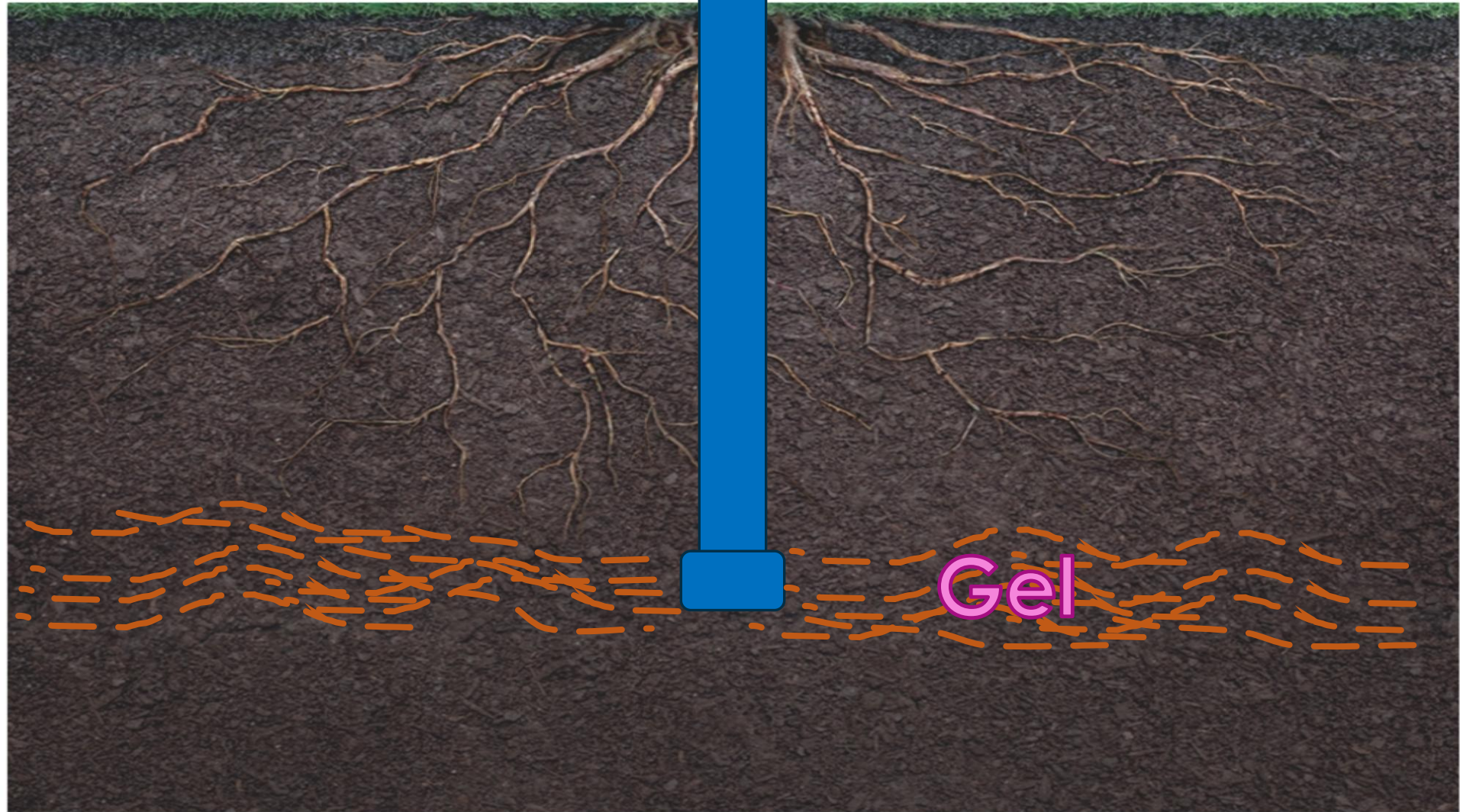
สดง.ยังระบุว่า การเรียกร้องตามสัญญาข้อที่ 17 ทำให้มูลค่างานที่รฟม.ต้องจ่ายให้ผู้รับจ้างเพิ่มขึ้น 290 ล้านบาท และยังคงมีการขยายเวลาการก่อสร้างไปอีก 90 วัน ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวขัดกับหลักการในสัญญาข้อที่ 13 ที่กำหนดให้ผู้รับจ้างมีหน้าที่ต้องสำรวจพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด และผู้รับจ้างต้องเป็นผู้รับผิดชอบความเสี่ยงเอง ดังนั้น เหตุใดที่เกี่ยวเนื่องกับเนื้อหาในสัญญาข้อที่ 13 ที่เกิดขึ้นภายหลังการลงนามสัญญา ถือว่าผู้รับจ้างได้รับรู้แล้ว โดยต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสี่ยงเอง จะอ้างว่าเป็นข้อมูลที่เพิกทราบไม่ได้ เพราะข้อสัญญาดังกล่าว ผู้สัญญาได้รับทราบแล้วและห้ามเรียกร้องค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมหรือขยายเวลาโดยปราศจากข้ออ้างใดๆ ที่จะเป็เหตุเรียกร้องได้

"สดง.เห็นว่า หากข้อมูลที่ได้รับมีมูลดังกล่าว การที่รฟม.มีการเปลี่ยนแปลงงาน ทำให้มีมูลค่างานเพิ่มขึ้น 290 ล้านบาทและขยายเวลาการก่อสร้างอีก 90 วัน ซึ่งหากก่อสร้างไม่เป็นไปตามกำหนด ผู้รับจ้างจะต้องเสียค่าปรับประมาณวันละ 7 ล้านบาท ทั้งที่สัญญาข้อที่ 13 กำหนดชัดเจนว่าผู้รับจ้างมีหน้าที่ต้องสำรวจพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมดและต้องรับผิดชอบต่อความเสี่ยงเอง ดังนั้นเรื่องนี้อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางราชการได้ ดังนั้น จึงให้ รฟม.ทบทวนการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบและข้อกำหนดในสัญญาดังกล่าว และต้องแจ้งผลการพิจารณาพร้อมเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องกลับมายังสดง.ภายใน 15 วัน"

ผู้สื่อข่าวรายงานจากกระทรวงคมนาคมว่า สำหรับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ในสัญญาที่ 2 ช่วงสนามไชย-ท่าพระนั้น เป็นงานก่อสร้างงานอุโมงค์ใต้ดิน โดยตามกำหนดการคาดว่าจะแล้วเสร็จในวันที่ 3 กันยายน 2559 โดยขณะนี้มีความก้าวหน้าในการก่อสร้างประมาณ 70% ผู้รับเหมาที่ก่อสร้างในสัญญาดังกล่าว คือ บริษัท ช.การช่าง จำกัด(มหาชน)

น้ำท่วมในเขตก่อสร้าง





ผู้ลงทุนควรเป็นใคร?

- บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง
 - ต้นทุนก่อสร้างต่ำลง
 - ทำได้เอง ไม่ต้องจ้างต่างชาติ
- ผู้ผลิตสารเคมี (โซเดียมซิลิเกต)
 - เพิ่มมูลค่าของสารเคมี
 - เพิ่มปริมาณการใช้

ลงทุนแล้ว มีตลาดรองรับไหม ???

เปิดเมกะโปรเจกต์ รับ รมต.ใหม่ เชื้อนประมูลทันที 9 แสนล้าน จับตาร้องบปี'63

📅 27 June 2019 🧑 Editor 🗨 Mega Project



224,544

-ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 49,630

รอประมูล

- สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ 6,570
- สายสีแดงอ่อนช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา 10,202
- สายสีแดงอ่อนช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช 6,645
- สายสีแดงบางซื่อ-หัวหมากและบางซื่อ-หัวลำโพง 44,144
- สายสีม่วงใต้ตาปูน-ราษฎร์บูรณะ 101,112
- รถไฟฟ้าถูต่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ 85,345
- รถไฟฟ้าถูบ้านไฟ-นครพนม 66,848
- รถไฟฟ้าไทย-จีน 7 สัญญา 70,000
- รถไฟ 3 สนามบินสุวรรณภูมิ 19,422



บ้านแพ้ว 10,500

รอเสนอ ครม.

- ค่าเวนคืนมอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี 8,000
- มอเตอร์เวย์นครปฐม-ชะอำ 79,006
- มอเตอร์เวย์หาดใหญ่-ปาดังฯ 57,022
- ต่อขยายโกลด์เวย์ รังสิต-บางปะอิน 30,538
- ทางด่วนกระบุรี-ปัตตานี 13,917
- ทางด่วนขึ้นที่ 2 สายเหนือ 17,000
- สายสีส้มตะวันตกบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม 128,000
- รถไฟฟ้าภูเก็ต 30,155
- อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 สุวรรณภูมิ 35,377
- จุดพักรถมอเตอร์เวย์พิจิตร-มาบตาพุด 620
- ที่พักรถทางมอเตอร์เวย์ บางใหญ่-กาญจนบุรี 1,486
- ที่พักรถทางมอเตอร์เวย์บางปะอิน-โคราช 1,579
- ศูนย์บริการทางหลวงศรีราชา 1,504
- รถไฟฟ้าถู เฟส 2 จำนวน 6 เส้นทาง 215,338

[illegible]

http://www.mrta-orangelineeast.com/th/home_progress

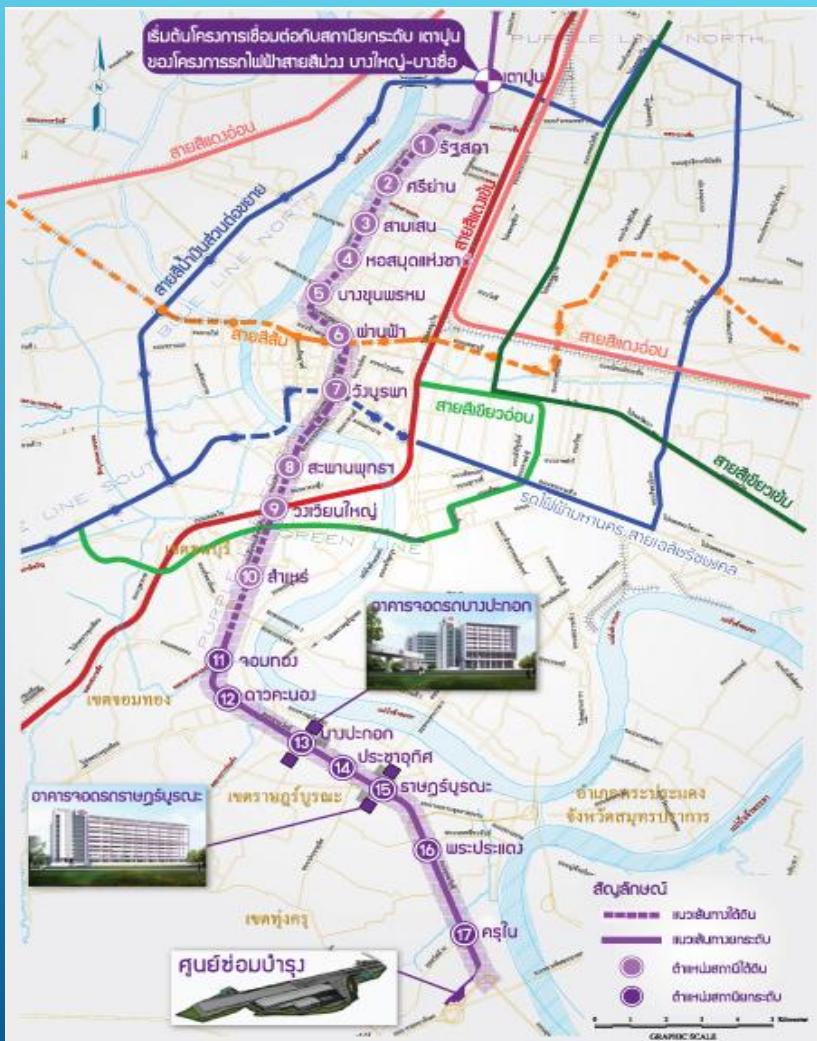
วงเงินลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสีส้มช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ – มีนบุรี 2

รายการ	เงินลงทุน	หน่วย
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	9,625.00	ล้านบาท
ค่าก่อสร้างงานโยธา	82,907.00	ล้านบาท
ค่างานระบบรถไฟฟ้า	15,008.86	ล้านบาท
รวม	107,540.86	ล้านบาท

- ความคืบหน้า : **25%** (ข้อมูลเดือนมีนาคม **2562**)
- กำหนดเปิดให้บริการในปี **2566**
- ระยะทาง : ประมาณ **22** กิโลเมตร รวมทั้งหมด **17** สถานี
แบ่งเป็น สถานีใต้ดิน **10** สถานี และยกระดับ **7** สถานี

<https://www.mrta.co.th/th/projectelectrictrain/bangkok-and-vicinities/orangeline/>

http://www.mrta-orangelineeast.com/th/home_progress



สายสีม่วง เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ

- ความคืบหน้า : คาดว่าจะเปิดประมูลก่อสร้างปลายปี 2562 และเปิดให้บริการภายในปี 2569
- ระยะทาง : 23.6 กิโลเมตร มีสถานีทั้งสิ้น 17 สถานี เป็นใต้ดิน 10 สถานี และยกระดับ 7 สถานี

สถานีรถไฟฟ้าศิริราช

รวมรถไฟฟ้าใต้ดิน-บนดิน ในตึกผู้ป่วย คาดว่าเสร็จสมบูรณ์ ปี 2569





การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
Mass Rapid Transit Authority of Thailand

เอกสารประกอบการประชาสัมพันธ์

งานศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุน

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต

ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต – หัวเขตรถ

และทำหน้าที่ที่ปรึกษาตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุน

ในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

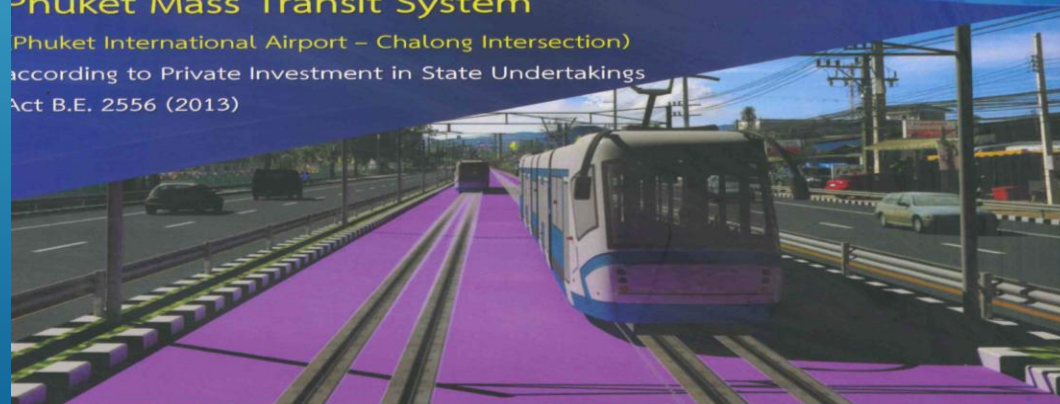
Study of Private Investment in

Phuket Mass Transit System

(Phuket International Airport – Chalong Intersection)

According to Private Investment in State Undertakings

Act B.E. 2556 (2013)



*หมายเหตุ: ข้อมูลทั้งหมดเป็นรูปแบบแนวความคิดเบื้องต้นจากโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งอาจมีการพัฒนาหรือปรับปรุงต่อไป

จัดพิมพ์เมื่อ ตุลาคม 2561

ภาพรวมโครงการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT/Tram) ที่มีทางวิ่งส่วนใหญ่อยู่ระดับพื้นดิน โดยบางช่วงของแนวเส้นทางเป็นทางลอด และเป็นโครงสร้างแบบยกระดับ (Viaduct) ที่บริเวณด้านหน้าท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต

แนวเส้นทางของโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตในระยะที่ 1 (ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - หัวเขตรถ) มีระยะทางประมาณ 42 กิโลเมตร มีจำนวนสถานี 21 สถานี (ระดับพื้นดิน 19 สถานี ยกระดับ 1 สถานี และใต้ดิน 1 สถานี) โดยใช้ระบบรางคู่ (Double Track) และใช้ช่องจราจรร่วมกับรถยนต์ในบางช่วง

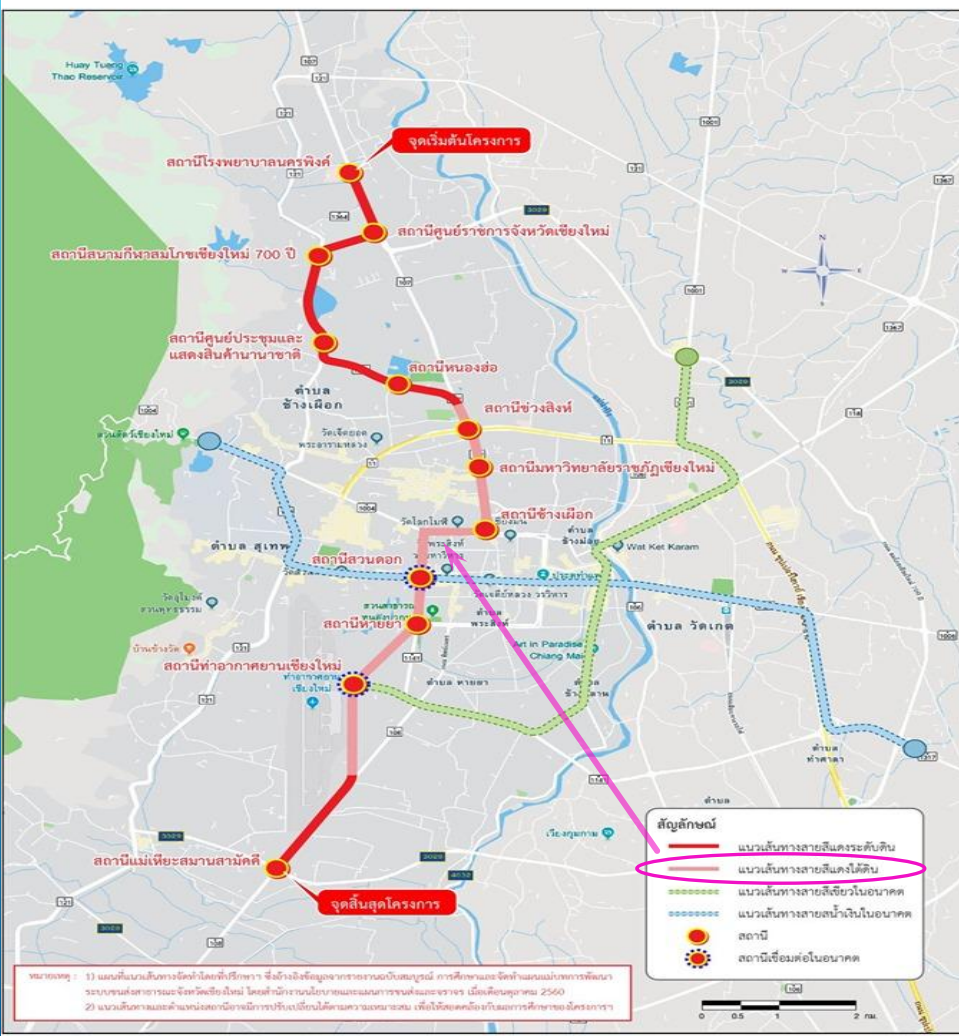


<https://www.mrta.co.th/th/projectelectrictrain/regional-major-cities/phuket/>

โครงสร้างทางวิง

เป็นโครงสร้างผสมระหว่างโครงสร้างใต้ดินและโครงสร้างระดับดิน มีระยะทางรวม 12.54 กิโลเมตร (โครงสร้างใต้ดิน 7.37 กิโลเมตร และโครงสร้างระดับดิน 5.17 กิโลเมตร)

ที่มาของข้อมูล : mrta.co.th/media/550422/ แผนทบทวนเส้นทางเชียงใหม่-ลำปางสายสีแดง.pdf



ข้อดีของรถไฟฟ้าใต้ดิน

- พื้นที่ดินมีจำกัด ราคาแพง แต่ต้องการพื้นที่ใช้สอยเพิ่มมากขึ้น
- ไม่ต้องเวนคืนที่ดินมาก
- ทัศนียภาพ
- ไม่ทำให้การจราจรติดขัดระหว่างการสร้างเมื่อเทียบกับบนดิน
- ไม่ต้องเสี่ยงกับอุบัติเหตุจากสิ่งของที่จะตกระหว่างก่อสร้างหรือใช้งาน

โครงการพัฒนาศูนย์บินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก พื้นที่ประกาศเขตส่งเสริม “เมืองการบินภาคตะวันออก” พื้นที่ 6,500 ไร่



ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง-พัทยา (U-Tapao International Airport) เป็นสนามบินตั้งอยู่ในพื้นที่ ตำบลพลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของกรุงเทพมหานคร อยู่เหนือระดับน้ำทะเล 13 เมตร

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ประชาสัมพันธ์

ที่มาของข้อมูล : <https://www.prachachat.net/property/news-178301>



โครงการก่อสร้าง กระทรวงมหาดไทยแห่งใหม่

กระทรวงมหาดไทยอยู่ระหว่างรออนุมัติกรอบวงเงิน
งบประมาณประจำปี 2563 สำหรับใช้ก่อสร้าง
กระทรวงมหาดไทยแห่งใหม่กรอบวงเงินไปประมาณ
6,600 ล้านบาท

แบ่งเป็นพื้นที่แปลงใหญ่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา 18
ไร่เป็นอาคารขนาดใหญ่พิเศษ 6 อาคาร (21, 17, 15) สี่
ชั้นใต้ดิน 3 ชั้น

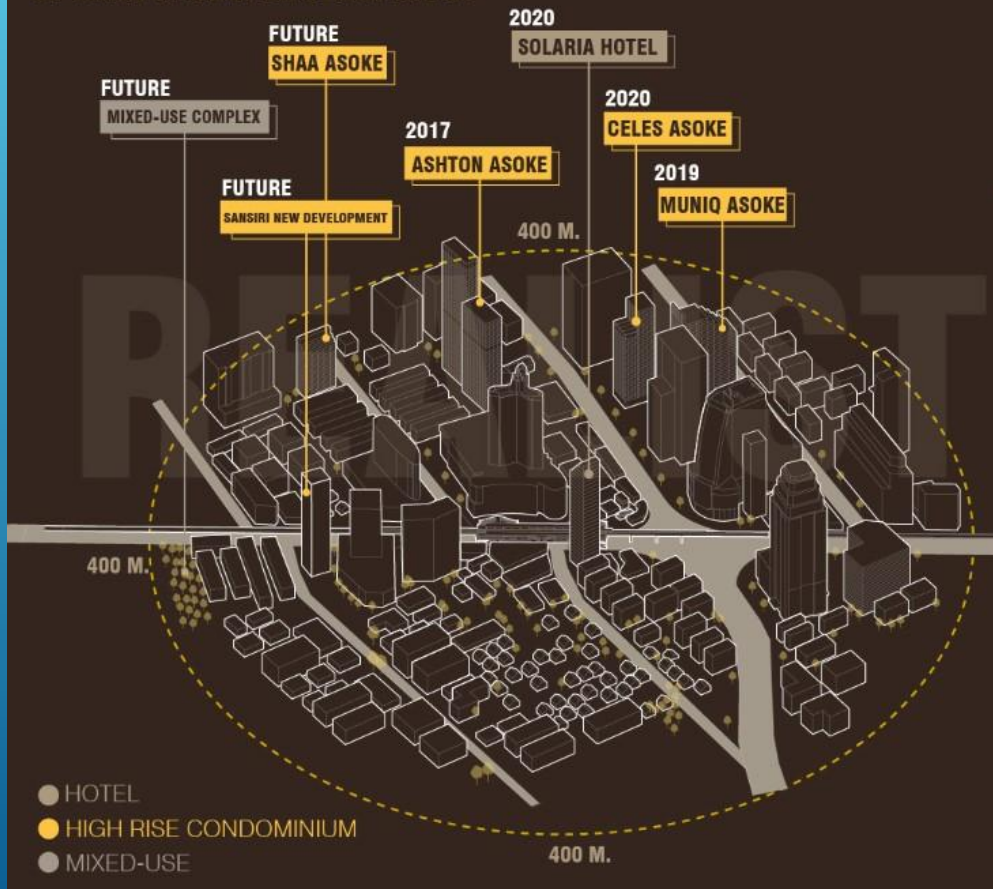
<https://www.prachachat.net/property/news-361634>

Mega City Bangna (2565)

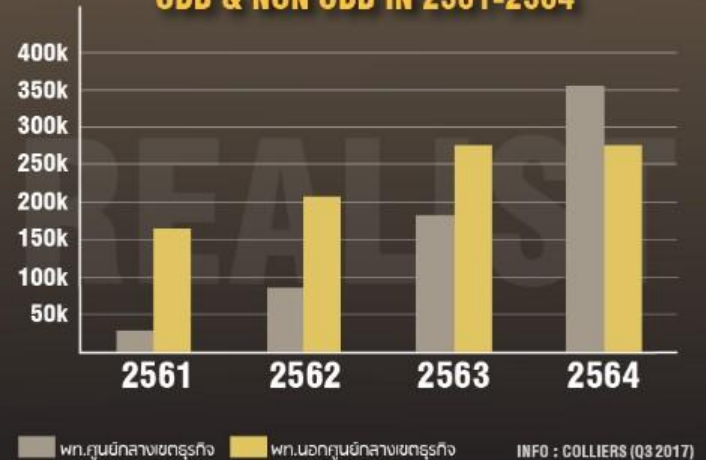


สถานีอโศกในปี 2020

UPDATE !! NEW DEVELOPMENT



NEW OFFICE BUILDING DEVELOPMENT CBD & NON CBD IN 2561-2564



<http://www.realist.co.th/blog/สถานีอโศก>

โครงการมิกซ์ยูส สร้างแล้วเสร็จในปี 2561 - 2568



โครงการมิกซ์ยูสที่จะสร้างแล้วเสร็จในปี 2565 548 Ploenchit



ภาพจาก : Propholic

ที่มาของข้อมูล : <http://thailand-property-news.knightfrank.co.th/2019/03/01/>

โครงการมิกซ์ยูสที่จะสร้างแล้วเสร็จในปี 2566 The PARQ



โครงการมิกซ์ยูสที่จะสร้างแล้วเสร็จในปี 2567

Dusit Central Park



ภาพจาก : [Skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

ที่มาของข้อมูล : <http://thailand-property-news.knightfrank.co.th/2019/03/01/>

Central Embassy 2



โครงการส่วนขยาย

กลุ่มเซ็นทรัลและกลุ่มทุน Hongkong Land เป็นผู้ชนะการประมูลคือที่ประมูลไปในราคา 20 ล้านบาท หรือ ตีเป็นเงินไทยกว่า 19,000 ล้านบาท โดยที่ดินผืนดังกล่าวจะถูกนำไปพัฒนาโครงการก่อสร้างหิมาลัยอเนกประสงค์ประกอบด้วย ศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า โรงแรม และอาคารชุดพักอาศัย

ที่มาของข้อมูล : <https://www.brandbuffet.in.th/2014/04/central-embassy-grand-opening/central-embassy-2/>

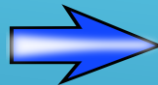
ความได้เปรียบทางการแข่งขัน

- ต้นทุนที่ต่ำลง ใช้วัตถุดิบหลักที่ผลิตได้เองภายในประเทศ
- คนไทยทำได้เอง ไม่ต้องพึ่งพาต่างชาติ
- ประหยัดงบประมาณการลงทุน ถูกกว่า cement grouting
- มีพื้นที่ใช้สอยได้อย่างเต็มที่

HYDROPHOBIC SILICATE GEL



ที่ปรึกษาโครงการ



ผศ. ดร. พรพจน์ ตันเล็ง
วิศวกรรมโยธา

