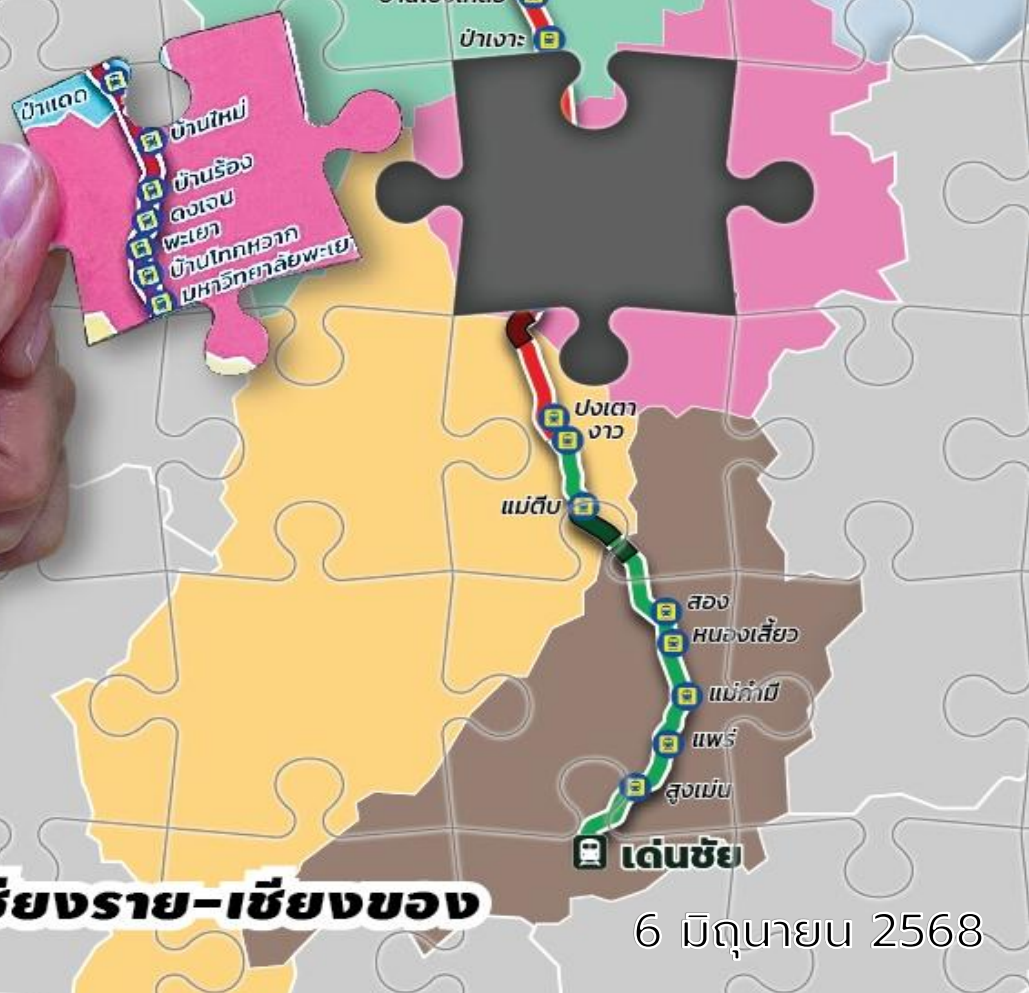
การรถไฟแห่งประเทศไทย

เติมเต็มโอกาส

...ฝากเนื้อฝากตัวโดยเน้อเจ้า



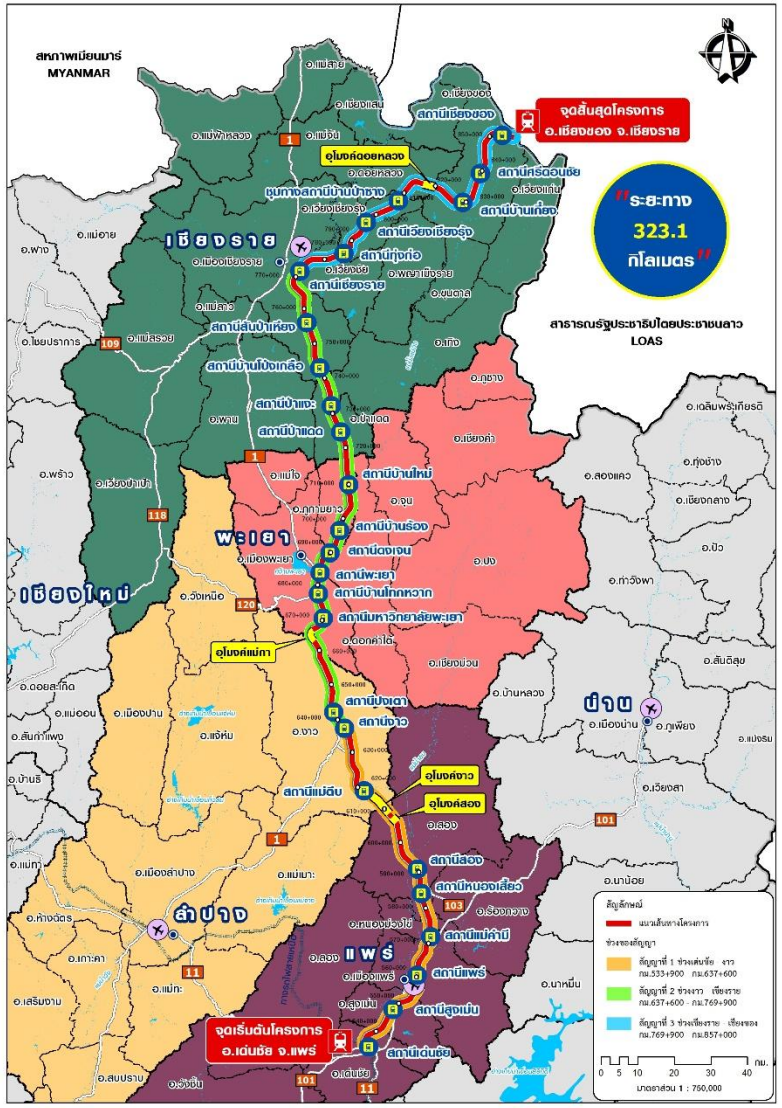


นายปัฐตพงษ์ บุญแก้ว
วิศวกรโครงการ (สัญญาที่ 2)
การรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

6 มิถุนายน 2568

แนวเส้นทางโครงการ



จุดเริ่มต้น อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่

จุดสิ้นสุด อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

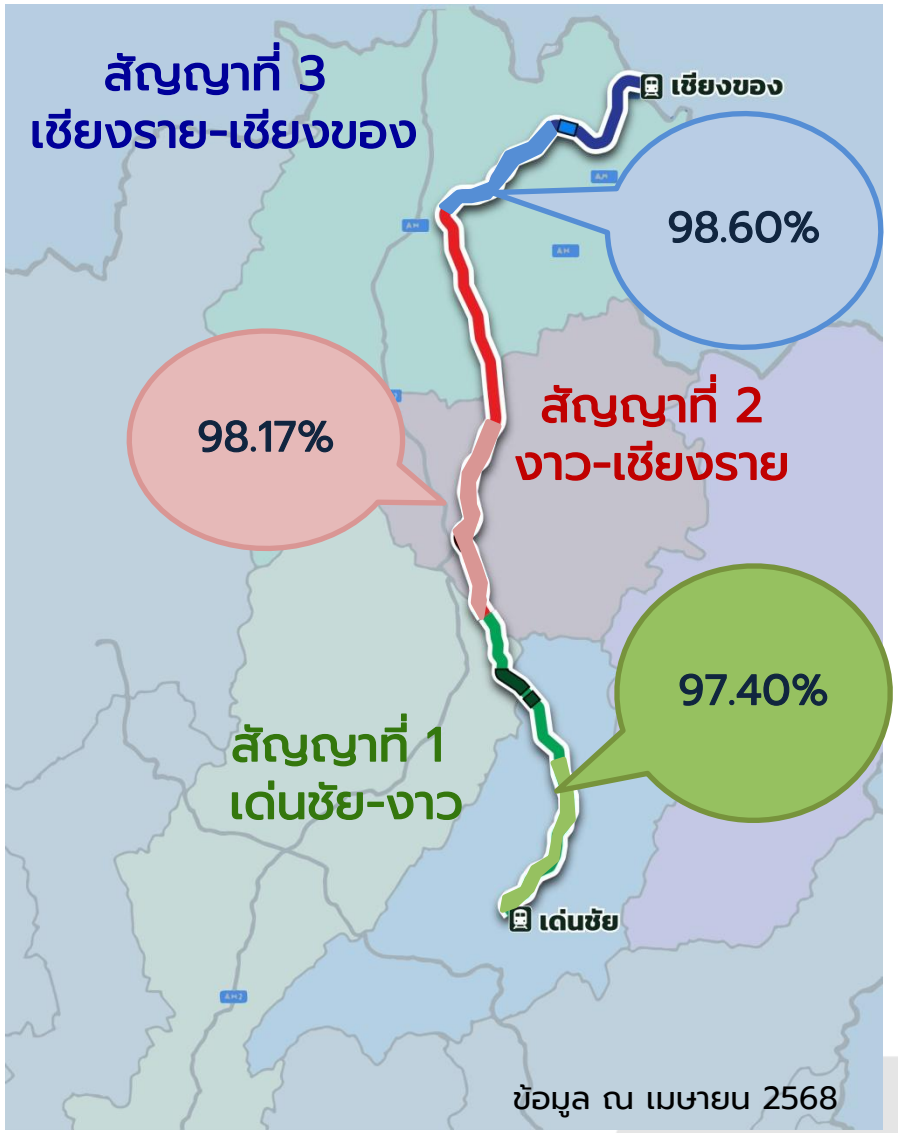
ระยะทาง **323.1** กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 59 ตำบล 17 อำเภอ

มีสถานีทั้งสิ้น **26** สถานี

จังหวัด	ระยะทาง (ก.ม.)	จำนวนสถานี	รายชื่อสถานี
แพร่	77.20	6	เด่นชัย สูงเม่น แพร่ แม่คำมี หนองเสี้ยว สอง
ลำปาง	52.40	3	แม่ตีบ งาว ปงเตา
พะเยา	54.10	6	มหาวิทยาลัยพะเยา บ้านโทกหวาก พะเยา ดงเจน บ้านร้อง บ้านใหม่
เชียงราย	139.40	11	ป่าแดด ป่าแงะ บ้านโป่งเกลือ บ้านสันป่าเหียง เชียงราย ทุ่งก่อ เวียงเชียงรุ้ง ชุมทางบ้านป่าซาง บ้านเกี๋ยง ศรีดอนชัย และเชียงของ

ความก้าวหน้าการดำเนินงาน

งานเวนคืนอสังหาริมทรัพย์



เร่งรัดทำสัญญา และจ่ายเช็คค่าทดแทนงานเวนคืนฯ ให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อส่งมอบพื้นที่ให้กับผู้รับจ้างก่อสร้าง











การรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้ว่าราชการจังหวัดเร่งรัดการขออนุญาตหน่วยงานงานในการเข้าพื้นที่

26 กุมภาพันธ์ 2568

นายชรินทร์ ทองสุข ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย เป็นประธานในการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) จังหวัดเชียงราย โดย รฟท. ยื่นหนังสือต่อผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย ขอเข้าพบเพื่อหารือแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการขออนุญาตก่อสร้างจากหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่จังหวัดเชียงราย

25 เมษายน 2568

นายชรินทร์ ทองสุข ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย เป็นประธานในการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) จังหวัดเชียงราย โดย รฟท. รายงานผลกระทบจากแผ่นดินไหว และการดำเนินการขออนุญาตก่อสร้างจากหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่จังหวัดเชียงราย ได้รับความร่วมมือจากทุกหน่วยงาน ทำให้มีความก้าวหน้าในการดำเนินงานเป็นอย่างมาก







การรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้ว่าราชการจังหวัดเร่งรัดการขออนุญาตหน่วยงานงานในการเข้าพื้นที่

19 มีนาคม 2568

นายปัฐตพงษ์ บุญแก้ว วิศวกรโครงการ (สัญญาที่ 2) นำทีมกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CSDCC และกิจการร่วมค้าซีเคเอสที ดีซี2 เข้าพบ**นายรัฐพล นราดิศร ผู้ว่าราชการจังหวัดพะเยา** พร้อมด้วยหัวหน้าส่วนราชการ อาทิ นายอำเภอ ปลัดอำเภอ ปฏิรูปที่ดินจังหวัด โยธาธิการจังหวัด สำนักงานจังหวัด ฯลฯ เพื่อหารือแนวทางการแก้ไขปัญหา และอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อการก่อสร้าง รวมทั้งรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานโครงการ ซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัดพะเยา ได้สั่งการให้หัวหน้าส่วนราชการดำเนินการเร่งรัดในงานส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การรถไฟฯ ส่งมอบพื้นที่ให้กับผู้รับจ้างก่อสร้างต่อไป









ผู้ว่าราชการจังหวัดเร่งรัดการขออนุญาตหน่วยงานงานในการเข้าพื้นที่

7 เมษายน 2568

นายพฤตินัย เลือดนักรบ วิศวกรโครงการ (สัญญาที่ 1) พร้อมด้วยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CSDCC และกิจการร่วมค้าไอทีดี-เนาวรัตน์ เข้าพบ**ผู้ว่าราชการจังหวัดแพร่ (นายสมชัย เลิศประสิทธิพันธ์)** เพื่อรายงานผลการตรวจสอบงานก่อสร้างหลังจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว เมื่อวันที่ 28 มีนาคมที่ผ่านมา ซึ่งสัญญาที่ 1 ช่วงเด่นชัย-งาว ไม่ได้รับผลกระทบแต่อย่างใด รวมทั้งหารือเรื่องการขออนุญาตใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางรถไฟฯ ณ ศาลากลางจังหวัดแพร่









พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562

มาตรา 28 ในกรณีที่เจ้าของรายใดไม่ตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์

1 ประกาศการเข้าครอบครองและใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นก่อนการเวนคืนฯ

เจ้าหน้าที่เวนคืนฯ ประกาศการเข้าครอบครองและใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นก่อนการเวนคืน โดยระบุเจ้าของมีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทน และในกรณีที่เจ้าของไม่มารับเงินค่าทดแทน เจ้าหน้าที่จะวางเงินค่าทดแทนไว้ ณ ที่ใด การประกาศดังกล่าวต้องแจ้งให้เจ้าของที่ดินรับทราบ

ไม่น้อยกว่า 30 วัน

2 เงินค่าทดแทนแก่เจ้าของหรือวางเงิน

เมื่อได้จ่ายเงินค่าทดแทนแก่เจ้าของหรือวางเงินตามมาตรา ๔๖ แล้ว ก่อนเข้าครอบครองหรือใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ ให้เจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งเจ้าของทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันนับแต่วันที่จ่ายเงินค่าทดแทนหรือวางเงิน

ไม่น้อยกว่า 90 วัน

3 ดำเนินการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างและการขนย้ายทรัพย์สิน

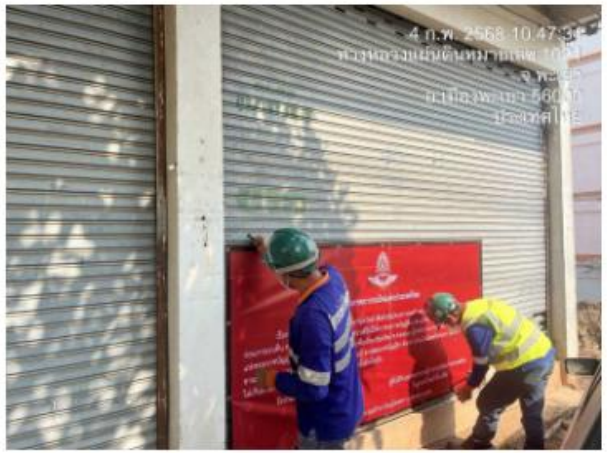
กรณีที่มีความจำเป็นต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง หรือขนย้ายทรัพย์สิน ให้เจ้าของดำเนินการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง และขนย้ายทรัพย์สินนั้นให้แล้วเสร็จ ถ้าเจ้าของไม่ดำเนินการภายในเวลาที่กำหนด ให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการเช่นว่านั้นได้เอง โดยให้เจ้าของเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย

4 เจ้าหน้าที่เข้าครอบครองและใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์

การรถไฟแห่งประเทศไทย

งานเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

4 กุมภาพันธ์ 2568






ลงพื้นที่เพื่อประกาศเข้าครอบครองและใช้ประโยชน์อสังหาริมทรัพย์ก่อนการเวนคืนในกรณีที่มีเหตุจำเป็นเร่งด่วน
สัญญาที่ 2 กม. 683+600 บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟหมายเลข 25 อำเภอดอกคำใต้. จังหวัดพะเยาและ
สัญญาที่ 3 กม.770+850 บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟหมายเลข 30 อำเภอเวียงชัย จังหวัดเชียงราย

7 กุมภาพันธ์ 2568








รื้อสิ่งปลูกสร้าง บริเวณ กม. 683+600 บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟหมายเลข 25
ตำบลดอกคำใต้ อำเภอดอกคำใต้ จังหวัดพะเยา

ความก้าวหน้าการก่อสร้าง



สรุปความก้าวหน้ารวมของทั้งโครงการฯ ณ สิ้นเดือนเมษายน 2568

ผลงานสะสมทำได้	=	33.720	%
แผนงานสะสม	=	43.629	%
ผลงานสะสมช้ากว่าแผน	=	-9.909	%

สัญญา	ความก้าวหน้างานสะสม (%)		หมายเหตุ
	ผลงาน	แผนงาน	
สัญญาที่ 1	30.399	28.092	+2.307%
สัญญาที่ 2	39.357	49.784	-10.427%
สัญญาที่ 3	30.451	56.377	-25.926%
Overall	33.720	43.629	-9.909%

การรถไฟแห่งประเทศไทย

สัญญาที่ 1 (ช่วงเด่นชัย-งาว)





สัญญาที่ 1 (ช่วงเด่นชัย-งาว)





การรถไฟแห่งประเทศไทย

สัญญาที่ 2 (ช่วงงาว-เชียงราย)





สัญญาที่ 2 (ช่วงงาว-เชียงราย)





การรถไฟแห่งประเทศไทย

สัญญาที่ 3 (ช่วงเชียงราย-เชียงของ)





สัญญาที่ 3 (ช่วงเชียงราย-เชียงของ)





การปรับเปลี่ยนรูปแบบสถานี

สถานีพะเยา
สถานีเชียงราย
สถานีเชียงของ

การปรับเปลี่ยนรูปแบบสถานี

สถานีแพร่

สถานีรถไฟแพร่

CONCEPT DESIGN

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ สัญญาที่ 1



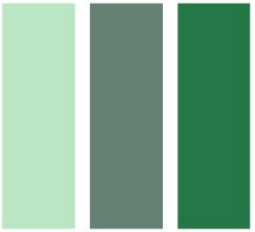


รูปแบบสถาปัตยกรรมพื้นถิ่นของจังหวัดแพร่
ลักษณะเด่นจากหลังคาที่มีการออกแบบซ้อนกัน
และลดหลั่นลงเป็นลำดับชั้น เป็นทั้งทรงจั่วและปั้นหยา



“ ดอกสัก ” ลายอัตลักษณ์ผ้าประจำจังหวัดแพร่
นำมาออกแบบเป็นแผงลายฉลุประดับอาคาร

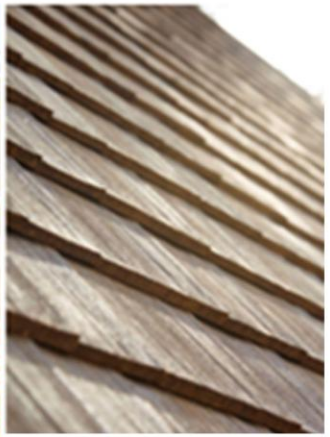




โทนสีของอาคาร : จะอ้างอิงจากสถาปัตยกรรม
พื้นถิ่นของเมืองแพร่ เช่น คุ้มเจ้าหลวงเมืองแพร่
ที่ใช้สีของอาคารเป็นโทนสีเขียวนำมาออกแบบ
อาคารสถานีรถไฟเพื่อให้คงเอกลักษณ์
ของจังหวัดแพร่







กระเบื้องหลังคาลายไม้ธรรมชาติ



สถานีแพร่



สถานีแพร่



สถานีแพร่


สถานีแพร่

การปรับเปลี่ยนรูปแบบสถานี







น**กยูงไทย แหล่งที่มั่นสุดท้าย จ.พะเยา**
นำลวดลายของหางนกยูงมา
ประยุกต์ออกแบบตกแต่งฝ้าเพดาน
บริเวณซุ้มทางเข้าสถานี





แหล่งท่องเที่ยวจ.พะเยา
บ่อสิบสอง ต.บ้านต๋อม
อ.เมือง จ.พะเยา เป็น
สถานที่สำคัญทาง
ประวัติศาสตร์แห่งหนึ่ง



นำจำนวนบ่อทั้ง 12 บ่อ
ล้อมรอบ 12 จุด
แทนบ่อสิบสอง
ประดับตกแต่งซุ้มทางเข้า เพื่อส่งเสริม
ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของจ.พะเยา

ลวดลายของหางนกยูง
เล่นระดับฝ้าซ่อนไฟตกแต่ง




สถานีพะเยา


สถานีพะเยา
ສະຖານີພະຍາວ


สถานีพะเยา


สถานีพะเยา

การปรับเปลี่ยนรูปแบบสถานี

CONCEPT DESIGN : สถานีเชียงราย



- รูปแบบอาคารใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรมล้านนามาผสมผสาน อาทิ การสอดซ้อนของหลังคาปั้นหยาและหลังคาจั่ว











การตกแต่งอาคารได้ดึงเอกลักษณ์ในจังหวัดเชียงรายมาปรับใช้ในอาคารสถานี

- ลายผ้าทอเชียงแสนหงส์คำนำมาปรับใช้กับราวกันตกทางลาด



- งานสานจาก อ.เทิง จ.เชียงรายนำมาประดับตกแต่งฝ้าบริเวณซุ้มทางเข้าสถานี



- สีของอาคารใช้สีประจำจังหวัดเชียงรายมาปรับใช้ประกอบจุดต่างๆของอาคาร

สีม่วง

สีทอง

สีขาวงาช้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทย

สถานีเชียงราย





- รูปแบบอาคารใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรมล้านนามาผสมผสานอาทิ การสอดซ้อนของหลังคาปั้นหยาและหลังคาจั่ว





สีขาวงาช้าง

สีม่วง

สีทอง

สีอาคารจากตราสัญลักษณ์จังหวัดเชียงราย

สถานีเชียงราย



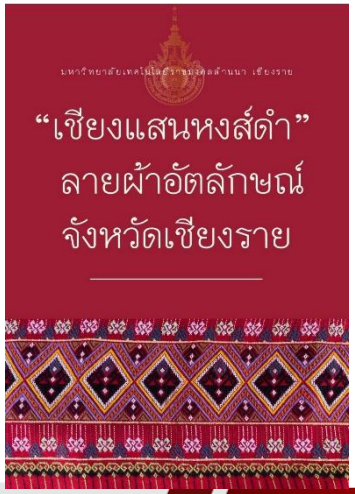






การตกแต่งอาคารได้ดึงเอกลักษณ์ในจังหวัดเชียงรายมาปรับใช้ในอาคารสถานี

ลายผ้าทอเชียงแสนหงส์คำเป็นลายผ้าทอเอกลักษณ์ประจำจังหวัดชียงราย ได้นำเส้นสายและรูปแบบของงานผ้าทอเชียงแสนหงส์คำมาปรับลดทอนประยุกต์ใช้ในอาคาร เช่น ลวดลายของราวกันตกบริเวณทางลาดขึ้นอาคาร และซุ้มทางเดินรอบสถานี





สถานีเชียงราย





การตกแต่งอาคารได้ดึงเอกลักษณ์ในจังหวัดเชียงรายมาปรับใช้ในอาคารสถานี

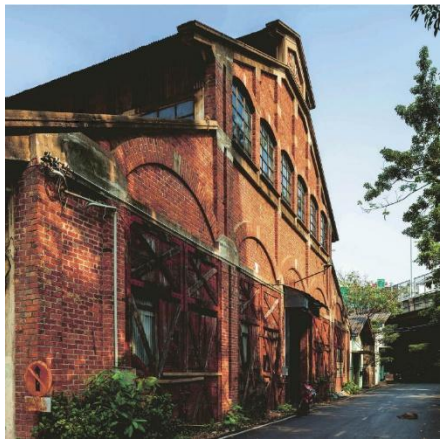
งานจักสานจาก อำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย ได้นำงานสานมาเพิ่มลูกเล่นให้กับอาคารโดยนำมาใช้ประดับตกแต่งฝ้าโถงทางเข้าสถานีเพื่อเพิ่มเอกลักษณ์ให้กับตัวอาคารสถานีอีกทั้งยังเป็นที่แสดงงานฝีมือภูมิปัญญาท้องถิ่นในจังหวัด





การปรับเปลี่ยนรูปแบบสถานี

CONCEPT DESIGN : สถานีเชียงของ







โรงงานมักกะสัน (รฟท. ๒๔๖๕)



รูปแบบอาคารสามารถเล่าเรื่องราวถึงประวัติความเป็นมาอันยาวนาน และความเก่าแก่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
โดยการนำองค์ประกอบของอาคาร “โรงงานมักกะสัน (อาคาร 2465)” มาผสมผสานร่วมกับวัสดุสมัยใหม่
เพื่อให้อาคารมีความร่วมสมัย และยังคงเอกลักษณ์ของการรถไฟเอาไว้



สถานีเชียงของ



สถานีเชียงของ

การรถไฟแห่งประเทศไทย



สถานีเชียงของ



สถานีเชียงของ

CONCEPT DESIGN : ที่หยุดรถไฟบ้านสันป่าเหียง







“ประตูชัย”



นำรูปแบบทางสถาปัตยกรรม “ประตูชัย” ของศูนย์วิปัสสนาสากลไร่เชิญตะวันมาผสมผสาน เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่
โดยมีแนวคิดในการนำไม้เก่าที่ได้จากการเวนคืน มาทำการก่อสร้าง เพื่อการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า
พร้อมกันนี้ยังสร้างคุณค่าในตัวสถานีด้วยการจัดพื้นที่ห้องโถงสถานีแสดงผลงานของเหล่าจิตรกรประจำจังหวัดแพร่ พะเยา และเชียงราย



ที่หยุดรถไฟบ้านสันป่าเหียง



ที่หยุดรถไฟบ้านสันป่าเหียง



ที่หยุดรถไฟบ้านสันป่าเหียง

การปรับเปลี่ยนรูปแบบสถานี

เพื่อเป็นการสร้างคุณค่าให้กับสายทาง
สร้างความภาคภูมิ ให้รู้สึกว่าสายทางเป็นของชาวล้านนาทุกคน
นับเป็นสิ่งล้ำค่า เป็นมรดกตกทอดสู่ลูกหลาน
รฟท. จึงได้มีแนวคิดในการนำงานศิลปะของท้องถิ่นมาร่วมผสมผสานในการออกแบบ
ตัวอย่างเช่น “สถานีสอง”

การปรับเปลี่ยนรูปแบบสถานี

สถานีสอง

CONCEPT DESIGN

การจัดแสดงผลงานศิลปินแห่งชาติ สถานีรถไฟสอง
โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ สัญญาที่ 1



ประนอม ทาแปง
ศิลปินแห่งชาติ สาขาทัศนศิลป์
(ประณีตศิลป์-ศิลปะผ้าทอ) ในปี 2553





แนวคิดในการออกแบบ : นำลวดลายของผ้าตีนจกมาประยุกต์ในรูปแบบสถาปัตยกรรมตกแต่งอาคาร เช่น เท้าแขนหลังคา ราวกันตก แผงกันสาด เน้นใช้สีสันต่าง ๆให้ดูสดใสเหมือนลายผ้า และใช้สีแดงที่เป็นสีประจำจังหวัดแพร่ในการออกแบบส่วนต่าง ๆของอาคาร

ผลงานหัตถศิลป์ ผลงานหัตถศิลป์





สถานีสอง



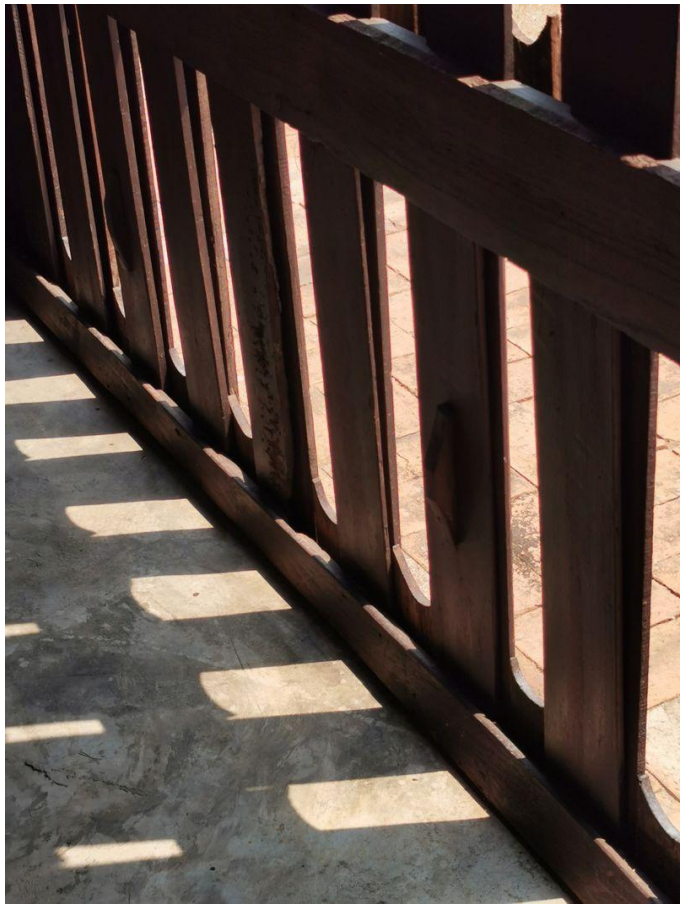
สถานีสอง


สถานีสอง

การปรับเปลี่ยนรูปแบบสถานี

CONCEPT DESIGN : การกันฝนบริเวณชานชาลา







นำรูปแบบ “ฝาไหล” ซึ่งภูมิปัญญาท้องถิ่นของสถาปัตยกรรมล้านนามาปรับใช้ โดยนำไม้ที่ได้จากการเวนคืนมาทำการก่อสร้าง

การปรับเปลี่ยนรูปแบบสถานี

เลื่อนเปิดกรณีฝนไม่ตก
เพื่อระบายอากาศ



เลื่อนปิดกรณีฝนตก
เพื่อกันฝนสาด





นำวัสดุที่จะใช้ในการก่อสร้างมาจากพื้นที่ที่มีต้นไม้
บ้านเรือนพักอาศัย ที่ปลูกด้วยไม้ยืนต้นในส่วนที่ถูกเวนคืนของโครงการ



นำวัสดุที่จะใช้ในการก่อสร้างมาจากพื้นที่ที่มีต้นไม้
บ้านเรือนพักอาศัย ที่ปลูกด้วยไม้ยืนต้นในส่วนที่ถูกเวนคืนของโครงการ
















กองเก็บแยกขนาดไม้ เก็บไว้ที่สถานีแพร่

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard)

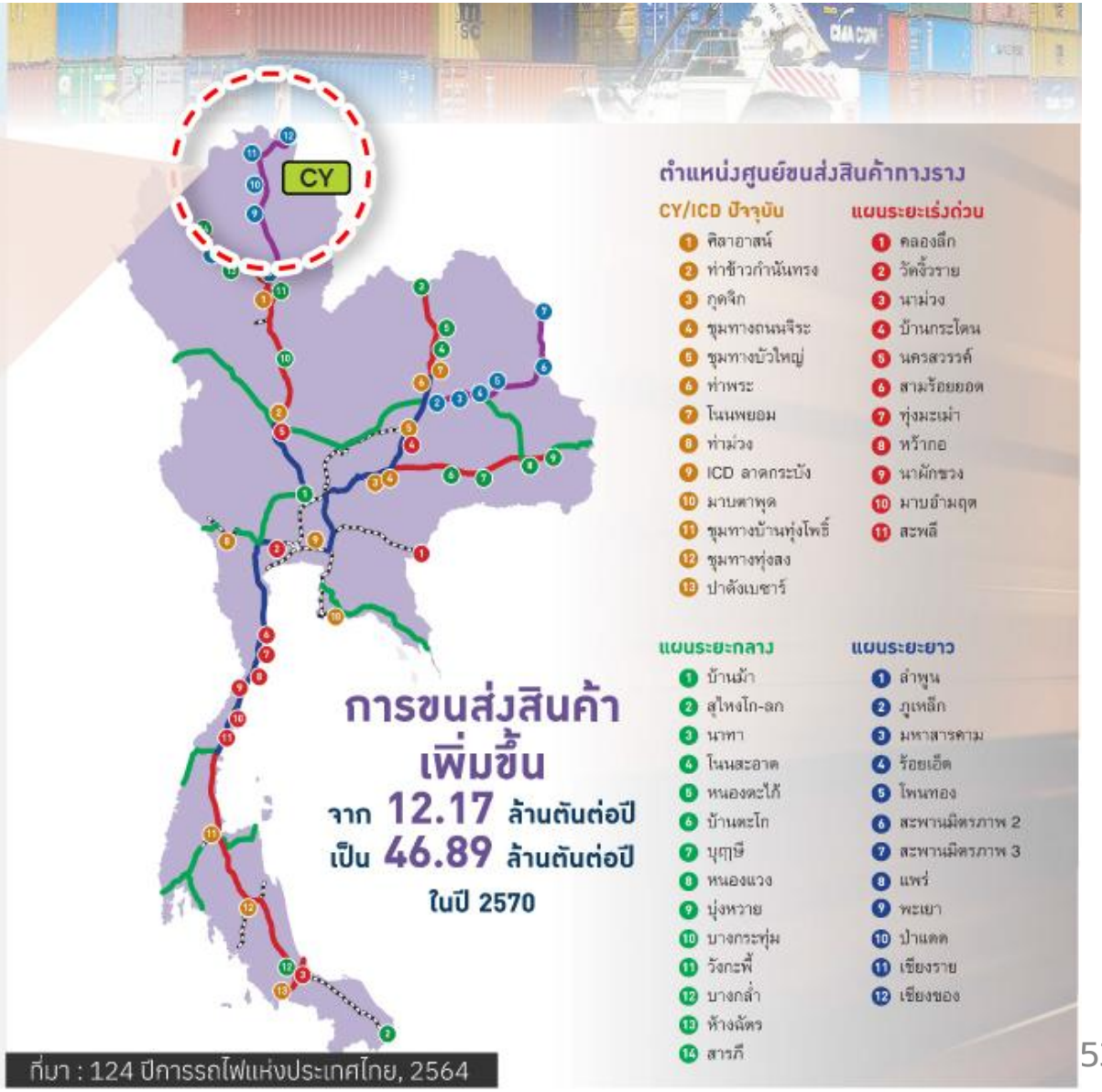
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard)

การรถไฟแห่งประเทศไทย



โครงการก่อสร้างรถไฟ
สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

เป็นอีกโครงการที่จะช่วยเพิ่มจำนวนย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้าอีก 5 แห่ง ได้แก่ สถานีแพร่ สถานีพะเยา สถานีป่าแดด สถานีเชียงราย สถานีเชียงของ



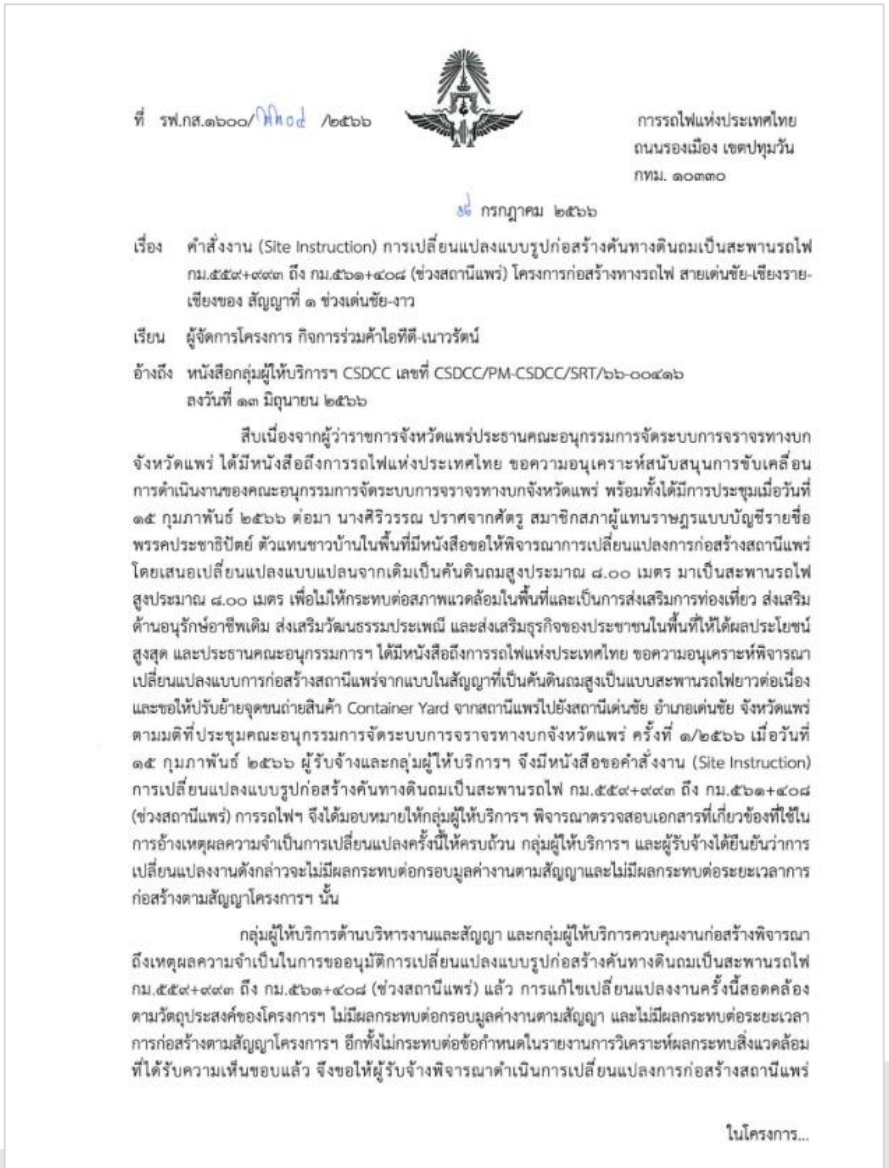
ที่มา : 124 ปีการรถไฟแห่งประเทศไทย, 2564

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard)



สัญญา	ตำแหน่ง CY	สถานะ
สัญญาที่ 1	สถานีเด่นชัย	ย้ายตำแหน่งจากสถานีแพร่
สัญญาที่ 2	สถานีพะเยา	ใช้รูปแบบตามสัญญา
	สถานีป่าแดด	ใช้รูปแบบตามสัญญา
สัญญาที่ 3	สถานีเชียงราย	ขยายขนาดเพื่อรองรับการขยายตัว
	สถานีเชียงของ	ส่วนขยายในอนาคต

สัญญาที่ 1 (ช่วงเด่นชัย-งาว)



ที่ รฟ.กส.๓๖๐๐/ฟห๐๔ /๒๕๖๖ การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน
กทม. ๑๐๓๓๐

๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖

เรื่อง คำสั่งงาน (Site Instruction) การเปลี่ยนแปลงแบบรูปก่อสร้างคันทางดินถมเป็นสะพานรถไฟ กม.๕๕๙+๙๙๓ ถึง กม.๕๖๑+๔๐๘ (ช่วงสถานีแพร่) โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ สัญญาที่ ๑ ช่วงเด่นชัย-งาว

เรียน ผู้จัดการโครงการ กิจการร่วมค้าไอทีดี-เนาวรัตน์

อ้างถึง หนังสือกลุ่มผู้ให้บริการฯ CSDCC เลขที่ CSDCC/PM-CSDCC/SRT/๖๖-๐๐๔๑๖ ลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๖

สืบเนื่องจากผู้ว่าราชการจังหวัดแพร่ประธานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดแพร่ ได้มีหนังสือถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอความอนุเคราะห์สนับสนุนการขับเคลื่อนการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดแพร่ พร้อมทั้งได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ต่อมา นางศิริวรรณ ปราศจากศัตรู สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแบบบัญชีรายชื่อพรรคประชาธิปัตย์ ตัวแทนชาวบ้านในพื้นที่มีหนังสือขอให้พิจารณาการเปลี่ยนแปลงการก่อสร้างสถานีแพร่ โดยเสนอเปลี่ยนแปลงแบบแปลนจากเดิมเป็นคันดินถมสูงประมาณ ๘.๐๐ เมตร มาเป็นสะพานรถไฟสูงประมาณ ๘.๐๐ เมตร เพื่อไม่ให้กระทบต่อสภาพแวดล้อมในพื้นที่และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว ส่งเสริมด้านอนุรักษ์อาชีพเดิม ส่งเสริมวัฒนธรรมประเพณี และส่งเสริมธุรกิจของประชาชนในพื้นที่ให้ได้ผลประโยชน์สูงสุด และประธานคณะอนุกรรมการฯ ได้มีหนังสือถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอความอนุเคราะห์พิจารณาเปลี่ยนแปลงแบบการก่อสร้างสถานีแพร่จากแบบในสัญญาที่เป็นคันดินถมสูงเป็นแบบสะพานรถไฟยาวต่อเนื่อง และขอให้ปรับย้ายจุดขนถ่ายสินค้า Container Yard จากสถานีแพร่ไปยังสถานีเด่นชัย อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ ตามมติที่ประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดแพร่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ผู้รับจ้างและกลุ่มผู้ให้บริการฯ จึงมีหนังสือขอคำสั่งงาน (Site Instruction) การเปลี่ยนแปลงแบบรูปก่อสร้างคันทางดินถมเป็นสะพานรถไฟ กม.๕๕๙+๙๙๓ ถึง กม.๕๖๑+๔๐๘ (ช่วงสถานีแพร่) การรถไฟฯ จึงได้มอบหมายให้กลุ่มผู้ให้บริการฯ พิจารณาตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องที่ใช้ในการอ้างเหตุผลความจำเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ให้ครบถ้วน กลุ่มผู้ให้บริการฯ และผู้รับจ้างได้ยืนยันว่าการเปลี่ยนแปลงงานดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบต่อกรอบมูลค่างานตามสัญญาและไม่มีผลกระทบต่อระยะเวลาการก่อสร้างตามสัญญาโครงการฯ นั้น

กลุ่มผู้ให้บริการด้านบริหารงานและสัญญา และกลุ่มผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้างพิจารณาถึงเหตุผลความจำเป็นในการขออนุมัติการเปลี่ยนแปลงแบบรูปก่อสร้างคันทางดินถมเป็นสะพานรถไฟ กม.๕๕๙+๙๙๓ ถึง กม.๕๖๑+๔๐๘ (ช่วงสถานีแพร่) แล้ว การแก้ไขเปลี่ยนแปลงงานครั้งนี้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของโครงการฯ ไม่มีผลกระทบต่อกรอบมูลค่างานตามสัญญา และไม่มีผลกระทบต่อระยะเวลาการก่อสร้างตามสัญญาโครงการฯ อีกทั้งไม่กระทบต่อข้อกำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว จึงขอให้ผู้รับจ้างพิจารณาดำเนินการเปลี่ยนแปลงการก่อสร้างสถานีแพร่

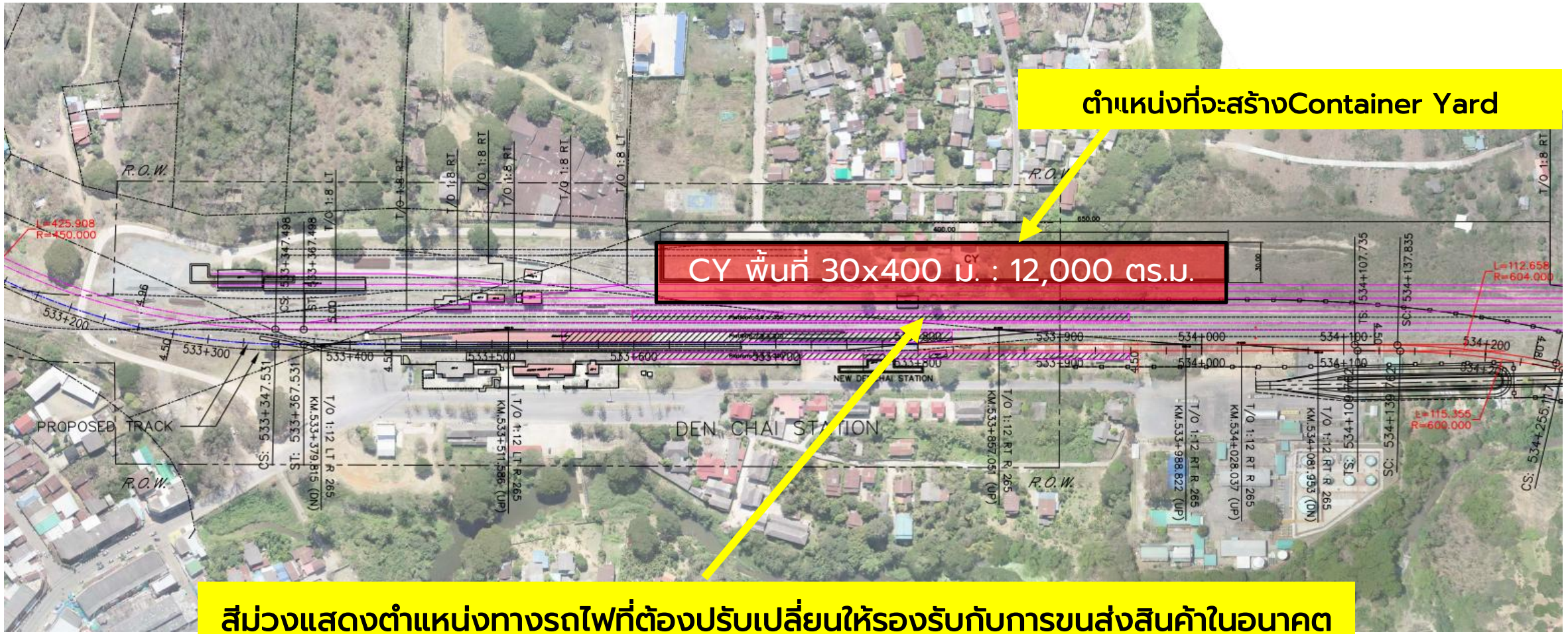
ในโครงการ...

<u>การย้ายจุดขนถ่ายสินค้า Container Yard จากสถานีแพร่ไปยังสถานีเด่นชัย อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่</u>

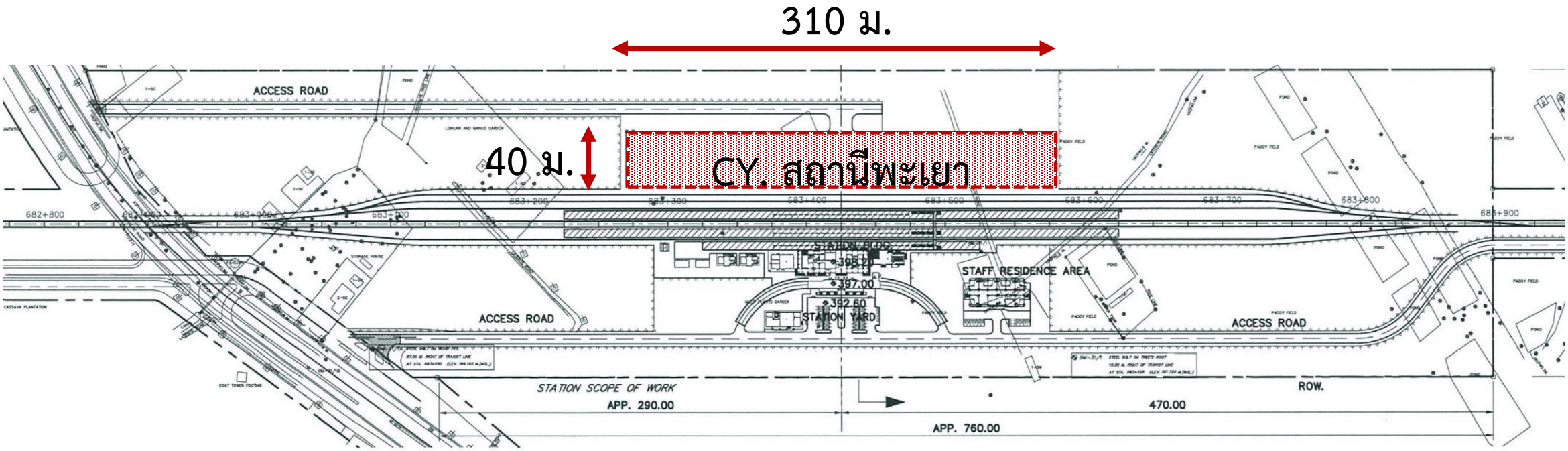
สืบเนื่องจากพิจารณาเปลี่ยนแปลงแบบการก่อสร้างสถานีแพร่จากแบบในสัญญาที่เป็นคันดินถมสูงเป็นแบบสะพานรถไฟยาวต่อเนื่องและขอให้ปรับย้ายจุดขนถ่ายสินค้า Container Yard จากสถานีแพร่ไปยังสถานีเด่นชัย อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ตามมติที่ประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดแพร่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖๖ เมื่อวันที่๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ โดยมีมติที่ประชุมเห็นชอบในหลักการให้เปลี่ยนแปลงแบบการก่อสร้างสถานีแพร่จากแบบในสัญญาที่เป็นคันดินถมสูงเป็นแบบสะพานรถไฟยาวต่อเนื่อง และเห็นชอบให้ปรับย้าย CY จากสถานีแพร่ไปยังสถานีเด่นชัย จังหวัดแพร่

การรถไฟแห่งประเทศไทย

สัญญาที่ 1 (ช่วงเด่นชัย-งาว)

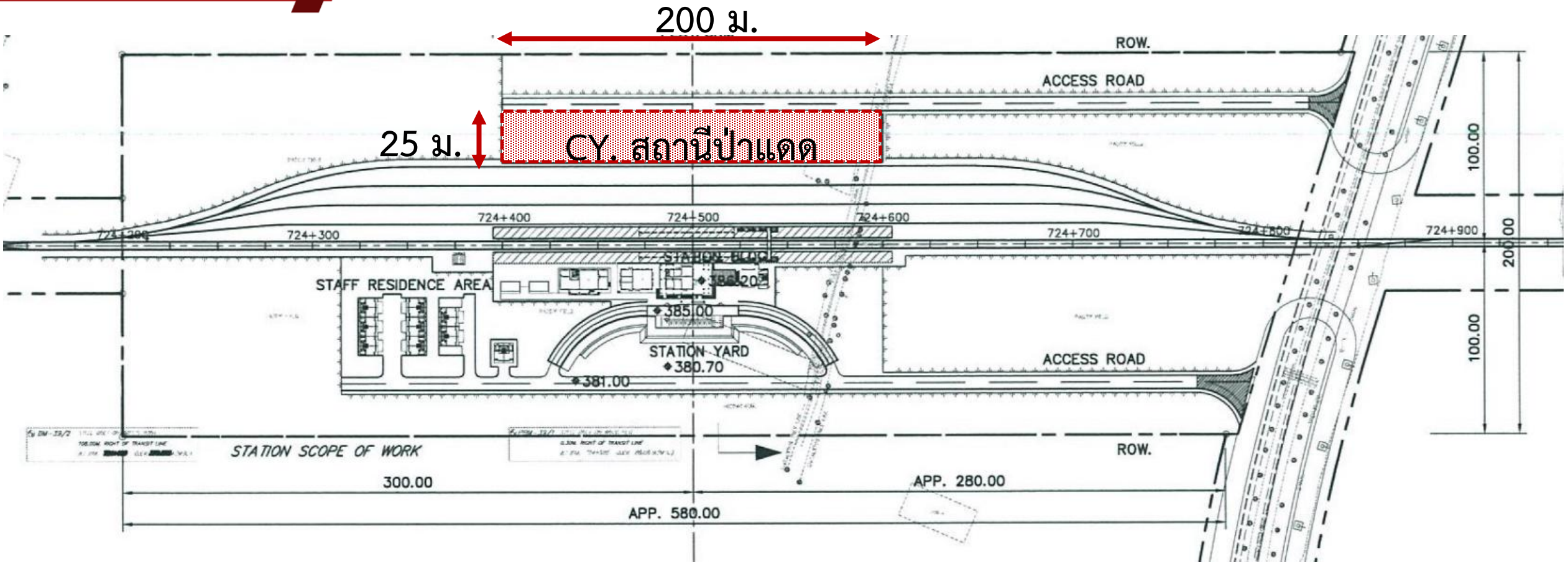


สัญญาที่ 2



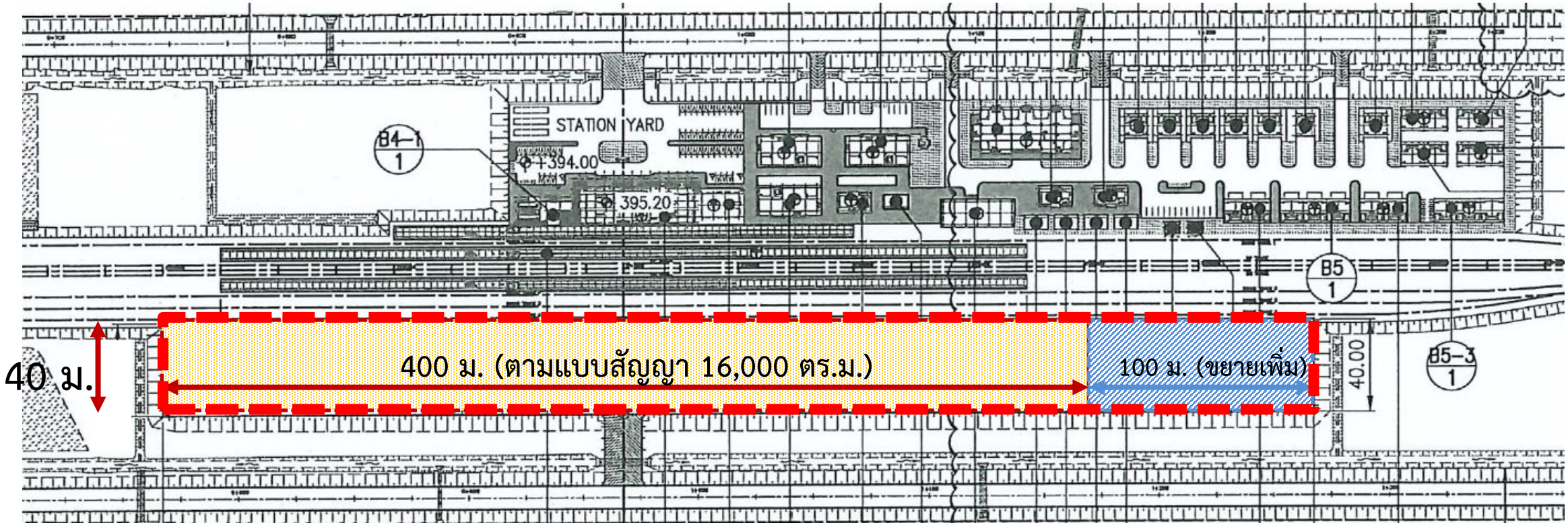
CY. สถานีพะเยา ขนาดตามแบบคู่สัญญา 40x310 ม. = 12,400 ตร.ม.

สัญญาที่ 2



CY. สถานีป่าแดด ขนาดตามแบบคู่สัญญา 25x200 ม. = 5,000 ตร.ม.

สัญญาที่ 3



CY. สถานีเชียงราย ส่วนขยายขนาดเพื่อรองรับการเติบโตของสินค้า 40x500 ม. =20,000 ตร.ม. (เพิ่มจากแบบสัญญา 4,000 ตร.ม.)

สัญญาที่ 3



CY. สถานีเชียงของ ส่วนขยายในอนาคต ขนาด 80x450 ม. = 36,000 ตร.ม.

อารยสถาปัตย์ (Universal Design)

การออกแบบเพื่อคนทุกคน

รูปแบบสถานี

คณะกรรมาธิการการพัฒนาสังคม และกิจการเด็ก เยาวชน สตรี ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้ด้อยโอกาส วุฒิสภา ประธานสภาคนพิการทุกประเภท จังหวัดเชียงราย และทูตอารยสถาปัตย์เชียงราย

ติดตามการเข้าถึงโดยสะดวกถ้วนหน้าของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ประชุมหารือในเรื่องการจัดชานชาลาความสูง 1.10 เมตร และข้อเสนออื่นๆ เพื่อสร้างหลักประกันการเข้าถึงได้โดยสะดวกถ้วนหน้าของผู้โดยสารทุกกลุ่ม ทุกสถานี ทุกขบวน และทุกตู้โดยสาร





พื้นที่บริเวณสถานีและชานชาลา

ระดับทางเข้า-ออก



ทางเชื่อมอาคารห้องน้ำกับชานชาลา



ทางเชื่อมชานชาลากับพื้นภายนอก Relay Room







ระดับทางเท้ากับทางลาดบริเวณอาคารห้องน้ำ



ทางเชื่อมอาคารห้องน้ำกับระดับสถานี

อุโมงค์รถไฟ

อุโมงค์รถไฟที่มีความยาวที่สุดในประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย

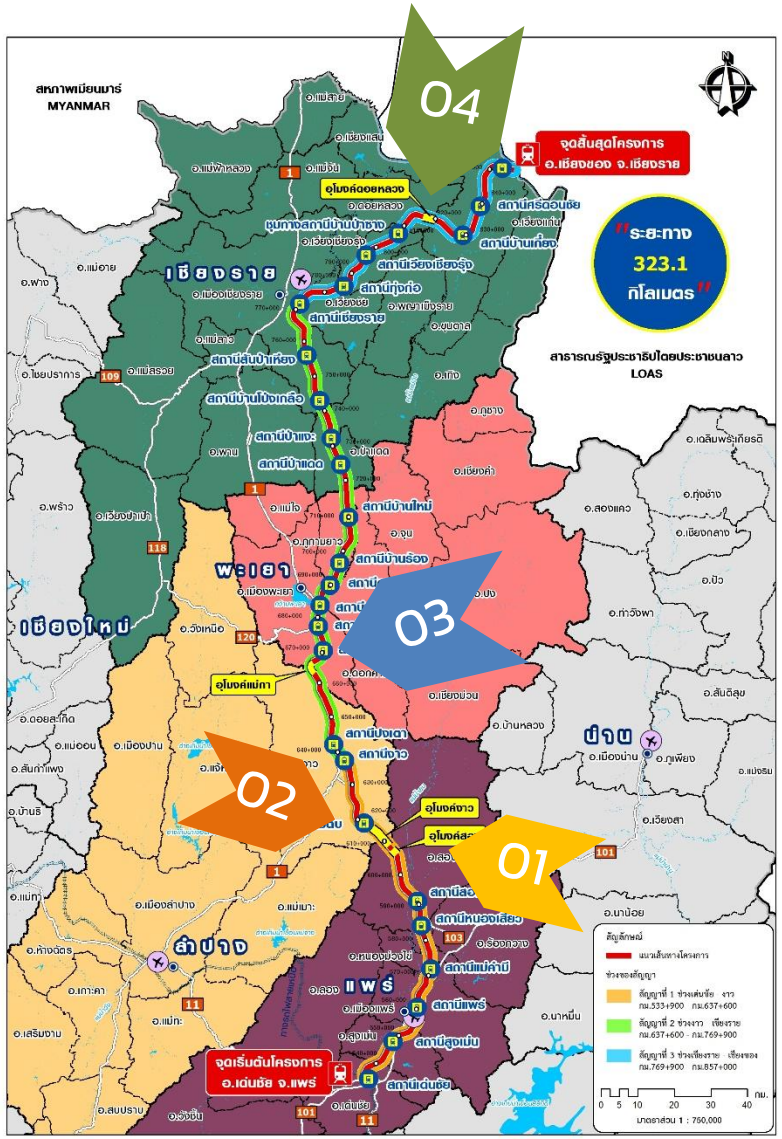
“อุโมงค์รถไฟที่มีความยาวที่สุดในประเทศไทย”

04 **อุโมงค์ดอยหลวง** จังหวัดเชียงราย ความยาว 3.4 กม.

03 **อุโมงค์แม่กา** จังหวัดพะเยา ความยาว 2.7 กม.

02 **อุโมงค์งาว** จังหวัดลำปาง ความยาว 6.2 กม.

01 **อุโมงค์สอง** จังหวัดแพร่ ความยาว 1.2 กม.

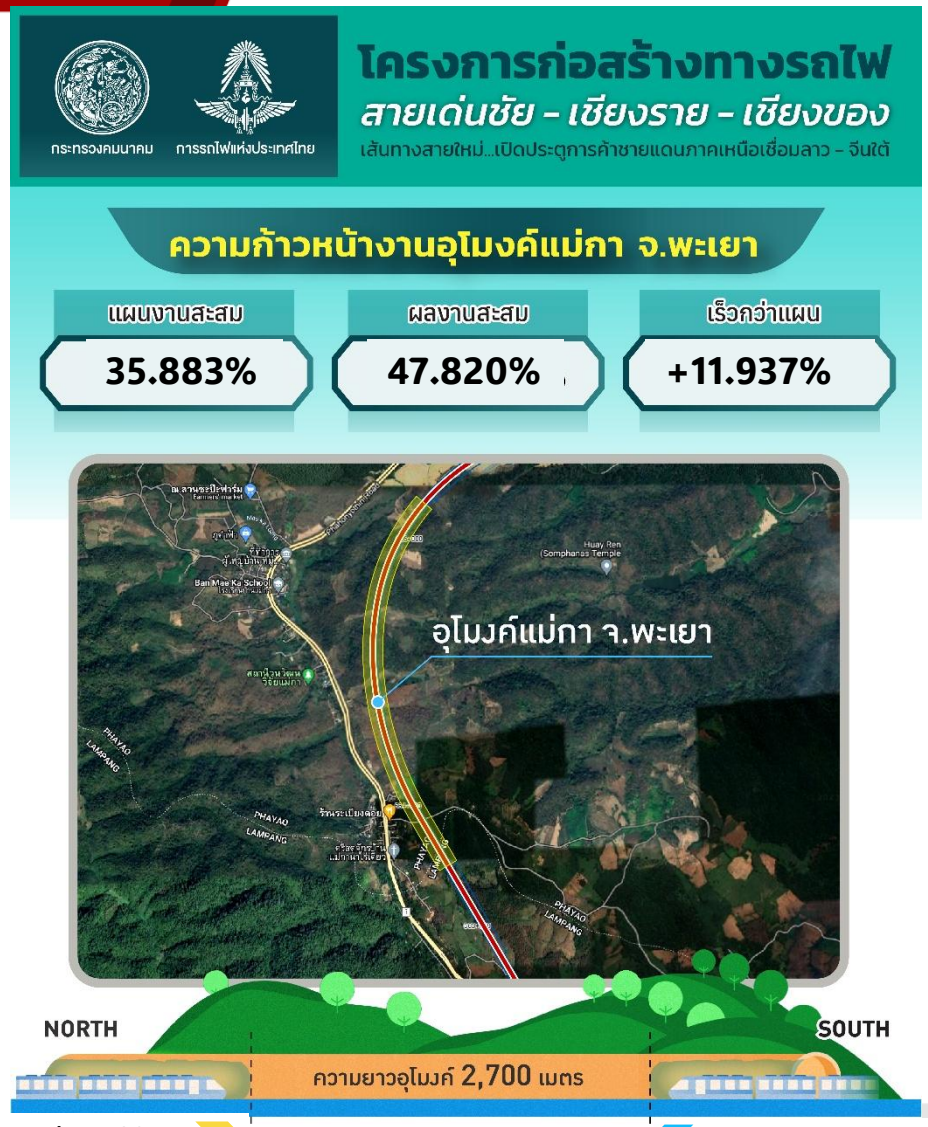


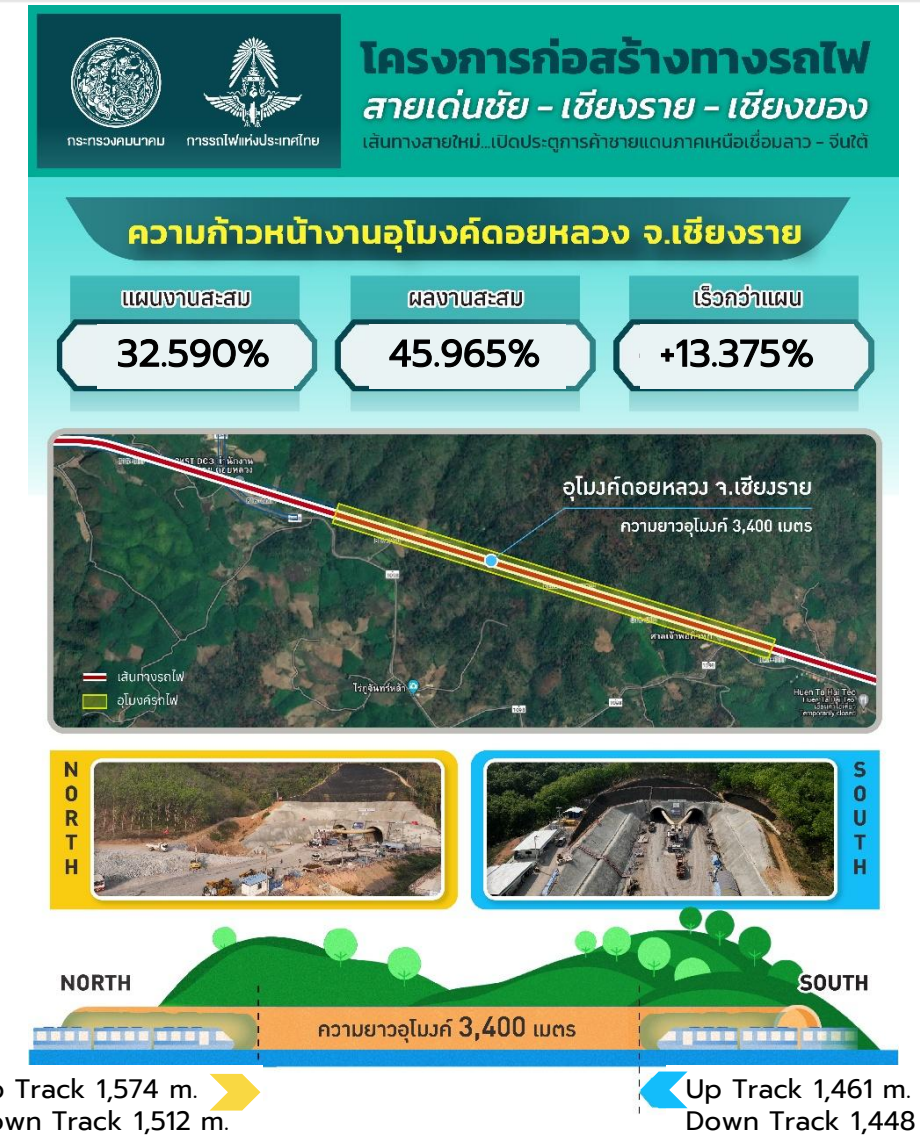
ความก้าวหน้างานอุโมงค์





ความก้าวหน้างานอุโมงค์





ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย

การบูรณาการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบการขนส่งสินค้า

SEAMLESS CONNECTIVITY

การก่อสร้างในการใช้พื้นที่ร่วมกัน และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการยกตู้สินค้า

เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งระหว่างทางบกกับทางราง



รับผิดชอบการก่อสร้าง ชานชาลาและลานกองเก็บตู้สินค้า เพื่อรองรับการขนยกตู้สินค้า ขึ้น-ลง จากขบวนรถไฟ

- จัดเตรียมเครื่องมือและอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการยก ขนตู้สินค้า ขึ้น-ลง อย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ
- บริหารจัดการยกตู้สินค้า ขึ้น-ลง จากขบวนรถไฟ
- บริหารจัดการลานกองเก็บตู้สินค้า
- บริหารจัดการการจราจรในพื้นที่โดยรวม



รับผิดชอบการก่อสร้าง และการบำรุงรักษาทางรถไฟ พร้อมติดตั้งระบบสื่อสาร และอาณัติสัญญาณ

- วางแผนและจัดขบวนตู้สินค้าที่จะเดินรถเข้าภายในศูนย์ฯ อย่างเพียงพอและเหมาะสม
- กำหนดตารางเวลาขบวนตู้สินค้าที่จะเดินรถเข้าภายในศูนย์ฯ

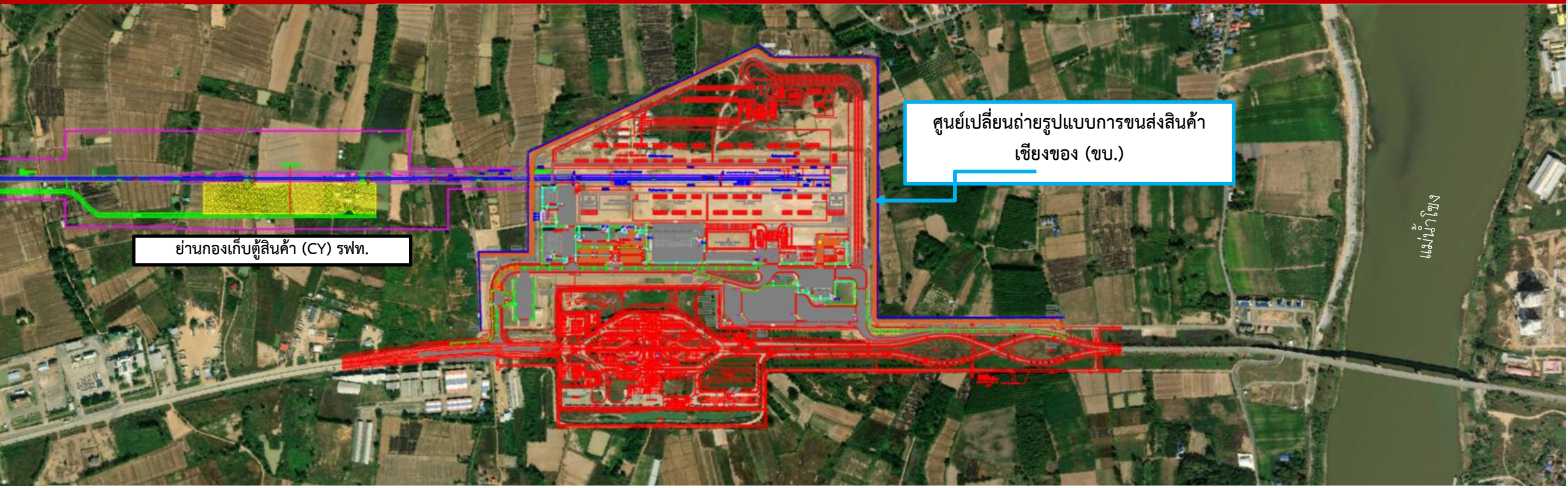
ข้อมูลจาก : นิทรรศการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย
กรมการขนส่งทางบก

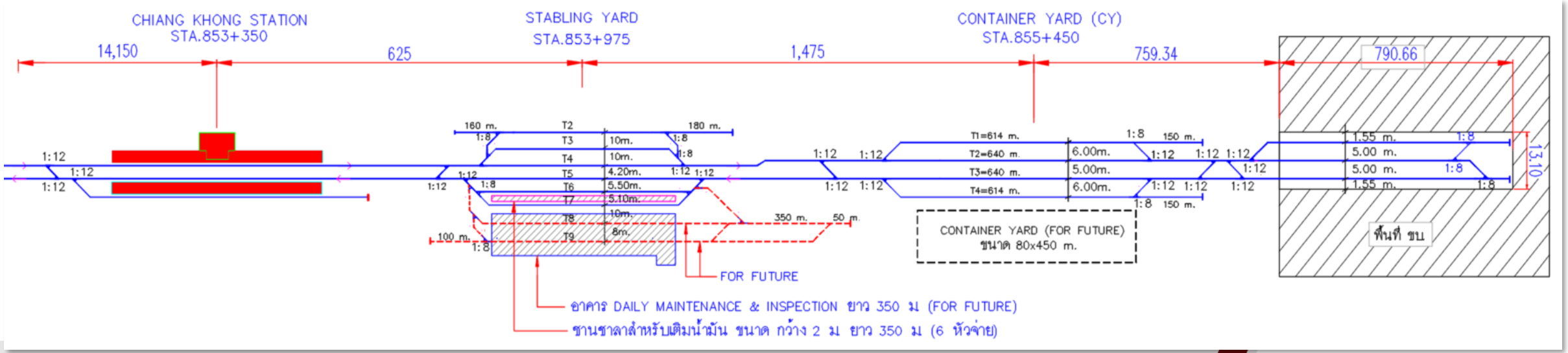
ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย

ขอขอบคุณรูปภาพจาก : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก

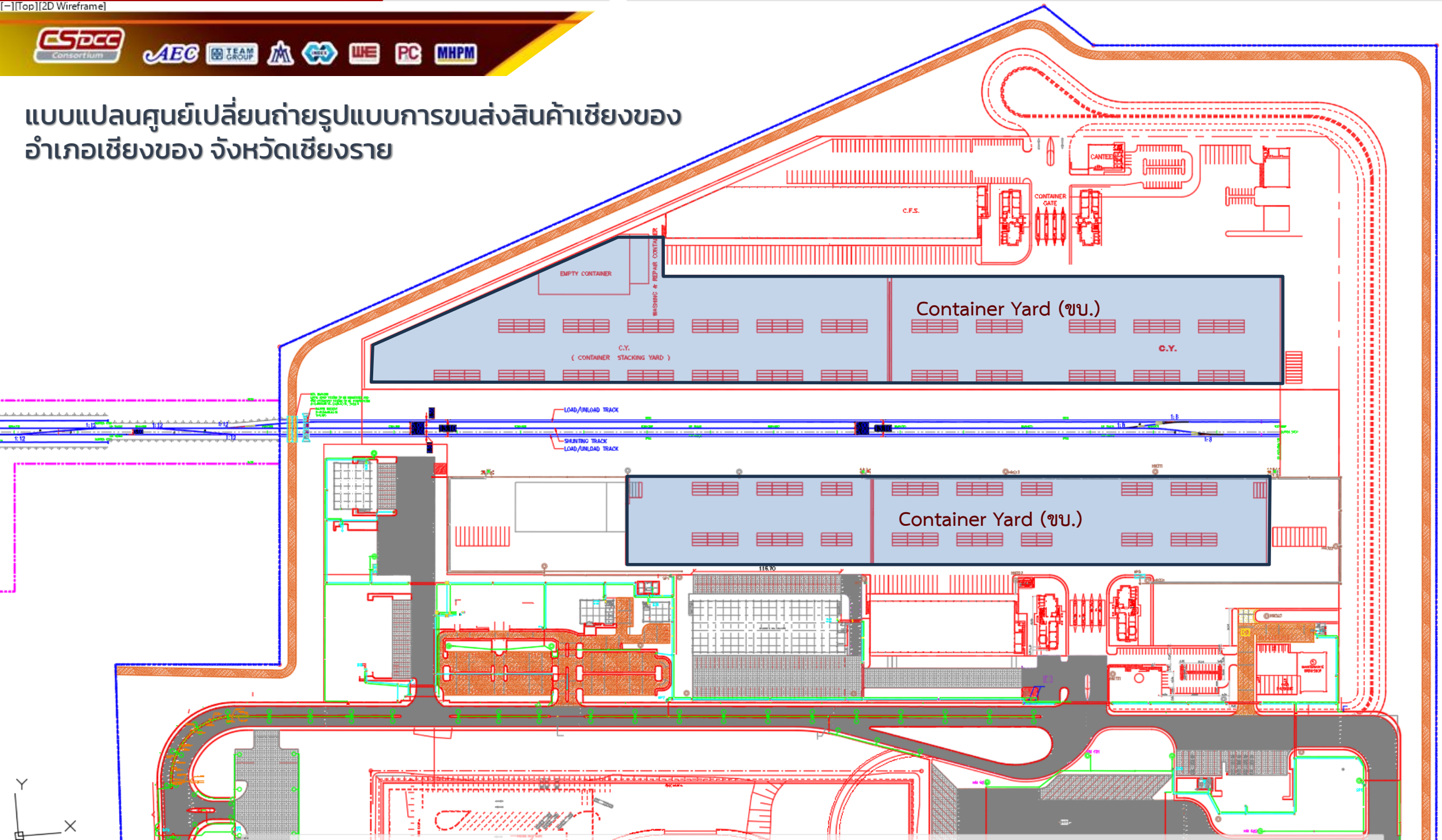


แนวเส้นทางการก่อสร้างทางรถไฟช่วงสถานีเชียงของ – ศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ เชียงของ





แบบแปลนศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย



การรถไฟแห่งประเทศไทย

PLANNING

1

Earth Works : Embankment – Subbase – Sub ballast

ตุลาคม 2567 - มีนาคม 2569

2

Track Works

ตุลาคม 2568 - ตุลาคม 2569

3

Signaling and Telecommunication

ตุลาคม 2568 - มกราคม 2571


จุดสิ้นสุดของโครงการ
ย่านขนถ่ายสินค้าเชียงของ
สถานีเชียงของ
ป้ายหยุดศรีดอนชัย
ป้ายหยุดบ้านเกี๊ยง
อุโมงค์ดอยหลวง
สถานีชุมทางป่าซาง
สถานีเวียงเชียงรุ้ง
ป้ายหยุดรถหุ่งก่อ
สถานีเชียงราย
จุดสิ้นสุดโครงการ
กม.857+000
เส้นทางรถไฟโครงการก่อสร้างทางรถไฟ
สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ
สัญญาที่ 3 ช่วงเชียงราย-เชียงของ
การรถไฟแห่งประเทศไทย

ความร่วมมือทางวิชาการ

มหาวิทยาลัยพะเยา UNIVERSITY OF PHAYAO

(ร่าง) บันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ ระหว่าง มหาวิทยาลัยพะเยา กับ การรถไฟแห่งประเทศไทย









บันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ

"การพัฒนาเทคโนโลยีขนส่งทางรางและโลจิสติกส์ รองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย"

ระหว่าง

การรถไฟแห่งประเทศไทย

และ

มหาวิทยาลัยพะเยา

บันทึกความร่วมมือฉบับนี้ ทำขึ้นวันที่ ..... เดือน พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ ระหว่างหน่วยงาน

๑. การรถไฟแห่งประเทศไทย โดย นายนิรุฒ มณีพันธุ์ ตำแหน่งผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่ เลขที่ ๑ ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ๑๐๓๓๐

๒. มหาวิทยาลัยพะเยา โดย รองศาสตราจารย์ ดร.สุภกร พงศบางโพธิ์ ตำแหน่งอธิการบดีมหาวิทยาลัยพะเยา ตั้งอยู่ที่ ๑๙ หมู่ ๒ ตำบลแม่กา อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา ๕๖๐๐๐

โดยที่หน่วยงานผู้เข้าร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลง ทั้ง ๒ ฝ่าย มีความประสงค์จะทำความตกลงร่วมมือทางวิชาการ ซึ่งในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการนี้ เรียกว่า "บันทึกข้อตกลง" และเรียกผู้เข้าร่วมลงนาม ทั้ง ๒ ฝ่าย ว่า "ผู้ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลง" โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้









ความร่วมมือทางวิชาการ กับ มหาวิทยาลัยพะเยา



การรถไฟแห่งประเทศไทย และ
มหาวิทยาลัยพะเยา

ประชุมหารือก่อนทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการร่วมกัน เรื่อง **การพัฒนาเทคโนโลยีขนส่งทางรางและโลจิสติกส์ รองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย**

10 สิงหาคม 2566

ความร่วมมือทางวิชาการ กับ มหาวิทยาลัยพะเยา

นักศึกษาคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยพะเยา
ร่วมออกแบบงานสถาปัตยกรรมในโครงการ





งานประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ลงพื้นที่ชี้แจงและประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง
เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและสัมพันธภาพที่ดีกับประชาชนในพื้นที่ก่อสร้าง

งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน



เฟซบุ๊ก

รถไฟทางคู่ เด่นชัย เชียงราย เชียงของ

ผู้ติดตาม 12,872 คน



เว็บไซต์

www.srt-denchai-chiangrai-chiangkhong.com

ผู้เข้าชม 168,483 คน



YouTube Channel

รถไฟทางคู่ เด่นชัย เชียงราย เชียงของ

ผู้ติดตาม 843 คน

งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ลงพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อชี้แจงแผนงานก่อสร้างที่อาจจะส่งผลกระทบต่อประชาชน










งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

“ปู๊น...ปู๊น...หมู่เฮา” ร่วมกิจกรรม “วันเด็กแห่งชาติ” “Open House”
นิทรรศการหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และสถาบันการศึกษา











งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชุมนำเสนอความคืบหน้าโครงการฯ ต่อหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่
อาทิ สภากาแฟ กรอ. ภาคเหนือ

















ประชุม กรอ. พะเยา

การรับมือกับ “ภัยธรรมชาติ”



EARTHQUAKE

เหตุแผ่นดินไหวรุนแรงขนาด 8.2 ลึกจากพื้นดินราว 10 กม. มีศูนย์กลางอยู่ในประเทศเมียนมา เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2568 เวลา 13.20 น. (เวลาในประเทศไทย)



- เหตุการณ์เกิดขึ้นขณะติดตั้งงานปกติตามแผนงาน ซึ่งการเกิดความเสียหายดังกล่าว เป็นเหตุสุดวิสัย
- ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต มีเพียงยานพาหนะของโครงการและของพนักงานที่เสียหาย ซึ่งจะได้ดูแลเยียวยาต่อไป
- การรถไฟฯ จะเร่งเคลียร์พื้นที่และตรวจสอบความแข็งแรงของโครงสร้างอย่างละเอียด ใช้เวลาประมาณ 1 สัปดาห์

ผลการตรวจสอบหลังการเกิดแผ่นดินไหวพบว่า

- ไม่มีผลกระทบต่ออุโมงค์ทั้ง 4 แห่ง
- คานคอนกรีต I-Girder จำนวน 13 ตัว ร่วงหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟหมายเลข 26 สถานีป่าแดด ตำบลโรงช้าง อำเภอป่าแดด จังหวัดเชียงราย





ภัยธรรมชาติ

EARTHQUAKE

29 มีนาคม 2568 จากกรณีการเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่สร้างความเสียหายกับหลายจังหวัดนั้น โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ได้รับความเสียหายไม่รุนแรง โดยคานคอนกรีต I-Girder จำนวน 13 ตัว ร่วงหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟหมายเลข 26 สถานีป่าแดด ตำบลโรงช้าง อำเภอป่าแดด จังหวัดเชียงราย ในการนี้ นายปัฐตพงษ์ บุญแก้ว วิศวกรโครงการสัญญาที่ 2 ได้บรรยายสรุปความเสียหายให้กับนายชรินทร์ ทองสุข ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย พร้อมทั้งนายอำเภอป่าแดด ปลัดอำเภอ ผู้นำชุมชนในพื้นที่ และสื่อมวลชน สรุปได้ว่า เหตุการณ์เกิดขึ้นขณะติดตั้งงานปกติตามแผนงาน ซึ่งการเกิดความเสียหายดังกล่าว เป็นเหตุสุดวิสัย ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต มีเพียงยานพาหนะของโครงการและของพนักงานที่เสียหาย ซึ่งจะได้มีการดูแลเยียวยาต่อไป ทั้งนี้ การรถไฟฯ จะเร่งเคลียร์พื้นที่และตรวจสอบความแข็งแรงของโครงสร้างอย่างละเอียด ใช้เวลาประมาณ 1 สัปดาห์







EARTHQUAKE

Before











After เคลียร์พื้นที่แล้วเสร็จภายใน 1 สัปดาห์

EARTHQUAKE








WILDFIRE

เหตุไฟป่าที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในพื้นที่จังหวัดพะเยา สร้างความเสียหายให้กับผืนป่าและสัตว์ป่า
รวมถึงส่งผลกระทบต่อค่าฝุ่น PM 2.5 ที่เกินค่ามาตรฐาน
ทางโครงการฯ ได้มีการเฝ้าระวังเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการก่อสร้าง







PM2.5

ฝุ่น PM 2.5 ปกคลุมจังหวัดพะเยา มีผลกระทบต่อสุขภาพ



การรับมือกับ “การลักทรัพย์”

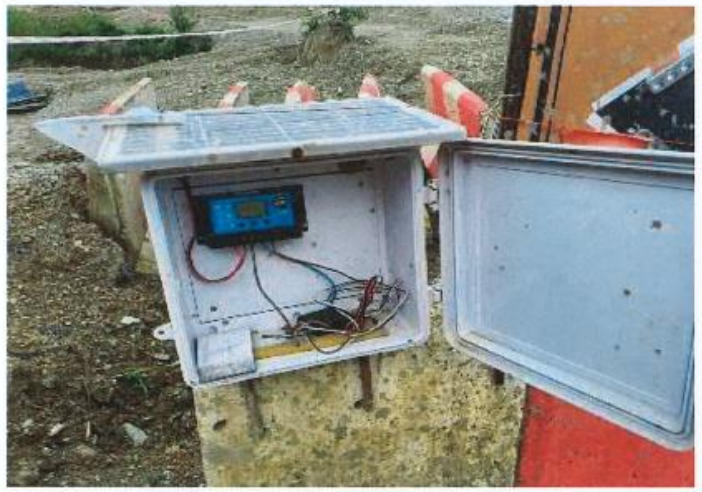


แบตเตอรี่ไฟโซล่าร์เซลล์
บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน
ข้ามทางรถไฟหมายเลข 25
ต.แม่กา อ.แม่กา จ.พะเยา
สูญหาย






แบตเตอรี่ไฟโซล่าร์เซลล์
บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน
ข้ามทางรถไฟหมายเลข 28
ต.ดอยลาน อ.เมืองเชียงราย
จ.เชียงราย สูญหาย






การแก้ไขปัญหา “ข้อร้องเรียน”

บ้านสันดอนงาม ต.จำป่าหวาย อ.เมืองพะเยา

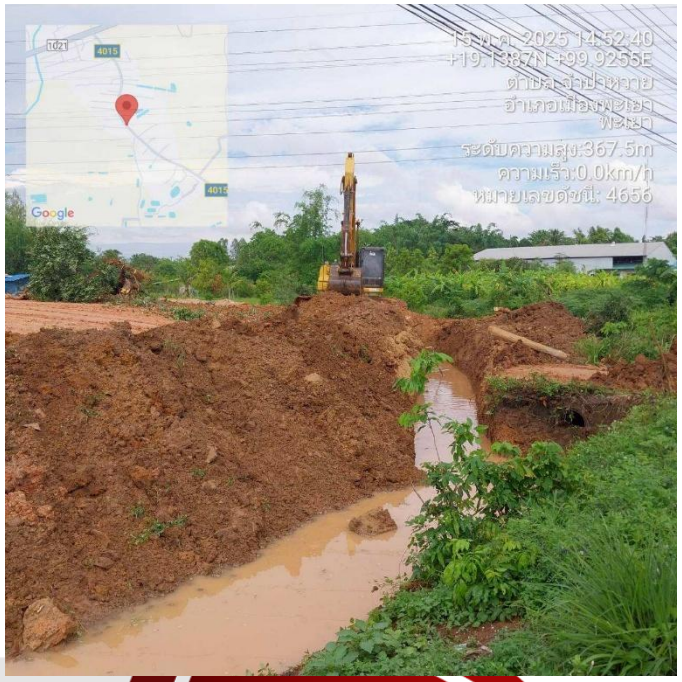


After









Q & A



การรถไฟแห่งประเทศไทย

แล้วเราจะเป็น ความภูมิใจของ ล้านนาตะวันออก

...ฝากเนื้อฝากตัวโตยเน้อเจ้า



โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ