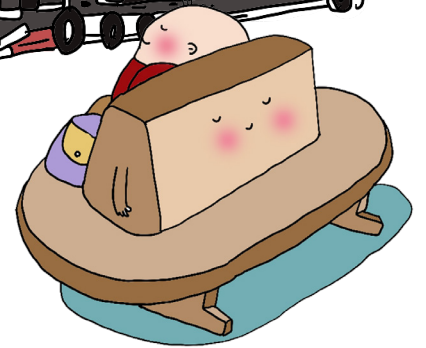
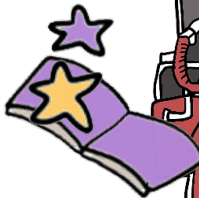
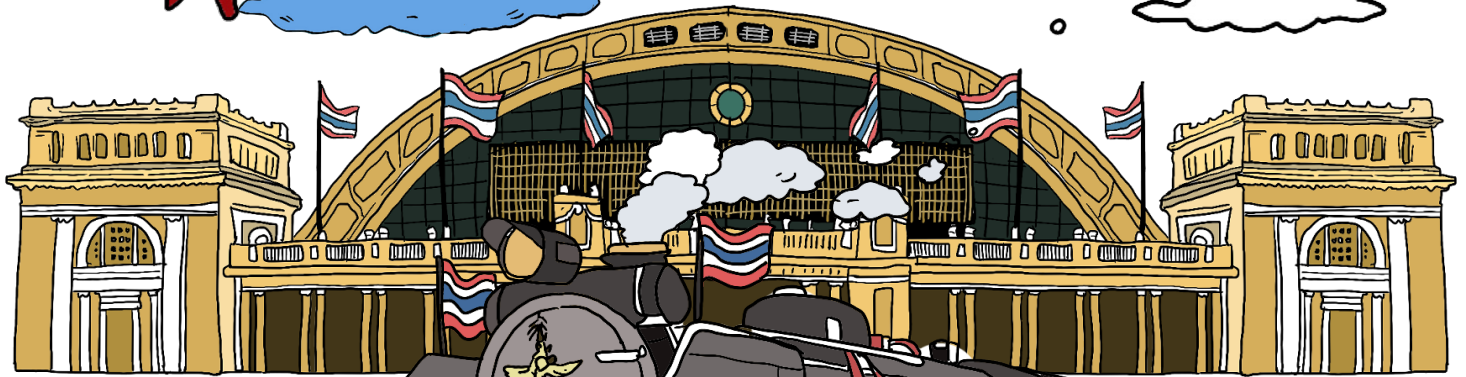
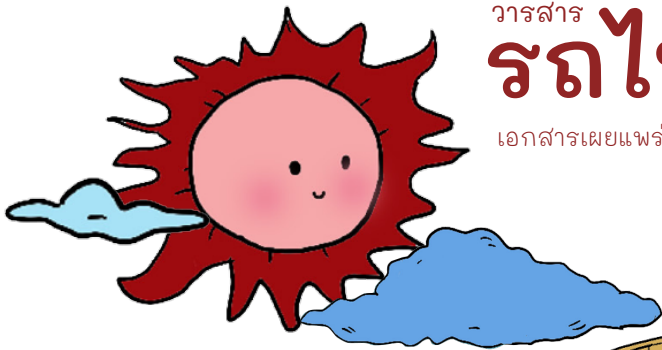




วารสาร

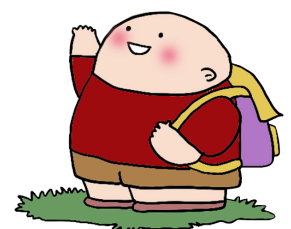
รถไฟสัมพันธ์

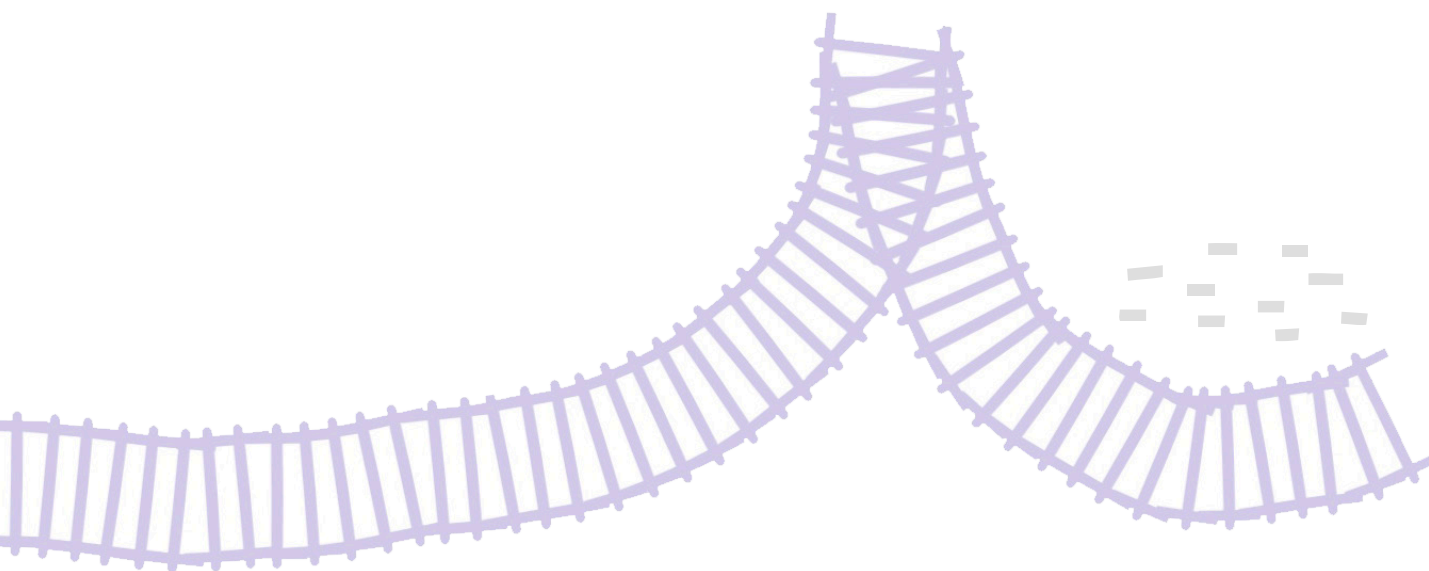
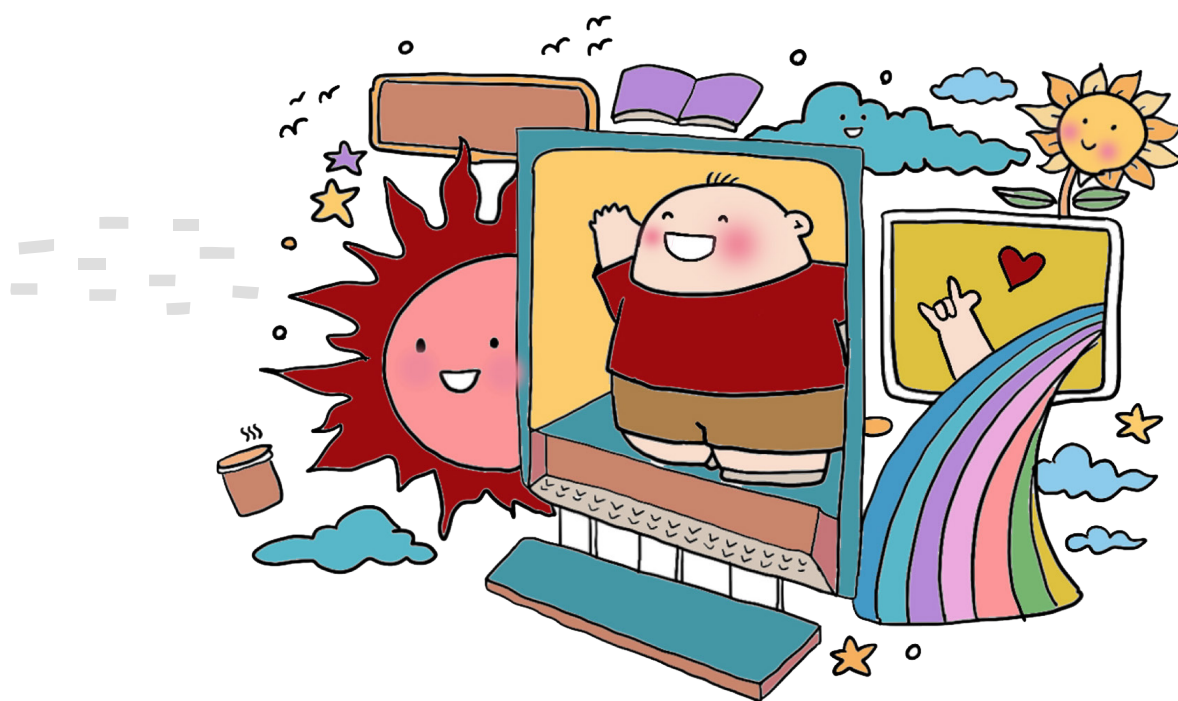
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์ ฉบับที่ 1 : 2567

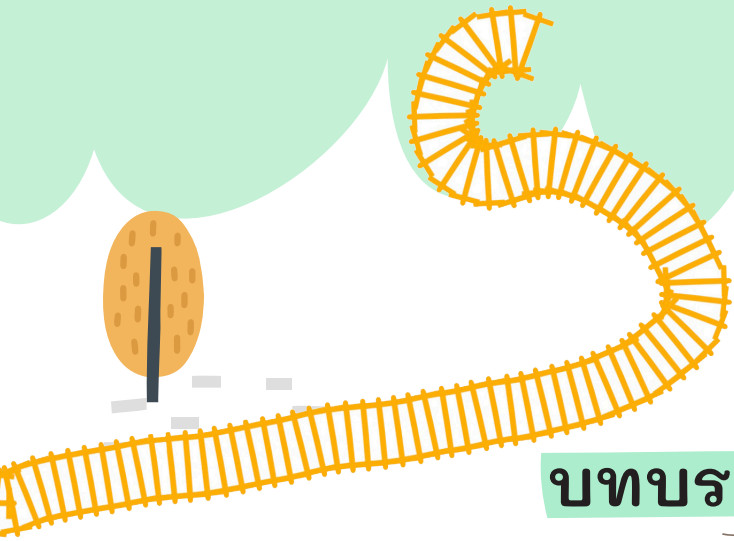


กว่าจะมาเป็น

รถไฟไทย







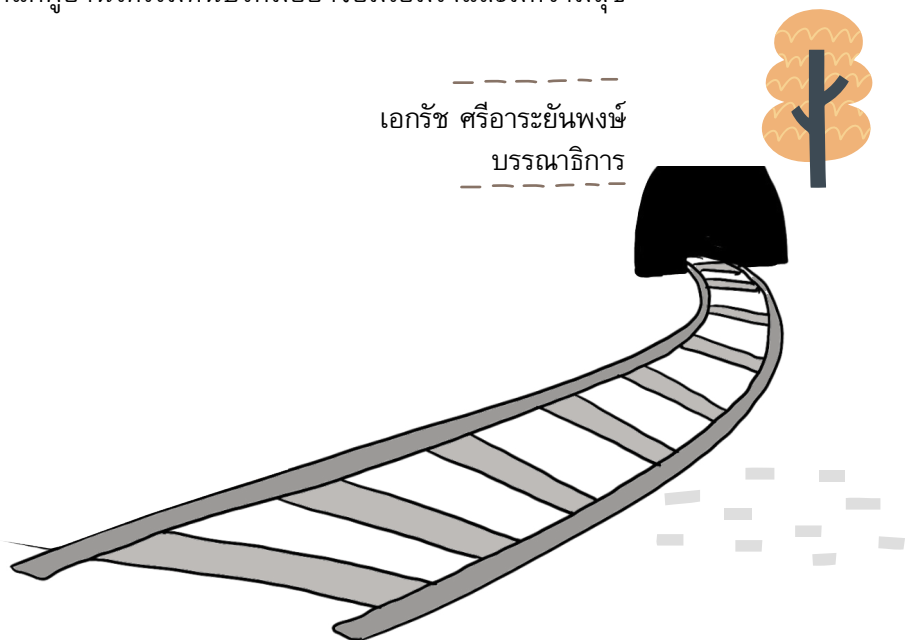
บทบรรณาธิการ

กิจการรถไฟไทย เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกด้วยพระราชวิสัยทัศน์ขององค์พระมหากษัตริย์ไทย นับตั้งแต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ในยุคแรกเริ่ม ตลอดจนบูรพมหากษัตริย์ ทุกพระองค์ที่ได้สานต่อการพัฒนาระบบรางของไทยสืบเนื่องต่อมาจนถึงปัจจุบันมีเหตุผล ที่มา เรื่องราวเบื้องหลังนานัปการ กว่าที่จะเดินทางมาสู่ยุคของรถไฟไทยในปัจจุบัน ซึ่งกำลังพัฒนารุดหน้าไปอย่างรวดเร็วในหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็น สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์สถานีหลักแห่งใหม่ที่มีความทันสมัย การพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง สะท้อนถึงความก้าวหน้าอีกขั้นของวิวัฒนาการของกิจการรถไฟไทย

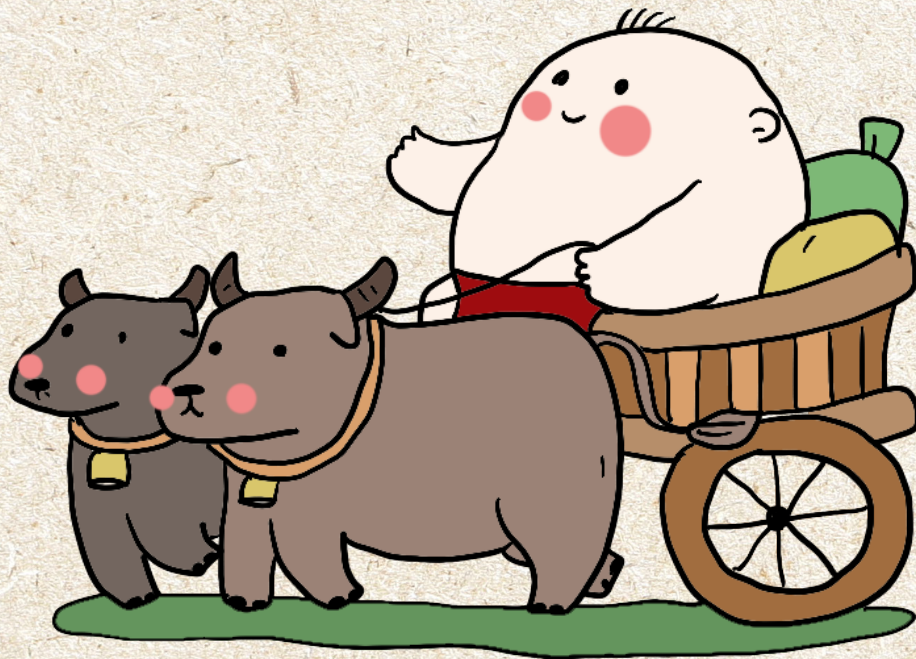
สำหรับคนรุ่นหลังอาจจะไม่ทราบว่า กว่าจะเป็นรถไฟแบบทุกวันนี้ เราต้องผ่านตั้งแต่ยุคแรกเริ่มที่การเดินทางมีความยากลำบาก จนค่อย ๆ ก่อร่างสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกขึ้นมา พัฒนาระบบการให้บริการ ระบบอาณัติสัญญาณ นำเข้าและพัฒนารถจักร รถโดยสาร การซ่อมบำรุง สิ่งก่อสร้างที่เกี่ยวข้อง เช่น สะพาน อุโมงค์ต่าง ๆ มีสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ที่เป็นศูนย์กลางแห่งแรก จนกระทั่งปรับเปลี่ยนมาเป็นสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

คิ้วดำ และ Jay The Rabbit ขวัญใจของหลายต่อหลายคน ได้มาฉายภาพทั้งหมดข้างต้นให้เราได้สัมผัสตีความคิดสร้างสรรค์ ผ่านลายเส้นและแง่มุมที่น่ารักอบอุ่น ไม่เหมือนใคร ในวารสารรถไฟสัมพันธ์เล่มแรกของปี นับเป็นการร่วมงานกันในวาระสุดพิเศษ เสมือนดังของขวัญที่เรามอบให้แก่ผู้อ่านได้เริ่มต้นปีใหม่ออย่างอิมเมจและมีความสุข ขอให้สนุกกับการอ่านครับ

เอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ



๖๖ เราต่างมีจุดหมาย และ ปลายทางที่ตั้งใจ ๙๙



“ทางรถไฟ คือ
ทางเดินของโลหิตสำคัญสายหนึ่ง”

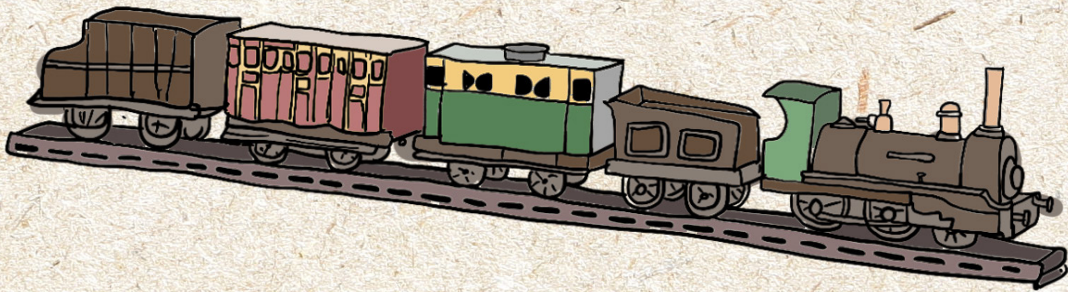
1

ซึ่งในราชอาณาจักรไทยสมัยก่อน ๆ สภาพบ้านเมืองมีความเจริญน้อย ไม่มีถนนหนทางที่จะไปมาหาสู่กันได้มาก การเดินทางไปมาหาสู่กัน ตลอดจนการลำเลียงขนส่งในสมัยก่อนนั้น ต้องใช้ ช้าง ม้า วัวควาย เทียมเกวียนลัดเลาะไปตามทุ่งกว้างและป่าทึบ ใช้แม่น้ำลำคลองในการเดินทางและการลำเลียงสินค้าต่าง ๆ จากถิ่นหนึ่งไปยังอีกถิ่นหนึ่ง ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางนานและมีความยากลำบากมาก

แรงบันดาลใจรถไฟไทย

2

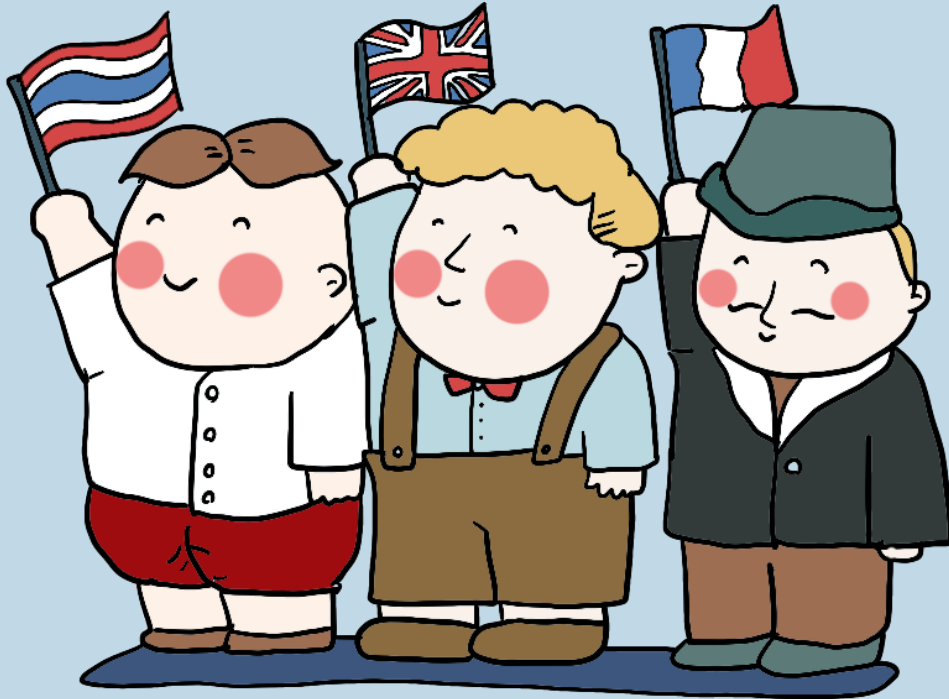
เมื่อ พ.ศ. 2398 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
รัชกาลที่ 4 ทรงได้รับพระราชสาส์นและเครื่องบรรณาการ
จากสมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรียแห่งสหราชอาณาจักร
หนึ่งในเครื่องบรรณาการมีรถไฟจำลองย่อส่วนจากรถจักรไอน้ำ
ของจริงที่ใช้กันบนเกาะอังกฤษในตอนนั้น นั่นเป็นครั้งแรก
ที่คนไทยได้เห็น “รถไฟ”



66 แรงบันดาลใจที่ดี
ทำให้เราถึงเป้าหมายได้อย่างสบายใจ 99



๖๖ การเรียนรู้ และการปรับตัว คือทักษะสำคัญของการเติบโต ๙๙



“ทรงริเริ่มสร้างทางรถไฟ”

3

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เหตุการณ์ทางด้านการเมืองสืบเนื่องมาจากนโยบาย ขยายอาณานิคมของอังกฤษและฝรั่งเศส แผ่มาครอบคลุมบริเวณ แหวมอินโดจีน พระองค์ท่านทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมโดยเส้นทางรถไฟ เพราะการใช้แต่ทางเกวียนและ แม่น้ำลำคลองเป็นพื้นนั้น ไม่เพียงพอแก่การบำรุงรักษาพระราช อาณาจักร ราษฎรที่อยู่ห่างไกลจากเมืองหลวงมีจิตใจไม่มื่อียง ไปทางชาติใกล้เคียง สมควรที่จะสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศ ติดต่อกับมณฑลชายแดนอื่น เพื่อสะดวกแก่การปกครอง ตรวจตราป้องกันการรุกราน เป็นการเปิดภูมิประเทศให้ ประชาชนเข้าบุกเบิกพื้นที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นประโยชน์ ทางเศรษฐกิจของประเทศ และจะเป็นเส้นทางขนส่ง ผู้โดยสารและสินค้าไปมาถึงกันได้ดียิ่งขึ้น



“ทางรถไฟหลวงสายแรกของสยาม”

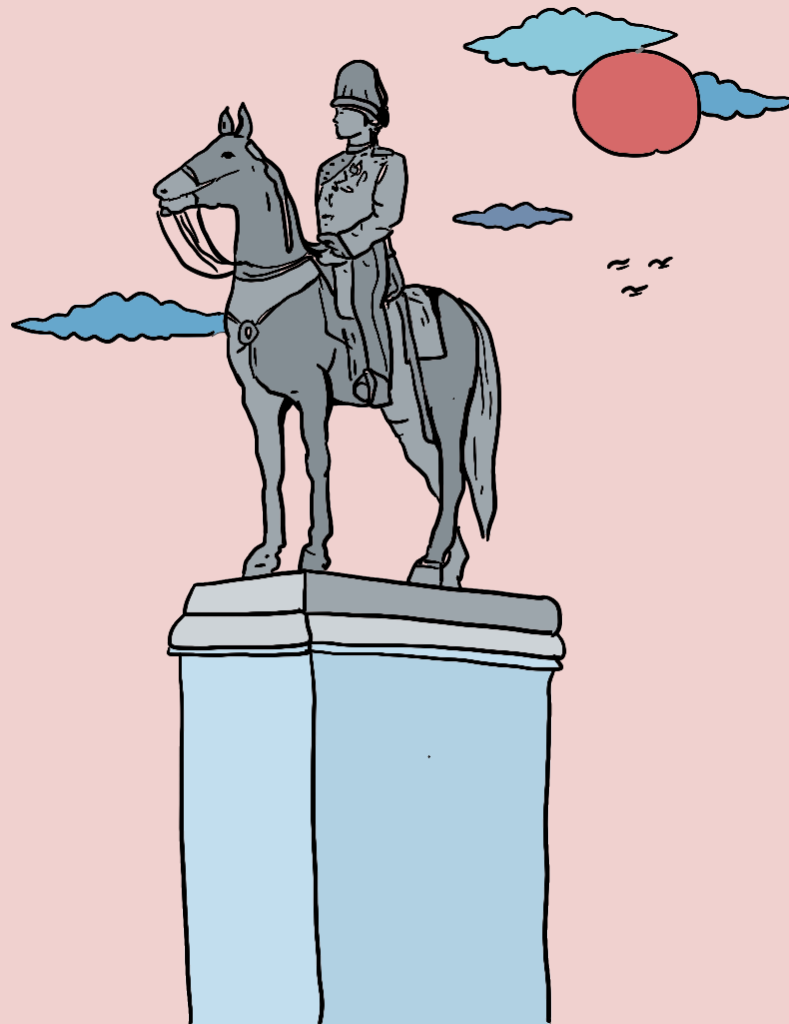
4

ด้วยพระปรีชาสามารถและพระเมตตาของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ทรงมีต่อปวงชนชาวไทย พระองค์ทรงโปรดเกล้าฯ ให้มีการสำรวจเส้นทางการสร้างทางรถไฟ โดยจ้างบริษัท ปันชาร์ด แมกแทกการ์ด โลเธอร์ (Messrs. Punchard, Mac Taggart, Lowther & Co.) ของอังกฤษ จากนั้นจึงเป็นที่มาในการก่อสร้างทางรถไฟสายแรกของสยาม สายกรุงเทพ-นครราชสีมา โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ เสด็จพระราชดำเนินไปเปิดเดินรถไฟปฐมฤกษ์ ซึ่งในตอนนั้น เดินรถสำเร็จในระยะแรกถึงกรุงเก่า หรือพระนครศรีอยุธยา



๖๖ ความสำเร็จครั้งแรก
ย่อมสำคัญเสมอต่อความสำเร็จในครั้งต่อ ๆ ไป ๙๙





“การขนส่งทางรถไฟได้เริ่มกำเนิดขึ้นเป็นรูปร่างสมบูรณ์”

5

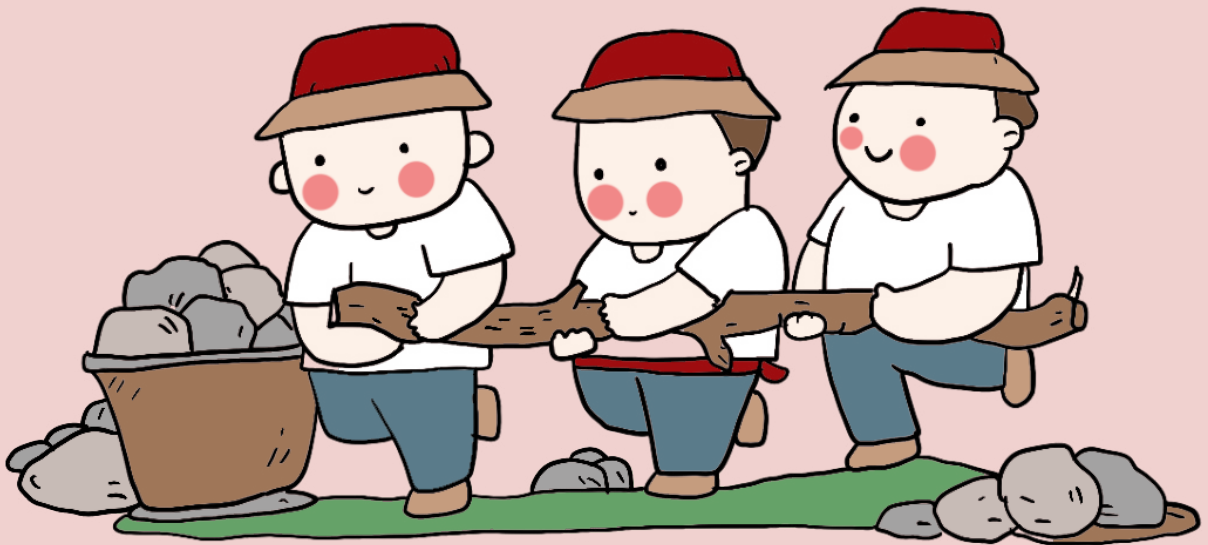
การขนส่งทางรถไฟได้เริ่มกำเนิดขึ้นเป็นรูปร่างสมบูรณ์ ในรัชสมัยแห่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) โดยมีประกาศพระบรมราชโองการสร้างทางรถไฟสยาม ตั้งแต่กรุงเทพถึงนครราชสีมา เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2433 (ร.ศ.109) โดยมีประกาศพระบรมราชโองการแสดงพระราชดำริไว้ว่า “การสร้างหาทางรถไฟเดินไปมาในระหว่างหัวเมืองไกล เป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมืองได้เป็นอย่างดีอันหนึ่ง เพราะทางรถไฟจะชั่ย่นหนทางหัวเมือง ซึ่งตั้งอยู่ไกล ไปมาถึงกันยากให้กลับเป็นหัวเมืองใกล้ไปมาถึงกันได้โดยสะดวกเร็วพลัน การย้ายสินค้าไปมา ซึ่งเป็นการลำบากก็สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย เมื่อเป็นดังนี้หัวเมืองใดอุดมดี แต่สินค้ายังไม่บริบูรณ์ เพราะขัดหนทางไปมายาก ไม่สามารถที่จะย้ายขนสินค้าที่จะบังเกิดขึ้นไปค้าขายแลกเปลี่ยนกันกับหัวเมืองอื่นได้ ก็คงมีอุตสาหกรรมสร้างทำและเพาะปลูกสิ่งสินค้านั้นได้มากยิ่งขึ้น เป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎร มีทางตั้งการทำมาหากินกว้างขวางออกไป และทำทรัพย์สินสมบัติกรุงสยามให้มากขึ้นด้วย ทั้งเป็นคุณประโยชน์ในการบังคับบัญชา ตรวจตราราชการ บำรุงรักษา พระราชอาณาจักรให้ราษฎรอยู่เย็นเป็นสุขได้ โดยสะดวก”



“สร้างทางรถไฟด้วยแรงงานคน”

6

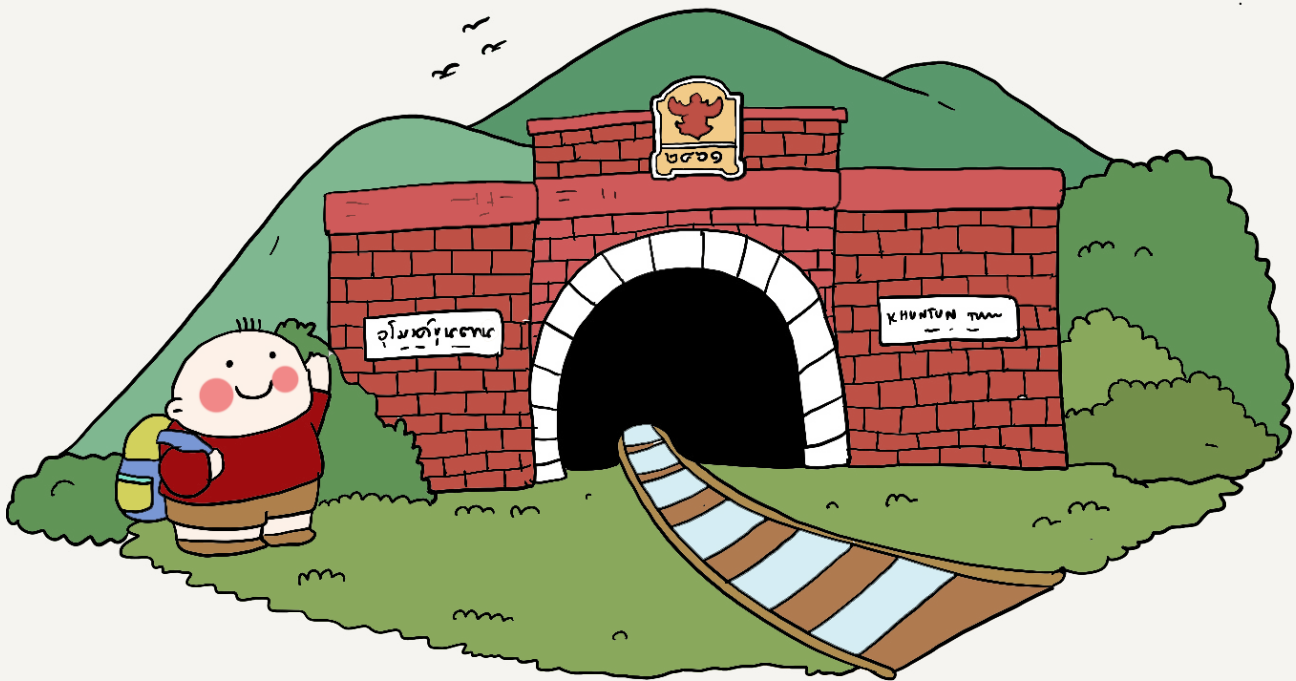
เมื่อเสด็จในกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินได้รับการโปรดเกล้าฯ ให้มาดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการรถไฟพระองค์แรก ได้ทรงนำทหารช่างซึ่งเป็นคนไทยทั้งสิ้นมาสร้างทางรถไฟ การก่อสร้างทางรถไฟสมัยแรกยังไม่มีเครื่องมือกลทุ่นแรงงานส่วนใหญ่จึงทำโดยใช้แรงคน ต้องประสบภัยอันตรายจากไข้ป่าและสัตว์ป่าดุร้ายมากมาย



๖๖ ทุกเส้นทาง ย่อมมีอุปสรรค
เพื่อให้เราก้าวผ่านไปให้ได้ ๙๙



๖๖ หากเราตั้งใจ ภูเขาที่ยิ่งใหญ่
เราก็จะผ่านไปได้อย่างแน่นอน ๙๙



“ชุดเจาะอุโมงค์ขุนตาน
ด้วยแรงงานคน”

7

รถไฟไทยเอาชนะอุปสรรคในการเดินรถไฟสายเหนือ จนถึงเชียงใหม่ได้สำเร็จ โดยทำการชุดเจาะอุโมงค์ขุนตาน ด้วยแรงงานคน ซึ่งมีความยาวถึง 1,352.10 เมตร ใช้เวลา ก่อสร้าง 11 ปี เพื่อสร้างเส้นทางเชื่อมต่อจากลำปาง ไปลำพูน ไปถึงเชียงใหม่

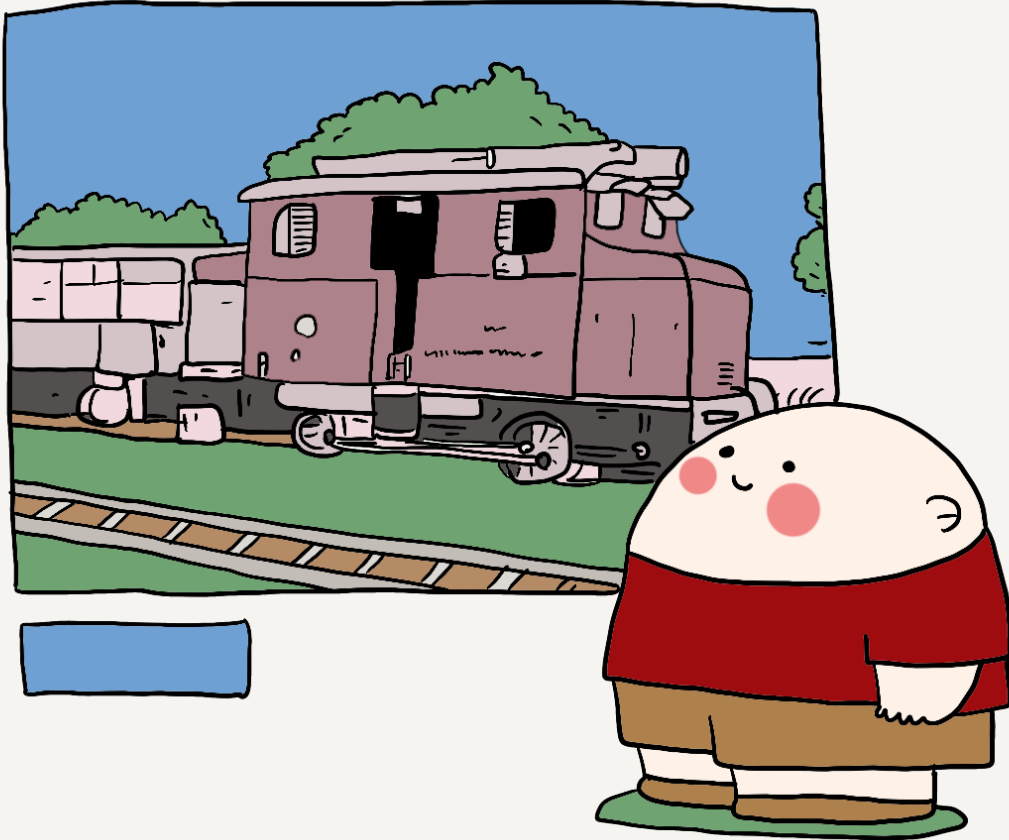
สถานีขุนตานเป็นสถานที่อยู่ในจุดที่สูงที่สุดในเส้นทางรถไฟอีกด้วย “อะไรที่ฝรั่งทำได้ คนไทยก็ทำได้” เสด็จในกรม พระกำแพงฯ ทรงทำให้วลีนี้กลายเป็นความจริง ด้วยนอกจาก ทรงนำทหารช่างมาสร้างทางรถไฟแล้ว ยังนำคนไทยที่มี ความรู้ความสามารถมาดูแล จัดการ ตลอดจนการบำรุงรักษา เพื่อให้เกิดการเดินทางที่ปลอดภัย



“นำรถจักรดีเซลมาใช้ ในกิจการรถไฟ”

8

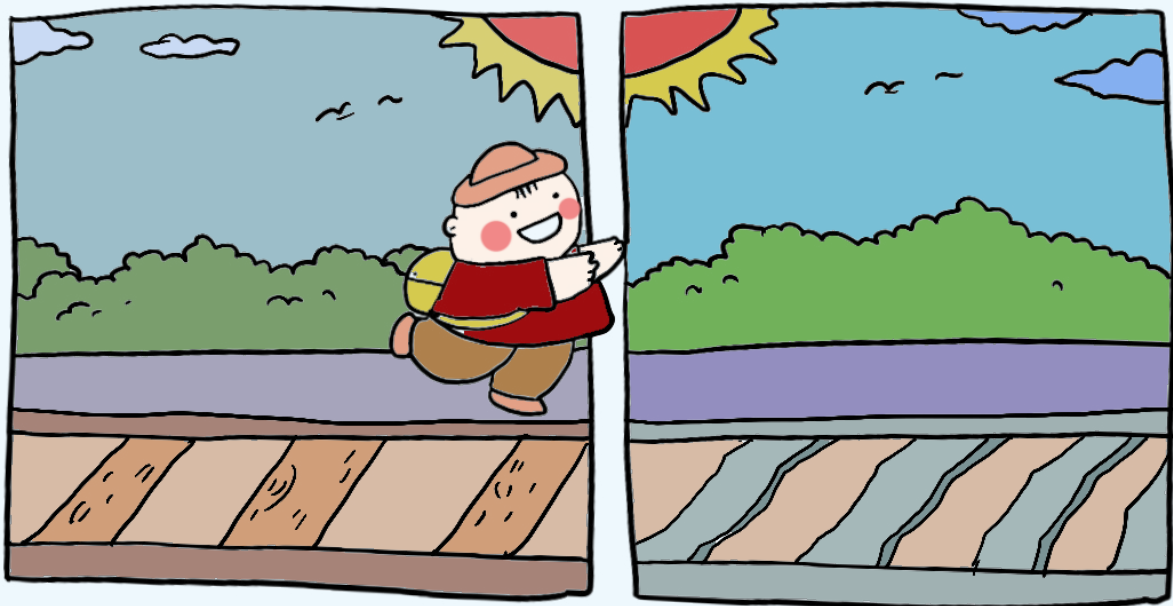
นอกจากนั้น เสด็จในกรมพระกำแพงฯ ยังเป็นผู้ทรงริเริ่มนำรถจักรดีเซล ที่มีกำลังลากจูงสูงและสามารถทำความเร็วสูงกว่ารถจักรไอน้ำมาใช้ในประเทศไทย และประเทศไทยนับเป็นประเทศแรกในทวีปเอเชียที่นำรถจักรดีเซลมาใช้ในกิจการรถไฟเป็นแห่งแรกด้วย



“ ยิ่งไปได้ไกล เรายิ่งมั่นใจในตัวเอง ”



๖๖ เปลี่ยนบางอย่างในวันนี้
เพื่อพรุ่งนี้ที่ดีกว่าเดิม ๙๙



“เปลี่ยนหมอนไม้เป็น
หมอนคอนกรีต”

9

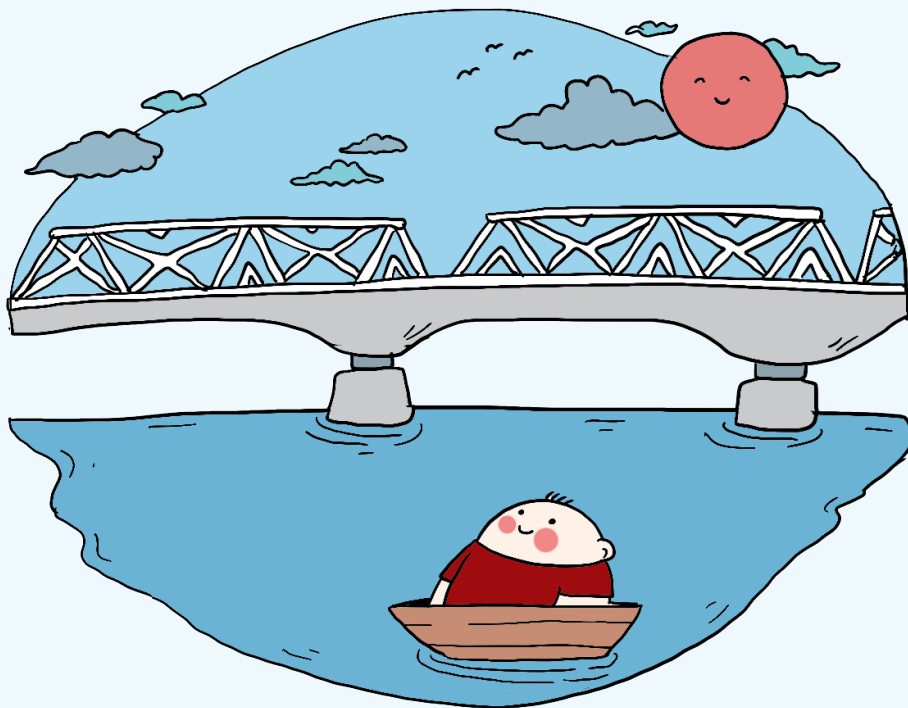
การสร้างทางรถไฟ ประกอบด้วยรางเหล็ก 2 เส้น
วางขนานต่อ ๆ กันบนไม้หมอน หมอนรองรางแต่เดิมเป็น
หมอนไม้ ต่อมาจึงมีการเปลี่ยนเป็นหมอนคอนกรีต การวางราง
บนหมอนคอนกรีตจะมีแผ่นยางกันกระเทือนสอดตรงรับไว้
ซึ่งจะช่วยลดความดังของเสียง และลดความสั่นสะเทือน
ได้อีกด้วย



“สะพานพระรามหก เชื่อมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้”

10

ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันการก่อสร้างอุโมงค์ และสะพานรถไฟ รวมถึงการบำรุงรักษาก็ล้วนมาจากความสามารถของเหล่าวิศวกรชาวไทยทั้งสิ้น สะพานพระรามหกเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรกของประเทศที่เชื่อมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ ก่อสร้างระหว่าง พ.ศ. 2465-2469 ในรูปแบบ Cantilever ประกอบด้วยสะพานหลัก 5 ช่วง มีส่วนที่เป็นคอนกรีตเสริมเหล็กสำหรับรถยนต์วิ่ง กับส่วนที่เป็นทางรถไฟ และทางเดินเท้า 2 ด้าน ตัวสะพานยาว 442.08 เมตร กว้าง 10 เมตร



๖๖ ไม่ว่าเส้นทางไหน
ขอให้เราถึงได้ อย่างสมหวัง ๙๙



๖๖ ฝันให้ไกล
แค่พยายามและตั้งใจ ยิ่งไ้ก็ไปถึง **๙๙**



“วิวัฒนาการ รฟท.”

11

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีวิวัฒนาการมาอย่างต่อเนื่อง จวบจนปัจจุบัน พ.ศ. 2567 ได้สร้างทางรถไฟที่เปิดให้บริการแล้วมากกว่า 4,814 กิโลเมตร



“ปรับปรุงรถไฟทางเดียว ให้เป็นรถไฟทางคู่”

12

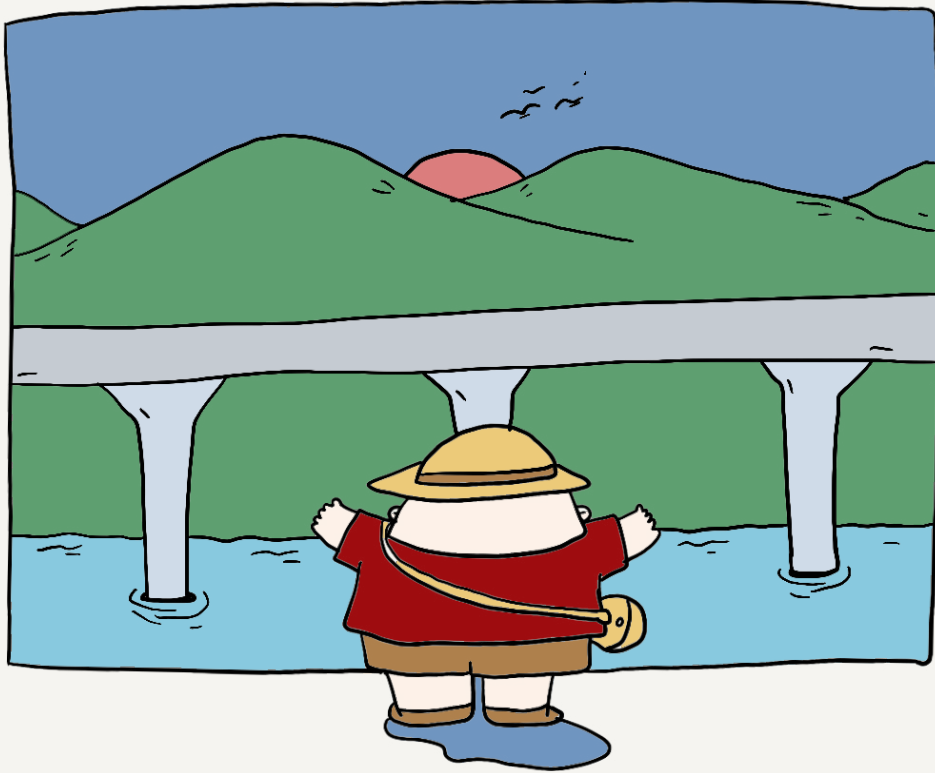
การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางไกลเป็นนโยบายหลักที่
การรถไฟฯ มุ่งเร่งดำเนินการโดยปรับปรุงรถไฟทางเดียว ให้เป็น
รถไฟทางคู่เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่ง
สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ช่วยลดระยะเวลาและต้นทุน
การเดินทางของประชาชน โดยสามารถเพิ่มความเร็ว
ในการเดินรถไฟขนส่งสินค้าจาก 29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
เป็น 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และสามารถขนส่งผู้โดยสาร
เพิ่มจาก 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 100-120 กิโลเมตร
ต่อชั่วโมง อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



๖๖ ต้นทุนความสุข คือการยิ้มได้ ในทุก ๆ วัน ๙๙



“ยกระดับความสุข ด้วยมุมมองชีวิตใหม่ ๆ”



“ทางรถไฟยกระดับที่สูงที่สุดในประเทศไทย”

13

จากการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ (ช่วงบ้านกลับ-โคกกะเทียม) มีการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับระยะทาง 19 กิโลเมตร เลี่ยงเมืองลพบุรี ซึ่งถือเป็นไฮไลท์ของโครงการและทางรถไฟยกระดับที่ยาวที่สุดในประเทศไทย โดยบางช่วงต้องสร้างทางยกระดับข้ามแยก และข้ามแม่น้ำลพบุรี ซึ่งต้องใช้ความรู้ความสามารถด้านวิศวกรรมโยธาค่อนข้างสูง ในการก่อสร้าง ทางรถไฟยกระดับที่สูงที่สุดในประเทศไทยอยู่ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระเช่นกัน เหตุที่ต้องสร้างทางยกระดับ เนื่องจากพื้นที่ที่ทางรถไฟผ่านเป็นแอ่งกระทะ มีขอบภูเขาสูงสองฝั่ง ส่วนที่ลึกที่สุดของแอ่งกระทะ คือ คลองมวกเหล็ก จึงจำเป็นต้องสร้างเป็นสะพานรถไฟข้ามในช่วงแอ่งกระทะนั้น โดยมีสถานีมวกเหล็กใหม่เป็นสถานียกระดับ เตรียมเป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่ (Land Mark) และเป็นสถานที่ที่มีทัศนียภาพที่สวยงามอีกแห่งหนึ่งในประเทศไทย

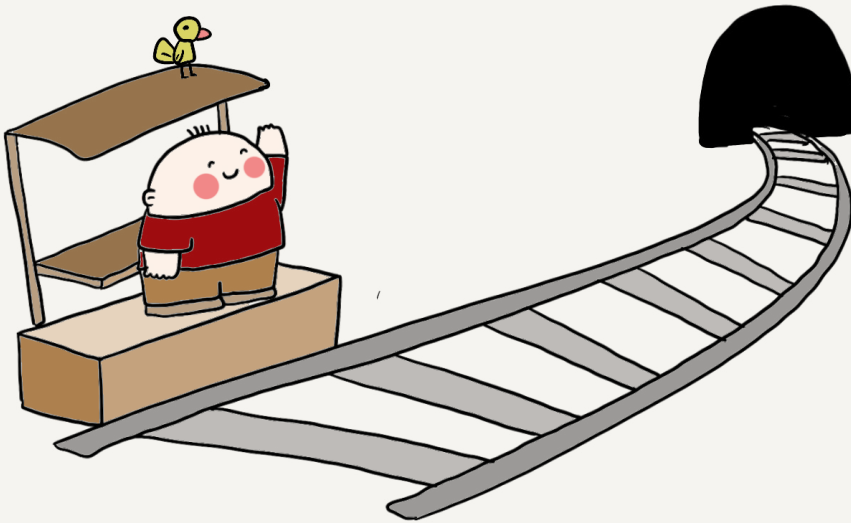


“อุโมงค์รถไฟที่ยาวที่สุด ในประเทศไทยที่รอเปิดให้บริการ”

14

การก่อสร้างอุโมงค์รถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทยที่รอเปิดให้บริการ (ณ ปี 2567) อยู่ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ ระหว่างสถานีมาบตาพาด สถานีผาเสด็จ และสถานีหินลับ เป็นอุโมงค์คู่ทางเดี่ยว กว้างประมาณ 7.50 เมตร สูงประมาณ 7 เมตร และยาวประมาณ 5.42 กิโลเมตร

นอกจากนี้ ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เส้นทางสายใหม่จะยังคงมีการทำลายสถิติต่าง ๆ อีกมากมายเพื่อให้การเดินทางของคนไทยทุกคน รวดเร็ว สะดวก ปลอดภัย นี่คือหัวใจหลักในการทำงานของเรา



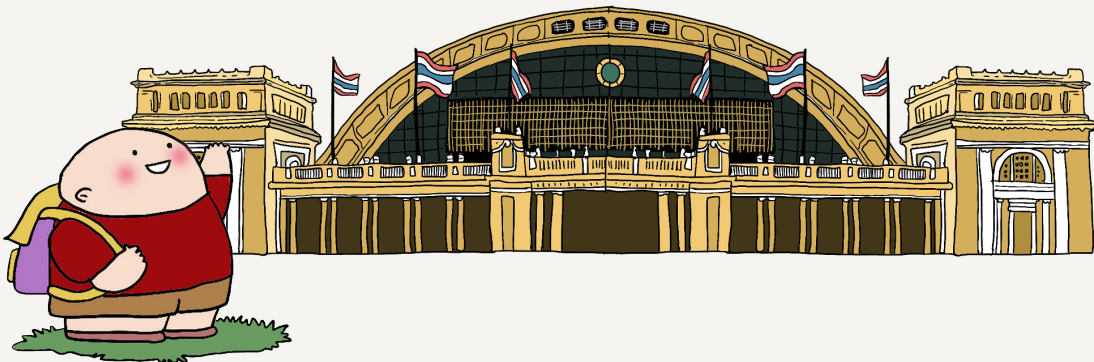
66 การเดินทาง
สร้างแรงบันดาลใจ
ใหม่ ๆ ได้เสมอ 99

“สถานีหัวลำโพง”

15

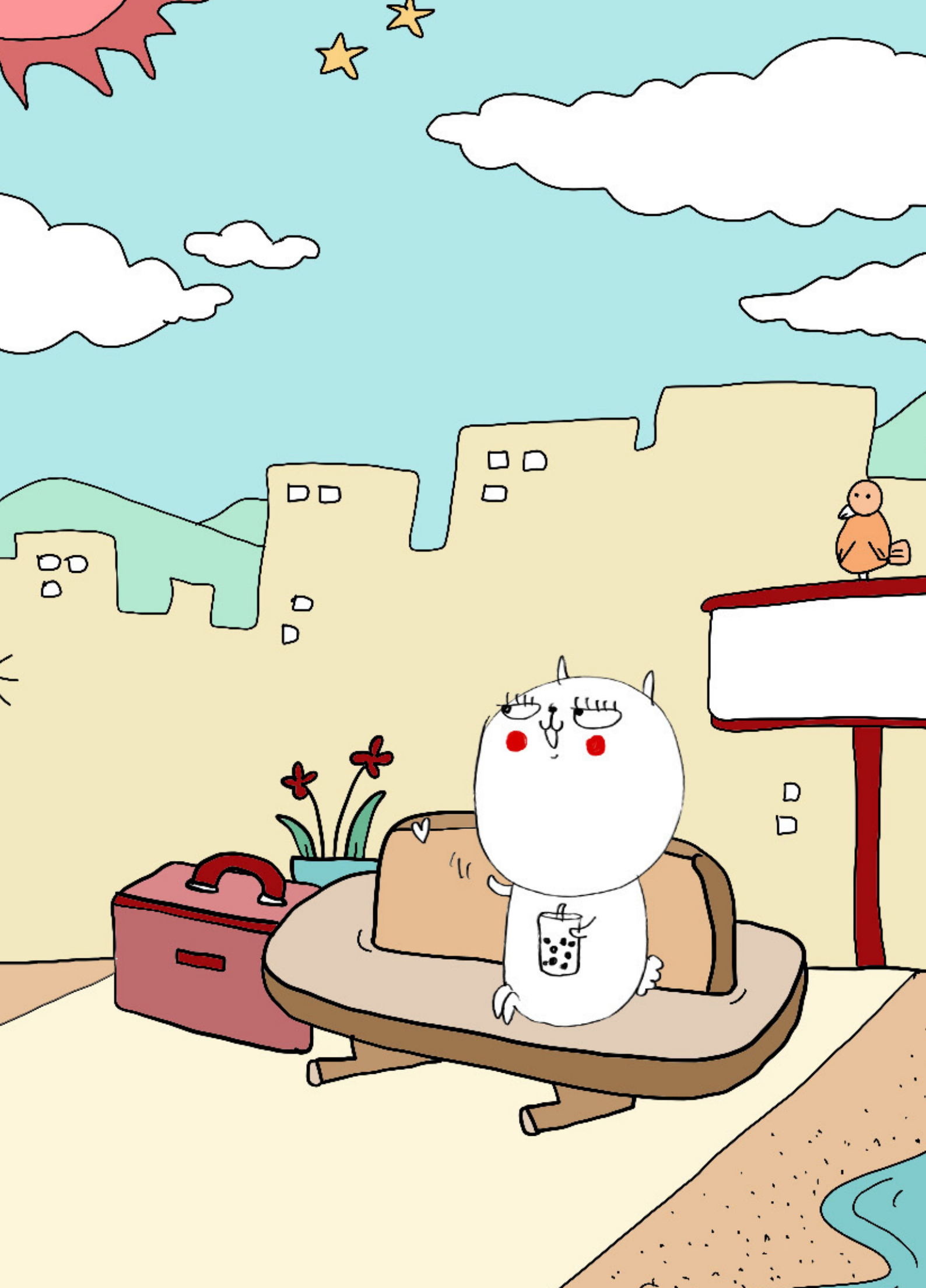
แม้กาลเวลาจะหมุนไปอย่างรวดเร็ว แต่ความสุขความทรงจำของนักเดินทางโดยรถไฟ คงจะไม่สามารถลืมสถานีกรุงเทพ หรือ สถานีหัวลำโพงไปได้ สถานีหัวลำโพง เริ่มสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2459 ในสมัยรัชกาลที่ 6 ออกแบบโดยนายมาริโอ ตามานโญ สถาปนิกชาวอิตาลีเลียนแบบสถาปัตยกรรมเป็นโดมสไตล์อิตาลีผสมกับศิลปะยุคเรอเนสซองส์ อาคารโถงสถานีสร้างเป็นหลังคาโค้งกว้างด้านหน้าอาคารเป็นศิลปะแบบนีโอคลาสสิก มีหอคอยสี่เหลี่ยมรูปจัตุรัสที่ปลายปีกทั้งสองด้าน ถือเป็นตัวอย่างงานของวิศวกรรมโครงสร้างที่ออกแบบอย่างลงตัว คำนึงถึงการระบายอากาศและก่อสร้างอย่างปราณีตจุดเด่นอีกอย่างคือ กระงะกึ่งตามช่องระบายอากาศทั้งด้านหน้าและด้านหลัง ดูสวยงามกลมกลืนจนกลายเป็นประวัติศาสตร์ที่มีชีวิตจนถึงทุกวันนี้

ปัจจุบัน ทำหน้าที่เป็นสถานีต้นทาง - ปลายทางของขบวนรถไฟชานเมือง ขบวนรถธรรมดาและขบวนรถนำเที่ยว รวมทั้งสิ้น 62 ขบวนต่อวัน



๖๖ การรถไฟฯ มุ่งมั่นพัฒนา
เพื่อความอุดมสุขของประชาชนชาวไทย๙๙





พกพาด้วยความสดใสและความหวัง



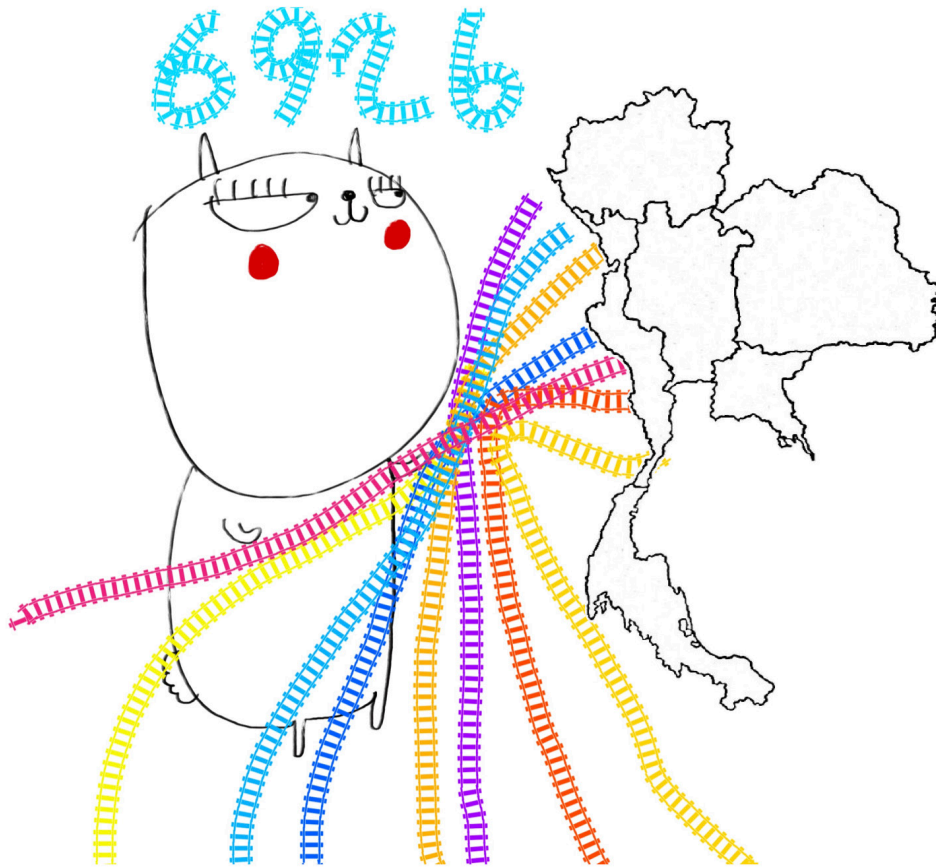
“สัญญาณแบบ ETCS เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร”

16

การนำระบบอัตโนมัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1 มาใช้ในโครงการรถไฟทางคู่ทุกสาย ซึ่งเป็นระบบควบคุมรถไฟมาตรฐานกลางของยุโรป (European Train Control: ETCS Level 1) เป็นระบบควบคุมความเร็วและการหยุดขบวนรถแบบอัตโนมัติ โดยระบบจะลดความเร็วลงหรือหยุดรถโดยอัตโนมัติหากพนักงานขับรถเร็วเกินกำหนด และยังมีระบบการป้องกันขบวนอัตโนมัติ (Automatic Train Protection: ATP) ป้องกันรถไฟชนกัน เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นที่สุด



เก็บความสุขเล็กๆ อย่างละนิด

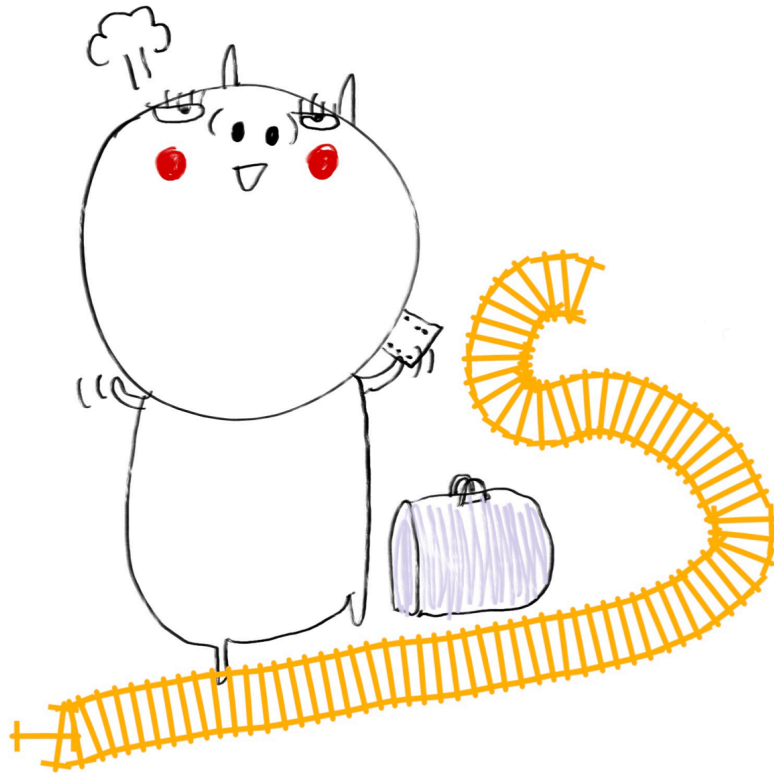


“การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง”

17

หากการก่อสร้างรถไฟทางคู่ทุกระยะสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้เพิ่มเส้นทางรถไฟขึ้นใหม่อีก 12 เส้นทาง เพิ่มระยะทางจากเดิมรวมเป็นระยะทาง 6,926 กิโลเมตร เพิ่มจังหวัดที่ทางรถไฟผ่านจากเดิม 47 จังหวัด เป็น 61 จังหวัด นับเป็นทางเลือกในการเดินทางที่ประหยัดและปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการเดินทางและขนส่งอย่างแท้จริง

เตรียมเดินทางด้วยแรงและกำลัง



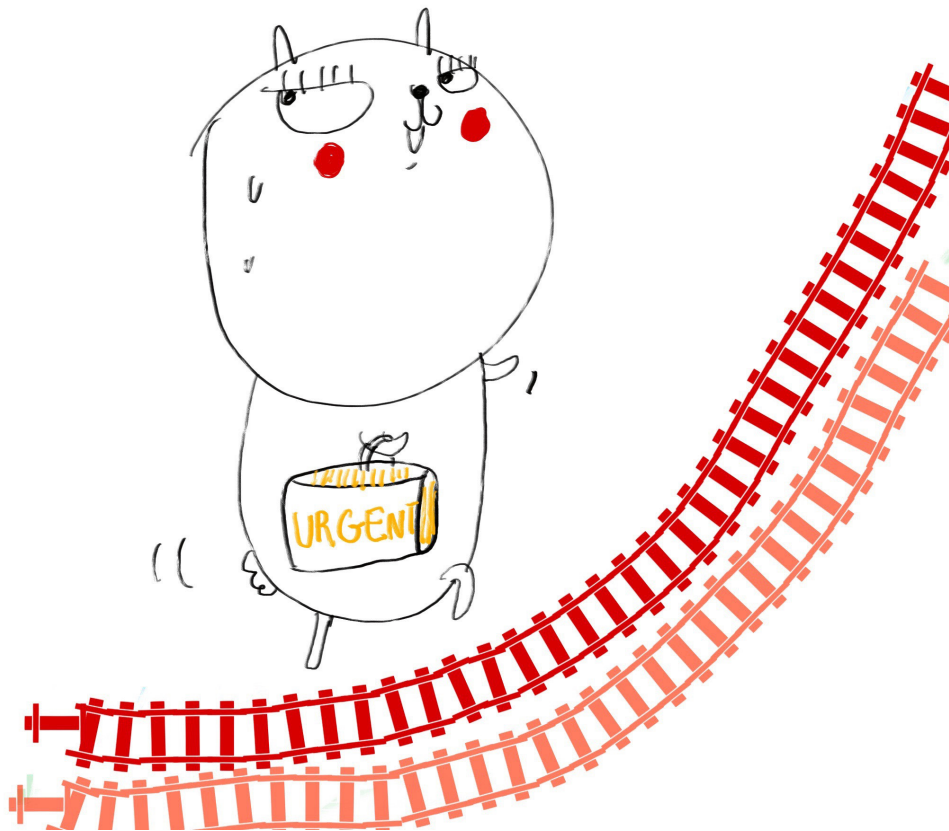
“สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เชื่อมต่อทุกรูปแบบการเดินทาง”

18

การรถไฟฯ เปิดให้บริการสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ที่เป็นสถานีรถไฟหลักแห่งใหม่ของไทย นับเป็นศูนย์กลางรถไฟไทย ที่สามารถเชื่อมต่อทุกรูปแบบการเดินทางที่มีระบบขนส่งมวลชน ไม่ว่าจะเป็นรถไฟทางไกล รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บขส. รถประจำทางเชื่อมต่อไปยังรถไฟฟ้า Airport Rail Link กับรถไฟฟ้ามอเตอร์ไซด์อื่น ๆ ต่อไปได้อีกในอนาคต ด้วยอาคารสูง 3 ชั้นบนพื้นที่ใช้สอยกว่า 298,200 ตารางเมตร รองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตอีกด้วย



อะไรรีบก็รีบต้องวางแผน

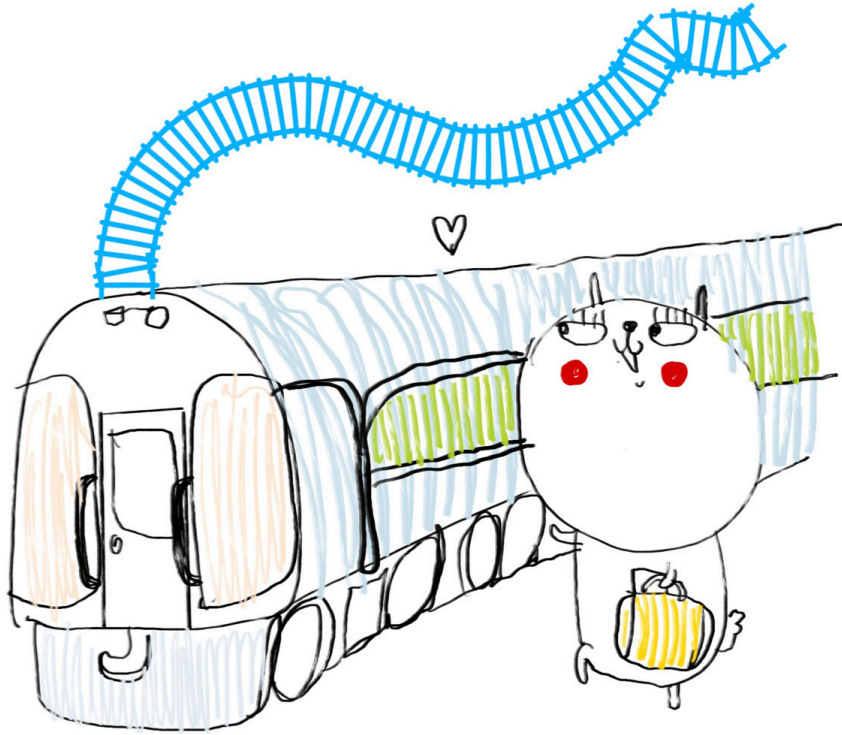


“รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง”

19

การเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง
จำนวน 2 เส้นทาง เส้นทางสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-
สถานีรังสิต และเส้นทางสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-สถานี
ตลิ่งชัน ที่วิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทำให้
ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองสามารถเดินทางเข้าสู่
ใจกลางเมืองได้อย่างรวดเร็ว ประหยัดเวลาในการเดินทาง
ยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทางให้กับประชาชน

คนจะสุขจะทุกข์อยู่ที่คิด



“QSY เพิ่มศักยภาพการลากจูง”

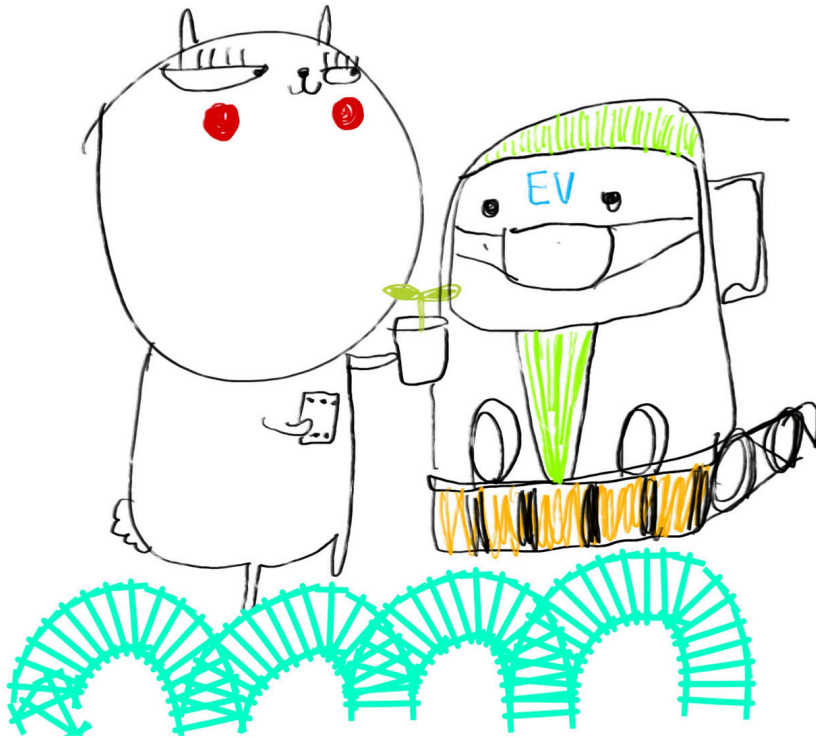
20

การนำเข้าหัวรถจักรไฟฟ้าดีเซล QSY หรือที่ใคร ๆ เรียก อุลตราแมน จำนวน 50 คัน มาทดแทนหัวรถจักรเก่าที่ใช้งานมาอย่างยาวนานและเพิ่มศักยภาพการลากจูงทั้งขบวนรถโดยสารและขบวนรถสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การรถไฟฯ ยังคงเร่งผลักดันเพื่อจัดหาหัวรถจักรและรถโดยสารใหม่ ๆ เพื่อนำมาให้บริการประชาชนคนไทยอีกหลายโครงการ เพื่อเสริมศักยภาพในด้านการให้บริการ



อะไรดีรีบเรียนรู้อะไรเร็ว



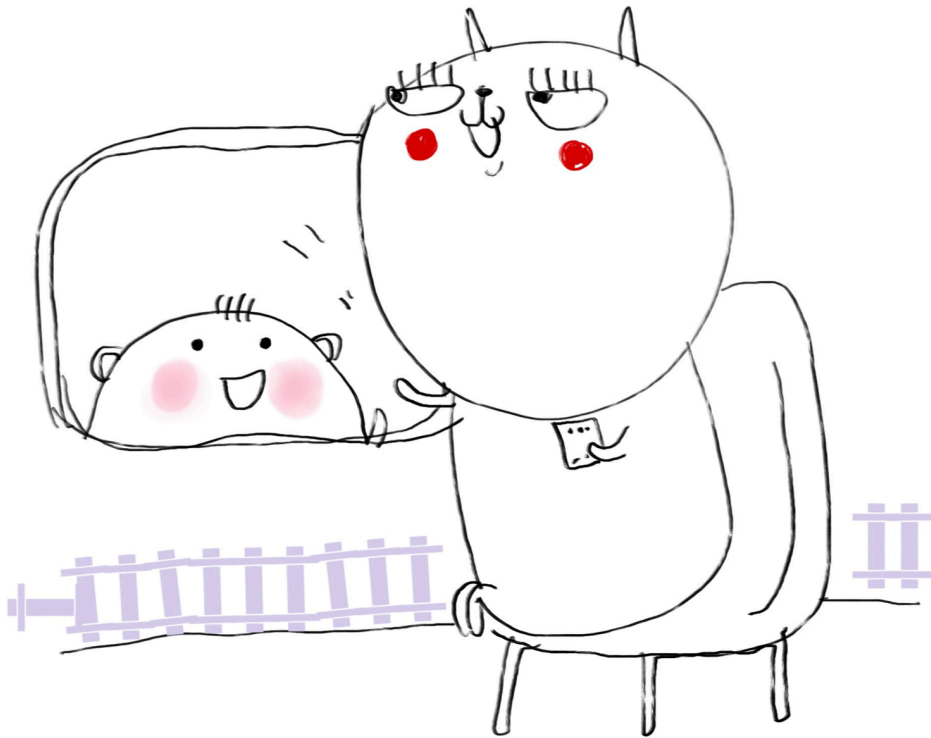
“EV on Train รถไฟระบบแบตเตอรี่”

21

ปัจจุบันการรถไฟฟ้า เริ่มทดลองใช้หัวรถจักรไฟฟ้า หรือ EV on Train พัฒนาการรถไฟฟ้าระบบแบตเตอรี่ที่จะประหยัด ต้นทุนพลังงานได้ 40% เมื่อเปรียบเทียบกับหัวรถจักรดีเซล และยังเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สามารถช่วยลดการสร้างฝุ่น PM 2.5 ได้อีกด้วย

เราจะนำนวัตกรรมและสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ เพื่อ คุณภาพชีวิตที่ดีของคนไทย และทำให้ประเทศของเราเป็น ประเทศที่มีความสุขตลอดไป

มองรอบยิ้มทุกชีวิตแบบสูงสันต์



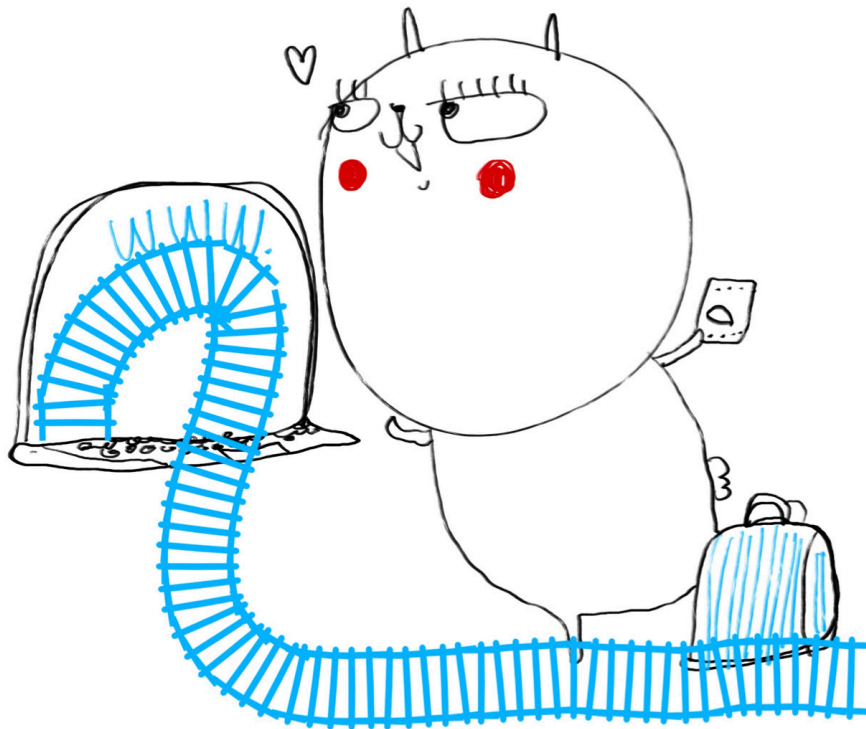
“คืนชีวิตใหม่ให้รถไฟ KIHA 183 ด้วยฝีมือของช่างชาวไทย”

22 การรถไฟฯ ได้รับมอบรถไฟดีเซลรางปรับอากาศ รุ่น KIHA 183 จำนวน 17 คัน จากบริษัท JR-Hokkaido ประเทศญี่ปุ่นซึ่งปัจจุบันสามารถนำมาให้บริการเป็น ขบวนรถไฟนำเที่ยวทั้งแบบ One Day Trip และแบบพักค้างคืน ในหลากหลายเส้นทางตลอดปี โดยได้รับการตอบรับที่ดี ทั้งจากคนไทยและคนญี่ปุ่นที่หลงใหลการเดินทางด้วยรถไฟ เป็นอย่างมาก

ถึงแม้ในช่วงแรกจะมีดราม่าต่าง ๆ มากมาย แต่เราจะ ยืนหยัดและพิสูจน์ให้ทุกคนเห็นว่าฝีมือคนไทยไม่แพ้ชาติใด ในโลก



เดินทางด้วยรถไฟสบายจัง

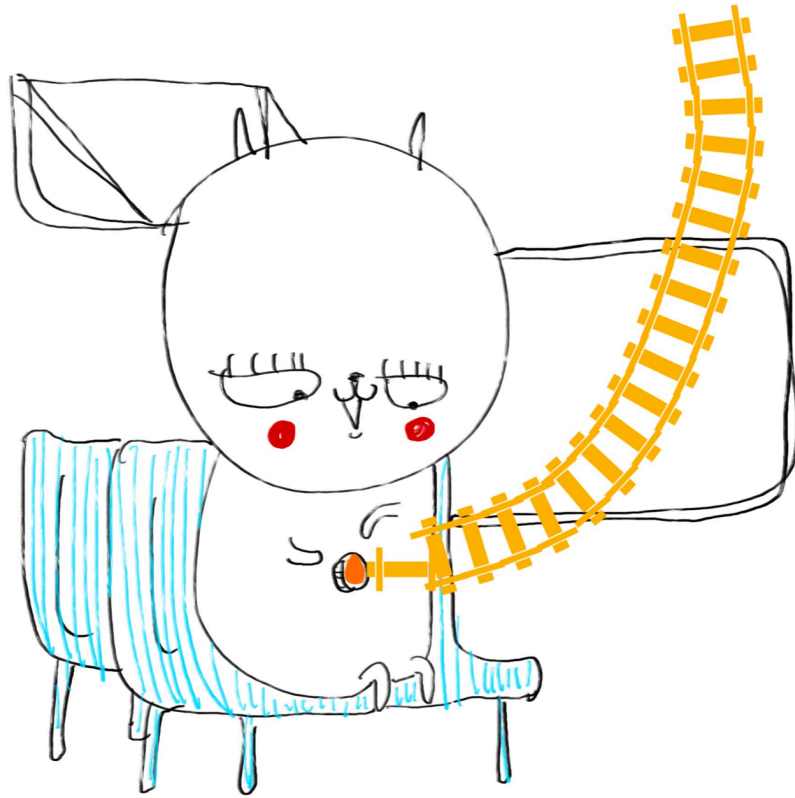


“ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการ
รถไฟได้ทุกที่ ทุกเวลา”

23

การพัฒนาการให้บริการในระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการรถไฟได้ทุกที่ ทุกเวลา หลายช่องทาง ทั้งที่สถานีรถไฟทั่วประเทศ เครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ แอปพลิเคชัน D-Ticket หรือผ่านเว็บไซต์ www.railway.co.th ก็สามารถใช้บริการได้อย่างง่าย ๆ สะดวก รวดเร็ว อีกหนึ่งบริการที่เรามุ่งมั่นพัฒนาให้คุณ

ปุ้มแปปี้ลองกดดูอยู่ทุกวัน



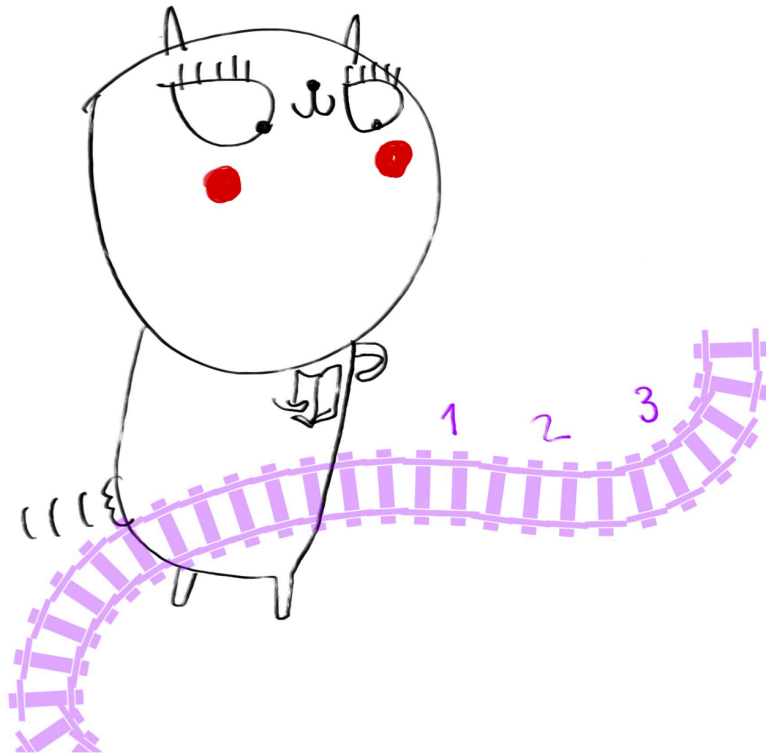
“การขนส่งสินค้าทางรถไฟ มีต้นทุนต่ำ ประหยัดพลังงาน”

24

การขนส่งสินค้าทางรถไฟได้รับการยอมรับในระดับสากลว่าเป็นระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ ประหยัดพลังงาน การรถไฟฯ จึงมุ่งมั่นพัฒนาโครงข่ายและการเพิ่มประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ด้วยการเร่งก่อสร้างศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางที่ปัจจุบันมีอยู่ 13 แห่งทั่วประเทศ โดยมีแผนระยะเร่งด่วนเพิ่มอีก 11 แห่ง แผนระยะกลางเพิ่มอีก 14 แห่ง และแผนระยะยาวเพิ่มอีก 12 แห่ง ตามโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ที่เกิดขึ้นทั่วประเทศ โดยตั้งเป้าไว้ว่าการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟจะเพิ่มขึ้นจาก 12.17 ล้านตันต่อปี เป็น 46.89 ล้านตันต่อปี ในปี 2570



ลองวางแผนก่อนหลังจะเป็นผล



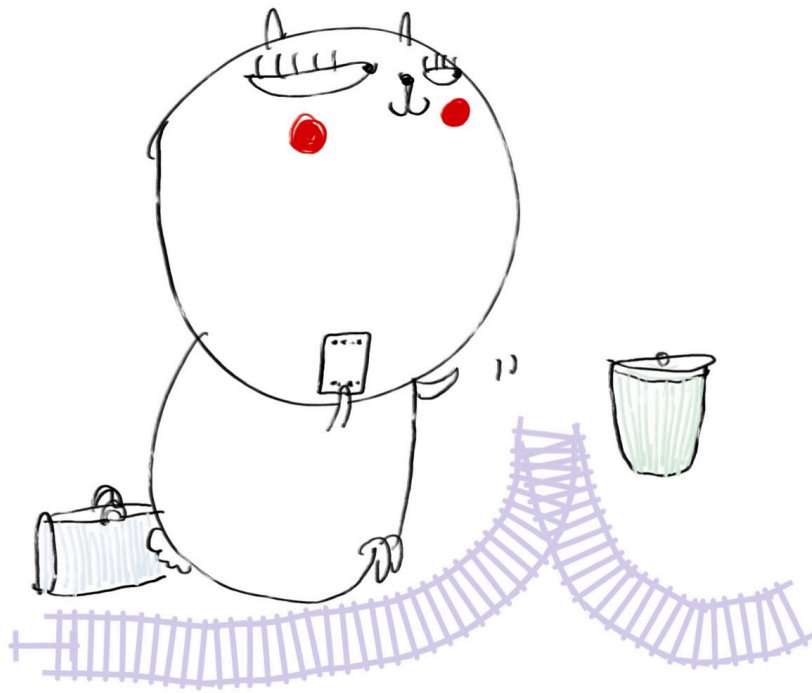
“เกิดทางรถไฟ ก็มักทำให้เกิดการสร้างโอกาส”

25

เมื่อเกิดทางรถไฟ ก็มักทำให้เกิดการสร้างโอกาสทางธุรกิจ การค้า การลงทุน สร้างการกระจายรายได้สู่ชุมชนฐานราก พร้อม ๆ กับการเกิดสถานที่ท่องเที่ยวใหม่

สะพานรถไฟแบบคานชิ่ง (Extradosed Railway Bridge) แห่งแรกในประเทศไทย อยู่ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน เป็นสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง คู่ขนานกับสะพานจุฬาลงกรณ์ ซึ่งเป็นสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลองเดิม สะพานรถไฟแบบคานชิ่งเป็นสะพานที่ไม่มีเสากลางแม่น้ำ เหตุที่ต้องสร้างสะพานในรูปแบบนี้ เนื่องจากมีระเบิดในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 จำนวน 7 ลูก จมอยู่ในแม่น้ำ หากทำการก่อสร้างแบบเดิมจะต้องเคลื่อนย้ายระเบิดออกทั้งหมดซึ่งมีความเสี่ยงสูง การสร้างสะพานในรูปแบบคานชิ่งทำให้ลดความเสี่ยงจากการเก็บกู้วัตถุระเบิด อีกทั้งทำให้เกิดแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ของจังหวัดราชบุรีอีกด้วย

ความทุกข์ฝั่งเอาไว้ไกลๆ ตัว



“สวนรถไฟสะพานดำสถานที่พักผ่อนและ แหล่งเรียนรู้ทางประวัติศาสตร์”

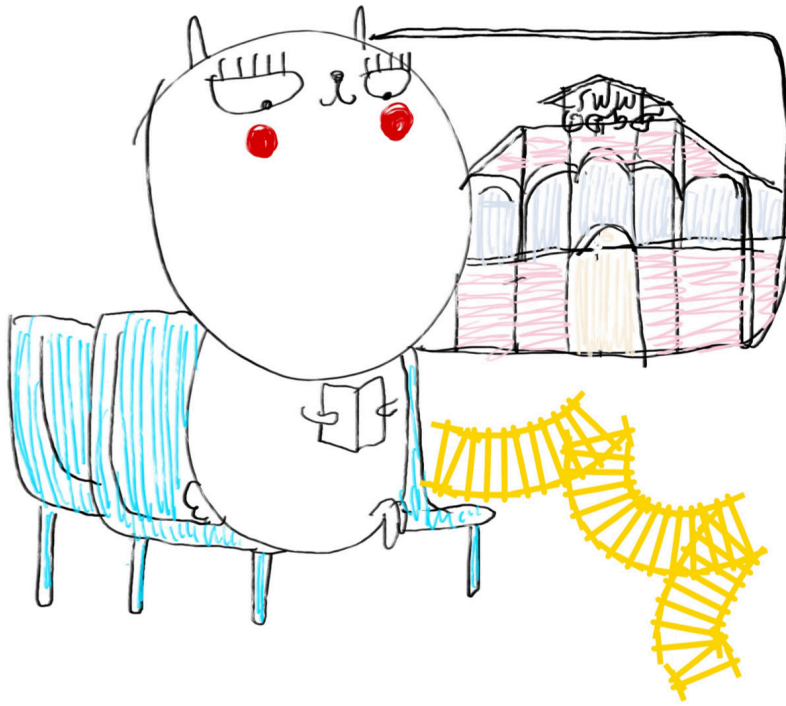
26

การพัฒนาพื้นที่สวนรถไฟสะพานดำตามนโยบาย นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย คนที่ 19 ให้เป็นสวนสาธารณะรถไฟ สถานที่พักผ่อนและแหล่งเรียนรู้ทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรมบางส่วน สร้างสรรค์จากการนำวัสดุอุปกรณ์รถไฟเก่าที่ไม่ใช้แล้ว ผสมผสานระหว่างเรื่องราวในอดีตและของดีจังหวัด ลำปาง ประดับตกแต่งเพื่อเพิ่มมูลค่าและความงดงาม การจัดแสดงรถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์หมายเลข 943 สร้างเมื่อ พ.ศ. 2493 จากประเทศญี่ปุ่น และมีบทบาทสำคัญในการลากจูงขบวนรถโดยสารและสินค้า ในประเทศไทยมานานกว่า 30 ปี ตู้รถไฟที่ถูกดัดแปลงเป็นโบกี้พิพิธภัณฑ์เล็ก ๆ บอกเล่าเรื่องราว ประวัติศาสตร์ของรถไฟไทย และเป็นแหล่งเรียนรู้ขนาดย่อม หลักกิโลเมตรขนาดใหญ่ ที่บอกระยะทาง ของจุดหมายปลายทาง ตกแต่งลวดลายด้วยเซรามิกเล็ก ๆ ผลงานประติมากรรมจากรั้วตู้รถไฟ หรือแม้แต่การจัดสร้างพระบรมราชานุสาวรีย์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เพื่อให้ประชาชนที่มาเยี่ยมชมสวนสาธารณะรถไฟและสะพานดำได้สักการบูชา

นี่คือสถานที่พักผ่อนหย่อนใจที่สามารถเรียนรู้ประวัติศาสตร์และกลายเป็นแลนด์มาร์กแห่งใหม่ของ จังหวัดลำปาง ลองไปพักผ่อนและสูดอากาศดี ๆ กันได้ทุกวัน



มีคนสอนรับฟังอย่างตั้งใจ



“โรงงานมักกะสันโรงงานซ่อมรถไฟ
ที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของการรถไฟฯ”

27

เมื่อกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้ถูกรวมเข้าด้วยกันในปี พ.ศ. 2460 โรงงานซ่อมจึงถูกรวมไว้เป็นที่เดียว ณ โรงงานมักกะสัน ซึ่งอาคารโรงงานสร้างแบบสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ ผังก่ออิฐขนาดใหญ่ แข็งแรง โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาเป็นจั่วเปิดยอดยกขึ้นไปเป็นจั่วเล็กอีกชั้นหนึ่ง เพื่อระบายลม ลักษณะภายนอกเหมือนโรงงานก่อด้วยอิฐเปิดผิวแบบโรงงานในยุโรป ถือว่ามีความโดดเด่นด้านวิศวกรรมและระบบการก่อสร้างอย่างมาก โรงงานนี้ได้รับการบูรณะในปี พ.ศ. 2494 เนื่องจากบางส่วนเสียหายจากสงคราม ปัจจุบันยังคงเป็นโรงงานซ่อมรถไฟที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของการรถไฟฯ

การรถไฟฯ ยังคงอนุรักษ์และดูแลอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์เพื่อให้อนุชนรุ่นหลังได้เรียนรู้ และหวงแหนสิ่งที่บรรพบุรุษได้สร้างขึ้นมา เป็นรากฐานที่สำคัญที่ทำให้ไทยเป็นไทได้อย่างทุกวันนี้

นั่งมองจันทร์แล้วยิ้มให้สบายจริง



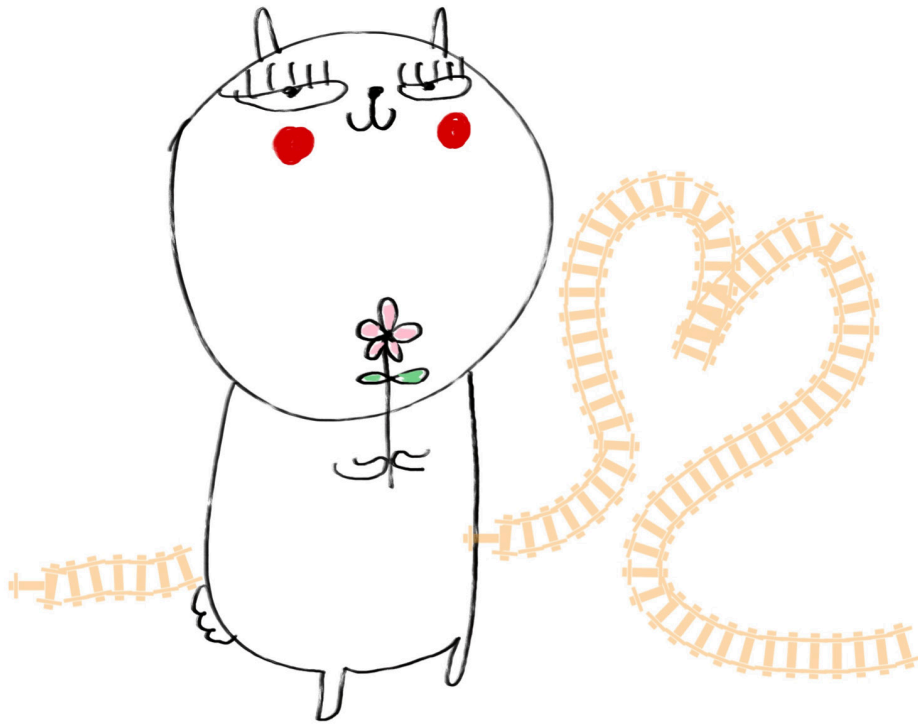
“ตราบุญฉัตร”

28

ตราบุญฉัตร ที่ติดอยู่ที่หั่วรถจักรดีเซล เป็นอนุสรณ์ถวายแด่พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้ทรงพัฒนากิจการรถไฟไทย และทรงเป็นบุคคลแรก ที่นำหั่วรถจักรดีเซลเข้ามาใช้ในประเทศไทย หลายคนเข้าใจผิดว่าเป็นตราประจำพระองค์ แต่ความจริงแล้วตราบุญฉัตรประกอบด้วย ตราประจำพระองค์รูปงูเล็กพันรอบฉัตร และพระนาม “บุญฉัตร” อยู่ด้านล่าง



ตั้งใจดีมีความสุขกับทุกคน



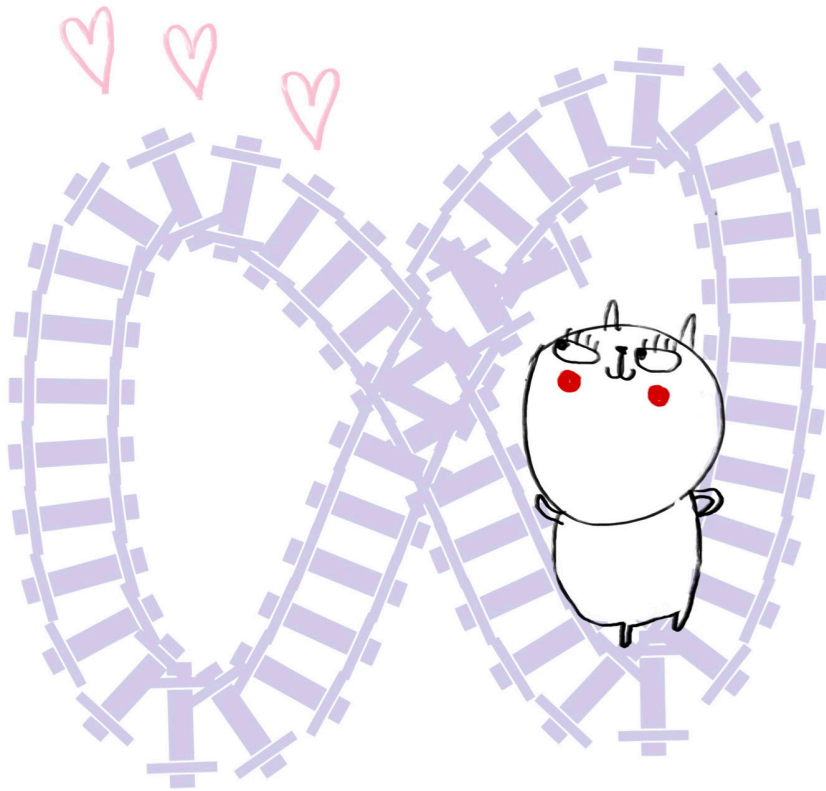
“127 ปี การรถไฟฯ ส่งความสุข สู่ประชาชน”

29

127 ปีความสุขของคนรถไฟที่บริการประชาชนด้วยใจ
ส่งต่อหัวใจรักในงานบริการยาวนานถึง 127 ปี จากรุ่น สู่รุ่น
ของคนรถไฟ ในทุกบทบาทหน้าที่ ทั้งรถต้อนรับ ดูแล
แนะนำ และขับเคลื่อน ซ่อมบำรุงรถและราง เพื่อนำพา
ผู้โดยสารไปสู่จุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย สะดวก
สบาย และอบอุ่นใจในทุกเที่ยวการเดินทาง

127 ปี ขบวนความสุขที่ส่งต่อให้ผู้โดยสาร รถไฟ
ทุกขบวนล้วนมีความหมาย เพื่อขนถ่ายความรัก ความฝัน
ความหวังของทุกคน ตลอด 127 ปี การรถไฟฯ จึงตั้งใจเสมอ
ที่จะสร้างความสุขในทุกขบวน เพื่อมอบความรู้สึกที่มีค่า
ในช่วงเวลาที่ผู้โดยสารเดินทางกับเรา

ทุกแห่งหนใกล้ไกลสูงใจจึง



“รถไฟความเร็วสูง ก้าวล้ำคืบ ของประเทศ...สู่อนาคต”

30

การมีรถไฟความเร็วสูง นับเป็นสัญลักษณ์ของความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีของประเทศ หากการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงในระยะเร่งด่วนของไทยเสร็จ จะสามารถอำนวยความสะดวก ยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน และกระตุ้นพร้อมขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศผ่านการคมนาคมขนส่ง

รถไฟความเร็วสูงเป็นระบบรถไฟระหว่างเมืองที่เดินทางด้วยความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง จุดเด่นของรถไฟความเร็วสูง คือ สามารถเดินทางระหว่างเมืองได้สะดวก รวดเร็ว และตรงเวลา โดยที่ไม่ต้องผ่านขั้นตอนที่ยุ่งยากเหมือนกับการโดยสารเครื่องบิน ปัจจุบันประเทศไทยดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ - นครราชสีมา ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเภา กรุงเทพฯ - พิษณุโลก นครราชสีมา - หนองคาย





คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการการรถไฟ
นายวิม รุ่งวัฒนจินดา	กรรมการการรถไฟ
นายคันสนะ สุริยะโยธิน	กรรมการการรถไฟ
นางสาวศุภกรศิริ อภิภูมิกานต์	กรรมการการรถไฟ
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการการรถไฟ
นายอาทิตย์ สุริยาภิวัฒน์	กรรมการการรถไฟ
นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพยุทธ์	กรรมการการรถไฟ
นายนิรุฒ มณีพันธ์	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร

นายนิรุฒ มณีพันธ์	ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเอก สิทธิเวคิน	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายจร รุ่งฐานีย์	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายไพบูลย์ มงคลศุภวาร	ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายไชยเชษฐา แซ่จิว	ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นางลัดดา ละออกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายชูเกียรติ ลีลาขจรจิต	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
รอรการแต่งตั้ง	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายบวร จันทรสข	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นางฐานิยา เดชอุดม	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
นางลัดดาวัลย์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน

เจ้าของ

บรรณานุกรม

กองบรรณานุกรม

ฝ่ายประสานงาน

ฝ่ายภาพ

ฝ่ายจัดส่ง

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เอกชัย ศรีอระยัญพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ

บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)

นางศุภมาส ปลื้มกุล

นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์

นายภูเมศร์ ปิยะธำนิศิลป์

นายกสิวัฒน์ ใจธรรม

นายสุกมิตร์ โชติประเสริฐ

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

กองประชาสัมพันธ์

บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

รับ-ส่ง สปด.1 ฝ่ายบริการโดยสาร

หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ/ ชุมทางบางซื่อ

นายวรพจน์ เทียบรัตน์

นางสาวมณฑกานัญญา ศรีวิลาส

นางสาวชุตินา วงศ์ศิริวิลาส

นายอนันต์ เจนงามกุล

นายฐากร อินทรชม

นายประสิทธิ์ ถาวร

นางกนกวรรณ สุวรรณภินันท์

นายวีระชัย ถาวร

นางสาวชุตินา จตุรนต์ศิริ

นายวุฒิไกร วัชชิงเงิน

นพ.องอาจ จริยาสถาพร

นายเอกชัย ศรีอระยัญพงษ์

นายพลายงาม ศิริจันทร์

นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ์

นายสืบ ประทุมศิริ

นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์

รอรแต่งตั้ง

นายปิยะบุตร โตวิจารณ์

รอรแต่งตั้ง

นายสายัณห์ หงสกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากร

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน

วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า

ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล

หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา

หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า

หัวหน้าสำนักงานแพทย์

หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ

หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ

หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง

หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม

ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง

ผู้ตรวจการรถไฟ 1 (ตคฟ.1)

ผู้ตรวจการรถไฟ 2 (ตคฟ.2)

ผู้ตรวจการรถไฟ 3 (ตคฟ.3)

ผู้ตรวจการรถไฟ 4 (ตคฟ.4) รักษาการ หตฟ.

ฝ่ายสมาชิก

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์ 0 2220 4271

ออกแบบและผลิต บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)

99/16-20 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง

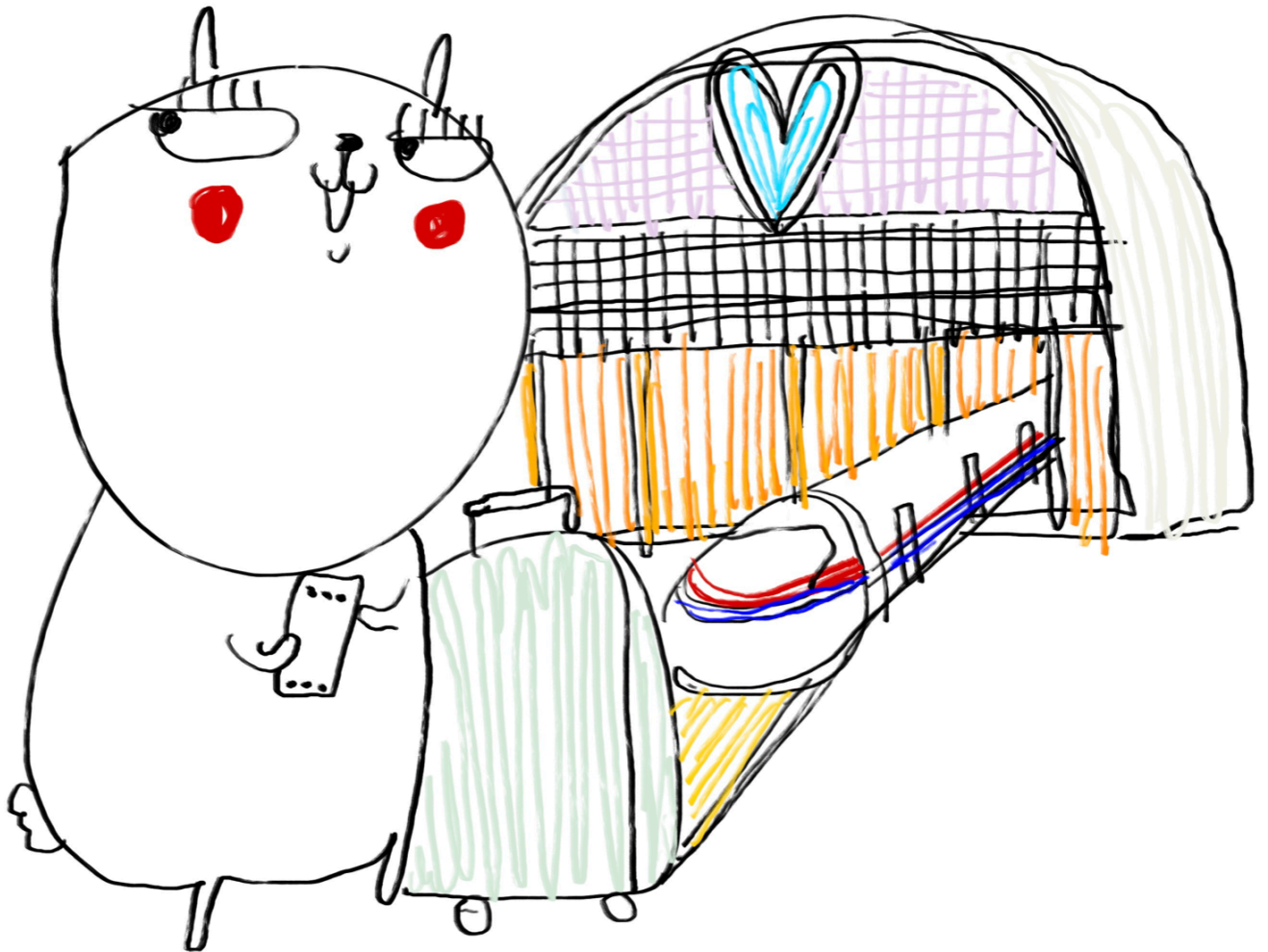
เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ 0 2642 3400 ต่อ 4702



กว่าจะมาเป็นรถไฟไทย

เพื่อความอุดมสุขของ
ประชาชนชาวไทย



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

Facebook: ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย

Call Center: 1690

