



กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

๑๒๔ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย ปีแห่งการพัฒนาระบบรางของประเทศ

กิจการรถไฟไทย

ถือกำเนิดขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สถาปนากิจการรถไฟขึ้นเป็นครั้งแรกในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 ต่อมาในปี 2434 ได้มีการก่อสร้างทางรถไฟสายแรก เส้นทางจากกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และได้มีการเปิดเดินรถไฟเป็นครั้งแรก เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2439 โดยเที่ยวปฐมฤกษ์ ระหว่างสถานีกรุงเทพ-อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร การรถไฟฯ จึงถือเอาวันที่ 26 มีนาคม ของทุกปี เป็นวันสถาปนากิจการรถไฟนับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

โดยในปี 2564 การรถไฟฯ มีอายุครบรอบ 124 ปี ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การรถไฟฯ มีการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางและการให้บริการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าจากปี 2494 ทางรถไฟมีระยะทาง 3,377 กิโลเมตร จนถึงปัจจุบันเพิ่มเป็น 4,044 กิโลเมตร (เป็นทางคู่ 357 กิโลเมตร) ครอบคลุม 47 จังหวัด อยู่ในพื้นที่ภาคเหนือ 781 กิโลเมตร ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1,094 กิโลเมตร ภาคตะวันออก 534 กิโลเมตร ภาคกลาง 65 กิโลเมตร และภาคใต้ 1,570 กิโลเมตร

การรถไฟฯ มุ่งพัฒนารถไฟทางคู่ทั่วประเทศ ซึ่งจะเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไปยังทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ที่จะเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว ประหยัดต้นทุน ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ พัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ขับเคลื่อนประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง อย่างยั่งยืน โดยวางเป้าหมายในปี 2572 พัฒนาโครงข่ายรถไฟเพิ่มเป็น 6,463 กิโลเมตร เป็นทางคู่ 4,326 กิโลเมตร และครอบคลุมพื้นที่ 61 จังหวัด โดยมีโครงการในระยะเร่งด่วน จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร ซึ่งก่อสร้างเสร็จแล้วระยะทาง 293 กิโลเมตร ได้แก่ 1.ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร 2.ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร

โครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้างระยะทางรวม 706 กิโลเมตร ได้แก่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร ช่วงนครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 90 กิโลเมตร ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

ระยะทาง 167 กิโลเมตร

รถไฟทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 8 เส้นทาง รวม 1,559 กิโลเมตร ได้แก่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 174 กิโลเมตร ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ระยะทาง 285 กิโลเมตร ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร ช่วงชุมพรา-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร ช่วงชุมทางศรีราชา-มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร และช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร

รถไฟทางคู่สายใหม่ 2 เส้นทาง ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคา ก่อสร้าง ได้แก่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร และสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร

ซึ่งโครงการรถไฟทางคู่ จะช่วยแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุและปัญหาการจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนได้อย่างเด็ดขาด ด้วยการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามทางรถยนต์ / สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ / ทางลอดใต้ทางรถไฟ สะพานกลับรถเกือกม้า

นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง ประกอบด้วย สายเหนือ เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพฯ-หนองคาย สายตะวันออก กรุงเทพฯ-ระยอง และสายใต้ กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์

โดยอยู่ระหว่างดำเนินการ 2 เส้นทาง ได้แก่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ระยะทาง 253 กิโลเมตร กำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จเปิดบริการปี 2566 ใช้เวลาเดินทางเพียง 1 ชั่วโมง 30 นาที และสายตะวันออก กรุงเทพฯ-ระยอง เส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กิโลเมตร กำหนดเริ่มก่อสร้างในปี 2565

พร้อมกันนี้ยังได้ลงทุนโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง มิติใหม่ของระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมต่อทุกการเดินทาง เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างใจกลางเมือง กับปริมณฑลได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ประกอบด้วย สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26.3 กิโลเมตร จำนวน 9 สถานี ประกอบด้วย 1. สถานีจตุจักร 2. สถานีวัดเสมียนนารี 3. สถานีบางเขน 4. สถานีทุ่งสองห้อง

5. สถานีหลักสี่ 6. สถานีการเคหะ 7. สถานีดอนเมือง 8. สถานีหลักหก
9. สถานีรังสิต

สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15.23 กิโลเมตร จำนวน 3 สถานี ประกอบด้วย 1. สถานีบางซื่อ 2. สถานีบางบำหรุ 3. สถานีตลิ่งชัน โดยก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เดือนพฤศจิกายน 2564

รูปแบบขบวนรถ มีความเร็วสูงสุดในการออกแบบ 160 กม./ชม. ความเร็วสูงสุดในการให้บริการ 120 กม./ชม. ขนาดความกว้างของทาง 1 เมตร จำนวนขบวนรถไฟ 6 ตู้/ขบวน จุผู้โดยสาร 1,710 คน และ 4 ตู้/ขบวน จุผู้โดยสาร 1,120 คน

ในอนาคตจะลงทุนก่อสร้างส่วนต่อขยายสายสีแดงเพิ่มเติมอีก 4 เส้นทาง เพื่อเพิ่มเติมเส้นทางไปยังปริมณฑลได้อย่างครอบคลุม ได้แก่ สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มธ. ศูนย์รังสิต ระยะทาง 8.84 กิโลเมตร สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 14.8 กิโลเมตร สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 4.3 กิโลเมตร สายสีแดงอ่อน (Missing Link) ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 25.9 กิโลเมตร



รถไฟชานเมืองสายสีแดง เป็นระบบขนส่งทางรางที่จะอำนวยความสะดวกประชาชนในการเดินทางเข้า-ออกกรุงเทพฯ และปริมณฑล จากย่านรังสิต-ปทุมธานี และโซนตะวันตกและตะวันออกของกรุงเทพฯ เข้าสู่ใจกลางเมือง อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อการเดินทางที่เร่งรีบให้ไปถึงจุดหมายปลายทางได้รวดเร็วและตรงเวลามากยิ่งขึ้น

โดยรถไฟสายสีแดงช่วงบางซื่อ-รังสิต ใช้เวลาเดินทาง 25 นาที ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ใช้เวลาเพียง 14 นาที เท่านั้นและมีโครงข่ายเส้นทางที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าสายสีเขียว สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ ท่าอากาศยานดอนเมือง และในอนาคตรถไฟสายสีแดงจะขยายโครงข่ายให้เชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาได้อีก

ด้วย จึงเป็นระบบขนส่งมวลชนทางรางที่สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของคนยุคใหม่ได้เป็นอย่างดี

รถไฟชานเมืองสายสีแดงจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัด บริเวณจุดตัดรถไฟกับถนนได้อย่างเด็ดขาด ทำให้ประหยัดเวลาในการเดินทาง และยังใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงของประเทศลง มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างแท้จริง

นอกจากดำเนินการพัฒนาโครงข่ายรถไฟแล้ว จะมีการเปลี่ยนการควบคุมการเดินทางด้วยระบบไฟฟ้า โดยมีการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณทั่วประเทศเป็นระบบ ETCS level 1 (European Train Control System) และมีระบบควบคุมการเดินทางและหยุดรถอัตโนมัติ (Automatic Train Protection System: (ATP) ซึ่งทำให้การเดินทางมีความปลอดภัย

อีกเหตุการณ์สำคัญ ที่จะเกิดขึ้นในปี 2564 คือ การเปิดให้บริการของ “สถานีกลางบางซื่อ” ที่มีความทันสมัย มีสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งสถานีกลางบางซื่อ เป็นต้นแบบสถานีอัจฉริยะ (Smart Station) ด้วยเทคโนโลยี 5G แห่งแรกของประเทศไทย และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมแห่งใหม่ของประเทศ และเป็นจุดเริ่มต้นในการเปลี่ยนผ่านระบบรถไฟไทย

นอกจากนี้ ยังได้ยกระดับการให้บริการ ให้ประชาชนมีความสะดวกรวดเร็ว โดยจำหน่ายตั๋วโดยสารและสำรองที่นั่งผ่านระบบ D-Ticket และผ่านช่องทางออนไลน์ในทุกรูปแบบ รวมถึงการพัฒนาปรับปรุงสถานีรถไฟขนาดใหญ่ทั่วประเทศ ให้มีความทันสมัย สะดวกสบายและออกแบบให้มีเอกลักษณ์กลมกลืนกับท้องถิ่น โดยใช้รูปแบบ Universal Design มีการปรับปรุงตู้โดยสารใหม่รองรับสำหรับผู้โดยสารที่เป็นคนพิการและผู้สูงอายุที่ใช้รถ Wheel Chair ใช้บริการได้อย่างสะดวกมากขึ้นด้วย



และเพื่อการบริการที่มีศักยภาพเต็มรูปแบบ การรถไฟฯ ดำเนินการจัดหา รถจักรและล้อเลื่อนเพิ่มเติม ทั้งรถโดยสาร รถพ่วงบรรทุกสินค้า ให้สอดคล้อง

กับการเส้นทางรถไฟที่เพิ่มขึ้น โดยเป็นรถจักรและล้อเลื่อนที่เป็นรถไฟ 2 ระบบ BMI หรือ Bi-Mode : Diesel – Electric เพื่อให้สอดคล้องกับการเปิดใช้สถานีกลางบางซื่อ

สำหรับปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง คือ ลานกองเก็บตู้สินค้า หรือ CY : Container Yard และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง หรือ ICD ซึ่งปัจจุบัน มีจำนวน 15 แห่ง ได้แก่ ศิลาอาสน์, ท่าข้าวก้านทอง, บำเหน็จณรงค์, มาบกะเบา, กุดจิก, ชุมทางถนนจิระ, ชุมทางบัวใหญ่, ท่าพระ, โนนพะยอม, ท่าม่วง, ICD ลาดกระบัง, มาบตาพุด, ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์, ชุมทางทุ่งสง, ปาดังเบซาร์

และมีแผนพัฒนาเพิ่ม ในระยะเร่งด่วน จำนวน 11 แห่ง ระยะกลาง จำนวน 14 แห่ง และระยะยาว จำนวน 12 แห่ง เพื่ออำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้า ให้ผู้ประกอบการ สามารถบริหารต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ด้านการบริหารทรัพยากรสินการรถไฟฯ นั้น คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้เห็นชอบให้จัดตั้งบริษัทลูกขึ้น ซึ่งจะจัดตั้งบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ภายในปี 2564 เพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการที่ดินที่ไม่ได้ใช้เพื่อการเดินรถ ซึ่งมีจำนวน 38,469 ไร่ ประเมินมูลค่าเบื้องต้นประมาณ 300,000 ล้านบาท โดยมีที่ดินสำคัญ ย่านสถานีกลางบางซื่อ สถานีมักกะสัน สถานีแม่น้ำ สถานีรถไฟชานเมืองสายสีแดง และย่านสถานีรถไฟทั่วประเทศ ซึ่งจะเป็นการสร้างรายได้ให้การรถไฟฯ อีกทาง



นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย กล่าวว่า นโยบายและยุทธศาสตร์การขับเคลื่อน การรถไฟฯ มุ่งในการเพิ่มขีดความสามารถ ยกระดับการให้บริการขนส่งทางราง ประกอบกับมีแผนเพิ่มรายได้ ลดค่าใช้จ่าย มีการ

ยกระดับประสิทธิภาพการทำงานในทุก ๆ ด้าน เพื่อให้สอดคล้องตามวิสัยทัศน์ของการรถไฟฯ ในการ “เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570”

โดยมีเป้าหมายด้านขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 79.90 ล้านคน/ปี ความเร็วรถโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 100 กม./ชม. (จากเดิม 60 กม./ชม.) เพิ่มสัดส่วนการใช้ระบบรางในเมืองเป็น 30% (จากเดิม 5%)

ด้านขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้นเป็น 46.89 ล้านตัน/ปี ความเร็วรถสินค้าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 60 กม./ชม. (จากเดิม 39 กม./ชม.) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น 10% ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ลดลงเป็น 11.9% ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลง เป็น 6.7%

การรถไฟฯ ได้ดำเนินงานตามนโยบายของรัฐบาล และนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยมุ่งเน้นการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาระบบราง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเป็นไปตามวิสัยทัศน์ ที่มุ่งสู่ความเป็นเลิศในการให้บริการระบบรางที่ สะดวก ตรงต่อเวลา และปลอดภัย เป็นบริการขนส่งเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนและประเทศ และเป็นกลไกหลักในระบบคมนาคมขนส่งทั้งการเดินทาง และการขนส่งสินค้า และการบริการด้านโลจิสติกส์ สามารถบริหารจัดการต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวกระจายรายได้จากส่วนกลางสู่ภูมิภาค เพื่อขับเคลื่อนพัฒนาเศรษฐกิจไทยเติบโตอย่างยั่งยืน