



วารสารรถไฟสัมพันธ์

เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์

ฉบับที่ 6 : 2566

# บันทึกประวัติศาสตร์ ตำราจรวดไฟ

ในความผูกพันของ  
พนักงานรถไฟและประชาชน







## บทบรรณาธิการ

จุดเริ่มต้นของ ตำรวจรถไฟ ได้ถือกำเนิดขึ้นเมื่อปีพุทธศักราช 2437 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ในชื่อ “กองตระเวนรักษาทางรถไฟ” ต่อมาได้จัดตั้งขึ้นเป็น “กองตำรวจรถไฟ” จนได้รับการเลื่อนสถานะเป็น “กองบังคับการตำรวจรถไฟ” ภายใต้การรถไฟแห่งประเทศไทย

กว่า 72 ปี ที่ผ่านมากองบังคับการตำรวจรถไฟทำหน้าที่ร่วมกับพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่เคียงข้างในการให้บริการประชาชน ดูแลรักษาความปลอดภัย ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม บนขบวนรถไฟ ตลอดจนรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสถานีทุกแห่งทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ พร้อมกับการปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถด้วยความตั้งใจ สร้างคุณประโยชน์เพื่อประเทศชาติ อย่างมากมาย อาทิ การจับกุมอาชญากร สกัดกั้นการค้ายาเสพติด การค้าของเถื่อน ฯลฯ

จนเมื่อมีประกาศราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2565 ประกาศพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พุทธศักราช 2565 มีผลให้กองบังคับการตำรวจรถไฟ ต้องยุติการปฏิบัติหน้าที่ ตั้งแต่วันที่ 17 ตุลาคม 2566 เป็นต้นไป

แม้ในปัจจุบัน “กองบังคับการตำรวจรถไฟ” ต้องยุติการปฏิบัติหน้าที่ลง แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เตรียมความพร้อม เพื่อดูแลยกระดับความปลอดภัย ป้องกันและปราบปรามปัญหาอาชญากรรมในเขตรถไฟ โดยได้ร่วมกับกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแก้ไขปัญหอาชญากรรมในเขตรถไฟ โดยทางตำรวจสอบสวนกลาง มีขอบเขตความรับผิดชอบ และการดูแลรักษาความปลอดภัยในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นพื้นที่ความรับผิดชอบของตำรวจรถไฟเดิม และได้กำหนดแผนโดยจัดส่งเจ้าหน้าที่ช่วยดูแลความปลอดภัย และตรวจตราความเรียบร้อยบนขบวนรถไฟและสถานีรถไฟอย่างสม่ำเสมอ ในส่วนการดูแลรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ความรับผิดชอบของตำรวจรถไฟในเขตภูมิภาค จะอยู่ในความรับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 1 - 9 ในพื้นที่ของ สถานีตำรวจภูธรต่าง ๆ การกำหนดแผนจัดเจ้าหน้าที่ช่วยดูแลความปลอดภัย และตรวจตราความเรียบร้อยบนขบวนรถไฟและสถานีรถไฟอย่างสม่ำเสมอ และร่วมมือกัน สนับสนุน แลกเปลี่ยน วางแผน ป้องกัน ปราบปราม แก้ไขปัญหอาชญากรรมในเขตพื้นที่ของการรถไฟฯ ข้อมูลคนร้าย ผู้ต้องสงสัย ข้อมูลระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) อีกทั้งการซักซ้อมทำความเข้าใจแผนดูแลความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร ทั้งบุคลากรของการรถไฟฯ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ประจำอยู่สถานีต่าง ๆ ในการเข้ารับการฝึกมาตรการด้านความปลอดภัย เพื่อให้สามารถดูแลผู้โดยสารและป้องกันเหตุเฉพาะหน้าได้

วารสารรถไฟสัมพันธ์ ฉบับนี้ จึงนำเสนอเรื่องราวของ “กองบังคับการตำรวจรถไฟ” ทั้งประวัติความเป็นมา บทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบอันใหญ่หลวง ตลอดจนวีรกรรมอันหาญกล้า ที่คอยดูแลปกป้องผู้โดยสารบนขบวนรถไฟด้วยหัวใจของ “ผู้พิทักษ์สันติราษฎร์” เสมอมา และความผูกพันที่เป็นเสมือนคนในครอบครัวเดียวกันระหว่าง “กองบังคับการตำรวจรถไฟ” และ “การรถไฟแห่งประเทศไทย” จะยังคงอยู่ตลอดไป

เอกรัช ศรีอาระยันพงษ์  
บรรณาธิการ



# เหตุการณ์สำคัญ

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว  
รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้สถาปนากรมรถไฟขึ้นเป็นครั้งแรก

รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ประกาศตั้งหน่วยงานราชการขึ้นอย่างเป็นทางการจำนวน 12 หน่วย ซึ่งรวมถึงกระทรวงโยธาธิการ ซึ่งดูแลตรวจตราก่อสร้างทำถนน ขุดคลอง การช่างทั่วไป การไปรษณีย์ และการรถไฟฯ

จัดตั้งกองตระเวนรักษาทางรถไฟ สายนครราชสีมา

ประเทศไทยเปิดเดินรถไฟเที่ยวปฐมฤกษ์ จากกรุงเทพ-อยุธยา เมื่อวันที่ 26 มีนาคม

จัดตั้งกองตระเวนรักษาทางรถไฟ สายเหนือ

2433

2435

2437

2439

2442



2469

พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 โปรดเกล้าฯ ให้รวมกระทรวงพาณิชย์เข้ากับกระทรวงคมนาคม

2475

เปลี่ยนแปลงการปกครองไทยจากระบบสมบูรณาญาสิทธิราชย์สู่การปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข

2482

เกิดสงครามโลกครั้งที่ 2

2494

กรมรถไฟ เปลี่ยนสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ประเภทสาธารณูปการ ภายใต้ชื่อ “การรถไฟแห่งประเทศไทย” เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2494 ดำเนินการภายใต้ พ.ร.บ.การรถไฟฯ ฉบับ พ.ศ. 2494 ในสมัยรัฐบาลที่มี จอมพล ป. พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี

จัดตั้งกองตระเวนรักษา  
ทางรถไฟ สายเพชรบุรี

2443

พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว  
รัชกาลที่ 6 โปรดเกล้าฯ  
ให้ตั้งแผนกรถไฟ  
กรมยุทธศาสตร์ขึ้น  
ในกรมเสนาธิการทหารบก

2455

รัชกาลที่ 6 โปรดเกล้าฯ  
เปลี่ยนชื่อกระทรวง  
โยธาธิการ เป็น  
กระทรวงคมนาคม  
และเกิดสงครามโลกครั้งที่ 1

2457

ก่อตั้ง “กรมรถไฟหลวง”  
โดยมีพลเอก  
พระเจ้าบรมวงศ์เธอ  
กรมพระกำแพงเพชร  
อัครโยธิน  
เป็นผู้บัญชาการ

2460



2495

15 พฤษภาคม  
กองตำรวจรถไฟ  
ยกสถานะเป็น  
กองบังคับการ ภายใต้  
ชื่อ “กองตำรวจรถไฟ”

2548

โอนกองบังคับการ  
ตำรวจรถไฟ มาสังกัด  
กองบัญชาการตำรวจ  
สอบสวนกลาง  
เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน

2565

17 ตุลาคม ตาม พ.ร.บ.  
ตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.  
2565 ให้มีการปรับย้าย  
กำลังพลกองบังคับการ  
ตำรวจรถไฟภายใน  
ระยะเวลา 1 ปี

2566

16 ตุลาคม วันดำเนินงาน  
สุดท้ายของหน่วยงาน  
กองบังคับการตำรวจ  
รถไฟ

“

กองบังคับการตำรวจรถไฟรักษาความปลอดภัย  
ในชีวิตและทรัพย์สินผู้โดยสาร  
ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ  
อำนวยความสะดวกอย่างเสมอภาค  
โปร่งใส ดูแลอำนวยความสะดวกจราจร  
และให้บริการด้วยความประทับใจ  
สกัดกั้นการกระทำความผิด  
และสกัดลอบล่าเสียงสิ่งผิดกฎหมายทางรถไฟ”

”

วันที่ 15 พฤษภาคม พุทธศักราช 2495 นับเป็นการจัดตั้ง  
กองตำรวจรถไฟขึ้น ตามพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมตำรวจ  
กระทรวงมหาดไทย สถานภาพของกองตำรวจรถไฟดำรงอยู่ใน 2 สถานะ  
ด้วยกัน คือ หน่วยงานระดับกองบังคับการ ภายใต้ระบบการบริหารงานบุคคล  
ในสายงานกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ  
และ “สำนักงานตำรวจรถไฟ” ในสายงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย  
ซึ่งงบประมาณและอยู่ภายใต้ระบบการบริหารงบประมาณของการรถไฟ  
แห่งประเทศไทย

กองบังคับการตำรวจรถไฟ เป็นส่วนงานขึ้นตรงต่อผู้ว่าการรถไฟ  
แห่งประเทศไทย มีหน้าที่รับผิดชอบในการสืบสวน สอบสวน ป้องกัน และ  
ปราบปรามอาชญากรรม รักษาความปลอดภัยแก่ประชาชนในเขต  
และบนขบวนรถ โดยการแบ่งส่วนงานของกองตำรวจรถไฟ เป็นไปตาม  
พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พุทธศักราช 2547





## สัญลักษณ์แห่งเกียรติยศ อาร์มและความหมาย

สัญลักษณ์หลักของอาร์มกองบังคับการตำรวจรถไฟ บริเวณกึ่งกลาง เป็นเครื่องหมาย ราชการกรมตำรวจ รูปพระแสงดาบเขนและโล่ รูปวงกลมเส้นคู่ 2 ชั้น วงนอก เป็นลายกนกประจำยามกำมปู และวงในมีรูปหน้าสิงห์ มีลายกนกเปลวเพลิงประกอบช่อชัยพฤกษ์ แสดงสัญลักษณ์ แทนเกียรติยศ ชัยชนะ ความสำเร็จ ความอุดมสมบูรณ์ในอดีต

“กองตำรวจรถไฟ” มีกองกำกับการ จำนวน 4 กอง ด้วยกัน จึงเป็นที่มาของดาวจำนวน 4 ดวงที่อยู่ด้านซ้าย และด้านขวาของอาร์มโลโก้



# “ตำรวจรถไฟ”

กับประวัติความเป็นมาอันยาวนาน



“ The other part is servicing work which is considered as powerful soft power. Police officers’ work and duties may lead to aggressive images of the police career; however, railway police officers are outstanding in terms of the focus on services. ”

ในปีพุทธศักราช 2433 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อตั้งกรมรถไฟและเมื่อประกาศพระบรมราชโองการ สร้างทางรถไฟสยามแล้วนั้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2437 ได้มีการจัดตั้ง กองตำรวจพิเศษเรียกว่า “กองตระเวนรักษาทางรถไฟสายนครราชสีมา” ในปี พ.ศ. 2442 จัดตั้ง “กองตระเวนรักษาทางรถไฟสายเหนือ” และ ในปี พ.ศ. 2443 จัดตั้ง “กองตระเวนรักษาทางรถไฟสายเพชรบุรี” มีหน้าที่ ดูแลรักษาเส้นทางรถไฟให้ปลอดภัยจากการถูกทำลายโดยบุคคลในท้องถิ่น ซึ่งไม่เห็นชอบด้วยกับกิจการจัดวางทางรถไฟท้องถิ่นนั้น หรือจากการทำลาย โดยสัตว์ป่า ตลอดจนป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นจากภัยธรรมชาติ

ต่อมาระหว่างปี พ.ศ. 2491-2494 ได้มีเหตุการณ์ร้ายแรงเกี่ยวกับการ ประทุษร้ายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของกรมรถไฟ ตลอดจนประชาชน ผู้โดยสารอยู่เสมอ รวมถึงด้านการเมืองก็ปรากฏว่ามีผู้บ่อนทำลายเสถียรภาพ ของรัฐบาล ไซโรไฟเป็นพาหนะขนส่งเอกสารโฆษณาชวนเชื่อใสร้ายรัฐบาล นำไปแจกจ่ายให้แก่ราษฎรที่อยู่ตามชายแดน เพื่อให้เกิดความกระตือรือร้น ทางการเมืองไฟจึงได้ร่วมกับกรมตำรวจโดยพลตำรวจเอกเผ่า ศรียานนท์ จัดวางมาตรการ

ในการรักษาความปลอดภัยให้แก่กิจการรถไฟ และคุ้มครองสวัสดิภาพของ ผู้โดยสาร จึงได้พิจารณาดำเนินการจัดตั้งกองตำรวจรถไฟขึ้นตามพระราช กฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมตำรวจในกระทรวงมหาดไทย ปี พ.ศ. 2495 กำหนดให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2495 มีฐานะเป็น กองบังคับการ เรียกว่า “กองตำรวจรถไฟ”

และในขณะเดียวกันมีฐานะเป็นหน่วยงานหนึ่งของการรถไฟ แห่งประเทศไทย เรียกว่า “สำนักงานตำรวจรถไฟ” อันนับได้ว่าเป็นวันก่อตั้ง กองตำรวจรถไฟ จึงถือเอาวันที่ 15 พฤษภาคมของทุกปี เป็นวันคล้าย วันสถาปนากองตำรวจรถไฟ

“กองตำรวจรถไฟ” ได้มีการเปลี่ยนชื่อเป็น “กองบังคับการตำรวจรถไฟ” เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2548 ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการเป็น กองบังคับการหรือส่วนราชการอย่างอื่นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2548 ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 22 ตอนที่ 51 ก ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัด กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง

ในยุคแรกที่ต้องมีการก่อตั้งกองตระเวนรักษาทางรถไฟ เป็นไปตามแนวคิดในการจัดวิชาชีพ “ตำรวจ” เพื่อทำหน้าที่ป้องกันไม่ให้เกิดการฆ่าฟันกัน และป้องกันทรัพย์สินสมบัติและสวัสดิภาพร่วมกันที่ประชาชนจะสังเกตเห็นได้ง่าย ๆ จากการกำหนดให้เป็นอาชีพที่สวมเครื่องแบบ เพื่อให้ประชาชนรู้ว่านี่คือบุคคลที่มีอาชีพป้องกันชีวิตและทรัพย์สิน สามารถรับแจ้งและให้ความช่วยเหลือได้รวดเร็วเมื่อเกิดเหตุภัยขึ้น

ในบทความเรื่อง “ลึนคิดแล้วหรือเจ้าเผ่าถน” โดยสำนักงานตำรวจรถไฟ จัดพิมพ์ในวารสารรอบ 60 ปีการก่อตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย ระบุไว้ว่า ตำรวจรถไฟกำเนิดขึ้น โดยมี “หลักใหญ่ที่มุ่งปฏิบัติงานให้แก่เส้นโลหิตของชาติ 5 ประการ ได้แก่ รักษาทรัพย์สินของการรถไฟฯ รักษาผลประโยชน์ของการรถไฟฯ ป้องกันเหตุและระงับเหตุมิให้เกิดขึ้นกับการรถไฟฯ ให้ความสงบสุขเรียบร้อยและช่วยเหลือประชาชนผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัย พิทักษ์รักษาและป้องกันภัยแก่ผู้ปฏิบัติกิจการงานของการรถไฟฯ ทั่วราชอาณาจักร”

นับแต่อดีต ตำรวจรถไฟรับหน้าที่ป้องกันเหตุ ทั้งในภาวะปกติและสภาวะกรณีพิเศษอื่นใดก็ตาม โดยทำงานผ่านสายตรวจรอบ ๆ เขตสถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟ รับแจ้งเหตุแบบ First Response ตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินบนขบวนรถไฟ บนชานชาลา ที่เกิดการกระทำผิดก่อนให้ที่นั้นสอบสวนเพื่อให้เกิดการสกัดกั้นได้อย่างทัน่วงที

ในยุคแรกเริ่ม งานด้านการดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ตำรวจรถไฟต้องฝ่าฟันกับปัญหาต่าง ๆ เช่น การลักทรัพย์ทั้งของการรถไฟฯ และของผู้โดยสาร การขโมยออกนอกโกง วิ่งราวทรัพย์ การบุกรุกเขตรถไฟ การประทุษร้ายต่อผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟฯ การวางเพลิง และก่อวินาศกรรมป้องกันมิให้เกิดรถชนกัน หรือรถชนคน และสัตว์เลี้ยงต่าง ๆ ตลอดจนป้องกันการขว้างปาขบวนรถ ฯลฯ และจะเป็นการยากลำบากหากมีเหตุร้ายระหว่างการเดินทาง บนพื้นที่อันจำกัด และผ่านไปในหลายท้องที่ย่างรถไฟ ที่จะไม่มีความหมายอย่างตำรวจรถไฟคอยดูแล ปกป้องสวัสดิภาพประชาชน



ในอดีตได้มีเหตุการณ์ในการปกป้องทรัพย์สินของราชการครั้งสำคัญไว้ได้ ซึ่งต้องแลกด้วยชีวิตและการสูญเสียเจ้าหน้าที่และตำรวจรถไฟ จำนวน 7 นาย ได้แก่ พ.ต.ท. บุญไทย อุณหิมนะ จ.ส.ต. ละเอียด มากมี จ.ส.ต. ลพ ท้าวทอง จ.ส.ต. ศรีศักดิ์ สีน้าเงิน ส.ต.อ. ชูศิลป์ สรรค์ประศาสน์ พลช สุวรรณ ไชยยะ และนายปรีชา จิตต์เจริญ

ในเหตุการณ์ครั้งนั้นมิได้มีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสและได้รับการช่วยเหลือรอดชีวิตมาได้เพียง 1 นาย คือ ส.ต.อ. สมนึก แก้วไกรกรอง ซึ่งภายหลังการรถไฟฯ ได้รับบุตรของ ส.ต.อ. สมนึก เข้าทำงานอีกด้วย

วาระเฉพาะกิจต่าง ๆ ก็เป็นหน้าที่ของตำรวจรถไฟในการดูแลความสงบเรียบร้อย อาทิ การจัดประชุม “กรม. สัจจร บนขบวนรถไฟ” เป็นครั้งแรกบนขบวนพิเศษ 918 เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2544 ในเส้นทางจังหวัดบุรีรัมย์ สุรินทร์ และศรีสะเกษ โดยเป็นการรับรองด้วยห้องประชุมและห้องพักสำหรับบุคคลระดับผู้นำประเทศ อีกทั้งรถไฟนับเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญต่อการท่องเที่ยวในนานาประเทศรวมถึงประเทศไทย หน้าที่ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาของตำรวจรถไฟ จึงมีส่วนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วย

อีกบทบาทที่เป็นผลงานมาโดยตลอดของตำรวจรถไฟ ก็คือหน้าที่ในการปราบปราม สกัดกั้นยาเสพติดการลำเลียงยาเสพติด ที่เกิดขึ้นบนขบวนรถไฟบ่อยครั้ง มักเป็นในลักษณะของการกระจายสินค้าและเป็นรายย่อย ซึ่งบรรดาตำรวจรถไฟเมื่อได้รับนโยบายไปปฏิบัติ เรียนรู้ สังคมประสพการณ์ ประกอบกับสัญชาตญาณ มักสังเกตหีบห่อต้องสงสัย ที่จับได้มีทั้งการกระจายยาเสพติดจากภาคเหนือลงมายังภาคกลาง อีกส่วนกระจายลำเลียงลงไปภาคใต้ นอกจากยาเสพติดก็ยังเป็นการจับกุมการลำเลียงอาวุธต่าง ๆ อีกด้วย

อีกหนึ่ง Soft Power ของตำรวจรถไฟ คือ งานบริการ เนื่องจากโดยหน้าที่การงานของตำรวจอาจทำให้ดูมีภาพลักษณ์ที่แข็งกร้าว ทว่าตำรวจรถไฟมีความโดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ที่เน้นการบริการ ซึ่งเห็นได้ตั้งแต่ภายในสถานีรถไฟ มีการอำนวยความสะดวก แนะนำเส้นทาง ซึ่งมีผู้โดยสารจำนวนมากที่เดินทางเข้ามาแบบไม่คุ้นเคย สถานที่ หรือไม่คุ้นเคยกับการเดินทางไกล ตำรวจมักจะเป็นคนแรก ๆ ที่ประชาชนเดินเข้าหาเพื่อขอความช่วยเหลือ จนปัจจุบันภาระหน้าที่ของตำรวจรถไฟนอกจากจะปกป้องดูแลความปลอดภัยผู้โดยสารบนขบวนในสถานี เฝ้าระวัง จับกุมผู้ที่มีหมายจับ ผู้ที่ลักลอบขนยาเสพติด



แรงงานต่างด้าว ตลอดจนหน้าที่ละอันพันละน้อย ที่ต้องให้ความช่วยเหลือบรรเทาทุกข์ให้แก่ประชาชน รวมทั้งดูแลทรัพย์สินของการรถไฟฯ

# “ตำรวจรถไฟ”

## ทำอะไรเพื่อใครบ้าง



กองตำรวจรถไฟมีเขตอำนาจความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟ รวมทั้งคดีอาญาทั้งหลายที่เกิดขึ้นในเขตสถานีรถไฟบนขบวน หรือบริเวณที่ทำการของการรถไฟ ทั่วประเทศ ส่วนเขตอำนาจสอบสวนกองตำรวจรถไฟมีอำนาจสอบสวนคดีอาญาที่เกี่ยวข้องกับกิจการของการรถไฟ ซึ่งเป็นความผิดอาญาทั้งหลายที่ได้เกิด อ้าง หรือเชื่อได้ว่าเกิดในสถานีรถไฟบนขบวนรถไฟ หรือบริเวณที่ทำการของการรถไฟ โดยอำนาจการสอบสวนคดีอาญาของตำรวจรถไฟ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ในเขตกรุงเทพมหานคร และในจังหวัดอื่น

ในเขตกรุงเทพมหานคร ถ้าเหตุเกิด อ้าง หรือ เชื่อได้ว่าเกิดในกรุงเทพมหานคร หน่วยงานของกองตำรวจรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ กองกำกับการ 1 ทำการสอบสวนได้โดยไม่ต้องรอรับคำสั่งหรือคำอนุญาตของกรมตำรวจ

ในจังหวัดอื่น ถ้าเหตุเกิดขึ้นในจังหวัดอื่นนอกเขตกรุงเทพมหานคร จะทำการสอบสวนได้ต่อเมื่อได้รับคำสั่งหรืออนุญาตจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ หรือผู้รักษาการในตำแหน่ง หรือผู้รักษาการแทน หรือผู้ปฏิบัติราชการแทนงานของกองตำรวจรถไฟ แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะงาน และแบ่งส่วนราชการเป็นฝ่ายอำนวยการ (งานธุรการและกำลังพล งานการเงินและพัสดุ งานนโยบายและแผน) กับฝ่ายปฏิบัติการ ที่แบ่งออกเป็น 5 กองกำกับการ

บทบาทหน้าที่ของตำรวจรถไฟ คือ การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมรวมทั้งงานบริการ ซึ่งไม่ต่างกับ “ตำรวจโรงพัก” หรือ “ตำรวจท้องที่” เพียงแต่เขตอำนาจของตำรวจรถไฟคือ “บนขบวนรถไฟ” และที่นับเป็น “ท้องที่” ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกองกำกับการ 1 ประกอบด้วยสถานีตำรวจรถไฟ นพวงศ์ สถานีตำรวจรถไฟมักกะสัน และสถานีตำรวจรถไฟอนุรุดี รวมถึงพื้นที่ย่านรับ-ส่งสินค้าพลโยธิน

ส่วนอาณาบริเวณที่รับผิดชอบบนขบวนรถไฟในขณะที่ผู้โดยสารเดินทางอยู่บนพื้นที่จำกัด นับเป็นพื้นที่ที่เป็นระยะทางที่ “ยาว” บนขบวนรถไฟนับเป็นท้องที่เช่นกันโดยเป็นท้องที่ที่เคลื่อนไปเรื่อย ๆ

เมื่อเกิดเหตุอาชญากรรม เหตุร้าย หรือการต้องการความช่วยเหลือบนขบวนรถไฟ หากไม่มีผู้เข้ามาให้การดูแลคุ้มครอง ก็จะเป็นการเอายิ่งต่อผู้ที่ตกเป็นเหยื่อของอาชญากรรม

ตำรวจจะรายงานต่อผู้บังคับบัญชาแบบ Real-time ตั้งแต่ขึ้นไปปฏิบัติหน้าที่บนขบวน เดินทางถึงแต่ละสถานีตลอดจนถึงสถานีปลายทาง

ตำรวจรถไฟทำงานแบบครบคลุม คือ ขึ้นบนขบวนละ 2 คน ตามหลักของสายตรวจ เพื่อให้ความช่วยเหลือ หรือแก้ปัญหาใดที่อาจเกิดขึ้นกะทันหันได้ทัน

กิจการพิเศษ อันเป็นที่ภาคภูมิใจยิ่งของตำรวจรถไฟ ได้แก่ การถวายอารักขาความปลอดภัย แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ทุกพระองค์ เสด็จพระราชดำเนินโดยขบวนรถไฟพระที่นั่ง และเมื่อขบวนเสด็จผ่านทางตัดเส้นทางรถไฟ การเตรียมพร้อมสำหรับกิจการพิเศษ มีการวางแผนรูปแบบในการจัดขบวนถวายอารักขาและรักษาความปลอดภัยอย่างละเอียดถี่ถ้วน

นอกจากนี้ ตำรวจรถไฟยังมีภารกิจพิเศษในการรักษาความปลอดภัยแก่บุคคลสำคัญที่เดินทางเข้ามาในเขตพื้นที่รับผิดชอบของตำรวจรถไฟ หรือเดินทางโดยขบวนรถไฟด้วยเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟจะได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชาตามจุดตัดที่สำคัญ ๆ ร่วมภารกิจกับตำรวจพื้นที่ ในการเข้าไปถวายความปลอดภัย

# ผังหน่วยงาน

## กองบังคับการตำรวจรถไฟ

### ฝ่ายอำนวยการ บก.รฟ.

- ชุรการและกำลังพล
- การเงิน
- พัสดุ
- นโยบาย แผน และงบประมาณ
- ข่าว ความมั่นคง และเทคโนโลยีสารสนเทศ
- จิตอาสา
- นิติกร

กองกำกับการ 1  
ส.รฟ. นพวงศ์  
ส.รฟ. มีกะสัน  
ส.รฟ. ธนบุรี

กองกำกับการ 2  
ส.รฟ. อยุรยา  
ส.รฟ. นครสวรรค์  
ส.รฟ. ศิลาสัน

กองกำกับการ 3  
ส.รฟ. หัวหิน  
ส.รฟ. ช่างสง  
ส.รฟ. หาดใหญ่

กองกำกับการ 4  
ส.รฟ. สุวรรณภูมิ  
ส.รฟ. ฉะเชิงเทรา  
ส.รฟ. อรัญประเทศ

กองกำกับการ 5  
ส.รฟ. นครราชสีมา  
ส.รฟ. อุบลราชธานี  
ส.รฟ. หนองคาย

“

Railway Police Division has responsibility to maintain safety in the lives of passengers, both Thai and foreigners, and their properties. Moreover, the organization provides services with impartiality, equality, and transparency. Also, it directs, facilitates traffic affairs, provides Impressive services, and deters people from violating the laws and smuggling of illegal items that against the railway laws and regulations.

”

กองบังคับการตำรวจรถไฟ



# กองกำกับการ 1-5



## กองกำกับการ 1

เขตความรับผิดชอบ : พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและในเขตเส้นทางสายเหนือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออก รวมทั้ง เส้นทางรถไฟสายใต้ เฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเส้นทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย-แม่กลอง

กองกำกับการ 1 เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ ต่างจากกองกำกับการอื่น มีหน่วยงานในสังกัดรวม 3 สถานีตำรวจ ได้แก่

1. สถานีตำรวจรถไฟนพวงศ์
2. สถานีตำรวจรถไฟธนบุรี
3. สถานีตำรวจรถไฟมักกะสัน

มีอำนาจหน้าที่เพิ่มเติม คือ อำนาจสอบสวน ปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดทางอาญา บนขบวนรถไฟ ขบวนรถไฟไฟฟ้า และเขตพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย และความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง (กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการเป็นกองบังคับการหรือส่วนราชการอย่างอื่นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2552)



### สถานีตำรวจรถไฟกรุงเทพ

เขตความรับผิดชอบ : พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ย่านขนส่งสินค้าพลโยธิน เขตจตุจักร ตลอดแนวถนนกำแพงเพชร 1 และกำแพงเพชร 2 พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟในเส้นทางสายเหนือจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ถึงสุดเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่เส้นทางรถไฟย่านเฉพาะกรุงเทพมหานคร

สถานีตำรวจรถไฟกรุงเทพ ก่อกำกับการ 1 มีพื้นที่รับผิดชอบหลักคือ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) และพื้นที่ย่านพลโยธิน ปัจจุบัน คือ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

สถานีตำรวจรถไฟกรุงเทพ ก่อกำกับการ 1 ตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกับสถานีรถไฟ จึงถูกออกแบบมาให้มีอำนาจในการ “สอบสวน” หรือรับแจ้งความเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารรถไฟ ก่อนจะขยายไปสู่บุคคลทั่วไปด้วย

ผู้คนจำนวนมาก แจ้งเรื่องไม่มีค่าโดยสารรถไฟกลับบ้านก็จะเข้าสู่กระบวนการสอบสวนของตำรวจกองกำกับการ 1 ซึ่งสามารถรับรองให้ได้หากปลายทางที่ระบุ ตรงกับที่อยู่ในบัตรประชาชน เป็นการช่วยบรรเทาความเดือดร้อน



### สถานีตำรวจรถไฟธนบุรี

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ที่เป็นทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยและสถานีรถไฟเฉพาะในเส้นทางรถไฟสายใต้ในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่สะพานพระราม 6 ทิศตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาไปจนสุดเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่สถานีศาลาธรรมสพน์และตั้งแต่สถานีธนบุรีไปจนถึงสถานีชุมทางตลิ่งชัน รวมทั้งพื้นที่ที่เป็นทรัพย์สินของการรถไฟฯ และสถานีรถไฟ ตลอดเส้นทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย-แม่กลอง

ปี พ.ศ. 2443 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้สร้างรถไฟสายตะวันตกสายเพชรบุรี ต้นทางเริ่มที่ “สถานีบางกอกน้อย” บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณปากคลองบางกอกน้อย เป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางลงใต้หรือไปทางตะวันตก การเดินรถไฟจากสถานีบางกอกน้อยสายแรกไปสิ้นสุดที่สถานีเพชรบุรี เป็นระยะทาง 150 กิโลเมตร เปิดเดินครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2446 ซึ่งสั้นเลี้ยวรัชกาลที่ 5 เสด็จฯ ไปทรงเปิดสถานีในวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2446

ในช่วงปลายสงครามมหาเอเชียบูรพา ฝ่ายสัมพันธมิตรได้นำเครื่องบินมาทิ้งระเบิดบริเวณสถานีบางกอกน้อย สร้างความเสียหายครั้งใหญ่ต่อมารัฐบาลในสมัยจอมพลแปลก พิบูลย์สงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี จึงให้สร้างอาคารหลังใหม่ทดแทนที่ถูกทำลายไป โดยสร้างเป็นอิฐสีแดง มีหอนาฬิกา เปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2493 และใช้ชื่อสถานีนี้ว่า “สถานีธนบุรี”

สถานีตำรวจรถไฟธนบุรี มีพื้นที่หลักคือ สถานีธนบุรี สถานีวงเวียนใหญ่ เป็นจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารรถไฟที่มาจากกับขบวนรถชานเมืองสายตะวันตก จากแม่กลอง มหาชัย รวมถึงคนที่ที่มีที่พำนักอาศัยอยู่ในเขตปริมณฑล แต่ต้องเดินทางเข้าไปเย็นกลับเข้ามาทำงานที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้ ยังมีมีตลาดศาลาน้ำร้อน น้ำเย็น ซึ่งมีประชาชนมาจับจ่ายใช้สอยเป็นจำนวนมาก



### สถานีตำรวจรถไฟมักกะสัน

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางมักกะสัน รถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร เส้นทางรถไฟตั้งแต่หัวประแจอันนอกสุดด้านใต้ของสถานีมักกะสันถึงสถานีแม่น้ำ รวมถึงพื้นที่ขนถ่ายสินค้าลาดกระบัง

สถานีตำรวจรถไฟมักกะสัน มีพื้นที่หลักคือ สถานีรถไฟมักกะสัน สถานีบรรจและแยกสินค้า ล่องไอซีดี ลาดกระบัง รวมถึงคนที่ที่มีที่พำนักอาศัยอยู่ในเขตปริมณฑล แต่ต้องเดินทางเข้าไปเย็นกลับเข้ามาทำงานที่กรุงเทพฯ เช่น ปราชินบุรี ฉะเชิงเทรา หัวตะเข้ หัวหมาก

ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ตั้งแต่บริเวณสถานีมักกะสันถึงสถานีอรัญประเทศ เส้นทางจากสถานีมักกะสันถึงสถานีแม่น้ำ นอกจากนั้น ตำรวจรถไฟมักกะสัน ยังมีเขตพื้นที่รับผิดชอบเป็นย่านโรงงานมักกะสันบนพื้นที่ 435 ไร่

ด้วยเขตรับผิดชอบอยู่ในสถานีบรรจและแยกสินค้า ล่องไอซีดี ลาดกระบัง บนพื้นที่ 648 ไร่ สถานีตำรวจรถไฟมักกะสัน ยังได้เคยจับกุมการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย รวมถึงการลักลอบขนไม้หวงห้าม และการส่งพระพุทธรูปและศิลปวัตถุโบราณครั้งใหญ่ออกนอกราชอาณาจักร ในปี พ.ศ. 2549 อีกด้วย





## กองกำกับการ 2

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และในเขตเส้นทางรถไฟสายเหนือทั้งหมด

พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน : กรุงเทพมหานคร จังหวัดปทุมธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน และจังหวัดเชียงใหม่

พื้นที่ภาคเหนือ กองกำกับการ 2 มีความโดดเด่นในการเฝ้าระวังจับกุมพ่อค้าลักลอบขนยาเสพติด โดยที่สถานีศิวาสานมีชุดตรวจค้นเฉพาะในการกดดันและสุ่มตรวจยาเสพติด

ในระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมา ตำรวจรถไฟสามารถจับกุมการลักลอบขนยาเสพติดได้คราวละหลายแสนเม็ด ซึ่งเป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง และการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมในเรื่องยาเสพติดและบุคคลต่างด้าวที่หลบหนีเข้ามาในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี พ.ศ. 2565 ที่เกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 จึงมีการเพิ่มความถี่ในการปฏิบัติหน้าที่บนขบวน

ทั้งนี้ในสถิติปี พ.ศ. 2563 ตำรวจรถไฟจับกุมผู้ลักลอบหลบหนีเข้าเมืองจำนวน 913 คน ปี พ.ศ. 2562 จำนวน 2,199 คน ปี พ.ศ. 2561 จำนวน 4,377 คน และผู้ต้องหาในกลุ่มของความผิดเกี่ยวกับ พ.ร.บ.คนเข้าเมืองในปี พ.ศ. 2560 ถึง 9,840 คนด้วยกัน



### สถานีตำรวจรถไฟอยุธยา

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายเหนือจากสถานีกรุงเทพถึงสถานีชุมทางบ้านภาชี ตรงประแจอันนอกสุดด้านเหนือ

พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน : จังหวัดกรุงเทพมหานคร จังหวัดปทุมธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สถานีบางปะอิน ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟอยุธยา มีความสำคัญยิ่งในเชิงประวัติศาสตร์ เนื่องจากเป็นปลายทางการเสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟ โดยขบวนรถไฟพระที่นั่งของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 และสมเด็จพระศรีพระรัตนวรมหาราชินีนาถพระบรมราชชนนีพันปีหลวง ในพระราชพิธีเปิดการเดินทางขบวนรถไฟหลวงสายแรกในราชอาณาจักรสยาม เส้นทางกรุงเทพ-กรุงเก่า เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 ซึ่งต่อมานับให้เป็นวันสถาปนากิจการรถไฟไทยและการรถไฟแห่งประเทศไทย

พระนครศรีอยุธยายังเป็นจุดหมายปลายทางของขบวนรถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์ ซึ่งจัดขึ้นโดยการรถไฟฯ ในโอกาสสำคัญ เช่น วันพ่อ หรือ วันแม่แห่งชาติ หรือวันสถาปนากิจการรถไฟ ซึ่งมีนักท่องเที่ยวให้ความสนใจอย่างท่วมท้นในทุกปี



### สถานีตำรวจรถไฟนครสวรรค์

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายเหนือจากสถานีชุมทางบ้านภาชีตรงประแจอันนอกสุดด้านเหนือถึงสถานีพิษณุโลก ตรงประแจอันนอกสุดด้านเหนือ

พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน : จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดพิษณุโลก

สถานีพิษณุโลก ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟนครสวรรค์นั้น ถูกกำหนดให้เป็นเส้นทางผ่านสำคัญในเส้นทางรถไฟสายเหนือมาตั้งแต่ 100 ปีก่อน ในช่วงที่จักรวรรดินิยมอังกฤษและฝรั่งเศสกำลังแผ่อิทธิพลมาในบริเวณภาคเหนือตอนกลางของประเทศไทย โดยรัชกาลที่ 5 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้รัฐบาลสยามส่งคนไปสำรวจเส้นทางรถไฟสายเหนือด้วยตนเอง และเลือกสร้างเส้นทางรถไฟสายที่ 4 ตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือจากปากน้ำโพ ผ่านพิษณุโลก อุตรดิตถ์ ลำปาง ลำพูน ถึงเชียงใหม่

ส่วนสถานีนครสวรรค์ เป็นสถานีรถไฟชั้น 1 อยู่ห่างจากสถานีกรุงเทพเป็นระยะทาง 245.78 กิโลเมตร ตั้งอยู่ตำบลหนองปลิง อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ เดิมสถานีนครสวรรค์มีชื่อว่า สถานีหนองปลิง ต่อมาได้มีการย้ายสถานีรถไฟประจำจังหวัดนครสวรรค์ จากสถานีปากน้ำโพมาอยู่ที่สถานีหนองปลิง จึงได้เปลี่ยนชื่อเป็นสถานีนครสวรรค์



### สถานีตำรวจรถไฟคิลาลาอาสน์

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายเหนือจากสถานีพิษณุโลกตรงประแจอันนอกสุดด้านเหนือ ถึงสถานีเชียงใหม่ รวมทั้งทางแยกจากสถานีชุมทางบ้านดารา ถึงสถานีสวรรคโลก

พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน : จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดแพร่ จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน และจังหวัดเชียงใหม่

สถานีรถไฟในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟคิลาลาอาสน์ ประกอบไปด้วยสถานีสำคัญอย่างสถานีคิลาลาอาสน์ ที่เปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2501 เพื่อจุดประสงค์ในการตัดขบวนรถไฟขึ้นภาคเหนือ การรถไฟฯ พยายามผลักดันสถานีคิลาลาอาสน์ ในปี พ.ศ. 2549 ให้เป็นศูนย์ Container Yard เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ จนถึงปัจจุบันสถานีคิลาลาอาสน์เป็นย่านสับเปลี่ยนรถไฟ ย่านสินค้า และเป็นศูนย์รวบรวมตู้สินค้าภาคเหนือ

สถานีรถไฟในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟคิลาลาอาสน์ ยังรวมถึงสถานีอุตรดิตถ์ ที่มีการปรับอาคารสถานีรถไฟเก่าเป็นอาคารแสดงและจำหน่ายสินค้า OTOP และกองสวัสดิการสังคมเทศบาลเมืองอุตรดิตถ์ นอกจากนี้ ยังมีสถานีเด่นชัย ซึ่งเป็นสถานีรถไฟประจำจังหวัดแพร่ และสถานีบ้านปิน ที่ทรงคุณค่าทางสถาปัตยกรรมแบบบาวาเรียนผสมผสานสถาปัตยกรรมไทย ที่สร้างขึ้นตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 และยังมีสถานีนครลำปาง ซึ่งเป็นสถานีรถไฟประจำจังหวัดลำปาง รวมถึงสถานีเชียงใหม่ จุดสิ้นสุดปลายทางของรถไฟสายเหนือ ซึ่งเปิดเดินรถตั้งแต่ปี พ.ศ. 2464 และรองรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เดินทางหลังไหลมาอย่างยาวนานจนถึงปัจจุบัน



### กองกำกับการ 3

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดเส้นทางรถไฟสายใต้ เริ่มตั้งแต่สถานีศาลาธรรมสพน์ ตลอดเส้นทางรถไฟสายใต้ไปจนถึงสถานีสุโข-ลก รวมทั้งเส้นทางรถไฟที่เป็นชุมทางรถไฟสายใต้ ดังนี้

1. ชุมทางหนองปลาตูกถึงสถานีสุพรรณบุรีและสถานีน้ำตก
2. ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ถึงสถานีศรีรัษนิคม
3. ชุมทางทุ่งสงถึงสถานีนครศรีธรรมราชและสถานีกันตัง
4. ชุมทางเขาชุมทองถึงสถานีนครศรีธรรมราช
5. ชุมทางหาดใหญ่ถึงสถานีป่าตองเบซาร์
6. ชุมทางหาดใหญ่ถึงสถานีสงขลา พื้นที่บนขบวนสายใต้ ตั้งแต่สถานีกรุงเทพ ถึงสถานีสุโข-ลก รวมทั้งชุมทางต่าง ๆ ในเส้นทางรถไฟสายใต้ด้วย

กองกำกับการ 3 หรือสายใต้ ดูแลพื้นที่ตั้งแต่ศาลาธรรมสพน์ไปถึงสุโข-ลก มีสถานีย่อย 3 สถานี คือ สถานีหัวหิน ชุมทางทุ่งสง และชุมทางหาดใหญ่ โดยสภาพแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน สถานีหัวหินกับชุมทางทุ่งสงมีความเสี่ยงน้อยกว่า ในเรื่องของชีวิตร่างกาย เหตุที่เกิดมักเป็นเหตุทั่วไป เช่น ลักทรัพย์ ทะเลาะวิวาท ในขณะที่ชุมทางหาดใหญ่และสุโข-ลก จะค่อนข้างต่างไป เนื่องจากพื้นที่อยู่ใน 3 จังหวัดชายแดนใต้

วิถีชีวิตของตำรวจรถไฟบนขบวน จะพกพาอาวุธขึ้นไปด้วย เพื่อป้องกันเหตุ โดยจะสวมเครื่องแบบชุดสีเขียวเพื่อสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งไม่ได้ทำให้ผู้โดยสารตื่นกลัวแต่กลับทำให้ผู้โดยสารรู้สึกปลอดภัย และมีการเข้ามาทักทายเสมอ มีการทักทายแบบภาษาท้องถิ่น เช่น ภาษายาวี

กองกำกับการ 3 หรือสายใต้ ดูแลรับผิดชอบบนขบวนวันละราวกว่า 60 ขบวน ทั้งขบวนยาวตั้งแต่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ถึงสุโข-ลก และระหว่างนั้น ยังมีขบวนท้องถิ่นย่อยต่าง ๆ เช่น ชุมทางหาดใหญ่ไปยังสุราษฎร์ธานี ชุมทางหาดใหญ่ลงไปยังสุโข-ลก ประกอบไปด้วยทั้งประเภทรถด่วนพิเศษ รถด่วน รถเร็ว และรถท้องถิ่น เป็นต้น

การวางระเบิดทางรถไฟ มักเกิดขึ้นในเส้นทางสายใต้ กระทั่งในช่วงต้นปี พ.ศ. 2566 ที่ผ่านมามีจุดที่ตกเป็นเป้าหมายให้คนร้ายลอบยิงหรือวางระเบิดถึง 7 - 8 จุด ไม่ว่าจะเป็นสถานีข้างให้ สถานีเทพา ช่วงสะพานข้ามแม่น้ำก่อนเข้าสถานียะลา ซึ่งคนร้ายนำระเบิดแสวงเครื่องไปฝังไว้ใต้ทางรถไฟ ซึ่งโชคดีที่ได้มีการตรวจพบเสียก่อน และหยุดขบวนรถไฟไว้ได้ทันโดยการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารไปขึ้นรถไฟอีกขบวนหนึ่งแทน ตลอดจนเข้าเคลียร์พื้นที่ในบริเวณภาคใต้อันเป็นจุดที่ตำรวจพื้นที่ หรือทหารพรานเข้าไปตั้งเป็นจุดเฉพาะกิจอยู่แล้ว ล้วนเป็นจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดวินาศกรรม คนร้ายที่ลอบยิงมักเป็นคนที่ย่านาญในพื้นที่ ทั้งมีการใช้วิธีข่มขู่ขบวนรถไฟจากระยะ 100 เมตร โดยมีบ้านเรือนประชาชนเป็นฉากหลัง ยากต่อการที่จะยิงต่อสู้กลับไปจากบนขบวนรถไฟ

เมื่อเกิดเหตุระเบิด จะมีการดำเนินการประสานในภาพรวม ทั้งทางทหารและทางฝ่ายปกครอง ที่เข้าไปบูรณาการจัดการปัญหาในแต่ละครั้ง นับเป็นหนึ่งในพื้นที่ที่ตำรวจรถไฟต้องทำงานอย่างหนักและทุ่มเท



### สถานีตำรวจรถไฟหัวหิน และหน่วย กอ.ปภ.97 บ.ภ.รฟ.

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ที่เป็นทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยจากสถานีศาลาธรรมสพน์ถึงสถานีประจวบคีรีขันธ์ ตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้ รวมทั้ง ทางแยกสถานีชุมทางหนองปลาดุก ถึงสถานีสุพรรณบุรี และสถานีน้ำตกพื้นที่บนขบวนรถไฟ ตั้งแต่สถานีกรุงเทพถึงสถานีประจวบคีรีขันธ์ รวมทั้งทางแยกชุมทางหนองปลาดุก ถึงสถานีสุพรรณบุรี และสถานีน้ำตก

สถานีตำรวจรถไฟหัวหิน มีพื้นที่รับผิดชอบตั้งแต่สถานีศาลาธรรมสพน์ถึงสถานีประจวบคีรีขันธ์ และสายตะวันตกทั้งหมด รวมระยะทางกว่า 628 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 6 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ กาญจนบุรี และสุพรรณบุรี รับผิดชอบขบวนรถไฟทั้งสิ้น 28 ขบวน มีสถานีหัวหิน เป็นสถานีประวัติศาสตร์ และเป็นสถานีรถไฟที่มีความงดงามที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ เป็นแลนด์มาร์กที่สำคัญของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ที่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้ความสนใจ

### สถานีตำรวจรถไฟทุ่งสง

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายใต้ จากสถานีประจวบคีรีขันธ์ตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้ ถึงสถานีพัทลุง ตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้ รวมทั้งทางแยกสถานีชุมทางทุ่งสง ถึงสถานีกันตัง สถานีชุมทางเขาชุมทอง ถึงสถานีนครศรีธรรมราช

พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน : จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดชุมพร จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดตรัง และจังหวัดพัทลุง

เส้นทางในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟทุ่งสงที่ต้องผ่านช่องทางต่าง ๆ ต้องผ่านร้อนผ่านหนาวในการป้องกันภัยจากการลอบวางระเบิดของคดียา โดยเฉพาะในบริเวณระหว่างสถานีช่องเขาและสถานีร่อนพิบูลย์ หลักกิโลเมตรที่ 771/13 บริเวณปากอูโมงค์ด้านสถานีร่อนพิบูลย์ จังหวัดนครศรีธรรมราช เคยเกิดเหตุการณ์ปล้นรถขบวนเงินที่ทำให้สูญเสียเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟไปถึง 7 นาย

### สถานีตำรวจรถไฟหาดใหญ่

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายใต้ จากสถานีพัทลุงตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้ถึงสถานีสุโขทัย-ลก รวมทั้งทางแยกจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ ถึงสถานีปาดังเบซาร์ และสถานีชุมทางหาดใหญ่ ถึงสถานีสงขลา

พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน : จังหวัดพัทลุง จังหวัดสงขลา จังหวัดปัตตานี จังหวัดยะลา และจังหวัดนราธิวาส

สถานีชุมทางหาดใหญ่เป็นสถานีรถไฟชั้น 1 ของทางรถไฟสายใต้ ซึ่งจากจุดนี้ ทางรถไฟจะแยกออกเป็น 2 สาย คือสายที่มุ่งหน้าไปยังปลายทางที่สถานีสุโขทัย-ลก ติดชายแดนประเทศมาเลเซียด้านรัฐกลันตัน และอีกสายที่มุ่งหน้าไปบัตเตอร์เวิร์ธประเทศมาเลเซีย

สถานีตำรวจรถไฟหาดใหญ่รับผิดชอบในเส้นทางรถไฟสายใต้ตั้งแต่สถานีพัทลุงถึงสถานีสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส และตลอดเส้นทางรถไฟจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ถึงสถานีปาดังเบซาร์ และจากเส้นทางสถานีหาดใหญ่ถึงสถานีสงขลา รวมระยะทาง 342 กิโลเมตร มีสถานีรถไฟในพื้นที่ที่รับผิดชอบ จำนวน 40 สถานี





#### กองกำกับการ 4

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และในเขตเส้นทางรถไฟสายตะวันออก จากสถานีมีกเกะสัน ตรงประแจอินออกสุดด้านใต้ เป็นต้นไป

พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน : กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดนครนายก จังหวัดสระบุรี จังหวัดปราจีนบุรี และจังหวัดสระแก้ว



กองกำกับการ 4 สายตะวันออก ส่วนใหญ่เป็นรถไฟสายสั้น สามารถเดินทางไป-กลับภายใน 1 วัน ขบวนรถไฟจะหยุดเดินทางเวลา 20.00 น. ไม่ได้มีรถวิ่งทั้งคืนเหมือนสายอื่น ๆ ลักษณะอาชญากรรมหรือเหตุที่เกิดขึ้น จึงมีความแตกต่างกับเขตรับผิดชอบอื่นของตำรวจรถไฟ

ขบวนรถท้องถิ่นในสายตะวันออกขบวนแรกที่วิ่งเข้ากรุงเทพฯ นับตั้งแต่เข้ามิต เวลา 05.00 น. ตอนเย็นมีผู้โดยสารเดินทางจำนวนมาก รวมถึงนักเรียน มักมีเหตุทะเลาะวิวาทระหว่างกลุ่มนักเรียนเทคนิค ตำรวจรถไฟในเส้นทางจึงจำเป็นต้องทำการป้องกันเหตุ ประสานงานกับตำรวจภูธรเมืองฉะเชิงเทรา ในการร่วมมือกันป้องกันเหตุ ระวังเหตุ จับกุม ตรวจค้นอาวุธ เนื่องจากเป็นเหตุที่อาจกระทบผู้โดยสารได้

สายตะวันออกยังเป็นเส้นทางที่ติดจังหวัดชายแดนที่อรัญประเทศ เหตุที่มักพบเห็น คือ การลักลอบขนส่งผิดกฎหมาย หลบเลี่ยงภาษี หรือลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย

ตำรวจรถไฟจะทำงานร่วมกับพนักงานห้ามล้อของการรถไฟฯ ซึ่งปกติจะมีการตรวจตัวกับตรวจบัตรประชาชนคู่ไปด้วยกันเสมอ สามารถสกัดผู้ลักลอบเข้าเมืองได้จากการไม่แสดงบัตรประชาชน ในขณะที่ของหนีภาษีนั้นมักซุกซ่อนมากับสัมภาระ ซึ่งพบได้จากการตรวจสุ่ม บวกกับประสบการณ์ที่สามารถมองจากรูปร่างหน้าตา แล้วรู้ว่าเป็นต่างชาติ ซึ่งไม่ใช่คนไทย

ทั้งนี้ ตั้งแต่เริ่มก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางนี้ ซึ่งมีสถานีชุมทางที่เป็นที่ตั้งของหลายหน่วยงาน มีพื้นที่กว้างทำให้เกิดเหตุคนร้ายลักทรัพย์สินค้าที่ใช้ออกสร้างทางรถไฟ ทำให้เกิดความเสียหาย กรณีดังกล่าวทำให้จำเป็นต้องมีการจัดชุดสวตรกลางคืนเพื่อป้องกันการเกิดเหตุอีกด้วย



**สถานีตำรวจรถไฟสุวรรณภูมิ**

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ ตั้งแต่สถานีรถไฟฟ้าพญาไท ถึงสถานีสุวรรณภูมิ

สถานีตำรวจรถไฟสุวรรณภูมิ มีที่ตั้งอยู่ในสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ มักกะสัน ดูแลรับผิดชอบบนขบวนรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ในเส้นทางจากสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ พญาไทถึงสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ สุวรรณภูมิ และบริเวณพื้นที่ของสถานี ทั้ง 8 สถานี คือ พญาไท ราชปรารภ มักกะสัน รามคำแหง หัวหมาก บ้านทับช้าง ลาดกระบัง และสุวรรณภูมิ



**สถานีตำรวจรถไฟฉะเชิงเทรา**

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางสายตะวันออก จากสถานีมักกะสัน ตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้ถึงสถานีบ้านพลูดาวหลวง และสถานีชุมทางคลองสิบเก้า ตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้รวมทั้ง ทางแยกจากสถานีศรีราชา ถึงสถานีแหลมฉะเชิงเทรา และจากสถานีชุมทางเขาชีจรรย์ถึงสถานีมาบตาพุด

พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน : จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง

สถานีชุมทางฉะเชิงเทราในเขตความรับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟฉะเชิงเทรา เป็นสถานีรถไฟชั้น 1 บนทางรถไฟสายตะวันออก เป็นจุดรับส่งผู้โดยสาร ถึงสถานีอิฐประทุ จังหวัดสระแก้ว และสถานีบ้านพลูดาวหลวงอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี สถานีชุมทางฉะเชิงเทรายังเป็น 1 ใน 10 ของสถานีรถไฟขนาดใหญ่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเป็นสถานีที่มีขบวนรถสินค้าจอดหลายขบวนเพื่อเปลี่ยนเส้นทาง

สถานีชุมทางฉะเชิงเทรายังเป็นจุดรับ-ส่งนักท่องเที่ยวโดยสารทางรถไฟ ที่นิยมมาท่องเที่ยวแบบไม่ไกลจากกรุงเทพฯ โดยมีทั้งสถานที่ท่องเที่ยวเชิงศาสนา วัฒนธรรม วัฒนาอาราม ชุมชนตลาดและทิวทัศน์ทางธรรมชาติที่สวยงาม



**สถานีตำรวจรถไฟอรัญประเทศ**

เขตความรับผิดชอบ : พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายตะวันออกจากสถานีอิฐประทุชุมทางคลองสิบเก้าด้านใต้ ถึงสถานีอิฐประทุรวมถึงสถานีชุมทางแก่งคอย ตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้

พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน : จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดนครนายก จังหวัดสระบุรี จังหวัดปราจีนบุรี และจังหวัดสระแก้ว

พื้นที่รับผิดชอบภาคพื้นดินตามเส้นทางรถไฟของสถานีตำรวจรถไฟอรัญประเทศ ได้แก่ เส้นทางรถไฟและสถานีรถไฟจากสถานีด่านพรมแดนบ้านคลองลึก ถึงสถานีชุมทางคลองสิบเก้า ระยะทาง 175 กิโลเมตร รวม 18 สถานี 13 ป้ายหยุดรถ

เดิมมีการเปิดเส้นทางรถไฟระหว่างไทย-กัมพูชาแต่ถูกยกเลิกไปในปี พ.ศ. 2517 ซึ่งปัจจุบันระบบรางและสถานีได้มีการพัฒนาจนมีความพร้อมสำหรับเปิดเส้นทางรถไฟ เชื่อมต่อทั้ง 2 ประเทศ เปิดเดินรถไฟระหว่างไทย-กัมพูชา เชื่อมต่อรถไฟระหว่างอำเภออรัญประเทศ ที่สถานีรถไฟชั่วคราวบ้านคลองลึกข้ามสะพานคลองลึกข้ามคลองพรหมโหดไปยังสถานีกรุงเก่าเขต ราชอาณาจักรกัมพูชา และเปิดเดินรถไฟไปยังเมืองศรีโสภณและกรุงพนมเปญในอนาคต เพิ่มความสะดวกให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยวมากขึ้น



## กองกำกับการ ๕



### กองกำกับการ 5

เขตความรับผิดชอบ : เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และในเขตเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน : จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย



กองกำกับการ 5 สายอีสาน ซึ่งเป็นเส้นทางสายยาวผ่านธรรมชาติที่สวยงาม ก็จะเป็นอีกเส้นทางที่นักท่องเที่ยวเลือกเดินทางโดยรถไฟ ติดกับชายแดนประเทศลาวที่ช่องเม็กและจังหวัดหนองคาย ในขณะที่จังหวัดนครราชสีมา ก็เป็นจุดหมายปลายทางที่มีสถานที่ท่องเที่ยวมากมาย จุดหมายจังหวัดนครราชสีมาห่างจากกรุงเทพฯ กว่า 200 กิโลเมตร จังหวัดอุบลราชธานี 500 กว่ากิโลเมตร และขยับออกไปก็ไกลหน่อย คือ จังหวัดหนองคาย 600 กว่ากิโลเมตร การเดินทางบนเส้นทางนี้ จะเต็มไปด้วยบรรยากาศความเป็นมิตรของคนอีสาน ที่มีความน่ารักเป็นกันเอง

ในประวัติศาสตร์การทำงานของตำรวจรถไฟกองกำกับการ 5 มีความโดดเด่นในเรื่อง การตรวจสอบบุคคลตามหมายจับ โดยเป็นหน่วยแรกที่มีการเริ่มวิธีการจับกุมผู้ต้องหาตามหมายจับบนขบวนรถไฟอย่างเป็นทางการเป็นระบบตั้งแต่วันที่ พ.ศ. 2554 เป็นต้นมา และมีการถ่ายทอดให้ทุกหน่วยดำเนินการ



### สถานีตำรวจรถไฟนครราชสีมา

**เขตความรับผิดชอบ :** เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ จากสถานีชุมทางบ้านภาชี ตรงประแจฉั่นนอกสุดด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือถึงสถานีนครราชสีมา ตรงประแจฉั่นนอกสุดด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งทางแยกจากสถานีชุมทางแก่งคอย สถานีลำานารายณ์ สถานีชุมทางบัวใหญ่

**พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน :** จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดชัยภูมิ และจังหวัดนครราชสีมา

ทางรถไฟสายมณฑลนครราชสีมา นับเป็นทางรถไฟสายแรกที่มีการก่อสร้างขึ้นในสยาม ในวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 เสด็จพระราชดำเนินพร้อมด้วยสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชสยามมกุฎราชกุมาร (เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ) มาประกอบพิธีกระทำฤกษ์ เริ่มทำทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา

ในรัชสมัยรัชกาลที่ 5 เมืองนครราชสีมา นับเป็นแหล่งอำนาจการค้าขายที่สำคัญ โดยมีสินค้าเข้ามาจากช่องทางหัวเมืองด้านตะวันออก โดยสินค้าที่ส่งระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองเหล่านี้ ล้วนผ่านช่องทางนครราชสีมาทั้งสิ้น

การก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ในยุคนั้น เป็นไปด้วยความยากลำบาก อันเนื่องมาจากพื้นที่ส่วนใหญ่ที่ก่อสร้างเป็นป่าเปลี่ยว บนพื้นที่ดอนสลบกับแอ่งซึ่งแห้งแล้ง และเมื่อการสร้างทางรถไฟสายแรกของสยามสำเร็จนี้ถือเป็นจุดเปลี่ยนการคมนาคมที่สำคัญของคนไทยที่แต่เดิมอาศัยเกวียนและช้างม้าในการเดินทางขนส่ง



### สถานีตำรวจรถไฟอุบลราชธานี

**เขตความรับผิดชอบ :** เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ จากสถานีนครราชสีมาตรงประแจฉั่นนอกสุดด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ถึงสถานีอุบลราชธานี

**พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน :** จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี

หลังการก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมาแล้วเสร็จและเปิดการเดินรถในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2443 จนถึงปี พ.ศ. 2460 จึงได้เริ่มทำการก่อสร้างทางรถไฟต่อไปยังสถานีอุบลราชธานี แต่เดิมสถานีอุบลราชธานีนี้มีชื่อว่า “สถานีวารินทรี” เนื่องจากตั้งอยู่ในท้องที่อำเภอวารินชำราบ จนถึงปี พ.ศ. 2485 จึงได้เปลี่ยนชื่อจากสถานีวารินทรีเป็น “สถานีอุบลราชธานี”

การเริ่มก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือมีเหตุผล ทั้งในด้านเศรษฐกิจ และด้านความมั่นคงของประเทศ ช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งผู้คนและสินค้าระหว่างเมืองหลวง

ผลของการสร้างทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้ประเทศไทยเกิดความเปลี่ยนแปลงทั้งทางเศรษฐกิจ และสังคม ผู้คนเดินทางไปต่างพื้นที่มากขึ้น ปริมาณและประเภทสินค้าที่เข้าและออกจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพิ่มมากขึ้น จังหวัดหรือพื้นที่ที่เป็นทางผ่านกลายเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งและกระจายสินค้า วิถีชีวิตของผู้คนอีสานเปลี่ยนแปลงจากการทำเกษตรเพื่อบริโภคในครัวเรือนกลายเป็นการผลิตเพื่อขาย และมีอาชีพใหม่ ๆ เกิดขึ้น



### สถานีตำรวจรถไฟหนองคาย

**เขตความรับผิดชอบ :** เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ตั้งแต่สถานีชุมทางถนนจิระ ตรงประแจฉั่นนอกสุดด้านเหนือถึงสถานีหนองคาย

**พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน :** จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย

สถานีหนองคายในเขตความรับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟหนองคาย ซึ่งเป็นสถานีรถไฟปลายทางของขบวนรถไฟโดยสารภายในประเทศในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน เป็นสถานีสุดท้ายก่อนออกจากเขตประเทศไทย และเป็นสถานีประจำจังหวัดหนองคาย มีจำนวนย่านทางรถไฟถึง 4 ทาง สถานีหนองคายยังเป็นสถานีรถไฟในเส้นทางรถไฟสายหนองคาย - ท่านาแล้ง (เวียงจันทน์) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางรถไฟผ่านทวีปเอเชียขององค์การสหประชาชาติ และเป็นสถานีหนึ่งในโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ - หนองคาย

# เทคโนโลยีฐานข้อมูลขนาดใหญ่ เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าจับกุม

“

In order to solve problems on insufficient personnel, Former Commandant of the Railway Police Division, has initiated policies on creating software to be used as a tool for the Central Investigation Bureau to arrest criminals, according to the warranty of arrest. Even if it is out of sight, the software is able to detect criminals successfully at different points in the route which is responsible by railway police officers.

”



เพื่อเป็นการแก้ปัญหากำลังพลไม่เพียงพอ อดีตผู้บังคับการตำรวจรถไฟ จึงริเริ่มนโยบายในการผลิตซอฟต์แวร์ เพื่อเป็นเครื่องมือของหน่วยสอบสวนกลางที่สามารถจะตรวจจับคนร้ายที่มีหมายจับได้สำเร็จ ณ จุดต่าง ๆ ในเส้นทางรับผิดชอบของตำรวจรถไฟ



ช่วงปี พ.ศ. 2554 ซึ่งเป็นช่วงยุคเปลี่ยนผ่านพัฒนาการของระบบโทรศัพท์ พล.ต.อ.วินัย ทองสอง รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ซึ่งเป็นผู้ดูแลงานการสืบสวนสอบสวนในขณะนั้นได้เริ่มมีการผลิตซอฟต์แวร์ชื่อว่า PDC (Police Data Center) เพื่อเสริมกำลังการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งต่อมากลายเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การนำซอฟต์แวร์ไปปรับใช้โดยตำรวจรถไฟสามารถสร้างผลงานในการจับกุมผู้ร้ายได้เป็นอันดับหนึ่งของประเทศในบรรดาหน่วยงานตำรวจทั้งหมด

หากย้อนเวลาไปก่อนหน้าที่ยังไม่มีสมาร์ทโฟน พล.ต.อ.วรพงษ์ ชิวปรีชา อดีตรองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาตินำใช้การสื่อสารทำงานผ่านระบบ SMS ในโทรศัพท์มือถือมาใช้ โดยต่อมา พล.ต.ต.ธวัช บุรานนท์ รองผู้บัญชาการ



ตำรวจสอบสวนกลาง ก็ปรับปรุงพัฒนาระบบมาประยุกต์ใช้กับงานของตำรวจรถไฟ โดยเริ่มที่สถานีตำรวจรถไฟนครราชสีมาเป็นแห่งแรกถัดจากระบบ SMS มีการพัฒนาระบบที่เรียกว่า CCOC (Command and Control Operation Center)

ในโครงการบริหารจัดการติดตามจับกุมผู้ต้องหาตามหมายจับ โดยศูนย์ปฏิบัติการสั่งการและควบคุม มีการรวมข้อมูลผู้กระทำความผิด ผู้มีหมายจับ อาชญากรรมอยู่ในห้อง CCOC ของแต่ละหน่วย เป็นการดำเนินตามนโยบายการบริหารจัดการหมายจับเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมาย นับเป็นมาตรการสำคัญในการป้องกันเหตุในแนวทางหนึ่ง

ทั้งนี้ เนื่องจากผู้กระทำความผิด ซึ่งมีหมายจับแล้ว ยังไม่ได้ถูกจับกุม หรือไม่ถูกดำเนินคดี มักจะกระทำความผิดซ้ำอีก การฟื้นฟูให้ทุกหน่วยที่มีอำนาจในการสืบสวนจับกุมในทุกพื้นที่อัปเดตข้อมูล บริหารจัดการในระบบดังกล่าว โดยที่ผู้ปฏิบัติงานเข้าถึงระบบได้โดยง่าย ในการตรวจสอบบุคคล ตรวจสอบผู้มีหมายจับ เป็นอีกก้าวที่สำคัญในระบบการทำงานของตำรวจ

ระบบฐานข้อมูลที่ได้รับการพัฒนาในเวลาต่อมาที่ชื่อว่า PDC นำโดย พล.ต.อ.วิชัย ทองสอง ได้ทำการตรวจเช็คข้อมูลให้แบบ 24 ชั่วโมง ทำให้ตำรวจแต่ละหน่วยทราบสถานะของแต่ละหมายจับ ลดการเสี่ยงในการตัดสินใจจับกุม ผู้ต้องหาที่หมายหลุดไปแล้ว ช่วยร่นระยะเวลาในการประสาน ติดต่อ เพื่อเช็คหรือขอข้อมูลของแต่ละหน่วย

PDC เป็นระบบที่รวบรวมกลุ่มของตำรวจฝ่ายสืบสวนทั่วประเทศ ที่ส่งเสริมผลักดันให้การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจประสบผลสำเร็จ สร้างความแข็งแกร่งให้กับเครือข่ายที่มีตำรวจ จนมีการเรียกแทนด้วยความเป็นหนึ่งเดียวกันว่าเป็น “ทีม Police Thailand” คือไม่มีการแบ่งแยกหน่วยงาน มีความเป็นหนึ่งเดียวกัน

ในการประยุกต์ใช้ข้อมูลในการเฝ้าระวังผู้กระทำความผิดของตำรวจรถไฟ ผู้บังคับการตำรวจรถไฟได้เซ็น MOU กับผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการนำเอาข้อมูลผู้โดยสารที่ซื้อตั๋ว จองตั๋วโดยสาร โยงกับฐานข้อมูลทางอาชญากรรมและข้อมูลของผู้มีหมายจับ เป็นระบบที่เอื้อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถเช็คข้อมูลจาก Server ได้อย่างสะดวก เรียกว่าให้คอมพิวเตอร์ของ 2 หน่วยงานคุยกันและมีความ Alert ในการใช้งาน

ตัวอย่างผลสำเร็จจากการนำระบบฐานข้อมูลมาใช้ได้แก่การจับกุมผู้ลักลอบขนยาเสพติดบนเส้นทางรถไฟในปี พ.ศ. 2565 จากการสุ่มตรวจการเดินทางของผู้โดยสารรายเดิมติด ๆ กันในเส้นทางเดิม ชุดตรวจค้นบนขบวนที่ได้ตั้งไว้ที่สถานีสีลาอาสน์ได้สุ่มตรวจ จับกุมได้พร้อมของกลางยาบ้า 8,768 เม็ด บนขบวนรถด่วนพิเศษที่ 14 เส้นทางเชียงใหม่-กรุงเทพฯ

เมื่อมีการนำตัวไปสอบขยายผล พบว่าผู้โดยสารมีพฤติกรรมเดินทางสม่ำเสมอจาก จังหวัดลพบุรี เพื่อไปเช็กของที่ชายแดนภาคเหนือ จึงมีการประสานไปยังชุดสกัดกั้นและปราบปรามยาเสพติดตำรวจภูธรภาค 5 ทำการตรวจค้นที่ฐานแม่พริก จังหวัดลำปาง พบยาบ้าอีก 3,490,000 เม็ด ซึ่งขนล่อลวงผ่านรถบรรทุกทุกฝัก ในขณะเดียวกันก็มีการส่งข้อมูลให้กับตำรวจภูธรจังหวัดลพบุรี เดินทางไปตรวจค้นที่บ้านพักผู้ต้องหา ทำให้พบยาบ้าอีก 130,000 เม็ด

การทำงานด้วยมูลเหตุจากฐานข้อมูลของตำรวจรถไฟ ตั้งแต่แรกเริ่มในระบบ STARS-2 (Seat Ticketing and Reservation System Stage 2) จนปัจจุบันเป็นระบบ D-Ticket ได้พัฒนาเป็นฐานข้อมูลสำหรับการสืบสวนของตำรวจรถไฟที่มีข้อมูลอยู่มากกว่า 10 ล้านเรคคอร์ด

การใช้ฐานข้อมูลทำงานร่วมกับทฤษฎีในการกระทำความผิดของผู้ต้องหาที่มักกระทำความผิดซ้ำเรื่องเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับทรัพย์สิน เกี่ยวกับเพศ ยาเสพติด นับเป็นข้อมูลที่ใช้ได้ 70% ในการนำมาวิเคราะห์



# “ตำรวจรถไฟ” กับการแก้ไขปัญห อาชญากรรม



แต่ละช่วงเวลารถไฟวิ่ง มีช่วงที่มีความเร็วที่ไม่เท่ากัน ก่อนเข้าโค้งเข้าสถานี ก่อนเข้าชานชาลา ซึ่งรถไฟจะมีการชะลอ มักเป็นจุดที่คนร้ายซึ่งปะปนไปกับผู้โดยสาร จะถือโอกาสประทุษร้าย ฉกชิงทรัพย์สินขณะที่ผู้โดยสารพักผ่อน กรณีหนึ่งคือแฝงตัวปะปนไปเป็นผู้โดยสาร สองคือแฝงตัวมาในลักษณะของแม่ค้า เริ่มจากขายอาหาร ภายหลังก็แฝงขายยาด้วย เป็นต้น

คนร้ายที่ก่อเหตุลักทรัพย์บนรถไฟ มักมีการวางแผนอย่างเป็นขั้นตอน ตั้งแต่เลือกเป้าหมายว่า เป็นผู้โดยสารแล้วเข้าไปตีสนิท บางกรณีคนร้ายเริ่มตีสนิทตั้งแต่ยังไม่ขึ้นขบวนรถ เมื่อรู้ว่าผู้โดยสารเป้าหมายนั่งเลขที่ไหน เมื่อขึ้นขบวนรถก็ไปซื้อตั๋วโดยสารที่นั่งข้าง ๆ กัน วางแผนล่วงหน้าว่าจะกระชากสร้อยผู้โดยสารสถานีไหน เมื่อถึงสถานีที่รถต้องหยุดรอสับหลักก็จะส่งสัญญาณไปบอกเพื่อนผู้ร่วมกระทำผิดเมื่อเริ่มลงมือ นี่คือตัวอย่างที่เกิดขึ้นจริง ด้วยกำลังพลที่ไม่พอเพียง ตำรวจรถไฟไม่ได้มีอยู่ทุกขบวนรถไฟ ซึ่งเหตุอาจเกิดได้ทุกขบวน ในกรณีที่ไม่มีตำรวจ ผู้โดยสารต้องใช้วิธีแจ้งกับพนักงานรถไฟ พนักงานจึงจะแจ้งความมายังตำรวจอีกทอดหนึ่ง

คนร้ายอาจใช้วิธีกระโดดขึ้นรถไฟขณะขบวนลดความเร็ว ด้วยความยาวของขบวนรถไฟ พนักงานตรวจตัวยังไม่ทันเดินถึง คนเหล่านี้ก็ฉกชิงทรัพย์สินกระโดดหนีลงไปแล้ว บางครั้งมีคนร้ายกระโดดหนีลงรถไฟ ตำรวจจึงกับต้องกระโดดตามก็เคยเกิดขึ้นแล้ว

เหตุเกิดที่จับกุมได้บนรถไฟ มีตั้งแต่โจรล้วงกระเป๋าขบวนรถไฟ ความผิดในการลักทรัพย์ พยายามลักทรัพย์ ฉ้อโกงทรัพย์ แก๊งต๋อง แก๊งลักรถจักรยานยนต์ แก๊งคอลเซ็นเตอร์ไปจนถึง ร่วมกันพยายามฆ่าผู้อื่นโดยไตร่ตรองไว้ก่อน



การจับผู้ลักลอบค้ายา ส่วนหนึ่งตำรวจสังเกตรับรู้ได้จากประสบการณ์ เช่น ผู้ร้ายที่ลักลอบขึ้นจากภาคใต้มักใช้เบี่ยงเพื่อหลบเกลื่อนกลืนยา หลบหลีกสุนัขตำรวจดมกลิ่น ซึ่งพบได้กว่า 80%

ตำรวจรถไฟ สื่อสารกันด้วยวิทยุสื่อสารที่เชื่อมโยงถึงกันได้ทันที ทำให้มีความรวดเร็วในการประสานการปฏิบัติ

ทำงานด้วยทฤษฎี “สามเหลี่ยมอาชญากรรม” คือลดช่องโอกาส ได้แก่ เวลาและสถานที่ของคนร้ายในการก่ออาชญากรรม

โอกาสในการจับกุมคนร้าย คดีคลี่คลายได้จากการจับกุมผู้ต้องหาบนขบวนรถไฟ ซึ่งหลายกรณียังเกิดจากเบาะแสของผู้โดยสาร

คดีสะเทือนขวัญ ที่ผู้ต้องหาถูกรวบตัวได้บนรถไฟ ได้แก่ สมคิด พุ่มพวง เป็นที่รู้จักในนาม “แจ๊ค เดอะ ริปเปอร์เมืองไทย” อดีตผู้ต้องหาเก่าที่มีคดีฆาตกรรมต่อเนื่อง จำนวน 6 ศพ ถูกจับกุมได้ขณะเดินทางบนรถไฟในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2562 ภายหลังฆาตกรรมรัดคอเหยื่อรายที่ 6 ซึ่งเป็นคนรักวัย 51 ปี หลังได้รับการปล่อยตัว พันโทในคดีเก่าได้เพียงครั้งปี แล้วเดินทางหลบหนีไปหลายจังหวัด



สมคิดฆาตกรรมหญิงสาวที่ส่วนใหญ่เป็นหมอนวดและนักร้องคาเฟ่ เป็นจำนวน 5 ศพภายในปี พ.ศ. 2548 ในจังหวัดมุกดาหาร ลำปาง ตรัง อุตรดิตถ์ และบุรีรัมย์ โดยภายในเดือนมิถุนายนเดือนเดียวก่อเหตุถึง 4 ครั้งติดต่อกัน โดยการเปิดห้องโรงแรม เปลี่ยนชื่อตนเองทุกครั้งแล้วก่อเหตุฆาตกรรม

ขณะใช้เส้นทางจากสุรินทร์เดินทางเข้ากรุงเทพฯ ปรากฏว่ามีผู้โดยสารเห็นและจำได้ แล้วแจ้งตำรวจบนขบวน ตำรวจรถไฟจึงประสานกับตำรวจที่เกี่ยวข้องไปตรวจเอาจับกุมที่สถานีปากช่อง นครราชสีมา

คนร้ายแต่งกายในลักษณะสวมแจ็กเก็ต สวมหมวก ปะปนกับผู้โดยสารทั่วไป ซึ่งไม่มีทางรู้เลยว่าบุคคลนี้คือคนร้าย

ในปี พ.ศ. 2564 ศาลพิพากษาประหารชีวิตนายสมคิด พุ่มพวง ฐานฆ่าผู้อื่นโดยไตร่ตรองไว้ก่อนโดยทรามานหรือกระทำทารุณโหดร้าย



ผู้โดยสารที่เต็มขบวน นั้นเทียบเท่าเกือบ 800 คน เท่ากับคนทั้งหนึ่งหมู่บ้านที่เคลื่อนที่ไปบนรถไฟเดินทางข้ามจังหวัด เพื่อไปยังปลายทางผู้คนจำนวนหนึ่ง เดินทางนั่งรถไฟมาพร้อมความหวังของวันใหม่ ต่อกับชีวิตการทำงานอีกหนึ่งวัน เพื่อไปรับจ้าง ไม่ต่างกับคนที่มาอาศัยหัวลำโพงนอน ตื่นเข้ามาไปรับจ้าง เย็นกลับมานอนใหม่ เนื่องจากสถานีรถไฟมีห้องน้ำมีสิ่งอำนวยความสะดวก จึงเป็นเหตุที่สถานีรถไฟเป็นเสมือนที่ชุมนุมของคนเร่ร่อน

ชายเร่ร่อนที่อาศัยพื้นที่สถานีกรุงเทพเป็นที่หลับนอน ขู่ว่าจะข่มขืนหญิงสาวที่ขึ้นรถไฟไปทำงานทุกวันจนเหยื่อเสียขวัญ เด็กเล็กหนีออกจากบ้าน คนหาพละตหลงได้รับการติดตามจนเจอแล้วส่งกลับคนในครอบครัวได้ การให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวในการติดตามกระเป๋าค้น เหล่านี้ล้วนเป็นกรณีที่ตำรวจรถไฟได้ช่วยเหลือประชาชนได้มากที่สุดกว่าได้





# “ตำรวจรถไฟ” และการใช้ชีวิต ในพื้นที่สี่เหลี่ยม 2 ตารางเมตร

หากสังเกตรอบสี่เหลี่ยมที่เขียนบนพื้นที่ 2 ตารางเมตร ว่า “ต.รฟ.” นั้น คือ พื้นที่เล็ก ๆ ที่ให้ตำรวจได้พอนอนพักผ่อนได้ ขณะอยู่บนขบวน

หลายคนอาจไม่ทราบ ว่า ตำรวจรถไฟเมื่อปฏิบัติหน้าที่ประจำ ขบวนรถ ที่บางครั้งต้องอยู่บนขบวนรถแบบข้ามวันข้ามคืน จะไม่มีพื้นที่เป็นสัดส่วนเป็นส่วน บางครั้งจำต้องนอนในตู้รถจักรยานยนต์ หรือ ตู้ขนส่งของร่วมกับเบ็ดได้

ตำรวจรถไฟกองกำกับการ 3 บนขบวนจากหาดใหญ่ถึง สุโขทัย-ลก ไป-กลับ ขึ้นขบวน 7.00 น. ลงจากขบวน 18.00 น. จะมีเวลาพักรับประทานข้าวไม่เกินครึ่งชั่วโมง ก็เป็นวิถีชีวิต ในหนึ่งวัน และเดินทางไกลแบบนี้ในทุก ๆ วัน บางครั้งขึ้นจากสถานี ต้นทางสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ข้ามคืนยาวถึงสุโขทัย-ลก เมื่อไม่มีที่นอนก็ต้องปูเสื่อ ปูปลิงกระดาษปูนอนบนพื้น

ลองนึกภาพว่าการเดินทางที่ยาวนานเกิดขึ้นใน 1 วัน ก็สร้างความเหน็ดเหนื่อย อ่อนล้ามากเพียงใด แต่ตำรวจรถไฟทำอย่างนี้ ประจำทุกวัน ชีวิตอยู่บนรางทุกวัน ท่ามกลางอากาศร้อน เพราะส่วนใหญ่ จะเหลือพื้นที่ให้พอนอนเพียงเท่านี้ ไม่มีพื้นที่ให้มากนัก แต่นี่คือ หน้าที่ของตำรวจในการดูแลประชาชน

อีกอุปสรรคของการดำเนินงานของตำรวจรถไฟ คือ เรื่องของ กำลังพล ซึ่งโดยปกติแล้วการประเมินกำลังพลของตำรวจ ประเมิน จากภารกิจ และอาชญากรรม โดยในส่วนของตำรวจรถไฟถูกจำกัด กำลังพลคงที่อยู่ในช่วงระยะเวลาที่ยาวนาน เรียกว่าแทบจะไม่มี การขยายอัตรากำลัง อีกทั้ง สถานีที่ทำการหลักมีอยู่ 5 กองกำกับการ ถือว่ายังไม่ครอบคลุมเท่าใดนัก และมีงบประมาณที่จำกัดเท่าที่ สามารถทำงานได้

ส่วนหนึ่งอาจเนื่องจากเป็นหน่วยงาน ที่จะถูกให้มีการยุบ หน่วยงานมานานแล้ว ซึ่งทำให้เกิดการขอกำลังพลสนับสนุนอาวุธ ยุทโธปกรณ์หรืองบประมาณเพื่อพัฒนาใด ๆ เป็นไปได้ยาก และ ขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องกว่า 40 ปี การขาดแคลนกำลังพล ด้านผู้ปฏิบัติงาน โดยเฉพาะกำลังพลที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ควบคุม ขบวนรถ จำเป็นต้องจัดกำลังพลภาคพื้นดินขึ้น สุ่มตรวจจับขบวนรถ อีกชั้นหนึ่ง เป็นการแก้ปัญหาและปรับกำลังให้สามารถปฏิบัติภารกิจ ต่อไปได้

# “ตำรวจรถไฟ” กับรอยยิ้ม ที่พร้อมดูแลทุกคน



ตำรวจมีหน้าที่จึงสามารถใช้ “อำนาจ” ได้แต่มีอาจใช้อำนาจ  
ขู่เข็ญ บังคับให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎระเบียบแต่ใช้วิธีร้องขอ

ตำรวจรถไฟจะหลีกเลี่ยงการรบกวนผู้โดยสารในส่วนตัว  
ถ้าไม่จำเป็น แต่นั่นก็เป็นจุดอ่อนในการรักษาความปลอดภัยด้วย  
เช่นกัน เนื่องจากบางครั้งคนร้ายก็ใช้ผู้โดยสารส่วนตัวในการก่อเหตุ

หากจะกล่าวว่าตำรวจรถไฟทำงานบริการเป็นงานหลัก  
ก็ไม่ใช่เรื่องผิดนัก

ตำรวจรถไฟให้บริการนำ ใช้รอยยิ้มดูแลผู้โดยสาร พูดคุยกับ  
ผู้โดยสาร สายตาก็คัดกรองผู้โดยสารไปด้วย ปฏิบัติงานป้องกันและ  
ปราบปรามเป็นไปด้วยในเวลาเดียวกัน

การพูดคุยและมีปฏิสัมพันธ์ เป็นไปเพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความ  
รู้สึกอุ่นใจ ไม่ใช่เดินผ่านผู้โดยสารไปเฉย ๆ

การปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตำรวจรถไฟ ได้เห็นความแตกต่าง  
หลากหลายของผู้โดยสาร ทั้งที่จ่ายค่าโดยสารตั้งแต่หลักสิบบาท  
จนถึงตัวโดยสารชั้นหนึ่ง ซึ่งในรถไฟหนึ่งเที่ยวจะคละกันไปในขบวน  
เดียวกัน แต่ละตัวโดยสารยังสามารถเดินทางกันได้หมดเสี่ยงต่อ  
การเกิดเหตุได้ตลอดเวลา ดังนั้นการดูแลความปลอดภัยบนรถไฟ  
ย่อมไม่ใช่เรื่องง่าย

ทว่าไม่ว่าจะเป็นคนกลุ่มใดก็จะรู้สึกมั่นคงปลอดภัยได้กับการ  
ปฏิบัติหน้าที่ให้บริการและดูแลสวัสดิภาพของตำรวจรถไฟเสมอ

“ With smiles, “railway police officers”  
are ready to take care of everyone. ”





# “ตำรวจรถไฟ”กับการพักอาศัยแบบครอบครัว



ตำรวจรถไฟเป็นกองบังคับการตำรวจรถไฟ แม้จะได้รับค่าเบี้ยเลี้ยงค่าตอบแทนของข้าราชการตำรวจ ซึ่งไม่สูงนัก แต่ตำรวจรถไฟได้ค่าเบี้ยเลี้ยงในอัตราของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ในนามรัฐวิสาหกิจ ตำรวจรถไฟหลายคนเรียกว่าเป็นลูกหม้อรถไฟที่รับราชการเป็นตำรวจรถไฟตั้งแต่ศึกษาจบและเริ่มชีวิตการทำงาน โดยไม่ได้ย้ายหน่วยงานไปอยู่หน่วยงานอื่นใดเลย โดยเฉพาะการได้รับสวัสดิการในการพักอาศัยอยู่ในพื้นที่เดียวกันก็ยิ่งเกิดความรักความผูกพันกันทั้งในหมู่ผู้ร่วมงานและกับองค์กร

ตำรวจไม่ได้มาอยู่คนเดียว แต่มีครอบครัวมาด้วยกันในนาม “ครฟ.” ลูกหลานตำรวจที่ได้สวัสดิการต่าง ๆ เช่น ได้โควตาในการเข้าเรียนโรงเรียนชั้นนำ ที่ทำงานนับเป็นเสมือนบ้านอีกหลังหนึ่ง

ตำรวจรถไฟบางนายส่วนใหญ่ที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างยาวนาน โดยไม่ได้ย้ายหน่วยงาน ก็ยังไม่เคยมีบ้านที่อื่นนอกจากบ้านที่พักอาศัยในชุมชนตำรวจรถไฟตั้งแต่เริ่มรับราชการ และการใช้ชีวิตส่วนใหญ่อีกอยู่กับการปฏิบัติงานมากกว่าที่บ้าน การสูญเสียหน่วยงานหรือตำแหน่งหน้าที่ที่ปฏิบัติงานมาตลอดทั้งชีวิตก็เหมือนการสูญเสีย “บ้าน” หลังหนึ่งของตนไป



บ้านพักสวัสดิการของตำรวจรถไฟ ในกรุงเทพฯ อยู่ที่นิคมรถไฟ กม.11 และที่บางซื่อ ซึ่งอันที่จริงตำรวจรถไฟสามารถใช้อาคารสถานที่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แต่แต่ละแห่งได้เพียงแต่ที่ตั้งอาจอยู่ห่างไกลกับที่ทำการรถไฟ ในต่างจังหวัดบ้านพักของตำรวจรถไฟอยู่กันเรียบง่าย เป็นบ้านเรือนไม้

“นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11” ย่านพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร บนพื้นที่ประมาณ 242 ไร่ นับเป็นชุมชนที่พักอาศัยสวัสดิการของตำรวจรถไฟที่ใหญ่ที่สุด มีอายุเก่าแก่กว่า 80 ปี เป็นลักษณะทั้งบ้านพักเรือนแถว และอาคารแฝดสูง 5 ชั้น ขนาดห้อง 50 ตารางเมตร ซึ่งผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่อยู่ด้วยกันกับคู่สมรสและสมาชิกในครอบครัวตั้งแต่ครอบครัวขนาดเล็กสมาชิก 3 - 4 คน ไปจนถึงครอบครัวขนาดใหญ่ที่มีสมาชิกถึง 7 - 9 คน ประมาณ 700 กว่าครอบครัวใช้เวลาว่างในการนั่งเล่นพักผ่อนในที่พักผ่อนและเล่นกีฬาออกกำลังกายในพื้นที่ส่วนกลางนิคมฯ

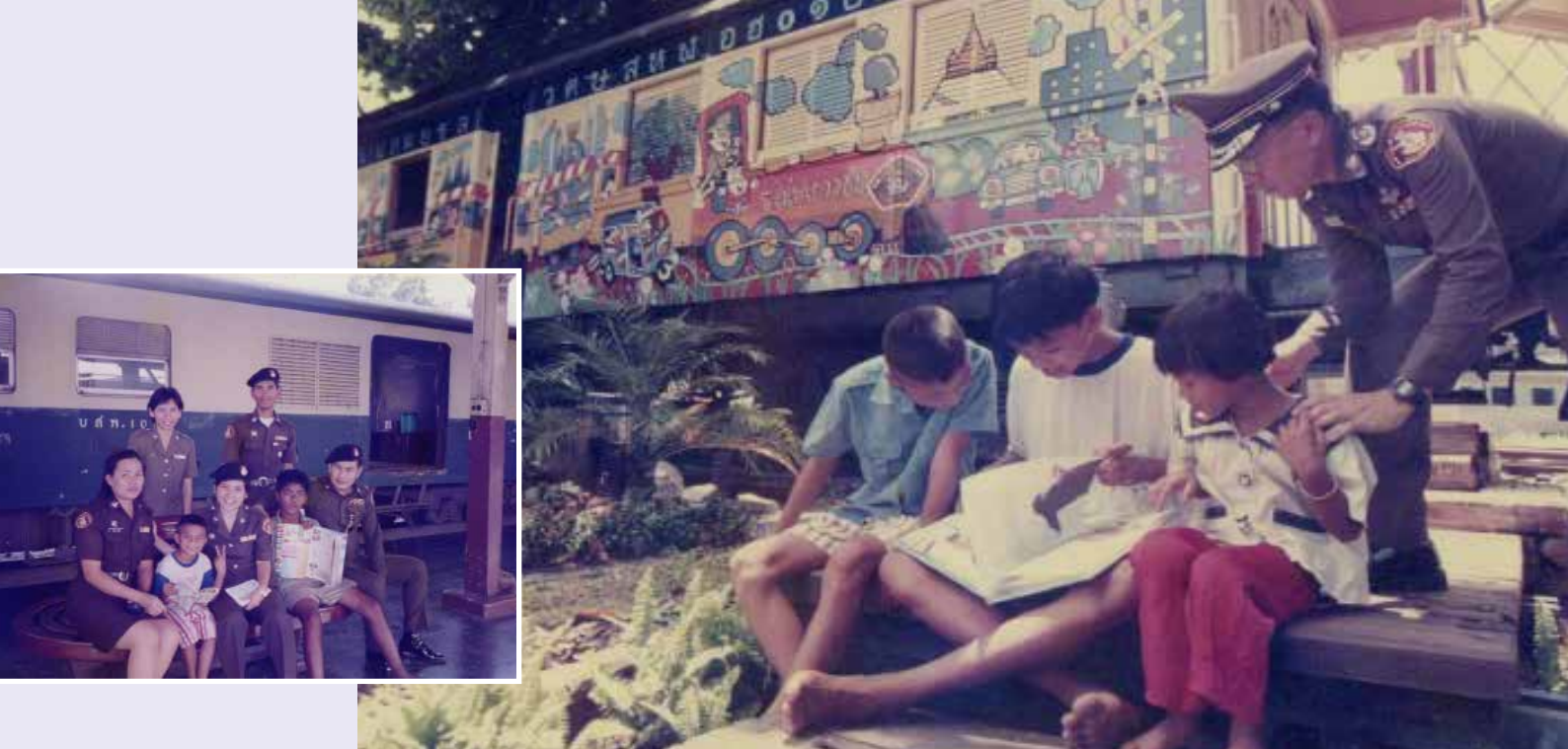
คู่สมรสส่วนใหญ่ของข้าราชการในชุมชนฯ ประกอบอาชีพรับราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจจะมีการทำงานอยู่ในบริเวณรอบ ๆ เขตจตุจักร รองลงมา คือเป็นพนักงานบริษัทเอกชน และประกอบธุรกิจส่วนตัว เช่น ค้าขาย เปิดร้านเสริมสวย ตัดเย็บเสื้อผ้า รับจ้างซักรีดโดยให้บริการในเขตพื้นที่ที่ตนพักอาศัย

บ้านพักเดี่ยวเป็นกลุ่มอาคารที่ก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 เป็นบ้านของข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรระดับร้อยเอกถึงพันตำรวจเอก ส่วนบ้านพักเรือนแถว เป็นบ้านของข้าราชการตำรวจชั้น จ่า นายสิบ พลตำรวจ และอาคารแฝดพักอาศัย ก่อสร้างในปี พ.ศ. 2511 เป็นบ้านของข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรระดับร้อยตำรวจตรีถึงร้อยตำรวจโท

ในอดีต ยังเคยมีการจัดทำบ้านพักตู้รถไฟ (Bogie home) เป็นบ้านพักสำหรับข้าราชการตำรวจรถไฟ โดยนำวัสดุเหลือใช้ของการรถไฟฯ เช่น ตู้รถสินค้า และตู้การ์ดรถเก่าที่ไม่ใช้งานแล้ว มารีไซเคิล ด้วยการตัดแปลงเป็นบ้านพักราคาถูกเพื่อเป็นสวัสดิการให้ข้าราชการตำรวจรถไฟเข้าอยู่อาศัย บริเวณย่านรับส่งสินค้า พหลโยธิน ถนนกำแพงเพชร

นอกจากสวัสดิการอันมีผลอย่างยิ่งต่อคุณภาพชีวิตของตำรวจรถไฟและครอบครัว ระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้บังคับบัญชา มีสัมพันธภาพในการช่วยเหลือเกื้อกูลกัน ผู้บังคับบัญชาและผู้ร่วมงานทำงานร่วมกันด้วยความสบายใจและความภาคภูมิใจ

สัมผัสได้ถึงความรัก ความสามัคคี การทำงานเป็นทีม หุงข้าวกินข้าวหม้อเดียวกัน และอยู่ด้วยกันแบบครอบครัว



# “ตำรวจรถไฟ”

## ในฐานะ “ครูตำรวจข้างถนน”

“ The Railway Police Division has been implementing the project on “the backstreet police instructors” from November 1998 until now. ”

สถานีกรุงเทพ หรือหัวลำโพง ที่เคยเป็นศูนย์กลางของระบบราง บนพื้นที่กว่า 25 ไร่ มีผู้ใช้บริการสถานีวันละเป็นจำนวนมาก อีกทั้งเปิดบริการตลอด 24 ชั่วโมงมีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างระบบไฟฟ้า ห้องน้ำ แก้อั้วพักคอยไว้รองรับผู้โดยสาร

ทิศตะวันออกของสถานีติดกับถนนรองเมือง ซึ่งเต็มไปด้วยร้านค้าและโรงแรมขนาดเล็ก ทิศตะวันตกติดกับถนนกรุงเกษมและคลองผดุงกรุงเกษมที่มีต้นไม้ร่มรื่น และด้านหน้าสถานีติดกับถนนพระราม 4 ซึ่งเป็นถนนหลัก เรียกว่าตั้งอยู่ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร ในขณะที่บริเวณพื้นที่นี้ก็เป็นแหล่งคนเร่ร่อนมาซื้อขายอาศัยหลับนอน รวมถึงเด็กเยาวชนเร่ร่อนที่หนีออกจากบ้านมาจากต่างจังหวัด

ในปี พ.ศ.2541 ศูนย์พิทักษ์เด็ก เยาวชน และสตรีสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้รับนโยบายนำโครงการ “ครูข้างถนน” โดยการเสนอแนะของ “ครูหุ่ย” วัลลภ ตั้งคณาธุรักษ์ สมาชิกวุฒิสภาและเลขาธิการมูลนิธิสร้างสรรค์เด็ก นำร่องโครงการ “ครูตำรวจข้างถนน” ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทดลองปฏิบัติ ซึ่งสถานที่และหน่วยงานตำรวจที่รับมอบหมายให้ดำเนินโครงการ “ครูตำรวจข้างถนน” ล้วนเป็นบริเวณพื้นที่ที่มีเด็กเร่ร่อน ด้อยโอกาสรวมตัวอาศัยอยู่ในที่สาธารณะเป็นจำนวนมาก คือ ย่านสะพานพุทธยอดฟ้าฯ (ปากคลองตลาด) มีสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังรับผิดชอบ ศูนย์การค้าพาต้า (ปิ่นเกล้า) สถานีตำรวจนครบาลบางยี่ขันรับผิดชอบ รวมถึงย่านสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ซึ่งมีกองตำรวจรถไฟรับผิดชอบ โดยขณะนั้นมีผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ คือ พล.ต.ต.จรัมพร สุระมณี และนายสรวิฐ ธรรมศิริ เป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



กองตำรวจรถไฟจึงเริ่มดำเนินโครงการ “ครูตำรวจข้างถนน” ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2541 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน นอกจากเพื่อคืนเด็กสู่ครอบครัวอันอบอุ่นแล้ว ยังตั้งเป้าหมายเพื่อรณรงค์ป้องกันอาชญากรรมในสังคมในระดับพื้นฐานตั้งแต่ในวัยเด็ก เรียกว่าป้องกันอาชญากรรมตั้งแต่รากเหง้าของปัญหา

นับตั้งแต่แรกเริ่มดำเนินงาน กองตำรวจรถไฟกำหนดแนวนโยบายในการดำเนินโครงการไว้ 5 ประการ นั่นคือ ดูแลและให้ความรักแก่เด็กด้อยโอกาส ในการใช้ชีวิตอยู่ร่วมกับสังคม สอนให้เด็กพออ่านออกเขียนได้ เป็นเพื่อนเมื่อเด็กต้องการเพื่อนในสังคม เป็นที่ปรึกษาเมื่อเห็นว่าเด็กมีปัญหาหรือต้องการคำแนะนำ และเป็นผู้ประสานงานหาที่พักพิงหรือที่เรียนให้แก่เด็ก โดยพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาและวัยของเด็กแต่ละคน ซึ่งอาจจะเป็นองค์กรพัฒนาเอกชนต่าง ๆ หรือหน่วยงานของรัฐ ช่วยหล่อหลอมพฤติกรรมอันพึงประสงค์ที่สังคมต้องการให้กับเด็ก ๆ ไม่ให้ถูกชักนำไปสู่ความประพฤติที่เสื่อมเสีย เบี่ยงเบนจากสังคมท้องถิ่น หรือถูกชักชวนให้เข้าไปเกี่ยวข้องกับยาเสพติด

กองตำรวจรถไฟใช้วิธีการสรรหาอาสาสมัครจากเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ทำหน้าที่ในชุด “ชุมชนและมวลชนสัมพันธ์” ของกองตำรวจรถไฟเข้ามาทำงานในโครงการครูตำรวจข้างถนนจำนวน 9 คน แบ่งเป็น 3 ชุด ชุดละ 3 คน เพื่อจะจัดเวรหมุนเวียนทำหน้าที่ได้ตลอดทั้ง 7 วันในสัปดาห์ตลอดทั้งปี โดยเป็นการแบ่งเวลาส่วนตัว และเวลาหลังภารกิจการทำงานตามปกติ

### เด็ก ๆ เหล่านี้มีตั้งแต่ อายุ 5-17 ปี

จากแรกที่เด็ก ๆ เหล่านี้มาตรวจ ก็ค่อย ๆ คุ่นเคย ยอมพูดคุย ยอมรับขนมและข้าวของจากครูตำรวจ จะมีการบันทึกประวัติ ภูมิหลัง สภาพครอบครัว สาเหตุที่ออกมาเร่ร่อน เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาของเด็กแต่ละคน รวมทั้งเพื่อดูพัฒนาการด้านการเจริญเติบโตของเด็กด้วย

ในระยะแรกเริ่มมีการใช้พื้นที่บริเวณปลายชานชาลาที่ 1 ของสถานีกรุงเทพที่มีการจราจรของรถไฟที่วิ่งเข้าออกไม่หนาแน่นนัก เป็นที่ดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เด็ก ๆ จะมาพบครูให้อ่านนิทานให้ฟัง สอน ก.ไก่ ข.ไข่ คณิตศาสตร์ โดยไม่พยายามเร่งรัดหรือบังคับให้เด็กต้องเร่งพัฒนาตนเอง

แต่สิ่งที่เน้นคือ “วิชาชีวิต” ที่จะดำรงตนตามกติกาสังคม ให้แก่เด็ก ๆ

ต่อมาภายหลังผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ พล.ต.ต.จรัมพร สุระมณี ได้ริเริ่มการนำตำรวจรถไฟเก่าจำนวน 2 คู่ มาสร้างเป็น



“ห้องสมุดรถไฟเยาวชน” ติดตั้งบนที่ดินของการรถไฟฯ ริมคลองผดุงกรุงเกษม เชียงสะพานนพวงษ์ เพื่อใช้เป็นทั้งห้องเรียนและห้องอ่านหนังสือของเด็กในโครงการครูตำรวจข้างถนนเปิดใช้เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2542

ภายในห้องสมุดมีอุปกรณ์สำหรับฝึกทักษะคอมพิวเตอร์ ซึ่งได้รับการบริจาคจากสาธารณะและจากบริษัทเอกชน บริเวณโดยรอบมีลานสำหรับเล่นกีฬา ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟได้ตัดแปลงมาจากสิ่งของเหลือใช้ของการรถไฟฯ เช่น รางรถไฟ ไม้หมอนรถไฟ เสาสะพาน ฯลฯ

ทั้งนี้ มีการต่อยอดด้านการศึกษาให้กับเด็ก ๆ โดยประสานงานและส่งเข้าเรียนในระบบต่อไปสำหรับเด็กที่มีแววและสนใจศึกษาต่อในสถาบันการศึกษาของรัฐ นอกจากนี้เด็ก ๆ ยังได้รับการดูแลพละนาถมายและรักษาอาการเจ็บป่วยต่าง ๆ จากแพทย์โรงพยาบาลบูรณัตริไชยากรด้วย

โครงการ “ครูตำรวจข้างถนน” โดยกองตำรวจรถไฟ ประสบความสำเร็จและเป็นที่ยอมรับของสาธารณชนอย่างกว้างขวาง โดยได้รับความร่วมมือร่วมใจจากบุคคลและองค์กรทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน มีเด็กเร่ร่อนเข้ามาสู่โครงการมากกว่า 400 ราย

บางคนใช้เวลาอยู่ร่วมกับโครงการฯ ยาวนาน บางคนช่วยจับผู้ร้าย บางคนแม้จะอยู่เพียงช่วงเวลาสั้น ๆ แต่เมื่อเด็ก ๆ เหล่านี้ปลื้มตัวจากโครงการไปแล้ว จนมีชีวิตที่อยู่ดีมีสุข ไม่ว่าจะยาวนานเท่าใดก็ตาม มักจะคิดถึงและกลับมาเยี่ยมเยียนโครงการเพื่อพบ “ครูตำรวจ” และเพื่อน ๆ เสมอ



# “ตำรวจ(รถไฟ)” ก็คือตำรวจ



เหตุไต่ตำรวจรถไฟจึงมีความจำเป็นมากต่อความปลอดภัย ทรัพย์สิน และชีวิตของประชาชนบนขบวนรถไฟ เป็น “งานประจำ” ที่ทำให้คนมองว่า ไม่ได้มีผลงานโดดเด่น เท่าตำรวจหน่วยอื่น ทว่าเป็นงานที่จำเป็น ขาดไม่ได้ ทำงานเหมือนคนเก็บกวาดบ้าน

**แต่เมื่อไหร่ที่ขาดตำรวจรถไฟ ภาระจึงตกอยู่กับประชาชน**

เหตุสะเทือนขวัญ ที่ร้ายแรงที่สุดที่เกิดขึ้นบนขบวนรถไฟไทย คือ คนร้ายข่มขืนเด็กอายุ 13 ปีบนรถไฟ แล้วโยนลงจากรถไฟเสียชีวิต เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 ในเส้นทางจากจังหวัดนครศรีธรรมราชปลายทางกรุงเทพฯ ขบวนรถที่ 174 ซึ่งขบวนนั้นไม่มีตำรวจรถไฟประจำขบวน

คนร้ายตีเมียและเสพยาเสพติดดสบโอกาสที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวน แอบเข้าไปในห้องโดยสารของเหยื่อ ทำร้ายร่างกาย ก่อนล่องลอยเมิดทางเพศ แล้วจับร่างของเหยื่อทิ้งทางหน้าต่างรถไฟ เพื่อทำลายหลักฐาน ซึ่งภายหลังคนร้ายถูกจับกุมและถูกศาลตัดสินประหารชีวิต



“ Railway police officers are one of police officers whose work is related to security; they perform police work and duties on trains for specific purposes. ”



ในปีเดียวกัน มีการประกาศห้ามผู้ใดขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในบริเวณสถานีรถไฟ หรือในขบวนรถที่อยู่บนทางรถไฟ ตามกฎหมายว่าด้วยจัดวางการรถไฟและทางหลวง

งานประจำในการเดินตรวจตราบนขบวน อาจมองดูเหมือนไม่สำคัญที่สุด แต่จำเป็นต้องมี

การไม่มีตำรวจปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ การเกิดเหตุร้ายใด ๆ แม้เพียงเล็กน้อยบนขบวนรถไฟผู้โดยสารต้องลงจากขบวนเพื่อไปแจ้งความกับ สน. ท้องที่ จากนั้นจะต้องตีตั๋วเพื่อเดินทางต่อ นับเป็นเรื่องยุ่งยาก ลำบากสำหรับผู้โดยสาร

ตำรวจรถไฟ ก็คือ ตำรวจ เป็นเจ้าหน้าที่ด้านความมั่นคง ปฏิบัติหน้าที่บนรถไฟ เพียงแต่เป็นงาน “ตำรวจ” อีกงานหน้าที่ที่มีความเฉพาะทาง

ภารกิจของตำรวจรถไฟ คือ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ดุจเดียวกับงานตำรวจหน่วยปฏิบัติอื่น ๆ ทั้งหน้าที่ที่ร่วมดูแลทรัพย์สินของการรถไฟฯ ก็เท่ากับการดูแลทรัพย์สินของประชาชนด้วยเช่นกัน

ตำรวจรถไฟทำหน้าที่ในการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุ ปรายปราม ภายหลังจากเกิดเหตุ มีการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ที่ต่างจากเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทั่วไป ด้วยหน้าที่เมื่อเกิดเหตุใด ๆ ต้องเข้าช่วยเหลือทันที ไม่มีทางเลือกอื่น มีอำนาจหน้าที่พิจารณาจับกุมได้ตลอดเวลา เมื่อเกิดเหตุ



ตระหนักว่า ชีวิตหนึ่งมีค่าต่ออีกหลายชีวิต ต่อครอบครัว  
ที่เขาต้องดูแลญาติพี่น้องและต่ออีกหลายชีวิต

ทัศนคติในการปฏิบัติงานเพื่อประชาชน เข้าใจ  
ในอำนาจหน้าที่ พร้อมทั้งจะทำงานเพื่อประชาชนอย่างแท้จริง  
เพื่อประโยชน์สูงสุดที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน



ตัวเลขสถิติของหมายจับค้างในแต่ละปี บ่งบอกว่า ยังมีหน้าที่  
รอตำรวจอยู่อีกมากมาย

เรื่องของวิชาชีพในการบังคับใช้กฎหมาย การตัดสินใจเมื่อเกิด  
เหตุร้ายใด ๆ ขึ้น ประชาชนมักนึกถึง 191 เสมอเป็นอันดับแรก  
นั่นหมายถึง ตำรวจอยู่ในใจดีอันดับแรกของผู้คนว่าเมื่อเกิดเหตุร้าย  
ต้องนึกถึงตำรวจเป็นอันดับแรก ตำรวจคือที่พึ่งแรกที่เรานึกถึง  
ตำรวจจะช่วยประสานงานแก้ไขปัญหาได้มากที่สุด

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมานับแต่ก่อตั้ง “กองบังคับการตำรวจรถไฟ”  
พิสูจน์ว่า ทัศนคติของหน่วยงาน ตลอดจนอัตลักษณ์ของบุคลากร  
นั่นคือ ความภาคภูมิใจในการทำงานในเชิงบวกได้มากที่สุด ในการ  
ให้บริการและความมีจิตอาสา การให้บริการบนสถานีและบนขบวน  
นอกจากจะคอยสังเกตการณ์ป้องกันเหตุแล้ว คือคอยบริการอำนวยความสะดวก  
ความสะดวกรวดเร็วโดยสารและประชาชน ไม่มีประวัติประพฤติผิดระเบียบ  
วินัย อยู่ในระเบียบและมีจิตพิสัยในการทำงานที่ดีตลอดมา



## คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

### คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการการรถไฟ
นายระพี ผ่องบุพกิจ	กรรมการการรถไฟ
นายอำนาจ ปรีมนวงค์	กรรมการการรถไฟ
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการการรถไฟ
นายกรณินทร์ กาญจน์มัย	กรรมการการรถไฟ
นางสาวศุภรศิริ อภิญาณวัฒน์	กรรมการการรถไฟ
นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการการรถไฟ
นายนิรุฒ มณีพันธ์	กรรมการและเลขานุการ

### คณะผู้บริหาร

นายนิรุฒ มณีพันธ์	ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเอก สิทธิเวคิน	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายจร รุ่งฐานีย์	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายอนันต์ โพธิ์นมแดง	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายไพบุลย์ มงคลศุภวาร	ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายไชยเชษฐา แซ่จิว	ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นางลัดดา ละออกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายชูเกียรติ ลีลาขจรจิต	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายสุรณเดช ฐปะวีโรจน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายบวร จันทรสฐ	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นางฐานิยาห์ เดชอุดม	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
นางลัดดาวัลย์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน

### นายวรพจน์ เทียบรัตน์

นางสาวมณฑกัญญา ศรีวิลาศ
นางสาวชุตินา วงศ์ศิระวิลาส
นายอนันต์ เจนงามกุล
นายฐากร อินทรชม
นายประสิทธิ์ ถาวร
นางกนกวรรณ สุวรรณภินชรั
นายวีระชัย ถาวร
นางสาวชุตินา จตุรนต์รศมี
นายวุฒิไกร วัชชิงเงิน
นพ.องอาจ จริยาสถาพร
นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
นายพลาชากร ศิริรินทร์
นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ
นายสืบ ประทุมศิริ
นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์
พล.ต.ต.ชัยพร จุณณวัตต์
นางสาวกานต์วี ทองพูล
นายมนัญญ มณีจักร
นายปิยะบุตร โตวิจารณ์
นายสายัณห์ หงสกุล

### ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
หัวหน้าสำนักงานแพทย์
หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมบรบาง
ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ
ผู้ตรวจการรถไฟ 1
ผู้ตรวจการรถไฟ 2
ผู้ตรวจการรถไฟ 3
ผู้ตรวจการรถไฟ 4

### เจ้าของ

บรรณาธิการ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
กองบรรณาธิการ	เอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
ฝ่ายประสานงาน	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
	นางศุภมาศ ปลื้มกุลศล
	นางอากาพันธุ์ สวัสดิ์
	นายภูวเมศร์ ปิยะธานีศิลป์
	นายกลวิวัฒน์ ใจธรรม
	นายสุกมิตร์ โชติประเสริฐ
ฝ่ายภาพ	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
	กองประชาสัมพันธ์
	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
	รับ-ส่ง สปต.1 ฝ่ายบริการโดยสาร
	หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ/ ชุมทางบางซื่อ

### ฝ่ายสมาชิก

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว	
การรถไฟแห่งประเทศไทย	
เลขที่ 1 ถนนรองเลื่อง 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

### ขอขอบคุณ

ข้อมูลและภาพจาก หนังสือ 72 ปี ตำรวจรถไฟ



## การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถ.รองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

[www.railway.co.th](http://www.railway.co.th)

Facebook: ทีมพื่อารการรถไฟแห่งประเทศไทย

Call Center: 1690