

# ตำรวจ รถไฟ



การรถไฟแห่งประเทศไทย  
STATE RAILWAY OF THAILAND



# 72 ปี











72 ปี

ตำรวจรถไฟ







## สารจาก ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นิรุฒ มณีพันธ์

ความสงบเรียบร้อยภายในสถานีทุกแห่งทั่วทุกภูมิภาค  
ของประเทศ พร้อมกับการปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลัง  
สุดความสามารถด้วยความตั้งใจ สร้างคุณประโยชน์  
เพื่อประเทศชาติอย่างมากมาย อาทิ การจับกุมอาชญากร  
สกัดกั้นการค้ายาเสพติด การค้าของเถื่อน ฯลฯ

แม้ในปัจจุบัน “กองบังคับการตำรวจรถไฟ” จะต้อง  
ยุติการปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟและตามสถานีต่าง ๆ  
ทั่วประเทศ แต่ความผูกพันที่เป็นเสมือนคนในครอบครัวเดียวกันกับ  
“การรถไฟแห่งประเทศไทย” จะยังคงอยู่ตลอดไป

ในนามของการรถไฟแห่งประเทศไทย ผมขอขอบคุณ  
ตำรวจรถไฟทุกท่านที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถ  
ด้วยความเข้มแข็งและมีความวิริยะอุตสาหะมาตลอดระยะเวลา  
72 ปี นับเป็นความผูกพันที่มีมาอย่างยาวนาน หากแต่  
ในวันสุดท้ายของการเป็นตำรวจรถไฟ แต่ยังมีสิ่งหนึ่งที่ยังคงอยู่  
ในตัวตนของพวกเราทุกคนก็คือ ความมุ่งมั่นในการปฏิบัติหน้าที่  
“ผู้พิทักษ์สันติราษฎร์” ปกป้อง พิทักษ์ รักษาความสงบสุข  
เพื่อประโยชน์ของประชาชนและประเทศชาติเป็นสำคัญ

จุดเริ่มต้นของ ตำรวจรถไฟ ได้ถือกำเนิดขึ้น  
เมื่อปีพุทธศักราช 2437 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระ  
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ในชื่อ “กองตระเวน  
รักษาทางรถไฟ” ต่อมาได้จัดตั้งขึ้นเป็น “กองตำรวจรถไฟ”  
จนได้รับการเลื่อนสถานะเป็น “กองบังคับการตำรวจรถไฟ”  
ภายใต้การรถไฟแห่งประเทศไทย

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

กว่า 72 ปี ที่ผ่านมา กองบังคับการตำรวจรถไฟ  
ทำหน้าที่ร่วมกับพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่เคียงข้าง  
ในการให้บริการประชาชน ดูแลรักษาความปลอดภัย ป้องกันและ  
ปราบปรามอาชญากรรมบนขบวนรถไฟ ตลอดจนรักษา

ด้วยรักและผูกพัน

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย





## สารจาก ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง พล.ต.ท. จีรภพ ภูริเดช

โดยตลอดระยะเวลากว่า 72 ปี ที่ผ่านมา กองบังคับการตำรวจรถไฟ มีพันธกิจสำคัญในการถวายความปลอดภัย องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระบรมวงศานุวงศ์ ทุกพระองค์ รวมทั้งรักษาความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการโดยสารทางรถไฟ ตลอดจนทรัพย์สินของทางราชการ ป้องกันปราบปรามการกระทำความผิด และจับกุมผู้กระทำความผิดที่ใช้รถไฟในการหลบหนี มีพื้นที่รับผิดชอบตลอดเส้นทางรถไฟ 4,300 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 374.8448 ตารางกิโลเมตร ดูแลความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารทางรถไฟ 36.4 ล้านคนต่อปี ขบวนโดยสาร 242 ขบวน ขบวนสินค้า 69 ขบวน สถานีรถไฟ และخانชาลา 454 สถานี

ตามราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2565 ประกาศพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พุทธศักราช 2565 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 17 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป ส่งผลให้ กองบังคับการตำรวจรถไฟ ต้องยุติการปฏิบัติหน้าที่ ตั้งแต่วันที่ 17 ตุลาคม 2566 เป็นต้นไป

กองบังคับการตำรวจรถไฟนั้นได้ถือกำเนิดขึ้นเมื่อปีพุทธศักราช 2437 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งได้ทรงเล็งเห็นความสำคัญของการเดินทางโดยรถไฟและความปลอดภัยบนขบวนรถไฟ จึงทรงจัดตั้งหน่วยงานเพื่อรักษาความปลอดภัยให้กับประชาชน ตลอดจนการป้องกันและรักษาทรัพย์สินของทางราชการ ต่อมาได้จัดตั้งเป็น “กองตำรวจรถไฟ” เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2495 โดยมีขอบเขตความรับผิดชอบครอบคลุมทั้งประเทศ แล้วได้ยกฐานะขึ้นเป็น “กองบังคับการตำรวจรถไฟ” สังกัดกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตั้งแต่วันที่ 3 มิถุนายน 2548 จนถึงปัจจุบัน

ในนามของกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ขอขอบคุณข้าราชการตำรวจ กองบังคับการตำรวจรถไฟทุกท่าน ที่ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเข้มแข็งและวิริยะอุตสาหะตลอดมา แม้ว่าในวันนี้จะมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นตามวิถีทางของทางราชการ แต่ขอให้ทุกคนตระหนักไว้ว่า ไม่ว่าจะอยู่ที่ใด ดำรงตำแหน่งใด หรือสังกัดกองบัญชาการใดก็ตาม ก็ยังคงถือว่าทุกคนเป็นตำรวจในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่พร้อมจะรับใช้และดูแลพี่น้องประชาชนอย่างเต็มกำลังความสามารถ ภายใต้บทบาทและภารกิจที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา และหน่วยงาน

ด้วยรักและห่วงใย

พลตำรวจโท

(จีรภพ ภูริเดช)

ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง





## สารจาก ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ

### พล.ต.ต. ชัยรพ จุณณวัตต์

ทว่าสิ่งที่ไม่เปลี่ยนแปลงเลย คือความมุ่งมั่นปฏิบัติหน้าที่ ในฐานะ “ตำรวจ” ของตำรวจรถไฟ ที่ปฏิบัติหน้าที่ ผ่านการสั่งสมและใช้ประสบการณ์ ทักษะที่ได้ฝึกฝน ตามแนวนโยบายการปฏิบัติหน้าที่จากผู้บังคับบัญชา การปฏิบัติและการให้บริการที่ทั่วถึง เท่าเทียม แก่ผู้โดยสาร ทุกสถานะ รวมถึงนักท่องเที่ยวไม่ว่าจะชาวไทยและ ชาวต่างประเทศ

ตำรวจรถไฟทำงานบนพื้นที่เฉพาะของการรถไฟแห่งประเทศไทยคือ “ระบบราง” ที่มีผู้คนใช้บริการมากกว่า 200,000 คนต่อวัน โดยระบบรางก็จะเป็นเส้นทางคมนาคม ที่สำคัญต่อประเทศในอนาคต ตามโครงการการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงทั้งในระยะเร่งด่วน ระยะถัด ๆ ไป รวมถึงรถไฟสายใหม่ที่จะทยอยแล้วเสร็จ

เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟในนามของ “ตำรวจ” แม้จะ ไม่มีหน่วยงานในรูปแบบเดิมอีกต่อไป แต่พวกเราก็จะยังคง ปฏิบัติหน้าที่ในการสืบสวน สอบสวน ป้องกัน ปราบปราม อาชญากรรม บริการประชาชนและประเทศสืบต่อไป ตามพันธกิจและภารกิจที่จะได้รับมอบหมายให้สมวิชาชีพนาม “ตำรวจ” เป็น “ผู้พิทักษ์สันติราษฎร์” อย่างเต็มกำลัง ความสามารถตลอดไป

พลตำรวจตรี

(ชัยรพ จุณณวัตต์)  
ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ

ตำรวจรถไฟแต่แรกเริ่มนับตั้งแต่เป็นกองตระเวน รักษาทางรถไฟ ทั้งสายนครราชสีมา สายเหนือ และสาย เพชรบุรี ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 เรื่อยมาจนถึงถูกยกสถานะเป็นกองบังคับการ ภายใต้ชื่อ “กองตำรวจรถไฟ” หรือ “กองบังคับการตำรวจรถไฟ” ภายใต้การรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อยมาจนถึงยุคสมัยที่โอนย้าย มาสังกัดกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ตำรวจรถไฟ ได้ปฏิบัติหน้าที่อันหนักหน่วงในแต่ละยุคสมัย

ในยุคก่อนที่มีการปล้นหรือทำลายสิ่งของในระหว่าง การสร้างทางรถไฟ สัตว์ป่า ภัยธรรมชาติ การปล้นรถขนส่งเงิน ที่ขนส่งไปทางรถไฟ มาจนถึงการลักลอบเข้าประเทศโดยผิด กฎหมาย การอาศัยช่องทางหลบหนีของอาชญากร การลักลอบ ขนส่งยาเสพติด กระทั่งภัยที่เกิดจากแก๊งลักรถ แก๊งตักทอง แก๊งคอลเซ็นเตอร์ในยุคสมัยปัจจุบัน





กองบังคับการตำรวจรถไฟ

RAILWAY POLICE DIVISION





008..... สารจากผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย  
สารจากผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง  
สารจากผู้บังคับการตำรวจรถไฟ

014..... บูรพมหากษัตริย์ไทย  
และการกำเนิดของรถไฟสยาม

034..... ประวัติกองบังคับการตำรวจรถไฟ

042..... เหตุการณ์สำคัญ

046..... ทำเนียบผู้บังคับบัญชา

048..... “ทุกขบวนปลอดภัย ตำรวจรถไฟ  
พร้อมให้บริการ” ตำรวจรถไฟ  
ในปัจจุบัน

050..... วิสัยทัศน์ พันธกิจ

053..... ผังหน่วยงาน

055..... บทบาท อำนาจ หน้าที่

061..... กองกำกับการ 1 - 5

# สารบัญ



092..... ระบบ CCOC, PDC เชื่อมฐานข้อมูล STARS-2 ฐานข้อมูลขนาดใหญ่

096..... ที่ไหนมีคน ที่นั่นมีอาชญากรรม

100..... กรอบสี่เหลี่ยม 2 ตารางเมตร และการขาดแคลนกำลังพล

102..... ครอบครัวดำรวจรถไฟ

106..... “รอยยิ้ม” ที่ดูแลคนทุกชนชั้น

108..... ครูดำรวจข้างถนน และห้องสมุดรถไฟ

112..... จิตอาสา

116..... ตำรวจก็คือตำรวจ

120..... ระบบรางในอนาคต



## บูรพมหากษัตริย์ไทย และการกำเนิดของรถไฟสยาม

นับตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยตลอดจนกรุงศรีอยุธยา กรุงธนบุรี และกรุงรัตนโกสินทร์ เป็นราชธานี พระมหากษัตริย์ไทยทุกพระองค์ซึ่งทรงเป็นพระประมุขของประเทศได้ทรงเล็งเห็นความสำคัญของการคมนาคมซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำความรุ่งเรืองมาสู่ชาติ

การรถไฟแห่งประเทศไทยเปรียบเสมือนเส้นโลหิตที่คอยทำหน้าที่หล่อเลี้ยงการดำเนินชีวิตของประเทศ ซึ่งในราชอาณาจักรไทยสมัยก่อน ๆ ประชาชนยังนิยมใช้สัตว์ เช่น โค กระบือ ม้า ช้าง และเกวียนเป็นพาหนะเพื่อประโยชน์ในการเดินทางและในการลำเลียงสินค้าต่าง ๆ



รถไฟเล็กจำลอง

กระทั่งการขนส่งโดยทางรถไฟได้เริ่มเป็นรูปร่างอันสมบูรณ์ในรัชสมัยของ**พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว** โดยมีประกาศพระบรมราชโองการสร้างทางรถไฟสยาม ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมาใน**รัชกาลที่ 5** ลงวันที่ **1 มีนาคม ร.ศ. 109** ซึ่งตรงกับ**ปีพุทธศักราช 2433** ก่อนที่กรมรถไฟหลวงจะถือกำเนิดขึ้น ในปีพุทธศักราช 2398 สมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรียแห่งราชอาณาจักรอังกฤษ ได้ทรงโปรดให้ เซอร์ จอห์น เบลริง

นำราชบรรณาการ คือรถไฟเล็กจำลองย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำมาถวายแต่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 (ขณะนี้รถไฟเล็กได้เก็บรักษาไว้ที่พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ) ราชบรรณาการในครั้งนั้นสมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรียมีพระราชประสงค์จะให้เป็นเครื่องดลพระทัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ให้ทรงสนพระทัยในรถไฟ และจะได้ทรงสถาปนาการรถไฟขึ้นในราชอาณาจักรไทยในกาลภายหน้า



พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยพระบรมวงศานุวงศ์ประทับอยู่บนขบวนหลวง  
ในวันเปิดเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2443

ต่อมาในปีพุทธศักราช 2413 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พระองค์ได้เสด็จประพาสสิงคโปร์และชาวเป็นครั้งแรก ทรงทอดพระเนตรการก่อสร้างทางรถไฟในชวา การวางผังเมือง โรงพยาบาล อุเรือศาล เรือรบ โรงพยาบาล การไปรษณีย์โทรเลข ฯลฯ และในปี 2414 พระองค์ได้เสด็จพระราชดำเนินประพาสอินเดียโดยทางรถไฟ จากเมืองกัลกัตตาไปเดลีและจากเดลีไปจนถึงบอมเบย์ หลังจากนั้นก็มีข่าวลือว่ารัฐบาลไทยกำลังดำริที่จะสร้างทางรถไฟขึ้นภายในประเทศ จากกรุงเทพฯ ไปถึงเมืองนครราชสีมา เมื่อข่าวนี้แพร่ออกไป มีชาวยุโรปมาติดต่อเสนอขอรับเหมาก่อสร้างทางรถไฟให้แก่รัฐบาลไทยหลายชาติ

แต่เนื่องจากเศรษฐกิจของประเทศไม่สู้จะดีนักจึงยังไม่ทรงโปรดให้รับข้อเสนอดังกล่าว ในปี 2426 อังกฤษได้แผ่อิทธิพลเข้ามาทางด้านเหนือของไทย โดยขอทำสัญญาเกี่ยวกับอำนาจทางศาลและการพาณิชย์ระหว่างพม่ากับเชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน พร้อมกับขอตั้งสถานกงสุลประจำไว้ที่เชียงใหม่แห่งหนึ่งด้วย ต่อมารัฐบาลอังกฤษหวังจะขยายอิทธิพลเพิ่มขึ้นอีก จึงได้ส่งวิศวกร ชื่อ นายโกลคูน และ นายฮอลต์ ฮัลเลต เข้ามาเจรจากับรัฐบาลไทยเมื่อปี 2428 เพื่อขอสร้างทางรถไฟระหว่างพม่าติดต่อกับประเทศจีน ผ่านทางจังหวัดตากของไทย โดยจะใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากประเทศจีนมายังอินเดีย แต่รัฐบาลไทยปฏิเสธเพราะเกรงจะเสียดินแดนทางภาคเหนือไป



ต่อมาฝรั่งเศสพยายามจะผนวกดินแดนฝั่งซ้ายของไทยโดยทำสัญญากับไทยฉบับหนึ่งชื่อว่าอนุสัญญาเมืองหลวงพระบาง ในวันที่ 7 พฤษภาคม 2429 อนุสัญญานี้ทำให้สิทธิ์แก่ฝรั่งเศสในการจัดตั้งสถานกงสุลที่เมืองหลวงพระบางได้ พฤติการณ์ของฝรั่งเศสในครั้งนี้นำให้รัฐบาลไทยตระหนักชัดว่าราชอาณาจักรที่อุดมสมบูรณ์ของไทยเป็นที่ปรารถนาของบรรดาชาติมหาอำนาจโดยเฉพาะอย่างยิ่งอังกฤษและฝรั่งเศส ซึ่งในระยะนั้นการคมนาคมของไทยมีแต่ทางเกวียนและทุรกันดารมาก ไม่เพียงพอแก่การบำรุงรักษาและป้องกันพระราชอาณาเขต จึงสมควรที่จะสร้างทางรถไฟแห่งรัฐขึ้นเพื่อสะดวกแก่การปกครอง การเศรษฐกิจและการขนส่ง

ตั้งนั้นในปี 2430 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้เซอร์ แอนดรู คล๊าก และบริษัท ปันชาร์ด ดำเนินการสำรวจเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา เพื่อก่อสร้างทางรถไฟหลวงสายแรกขึ้น และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมรถไฟขึ้นอยู่ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ เมื่อเดือนตุลาคม 2433 โดยมีพระเจ้าอนงยาเธอเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดี และนายเค.เบ็ทเทอ ชาวเยอรมันเป็นเจ้ากรมรถไฟพร้อมกับให้เปิดประมูลสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมาขึ้นเป็นลำดับแรก ในวันที่ 5 ตุลาคม 2434 ปรากฏว่ามีผู้เสนอราคาก่อสร้าง 2 ราย คือนายเลนซ์ จากเยอรมนี



พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จเปิดการเดินทางที่สถานีเพ็ชรบุรีในทางสายใต้ เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2446

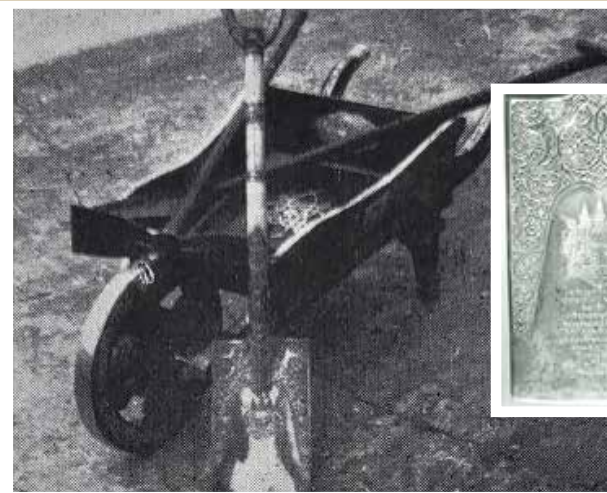


และนายอี.มูเร แคมป์เบลล์ จากอังกฤษ  
ในการพิจารณาเห็นว่านายแคมป์เบลล์  
เสนอราคาค่าก่อสร้างเป็นเงิน 9,956,164 บาท  
ต่ำกว่านายเลนซ์ และมีรายการที่เสนอมา  
ถูกต้องเป็นที่พอใจ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงพระราชทาน  
พระบรมราชานุญาตให้กระทรวง  
โยธาธิการว่าจ้างนายแคมป์เบลล์  
สร้างทางรถไฟหลวงจากกรุงเทพฯ ถึง  
นครราชสีมา เป็นทางขนาดกว้าง 1.435 เมตร

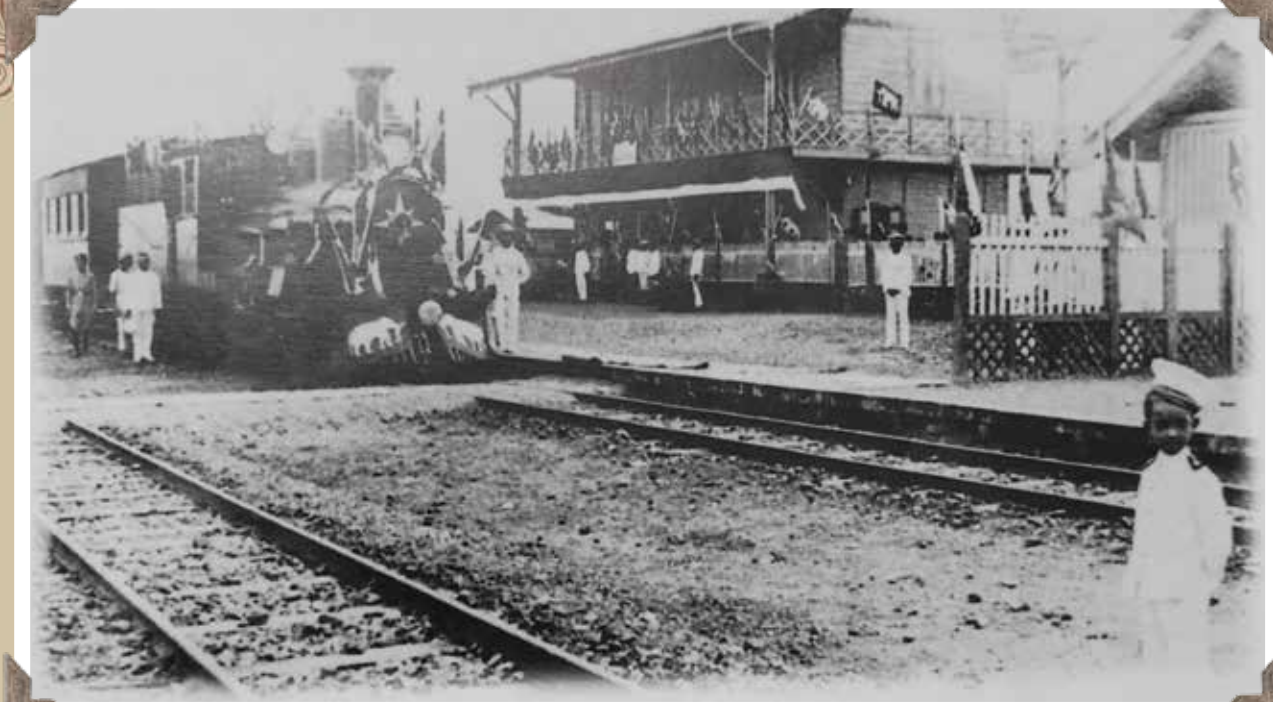


และเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2434 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินไปทรงประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ เริ่มการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ขึ้น ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพในปัจจุบัน

ในปี 2439 การก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพมหานครราชสีมา ได้สำเร็จลงบางส่วนพอที่จะเปิดการเดินรถได้ ดังนั้นในวันที่ 26 มีนาคม 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงได้เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟระหว่างสถานีกรุงเทพ-อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร ซึ่งการรถไฟได้ถือเอาวันนี้เป็นวันสถาปนากิจการสืบมาจนถึงปัจจุบัน



รถขนดินและเสียมที่ใช้ในพระราชพิธีเริ่มการก่อสร้างทางรถไฟหลวงสายนครราชสีมา



ขบวนรถไฟที่นี้สำหรับพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว  
เมื่อครั้งเสด็จเปิดเส้นทางสายใต้จากสถานีบางกอกน้อยถึงสถานีเพชรบุรี เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2446

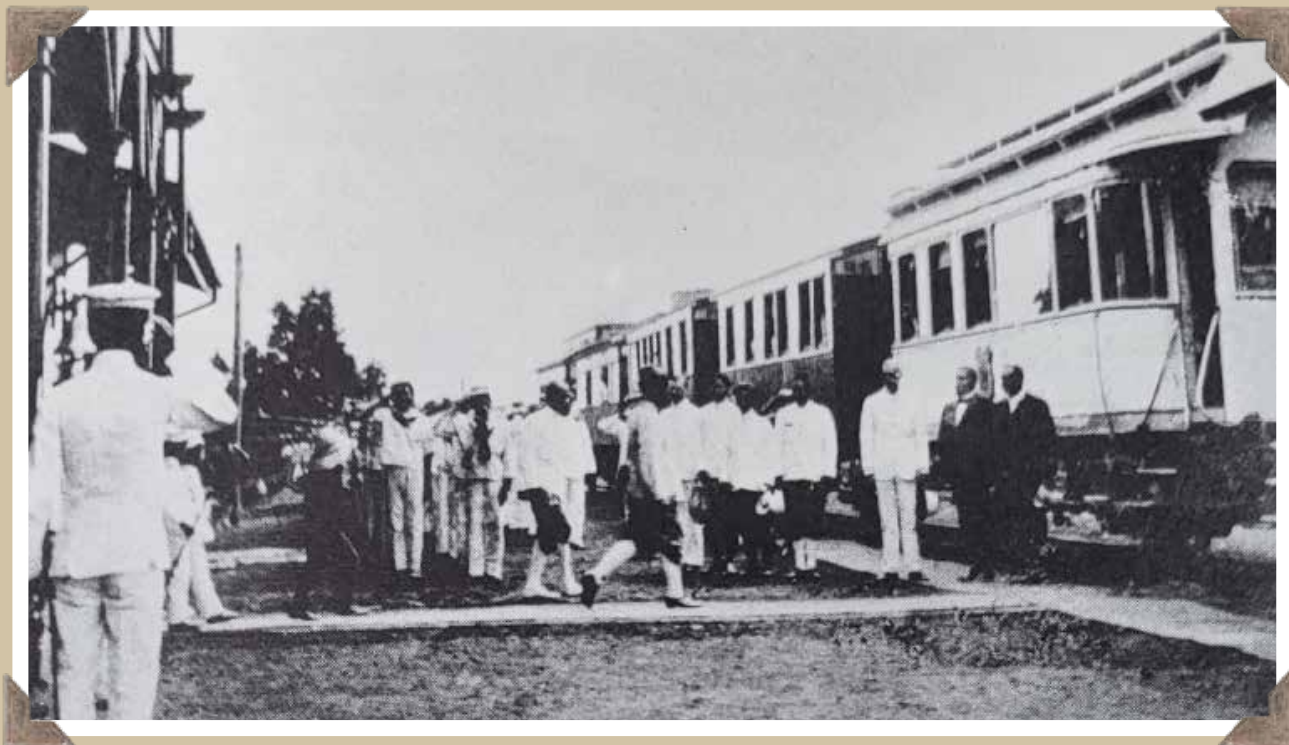
หลังจากที่กรมรถไฟได้เปิดทางรถไฟหลวงสายแรกจากกรุงเทพฯ แล้วพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวก็ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างและขยายกิจการรถไฟเพิ่มเติมต่อไปตามลำดับ ตั้งแต่แผนงานเพื่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปเพชรบุรี สร้างทางรถไฟสายเหนือต่อจากทางรถไฟสายนครราชสีมา ที่ตำบลภาชี ไปลพบุรี ปากน้ำโพ อุดรดิตถ์ แพร่ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ มีทางแยกไปสวรรคโลก ตลอดจนสร้างทางสายตะวันออกไปแปดริ้ว

โปรดเกล้าฯ ให้สร้างทางรถไฟแยกจากสายตะวันออกที่มักกะสันไปตั้งสถานีสินค้าใหม่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ตำบลช่องนนทรีฯ เพื่อระบายความคับคั่งการสินค้าที่กรุงเทพฯ เนื่องจากสถานีที่บริเวณริมคลองผดุงกรุงเกษมในย่านสถานีกรุงเทพ คับแคบไม่เพียงพอกับปริมาณสินค้าที่บรรทุกส่งมา โดยทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือและสายเหนือซึ่งทวีปริมาณมากยิ่งขึ้น และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สำรวจแนวทางเพื่อสร้างทางรถไฟแยกจากนครชัยศรีไปสุพรรณบุรีและอุทัยธานี มีการสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อจากเพชรบุรี ไปสงขลา ระแงะ มีทางแยกไปนครศรีธรรมราช ตรัง และกันตัง

ย้ายโรงงานซ่อมรถจักรและล้อเลื่อน จากย่านสถานี กรุงเทพฯ ไปสร้างใหม่ที่ทุ่งบางกระสัน (มักกะสัน) ขยายย่าน สถานีกรุงเทพ ออกไปทางด้านใต้ เพื่อสร้างที่ทำการรับส่ง สินค้าและอาคารสถานีใหม่ และตั้งเครื่องจักรยอโยศิลาที่ช่องแค เพื่อใช้ในกิจการรถไฟ เริ่มติดตั้งเครื่องห้ามล้อลมคู่กับขบวนรถ แทนระบบห้ามล้อด้วยมือ

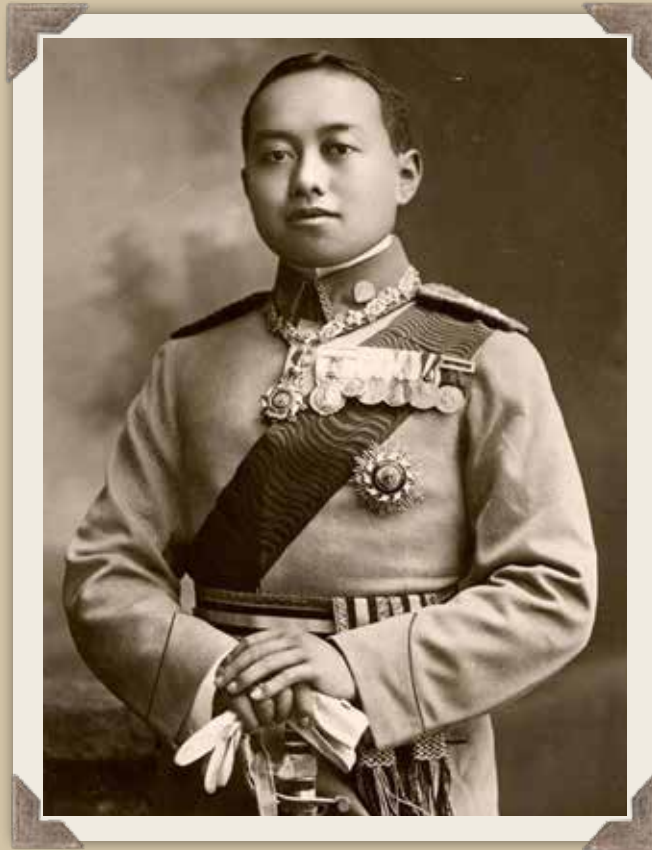
นอกจากนี้ ยังเริ่มการก่อสร้างอุโมงค์ขุนตานในทาง สายเหนืออีกด้วย

ในรัชสมัยของรัชกาลที่ 5 ได้มีการเปิดตอนเดินรถ เฉลี่ยทุก 1 ปีครึ่ง ตั้งแต่เริ่มเดินรถครั้งแรกในปี 2439 ก็ได้ ขยายเส้นทางเดินรถไปตลอดจนสิ้นรัชกาล มีทางรถไฟที่ แล้วเสร็จเปิดใช้มากกว่า 900 กิโลเมตร



พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว  
เสด็จพระราชดำเนินไปปากน้ำโพในเส้นทางรถไฟสายเหนือ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2449

# พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6



ในระหว่างรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 เป็นช่วงเวลาที่เกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 ขึ้น โดยพระองค์ตัดสินพระทัยและเล็งการณ์ไกลโดยการประกาศเข้าร่วมกับฝ่ายสัมพันธมิตร หรือมหาอำนาจกลางประกอบด้วย ประเทศอังกฤษ ฝรั่งเศส สหภาพโซเวียต อิตาลี ญี่ปุ่น

สหรัฐอเมริกา ซึ่งต่อมาเป็นฝ่ายได้รับชัยชนะ ยังผลให้ไทยได้รับนาาประโยชน์ภายหลังสิ้นสุดสงคราม อาทิ การเรียกร้องขอแก้ไขสนธิสัญญาที่ไม่เป็นธรรมต่าง ๆ รวมถึงได้รับประสบการณ์ในการสงคราม มาปรับปรุงวิชาการทหารของประเทศ

ล้นเกล้าฯ รัชกาลที่ 6 ทรงประกอบพระราชกรณียกิจ ในหลายต่อหลายด้านตลอดรัชกาลของพระองค์ ทั้งด้านการต่างประเทศ การศึกษา ด้านเศรษฐกิจ ซึ่งรวมถึงด้านการคมนาคม และรถไฟ โดยต้องคอยต่อรองและต่อสู้กับอิทธิพลของประเทศตะวันตก ที่เข้ามามีบทบาทในประเทศไทย ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในช่วงเวลาดังกล่าว

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 สืบเนื่องไปจนถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พัฒนาและปรับปรุงกิจการรถไฟหลวง จนมีความรุ่งเรือง และขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ทรงพิจารณาเห็นว่ากิจการของ

กรมรถไฟสายเหนือและกรมรถไฟสายใต้ ซึ่งแยกกันอยู่ ไม่สะดวกแก่การบังคับบัญชาและบริหารงาน ตลอดจนไม่เป็นการประหยัดค่าใช้จ่าย เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2460 จึงได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้รวมกิจการรถไฟเข้าเป็นกรมเดียวกัน เรียกว่า **กรมรถไฟหลวง** กับได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้นายพลโท กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก

ในช่วงเวลาที่ประเทศไทยประกาศสงครามกับประเทศเยอรมนี และออสเตรีย ฮังการี ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้วิศวกรไทยเข้ารับบริหารงานแทนชาวต่างประเทศ ให้ควบคุม



พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบรมราชินี เสด็จในพิธีเปิดใช้สะพานพระราม 6 เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2469

การเจาะถ้ำขุนตานในทางสายเหนือ ซึ่งเป็นถ้ำที่ยาวที่สุดในอาณาจักรไทย คือมีความยาวถึง 1,352 เมตร จนแล้วเสร็จในระยะเวลารวม 11 ปี ในช่วงรัชสมัยของรัชกาลที่ 7 และได้เปิดการเดินรถตลอดทางสายเหนือถึงเชียงใหม่ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2464 เป็นต้นมา

ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างทางรถไฟสายตะวันออกต่อจากแปดริ้ว ไปถึงอรัญประเทศ สร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือต่อจากนครราชสีมา ไปถึงอำเภอลำทะเมนชัย ในจังหวัดอุบลราชธานี และไปยังขอนแก่น ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินเพื่อสร้างทางรถไฟต่อจากขอนแก่นไปยังจังหวัดหนองคายและนครพนม

นอกจากนี้ ยังทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานพระราม 6 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และสร้างทางรถไฟ

เชื่อมทางฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตกให้ติดต่อเป็นสายเดียวกัน

การเปลี่ยนแปลงของรถไฟไทยที่สำคัญในรัชสมัยของพระองค์ คือการโปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนขนาดของทางรถไฟที่มีความกว้าง 1.435 เมตร ให้เป็นทางขนาด 1.00 เมตร โดยเท่ากัน ทำให้สามารถจะใช้รถจักรและล้อเลื่อนขนาดเดียวกัน ในการเดินรถได้ทั่วทุกสายตลอดราชอาณาจักร รวมถึงมีการสั่งซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้าจากต่างประเทศ สำหรับใช้ลากจูงขบวนรถแทนรถจักรไอน้ำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถไฟ และประหยัดค่าใช้จ่าย

ในช่วงเวลาดังกล่าว ไทยยังเปิดการเจรจาทำสัญญาการเดินรถไฟร่วมผ่านเขตแดนระหว่างประเทศกับสหพันธรัฐมลายูอีกด้วย

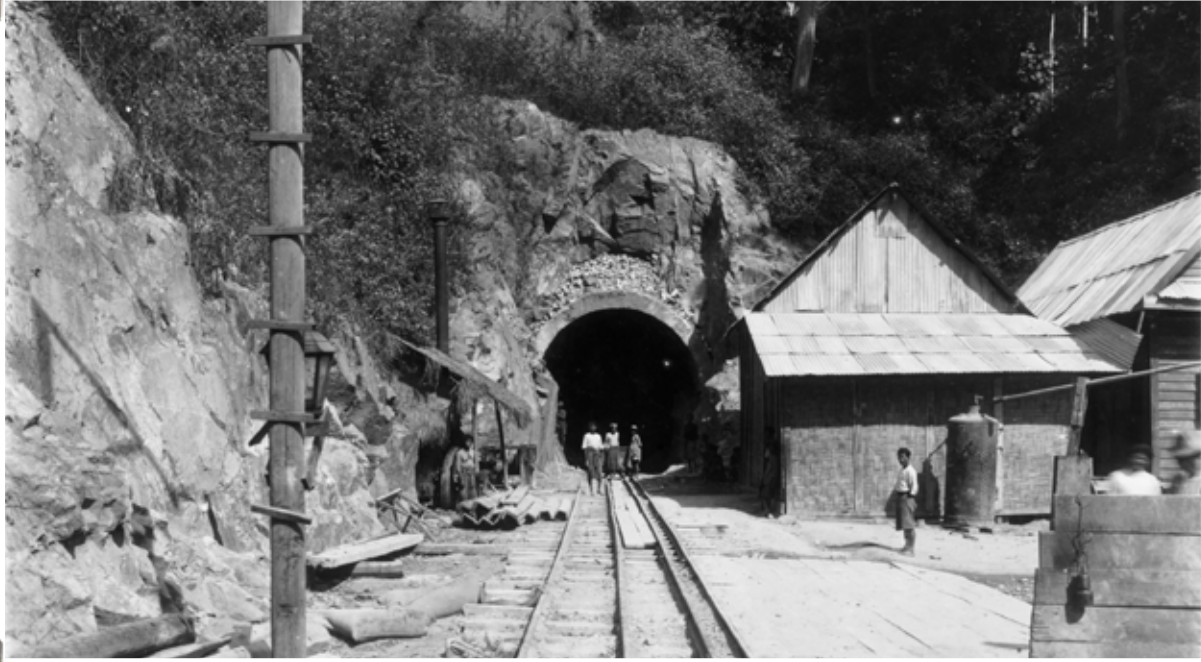




## พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นพระราชโอรสลำดับที่ 35 ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว กับเจ้าจอมมารดาวาด ในสกุล “กัลยาณมิตร” ภายหลังสำเร็จการศึกษาวิชาวิศวกรรมและด้านการทหารที่ประเทศอังกฤษ ได้ทรงกลับมารับตำแหน่ง จเรทหารช่าง และผู้ช่วยกรมยุทธนาธิการ ในปี 2449

ตำแหน่งจเรทหารช่าง เป็นตำแหน่งหน้าที่ในราชการทหารที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงมีบทบาทเป็นอย่างมาก โดยตลอดระยะเวลา 17 ปี (ระหว่างปี 2451-2468) กิจการทหารช่างได้รับการพัฒนาจนเจริญก้าวหน้ามากขึ้น โดยลำดับ จนทรงได้รับการยกย่องว่าเป็นผู้วางรากฐานกิจการทหารช่างขึ้นในประเทศไทย



ยุคเริ่มต้นกิจการรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ผู้ควบคุมการบริหารจัดการทั้งหมดเป็นชาวต่างชาติ จนกระทั่ง พ.ศ. 2453 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ทรงรวมกิจการรถไฟสายเหนือ และสายใต้เข้าเป็น “กรมรถไฟหลวง” และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าอนังยาเฮอ พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง นับเป็นজনไทยคนแรกที่ดำรงตำแหน่งสูงสุดในการบริหารจัดการกิจการรถไฟของไทย

ตลอดระยะเวลาที่ทรงเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ทรงบุกเบิกพัฒนากิจการต่าง ๆ และขยายเส้นทางเดินรถไฟ



ให้เชื่อมต่อกันทั่วประเทศ ด้วยทรงมีพระปณิธานแน่วแน่ที่จะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและเศรษฐกิจของภูมิภาค รวมทั้งทรงพัฒนาระบบสัญญาณประแจกลไปจนถึงการโทรคมนาคมของกรมรถไฟหลวง โดยเริ่มมีการใช้โทรศัพท์ทางไกลเครื่องตอบรับโทรศัพท์อัตโนมัติ และเครื่องตราทางสะดวก แทนการขอทางด้วยโทรเลข ทรงจัดสร้างรถไฟพระที่นั่ง และในปี พ.ศ. 2471 ทรงสั่งซื้อรถจักรดีเซลกำลัง 180 แรงม้า จำนวน 2 คัน เข้ามาใช้เป็นครั้งแรกในประเทศไทยและเป็นรายแรกในทวีปเอเชีย





ในช่วงเวลาดังกล่าว ประเทศชาติมีความจำเป็นที่จะต้องเร่งหาหนทางขยายตัวทางการค้า แก้ไขปัญหาความฝืดเคืองทางเศรษฐกิจและการคลังของประเทศ อีกทั้งเริ่มมีการติดต่อสื่อสารคมนาคมระหว่างประเทศ จึงจำเป็นยิ่งที่จะต้องมีการเร่งพัฒนาการคมนาคมสื่อสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรถไฟ โดยมีการเร่งและทุ่มเทกับการขยายเส้นทางรถไฟต่อเนื่องจากที่ได้มีการริเริ่มในรัชสมัยของรัชกาลที่ 5

กล่าวได้ว่า พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเป็นผู้นำความเจริญก้าวหน้าของกิจการด้านคมนาคมสื่อสารมาสู่ประเทศอย่างที่ไม่เคยมีผู้ใดเคยกระทำมาก่อนในยุคสมัยก่อนหน้า พระองค์มีผลงานด้านการรถไฟที่โดดเด่น ในการกำจัดอิทธิพลชาวตะวันตกในกรมรถไฟหลวง ทรงมีพระดำริและแนวทางปฏิบัติต่อการขยายเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อแต่ละภูมิภาคในประเทศ

ตลอดจนพระดำริในการทำสัญญาเดินรถและสัญญาศุลกากร กับสหพันธรัฐมลายู และการออกกฎหมายควบคุมกิจการรถไฟภายในประเทศ

ได้มีการออกพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 อันเป็นพระราชบัญญัติควบคุมคุ้มครอง

การรถไฟหลวง รถไฟราษฎร์ และทางหลวงในประเทศไทย สืบเนื่องตามพระบรมราโชบายของล้นเกล้าฯ รัชกาลที่ 6 และรัชกาลที่ 7 ในระหว่างที่ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงรับผิดชอบในการพัฒนา กิจการรถไฟระหว่างปี 2460-2475

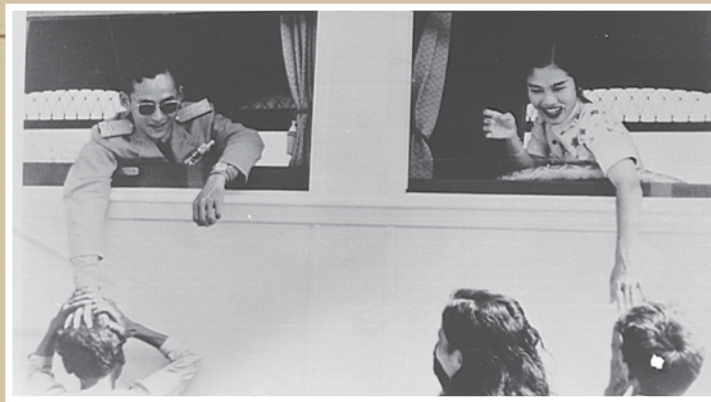




## พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร รัชกาลที่ 9

กิจการรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล รัชกาลที่ 8 สืบเนื่องไปถึงต้นรัชสมัยรัชกาลที่ 9 ประเทศไทยประสบกับสภาวะทางการเงินสืบเนื่องมาจากการเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งทำให้การก่อสร้าง

ทางรถไฟไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร กิจการรถไฟประสบภัยสงครามอย่างหนัก ทรัพย์สินทั้งทางอาคาร และรถจักรล้อเลื่อนได้รับความเสียหาย ทว่าก็มีทางรถไฟก่อสร้างเพิ่มเป็นจำนวนอีก 259 กิโลเมตร



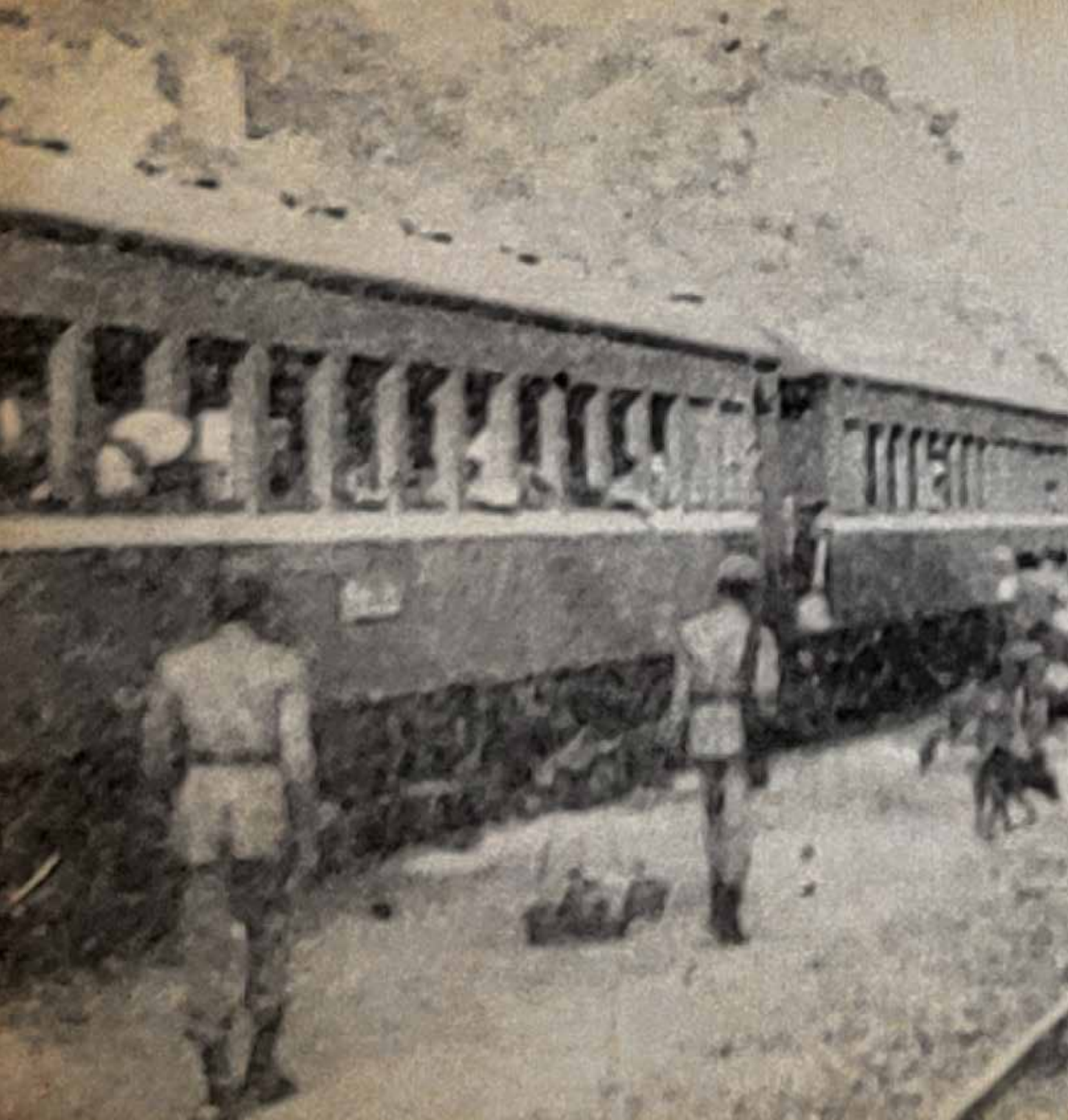
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 9 เสด็จพระราชดำเนินทางรถไฟเป็นครั้งแรก เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2493 จากสถานีรถไฟธนบุรี ไปยังสถานีรถไฟหัวหิน พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ ในการเสด็จฯ แปรพระราชฐาน ณ พระราชวังไกลกังวล จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และเสด็จฯ ทางรถไฟเป็นครั้งสุดท้าย ในวันที่ 5 กรกฎาคม 2531 ในการเสด็จฯ ไปทรงประกอบพิธีรัชมิ่งคลาภิเษกที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ในปี 2503 รัฐบาลได้มอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดหารถพระที่นั่งใหม่จำนวน 3 คัน ทดแทนรถพระที่นั่งที่ปลดระวางไป โดยทั้ง 3 คัน ประกอบด้วย รถพระที่นั่งประทับกลางวัน (พทก.) รถพระที่นั่งกลางวันและบรรทม (พทท.) และรถพระที่นั่งบรรทม (พทบ.) มีการใช้งานเป็นปฐมฤกษ์เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2510

ภาพที่เหล่าพสกนิกรไทยเห็นเป็นประจำ คือ รัชกาลที่ 9 เสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟ เป็นแบบอย่างแก่ประชาชนในการเดินทางโดยใช้ระบบราง ซึ่งเป็นระบบสาธารณะ โดยตลอดรัชสมัยของพระองค์ เสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟถึง 28 ครั้งด้วยกัน

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 9 เสด็จฯ โดยทางรถไฟเพื่อเยี่ยมเยียนพสกนิกรจังหวัดต่าง ๆ ในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงเสด็จฯ ทรงต้อนรับและนำสมเด็จพระเจ้าเฟรเดอริกที่ 9 แห่งเดนมาร์ก และสมเด็จพระราชินี เดินทางไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และเมื่อครั้งเสด็จฯ ทรงต้อนรับ ประธานาธิบดีซูการ์โน แห่งอินโดนีเซีย จากสถานีดอนเมืองด้วย

ล้านเกล้าฯ รัชกาลที่ 9 ทรงมีพระราชวิสัยทัศน์ ตลอดจนริเริ่ม และโปรดฯ ให้ดำเนินโครงการพระราชดำริในการพัฒนา ด้านคมนาคมหลายโครงการด้วยกัน ซึ่งรวมถึงโครงการถนนเลียบทางรถไฟสายธนบุรีเขตบางกอกน้อย ภายหลังจากการที่ได้ทรงศึกษาพื้นที่โดยรอบโรงพยาบาลศิริราช และมีพระราชดำริที่จะขยายแนวถนนเลียบทางรถไฟสายธนบุรี เพื่อช่วยลดปริมาณการจราจรบนถนนจรัญสนิทวงศ์ บริเวณสามแยกไฟฉาย อีกทั้งเป็นเส้นทางลัดเชื่อมต่อไปยังย่านสำคัญคือ สถานีรถไฟธนบุรี โรงพยาบาลศิริราช และตลาดพรานนก พระราชทานชื่อถนนว่า “ถนนสุททาวาส” ซึ่งเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี 2536 และได้เปิดการจราจร เพื่อช่วยแก้ปัญหาการจราจร บรรเทาความเดือดร้อนให้ประชาชนตั้งแต่วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2537 เป็นต้นมา





# ประวัติกองบังคับการ ตำรวจรถไฟ



# ประวัติกองบังคับการ ตำรวจรถไฟ



ภายหลังจากที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อตั้งกรมรถไฟและมีประกาศพระบรมราชโองการ สร้างทางรถไฟสยาม ในปี 2437 ได้มีการจัดตั้ง กองตำรวจพิเศษเรียกว่า “กองตระเวนรักษา ทางรถไฟสายนครราชสีมา” ปี 2442 จัดตั้ง “กองตระเวนรักษาทางรถไฟสายเหนือ” และปี 2443 จัดตั้ง “กองตระเวนรักษาทางรถไฟ สายเพชรบุรี” มีหน้าที่ดูแลรักษาเส้นทางรถไฟ





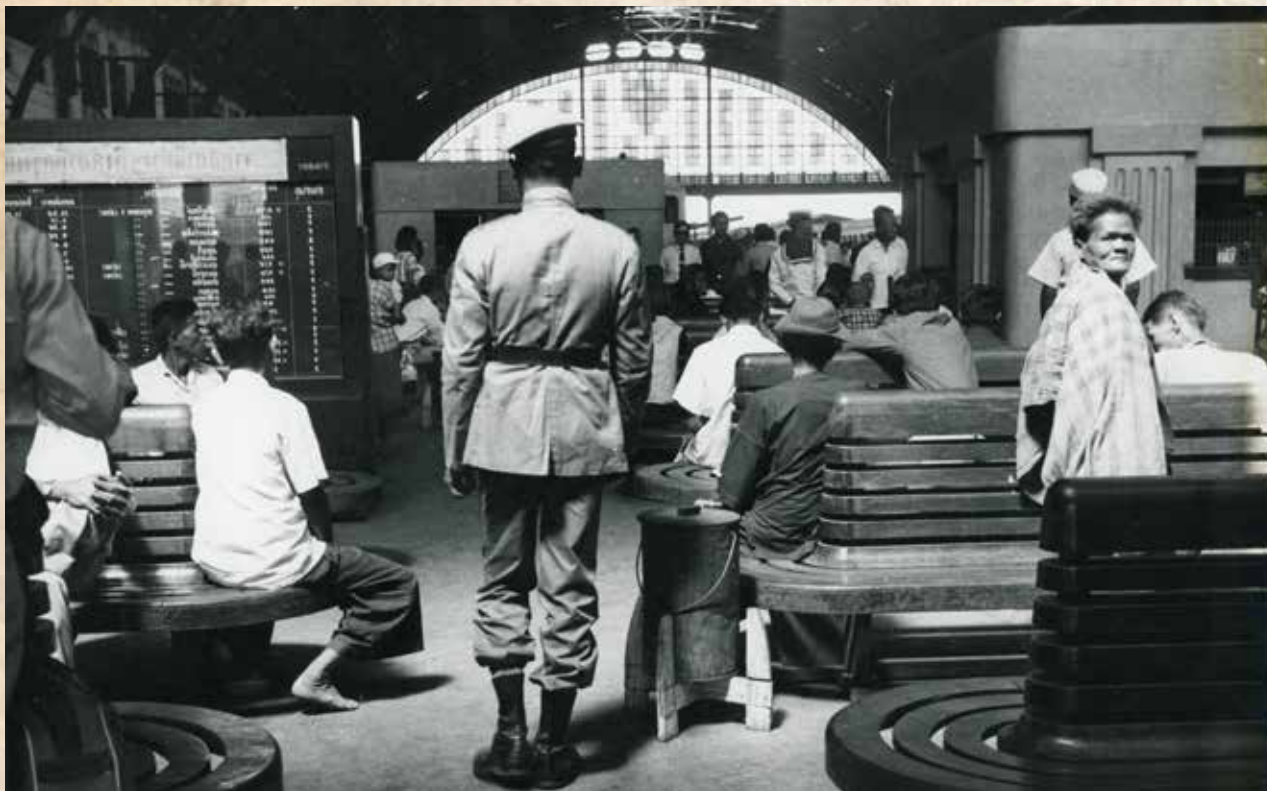
ให้ปลอดภัยจากการถูกทำร้ายโดยบุคคลในท้องถิ่น ซึ่งไม่เห็นชอบด้วยกับการจัดวางทางรถไฟท้องถิ่นนั้น หรือจากการทำลายโดยสัตว์ป่าตลอดจนป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นจากภัยธรรมชาติ

ต่อมาระหว่างปี 2491-2494 ได้มีเหตุการณ์ร้ายแรงเกี่ยวกับการประทุษร้ายต่อชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของกรรมรถไฟ ตลอดจนประชาชนผู้โดยสารอยู่เสมอ รวมถึงด้านการเมืองก็ปรากฏว่ามีผู้บ่อนทำลายเสถียรภาพของรัฐบาลใช้รถไฟเป็นพาหนะขนส่งเอกสารโฆษณาชวนเชื่อใส่ร้ายรัฐบาลนำไปแจกจ่ายให้แก่ราษฎรที่อยู่ตามชายแดนเพื่อให้เกิดความกระด้างกระเดื่องขึ้น กรรมรถไฟจึงได้ร่วมกับกรมตำรวจโดยพลตำรวจเอกเผ่า ศรียานนท์ จัดวางมาตรการในการรักษาความปลอดภัยให้แก่กิจการรถไฟ และคุ้มครองสวัสดิภาพของผู้โดยสาร จึงได้พิจารณาดำเนินการจัดตั้งกองตำรวจรถไฟขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมตำรวจในกระทรวงมหาดไทย ปี 2495 กำหนดให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม 2495 มีฐานะเป็นกองบังคับการ เรียกว่า “กองตำรวจรถไฟ” และในขณะเดียวกันมีฐานะเป็นหน่วยงานหนึ่ง

ของกรมตำรวจแห่งประเทศไทย เรียกว่า “สำนักงานตำรวจรถไฟ” อันนับได้ว่าเป็นวันก่อตั้งกองตำรวจรถไฟ จึงถือเอาวันที่ 15 พฤษภาคมของทุกปี เป็นวันคล้ายวันสถาปนากองตำรวจรถไฟ “กองตำรวจรถไฟ” ได้มีการเปลี่ยนชื่อเป็น “กองบังคับการตำรวจรถไฟ” เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2548 ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการเป็นกองบังคับการหรือส่วนราชการอย่างอื่นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2548 ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 22 ตอนที่ 51 ก ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง

ในยุคแรกที่ต้องมีการก่อตั้งกองตระเวนรักษาทางรถไฟ เป็นไปตามแนวคิดในการจัด วิชาชีพ “ตำรวจ” เพื่อทำหน้าที่ป้องกันไม่ให้เกิดการฆ่าฟันกันและป้องกันทรัพย์สินสมบัติและสวัสดิภาพร่วมกัน ที่ประชาชนจะสังเกตได้ง่าย ๆ จากการกำหนดให้เป็นอาชีพที่สวมเครื่องแบบ เพื่อให้ประชาชนรู้ว่านี่คือบุคคลที่มีอาชีพป้องกันชีวิตและทรัพย์สิน สามารถรับแจ้งและให้ความช่วยเหลือได้รวดเร็วเมื่อเกิดเหตุภัยขึ้น





ในยุคแรกก่อตั้ง ในบทความเรื่อง “**สิ้นคิดแล้วหรือ เจ้าเฝ้าถนน**” โดยสำนักงานตำรวจรถไฟ จัดพิมพ์ในวารสารรอบ 60 ปีการก่อตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย ระบุไว้ว่า ตำรวจรถไฟกำเนิดขึ้น โดยมี “หลักใหญ่ที่มุ่งปฏิบัติงานให้แก่เส้นโลหิตของชาติ 5 ประการ ได้แก่ รักษาทรัพย์สินของการรถไฟ รักษาผลประโยชน์ของการรถไฟ ป้องกันเหตุและระงับเหตุมิให้เกิดขึ้นกับการรถไฟ ให้ความสงบสุขเรียบร้อย และช่วยเหลือประชาชนผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัยพิทักษ์รักษาและป้องกันภัยแก่ผู้ปฏิบัติกิจการงานของการรถไฟทั่วราชอาณาจักร”

ในยุคแรกเริ่ม งานด้านการดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ตำรวจรถไฟต้องปลุกปล้ำกับปัญหาต่าง ๆ เช่น เรื่องการลักทรัพย์ทั้งของการรถไฟและผู้โดยสาร การยกยอกฉ้อโกง วิ่งราวทรัพย์ การบุกรุกเขตรถไฟ การประทุษร้ายต่อผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟ การวางเพลิง และก่อวินาศกรรม ป้องกันมิให้เกิดรถชนกัน หรือรถชนคน และสัตว์เลี้ยงต่าง ๆ ตลอดจนจนป้องกันการขว้างปาขบวนรถ ฯลฯ และจะเป็นการยากลำบากหากมีเหตุร้ายระหว่างการเดินทาง บนพื้นที่อันจำกัด และผ่านไปในหลายท้องที่ อย่างรถไฟ ที่จะไม่มียุทธยานอย่างตำรวจรถไฟคอยดูแลปกป้องสวัสดิภาพประชาชน



นิกย้อนภาพไปในอดีตที่การเงินการธนาคารยังไม่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย ยังไม่มีระบบการโอนเงิน การขนย้ายเงิน ธนบัตรธนาคารแห่งประเทศไทยเป็นมูลค่ามหาศาลทางรถไฟ ยังเป็นอีกภารกิจที่สำคัญยิ่งของตำรวจรถไฟ ในอดีตได้มีเหตุการณ์ในการปกป้องทรัพย์สินของราชการครั้งสำคัญไว้ได้ โดยแลกกับการปกป้องด้วยชีวิตและการสูญเสียเจ้าหน้าที่ และตำรวจรถไฟจำนวน 7 นาย ได้แก่ พ.ต.ท. บุญโกย อุ่นวัฒนะ จ.ส.ต. ละเอียด มากมี จ.ส.ต. หลพ ท้าวทอง จ.ส.ต. ศรีศักดิ์ สีนํ้าเงิน ส.ต.อ. ชูศิลป์ สรรค์ประศาสน์ พลฯ สุวรรณ ไชยยะ และนายปรีชา จิตต์เจริญ

ในเหตุการณ์ครั้งนั้นมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสและได้รับการช่วยเหลือรอดชีวิตมาได้เพียง 1 นายคือ ส.ต.อ. สมนึก แก้วไกรกรอง ซึ่งภายหลังการรถไฟฯ ก็ได้รับบุตรของ ส.ต.อ. สมนึก เข้าทำงานอีกด้วย



กล่าวคือ ในยุคสมัยที่ประเทศยังมีภัยคุกคามจาก ผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ เส้นทางสายใต้เป็นเส้นทางคมนาคม ที่เสี่ยงภัยที่สุดจากการปล้นไม่ว่าจะเป็นทางรถยนต์หรือรถไฟ โดยช่วงที่เส้นทางต้องผ่านภูเขา เช่นจากนครศรีธรรมราช ไปยังพัทลุง นับเป็นจุดเสี่ยงจุดหนึ่ง

เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2522 ผู้ก่อการร้าย คอมมิวนิสต์ได้วางระเบิดรางรถไฟ ในเส้นทางที่มีการลำเลียงเงิน สำหรับจ่ายเงินเดือนพนักงานรถไฟสายใต้ เพื่อทำการปล้น ระหว่างสถานีรถไฟช่องเขาและสถานีร้อนพิบูลย์ บริเวณ หลักกิโลเมตรที่ 771/13 บริเวณปากอุโมงค์ด้านสถานีรถไฟ ร้อนพิบูลย์ จังหวัดนครศรีธรรมราช

อุโมงค์ของเขา เป็นอุโมงค์ทางรถไฟลอด 1 ใน 7 แห่ง ของไทย และเป็นอุโมงค์รถไฟเพียงแห่งเดียวของเส้นทางรถไฟ สายใต้ คนร้ายใช้วิธีดักรออยู่เหนือปากอุโมงค์ แล้วหย่อน ระเบิดลงมายังขบวนรถ ซึ่ง พ.ต.ท. บุญโกย อุ่นวิวัฒนะ รองผู้กำกับการ 4 กองตำรวจรถไฟ หัวหน้าผู้บังคับรถยนต์ รางหุ้มเกราะคุ้มกัน (รยท.1) กับพวก ได้ต่อสู้ตอบโต้อย่าง กล้าหาญ แต่ผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ซึ่งมีจำนวนมากได้ รุมล้อมระดมยิงและหย่อนระเบิดเข้าไปภายในรถยนต์ราง หุ้มเกราะจนเป็นเหตุให้เจ้าหน้าที่เสียชีวิต 7 นาย โดยที่ สามารถป้องกันทรัพย์สินของราชการเอาไว้ได้





ปัจจุบัน รถยนต์รางหุ้มเกราะคันดังกล่าว จอดตั้งอยู่บริเวณห้องสมุดรถไฟเยาวชน ถนนเลียบบคลองผดุงกรุงเกษม ในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟพวงศ กก.1 บก.รฟ. ข้างตัวรถมีป้ายบอกประวัติของรถ สถิติวีรกรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟและเจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ทั้ง 7 นาย

ตลอดมานับแต่อดีต ตำรวจรถไฟรับหน้าที่ป้องกันเหตุไม่ว่าจะในภาวะปกติ ผ่านสายตรวจรอบ ๆ เขตสถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟ รับแจ้งเหตุแบบ First Response ตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินบนขบวนรถไฟ บนชานชาลาที่ใดเกิดการกระทำผิดก่อนให้ที่นั่นสอบสวน เพื่อให้เกิดการสกัดกั้นใด ๆ ได้ทันทั่วทั้ง

และยังรับหน้าที่อันหนักหน่วงในช่วงเทศกาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ที่ขบวนรถไฟไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร ภาพผู้คนที่ล้นสถานี มีปัญหาเรื่องข้าวของ ลักขโมยทรัพย์สิน ในช่วงก่อนเข้าเทศกาลเราจึงเห็นการ “ปล่อยแถวระดม” เจ้าหน้าที่ตำรวจพร้อมเสียงระฆังซึ่งเป็นสัญญาณอ่อนในการเดินทางเป็นการสร้างขวัญ กำลังใจ และเป็นการสร้างบรรยากาศ

สมัยก่อนมีกระทั่งเหตุที่ผู้โดยสารล้นจนต้องนั่งบนหลังคาร์ตไฟ เป็นที่เล่ากันถึงเหตุการณ์เห็นเลือดไหลลงมาจากบนหลังคาตู้ ตรวจสอบพบผู้ได้รับอุบัติเหตุศีรษะชนสะพานจนเสียชีวิตขณะแล่นผ่านสะพาน



วาระเฉพาะกิจต่าง ๆ ก็เป็นหน้าที่ของตำรวจรถไฟ ในการดูแลความสงบเรียบร้อย อาทิ การจัดประชุม “**क्रम. สัจจร บนขบวนรถไฟ**” เป็นครั้งแรกบนขบวนพิเศษ 918 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2544 ในเส้นทางจังหวัดบุรีรัมย์ สุรินทร์ และศรีสะเกษ โดยเป็นการรับรองด้วยห้องประชุมและห้องพักสำหรับบุคคลระดับผู้นำประเทศ

รถไฟเป็นปัจจัยสำคัญอันหนึ่งต่อการท่องเที่ยว ในนานาประเทศรวมถึงประเทศไทย หน้าที่ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาของตำรวจรถไฟ จึงมีส่วนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วย ช่วงเทศกาลพิเศษ เช่น วันปิยมหาราช วันพ่อแห่งชาติ วันแม่แห่งชาติ วันคล้ายวันสถาปนากการรถไฟฯ การรถไฟ จะมีการจัดรถไฟขบวนพิเศษให้แก่ประชาชนเดินทางไปตามเส้นทางท่องเที่ยวสถานที่ประวัติศาสตร์ อยุธยา นครปฐม หรือไม่ว่าจะเป็นการอำนวยความสะดวกและให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวซึ่งเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของประเทศ ซึ่งที่ผ่านมาได้เคยมีการออกกฎระเบียบว่าหากนักท่องเที่ยวประสบเหตุ โดนลักทรัพย์ ให้มีการอำนวยความสะดวกในการโดยสารรถไฟ โดยไม่ต้องเสียค่าบัตรโดยสาร เนื่องจากเกิดกรณีตำรวจ ต้องควักสตางค์ส่วนตัวออกให้อยู่เนื่อง ๆ เพื่อช่วยเหลือ

ไม่เว้นแม้บนเส้นทางของรถไฟ ลักษณะของอาชญากรรมเปลี่ยนไปตามสภาพของสังคม กาลเวลาผ่าน อาจไม่ใช่การขึ้นปล้นโจ่งแจ้ง แต่ปรากฏในรูปแบบของภัยอื่น มีตั้งแต่การค้าประเวณี การพนัน การลักทรัพย์ รถจักรยานยนต์ ไปจนถึงความผิด พ.ร.บ.ศุลกากร

อีกบทบาทที่เป็นผลงานมาโดยตลอดของตำรวจรถไฟ ก็คือหน้าที่ในการปราบปราม สกัดกั้นยาเสพติด การลำเลียงยาเสพติดที่เกิดบนรถไฟบ่อยครั้ง มักเป็นในลักษณะของการกระจายสินค้าและเป็นรายย่อย ซึ่งบรรดาตำรวจรถไฟ เมื่อได้รับนโยบายไปปฏิบัติ เรียนรู้ สังสมประสบการณ์ ประกอบกับสัญชาตญาณ มักสังเกตหีบห่อต้องสงสัย ที่จับได้ มีทั้งการกระจายยาเสพติดจากภาคเหนือลงมายังภาคกลาง อีกส่วนกระจายลำเลียงลงไปภาคใต้ นอกจากยาเสพติดก็ ยังเป็นการจับกุมการลำเลียงอาวุธต่าง ๆ อีกด้วย





อีกส่วน คืองานบริการ เรียกว่าเป็น Soft Power ที่มีพลัง เนื่องจากโดยหน้าที่การงานของตำรวจรถไฟทำให้ดูมีภาพลักษณ์ที่แข็งแกร่ง ทว่าตำรวจรถไฟมีความโดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ที่เน้นการบริการ ซึ่งเห็นได้ตั้งแต่ภายในสถานีรถไฟ มีการอำนวยความสะดวก แนะนำเส้นทาง ซึ่งมีผู้โดยสารจำนวนมากที่เข้ามาแบบไม่คุ้นเคยช่วยขาหรือไม่คุ้นเคยกับการเดินทางไกล ตำรวจจะเป็นคนแรก ๆ ที่ประชาชนเดินเข้ามาเพื่อขอความช่วยเหลือ จนปัจจุบัน ภาระหน้าที่ของตำรวจรถไฟนอกจากจะปกป้องดูแลความปลอดภัยผู้โดยสารบนขบวน ในสถานี เฝ้าระวัง จับกุมผู้มีความผิด ผู้ที่ลักลอบขนยาเสพติด แรงงานต่างด้าว ตลอดจนเจ้าหน้าที่ละอันพันละน้อยที่ต้องให้ความช่วยเหลือบรรเทาทุกข์ประชาชน รวมทั้งดูแลทรัพย์สินของการรถไฟฯ



# เหตุการณ์สำคัญ

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว  
รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ  
ให้สถาปนากรมรถไฟขึ้น  
เป็นครั้งแรก

รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ  
ประกาศตั้งหน่วยงาน  
ราชการขึ้นอย่างเป็นทางการ  
จำนวน 12 หน่วย  
ซึ่งรวมถึงกระทรวง  
โยธาธิการ ซึ่งดูแลตรวจตรา  
ก่อสร้างทำถนน ซุดคลอง  
การช่างทั่วไป การไปรษณีย์  
และการรถไฟ

ประเทศไทยเปิดเดินรถไฟ  
เที่ยวปฐมฤกษ์  
จากกรุงเทพฯ-อยุธยา  
เมื่อวันที่ 26 มีนาคม

จัดตั้งกองตระเวนรักษา  
ทางรถไฟ สายเหนือ

2433

2435

2437

2439

2442



2469

พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว  
รัชกาลที่ 7 โปรดเกล้าฯ  
ให้รวมกระทรวง  
พาณิชย์เข้ากับ  
กระทรวงคมนาคม

2475

เปลี่ยนแปลงการ  
ปกครองไทยจากระบอบ  
สมบูรณาญาสิทธิราชย์  
สู่การปกครองระบอบ  
ประชาธิปไตยอันมี  
พระมหากษัตริย์  
ทรงเป็นประมุข

2482

เกิดสงครามโลกครั้งที่ 2

2494

กรมรถไฟ เปลี่ยนสถานะ  
เป็นรัฐวิสาหกิจ  
ประเภทสาธารณูปการ  
ภายใต้ชื่อ “การรถไฟ  
แห่งประเทศไทย”  
เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม  
2494 ดำเนินการภายใต้  
พ.ร.บ.การรถไฟฯ  
ฉบับ พ.ศ. 2494 ในสมัย  
รัฐบาลที่มี 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

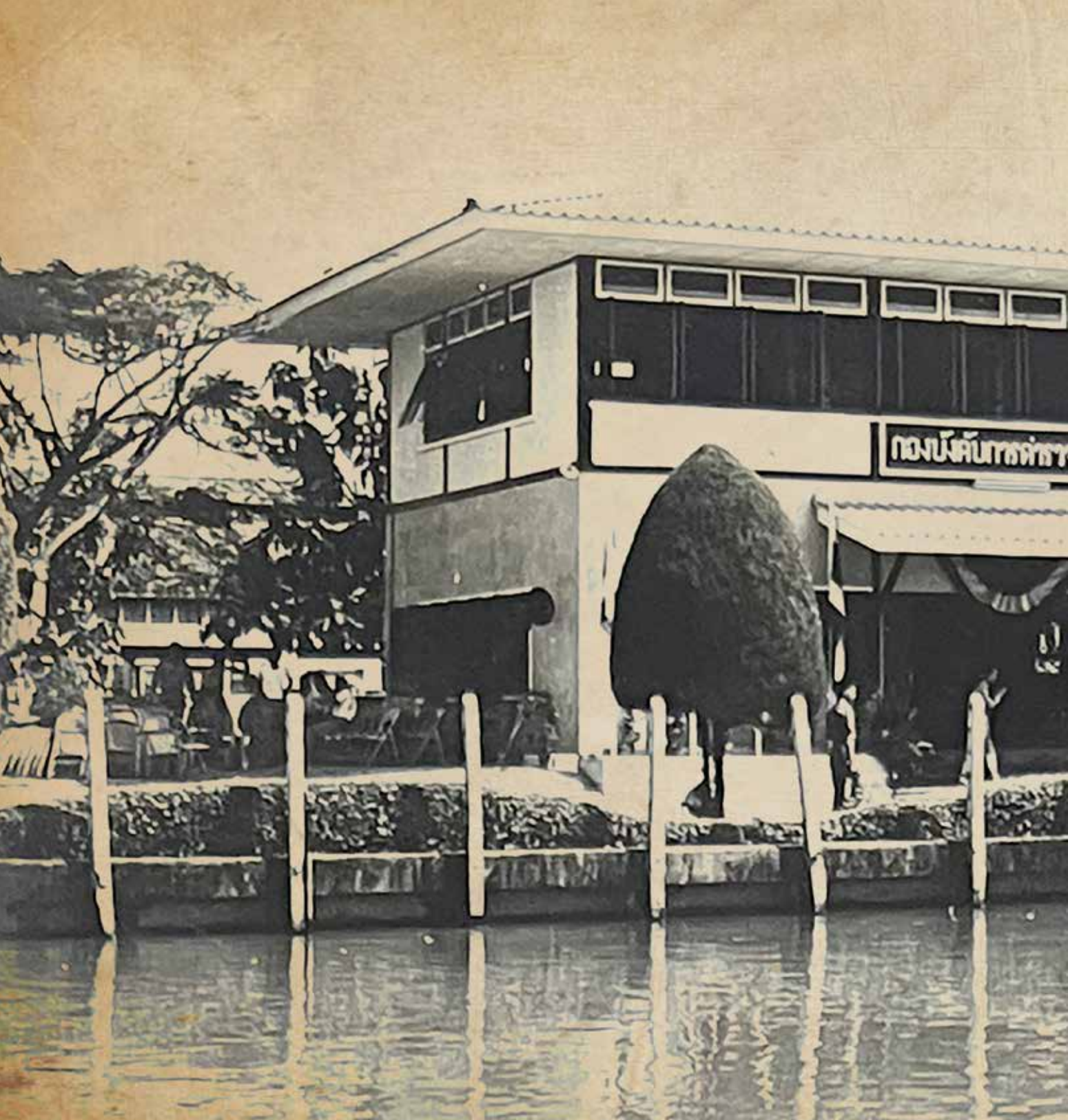
โอนกองบังคับการ  
ตำรวจรถไฟ มาสังกัด  
กองบัญชาการตำรวจ  
สอบสวนกลาง  
เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน

2565

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

2566

16 ตุลาคม วันดำเนินงาน  
สุดท้ายของหน่วยงาน  
กองบังคับการตำรวจ  
รถไฟ



ทองม้วนบ้านท่าอิฐ



## ทำเนียบผู้บังคับบัญชา

- |                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| 1. พล.ต.จ. เภา วิจารณ์กร      | 1 เมษายน 2495 – 30 พฤศจิกายน 2500   |
| 2. พล.ต.ต. สล้าง เริ่มรุจน์   | 1 ธันวาคม 2500 – 31 มกราคม 2513     |
| 3. พ.ต.อ. ถาวร เทวาทูดี       | 1 กุมภาพันธ์ 2513 – 30 กันยายน 2513 |
| 4. พล.ต.ต. จิตติ ศิระสมบูรณ์  | 1 ตุลาคม 2513 – 31 ธันวาคม 2514     |
| 5. พล.ต.ต. ชาญชัย วีระนาวิน   | 1 มกราคม 2514 – 26 มกราคม 2519      |
| 6. พล.ต.ต. นิพัทธ์ สรณารักษ์  | 27 มกราคม 2519 – 30 กันยายน 2520    |
| 7. พล.ต.ต. วิฑูร โทวีจิตร     | 1 ตุลาคม 2520 – 30 กันยายน 2522     |
| 8. พล.ต.ต. เจริญ เวลาดี       | 1 ตุลาคม 2522 – 30 กันยายน 2524     |
| 9. พล.ต.ต. ธวัช ภัคทีบุตร     | 1 ตุลาคม 2524 – 30 กันยายน 2525     |
| 10. พล.ต.ต. เผด็จ ทองขำนิ     | 1 ตุลาคม 2525 – 30 กันยายน 2526     |
| 11. พล.ต.ต. พิชัย ชำนาญไพร    | 1 ตุลาคม 2526 – 30 กันยายน 2528     |
| 12. พล.ต.ต. ประทีป สุนทรสุด   | 1 ตุลาคม 2528 – 30 กันยายน 2529     |
| 13. พล.ต.ต. พิณีจ สุนทรธรรม   | 1 ตุลาคม 2529 – 15 ตุลาคม 2532      |
| 14. พล.ต.ต. สุนนท์ สว่างศ์    | 15 ตุลาคม 2532 – 7 พฤษภาคม 2534     |
| 15. พล.ต.ต. ชูเดช มัชฌิมานนท์ | 7 พฤษภาคม 2534 – 2 ตุลาคม 2536      |
| 16. พล.ต.ต. สมคิด ปรียกุล     | 2 ตุลาคม 2536 – 25 ตุลาคม 2537      |
| 17. พล.ต.ต. มหิทธิ์ จันทรฉายะ | 25 ตุลาคม 2537 – 28 มกราคม 2540     |



## ทำเนียบผู้บังคับบัญชา

- |                                    |                                      |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| 18. พล.ต.ต. ภิรมย์ บุญรอดพานิช     | 28 มกราคม 2540 – 2 ตุลาคม 2540       |
| 19. พล.ต.ต. วันชัย วิสุทธีนันท์    | 2 ตุลาคม 2540 – 30 กันยายน 2541      |
| 20. พล.ต.ต. จรัมพร สุระมณี         | 2 ตุลาคม 2541 – 30 กันยายน 2545      |
| 21. พล.ต.ต. สันติ วิจักขณา         | 1 ตุลาคม 2545 – 30 กันยายน 2549      |
| 22. พล.ต.ต. วรารุช พุกประยูร       | 1 ตุลาคม 2549 – 30 เมษายน 2550       |
| 23. พล.ต.ต. ณัฐวุฒิ พงษ์สิมา       | 1 พฤษภาคม 2550 – 30 กันยายน 2550     |
| 24. พล.ต.ต. โกวิท วงศ์รุ่งโรจน์    | 1 ตุลาคม 2550 – 31 พฤษภาคม 2551      |
| 25. พล.ต.ต. โชคชัย ดีประเสริฐวิทย์ | 31 พฤษภาคม 2551 – 1 ตุลาคม 2551      |
| 26. พล.ต.ต. สุรพงศ์ ศิริภักดี      | 1 ตุลาคม 2551 – 31 ตุลาคม 2553       |
| 27. พล.ต.ต. สมวุฒิ วรรณพิรุณ       | 1 พฤศจิกายน 2553 – 30 กันยายน 2554   |
| 28. พล.ต.ต. ธนังค์ บุรานนท์        | 23 กุมภาพันธ์ 2555 – 30 กันยายน 2557 |
| 29. พล.ต.ต. จิรสันต์ แก้วแสงเอก    | 1 ตุลาคม 2557 – 2 ตุลาคม 2559        |
| 30. พล.ต.ต. สุรพงษ์ ถนอมจิตร       | 3 ตุลาคม 2559 – 30 กันยายน 2560      |
| 31. พล.ต.ต. วรพงษ์ ทองไพบูลย์      | 1 ตุลาคม 2560 – 30 กันยายน 2561      |
| 32. พล.ต.ต. ชำนาญ ชำนาญเวช         | 1 ตุลาคม 2561 – 30 กันยายน 2562      |
| 33. พล.ต.ต. ปกซ์เดช เกตุพันธ์      | 1 ตุลาคม 2562 – 30 กันยายน 2563      |
| 34. พล.ต.ต. อำนาจ ไตรพจน์          | 1 ตุลาคม 2563 – 10 มกราคม 2566       |
| 35. พล.ต.ต. ชัยรพ จุณณวัตต์        | 11 มกราคม 2566 – 16 ตุลาคม 2566      |



“ทุกขบวนปลอดภัย  
ตำรวจรถไฟ  
พร้อมให้บริการ”



# ตำรวจรถไฟในปัจจุบัน



## อาร์มและความหมาย

สัญลักษณ์หลักของอาร์มกองบังคับการตำรวจรถไฟ บริเวณกิ่งกลาง เป็นเครื่องหมายราชการกรมตำรวจ รูปพระแสงดาบเขนและโล่ รูปวงกลมเส้นคู่ 2 ชั้น วงนอก เป็นลายกนกประจำยามก้ามปู และวงในมีรูปหน้าสิงห์ มีลายกนกเปลวเพลิงประกอบ

ข้อชัยพฤกษ์ แสดงสัญลักษณ์แทนเกียรติยศ ชัยชนะ ความสำเร็จ ความอุดมสมบูรณ์

ในอดีต “กองตำรวจรถไฟ” มีกองกำกับการ จำนวน 4 กองด้วยกัน จึงเป็นที่มาของดาวจำนวน 4 ดวงที่อยู่ด้านซ้าย และด้านขวาของอาร์มโลโก้



## วิสัยทัศน์

กองบังคับการตำรวจรถไฟรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน  
ผู้โดยสารทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ อำนวยความยุติธรรมอย่างเสมอภาค โปร่งใส  
ดูแลอำนวยความสะดวกจรรยาบรรณและให้บริการด้วยความประทับใจ สกัดกั้น  
การกระทำความผิดและลักลอบลำเลียงสิ่งผิดกฎหมายทางรถไฟ





## พันธกิจ

1. ถวายความปลอดภัยองค์พระมหากษัตริย์และพระบรมวงศานุวงศ์
2. ให้บริการที่ดีโดยยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง
3. ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมที่เกิดขึ้นทั้งบนขบวนรถไฟและบริเวณสถานีรถไฟ โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วม
4. อำนวยความยุติธรรมโดยยึดหลักนิติธรรม
5. ส่งเสริมให้ประชาชน ชุมชน และท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรม





# ผังหน่วยงาน

## กองบังคับการตำรวจรถไฟ

### ฝ่ายอำนวยการ บก.รฟ.

- ❖ ธุรการและกำลังพล
- ❖ การเงิน
- ❖ พัสดุ
- ❖ นโยบาย แผน และงบประมาณ
- ❖ ข่าว ความมั่นคง และเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ❖ จิตอาสา
- ❖ นิติกร

กองกำกับการ 1  
ส.รฟ. นพวงศ์  
ส.รฟ. มัถกะสิน  
ส.รฟ. รนบุรี

กองกำกับการ 2  
ส.รฟ. อยุรยา  
ส.รฟ. นครสวรรค์  
ส.รฟ. ตีลาอาสน์

กองกำกับการ 3  
ส.รฟ. หัวหิน  
ส.รฟ. ทุ่งสง  
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







## บทบาท อำนาจหน้าที่

โครงข่ายรถไฟทางไกลในปัจจุบัน ระยะทางรวม 4,845.1 กิโลเมตร โดยตั้งเป้าขยายเป็นระยะทางรวม 6,463 กิโลเมตรภายในปี 2580 ให้บริการทั้งขบวนรถด่วนพิเศษ (Special Express) รถด่วน (Express) รถเร็ว (Rapid) รถธรรมดา รถชานเมือง รถท้องถิ่น และขบวนรถท่องเที่ยว รวมถึงขบวนรถสินค้า แต่每天有ผู้ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทยมากกว่า 200,000 คนต่อวัน

ปัจจุบันมีการให้บริการผ่านระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket ที่ทันสมัย ที่สามารถจะจองบัตรโดยสารออนไลน์

การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยาน หรือ Airport Rail Link: ARL และรถไฟชานเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (บางซื่อ-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (บางซื่อ-ตลิ่งชัน) ที่เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่เมื่อปี 2564





มีศูนย์กลางของระบบรางไทยแห่งใหม่ที่สถานีกลาง  
กรุงเทพอภิวัฒน์ ซึ่งเป็นสถานีรถไฟขนาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาค  
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่รวมการเชื่อมต่อทุกการเดินทาง  
ไว้ด้วยกัน มีศักยภาพรองรับผู้โดยสารมากกว่า 600,000 คนต่อวัน

นับตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม 2495 เป็นต้นมา  
ที่มีการจัดตั้งกองตำรวจรถไฟขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดวาง  
ระเบียบราชการกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย สถานภาพ  
ของกองตำรวจรถไฟดำรงอยู่ใน 2 สถานะด้วยกัน ได้แก่  
ฐานะหน่วยงานระดับกองบังคับการ ภายใต้ระบบการบริหาร  
งานบุคคลในสายงานกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง





สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และในฐานะเป็น “สำนักงาน ตำรวจรถไฟ” ในสายงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ใช้งบประมาณและอยู่ภายใต้ระบบการบริหารงบประมาณ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กองบังคับการตำรวจรถไฟ เป็นส่วนงานขึ้นตรงต่อ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย มีหน้าที่รับผิดชอบในการ สืบสวน สอบสวน ป้องกัน และปราบปรามอาชญากรรม รักษาความปลอดภัยแก่ประชาชนในเขตและบนขบวนรถ โดยการแบ่งส่วนงานของกองตำรวจรถไฟ เป็นไปตาม พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547





กองตำรวจรถไฟมีเขตอำนาจความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวกับการรถไฟฯ รวมทั้งคดีอาญาทั้งหลายที่เกิดขึ้นในเขตสถานีรถไฟ บนขบวน หรือบริเวณที่ทำการของการรถไฟฯ ทั่วประเทศ ส่วนเขตอำนาจสอบสวน กองตำรวจรถไฟมีอำนาจสอบสวนคดีอาญาที่เกี่ยวข้องกับกิจการของการรถไฟฯ ซึ่งเป็นความผิดอาญาทั้งหลายที่เกิดขึ้น อ่าง หรือเชื่อได้ว่าเกิดในสถานีรถไฟ บนขบวนรถไฟ หรือบริเวณที่ทำการของการรถไฟฯ โดยอำนาจการสอบสวนคดีอาญาของตำรวจรถไฟ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ในเขตกรุงเทพมหานคร และในจังหวัดอื่น



ในเขตกรุงเทพมหานคร ถ้าเหตุเกิด อ่าง หรือเชื้อได้ว่า เกิดในกรุงเทพมหานคร หน่วยงานของกองตำรวจรถไฟ ในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ กองกำกับการ 1 ทำการสอบสวน ได้โดยไม่ต้องรอรับคำสั่งหรือคำอนุญาตของกรมตำรวจ

ในจังหวัดอื่น ถ้าเหตุเกิดขึ้นในจังหวัดอื่นนอกเขต กรุงเทพมหานคร จะทำการสอบสวนได้ต่อเมื่อได้รับคำสั่ง หรืออนุญาตจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ หรือผู้รักษาการ ในตำแหน่ง หรือผู้รักษาการแทน หรือผู้ปฏิบัติราชการแทน งานของกองตำรวจรถไฟ แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะงาน และ แบ่งส่วนราชการเป็นฝ่ายอำนวยการ (งานธุรการและกำลังพล งานการเงินและพัสดุ งานนโยบายและแผน) กับฝ่ายปฏิบัติการ ที่แบ่งออกเป็น 5 กองกำกับการ

บทบาทหน้าที่ของตำรวจรถไฟคือการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมรวมทั้งงานบริการ ไม่ต่างกับ “ตำรวจโรงพัก” หรือ “ตำรวจท้องที่” เพียงแต่เขตอำนาจของ ตำรวจรถไฟคือ “**บนขบวนรถไฟ**” และที่นับเป็น “**ท้องที่**” ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกองกำกับการ 1 ประกอบด้วย สถานีตำรวจรถไฟพนวงค์ สถานีตำรวจรถไฟมวกะสัน และ สถานีตำรวจรถไฟธนบุรี รวมถึงพื้นที่ย่านรับ-ส่งสินค้า พหลโยธิน

ส่วนอาณาบริเวณที่รับผิดชอบบนขบวนรถไฟ ในขณะที่ผู้โดยสารเดินทางอยู่บนพื้นที่จำกัด นับเป็นพื้นที่ ที่เป็นระยะทางที่ “ยาว” บนขบวนรถไฟนับเป็นท้องที่เช่นกัน โดยเป็นท้องที่ที่เคลื่อนไปเรื่อย ๆ

เมื่อเกิดเหตุอาชญากรรม เหตุร้าย หรือการต้องการ ความช่วยเหลือ บนขบวนรถไฟ หากไม่มีผู้ที่เข้ามาให้การดูแล ค้ำครอง ก็จะเป็นภาระอย่างยิ่งต่อผู้ที่ตกเป็นเหยื่อของ อาชญากรรม



ตำรวจจะรายงานต่อผู้บังคับบัญชาแบบ Real-time ตั้งแต่ขึ้นไปปฏิบัติหน้าที่บนขบวน เดินทางถึงแต่ละสถานี ตลอดจนถึงสถานีปลายทาง

ตำรวจรถไฟทำงานแบบคัพเวอร์ ขบวนละ 2 คน ตามหลักของสายตรวจ การเข้าค้นหากมีเหตุสงสัย โดยที่ เจ้าหน้าที่อีกคนสามารถจะคัพเวอร์เพื่อให้ความช่วยเหลือ หรือแก้ปัญหาใดที่อาจเกิดขึ้นกระทันหันได้ทัน

กิจการพิเศษ อันเป็นที่ภาคภูมิใจยิ่งของตำรวจรถไฟ ได้แก่การถวายอารักขาความปลอดภัย แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ทุกพระองค์ เสด็จพระราชดำเนินโดยขบวนรถไฟ พระที่นั่ง และเมื่อขบวนเสด็จผ่านเส้นทางตัดผ่านเส้นทางรถไฟ การเตรียมพร้อมสำหรับกิจการพิเศษ เสด็จพระราชดำเนินโดยรถไฟ มีการวางแผนรูปแบบในการ จัดขบวนถวายอารักขาและรักษาความปลอดภัยอย่างละเอียด ถ้วนถี่

นอกจากนี้ ตำรวจรถไฟยังมีกิจการพิเศษในการ รักษาความปลอดภัยแก่บุคคลสำคัญที่เดินทางเข้ามาในเขต พื้นที่รับผิดชอบของตำรวจรถไฟ หรือเดินทางโดยขบวนรถไฟ ด้วยเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟจะได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา ตามจุดตัดที่สำคัญ ๆ ร่วมภารกิจกับตำรวจพื้นที่ในการเข้าไป ถวายความปลอดภัย





# กองกำกับการ 1 - 5



## กองกำกับการ 1



### เขตความรับผิดชอบ

พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและในเขตเส้นทางสายเหนือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออกรวมทั้งเส้นทางรถไฟสายใต้ เฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเส้นทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย-แม่กลอง



กองกำกับการ 1 เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ต่างจากกองกำกับการอื่น มีหน่วยงานในสังกัดรวม 3 สถานีตำรวจ ได้แก่ สถานีตำรวจรถไฟฟหองศ์ สถานีตำรวจรถไฟธนบุรี และสถานีตำรวจรถไฟมักกะสันมีอำนาจหน้าที่เพิ่มเติมคือมีอำนาจสอบสวน ปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดทางอาญาบนขบวนรถไฟ ขบวนรถไฟฟ้า และเขตพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย และความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง (กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการเป็นกองบังคับการหรือส่วนราชการอย่างอื่นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2552)



## สถานีตำรวจรถไฟหนองค้อ

### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ย่านขนส่งสินค้าพลโยธิน เขตจตุจักร ตลอดแนวถนนกำแพงเพชร 1 และกำแพงเพชร 2 พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟในเส้นทางสายเหนือจากสถานีกรุงเทพมหานคร ถึงสุดเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่เส้นทางรถไฟย่านเฉพาะกรุงเทพมหานคร

สถานีตำรวจรถไฟหนองค้อ กองกำกับการ 1 มีพื้นที่รับผิดชอบหลักคือสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) และพื้นที่ย่านพลโยธิน ปัจจุบันคือสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เป็นจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารรถไฟมาจากทุกสารทิศกว่า 167 ขบวน เข้าออกสถานีในทุก ๆ วัน รวมถึงคนที่มีการพักอาศัยอยู่ในเขตปริมณฑล แต่ต้องเดินทางเข้าไปเย็นกลับเข้ามาทำงานที่กรุงเทพฯ เช่นจากนครสวรรค์ อุดรธานี ลพบุรี ภาษี ปรายจันบุรี ฉะเชิงเทรา หัวตะเข้ หัวหมาก ที่จะโดยสารเข้ามาโดยใช้รถไฟสายท้องถิ่น

สถานีตำรวจรถไฟหนองค้อ กองกำกับการ 1 จึงถูกออกแบบมาให้มีอำนาจในการ “สอบสวน” หรือรับแจ้งความเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารรถไฟ ไม่เช่นนั้นผู้เสียหายจำเป็นต้องเดินทางไปแจ้งยัง สน.ปทุมวัน การแจ้งตำรวจรถไฟที่หัวลำโพงก็เพียงแค่เดินมาแจ้งที่ ตำรวจรถไฟ สน.หนองค้อ ซึ่งอยู่ในบริเวณเดียวกันกับสถานีรถไฟ

ในยุคสมัยที่พื้นที่โดยรอบสถานีกรุงเทพมีความเจริญเติบโต มีการสร้างถนนเลียบริมคลองผดุงกรุงเกษมเป็นเส้นทางรองซึ่งเชื่อมกับเส้นทางหลักกับเขตป้อมปราบ ไปออกยังรองเมืองที่เป็นฝั่งปทุมวัน พื้นที่ในการดูแลของการรถไฟฯ ตรงนี้จึงเกิดความหนาแน่นขึ้น นอกเหนือจากกลุ่มเป้าหมายแรกในการให้บริการ นั่นคือผู้โดยสารรถไฟได้ขยายไปสู่ประชาชนคนทั่วไปที่ไม่ใช่ผู้โดยสาร ในพื้นที่บริเวณดังกล่าว ที่สามารถมาแจ้งความเพื่อขอความช่วยเหลือจากตำรวจรถไฟได้

ผู้คนจำนวนมาก แจ้งเรื่องไม่มีค่าโดยสารรถไฟกลับบ้านก็จะเข้าสู่กระบวนการสอบสวนของตำรวจกองกำกับการ 1 ซึ่งสามารถรับรองให้ได้หากปลายทางที่ระบุ ตรงกับที่อยู่ ในบัตรประชาชน เป็นการช่วยบรรเทาความเดือดร้อน





## สถานีตำรวจรถไฟธนบุรี

### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ที่เป็นทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และสถานีรถไฟเฉพาะในเส้นทางรถไฟสายใต้ในเขตกรุงเทพมหานครตั้งแต่คอสะพานพระราม 6 ทิศตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาไปจนถึงเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครที่สถานีรถไฟศาลาธรรมสพน์และตั้งแต่สถานีรถไฟธนบุรีไปจนถึงสถานีรถไฟชุมทางดลิ่งชัน รวมทั้งพื้นที่ที่เป็นทรัพย์สินของการรถไฟ และสถานีรถไฟตลอดเส้นทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย-แม่กลอง

ปี 2443 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้สร้างรถไฟสายตะวันตก สายเพชรบุรี ต้นทางเริ่มที่ “สถานีบางกอกน้อย” บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณปากคลองบางกอกน้อย เป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางทั้งลงใต้หรือไปทางตะวันตก การเดินรถไฟจากสถานีบางกอกน้อยสายแรกไปสิ้นสุดที่สถานีเพชรบุรี เป็นระยะทาง 150 กิโลเมตร เปิดเดินรถครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2446 ซึ่งล้นเกล้าฯ รัชกาลที่ 5 เสด็จฯ ทรงเปิดสถานีในวันที่ 19 มิถุนายน 2446

ในช่วงปลายสงครามมหาเอเชียบูรพา ฝ่ายสัมพันธมิตรได้นำเครื่องบินมาทิ้งระเบิดครั้งใหญ่บริเวณสถานีบางกอกน้อย สร้างความเสียหายครั้งใหญ่ ต่อมารัฐบาลในสมัยจอมพลแปลก พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี จึงให้สร้างอาคารหลังใหม่ทดแทนที่ถูกทำลายไป โดยสร้างเป็นอิฐสีแดงมีหอนาฬิกา เปิดใช้งานในปี 2493 และใช้ชื่อสถานีนี้ใหม่ว่า “สถานีธนบุรี”

สถานีตำรวจรถไฟธนบุรี มีพื้นที่หลักคือสถานีรถไฟธนบุรี สถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ เป็นจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารรถไฟมาจากขบวนรถชานเมืองสายตะวันตกจากแม่กลอง มหาชัย รวมถึงคนที่มิที่พำนักอาศัยอยู่ในเขตปริมณฑล แต่ต้องเดินทางเข้าไปเย็นกลับเข้ามาทำงานที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้ยังมีตลาดศาลาน้ำร้อน น้ำเย็น ซึ่งมีประชาชนมาจับจ่ายใช้สอยเป็นจำนวนมาก





## สถานีตำรวจรถไฟมักกะสัน

เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางมักกะสัน รถไฟในเส้นทางสายตะวันออก เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครเส้นทางรถไฟในเส้นทางตั้งแต่หัวประแจอันนอกสุดด้านใต้ของสถานีรถไฟมักกะสันถึงสถานีรถไฟแม่น้ำ รวมถึงพื้นที่ขนถ่ายสินค้าลาดกระบัง

สถานีตำรวจรถไฟมักกะสัน มีพื้นที่หลักคือสถานีรถไฟมักกะสัน สถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องไอ ซี ดี ลาดกระบัง รวมถึงคนที่มีที่พำนักอาศัยอยู่ในเขตปริมณฑล แต่ต้องเดินทางเข้าไปเย็นกลับเข้ามาทำงานที่กรุงเทพฯ เช่น ปราชินบุรี ฉะเชิงเทรา หัวตะเข้ หัวหมาก

ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ตั้งแต่บริเวณสถานีรถไฟมักกะสัน ถึงสถานีอรัญประเทศ มีระยะทาง 349.33 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางจากสถานีมักกะสันถึงสถานีรถไฟแม่น้ำนั้นมีระยะทาง 4.7 กิโลเมตร นอกจากนั้น ตำรวจรถไฟมักกะสัน ยังมีเขตพื้นที่รับผิดชอบเป็นย่านโรงงานมักกะสัน บนพื้นที่ 435 ไร่

ด้วยเขตรับผิดชอบอยู่ในสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง ไอ ซี ดี ลาดกระบัง บนพื้นที่ 648 ไร่ สถานีตำรวจรถไฟมักกะสัน ยังได้เคยจับกุมการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย รวมถึงการลักลอบขนไม้หวงห้าม และการส่งพระพุทธรูปและศิลปวัตถุโบราณครั้งใหญ่ออกนอกราชอาณาจักร ในปี 2549





## กองกำกับการ 2



### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และในเขตเส้นทางรถไฟสายเหนือทั้งหมด พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดปทุมธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน และจังหวัดเชียงใหม่

พื้นที่ภาคเหนือ กองกำกับการ 2 มีความโดดเด่นในการเฝ้าระวังจับกุมพ่อค้าลักลอบขนยาเสพติด โดยที่สถานีรถไฟศิลาอาสน์มีชุดตรวจค้นเฉพาะ ในการกวดขันและคุ้มครองจายาเสพติด



ทั้งนี้ ในสถิติปี 2563 ตำรวจรถไฟจับกุมผู้ลักลอบหลบหนีเข้าเมืองจำนวน 913 คน ปี 2562 จำนวน 2,199 คน ปี 2561 จำนวน 4,377 คน และผู้ต้องหาในกลุ่มของความผิดเกี่ยวกับ พ.ร.บ.คนเข้าเมือง ในปี 2560 ถึง 9,840 คนด้วยกัน



ในระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมา ตำรวจรถไฟสามารถจับกุมการลักลอบขนยาเสพติดได้คราวละหลายแสนเม็ด ซึ่งเป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง และการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมในเรื่องยาเสพติดและบุคคลต่างด้าวที่หลบหนีเข้ามาในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2563 ที่เกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 จึงมีการเพิ่มความถี่ในการปฏิบัติหน้าที่บนขบวน





## สถานีตำรวจรถไฟอยุธยา

### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายเหนือจากสถานีกรุงเทพถึงสถานีชุมทางบ้านภาชีตรงประแจอันนอกสุดด้านเหนือพื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่านมี จังหวัดกรุงเทพมหานคร จังหวัดปทุมธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สถานีรถไฟบางปะอิน ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟอยุธยา มีความสำคัญยิ่งในเชิงประวัติศาสตร์ เนื่องจากเป็นปลายทางการเสด็จพระราชดำเนิน

โดยทางรถไฟโดยขบวนรถพระที่นั่งของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 และสมเด็จพระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรี พระบรมราชินีนาถ ในพระราชพิธีเปิดการเดินทางรถไฟหลวงสายแรกในราชอาณาจักรสยาม เส้นทางกรุงเทพ-กรุงเก่า เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2439 ซึ่งต่อมานับให้เป็นวันสถาปนากิจการรถไฟไทยและการรถไฟแห่งประเทศไทย

พระนครศรีอยุธยายังเป็นจุดหมายปลายทางของขบวนรถไฟท่องเที่ยวรถจักรไอน้ำซึ่งจัดขึ้นโดยการรถไฟฯ ในเทศกาลสำคัญ เช่น วันพ่อหรือวันแม่แห่งชาติ หรือวันสถาปนากิจการรถไฟฯ ซึ่งมีนักท่องเที่ยวให้ความสนใจอย่างท่วมท้นในทุกปี





## สถานีตำรวจรถไฟนครสวรรค์

### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายเหนือจากสถานีชุมทางบ้านภาชีตรงประแจอันนอกสุดด้านเหนือ ถึงสถานีพิษณุโลก ตรงประแจอันนอกสุดด้านเหนือ พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่านมีจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดพิษณุโลก

สถานีรถไฟพิษณุโลก ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟนครสวรรค์นั้นถูกกำหนดให้เป็นเส้นทางผ่านสำคัญในเส้นทางรถไฟสายเหนือมาตั้งแต่ 100 ปีก่อน

ในช่วงที่จักรวรรดินิยมอังกฤษและฝรั่งเศสกำลังแผ่อิทธิพลมาในบริเวณภาคเหนือตอนกลางของประเทศไทย โดยรัชกาลที่ 5 ได้โปรดเกล้าฯ ให้รัฐบาลสยามส่งคนไปสำรวจเส้นทางรถไฟสายเหนือด้วยตนเอง และเลือกสร้างเส้นทางรถไฟสายที่ 4 ตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือจากปากน้ำโพ ผ่านพิษณุโลก อุดรดิตถ์ ลำปาง ลำพูน ถึงเชียงใหม่

ส่วนสถานีรถไฟนครสวรรค์ เป็นสถานีรถไฟระดับ 1 อยู่ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นระยะทาง 245.78 กิโลเมตรตั้งอยู่ตำบลหนองปลิง อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ เดิมสถานีรถไฟนครสวรรค์มีชื่อว่าสถานีรถไฟหนองปลิง ต่อมาได้มีการย้ายสถานีรถไฟประจำจังหวัดนครสวรรค์จากสถานีรถไฟปากน้ำโพมาอยู่ที่สถานีรถไฟหนองปลิง จึงได้เปลี่ยนชื่อเป็นสถานีรถไฟนครสวรรค์



## สถานีตำรวจรถไฟศิลาอาสน์

### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายเหนือจากสถานีพิษณุโลกตรงประแจอันนอกสุดด้านเหนือ ถึงสถานีเชียงใหม่ รวมทั้งทางแยกจากสถานีชุมทางบ้านดารา ถึงสถานีสวรรคโลก พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่านมีจังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดแพร่ จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน และจังหวัดเชียงใหม่

สถานีรถไฟในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟศิลาอาสน์ ประกอบไปด้วยสถานีสำคัญอย่างสถานีรถไฟศิลาอาสน์ ที่เปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2501 เพื่อจุดประสงค์ในการตัดขบวนรถไฟขึ้นภาคเหนือ เดิมใช้ชื่อว่าสถานีรถไฟอุตรดิตถ์ใหม่ และเปลี่ยนชื่อเป็น “ศิลาอาสน์” ในปี 2503 การรถไฟฯ พยายามผลักดันสถานีรถไฟศิลาอาสน์ในปี 2549

ให้เป็นศูนย์ Container Yard เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ จนถึงปัจจุบันสถานีรถไฟศิลาอาสน์เป็นย่านสับเปลี่ยนรถไฟ ย่านสินค้าจุดตัดตู้โดยสารรถไฟขึ้นสู่ภาคเหนือ และเป็นศูนย์รวบรวมตู้สินค้า

สถานีรถไฟในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟศิลาอาสน์ ยังรวมถึงสถานีอุตรดิตถ์ ที่มีการปรับอาคารสถานีรถไฟเก่าเป็นอาคารแสดงและจำหน่ายสินค้า OTOP และกองสวัสดิการสังคม เทศบาลเมืองอุตรดิตถ์ นอกจากนี้ยังมีสถานีเด่นชัย ซึ่งเป็นสถานีรถไฟประจำจังหวัดแพร่ และสถานีบ้านปิน ที่ทรงคุณค่าทางสถาปัตยกรรมรูปแบบบาวาเรียนผสมสถาปัตยกรรมไทยที่สร้างขึ้นตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 และยังมีสถานีนครลำปาง ซึ่งเป็นสถานีรถไฟประจำจังหวัดลำปาง รวมถึงสถานีรถไฟเชียงใหม่ จุดสิ้นสุดปลายทางของรถไฟสายเหนือ ซึ่งเปิดเดินรถตั้งแต่ปี 2464 และรองรับนักท่องเที่ยวทั้งไทยและเทศที่เดินทางหลังไทม์มาอย่างยาวนานจนถึงปัจจุบัน





### กองกำกับการ 3



#### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ที่เป็นทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดเส้นทางรถไฟสายใต้ เริ่มตั้งแต่สถานีรถไฟศาลาธรรมสพน์ ตลอดเส้นทางรถไฟสายใต้ไปจนถึงสถานีรถไฟสุโขทัย-ลพบุรี รวมทั้งเส้นทางรถไฟที่เป็นชุมทางรถไฟสายใต้ ดังนี้

1. ชุมทางรถไฟหนองปลาตูกถึงสถานีรถไฟสุพรรณบุรีและสถานีรถไฟน้ำตก
2. ชุมทางรถไฟบ้านทุ่งโพธิ์ถึงสถานีรถไฟศรีรัตนคม
3. ชุมทางรถไฟทุ่งสงถึงสถานีรถไฟนครศรีธรรมราช และสถานีรถไฟกันตัง
4. ชุมทางรถไฟเขาชุมทองถึงสถานีรถไฟนครศรีธรรมราช
5. ชุมทางรถไฟหาดใหญ่ถึงสถานีรถไฟปาดังเบซาร์

6. ชุมทางรถไฟหาดใหญ่ถึงสถานีรถไฟสงขลา พื้นที่บนขบวนรถไฟสายใต้ ตั้งแต่สถานีรถไฟกรุงเทพ ถึงสถานีรถไฟสุโขทัย-ลพบุรี รวมทั้งชุมทางต่าง ๆ ในเส้นทางรถไฟสายใต้ด้วย

**กองกำกับการ 3 หรือสายใต้** ดูแลพื้นที่ตั้งแต่ศาลาธรรมสพน์ไปถึงสุโขทัย-ลพบุรี มีสถานีย่อย 3 สถานีคือหัวหิน ทุ่งสง และหาดใหญ่ โดยสภาพแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน หัวหินกับทุ่งสงมีความเสี่ยงน้อยกว่าในเรื่องของชีวิตร่างกาย เหตุที่เกิดมักเป็นเหตุทั่วไปเช่น ลักทรัพย์ ทะเลาะวิวาท ในขณะที่หาดใหญ่และสุโขทัย-ลพบุรีจะค่อนข้างต่างไปเนื่องจากพื้นที่อยู่ใน 3 จังหวัดชายแดนใต้





การวางระเบียบทางรถไฟ มักเกิดขึ้นในเส้นทางสายใต้ กระทั่งในช่วงต้นปี 2566 ที่ผ่านมา มีจุดที่ตกเป็นเป้าให้คนร้าย ลอบยิงหรือวางระเบิดถึง 7-8 จุด ไม่ว่าจะเป็นสถานีข้างให้ สถานีเตาเผา ช่วงสะพานข้ามแม่น้ำก่อนเข้าสถานียะลา ซึ่งคนร้ายนำระเบิดแสวงเครื่องไปฝังไว้ใต้ทางรถไฟ ซึ่งโชคดี ที่ได้มีการตรวจพบเสียก่อน และหยุดขบวนรถไฟได้ทัน



วิถีชีวิตของตำรวจรถไฟบนขบวน จะพกพาอาวุธ ขึ้นไปด้วย เพื่อป้องกันเหตุ โดยจะสวมเครื่องแบบชุดสีเขียว เพื่อสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งไม่ได้ทำให้ผู้โดยสารตื่นกลัว แต่กลับทำให้ผู้โดยสารรู้สึกปลอดภัย และมีการเข้ามาทักทายเสมอ มีการทักทายแบบภาษาท้องถิ่น เช่นภาษายาวี

กองกำกับการ 3 หรือสายใต้ ดูแลรับผิดชอบบน ขบวนวันละราวกว่า 60 ขบวน ทั้งขบวนยาวตั้งแต่สถานีกลางฯ ถึงสุโขทัย-ลก และระหว่างนั้นยังมีขบวนท้องถิ่นย่อยต่าง ๆ เช่น หาดใหญ่ไปยังสุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ลงไปยัง สุโขทัย-ลก ประกอบไปด้วยทั้งประเภทรถด่วนพิเศษ รถด่วน รวดเร็ว และรถท้องถิ่น เป็นต้น

โดยทำการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารไปขึ้นรถโดยสาร ไปขึ้นรถไฟ อีกขบวนหนึ่งแทน ตลอดจนเข้าเคลียร์พื้นที่ในบริเวณภาคใต้ อันเป็นจุดที่ตำรวจพื้นที่หรือทหารพรานเข้าไปตั้งเป็น ชุดเฉพาะกิจอยู่แล้ว ล้วนเป็นจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดวินาศกรรม คนร้ายที่ลอบยิงมักเป็นคนที่ย่านาญในพื้นที่ ทั้งมีการใช้วิธีข่มขู่ยิง รถไฟจากระยะ 100 เมตร โดยมีบ้านเรือนประชาชนเป็น ฉากหลัง ยากต่อการที่จะยิงต่อสู้กลับไปจากบนรถไฟ

เมื่อเกิดเหตุระเบิด จะมีการดำเนินการประสานใน ภาพรวม ทั้งทหาร ฝ่ายปกครอง ที่เข้าไปบูรณาการจัดการ ปัญหาในแต่ละครั้ง นับเป็นหนึ่งพื้นที่ที่ตำรวจรถไฟทำงาน อย่างหนักและทุ่มเท



## สถานีตำรวจรถไฟหัวหิน และหน่วย กอ.ปก.97 บก.รฟ.

### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ที่เป็นทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย จากสถานีรถไฟศาลาธรรมสพน์ ถึงสถานีประจวบคีรีขันธ์ ตรงประจวบอันนอกสุดด้านใต้ รวมทั้งทางแยกสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุกถึงสถานีสุพรรณบุรี และสถานีน้ำตกพื้นที่บนขบวนรถไฟ ตั้งแต่สถานีรถไฟกรุงเทพถึงสถานีรถไฟประจวบคีรีขันธ์ รวมทั้งทางแยกสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุกถึงสถานีรถไฟสุพรรณบุรี และสถานีรถไฟน้ำตก

สถานีตำรวจรถไฟหัวหิน มีพื้นที่รับผิดชอบ ตั้งแต่สถานีรถไฟ ศาลาธรรมสพน์ –ประจวบคีรีขันธ์ และสายตะวันตกทั้งหมด รวมระยะทางกว่า 628 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 6 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ กาญจนบุรี และสุพรรณบุรี รับผิดชอบขบวนรถไฟทั้งสิ้น 28 ขบวน มีสถานีหัวหิน เป็นสถานีประวัติศาสตร์ และเป็นสถานีรถไฟที่มีความงดงามที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ เป็นแลนด์มาร์กสำคัญของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ที่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้ความสนใจ





## สถานีตำรวจรถไฟทุ่งสง

### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟเส้นทางรถไฟสายใต้จากสถานีประจวบคีรีขันธ์ ตรงประจวบอันนอกสุดด้านใต้ถึงสถานีพัทลุง ตรงประจวบอันนอกสุดด้านใต้ รวมทั้งทางแยกสถานีชุมทางทุ่งสงถึงสถานีกันตัง สถานีชุมทางเขาชุมทอง ถึงสถานีนครศรีธรรมราช และพื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่านมีจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดชุมพร จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดตรัง และจังหวัดพัทลุง

เส้นทางในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟทุ่งสง ที่ต้องผ่านช่องทางต่าง ๆ ต้องผ่านร้อนหนาวในการป้องกันภัยจากการลอบวางระเบิดของคนร้าย โดยในบริเวณระหว่างสถานีรถไฟช่องเขาและสถานีร้อนพิบูลย์ บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 771/13 บริเวณปากอูโมงค์ด้านสถานีรถไฟร้อนพิบูลย์ จังหวัดนครศรีธรรมราช เคยเกิดเหตุการณ์ปล้นรถขบวนเงิน ที่ทำให้สูญเสียเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟไปถึง 7 นายด้วยกัน



## สถานีตำรวจรถไฟหาดใหญ่

### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายใต้ จากสถานีพัทลุงตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้ ถึงสถานีสุโขทัย-โกลก รวมทั้งทางแยกจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ถึงสถานีป่าตองเบซาร์ และสถานีชุมทางหาดใหญ่ ถึงสถานีสงขลาพื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่านมีจังหวัดพัทลุง จังหวัดสงขลา จังหวัดปัตตานี จังหวัดยะลา และจังหวัดนราธิวาส

สถานีชุมทางหาดใหญ่ เป็นสถานีรถไฟระดับ 1 ของทางรถไฟสายใต้ ซึ่งจากจุดนี้ ทางรถไฟจะแยกออกเป็นสองสาย คือสายที่มุ่งหน้าไปยังปลายทางที่สถานีรถไฟสุโขทัย-โกลก ดัดขยายแดนประเทศมาเลเซียด้านรัฐกลันตัน และอีกสายที่มุ่งหน้าไปบัตเตอร์เวิร์ท ประเทศมาเลเซีย

สถานีตำรวจรถไฟหาดใหญ่ รับผิดชอบในเส้นทางรถไฟสายใต้ตั้งแต่สถานีรถไฟพัทลุง ถึงสถานีรถไฟสุโขทัย-โกลก จังหวัดนราธิวาส และตลอดเส้นทางรถไฟจากสถานีรถไฟหาดใหญ่ ถึงสถานีรถไฟป่าตองเบซาร์ และจากเส้นทางสถานีรถไฟหาดใหญ่ถึงสถานีรถไฟสงขลา รวมระยะทาง 342 กิโลเมตร มีสถานีรถไฟในพื้นที่ที่รับผิดชอบจำนวน 40 สถานี





## กองกำกับการ 4



### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และในเขตเส้นทางรถไฟสายตะวันออก จากสถานีมีกกะสัน ตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้ เป็นต้นไป พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน มีกรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดนครนายก จังหวัดสระบุรี จังหวัดปราจีนบุรี และจังหวัดสระแก้ว

กองกำกับการ 4 สายตะวันออก ส่วนใหญ่เป็นรถไฟสายสั้น สามารถจะเดินทางไป-กลับภายใน 1 วัน เพียงโดยสารหมดตั้งแต่ 20.00 น. ขึ้นไป ไม่ได้มีรถวิ่งทั้งคืนเหมือนสายอื่น ๆ ลักษณะอาชญากรรมหรือเหตุที่เกิดขึ้นจึงมีความแตกต่างจากเขตรับผิดชอบอื่นของตำรวจรถไฟ

รถท้องถิ่นในสายตะวันออกเฉียงเหนือที่วิ่งเข้ากรุงเทพฯ นับแต่เข้ามีเวลา 05.00 น. ตอนเย็นมีผู้โดยสารเดินทางจำนวนมาก รวมถึงนักเรียน มักมีเหตุวิวาทระหว่างกลุ่มนักเรียนเทคนิคซึ่งตั้งอยู่ในเส้นทาง ตำรวจรถไฟจำเป็นต้องทำการป้องกันเหตุ ประสานงานกับตำรวจภูธรเมืองฉะเชิงเทรา ในการร่วมมือกันป้องกันเหตุ ระวังเหตุ จับกุม ตรวจค้นอาวุธ เนื่องจากเป็นเหตุที่อาจจะกระทบผู้โดยสารได้



สายตะวันออกเฉียงเหนือยังเป็นเส้นทางที่ติดจังหวัดชายแดนที่อรัญประเทศ เหตุที่มักพบเห็นคือการลักลอบขนส่งผิดกฎหมาย หลบเลี่ยงภาษี หรือลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย

ตำรวจรถไฟจะทำงานร่วมกับพนักงานห้ามล้อของการรถไฟฯ ซึ่งปกติจะมีการตรวจตัวกับตรวจบัตรประชาชนคู่ไปด้วยกันเสมอ สามารถสกัดผู้ลักลอบเข้าเมืองได้จากการไม่แสดงบัตรประชาชน ในขณะที่ของหนีภาษีนั้นมักซุกซ่อนมากับสัมภาระ ซึ่งพบได้จากการตรวจสุ่ม บวกกับประสบการณ์ที่สามารถมองจากรูปร่างหน้าตาแล้วรู้ว่าเป็นต่างดาว ซึ่งไม่ใช่คนไทย

ทั้งนี้ ตั้งแต่มีการเริ่มก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางนี้ ซึ่งมีสถานีชุมทาง ที่เป็นที่ตั้งของหลายหน่วยงาน มีพื้นที่กว้างทำให้เกิดเหตุคนร้ายลักทรัพย์สินค้าที่ใส่ก่อสร้างรางรถไฟ ทำให้เกิดความเสียหาย กรณีดังกล่าวทำให้จำเป็นต้องมีการจัดชุดสารวัตรกลางคืนเพื่อป้องกันเหตุอีกด้วย



## สถานีตำรวจรถไฟสุวรรณภูมิ

### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ ตั้งแต่สถานีรถไฟฟ้าพญาไท ถึงสถานีสุวรรณภูมิ

สถานีตำรวจรถไฟสุวรรณภูมิ มีที่ตั้งอยู่ในสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ มักกะสัน ดูแลรับผิดชอบบนขบวนรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ในเส้นทางจากสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ พญาไท-สถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ สุวรรณภูมิ และบริเวณพื้นที่ของสถานีทั้ง 8 สถานี คือพญาไท ราชปรารภ มักกะสัน รามคำแหง หัวหมาก บ้านทับช้าง ลาดกระบัง และสุวรรณภูมิ





## สถานีตำรวจรถไฟฉะเชิงเทรา

### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางสายตะวันออก จากสถานีมีนกะสัน ตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้ถึงสถานีบ้านพลูตาหลวง และสถานีชุมทางคลองสิบเก้า ตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้ รวมทั้งทางแยกจากสถานีศรีราชา ถึงสถานีแหลมฉะเชิงเทรา และจากสถานีชุมทางเขาชีจรรย์ถึงสถานีมาบตาพุด พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่านมีจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง

สถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราในเขตความรับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟฉะเชิงเทรา เป็นสถานีรถไฟชั้น 1 บนทางรถไฟสายตะวันออก เป็นจุดรับส่งผู้โดยสาร ถึงสถานีรถไฟอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และสถานีรถไฟบ้านพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี รวมทั้งยังเป็น 1 ใน 10 ของสถานีรถไฟขนาดใหญ่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเป็นสถานีที่ขบวนรถไฟสินค้าที่มาจากสายชายฝั่งทะเลตะวันออกต้องแวะ เพื่อเปลี่ยนเส้นทางไปยังอีกช่วง

สถานีฉะเชิงเทรายังเป็นจุดรับ-ส่งนักท่องเที่ยวโดยสารทางรถไฟ ที่นิยมมาท่องเที่ยวแบบไม่ไกลจากกรุงเทพฯ โดยมีทั้งสถานที่ที่เกี่ยวเชิงศาสนา วัดนธรรม วัดวาอาราม ชุมชนตลาด และทิวทัศน์ทางธรรมชาติที่สวยงาม



## สถานีตำรวจรถไฟรัฐประเทศ

### เขตความรับผิดชอบ

พื้นที่สถานีรถไฟ เส้นทางรถไฟสายตะวันออก จากสถานีชุมทางรัฐประเทศ คลองสิบกี้ ตรงประแจ อันนอกสุดด้านใต้ ถึงสถานีรัฐประเทศ รวมถึงสถานีชุมทาง แก่งคอย ตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้ พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟ ผ่านมีจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดนครนายก จังหวัดสระบุรี จังหวัดปราจีนบุรี และจังหวัดสระแก้ว

พื้นที่รับผิดชอบภาคพื้นดินตามเส้นทางรถไฟ ของสถานีตำรวจรถไฟรัฐประเทศ ได้แก่เส้นทางรถไฟและ สถานีรถไฟจากสถานีรถไฟด่านพรมแดนบ้านคลองลึก ถึงสถานีรถไฟชุมทางคลองสิบกี้ ระยะทาง 175 กิโลเมตร รวม 18 สถานี 13 ป้ายหยุดรถ

เดิมมีการเปิดเส้นทางรถไฟระหว่างไทย-กัมพูชา แต่ถูกยกเลิกไปในปี 2517 ซึ่งปัจจุบันระบบรางและสถานี ได้มีการพัฒนาจนมีความพร้อมสำหรับเปิดเส้นทางรถไฟ เชื่อมต่อทั้ง 2 ประเทศ เปิดเดินรถไฟไทย-กัมพูชา เชื่อมต่อ รถไฟระหว่าง อำเภอรัฐประเทศ ที่สถานีรถไฟชั่วคราว บ้านคลองลึก ข้ามสะพานคลองลึกข้ามคลองพรมโหด ไปยัง สถานีรถไฟกรุงอยเปต ราชอาณาจักรกัมพูชา และเปิดเดินรถไฟ ไปยังเมืองศรีโสภณและกรุงพนมเปญในอนาคตเพิ่มความสะดวก ให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยวมากขึ้น





## กองกำกับการ 5



### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และในเขตเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่าน มีจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย

**กองกำกับการ 5 สายอีสาน** ซึ่งเป็นเส้นทางสายยาวผ่านธรรมชาติที่สวยงาม ก็จะเป็นอีกเส้นทางที่นักท่องเที่ยวเลือกเดินทางโดยรถไฟ ดัดกับชายแดนประเทศลาวที่ช่องเม็ก และหนองคาย ในขณะที่จังหวัดนครราชสีมาก็เป็นจุดหมาย

ปลายทางที่มีสถานที่ท่องเที่ยวมากมาย จุดหมายนครราชสีมา ห่างจากกรุงเทพฯ กว่า 200 กิโลเมตร อุบลราชธานี 500 กว่ากิโลเมตร และขยับออกไปก็ไกลหน่อยคือหนองคาย 600 กว่ากิโลเมตร การเดินทางบนเส้นทางนี้ จะเต็มไปด้วยบรรยากาศความเป็นมิตรของคนอีสาน ที่มีความน่ารักเป็นกันเอง แบ่งปัน

ในประวัติศาสตร์การทำงานของตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 5 มีความโดดเด่นในเรื่องการตรวจสอบบุคคลตามหมายจับ โดยเป็นหน่วยแรกที่มีการริเริ่มวิธีการจับกุมผู้ต้องหาตามหมายจับบนขบวนรถไฟอย่างเป็นระบบตั้งแต่ในช่วงปี 2554 เป็นต้นมา และมีการถ่ายทอดให้ทุกหน่วยดำเนินการ







## สถานีตำรวจรถไฟนครราชสีมา

### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ จากสถานีชุมทางบ้านภาชี ตรงประแจอันนอกสุดด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือถึงสถานีนครราชสีมา ตรงประแจอันนอกสุดด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือรวมทั้งทางแยกจากสถานีชุมทางแก่งคอย สถานีลำน้ำราชนิยม สถานีชุมทางบัวใหญ่ พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่านมีจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดชัยภูมิ และจังหวัดนครราชสีมา

ทางรถไฟสายมณฑลนครราชสีมา นับเป็นทางรถไฟสายแรกที่มีการก่อสร้างขึ้นในสยาม โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ได้เสด็จพระราชดำเนินในวันที่ 9 มีนาคม 2434 พร้อมด้วยสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชสยามมกุฎราชกุมาร (เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ) มาประกอบพิธีกระทำพระฤกษ์ เริ่มทำทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา

ในรัชสมัยรัชกาลที่ 5 เมืองนครราชสีมา นับเป็นแหล่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ โดยมีสินค้าเข้ามาจากช่องทางหัวเมืองด้านตะวันออกเฉียงเหนือ โดยสินค้าที่ส่งระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองเหล่านี้ล้วนผ่านช่องทางนครราชสีมาทั้งสิ้น

การก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ในยุคนั้น เป็นไปด้วยความยากลำบาก อันเนื่องมาจากพื้นที่ส่วนใหญ่ที่ก่อสร้างเป็นป่าเปลี่ยว บนพื้นที่ดอนสลับกับแอ่งซึ่งแห้งแล้ง และการสร้างทางรถไฟสายแรกของสยามเสร็จนี้ นับเป็นจุดเปลี่ยนการคมนาคมที่สำคัญของคนไทยที่แต่เดิมอาศัยเกวียนและสัตว์ในการเดินทางขนส่ง





## สถานีตำรวจรถไฟอุบลราชธานี

### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ จากสถานีนครราชสีมา ตรงประแจอันนอกสุดด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ถึงสถานีอุบลราชธานี พื้นที่ที่เส้นทางรถไฟผ่านมีจังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี

หลังการก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา แล้วเสร็จและเปิดการเดินรถในเดือนธันวาคม 2443 จนถึงปี 2460 จึงได้เริ่มทำการก่อสร้างทางรถไฟต่อไปยังสถานีอุบลราชธานี แต่เดิม สถานีรถไฟอุบลราชธานีนั้นมีชื่อว่า “สถานีวารินทร์” เนื่องจากตั้งอยู่ในท้องที่อำเภอวารินชำราบ

จนถึงปี 2485 จึงได้เปลี่ยนชื่อจากสถานีวารินทร์ เป็น “สถานีอุบลราชธานี”

การเริ่มก่อสร้างรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ มีเหตุผลทั้งในด้านเศรษฐกิจและด้านความมั่นคงของประเทศ ช่วยอำนวยความสะดวกเร็วในการขนส่งผู้คนและสินค้าระหว่างเมืองหลวง ผลของการสร้างทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้ประเทศไทยเกิดความเปลี่ยนแปลงทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม ผู้คนเดินทางไปที่ต่างพื้นที่มากขึ้น ปริมาณและประเภทสินค้าที่เข้าและออกจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ก็เพิ่มมากขึ้น จังหวัดหรือพื้นที่ที่เป็นทางผ่านกลายเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งและกระจายสินค้า วิถีชีวิตของผู้คนอีสานเปลี่ยนแปลงจากการทำเกษตรเพื่อบริโภคในครัวเรือน กลายเป็นการผลิตเพื่อขาย และมีอาชีพใหม่ ๆ เกิดขึ้น





## สถานีตำรวจรถไฟหนองคาย

### เขตความรับผิดชอบ

เขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่สถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ตั้งแต่สถานีชุมทางถนนจิระ ตรงประจวบอันนอกสุดด้านเหนือถึงสถานีหนองคายพื้นที่เส้นทางรถไฟผ่านมีจังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย

สถานีรถไฟหนองคายในเขตความรับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟหนองคาย ซึ่งเป็นสถานีรถไฟปลายทางของขบวนรถไฟโดยสารภายในประเทศในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน เป็นสถานีสุดท้ายก่อนออกจากเขตประเทศไทย และเป็นสถานีประจำจังหวัดหนองคาย มีจำนวนย่านทางรถไฟถึง 4 ทาง สถานีรถไฟหนองคายยังเป็นสถานีรถไฟในเส้นทางรถไฟสายหนองคาย-ท่านาแล้ง (เวียงจันทน์) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางรถไฟผ่านทวีปเอเชียขององค์การสหประชาชาติ และเป็นสถานีหนึ่งในโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ (สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์)-หนองคาย ช่วงสถานีรถไฟนครราชสีมา-หนองคาย







# ระบบ CCOC, PDC เชื่อมฐานข้อมูล STARS-2 สู่ฐานข้อมูลขนาดใหญ่

เพื่อเป็นการแก้ปัญหากำลังพลไม่เพียงพอ อดีตผู้บังคับการตำรวจรถไฟ จึงริเริ่มนโยบายในการผลิตซอฟต์แวร์เพื่อเป็นเครื่องมือของหน่วยสอบสวนกลางที่สามารถจะตรวจจับคนร้ายที่มีหมายจับ โดยที่ไม่อาจคลาดสายตาไปจากการดักจับคนร้ายได้สำเร็จ ณ จุดต่าง ๆ ในเส้นทางรับผิดชอบของตำรวจรถไฟ



ช่วงปี 2554 ซึ่งเป็นช่วงยุคเปลี่ยนผ่านพัฒนาการของระบบโทรศัพท์ พล.ต.อ. วินัย ทองสอง รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ซึ่งคุมหน้างานการสืบสวนสอบสวนในขณะนั้น ได้ริเริ่มการผลิตซอฟต์แวร์ที่ชื่อว่า PDC (Police Data Center) เพื่อเสริมกำลังการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งต่อมากลายเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การนำซอฟต์แวร์ไปปรับใช้โดยตำรวจรถไฟ สามารถสร้างผลงานในการจับกุมผู้ร้ายได้เป็นอันดับหนึ่งของประเทศในบรรดาหน่วยงานตำรวจทั้งหมด

หากย้อนเวลาไปก่อนหน้าที่ยังไม่มีสมาร์ตโฟน ตำรวจนำโดย พล.ต.อ. วรพงษ์ ชิวปรีชา อดีตรองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติใช้การสื่อสารทำงานผ่านระบบ SMS ในโทรศัพท์มือถือ โดยที่ต่อมา นำโดย พลตำรวจตรี ธนงค์ บุรานนท์ รองผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ก็ปรับปรุงพัฒนาระบบมาประยุกต์ใช้กับงานของตำรวจรถไฟ โดยเริ่มที่สถานีตำรวจรถไฟนครราชสีมาเป็นแห่งแรก

ถัดจากระบบ SMS มีการพัฒนาระบบที่เรียกว่า CCOC (Command and Control Operation Center) ในโครงการบริหารจัดการติดตามจับกุมผู้ต้องหาตามหมายจับ โดยศูนย์ปฏิบัติการสั่งการและควบคุม มีการรวมข้อมูลผู้กระทำผิด ผู้มีหมายจับอาชญากรรมอยู่ในห้อง CCOC ของแต่ละหน่วย เป็นการดำเนินงานตามนโยบายการบริหารจัดการหมายจับเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมาย นับเป็นมาตรการสำคัญในการป้องกันเหตุในแนวทางหนึ่ง

ทั้งนี้ เนื่องจากผู้กระทำผิดซึ่งมีหมายจับแล้วยังไม่ได้ถูกจับกุม หรือไม่ถูกดำเนินคดี มักจะกระทำผิดซ้ำอีก การฟื้นฟูให้ทุกหน่วยที่มีอำนาจในการสืบสวนจับกุมในทุกพื้นที่ อัปเดตข้อมูล บริหารจัดการในระบบดังกล่าว โดยที่ผู้ปฏิบัติงานเข้าถึงระบบได้โดยง่าย ในการตรวจสอบบุคคล ตรวจสอบผู้มีความหมายจับ เป็นอีกก้าวที่สำคัญในระบบการทำงานของตำรวจ โดยที่ พล.ต.ท. พิระพงค์ วงษ์สมาน เป็นที่ปรึกษา เป็นหัวหอกในการสร้างขวัญและกำลังใจในการพิจารณาให้มอบใบประกาศเกียรติคุณ และรางวัลในการจับผู้ต้องหา

ลองนึกภาพเวลาทำงานของตำรวจรถไฟสายอีสาน ที่ช่วงเวลาสำคัญที่สุดของการปฏิบัติงานในช่วงกลางคืนคือ ระหว่าง 22.00 ถึง 6.00 น. อันเป็นยามวิกาลที่เป็นอุปสรรคต่อการเข้าถึงข้อมูลของหน่วยธุรการ ติดต่อสื่อสารในระบบโรงพักได้ยากลำบาก

ระบบฐานข้อมูลที่ได้รับการพัฒนาในเวลาต่อมาที่ชื่อว่า PDC นำโดย พล.ต.อ. วินัย ทองสอง ได้คอยออนไลน์ แบ็คอัปตรวจเช็คข้อมูลให้แบบ 24 ชั่วโมง ทำให้ตำรวจแต่ละหน่วยทราบสถานะของแต่ละหมายจับ ลดการเสี่ยงในการตัดสินใจจับกุมผู้ต้องหาที่หมายถดไปแล้ว ช่วยร่นระยะเวลาในการประสาน ติดต่อ เพื่อเช็คหรือขอข้อมูลของแต่ละหน่วย

PDC เป็นระบบที่รวบรวมกลุ่มของตำรวจฝ่ายสืบสวนทั่วประเทศ ที่ส่งเสริมผลักดันให้การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจประสบผลสำเร็จเป็นอย่างสูง สร้างความแข็งแกร่งให้กับเครือข่ายทีมตำรวจ จนมีการเรียกแทนด้วยความเป็นหนึ่งเดียวกันว่าเป็น “ทีม Police Thailand” คือไม่มีการแบ่งแยกหน่วยงาน มีความเป็นหนึ่งทีมเดียวกัน

ในการประยุกต์ใช้ข้อมูลในการเฝ้าระวังผู้กระทำผิดของตำรวจรถไฟ ผู้บังคับการตำรวจรถไฟได้เซ็น MOU กับผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการนำเอาข้อมูลผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วจองตั๋วโดยสาร โยงกับฐานข้อมูลทางอาชญากรรม และข้อมูลของผู้มีหมายจับ เป็นระบบที่เอื้อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถเช็คข้อมูลจาก Server ได้อย่างสะดวก เรียกว่าให้คอมพิวเตอร์ของสองหน่วยงานคุยกันและมีความ Alert ในการใช้งาน





ตัวอย่างผลสำเร็จจากการนำระบบฐานข้อมูลมาใช้  
ได้แก่การจับกุมผู้ลักลอบขนยาเสพติดบนเส้นทางรถไฟ  
ในปี 2565 จากการสืบดูสถิติการเดินทางของผู้โดยสาร  
รายเดิมติด ๆ กันในเส้นทางเดิม ชุดตรวจค้นบนขบวนที่เรา  
ได้ตั้งไว้ที่สถานีศิลาอาสน์ได้สืบตรวจ จับกุมได้พร้อมของกลาง  
ยาบ้า 8,768 เม็ด บนขบวนรถด่วนพิเศษที่ 14 เส้นทาง  
เชียงใหม่-กรุงเทพฯ

เมื่อมีการนำตัวไปสอบขยายผล พบว่าผู้โดยสาร  
มีพฤติกรรมเดินทางสม่ำเสมอจากจังหวัดบุรีรัมย์เพื่อไปเช่าของ  
ที่ชายแดนภาคเหนือ จึงมีการประสานไปยังชุดสกัดกั้นและ  
ปราบปรามยาเสพติดตำรวจภูธรภาค 5 ทำการตรวจค้นที่  
ฐานแม่พริก จังหวัดลำปาง พบยาบ้าอีก 3,490,000 เม็ด  
ซึ่งขนลำเลียงผ่านรถบรรทุกฝักในขณะเดียวกันก็มีการส่งข้อมูล  
ให้กับตำรวจภูธรจังหวัดลพบุรี เดินทางไปตรวจค้นที่บ้านพัก  
ผู้ต้องหา ทำให้พบยาบ้าอีก 130,000 เม็ด

การทำงานด้วยมูลเหตุจากฐานข้อมูลของตำรวจ  
รถไฟ ตั้งแต่แรกเริ่มในระบบ STARS-2 (Seat Ticketing and  
Reservation System Stage 2) จนปัจจุบันเป็นระบบ  
D-Ticket ได้พัฒนาเป็นฐานข้อมูลสำหรับการสืบสวนของ  
ตำรวจรถไฟที่มีข้อมูลอยู่มากกว่า 10 ล้านเรคคอร์ด

การใช้ฐานข้อมูลทำงานร่วมกับทฤษฎีในการกระทำผิด  
ของผู้ต้องหา ที่มีกระทำความผิดซ้ำเรื่องเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็น  
เกี่ยวกับทรัพย์สิน เกี่ยวกับเพศ ยาเสพติด นับเป็นข้อมูลที่ใช้ได้  
70% ในการนำมาวิเคราะห์

# ที่ไหนมีคน ที่นั่นมี อาชญากรรม



แต่ละช่วงเวลารถไฟวิ่ง มีช่วงที่มีความเร็วที่ไม่เท่ากัน ก่อนเข้าโค้ง เข้าสถานี ก่อนเข้าชานชาลา ซึ่งจะมีการชะลอ มักเป็นจุดที่คนร้ายซึ่งปะปนไปกับผู้โดยสาร จะถือโอกาสประทุษร้าย ฉกชิงทรัพย์ ขณะที่ผู้โดยสารพักผ่อน กรณีหนึ่งคือแฝงตัวปะปนไปเป็นผู้โดยสาร สองคือแฝงตัวมาในลักษณะของแม่ค้า เริ่มจากขายอาหาร ภายหลังก็แฝงขายยาด้วย เป็นต้น



คนร้ายที่ก่อเหตุลักทรัพย์บนรถไฟ มักมีการวางแผน  
อย่างเป็นขั้นตอน ตั้งแต่เลือกเป้าหมายผู้โดยสารแล้วเข้าไป  
ตีสนิท บางกรณีคนร้ายเริ่มตีสนิทตั้งแต่ยังไม่ขึ้นขบวนรถ  
เมื่อรู้ว่าผู้โดยสารเป้าหมายนั่งเลขที่ไหน เมื่อขึ้นไปบนรถก็ไป  
ซื้อตั๋วโดยสารที่นั่งข้าง ๆ กัน วางแผนล่วงหน้าว่าจะกระชากสร้อย  
ผู้โดยสารสถานีไหน เมื่อถึงสถานีที่รถต้องหยุดรอสับหลัก  
ก็จะส่งสัญญาณไปบอกเพื่อนผู้ร่วมกระทำผิดเมื่อเริ่มลงมือ  
นี่คือตัวอย่างที่เกิดขึ้นจริง

ด้วยกำลังพลที่ไม่พอเพียง ตำรวจรถไฟไม่ได้มีอยู่  
ทุกบนขบวนรถไฟ ซึ่งเหตุอาจเกิดได้ทุกขบวน ในกรณีที่ไม่มี  
ตำรวจ ผู้โดยสารต้องใช้วิธีแจ้งกับพนักงานขับรถ พนักงาน  
จึงจะแจ้งความมายังตำรวจอีกทอดหนึ่ง

คนร้ายอาจใช้วิธีกระโดดขึ้นรถไฟขณะขบวน  
ลดความเร็ว ด้วยความยาวของขบวนรถไฟ พนักงานตรวจตั๋ว  
ยังไม่ทันเดินถึง คนเหล่านี้ก็ฉกชิงทรัพย์สินกระโดดหนีลงไปแล้ว  
ก็มีคนร้ายกระโดดหนีลงรถไฟ ตำรวจถึงกับต้องกระโดดตาม  
ก็มีมาแล้ว

เหตุเกิดที่จับกุมได้บนรถไฟ มีตั้งแต่โจรล้วงกระเป๋า  
บนรถไฟ ความผิดในการลักทรัพย์ พยายามลักทรัพย์ ฉ้อโกงทรัพย์  
แก๊งตักทอง แก๊งลักรถจักรยานยนต์ แก๊งคอลเซ็นเตอร์  
ไปจนถึงร่วมกันพยายามฆ่าผู้อื่นโดยไตร่ตรองไว้ก่อน กระทำซ้ำเรา



การจับผู้ลักลอบค้ายา ส่วนหนึ่งตำรวจสังเกตรับรู้ได้จากประสบการณ์ เช่น ผู้ร้ายที่ลักลอบขนจากภาคใต้ มักใช้แบงก์เพื่อกลบเกลื่อนยา หลบหลีกสุนัขตำรวจดมกลิ่น ซึ่งพบได้กว่า 80%

ตำรวจรถไฟ สื่อสารกันด้วยวิทยุสื่อสารที่เชื่อมโยงถึงกันได้ทันที ทำให้มีความรวดเร็วในการประสานการปฏิบัติ

ทำงานด้วยทฤษฎี “สามเหลี่ยมอาชญากรรม” คือ ลดช่องโอกาส ได้แก่ เวลาและสถานที่ของคนร้ายในการก่ออาชญากรรม

โอกาสในการจับกุมคนร้าย คดีคลี่คลายได้จากการจับกุมผู้ต้องหามขบวนรถไฟ ซึ่งหลายกรณียังเกิดจากเบาะแสของผู้โดยสาร

คดีสะเทือนขวัญ ที่ผู้ต้องหาถูกรวบตัวได้บนรถไฟ ได้แก่ สมคิด พุ่มพวง เป็นที่รู้จักในนาม “แจ๊ค เดอะ ริปเปอร์ เมืองไทย” อดีตผู้ต้องหาเก่าที่มีคดีฆาตกรรมต่อเนื่องจำนวน 6 ศพ ถูกจับกุมได้ขณะเดินทางบนรถไฟในเดือนธันวาคม 2562 ภายหลังฆาตกรรมรัดคอเหยื่อรายที่ 6 ซึ่งเป็นคนรักวัย 51 ปี หลังได้รับการปล่อยตัวพ้นโทษในคดีเก่าได้เพียงครั้งปีแล้วเดินทางหลบหนีไปหลายจังหวัด สมคิดฆาตกรรมหญิงสาวที่ส่วนใหญ่เป็นหมอนวดและนักร้องคาเฟ่ เป็นจำนวน 5 ศพ ภายในปี 2548 ในจังหวัดมุกดาหาร ลำปาง ตรัง อุดรธานี และบุรีรัมย์ โดยภายในเดือนมิถุนายนเดือนเดียวก่อเหตุถึง 4 ครั้งติดต่อกัน โดยการเปิดห้องโรงแรม เปลี่ยนชื่อตนเองทุกครั้ง แล้วก่อเหตุฆาตกรรม

ขณะใช้เส้นทางจากสุรินทร์เดินทางเข้ากรุงเทพฯ ปรากฏว่ามีผู้โดยสารเห็นและจำได้ แล้วแจ้งตำรวจบนขบวน ตำรวจรถไฟจึงประสานกับตำรวจที่เกี่ยวข้อง ไปดักรอเข้าจับกุมที่สถานีรถไฟปากช่อง นครราชสีมา

คนร้ายแต่งตัวในลักษณะสวมแจ็กเก็ตสวมหมวก ปะปนกับผู้โดยสารทั่วไปซึ่งไม่มีทางรู้เลยว่าบุคคลนี้คือคนร้าย

ในปี 2564 ศาลพิพากษาประหารชีวิตนายสมคิด พุ่มพวง ฐานฆ่าผู้อื่นโดยไตร่ตรองไว้ก่อน โดยทรมานหรือกระทำทารุณโหดร้าย

ผู้โดยสารที่เต็มขบวน นั้นเทียบเท่ากับเกือบ 800 คน เท่ากับคนทั้งหนึ่งหมู่บ้านที่เคลื่อนที่ไปบนรถไฟเดินทางข้ามจังหวัด เพื่อไปยังปลายทาง

จำนวนหนึ่ง เดินทางนั่งรถไฟมาพร้อมความหวังของวันใหม่ ต่อกู้กับชีวิตการทำงานอีกหนึ่งวัน เพื่อไปรับจ้าง ไม่ต่างกับคนที่มาอาศัยหัวลำโพงนอน ตื่นเข้ามาไปรับจ้าง เย็นกลับมานอนใหม่ เนื่องจากสถานีรถไฟมีห้องน้ำ มีสิ่งอำนวยความสะดวก จึงเป็นเหตุที่สถานีรถไฟเป็นเสมือนที่ชุมนุมของคนเร่ร่อน

ชายเร่ร่อนที่อาศัยพื้นที่สถานีกรุงเทพเป็นที่หลบนอน ชู่จับข่มขืนหญิงสาวที่นั่งรถไฟไปทำงานทุกวัน จนเหยื่อเสียชีวิต เด็กเล็กหนีออกจากบ้าน คนหายพลัดหลง ได้รับการติดตามจนเจอแล้วส่งกลับคืนครอบครัวได้ การให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวในการติดตามกระเป๋าค้นคืน เหล่านี้นับเป็นกรณีที่ตำรวจรถไฟได้ช่วยเหลือประชาชนได้มากที่สุดก็ว่าได้





# กรอบสี่เหลี่ยม 2 ตารางเมตร

## และการขาดแคลน กำลังพล

แต่อดีตมา หากสังเกตกรอบสี่เหลี่ยมที่เขียนบนพื้นที่ 2 ตารางเมตร ขนาดพอคนนอนได้ว่า “ต.รฟ.” นั่นคือพื้นที่เล็ก ๆ ที่ให้ตำรวจได้พนอนพักผ่อนได้ขณะอยู่บนขบวน

หลายคนอาจไม่ทราบว่า ตำรวจรถไฟเมื่อปฏิบัติหน้าที่ประจำขบวนรถ ที่บางครั้งต้องอยู่บนขบวนแบบข้ามวันข้ามคืน จะไม่มีพื้นที่พักผ่อนเป็นสัดส่วน บางครั้งจำต้องนอนในตู้รถจักรยานยนต์ หรือตู้ขนส่งสิ่งของรวมกับเปิดไถ่

ตำรวจรถไฟองค์กำกับการ 3 บนขบวนจากหาดใหญ่ ถึงสุโขทัย-ลก ไป-กลับ ขึ้นขบวน 7.00 น. ลงจากขบวน 18.00 น. จะมีเวลาพักรับประทานข้าวไม่เกินครึ่งชั่วโมง ก็เป็นวิถีชีวิตในหนึ่งวัน และเดินทางไกลแบบนี้ในทุก ๆ วัน บางครั้งขึ้นจากสถานีต้นทางสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ข้ามคืนยาวถึงสุโขทัย-ลก เมื่อไม่มีที่นอนก็ต้องปูเสื่อ ปูลังกระดาษปูนอนบนพื้น



ลองนึกภาพว่าการเดินทางที่ยาวนานนี้เกิดขึ้น  
ใน 1 วันก็สร้างความเหน็ดเหนื่อยอ่อนล้ามากเพียงใด  
แต่ตำรวจรถไฟทำอย่างนี้ทุกวัน เดินทางไกลอย่างนี้ในทุก ๆ วัน  
ชีวิตอยู่บนรางทุกวัน ท่ามกลางอากาศที่ร้อน เพราะส่วนใหญ่  
จะเหลือพื้นที่ให้พอพักผ่อนเท่านั้น ไม่ได้มีพื้นที่ให้มากนัก  
**แต่นี้คือหน้าที่ของตำรวจในการดูแลประชาชน**

อีกอุปสรรคของการดำเนินงานของตำรวจรถไฟ  
ได้แก่เรื่องของกำลังพล ซึ่งโดยปกติแล้วการประเมินกำลังพล  
ของตำรวจนั้นประเมินจากภารกิจและอาชญากรรม โดยในส่วนของ  
ของตำรวจรถไฟถูกจำกัดกำลังคงที่อยู่ในช่วงระยะเวลา  
ที่ยาวนาน เรียกว่าแทบจะไม่มีการขยายอัตรากำลัง อีกทั้ง  
สถานที่ทำการหลักที่มีอยู่ 5 กองกำกับการ ถือว่ายังไม่ครอบคลุม  
เท่าใดนัก และมีงบประมาณที่จำกัดเท่าที่จะสามารถทำงานได้

ส่วนหนึ่ง อาจเนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มองว่าจะให้  
มีการยุบหน่วยงานมาช้านานแล้ว อาจทำให้การขอกำลัง  
สนับสนุน อารูชยุทธโรปกรณ์ หรืองบประมาณเพื่อพัฒนาใด ๆ  
เป็นไปได้ยาก และขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องกว่า 40 ปี  
การขาดแคลนกำลังพลด้านผู้ปฏิบัติงาน โดยเฉพาะกำลังพล  
ที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ควบคุมขบวนรถ จำเป็นต้องจัดกำลังพล  
ภาคพื้นดินขึ้นคุ้มครองขบวนรถอีกชั้นหนึ่ง เป็นการแก้ไข  
ปัญหาและปรับกำลังให้สามารถปฏิบัติภารกิจต่อไปได้



# ครอบครัว ตำรวจรถไฟ



ตำรวจในกองบังคับการตำรวจรถไฟ แม้จะได้รับค่าเบี้ยเลี้ยงค่าตอบแทนของข้าราชการตำรวจซึ่งไม่สูงนัก แต่ตำรวจรถไฟก็ได้ค่าเบี้ยเลี้ยงในอัตราของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยในนามรัฐวิสาหกิจ ตำรวจรถไฟหลายคนเรียกว่าเป็นลูกหม้อรถไฟ ที่รับราชการเป็นตำรวจรถไฟ ตั้งแต่ศึกษาจบและเริ่มชีวิตการทำงาน โดยไม่ได้ย้ายไปอยู่หน่วยงานอื่นใดเลย โดยเฉพาะการได้รับสวัสดิการในการพักอาศัยอยู่ในพื้นที่เดียวกันก็ยิ่งเกิดความรักความผูกพันกัน ทั้งในหมู่ผู้ร่วมงานและกับองค์กร





บ้านพักสวัสดิการของตำรวจรถไฟ ในกรุงเทพฯ มีอยู่ที่ กม.11 และที่บางซื่อ ซึ่งอันที่จริงตำรวจรถไฟสามารถใช้อาคารสถานที่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติแต่ละแห่งได้ เพียงแต่ว่าที่ตังอาจไม่ได้ถูกใช้กลับไปทำการรถไฟในต่างจังหวัด บ้านพักของตำรวจรถไฟอยู่กันเรียบง่าย เป็นบ้านเรือนไม้

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

ตำรวจไม่ได้มาอยู่ตัวคนเดียว แต่มีครอบครัวมาด้วยกัน ในนาม “ครฟ.” ลูกหลานตำรวจที่ได้สวัสดิการต่าง ๆ เช่น ได้โควตาในการเข้าเรียนโรงเรียนชั้นนำ ที่ทำงานนับเป็นเสมือนบ้านอีกหลังหนึ่ง

ตำรวจรถไฟบางนายนอกจากส่วนใหญ่จะปฏิบัติหน้าที่อย่างยาวนานโดยไม่ย้ายหน่วยงาน ก็ยังไม่เคยมีบ้านที่อื่นนอกเหนือจากบ้านหลังที่พำนักในชุมชนตำรวจรถไฟ ตั้งแต่เริ่มรับราชการ อีกทั้งชีวิตที่ใช้เวลาอยู่กับการปฏิบัติงานแทบจะมากกว่าที่บ้าน การสูญเสียหน่วยงานหรือตำแหน่งหน้าที่ที่ปฏิบัติงานมาตลอดชีวิตก็เหมือนการสูญเสีย “บ้าน” หลังหนึ่งของตนไป





คู่สมรสส่วนใหญ่ของข้าราชการในชุมชนฯ ประกอบอาชีพรับราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ จะมีการทำงานอยู่ในบริเวณและบริเวณรอบ ๆ เขตจตุจักร รองลงมาคือเป็นพนักงานบริษัทเอกชน และประกอบธุรกิจส่วนตัว เช่น การค้าขาย เปิดร้านเสริมสวย ตัดเย็บเสื้อผ้า รับจ้างซักรีด โดยให้บริการในเขตพื้นที่ที่ตนพักอาศัย

บ้านพักเดี่ยว เป็นกลุ่มอาคารที่ก่อสร้างตั้งแต่ปี 2500 เป็นบ้านของข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรระดับร้อยเอก ถึงพันตำรวจเอก ส่วนบ้านพักเรือนแถว เป็นบ้านของข้าราชการตำรวจชั้นจ่านายสิบ พลตำรวจ และอาคารแฟลตพักอาศัย ก่อสร้างในปี 2511 เป็นบ้านของข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรระดับร้อยตำรวจตรีถึงร้อยตำรวจโท

ในอดีตยังคงเคยมีการจัดทำบ้านพักตู้รถไฟ (Bogie home) เป็นบ้านพักสำหรับข้าราชการตำรวจรถไฟ โดยนำวัสดุเหลือใช้ของการรถไฟฯ เช่นตู้รถสินค้าและตู้การ์ตรถเก่าที่ไม่ใช้งานแล้ว มารีไซเคิลด้วยการตัดแปลงเป็นบ้านพักราคาถูกเพื่อเป็น

สวัสดิการให้ข้าราชการตำรวจรถไฟเข้าอยู่อาศัย บริเวณย่านรับส่งสินค้าพลโยธิน ถนนกำแพงเพชร

นอกจากสวัสดิการอันมีผลอย่างยิ่งต่อคุณภาพชีวิตของตำรวจรถไฟและครอบครัว ระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้บังคับบัญชาที่มีสัมพันธภาพในการช่วยเหลือเกื้อกูลกัน ผู้บังคับบัญชาและผู้ร่วมงานทำงานร่วมกันด้วยความสบายใจและความภาคภูมิใจ

สัมผัสได้ถึงความรัก ความสามัคคี การทำงานเป็นทีม หุงข้าวกินข้าวหม้อเดียวกัน และอยู่ด้วยกันแบบครอบครัว



# “รอยยิ้ม” ที่ดูแลคนทุกชนชั้น



ตำรวจมี “หน้าที่” จึงจะสามารถใช้ “อำนาจ” ได้  
ขึ้นชื่อว่าตำรวจ มิใช่จะใช้อำนาจขู่เชิญบังคับให้ประชาชน  
ปฏิบัติตามกฎระเบียบ แต่ใช้วิธีร้องขอ

ผู้โดยสารที่สับสนหรือบนขบวน ตำรวจมีหน้าที่ในการ  
ร้องขอให้กำจัดทิ้ง ไซว่าจะจับกุมผู้กระทำความผิดไปเสียหมด  
ทุกราย นี่คือการต้องมีสมดุล เพื่อให้เกิดความพึงพอใจในทุฝ่าย  
ด้วยพฤติกรรมความชอบส่วนบุคคลของแต่ละผู้โดยสาร  
การบังคับใช้กฎหมายที่เต็ม 100 ทำไม่ได้เสมอไป

ตำรวจรถไฟจะหลีกเลี่ยงการรบกวนผู้โดยสารในส่วนตัวถ้าไม่จำเป็น แต่นั่นก็เป็นจุดอ่อนในการรักษาความปลอดภัยด้วยเช่นกัน เนื่องจากบางครั้งคนร้ายก็ใช้ตัวโดยสารส่วนตัวในการก่อเหตุ

หากจะกล่าวว่าตำรวจรถไฟทำงานบริการเป็นงานหลักก็ไม่เป็นเรื่องผิดนัก

ในรถไฟเที่ยวหนึ่ง ๆ อาจประกอบไปด้วยตู้โดยสารชั้นหนึ่ง รถปรับอากาศ รถพัดลม คละกันไปในขบวนเดียวกัน การดูแลความปลอดภัยบนรถไฟจึงเป็นเรื่องไม่ง่าย

สำหรับประชาชนบางกลุ่มเพียงค่าโดยสารราคา 10 บาท มีค่ามีความหมายมากสำหรับเงินในกระเป๋า ทว่าไม่ว่าจะเป็นคนระดับรากหญ้าหรือคนกลุ่มใดก็จะมีรู้สึกมั่นคง



ตำรวจรถไฟใช้บริการนำ ใช้รอยยิ้มดูแลผู้โดยสาร พูดคุยกับผู้โดยสาร สายตาก็คัดกรองผู้โดยสารไปด้วย ปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามเป็นไปด้วยในเวลาเดียวกัน

การพูดคุยและมีปฏิสัมพันธ์ เป็นไปเพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความรู้สึกอุ่นใจ ไม่ใช่เดินผ่านไปเฉย ๆ

การปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตำรวจรถไฟ ได้เห็นความแตกต่างหลากหลายของผู้โดยสาร ผู้คนทุกสถานะทางสังคม อยู่ร่วมกัน นับตั้งแต่รากหญ้าที่จ่ายค่าโดยสารตั้งแต่หลักสิบบาท

ปลอดภัยได้กับการปฏิบัติหน้าที่ให้บริการและดูแลสวัสดิภาพของตำรวจรถไฟเสมอ

แต่บางครั้งคนร้าย ก็อาศัยตัวโดยสารราคาหลักสิบบาทแอบปะปนขึ้นไปบนขบวน

แต่ละตู้โดยสารในขบวนยังสามารถเดินถึงกันได้หมด เสี่ยงต่อการเกิดเหตุได้ตลอดเวลา จึงจำเป็นของการต้องมีตำรวจอยู่บนขบวนไปด้วยในการดูแลชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร

# ครูตำรวจข้างถนน และห้องสมุดรถไฟ



สถานีกรุงเทพ หรือหัวลำโพง ที่เคยเป็นศูนย์กลางของระบบราง บนพื้นที่กว่า 25 ไร่ มีผู้ใช้บริการสถานีวันละเป็นจำนวนมาก อีกทั้งเปิดบริการตลอด 24 ชั่วโมง มีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างระบบไฟฟ้า ห้องน้ำ แก้อัปเดตคอยไว้รองรับผู้โดยสาร



ทิศตะวันออกของสถานีติดกับถนนรองเมือง ซึ่งเต็มไปด้วยร้านค้าและโรงแรมขนาดเล็ก ทิศตะวันตกติดกับถนนกรุงเกษมและคลองผดุงกรุงเกษมที่มีต้นไม้ร่มรื่น และด้านหน้าสถานีติดกับถนนพระราม 4 ซึ่งเป็นถนนสายหลัก เรียกว่าตั้งอยู่ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร ในขณะเดียวกัน บริเวณพื้นที่นี้ก็เป็นแหล่งที่คนเร่ร่อนมาใช้อยู่อาศัยหลบซ่อน รวมถึงเด็กเยาวชนเร่ร่อนที่หนีออกจากบ้านมาจากต่างจังหวัด

ในบรรดาสาเหตุใหญ่ที่เด็กหนีออกจากบ้านและครอบครัว เนื่องจากการถูกกดขี่ข่มเหง ทุบตีทำร้าย รู้สึกไม่มั่นคงปลอดภัยในความเป็นอยู่ จึงตัดสินใจเร่ร่อนโดยหวังว่า สังคมนอกบ้านจะมีความสุขและความปลอดภัยได้มากกว่า แต่นั่นทำให้เขากลายเป็นเด็กด้อยโอกาส ขาดโอกาสดี ๆ อันพึงจะได้รับจากครอบครัวที่มีความปกติสุขในวัยเด็ก อีกทั้งต้องพบกับภัยอันตรายนานับประการในชีวิตจริง เผชิญกับความโหดร้ายของสังคมอย่างโดดเดี่ยวเพียงลำพัง ในขณะที่ยังเด็กเกินไป อาจกลายเป็นเหยื่ออาชญากรรมหรือกลายเป็นอาชญากร

ในปี 2541 ศูนย์พิทักษ์เด็ก เยาวชน และสตรี สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้รับนโยบายนำโครงการ “ครูข้างถนน” โดยการเสนอแนะของ “ครูหุ่ย” วัลลภ ตั้งคณานุรักษ์ สมาชิกวุฒิสภาและเลขาธิการมูลนิธิสร้างสรรค์เด็ก นำร่องโครงการ “ครูตำรวจข้างถนน” ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทดลองปฏิบัติ

ซึ่งสถานที่และหน่วยงานตำรวจที่รับมอบหมายให้ดำเนินโครงการ “ครูตำรวจข้างถนน” ล้วนเป็นบริเวณพื้นที่ที่มีเด็กเร่ร่อนด้อยโอกาสรวมตัวอาศัยอยู่ในที่สาธารณะเป็นจำนวนมาก ได้แก่ ย่านสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ (ปากคลองตลาด) มีสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง รับผิดชอบผ่านศูนย์การค้าพาต้า (เป็นเกลา) มีสถานีตำรวจนครบาลบางเขนรับผิดชอบ รวมถึงย่านสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)



ซึ่งมีกองตำรวจรถไฟรับผิดชอบ โดยขณะนั้นมีผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟคือ พล.ต.ต. จรัมพร สุระมณี และนายสรายุทธธรรมศิริ เป็นผู้ว่ากรรรถไฟแห่งประเทศไทย

กองตำรวจรถไฟจึงเริ่มดำเนินโครงการ “ครูตำรวจข้างถนน” ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2541 เป็นต้นมา จนถึงปัจจุบัน นอกจากเพื่อคืนเด็กสู่ครอบครัวอันอบอุ่นแล้วยังตั้งเป้าหมายเพื่อรณรงค์ป้องกันอาชญากรรมในสังคมในระดับพื้นฐานตั้งแต่ในวัยเด็ก เรียกว่าป้องกันอาชญากรรมตั้งแต่รากเหง้าของปัญหา

นับแต่แรกเริ่มดำเนินงาน กองตำรวจรถไฟได้กำหนดแนวนโยบายในการดำเนินโครงการฯ ไว้ 5 ประการ นั่นคือ ดูแลและให้ความรู้แก่เด็กด้อยโอกาสในการใช้ชีวิตอยู่ร่วมกับสังคม สอนให้เด็กพออ่านออกเขียนได้ เป็นเพื่อนเมื่อเด็กต้องการเพื่อนในสังคม เป็นที่ปรึกษาเมื่อเห็นว่าเด็กมีปัญหาหรือต้องการคำแนะนำ และเป็นผู้ประสานงานหาที่พักพิงหรือที่เรียนให้แก่เด็ก โดยพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาและวัยของเด็กแต่ละคน ซึ่งอาจจะเป็นองค์กรพัฒนาเอกชนต่าง ๆ หรือหน่วยงานของรัฐ

ช่วยเหลือหลอมพฤติกรรมอันพึงประสงค์ที่สังคมต้องการให้กับเด็ก ๆ ไม่ให้ถูกชักนำไปสู่ความประพฤตินี้เสื่อมเสียเบี่ยงเบนจากสังคมท้องถิ่นหรือถูกชักชวนให้เข้าไปเกี่ยวข้องกับยาเสพติด

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

เด็ก ๆ เหล่านี้มีตั้งแต่อายุ 5-17 ปี

จากแรกที่เด็ก ๆ หลีกหนีเมื่อเห็นตำรวจ ก็ค่อย ๆ คืบเคย ยอมพูดคุย ยอมรับขนมและข้าวของจากครูตำรวจ จะมีการบันทึกประวัติ ภูมิหลัง สภาพครอบครัว สาเหตุที่ออกมาเร่ร่อน เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาของเด็กแต่ละคน รวมทั้งเพื่อพัฒนาการด้านการเจริญเติบโตของเด็กด้วย

ในระยะแรกเริ่ม มีการใช้พื้นที่บริเวณปลายชานชาลา 1 ของสถานีรถไฟกรุงเทพที่มีการจราจรของรถไฟที่แน่นเข้าออกไม่หนาแน่นนักเป็นที่ดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เด็ก ๆ จะมาพบครูให้อ่านนิทานให้ฟัง สอน ก. ไก่ ข. ไข่ คณิตศาสตร์ โดยไม่พยายามเร่งรัดหรือบังคับให้เด็กต้องเร่งพัฒนาตนเอง

แต่สิ่งที่เน้นคือ “วิชาชีวิต” ที่จะดำรงตนตามกติกากของสังคมให้แก่เด็ก ๆ

ต่อมาภายหลังผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ พล.ต.ต. จรัมพร สุระมณี ได้ริเริ่มการนำตู้รถไฟเก่าจำนวน 2 ตู้มาสร้างเป็น “ห้องสมุดรถไฟเยาวชน” ติดตั้งบนที่ดินของ



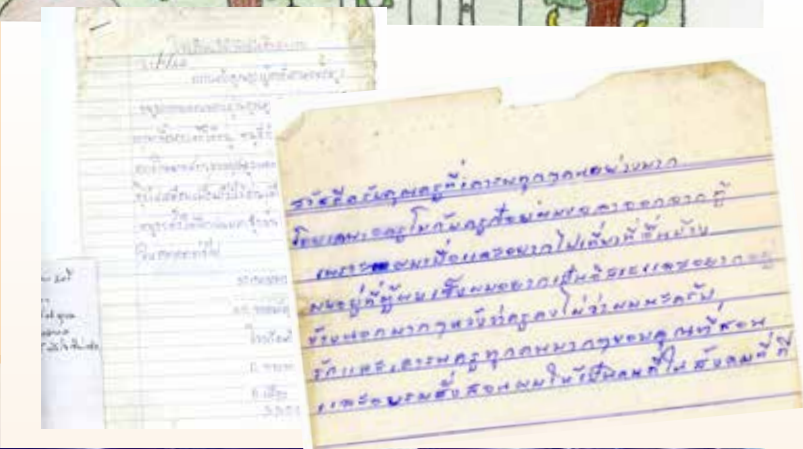


การรถไฟฯ ริมคลองผดุงกรุงเกษม เชียงสะพานนพวงศ์ เพื่อใช้เป็นทั้งห้องเรียนและห้องอ่านหนังสือของเด็กในโครงการครูตำรวจข้างถนน เปิดใช้เมื่อเดือนสิงหาคม 2542 ภายในห้องสมุดมีอุปกรณ์สำหรับฝึกทักษะคอมพิวเตอร์ซึ่งได้รับการบริจาคจากสาธารณะและจากบริษัทเอกชน บริเวณโดยรอบมีลานสำหรับเล่นกีฬา ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟได้ตัดแปลงมาจากสิ่งของเหลือใช้ของการรถไฟฯ เช่น รางรถไฟ ไม้หมอน ล้อรถไฟ เสาสะพาน ฯลฯ

ทั้งนี้ จะมีการต่อยอดด้านการศึกษาให้กับเด็ก ๆ โดยประสานงานและส่งเข้าเรียนในระบบต่อไปสำหรับเด็กที่มีแววและสนใจศึกษาต่อในสถาบันการศึกษาของรัฐ นอกจากนี้ เด็ก ๆ ยังได้รับการดูแลลานามัยและรักษาอาการเจ็บป่วยต่าง ๆ จากแพทย์โรงพยาบาลบูรฉัตรไชยากรด้วย

โครงการ “ครูตำรวจข้างถนน” โดยกองตำรวจรถไฟ ประสบความสำเร็จและเป็นที่ยอมรับของสาธารณชนอย่างกว้างขวาง โดยได้รับความร่วมมือร่วมใจจากบุคคลและองค์กรทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน มีเด็กเร่รอนเข้ามาสู่โครงการมากกว่า 400 ราย

บางคนใช้เวลาอยู่ร่วมกับโครงการฯ ยาวนาน บางคนช่วยจับผู้ร้าย บางคนแม้จะอยู่เพียงช่วงเวลาสั้น ๆ แต่เมื่อเด็ก ๆ เหล่านี้ปลื้มตัวจากโครงการไปแล้วจนมีชีวิตที่อยู่ดีมีสุข ไม่ว่าจะ เป็นระยะเวลายาวนานเท่าใดก็ตาม มักจะคิดถึงและกลับมาเยี่ยมเยียนที่โครงการเพื่อพบ “ครูตำรวจ” และเพื่อน ๆ เสมอ



# จิตอาสา



การปฏิบัติหน้าที่ให้บริการประชาชนผู้โดยสาร เป็นแนวคิดที่ตำรวจรถไฟปฏิบัติมาโดยตลอดนับแต่แรกเริ่ม มีการตั้งกองตระเวนรักษาทางรถไฟ เรื่อยมาจนเป็น กองบังคับการตำรวจรถไฟ ตลอดจนถึงปัจจุบันที่ตำรวจรถไฟ ได้ปฏิบัติตามแนวทางของโครงการจิตอาสาพระราชทาน

จากแรกเริ่มที่ “จิตอาสาพระราชทาน” โครงการในพระราชดำริ ก่อตั้งในปี 2560 ซึ่งเดิมเริ่มต้นจากการที่หน่วยราชการในพระองค์และประชาชน อาสารับหน้าที่ทำงานบำเพ็ญประโยชน์ในพื้นที่ชุมชนรอบพระราชวังดุสิตนั้น จิตอาสาพระราชทานได้ปฏิบัติงานอำนวยความสะดวกโดยสมัครใจในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร และต่อมามีบทบาทในอีกหลายเหตุการณ์ร่วมแรงร่วมใจของประเทศ เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติและแสดงความสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตรและสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวงที่ทรงประกอบพระราชกรณียกิจนานัปการ เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน

กองบังคับการตำรวจรถไฟได้น้อมนำหลักการดำเนินงานตามหลักสูตรจิตอาสาตามพระราชโบายของรัชกาลที่ 10 ในการปฏิบัติหน้าที่หรือกิจกรรมให้ความช่วยเหลือประชาชนหรือบำเพ็ญประโยชน์ต่อสาธารณะ ซึ่งหลักการให้ความช่วยเหลือประชาชนนั้นนับว่าตรงกับพันธกิจและงานของข้าราชการกระทรวง ทบวง กรม ตามแต่การบูรณาการใช้ตามหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน

การทำงานแบบร่วมแรงร่วมใจ ก่อให้เกิดความรักสามัคคี สลายความแบ่งแยกของหน่วยราชการ ทำงานเสมือนหนึ่งเดียวกัน โดยแต่ละภาคส่วนสามารถดึงศักยภาพของตนมาใช้ปฏิบัติหน้าที่ร่วมกัน

ภายใต้เครื่องแบบที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวพระราชทาน ตำรวจรถไฟในปัจจุบันได้น้อมนำรับนโยบายจิตอาสาพระราชทานมาปฏิบัติ นับว่ามีบทบาทหน้าที่ทั้ง

“จิตอาสา” และ “ตำรวจ” ในเวลาเดียวกัน ทำหน้าที่อันดับหนึ่งคือป้องกันไม่ให้เกิดเหตุ และเมื่อเหตุเกิด มีหน้าที่จับกุมดำเนินคดีปราบปรามให้ได้ จากนั้น คือหน้าที่ในการบริการการดูแล โดยการบูรณาการทั้งสามหน้าที่ข้างต้นภายใต้เครื่องแบบพระราชทาน ในทุกพื้นที่รับผิดชอบตามพันธกิจดูแลสวัสดิภาพผู้โดยสารบนขบวน บนขบวนขบวนซึ่งนับรวมถึงผู้ประกอบการร้านค้าต่าง ๆ

การอยู่ในเครื่องแบบจิตอาสาทำให้การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจรถไฟมีความเป็นมิตรยิ่งกว่าเดิม เข้าถึงความต้องการของประชาชนได้ง่ายขึ้น อีกทั้งสะดวกคล่องตัวในการทำงาน โดยเครื่องแบบจิตอาสาเป็นเครื่องหมายบ่งบอกว่า นี่คือนักที่พร้อมจะให้ความช่วยเหลือ และผู้สวมใส่รู้สึกไม่เคอะเขินที่จะทำความดีอย่างเต็มที่เต็มกำลัง





รวมความหมาย พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว  
ข้าราชการ และประชาชน ไม่เคยแยกจากกัน

ปีก หมายถึงพระบารมีที่ทรงโอบอุ้ม และนำมาเพื่อ  
ความเจริญรุ่งเรืองแห่งประเทศชาติไปพร้อมกัน

ผ้าแพร ประดับด้วยคำขวัญพระราชทาน“เรา  
ทำความดี เพื่อชาติ ศาสน์ กษัตริย์”หมายถึง ทรงพระราชทาน  
ทานพระราชปณิธาน และความมุ่งมั่นที่จะทำความดีของทุกคน



เครื่องแบบจิตอาสา ประกอบด้วย เสื้อจิตอาสา  
หมวกสีฟ้า ผ้าพันคอสีเหลือง ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของจิตอาสา  
904

พระมหาพิชัยมงกุฎ หมายถึง พระบารมี และ  
พระมหากษัตริย์คุณ แห่งองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว  
อันแผ่ไพศาล

พระปรมาภิไธยย่อ ว.ป.ร. หมายถึง พระบาทสมเด็จพระ  
เจ้าอยู่หัว

ดาวเบื้องซ้าย หมายถึง ข้าราชการ

ดาวเบื้องขวา หมายถึง ประชาชนเป็นสีเดียวกัน

หมายถึง ไม่แบ่งแยก



จิตอาสาพระราชทานตามแนวพระบรมราโชบาย  
ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มีเป้าประสงค์ให้คนไทย  
รู้จักสามัคคี มีความสุข และประเทศชาติมีความมั่นคงอย่างยั่งยืน  
ผ้าพันคอและหมวกพระราชทานนี้คือสัญลักษณ์บอกว่า  
ผู้ปฏิบัติหน้าที่คือคนที่จะคอยดูแลประชาชน ตระหนักขณะ  
สวมเครื่องแบบพระราชทานในความมุ่งมั่นต่อการทำงาน  
ให้ความช่วยเหลือ มีความกระตือรือร้นในการเข้าไปให้  
การดูแล ในแต่ละสถานที่เปรียบเสมือนหน้าบ้านของตำรวจรถไฟ  
ที่เมื่อเปิดประตูไปก็จะเจอคนมากมาย



หลักสูตรจิตอาสา 904 เป็นการคัดเลือกบุคคลเข้ารับการฝึกอบรม เพื่อออกมาเป็นแนวร่วมในการช่วยพัฒนาและป้องกันประเทศ หมวติวิชาทหาร ให้ร่างกายแข็งแรง รู้คำสั่งการกิจ รู้หน้าที่ รู้วินัย มีความคิดที่เป็นระบบ รู้จักประวัติศาสตร์ของชาติไทย และพระมหากษัตริย์คุณของพระมหากษัตริย์ทุกพระองค์ แนวทางในการปฏิบัติงานจิตอาสา

ที่ถูกต้อง มีมาตรฐานวิชาชีพต่าง ๆ การฝึกปฏิบัติและการศึกษาดูงานพื้นที่จริง เพื่อให้ทราบถึงปัญหาของประชาชน การเรียนรู้หลักปรัชญา “เศรษฐกิจพอเพียง” ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 9

**จิตอาสา** คือประชาชนทุกหมู่เหล่าที่สมัครใจช่วยเหลือผู้อื่น ยอมเสียสละเวลา แรงกาย แรงใจ และสติปัญญาในการทำงานที่เป็นสาธารณประโยชน์ โดยไม่หวังผลตอบแทนใด ๆ เพื่อการรู้จักคำว่าให้ ที่จะทำให้รู้สึกปีติ อิ่มเอิบใจแก่ผู้ให้ ได้รับกำลังใจเมื่อได้รับคำขอบคุณ รู้ซึ่งถึงคุณค่าแห่งการให้ และการรับ เกิดเป็นสัมพันธ์ภาพอันงดงามระหว่างผู้ให้และผู้รับ



# ตำรวจก็คือ ตำรวจ

เหตุใดตำรวจรถไฟจึงมีความ  
จำเป็นมากต่อความปลอดภัย ทรัพย์สินและ  
ชีวิตของประชาชนบนขบวนรถไฟ เป็น  
“งานประจำ” ที่ทำให้คนมองว่าไม่ได้มี  
ผลงานโดดเด่นเท่าตำรวจหน่วยอื่น ทว่าเป็น  
งานที่จำเป็น ขาดไม่ได้ ทำงานเหมือนคอย  
เก็บกวาดบ้าน





แต่เมื่อไหร่ที่ขาดตำรวจรถไฟ ภาระ  
จึงตกอยู่กับประชาชน

เหตุสะเทือนขวัญที่ร้ายแรงที่สุดที่เกิดขึ้น  
บนขบวนรถไฟไทย คือคดีคนร้ายข่มขืน  
เด็กหญิงอายุ 13 ปีบนรถไฟ แล้วโยนลงจาก  
รถไฟเสียชีวิต เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2557  
ในเส้นทางจากจังหวัดนครศรีธรรมราชปลายทาง  
กรุงเทพฯ ขบวนรถไฟที่ 174 ซึ่งขบวนนั้น  
ไม่มีตำรวจรถไฟประจำขบวน

คนร้ายตีแม่เปียร์และเสพยาเสพติด  
เกิดอารมณ์ทางเพศ สบโอกาสที่ไม่มีเจ้าหน้าที่  
ตำรวจบนขบวน แอบเข้าไปในห้องโดยสาร  
ของเหยื่อ ปีบคอ ต่อยท้องจนเหยื่อสลบ  
ก่อนล้วงละเมิดทางเพศ แล้วจับร่างของเหยื่อทิ้ง  
ทางหน้าต่างรถไฟเพื่อทำลายหลักฐาน ซึ่งภายหลัง  
คนร้ายได้ถูกจับกุมและถูกศาลตัดสินประหารชีวิต

ในปีเดียวกันมีการประกาศห้ามผู้ใดขาย  
หรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในบริเวณ  
สถานีรถไฟ หรือในขบวนรถที่อยู่บนทางรถไฟ  
ตามกฎหมายว่าด้วยจัดวางการรถไฟและ  
ทางหลวง

งานประจำในการเดินตรวจตรา  
บนขบวน อาจมองดูเหมือนไม่สำคัญที่สุด  
แต่จำเป็นต้องมี



การไม่มีตำรวจปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ การเกิดเหตุร้ายใด ๆ แม้เพียงเล็กน้อยบนรถไฟ ผู้โดยสารต้องลงจากขบวนเพื่อไปแจ้งความกับ สน.ท้องที่ จากนั้นจะต้องไปควักสตางค์ตีตัวใหม่เพื่อเดินทางต่อ นับเป็นเรื่องยุ่งยากลำบากสำหรับผู้โดยสาร

ตำรวจรถไฟ ก็คือตำรวจ เป็นเจ้าหน้าที่ความมั่นคงที่ปฏิบัติหน้าที่บนรถไฟ เพียงแต่เป็นงาน “ตำรวจ” อีกรางงานหนึ่งที่มีความเฉพาะทาง

ภารกิจของตำรวจรถไฟคือความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน คู่เคียงกับงานตำรวจหน่วยปฏิบัติอื่น ๆ ทั้งหน้าที่ที่รวมการดูแลทรัพย์สินของการรถไฟฯ ก็เท่ากับการดูแลทรัพย์สินของประชาชนด้วยเช่นกัน

ตำรวจรถไฟทำหน้าที่ในการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุปราบปรามภายหลังจากเกิดเหตุ มีการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ที่ต่างจากเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยโดยทั่วไป ด้วยหน้าที่เมื่อเกิดเหตุใด ๆ ต้องเข้าช่วยทันที ไม่มีทางเลือกอื่น มีอำนาจหน้าที่พิจารณาจับกุมได้ตลอดเวลาเมื่อเกิดเหตุ

ตัวเลขสถิติของหมายจับค้างในแต่ละปี บ่งบอกว่ายังมีหน้าที่รอตำรวจอยู่อีกมาก

เรื่องของวิชาชีพในการบังคับใช้กฎหมาย การตัดสินใจ  
เมื่อเกิดเหตุร้ายใด ๆ ขึ้น ประชาชนมักนึกถึง 191 เสมอ  
เป็นอันดับแรก นั่นหมายถึงตำรวจ อยู่ในจิตสำนึกแรกของผู้คน  
ว่าเมื่อเกิดเหตุร้ายต้องนึกถึงตำรวจเป็นอันดับแรก ตำรวจคือ  
ที่พึ่งแรกที่เรานึกถึง ตำรวจจะช่วยประสานงานแก้ไขปัญหา  
ได้มากที่สุด

การทำงานที่มีแบ็กอัพข้อมูลที่แน่น และตรวจสอบ  
ได้รวดเร็ว ยังต้องอาศัยไหวพริบในการอยู่หน้างานของ  
ตำรวจด้วย

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมานับแต่ก่อตั้งกองบังคับการ  
ตำรวจรถไฟ พิสูจน์ว่าทัศนคติของหน่วยงาน ตลอดจน  
อัตลักษณ์ของบุคลากร นั้นคือความภาคภูมิใจในการทำงาน  
ในเชิงบวกได้มากที่สุด ในการให้บริการ และความมีจิตอาสา  
การให้บริการบนสถานีและบนขบวนนอกจากจะคอย  
สังเกตการณ์ป้องกันเหตุแล้ว คือคอยบริการอำนวยความสะดวก  
สะดวกผู้โดยสารและประชาชน ไม่มีประวัติประพฤติดุ  
ศีลระเบียบวินัย อยู่ในระเบียบและมีจิตพิสัยในการทำงานที่ดี  
ตลอดมา

ตระหนักว่าชีวิตหนึ่ง มีค่าต่ออีกหลายชีวิต ต่อครอบครัว  
ที่เขาต้องดูแล ญาติพี่น้อง และต่ออีกหลายชีวิต

ทัศนคติในการปฏิบัติงานเพื่อประชาชน เข้าใจ  
ในอำนาจหน้าที่ พร้อมที่จะทำงานเพื่อประชาชนอย่างแท้จริง  
เพื่อประโยชน์สูงสุดที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน

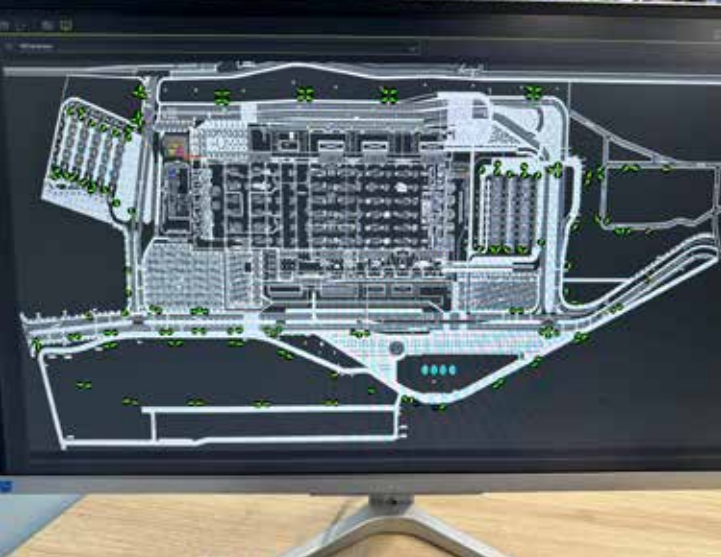


# ระบบรางใน อนาคต



ในระดับสากล ระบบรางได้รับการยอมรับว่าเป็นพาหนะที่กำหนดเวลาการเดินทางได้แน่นอน ตรงเวลา รองรับผู้โดยสารได้ในจำนวนมาก ราคาต่อคนต่ำ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันมหานครทั่วโลกหันมาให้ความสำคัญกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit) โดยการก่อสร้างโครงข่ายการเดินทางที่ทันสมัย ครอบคลุม และสร้างความสะดวกสบายสูงสุดให้กับมวลชน





ประเทศไทยมีการพัฒนาระบบรางอย่างต่อเนื่อง เข้มข้น มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ทั้งที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ระยะเร่งด่วน สายใหม่ และระยะต่อ ๆ ไป รวมถึงรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางที่ครอบคลุมทุกภูมิภาคของประเทศใน 4 เส้นทาง ทั้งเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้

การรถไฟฯ มุ่งพัฒนาสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ให้เป็นศูนย์กลางระบบรางที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน เทียบเท่าสถานีรถไฟชั้นนำของโลก และเป็นแกนกลางการเดินทางสู่มหานคร ครอบคลุมทุกบริการ “ระบบราง” เพื่อเชื่อมต่อทุกรูปแบบการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เน้นการให้บริการประชาชนในการเดินทางไปยังทุกจุดหมายด้วยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ครอบคลุมด้วยสถานีอัจฉริยะแห่งอนาคต โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ติดตั้งโครงการนำร่องในการต่อยอดการใช้ประโยชน์ 5G ของประเทศไทย ด้านการส่งเสริมสถานีอัจฉริยะ (Smart Station) นับได้ว่าเป็นสถานีแห่งแรกที่ใช้เทคโนโลยี 5G มาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนและประเทศชาติ ให้มีบริการหุ่นยนต์ต้อนรับ รถเซ็นอัจฉริยะ และที่สำคัญสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ได้นำระบบรักษาความปลอดภัย ด้วยปัญญาประดิษฐ์ Artificial Intelligence: AI เชื่อมต่อ CCTV ไม่น้อยกว่า 120 ตัว จาก CCTV ของสถานีทั้งหมด 1,125 ตัว เพื่อดูแลความปลอดภัยผ่านการวิเคราะห์ผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงจะเกิดอุบัติเหตุ เช่น คนวิ่ง คนชก รวมถึง การบันทึกและวิเคราะห์ผู้โดยสาร ผ่านเทคโนโลยีตรวจจับใบหน้า (Face Recognition Whitelist/Blacklist) ระบบ VDO Analytic สำหรับวิเคราะห์วัตถุต้องสงสัย พร้อมการส่งสัญญาณเตือนเพื่อแจ้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เข้าให้ความช่วยเหลือกรณีฉุกเฉินได้ทันที จึงสามารถสร้างความเชื่อมั่นในความปลอดภัยของผู้ใช้บริการได้



กองบังคับการตำรวจรถไฟ

สถานีรถไฟกรุงเทพ (Hua Lamphong Station)  
สถานีรถไฟธนบุรี (Dhanyawadi Station)





# 72 ปี

## ตำรวจรถไฟ

### ขอขอบคุณ

นายนิรุฒ มณีพันธ์  
พล.ต.ต. ชัยรพ จุณณวัตต์  
พ.ต.อ. ประเมศวร์ เอี่ยมวรพงษ์  
พ.ต.ท. วรพงษ์ เรือนชุ่มเชย  
พ.ต.ต. พิรพล รุยมพล  
พ.ต.อ. จตุรวิทย์ คชน่วม  
พ.ต.อ. สุรศักดิ์ สิทธิใหญ่  
พ.ต.อ. ณ์ทกฤช น้อยคำปิ่น  
พ.ต.อ. วีรดิษฐ์ ดิษเจริญ  
พ.ต.อ. สิงห์ชัย ฐานไชยสิทธิ์  
พ.ต.อ. ศิรเมศร์ เมธีธนวิจิตร  
พ.ต.ท. พิณีจ ช้วยกุล  
ร.ต.ท. สมควร ปั่นกันอินทร์  
ให้สัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูล

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย  
ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ (11 ม.ค. 2566 - 16 ต.ค. 2566)  
ผู้กำกับการฝ่ายอำนวยการ กองบังคับการตำรวจรถไฟ

### อดีตผู้บังคับการตำรวจรถไฟ

พล.ต.อ. จรัมย์พร สุระมณี  
ให้สัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูล และเอื้อเพื่อภาพถ่ายในการประกอบในเล่ม

### ข้อมูลและภาพถ่าย

- กองกำกับการ 1-5 กองบังคับการตำรวจรถไฟ
- หนังสือ “100 ปีรถไฟไทย”
- วารสารรถไฟสัมพันธ์ ฉบับที่ 6: 2561 / 2: 2565

### จัดพิมพ์โดย

ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย







