

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- การรถไฟแห่งประเทศไทย. กองประชาสัมพันธ์, รถไฟสัมพันธ, 9, 4-6, (กรกฎาคม-ธันวาคม, กำหนดกรอบการวางแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4. 2534.
- ____. กองก่อสร้าง. สรุปรายงานความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างทางรถไฟในแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันตก. 2532.
- ____. กองประชาสัมพันธ์. อินไซด์รถไฟ. 2533-2534, (หลายฉบับ).
- ____. กองประชาสัมพันธ์. เอกสารเผยแพร่, แนะนำบริการการขนส่งสินค้าทางรถไฟ.
- ____. รถไฟสัมพันธ. 2532-2534, (หลายฉบับ).
- ____. อนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวง, กรุงเทพมหานคร: วิกตอเรียการพิมพ์. 2534.
- ____. รถไฟสัมพันธ. ฉบับพิเศษเนื่องในวโรกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 5 รอบ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว 5 ธันวาคม 2530.
- คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, สำนักงาน. มาตรการแก้ปัญหาจราจรเร่งด่วนในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร: สำนักนายกรัฐมนตรี. 2535.
- คณะกรรมการพัฒนาการสิ่งแวดลอมแห่งชาติ. สำนักงาน. วารสารเศรษฐกิจและสังคม. 24,5 (กันยายน-ตุลาคม ,2530)
- คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. รายได้ประชาชาติประเทศไทย. 2533.
- ____. แผนการลงทุนแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งใน กรุงเทพมหานครปริมณฑล. กุมภาพันธ์, 2532.
- คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, สำนักงาน. ปัญหาสิ่งแวดลอมในการทำงานของมนุษย์. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์คุรุสภา, 2525.
- ครรรชิต ผิวนวนล. สภาพการคมนาคมขนส่งในกรุงเทพมหานคร. อาศรมความคิดเรื่องการบริหารและการจัดการสาธารณูปโภคเพื่อสิ่งแวดลอมในเมือง, กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2534.
- ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช. 2527.

- ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง. การพยากรณ์ความต้องการเดินทางโดยวิธีดีสแอ์กกรีเกิดสำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533), หน้า 7-8.
- ธีระพงษ์ อรรถจารุสิทธิ์.(ดร.). เอกสารประกอบการบรรยายเรื่อง เจาะลิกระบบรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร, ณ ห้องประชุมศูนย์สารนิเทศจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 18 กพ.2536.
- ประภาพรพรณ จินต์จันทรวงศ์. การศึกษาปัญหาความต้องการในการจัดสวัสดิการให้แก่ นักเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม. (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิตคณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2528), หน้า 17.
- ฝั่งเมือง, สำนัก. รายงานการปรับปรุงผังนครหลวงครั้งที่ 1 (ฉบับสมบูรณ์) . กรุงเทพมหานคร. กระทรวงมหาดไทย. 2516.
- 1 มกราคม 2528.
- 2532). 26.
- _____ . ข่าวสารสำนักฝั่งเมือง. 5, 51-54. 2533.
- มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. รายงานผลการศึกษาระดับสมบูรณัโครงการเพื่อการวรรณศิลป์ พีระพันธุ์ (ผศ.ดร.). แนวทางการพัฒนากรุงเทพฯ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7. เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ เนื่องในวโรกาสเฉลิมฉลองพระราชสมภพครบ 3 รอบเรื่องกรุงเทพฯ : ความหวังและความหลัง สุกรีที่ 7 มิถุนายน 2534, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- หน่วยวิจัยจราจรและการขนส่ง. การประสานระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2534.
- สุนันทา สุวรรณโณดม และคณะ. การวิจัยเบื้องต้นเกี่ยวกับการใช้พื้นที่รอบเขตนครหลวงและการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้พื้นที่รวมถึงผลของการเปลี่ยนแปลงที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจสังคมวิทยาของผู้ซึ่งใช้ที่เหล่านั้นในปัจจุบันและภาวะการย้ายถิ่นในเขตกรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2520.

ภาษาต่างประเทศ

- Barrie Needham. How Cities Work: An Introduction. Oxford: Pergamon Press, 1977.
- E.O. Pederson. Transportation in Cities. Pergamon Press: 1980.
- James O. Wheeler. The Urban Circulation Noice. Daxbury Press, 1974.
- Japan International Cooperation Agencies. The Study on Medium to Long Term Improvement/Management Plan of Road and Road Transport in Bangkok & Seven Plan Urban and Regional Transport (SPURT). 1990.
- _____ . The Study on Medium to Long Term Improvement/Management Plan of Road Transport in Bangkok. 1990.
- Kurt Leibbrand. Transportation and Town Planing. Massachusettes: MIT Press, 1970.
- Manop Bongsadadt. The Analysis of Bangkok & Thonburi Transportation. Press Bangkok, 1973.
- Matin T. Cadwallador. Analytical Urban Geography. Spatial Patterns and Theories Prentice-Hall, Inc, New Jersey, 1985.
- Myron Weiner. Modernization New York: Basic Book, 1966.
- Raymond E. Murphy. The American City And Urban Geography. New York: Mcgraw-Hill Bool Co., 1968.
- Richard L. Morill. The Spatial Organization of Society . Belmont: Duxbery Press, 1990.
- Teera Ashakul. Urban Population, Employment Distribution and Settlement Patterns, Background Report No2-2, TDRI, 1990.



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผนวก ก

การก่อสร้างทางรถไฟในประเทศไทย

เส้นทางรถไฟที่ได้ดำเนินการก่อสร้างในประเทศไทย ได้สร้างขึ้นโดยแบ่งเป็นตอน ๆ ดังต่อไปนี้

ทางรถไฟหลวงสายแรกกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

ในปี พ.ศ.2430 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระราชโองการโปรดให้เซอร์แอนดรูคลาร์ก (Sir Andrew Clark) และบริษัท บันชาร์ค แมกทักการ์ด โลวเธอร์ (Messrs Punched Mac Taggart, Lowther & Co.) ทำการสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟขึ้น จากกรุงเทพฯ ผ่านอยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ แพร่ ลำปาง ลำพูน เชียงใหม่ เชียงราย เชียงแสน และนครราชสีมา รวมระยะทาง 1,090 กิโลเมตร สิ้นค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 38,214 ปอนด์หรือเท่ากับเงินไทย 630,000 บาทในขณะนั้น พร้อมทำแผนผังและบัญชีรวมทั้งประมาณการเสนอรัฐบาลเมื่อปี พ.ศ.2433 ในปีเดียวกันนั้นเองก็ได้ประกาศพระราชโองการ ให้สร้างทางรถไฟสยามตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา อันเป็นทางสายแรกของการรถไฟหลวงแห่งราชอาณาจักรไทย โดยเสด็จพระราชดำเนิรมาทรงประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ (ณ สถานีกรุงเทพในปัจจุบัน) เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434

ทางคู่จากกรุงเทพฯ ถึง ชุมทางบ้านภาชี

เนื่องจากขบวนรถที่เดินระหว่างสถานีกรุงเทพฯ และชุมทางบ้านภาชีมีจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ จนทำให้ต้องเสียเวลารอคอยในการจัดหลักเป็นเวลานาน และไม่ปลอดภัยในการเดินรถ กรมรถไฟจึงจัดสร้างทางรถไฟขึ้นอีก 1 ทางควบคู่ทางเดิม ทำให้ทางระหว่างกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชีเป็นทางคู่ แยกระหว่างขบวนรถขบวนขึ้นทางหนึ่งและขบวนรถลงทางหนึ่ง ไม่ต้องเสียเวลารอหลัก การก่อสร้างแล้วเสร็จเปิดการเดินรถเป็นตอนแรกระหว่าง กรุงเทพฯ-คลองรังสิต ระยะทาง 29 กิโลเมตรเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2474 และตอนที่ 2 จากคลองรังสิต-บางปะอิน ระยะทาง 29 กิโลเมตร แล้วเสร็จเปิดการเดินรถเมื่อ 24 มิถุนายน 2483 ส่วนที่เหลือเสร็จสมบูรณ์ เปิดการเดินรถได้ตลอดสายเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2485

ทางรถไฟสายจะเข็งเทรา-สัตหีบ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ เกิดขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 มกราคม ปี พ.ศ.2506 ที่จะให้มีเส้นทางรถไฟแยกจากทางปัจจุบันเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกไปยัง แหลมจะบังและท่าเรือสัตหีบ จุดมุ่งหมายก็เพื่อสนับสนุนการใช้ท่าเรือน้ำลึกที่จะมีขึ้นในภาค ตะวันออกและพัฒนาพื้นที่ในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

การรถไฟฯ ได้เตรียมการและทำการสำรวจเบื้องต้น เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของ แนวทางเมื่อปี พ.ศ.2509 ต่อมาในปี พ.ศ. 2513 ก็ได้รับงบประมาณให้ดำเนินการสำรวจกำหนด แนวทาง ผลก็คือกำหนดให้แนวทางรถไฟแยกจากเส้นทางสายตะวันออกที่แปดริ้วผ่าน อำเภอ บ้านโพธิ์ อำเภอพานทอง อำเภอเมืองชลบุรี อำเภอศรีราชา อำเภอบางละมุง เมืองพัทยา อำเภอสัตหีบ สูดทางที่ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

โครงการก่อสร้างต้องถูกระงับไประยะหนึ่ง เนื่องจากความไม่เหมาะสมทางเศรษฐกิจ บางประการรัฐบาลได้รื้อฟื้นขึ้นอีกครั้งในปลายปี พ.ศ. 2520 เพื่อให้รับกับการก่อสร้างพัฒนาท่าเรือ น้ำลึกที่แหลมจะบัง ท่าเรือสัตหีบ และโครงการอุตสาหกรรมในภูมิภาค การรถไฟฯ จึงทำการทบทวน แนวทาง เพื่อความเหมาะสมโดยว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษามาทำการศึกษาออกแบบรายละเอียด ต่างๆ และจัดทำเอกสารประกวดราคาจ้างเหมาก่อสร้างงานก่อสร้างเริ่มตั้งแต่วันที่ 7 เมษายน ปีพ.ศ. 2524 แล้วเสร็จเมื่อ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2532

ทางรถไฟสายตะวันออกกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ

ทางสายนี้เริ่มสร้างครั้งแรกสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นทางกว้าง ขนาด 1.435 เมตร ถึงแปดริ้วระยะทาง 61 กิโลเมตร แล้วเสร็จเปิดการเดินรถได้เมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ.2450 ต่อมารัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้แปลงเป็นทางกว้างขนาด 1 เมตร แล้วสร้างต่อจากจะเข็งเทราไปเชื่อมรถไฟกัมพูชา ที่ตำบลคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัด ปราจีนบุรี การก่อสร้างได้รับความร่วมมือจากหน่วยทหารช่างในกรวางรจาก จะเข็งเทรา ถึงปราจีนบุรี ต่อจากนั้นไปกรมรถไฟดำเนินการเอง การก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดเดินรถได้เป็น ตอนๆ ดังนี้

วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2467 เปิดการเดินรถจากสถานีจะเข็งเทรา ถึงบึงนทร์บุรี ระยะทาง 100 กิโลเมตร

วันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2469 เปิดการเดินรถจากสถานีภินทรบุรี ถึงอรัญประเทศ
ระยะทาง 94 กิโลเมตร

รวมระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงอรัญประเทศ 255 กิโลเมตรค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 17,269,768
บาท

ทางเหนือสายชุมทางบ้านภาชี-เชียงใหม่

การก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ เริ่มต้นจากสถานีชุมทางบ้านภาชีขึ้นไปถึงสถานีเชียงใหม่
โดยแยกจากทางสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทางสายนี้มีขนาดกว้าง 1.435 เมตร เช่นเดียวกัน
การก่อสร้างดำเนินการเรื่อยมาเป็นตอนๆ และทยอยเปิดการเดินรถเป็นระยะเรื่อยมาดังนี้

ตอนแรกระหว่างสถานีบ้านภาชี-ลพบุรี ระยะทาง 43 กิโลเมตร เสร็จและเปิดการเดินรถ
ได้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2444

ตอนลพบุรี-ปากน้ำโพระยะทาง 117 กิโลเมตร สร้างเสร็จและพระบาทสมเด็จพระจุลจอม
เกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จทำพิธีเปิดการเดินรถสายเหนือที่สถานีชุมทางบ้านภาชีเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.
2448

วันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2450 เปิดการเดินรถจากสถานีปากน้ำโพ ถึงสถานีพิษณุโลก
ระยะทาง 139 กิโลเมตร

วันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2451 เปิดการเดินรถจากสถานีพิษณุโลก ถึงสถานีบ้านดารา
ระยะทาง 69 กิโลเมตร

วันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2452 เปิดการเดินรถจากสถานีบ้านดารา ถึง สถานีปางต้นผึ้ง
ระยะทาง 51 กิโลเมตร

วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2454 เปิดการเดินรถจากสถานีปางต้นผึ้ง ถึงสถานีแม่พริก
ระยะทาง 19 กิโลเมตร

วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2455 เปิดการเดินรถจากสถานีแม่พริก ถึงสถานีปากป่าน
ระยะทาง 10 กิโลเมตร

วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2456 เปิดการเดินรถจากสถานีปากป่าน ถึงสถานีห้วยแม่ต้า
ระยะทาง 12 กิโลเมตร

วันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2457 เปิดการเดินทางจากสถานีหัวแม่ต้า ถึงสถานีบ้านปิน ระยะทาง 13 กิโลเมตร

วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2458 เปิดการเดินทางจากสถานีบ้านปิน ถึงสถานีผาคอ ระยะทาง 17 กิโลเมตร

วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2458 เปิดการเดินทางจากสถานีผาคอ ถึงสถานีแม่จาง ระยะทาง 19 กิโลเมตร

วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2459 เปิดการเดินทางจากสถานีแม่จาง ถึงสถานีลำปาง ระยะทาง 42 กิโลเมตร

วันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2459 เปิดการเดินทางจากสถานีลำปาง ถึงสถานีปางหัวพง ระยะทาง 33 กิโลเมตร

วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2461 เปิดการเดินทางจากสถานีปางหัวพง ถึงสถานีปางยาง ผ่านลำขุนตาล ถึงเชียงใหม่ ระยะทาง 72 กิโลเมตร

การก่อสร้างทางรถไฟในยุคแรกนั้น เจ้าหน้าที่กรมรถไฟ คนงาน และช่าง ส่วนมากเป็นชาวต่างชาติเพราะคนไทยยังไม่สันทัดในอาชีพนี้เช่นคนขับรถจักร นายสถานี เป็นพวกอินเดีย และชาวตะวันตก และคนงานส่วนมากเป็นชาวจีน

ครั้งเมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 ประเทศไทยประกาศสงครามกับเยอรมัน เมื่อ พ.ศ. 2460 ผู้เชี่ยวชาญวิศวกรชาวเยอรมันถูกจับเป็นเชลย การควบคุมดำเนินการก่อสร้าง โดยเฉพาะที่ลำขุนตาล จึงต้องใช้วิศวกรไทยดำเนินการจนแล้วเสร็จ โดยเฉพาะกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการรถไฟได้ขอความร่วมมือให้กรมทหารช่าง ทำการวางรางจากสถานีขุนตาลจนแล้วเสร็จ ถึงสถานีเชียงใหม่

การก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ จากสถานีชุมทางบ้านภาชีถึงสถานีเชียงใหม่ระยะทางยาว 661 กิโลเมตร ลี้นค่าก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 46,817,492 บาท

ทางรถไฟสายใต้จากธนบุรี-สู่สิงคโปร์

ระหว่างที่การก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมาใกล้จะเสร็จเรียบร้อย และ การก่อสร้างทางสายเหนือเสร็จเกือบถึงสถานีลพบุรี พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชดำริว่าในทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา สมควรสร้างทางรถไฟเพื่อลงสู่ภาคใต้

ของประเทศด้วย ดังนั้นในปี พ.ศ. 2441 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กรมรถไฟดำเนินการสร้างทางรถไฟขึ้นเป็นตอนแรกจากสถานีธนบุรี (บางกอกน้อย) ไปถึงจังหวัดเพชรบุรี เป็นทางกว้างขนาด 1 เมตร (Metre gauge) ระยะทาง 150 กิโลเมตร ใช้รางขนาด 40 ปอนด์ สร้างเสร็จและเปิดเดินรถตั้งแต่ 1 เมษายน 2446 แต่ยังไม่สมบูรณ์เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จมาทรงกระทำพระราชพิธีเปิดทางรถไฟด้วยพระองค์เอง ณ สถานีธนบุรีเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2446 ค่าก่อสร้างในการก่อสร้างทางตอนนี้อยู่ประมาณ 7,880,000 บาท และเพื่อเป็นการสะดวกในการควบคุมการก่อสร้างต่อไปยังภาคใต้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้แยกกรมรถไฟออกเป็น 2 กรมคือกรมรถไฟหลวงสายเหนือ และกรมรถไฟหลวงสายใต้ มีหน้าที่อำนาจการก่อสร้างทางต่อจากสถานีเพชรบุรีลงไป และเพื่อให้การก่อสร้างสำเร็จโดยเร็ว กรมรถไฟหลวงสายใต้ได้เริ่มการก่อสร้างพร้อมๆ กันขึ้นหลายตอน กล่าวโดยสรุปคือเริ่มจากเพชรบุรีลงไปทางใต้และจากสงขลาบกกับกันตั้งขึ้นมาทางเหนือ บรรจบกันที่ชุมพร และเนื่องจากทางภาคใต้มีฝั่งทะเลยาวตลอด มีท่าเรือเพื่อรับวัสดุก่อสร้างและล้อเลื่อนที่จะใช้ในการรถไฟที่ขนมาทางเรือได้สะดวก กรมรถไฟฯ จึงสร้างท่าเรือขึ้น 3 แห่งคือ ท่าเรือกันตั้ง ท่าเรือสงขลา และท่าเรือบ้านดอน พร้อมทั้งสร้างโรงงานชั่วคราวขึ้นที่สงขลาและกันตั้ง เพื่อประกอบรถจักรและล้อเลื่อนที่จะใช้ในภาคใต้ขึ้นเอง

การก่อสร้างทางรถไฟสายใต้แล้วเสร็จและทะยอยเปิดการเดินรถเป็นลำดับไปดังนี้

วันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2454 เปิดการเดินรถจากสถานีเพชรบุรี ถึงบ้านชะอำ ระยะทาง 36 กิโลเมตร

วันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2454 เปิดการเดินรถจากสถานีบ้านชะอำ ถึงหัวหิน ระยะทาง 26 กิโลเมตร

วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456 เปิดการเดินรถจากสถานีหัวหิน ถึงวังคัง ระยะทาง 20 กิโลเมตร

วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2457 เปิดการเดินรถจากสถานีวังคัง ถึงประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 69 กิโลเมตร

วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2458 เปิดการเดินรถจากสถานีประจวบคีรีขันธ์ ถึงบ้านกรูด ระยะทาง 59 กิโลเมตร

วันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2458 เปิดการเดินทางจากสถานีบ้านกรูด ถึงบางสะพานใหญ่ ระยะทาง 16 กิโลเมตร

วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2459 เปิดการเดินทางจากสถานีบางสะพานใหญ่ ถึงชุมพร ระยะทาง 92 กิโลเมตร

วันที่ 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2459 เปิดการเดินทางจากสถานีบ้านนา ถึงชุมพร ระยะทาง 193 กิโลเมตร

วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2458 เปิดการเดินทางจากสถานีทุ่งสง-บ้านนา ระยะทาง 95 กิโลเมตร

วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456 เปิดการเดินทางจากสถานีพัทลุง ถึงอุตะเกา ระยะทาง 84 กิโลเมตร

วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2457 เปิดการเดินทางจากทุ่งสง ผ่านถ้ำที่ร้อนพิบูลย์ ถึงพัทลุง ระยะทาง 89 กิโลเมตร

วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2460 เปิดการเดินทางจากสถานีอุตะเกา ผ่านชุมทางหาดใหญ่ถึงคลองทราย ระยะทาง 100 กิโลเมตร (ต่อมาย้ายสถานีจากชุมทางอุตะเกา ไปอยู่หาดใหญ่ ซึ่งห่างออกไป 3 กิโลเมตร)

วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2463 เปิดการเดินทางจากสถานีคลองทราย ถึงบालอ ระยะทาง 36 กิโลเมตร

วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2463 เปิดการเดินทางจาก สถานีบาลอ ถึงตันหยงมัส ระยะทาง 38 กิโลเมตร

วันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2464 เปิดการเดินทางจากสถานี ตันหยงมัส ถึงสุโขทัย ระยะทาง 45 กิโลเมตร

ทางประธานสายใต้จากสถานีธนบุรี ถึงสุโขทัย ระยะทางทั้งสิ้น 1,144 กิโลเมตร สร้างเสร็จเรียบร้อยเมื่อปี พ.ศ.2464 สิ้นค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 62,435,195 บาท ปลายทางเชื่อมต่อกับรถไฟมลายูที่มาจากกัณฑ์ตัน ซึ่งเป็นทางขนาด 1 เมตรเหมือนกัน มีสถานีสุโขทัยเป็นสถานีร่วมชายแดน

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ จากนครราชสีมา ถึงอุบลราชธานี

หลังจากการก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา แล้วเสร็จจะเปิดการเดินรถ ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2443 เป็นต้นมา จนถึงปี พ.ศ. 2460 ได้เริ่มก่อสร้างทางรถไฟต่อจาก สถานีนครราชสีมาไปยังจังหวัดอุบลราชธานีเป็นทางกว้างขนาด 1 เมตร เพื่อให้สอดคล้องกับการที่ ทางตอนกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งเดิมกว้าง 1.435 เมตร กำลังจะแปลงเป็นขนาด 1 เมตร การก่อสร้างดำเนินมาเป็นลำดับ โดยใช้เจ้าหน้าที่และคนงานเป็นคนไทยล้วนเมื่อทำการถมดิน ตัดถนนเสร็จ พอวางรางไว้แล้วกรมรถไฟได้ขอความร่วมมือจากกองทหารช่างให้ช่วยวางรางต่อจาก นครราชสีมา ผ่านชุมทางจิระ ถึงสถานีท่าช้าง รวมระยะทาง 21 กิโลเมตร และเปิดการเดินรถได้ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2465 เป็นต้นมา การก่อสร้างดำเนินต่อไป และสามารถเปิดการเดินรถ ได้เป็นลำดับดังนี้

วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2468 เปิดการเดินรถจากท่าช้าง ถึงบุรีรัมย์ ระยะทาง 91 กิโลเมตร

วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2469 เปิดการเดินรถจาก บุรีรัมย์ ถึงสุรินทร์ ระยะทาง 44 กิโลเมตร

วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2470 เปิดการเดินรถจาก สุรินทร์ ถึงห้วยทับทัน ระยะทาง 61 กิโลเมตร

วันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2471 เปิดการเดินรถจากห้วยทับทัน ถึงศรีสะเกษ ระยะทาง 34 กิโลเมตร

วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2473 เปิดการเดินรถจากศรีสะเกษ ถึงอุบลราชธานี ระยะทาง 61 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งสิ้นจากนครราชสีมา ถึงอุบลราชธานีเป็นระยะทาง 312 กิโลเมตร

เนื่องจากสถานีปลายทางที่อุบลราชธานีนี้ อยู่ที่อำเภอวารินชำราบห่างจากฝั่งแม่น้ำมูล กรมรถไฟจึงได้วางทางแยกจากสถานีบึงหวายยาว 7 กิโลเมตร ไปยังสถานีโพธิ์มูล ซึ่งอยู่ริมฝั่ง แม่น้ำมูลเพื่อสะดวกในการรับส่งสินค้าที่มาจากเรือในแม่น้ำมูล

ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือจาก ชุมทางถนนจิระ-หนองคาย

เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมติดต่อกับประเทศใกล้เคียงคือ ประเทศลาว กรมรถไฟจึงดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟแยกจากนครศรีธรรมราช ที่สถานีถนนจิระขึ้นไปทางเหนือ

สุดปลายทางที่จังหวัดหนองคาย ซึ่งอยู่ริมแม่น้ำโขงตรงข้ามกับนครเวียงจันทน์ โดยสร้างเสร็จและเปิดการเดินรถได้เป็นลำดับดังนี้

วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2472 เปิดการเดินรถจาก ชุมทางถนนจिरะ ถึงโนนสูง ระยะทาง 29 กิโลเมตร

วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2474 เปิดการเดินรถจาก โนนสูง ถึงบัวใหญ่ ระยะทาง 51 กิโลเมตร

วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2476 เปิดการเดินรถจากบัวใหญ่ ถึงขอนแก่น ระยะทาง 104 กิโลเมตร

การก่อสร้างทางจากขอนแก่นขึ้นไปถูกระงับไว้ชั่วขณะในระหว่าห้วงเวลาต่อทางการเมือง เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการปกครองระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชเป็นระบอบประชาธิปไตย ต่อมาจึงลงมือก่อสร้างต่อจนสามารถเปิดการเดินรถระหว่างขอนแก่น ถึงอุดรธานี ระยะทาง 120 กิโลเมตร ได้เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2484 จากนั้นการสร้างทางสายนี้ก็ถูกระงับเรื่อยมาจนถึงพ.ศ. 2497 จึงเริ่มการก่อสร้างต่อไปถึงจังหวัดหนองคาย ระยะทาง 49 กิโลเมตร โดยรัฐบาลสหรัฐอเมริกา ออกเงินสมทบช่วยค่าก่อสร้างเป็นมูลค่า 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 80 ล้านบาท เพื่อให้เสร็จภายใน 7 เดือนตามความจำเป็นทางด้านยุทธศาสตร์ การก่อสร้างเสร็จตามกำหนดสามารถเปิดเดินขบวนรถจากสถานีอุดรธานี ถึงสถานีนาทา ระยะทาง 49 กิโลเมตร ได้เมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2498

ต่อมาการรถไฟฯ ได้ขยายการก่อสร้างต่อจากสถานีนาทาไปถึงสถานีหนองคายริมฝั่งแม่น้ำโขงระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร เพื่อสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านไปยังประเทศลาว แล้วเสร็จเปิดการเดินรถได้ตลอดทางเมื่อ วันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2501

ความยาวตลอดสายตั้งแต่ชุมทางถนนจिरะ ถึงหนองคายยาว 359 กิโลเมตร

ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือจากชุมทางแก่งคอกย-บัวใหญ่

ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 รัฐบาลมีคำสั่งให้สร้างทางแยกจากสถานีแก่งคอกย ในทางสายตะวันออกเฉียงเหนือไปยังจังหวัดเพชรบูรณ์เพื่อผลทางยุทธศาสตร์ กรมรถไฟจึงเร่งทำการสำรวจแนวทางจนแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2487 และเริ่มการก่อสร้างไปด้วยระหว่างนั้นคือเริ่มก่อสร้างจากสถานี

แก่งคอย เมื่อปี พ.ศ.2486 แต่พอถึงปี พ.ศ. 2488 งานที่ดำเนินการไปได้เพียง 30 กิโลเมตร ก็ต้องระงับไปเนื่องจากสงครามสิ้นสุดลง

ต่อมาในปี พ.ศ. 2493 ความต้องการทางด้านการขนส่งสินค้าและการโดยสารของประชาชนระหว่างภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในขณะที่อัตราการผลิตถูกจำกัดเนื่องจากทางตอนภูเขาระหว่างสถานีแก่งคอย-ปากช่องมีความลาดชันสูงและมีรัศมีโค้งแคบอยู่มาก การแก้ไขจะสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมาก และเป็นการกระทบกระเทือนต่อกิจการเดินรถที่มีจำกัดอยู่แล้วด้วย กรมรถไฟจึงรื้อฟื้นโครงการก่อสร้างทางสายแก่งคอย-เพชรบูรณ์ขึ้นใหม่ และเปลี่ยนแนวทางจากเดิมเป็นเลี้ยวผ่านจังหวัดชัยภูมิเข้าไปบรรจบเส้นทางสายหนองคายที่บัวใหญ่ แนวทางใหม่นี้ นอกจากจะช่วยบรรเทาความคับคั่งของการเดินรถ ในเส้นทางระหว่างแก่งคอย-ปากช่อง นครราชสีมาแล้ว ยังเป็นการเปิดภูมิประเทศบริเวณเส้นทางที่ผ่านไปด้วย อันได้แก่ จังหวัดสระบุรี ลพบุรี เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ และนครราชสีมา การก่อสร้างเริ่มเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2493 แบ่งงานก่อสร้างเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 จากแก่งคอย-สุระนารายณ์ ระยะทาง 61 กิโลเมตร การรถไฟทำการก่อสร้างเองแล้วเสร็จเปิดการเดินรถเมื่อวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2499

ตอนที่ 2 จากสุระนารายณ์-ลำนารายณ์ ระยะทางยาว 23 กิโลเมตร การรถไฟฯ ทำการก่อสร้างเองแล้วเสร็จเปิดการเดินรถได้เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2504 ทางทั้ง 2 ตอน คิดเป็นระยะทางรวม 89 กิโลเมตร สิ้นค่าก่อสร้างและสำรวจเป็นเงินประมาณ 108 ล้านบาทเศษ

ตอนที่ 3 จากลำนารายณ์-บัวใหญ่ ระยะทางยาว 166 กิโลเมตร การรถไฟฯ ลงมือก่อสร้างเองส่วนหนึ่งตั้งแต่ พ.ศ. 2506 โดยสร้างจากบัวใหญ่เข้ามายังลำคันทน์ ระยะทางยาว 97 กิโลเมตร ตอนหนึ่งและจากลำนารายณ์ถึงลำสนธิ ระยะทาง 28 กิโลเมตร อีกตอนหนึ่ง ส่วนทางตอนภูเขาผ่านเทือกเขาพังเหย ระหว่างลำสนธิกับลำคันทน์ ระยะทาง 41 กิโลเมตรนั้น การรถไฟฯ ได้จ้างบริษัท Kurt Becker GmbH. แห่งประเทศเยอรมันตะวันตกเป็นผู้ทำการสำรวจออกแบบรายละเอียด และควบคุมการก่อสร้างซึ่งดำเนินการโดยบริษัท Hazama Gumi Ltd. แห่งประเทศญี่ปุ่น ค่าจ้างเฉพาะการก่อสร้างทาง สะพาน อุโมงค์ (ไม่รวมการวางรางและอาคาร) 83 ล้านบาทเศษ ส่วนการวางราง แต่งทาง การสื่อสารและอาคารต่างๆ การรถไฟฯ ดำเนินการเองทางตอนนี้เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 18 มีนาคม พ.ศ. 2508 แล้วเสร็จเปิดเดินรถได้เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2510

ทางแยกและทางเชื่อมสายต่างๆ

ทางเชื่อมกับกัมพูชา

เมื่อพ.ศ. 2484 ประเทศไทยมีกรณีพิพาทเรียกร่องดินแดนคืนจากอินโดจีนฝรั่งเศส และได้รุกรบและสร้างทางรถไฟผ่านจากเขตแดนคลองลึกเข้าไปในเขตกัมพูชา ต่อกับทางรถไฟกัมพูชาเดิมจนถึงจังหวัดพระตะบอง ถึงที่พรมแดนแม่น้ำสวายดอนแก้ว เป็นระยะทาง 17 กิโลเมตร ประเทศไทยได้ยึดครองและใช้การในทางตอนนี้อย่างจนถึง พ.ศ. 2489 เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติ ไทยต้องมอบคืนการรถไฟสายนี้ให้ประเทศกัมพูชา ทางรถไฟสายตะวันออกจึงเหลือเพียงแต่คลองลึกส่วนจากคลองลึกถึงพรมแดนได้รื้อถอนออก

ต่อมาในปีพ.ศ. 2496 ประเทศกัมพูชาได้มาเจรจาทำความตกลงเพื่อเชื่อมการเดินทางติดต่อกันอีกการรถไฟฯ จึงก่อสร้างทางจากอรัญประเทศตามแนวเดิมไปถึงพรมแดนเชื่อมกับทางรถไฟกัมพูชายาว 6 กิโลเมตร และทำการเปิดการเดินทางนี้เมื่อวันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2498 เรื่อยมาจนถึงวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2504 ประเทศกัมพูชา ตัดสัมพันธ์ไมตรีกับประเทศไทยจึงระงับการเดินทางเชื่อมติดต่อกันตั้งแต่นั้นมา

ทางแยกสายอุตะเภ-สงขลา

ทางแยกสายนี้มีความสำคัญมากสมัยเริ่มสร้างทางรถไฟสายใต้ เนื่องจากกรมรถไฟมีท่าเรืออยู่ที่สงขลาทางสายนี้จึงเป็นทางลำเลียง รางเหล็ก สะพานน รถจักร และวัสดุต่างๆ ที่ซื้อจากต่างประเทศที่มาขึ้นที่ท่าเรือนี้ทางสายนี้ยาว 29 กิโลเมตร สร้างเสร็จและเปิดการเดินทางได้เมื่อ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456

ทางแยกสายหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

ทางสายนี้สร้างขึ้นเพื่อเชื่อมโยงทางรถไฟของประเทศไทย เข้ากับรถไฟมลายูทางฝั่งตะวันตก โดยสร้างทางแยกจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ไปยังสถานีปาดังเบซาร์ซึ่งเป็นสถานีชายแดนอยู่ในเขตมลายู ระยะทาง 49 กิโลเมตร ทางสายนี้สร้างเสร็จและเปิดการเดินทางเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2461

ทางแยกสายเขาชุมทอง-นครศรีธรรมราช

ทางสายนี้สร้างแยกจากสถานีเขาชุมทองไปยังนครศรีธรรมราช เป็นระยะทางทั้งสิ้น 35 กิโลเมตร การก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการเดินรถได้เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2457

ทางแยกสายชุมทางทุ่งสง-กันตัง

เนื่องจากที่กันตัง ซึ่งอยู่ด้านมหาสมุทรอินเดีย มีท่าเรือซึ่งเป็นท่าขนถ่ายวัสดุก่อสร้างและล้อเลื่อนที่สั่งซื้อมาจากต่างประเทศ ดังนั้นการก่อสร้างจึงเริ่มจากกันตังมายังทุ่งสงเพื่อใช้เป็นทางลำเลียงวัสดุและล้อเลื่อนดังกล่าว การก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการเดินรถได้เป็นตอนๆ ดังนี้

วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2456 เปิดการเดินรถจากสถานีกันตัง ถึงห้วยยอด ระยะทาง 49 กิโลเมตร

วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456 เปิดการเดินรถ จากสถานีห้วยยอด ถึงทุ่งสง ระยะทาง 44 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งสิ้น 93 กิโลเมตร

ทางแยกสายสุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่าหนุ่น

เนื่องจากพื้นที่ฝั่งมหาสมุทรอินเดียรวมถึงเกาะภูเก็ตอุดมไปด้วยแร่ธาตุ และพืชเกษตรต่างๆ มากมาย แต่ไม่มีเส้นทางคมนาคมที่ดี ทำได้เพียงทางเรือเท่านั้น หากทะเลเกิดมรสุม การเดินทางก็ต้องระงับเป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รัฐบาลจึงสั่งการให้กรมรถไฟดำเนินการสำรวจและก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ขึ้น

กรมรถไฟเริ่มการสำรวจตั้งแต่ปี พ.ศ.2481 และเวนคืนที่ดินไว้ตลอดสายเริ่มตั้งแต่สถานีทุ่งโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ถึงสถานีท่าหนุ่น (จังหวัดพังงา) เป็นระยะทาง 162 กิโลเมตร และมีโครงการจะต่อแนวข้ามไปยังเกาะภูเก็ต โดยสร้างสะพานข้ามทะเล ระหว่างท่าหนุ่นและท่าฉัตรไชย ถึงอ่าวมะขามอีก 49 กิโลเมตร แต่ยังไม่ได้สำรวจโครงการก็ระงับไปเสียก่อนเพราะไม่ได้รับเงินงบประมาณ

ในปีพ.ศ. 2484 เริ่มทำการก่อสร้างโดยถมดินเป็นตอนๆ จากทุ่งโพธิ์ลงไป แต่เกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้นเสียก่อน การก่อสร้างจึงต้องระงับไว้จนถึง พ.ศ. 2494 จึงได้รับงบประมาณดำเนินการต่อ ได้ทำการก่อสร้างทางจากทุ่งโพธิ์ถึงคีรีรัฐนิคม ระยะทาง 31 กิโลเมตร เสร็จเปิดการเดินรถได้เมื่อวันที่ 13 เมษายน พ.ศ.2499 สิ้นค่าก่อสร้างรวม 33,147,800 บาท และคงค้างไว้เพียง

แต่นั้น จนถึงปี พ.ศ. 2520 ได้มีการรื้อฟื้นโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ขึ้นอีกครั้ง จุดมุ่งหมาย ก็เพื่อสนับสนุนท่าเรือน้ำลึกที่ภูเก็ต การท่องเที่ยว และพัฒนาระบบทางรถไฟ ให้เป็นโครงข่าย ในพื้นที่ภาคใต้ตอนบน กระทั่งถึงปี พ.ศ. 2530 การรถไฟฯ ก็ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลแคนาดา โดยการจัดส่งคณะผู้เชี่ยวชาญ มาทำการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ และวิศวกรรมของ การสร้างทางรถไฟสายคีรีรัฐนิคม-ภูเก็ต ระยะทางประมาณ 186 กิโลเมตร ซึ่งเมื่อทำการศึกษา เสร็จเรียบร้อยแล้วได้ปรับปรุงแผนการก่อสร้างถึงเพียงแค่น่าุ่น ระยะทางประมาณ 130 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างขออนุมัติจากรัฐบาล

ทางแยกสายหนองปลาตึก-น้ำตก

ปลายปีพ.ศ.2484 ระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 กองทัพญี่ปุ่นบุกรุกเข้ามาในประเทศไทย และเกิดการสู้รบกันขึ้น แต่ต่อมาได้มีการเจรจาตกลงกันระงับการสู้รบและรัฐบาลยอมให้กองทัพ ญี่ปุ่นเข้ามาอยู่ในประเทศไทยเพื่อรุกรบต่อไปยังประเทศพม่า อินเดีย ฯลฯ ในการดังกล่าวญี่ปุ่น ได้สร้างทางรถไฟจากประเทศไทยไปยังประเทศพม่าเพื่อขนส่งยุทธสัมภาระรวม 2 สายคือ

สายที่ 1 แยกจากสถานีหนองปลาตึกไปกาญจนบุรี แล้วข้ามลำน้ำแควใหญ่ เลียบลำน้ำ แควน้อยไปจนถึงพรมแดนไทย-พม่า ที่ด่านพระเจดีย์สามองค์ แล้วไปบรรจบกับการรถไฟพม่าสาย มะละแหม่ง-เย ที่สถานีตันบูชายัต

สายที่ 2 แยกจากสถานีชุมพร ไปยังระนอง ระยะทางยาว 91 กิโลเมตร แต่สร้างได้เพียง 68 กิโลเมตร ถึงกระบี่ สงครามโลกก็ยุติ หลังจากนั้น กองทัพพันธมิตรก็สั่งให้เรือถอน เยาวุธและเครื่อง ประกอบทั้งหมดกลับคืนมลายูตามเดิม

สำหรับการก่อสร้างทางสายที่ 1 นั้น เริ่มขึ้นเมื่อต้นปี พ.ศ. 2485 โดยกองทัพญี่ปุ่นเข้า ดำเนินการสำรวจและก่อสร้างเอง มีกรมรถไฟเป็นฝ่ายช่วยเหลืออำนวยความสะดวก วัสดุอุปกรณ์ ต่างๆ ตลอดจนล้อเลื่อน กองทัพญี่ปุ่นนำมาจากประเทศอินโดจีน มลายู อินโดนีเซีย ฯลฯ แรงงาน ก็เป็นบรรดาเชลยศึกทั้งชาวอังกฤษ ฮอลันดา และออสเตรเลีย

ทางตอนหนองปลาตึกถึงกาญจนบุรี มีระยะทางยาวประมาณ 50 กิโลเมตร เป็นทางรวบ โดยตลอดส่วนทางจากกาญจนบุรีถึงน้ำตก ภูมิประเทศเริ่มเป็นเนินสูงมีภูเขาเล็กน้อย แต่ตั้งแต่ น้ำตกขึ้นไปเป็นทางเขามีลาดชันสูงจนถึงจุดสูงสุดที่เรียกว่าถ้ำผี จากนั้นจึงลาดลงผ่านหมู่บ้าน และตำบลน้ำตกไทรโยคจนถึงท่าขนุน อำเภอทองผาภูมิ เป็นระยะทางยาว 88 กิโลเมตร แล้วเลียบ

ผนวก ข
แบบสอบถามผู้โดยสารรถไฟ

งานวิจัยเรื่อง การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสารรถไฟในเขต
กรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

ชื่อผู้สัมภาษณ์ _____ สถานที่สัมภาษณ์ _____
วัน _____ (จันทร์ - อาทิตย์) วันที่ _____ (วัน/เดือน/ปีพ.ศ.)
เวลา _____

1. เพศ
 1. ชาย
 2. หญิง

2. อายุ
 1. น้อยกว่า 16
 2. 16 - 21
 3. 22 - 35
 4. 36 - 50
 5. 51 - 60
 6. 60 ขึ้นไป

3. การศึกษาสูงสุด
 1. ไม่ได้เข้าเรียน
 2. ประถมศึกษา (ป.1-ป.6)
 3. มัธยมศึกษา (ม.1-ม.6)
 4. อาชีวศึกษา
 5. อุดมศึกษา
 6. สูงกว่าอุดมศึกษา

4. อาชีพหลักของท่าน
 1. รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ
 2. ค้าขาย
 3. นักธุรกิจ
 4. งานสำนักงาน
 5. นักเรียน/นักศึกษา
 6. ผู้ใช้แรงงาน
 7. พนักงานขาย (เซลส์แมน)
 8. เกษตรกร/ชาวประมง
 9. ช่าง/พนักงานขับรถ
 10. แม่บ้าน
 11. กลุ่มวิชาชีพ (วิศวกร/หมอ/ทนาย/นักบัญชี)
 12. ลูกจ้างขายของประจำห้างร้าน
 13. ว่างาน
 14. อื่นๆ ระบุอาชีพ _____

5. รายได้ต่อเดือน
 1. น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2,000 บาท
 2. 2,001 - 5,000 บาท
 3. 5,001 - 7,000 บาท
 4. 7,001 - 10,000 บาท
 5. 10,001 - 15,000 บาท
 6. อื่นๆ ระบุ _____

6. ที่อยู่ปัจจุบันของท่าน ตำบล _____ อำเภอ _____ จังหวัด _____
(เป็นที่พักอยู่ในปัจจุบัน อาจไม่ใช่ที่อยู่ตามทะเบียนบ้าน)

7. จุดหมายปลายทางท่านอยู่ที่ใด _____ รวมระยะทาง _____ กิโลเมตร

8. ท่านจะไปทำอะไรที่จุดหมายปลายทาง (วัตถุประสงค์)

1. กลับบ้าน (เป็นการกลับบ้านที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน)
2. ทำงาน (ไปทำงานที่ทำอยู่เป็นประจำ)
3. โรงเรียน/สถาบันศึกษา
4. ธุระส่วนตัว (เช่น ไปงานบุญประเพณีต่างๆ งานแต่งงาน)
5. ธุระกิจเกี่ยวกับงาน (ไปทำงานนอกเหนือจากงานที่ทำอยู่ประจำวันให้กับนายจ้าง)
6. เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง
7. ท่องเที่ยว/พักผ่อน
8. อื่นๆ ระบุ _____

9. ในการเดินทางครั้งนี้ ท่านจำเป็นต้องอาศัยระบบการขนส่งชนิดอื่นๆ ร่วมกับรถไฟหรือไม่

1. ไม่จำเป็น เพราะ _____
2. จำเป็น เพราะ _____
โดยวิธี _____

10. การเดินทางของท่านเป็นดังนี้

ต้นทาง (จากที่ท่านเริ่มเดินทางจนกระทั่งบรรลู่วัตถุประสงค์ตามข้อ 8.)

จาก _____ ถึง _____ โดย _____ ระยะทาง _____ ใช้เวลา _____
 จาก _____ ถึง _____ โดย _____ ระยะทาง _____ ใช้เวลา _____
 จาก _____ ถึง _____ โดย _____ ระยะทาง _____ ใช้เวลา _____
 จาก _____ ถึง _____ โดย _____ ระยะทาง _____ ใช้เวลา _____
 จาก _____ ถึง _____ โดย _____ ระยะทาง _____ ใช้เวลา _____
 ปลายทาง

รวมเวลาทั้งหมดในการเดินทาง _____

11. การเดินทางเนื่องจากวัตถุประสงค์ดังกล่าว ท่านเดินทางบ่อยเพียงใด

1. มากกว่า 5 ครั้ง ต่อสัปดาห์
2. 3 - 5 ครั้ง ต่อสัปดาห์
3. 1 - 2 ครั้ง ต่อสัปดาห์
4. 1 - 2 ครั้ง ต่อเดือน
5. น้อยกว่า 2 ครั้ง ต่อปี
6. อื่นๆ ระบุ _____

12. การเดินทางเนื่องจากวัตถุประสงค์ดังกล่าว ท่านเดินทางโดยรถไฟบ่อยเพียงใด
1. มากกว่า 5 ครั้ง ต่อสัปดาห์
 2. 3 - 5 ครั้ง ต่อสัปดาห์
 3. 1 - 2 ครั้ง ต่อสัปดาห์
 4. 1 - 2 ครั้ง ต่อเดือน
 5. น้อยกว่า 2 ครั้ง ต่อปี
 6. อื่นๆ ระบุ _____
13. ท่านสามารถเลือกใช้พาหนะอื่นในการเดินทางนอกจากรถไฟได้หรือไม่
1. ไม่ได้
 2. ได้ คือ _____
14. ท่านเดินทางตามวัตถุประสงค์นี้ (ตามข้อ 8.) ท่านเดินทางโดยรถไฟ
1. ทั้งไปและกลับ
 2. ขาไปขาเดียว แต่ขากลับใช้พาหนะอื่น คือ _____
 3. ขากลับขาเดียว แต่ขาไปใช้พาหนะอื่น คือ _____
15. เหตุผลที่ท่านไม่เลือกเดินทางโดยรถโดยสาร (เลือกตามลำดับที่ท่านเห็นสำคัญ)
1. รถติด
 2. คนแน่น
 3. เวลาไม่แน่นอน/ไม่ตรงเวลา
 4. ไม่ปลอดภัย
 5. ไม่มีป้ายจอดรถ
 6. อื่นๆ ระบุ _____
16. เหตุผลที่ท่านเลือกเดินทางโดยรถไฟ (เลือกตามลำดับที่ท่านเห็นสำคัญ)
1. ไม่สามารถเดินทางโดยพาหนะอื่นได้
 2. ค่าโดยสารถูกกว่าเดินทางโดยพาหนะอื่น (ระบุพาหนะที่แพงกว่ารถไฟ _____)
 3. ถึงจุดหมายเร็วกว่าใช้พาหนะอื่น (ระบุพาหนะที่ช้ากว่ารถไฟ _____)
 4. บริการดี
 5. ปลอดภัย
 6. จำนวนเที่ยวรถมีในระยะเวลาที่เหมาะสม
 7. สดวกสบายกว่าพาหนะอื่น (เพราะ _____)
 8. อื่นๆ ระบุ _____

17. ท่านคิดว่าการบริการรถไฟในปัจจุบันควรปรับปรุงอะไรบ้าง

1. เส้นทาง
2. สถานีขึ้น-ลง
3. จำนวนรถ/โบกี้
4. ตู้รถไฟ
5. ราคา
6. ความเร็ว
7. เวลาเดินรถ
8. อื่นๆ ระบุ _____

ข้อเสนอแนะที่ท่านคิดว่ารถไฟควรปรับปรุงอย่างไร

ขอขอบพระคุณในความร่วมมือ.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียน

นางสาวเมษยา ชนะวรรณ สำเร็จการศึกษาชั้นปริญญาเศรษฐศาสตรบัณฑิต จากคณะ
เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ในปีการศึกษา 2525 และเข้ารับการศึกษาในระดับปริญญาโท
ในปีการศึกษา 2531 ปัจจุบันทำงานที่มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย