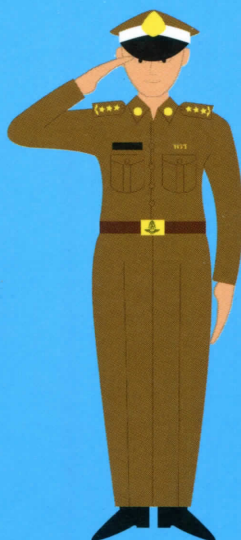




คู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ สำหรับพนักงานรักษารถ



ฝ่ายการเดินรถ
การรถไฟแห่งประเทศไทย



สารผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานที่ให้บริการขนส่งระบบรางที่ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและผู้ขนส่งสินค้า โดยมุ่งเน้นด้านความปลอดภัยในการเดินทางเป็นหลัก ซึ่งฝ่ายการเดินรถถือเป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญ เพราะเป็นผู้ควบคุม ดูแลระบบการเดินรถทั่วประเทศ ดังนั้น พนักงานที่ทำหน้าที่ในด้านนี้ จึงจำเป็นต้องมีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน

และนับว่าเป็นเรื่องดีที่ฝ่ายการเดินรถได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ สำหรับผู้ปฏิบัติงานในตำแหน่ง พนักงานควบคุมการเดินรถ นายสถานี และพนักงานรักษารถ ที่จะได้ใช้เป็นเครื่องมือในการศึกษา ทบทวน เพื่อให้เกิดความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงาน ก็หวังเป็นอย่างยิ่งว่า คู่มือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ปฏิบัติงานต่อไป

นายยุทธนา ทิพเจริญ
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



สารผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



ท่านผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (นายสุทนต์ ทักเจริญ) มีนโยบายที่จะให้การเดินขบวนรถ มีความรวดเร็วและปลอดภัย เพื่อสนองตอบความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่งฝ่ายการเดินรถเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบงานด้านการให้บริการผู้โดยสารและผู้ขนส่งสินค้า และมีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการจัดเดินขบวนรถ จึงควรจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานมีแนวทางในการปฏิบัติงาน ตลอดจนใช้ศึกษาทบทวน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กร

นายรินทร์ จันทรเดชา
ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ
เลขที่ พ.๓/ผด.๔/ ๑๓๗

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน
สำหรับพนักงานควบคุมการเดินรถ / นายสถานีทางสะดวก / พนักงานรักษารถ

ด้วยปัจจุบันมีข้อบังคับ ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถที่ได้สั่งการให้ถือปฏิบัติมีอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้ไม่สะดวกสำหรับศึกษาทบทวนและถือปฏิบัติให้เป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง

ดังนั้น เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานด้านการเดินรถ โดยเฉพาะพนักงานควบคุมการเดินรถ นายสถานีทางสะดวก และพนักงานรักษารถ มีแนวทางและวิธีปฏิบัติงานที่ชัดเจน เป็นมาตรฐานเดียวกัน เห็นควรจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับพนักงานดังกล่าวข้างต้น จึงแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานฯ ประกอบด้วยผู้ดำรงตำแหน่งต่างๆ ดังนี้.-

- | | |
|--|------------------|
| ๑. หัวหน้ากองพัฒนาและวางแผนการเดินรถ | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. พนักงานการเดินรถ ๑๐ ที่ CTC.(นายบุญฤทธิ์ อินทุประภา) | คณะกรรมการ |
| ๓. หัวหน้างานวางแผนงบประมาณและพัฒนาบุคลากร | คณะกรรมการ |
| ๔. หัวหน้างานควบคุมการเดินรถ | คณะกรรมการ |
| ๕. สารวัตรงานยานสถานีบางซื่อ | คณะกรรมการ |
| ๖. นายวิชาญ ปีกอง (พนักงานควบคุมการเดินรถ ๘)
งานควบคุมการเดินรถแขวงแก่งคอย ๒
ศูนย์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | คณะกรรมการ |
| ๗. นายเอก ยังพลจันทร์ (พนักงานควบคุมการเดินรถ ๘)
งานควบคุมการเดินรถแขวงขอนแก่น
ศูนย์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | คณะกรรมการ |
| ๘. นายชัยยะ คชรัตน์ (พนักงานควบคุมการเดินรถ ๘)
งานควบคุมการเดินรถแขวงทุ่งสง
ศูนย์ภาคใต้ | คณะกรรมการ |
| ๙. นายพล เวชการ (พนักงานการเดินรถ ๗)
นายสถานีมวกเหล็ก
งานเดินรถแขวงแก่งคอย กองจัดการเดินรถเขต ๒
ศูนย์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | คณะกรรมการ |
| ๑๐. นายครรชิต อินทร์เมือง (พนักงานการเดินรถ ๖)
นายสถานีผู้แทนงานเดินรถแขวงชุมพร
งานเดินรถแขวงชุมพร กองจัดการเดินรถเขต ๔
ศูนย์ภาคใต้ | คณะกรรมการ |

- | | |
|---|--------------------------|
| ๑๑.นายมนตรี มณีพันธ์ (พนักงานขบวนรถ ๗)
พนักงานรักษารถขบวน ๘๕/๘๖ (ข)
งานสถานีกรุงเทพ กองจัดการเดินรถเขต ๑
ศูนย์กรุงเทพ ปริมาณและภาคตะวันออก | คณะทำงาน |
| ๑๒.นายประภาส พรหมสุริยะวงศ์ (พนักงานขบวนรถ ๖)
พนักงานรักษารถขบวน ๑๖๗/๑๖๘ (ค)
งานเดินรถแขวงทุ่งสง กองจัดการเดินรถเขต ๕
ศูนย์ภาคใต้ | คณะทำงาน |
| ๑๓.นายมาโนชย์ ลาภมิ่ง (พนักงานการเดินรถ ๗)
งานเหตุอันตรายและสถิติ กองเดินรถ
ศูนย์วิชาการและพัฒนากการขนส่ง | คณะทำงาน |
| ๑๔.หัวหน้างานวางแผนด้านโครงการและเดินรถ | คณะทำงาน
และเลขานุการ |

ให้คณะทำงานฯ มีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้.-

๑. จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับพนักงานควบคุมการเดินรถ นายสถานีทางสะดวก และพนักงานรักษารถ
๒. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยให้พนักงานฝ่ายการเดินรถทุกหน่วยงานให้ความร่วมมือในการดำเนินงานของคณะทำงานฯ รวมทั้งการให้ข้อมูล เอกสาร เมื่อมีการร้องขอ
๓. รายงานผลการดำเนินงานให้ฝ่ายการเดินรถทราบเป็นระยะๆ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๓๑ เมษายน ๒๕๕๔



(นายณรินทร์ จันทเรเดชา)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

คำนำ

ด้วยปัจจุบันมีข้อบังคับ ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถที่ได้สั่งการให้ถือปฏิบัติอยู่เป็นจำนวนมาก มีทั้งที่ได้ยกเลิกไปแล้วและยังคงให้ถือปฏิบัติอยู่ ทำให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติงานและไม่สะดวกในการศึกษาทบทวน

ฝ่ายการเดินรถ จึงได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถนี้ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานด้านการเดินรถในตำแหน่ง **พนักงานรักษารถ** ได้มีแนวทางและวิธีปฏิบัติงานที่ชัดเจน เป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงสะดวกต่อการศึกษาทบทวน อันจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานด้านการเดินรถและภาพลักษณ์ที่ดีต่อการรถไฟฟ้า ต่อไป

คณะกรรมการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานฯ

ฝ่ายการเดินรถ

สารบัญ

	หน้า
ภาค 1 เรื่องทั่วไปและข้อควรปฏิบัติ	
หน้าที่ความรับผิดชอบ	1
ลักษณะงานที่ปฏิบัติ	1
มารยาทพนักงาน	2
เครื่องใช้สำหรับพนักงานรักษารถ	2
เครื่องหมายประจำขบวนรถ	3
- เวลากลางวัน	3
- เวลากลางคืน	3
ภาค 2 เหตุอันตราย	
ความหมาย	4
หน้าที่ของพนักงานการรถไฟเกี่ยวกับเหตุอันตราย	5
หน้าที่ของ พรร. เกี่ยวกับเหตุอันตราย	7
- การแจ้งเหตุอันตราย	7
- ขั้นตอนในการแจ้งเหตุอันตราย	8
สาเหตุสำคัญของเหตุอันตราย	8
แบบบันทึกแจ้งเหตุอันตราย	10
ภาค 3 กำหนดเวลาเดินรถ	
ความหมาย	11
องค์ประกอบของกำหนดเวลาเดินรถ	11
ขบวนรถ	11
- ประเภทของขบวนรถ	12
- การกำหนดหมายเลขขบวนรถ	12
- ความเร็วของขบวนรถ	13
ทาง	14
ภารกิจของขบวนรถ	15
การจัดส่งประกาศเดินรถ (ปตร.)	18
- ส่งทางโทรเลข (โทรพิมพ์)	18
- ส่งทางคำสั่ง	18
การตอบรับคำสั่งประกาศเดินรถ (ปตร.)	18
ผู้มีอำนาจประกาศเดินขบวนพิเศษ	19

สารบัญ

	หน้า
ภาค 4 การปฏิบัติงาน	
ก่อนขบวนรถออกสถานีต้นทาง	20
- ความยาวขบวนรถสินค้า/รถรวม	20
- ความยาวรถโดยสารไม่รวมรถจักร	21
- การคิดหน่วยลากจูง (กรณีมี TM. ไม่ครบ)	21
ขณะทำขบวนอยู่ในทางตอน	22
เมื่อทำขบวนถึงสถานีปลายทาง	23
วิธีปฏิบัติตามลักษณะของเหตุอันตราย	
เหตุอันตรายธรรมดา	
- ขบวนรถชนสัตว์มีชีวิต	24
- ขบวนรถพบหรือชนสิ่งกีดขวาง	24
- คนร้ายขว้างปาขบวนรถ	24
- รถจักร รถพ่วงชำรุด	24
- ขบวนรถเฉี่ยว ชน ทับคนได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต	24
- พบศพในเขตรถไฟหรือบนขบวนรถ	25
- ขบวนรถต้องเสียเวลาและต้องหยุดในตอนเกินกว่า 15 นาที	25
- ขบวนรถต้องหยุดในตอนนอกเขตสถานีเนื่องด้วยรถจักรไม่สามารถลากจูงรถพ่วงทั้งขบวนได้	25
- ขบวนรถต้องหยุดในตอนนอกเขตสถานีเนื่องด้วยรถจักรชำรุดหรือตกราง	25
- ขบวนรถต้องหยุดในตอนนอกเขตสถานี เพราะทางข้างหน้าชำรุดหรือเหตุอื่นใดจะเดินรถผ่านไม่ได้	25
- ขบวนรถต้องหยุดในเขตสถานีเพราะรถจักร/รถพ่วง หรือเพราะเหตุอื่นใด	26
- มีการกระทำก่อวินาศกรรม	26
- เกิดอัคคีภัยในขณะที่เดินรถ	26
เหตุอันตรายสำคัญ	
- ขบวนรถรีดประแจ	26
- ขบวนรถชนกับยานพาหนะต่างๆ ณ ถนนตัดผ่านเสมอระดับทาง	26
- ขบวนรถขาดหรือหลุดออกจากกันเป็นสองตอน	26
- ขบวนรถฝ่าสัญญาณ ขบวนรถเข้าในทางเดียวกัน	27
- ขบวนรถพบกันในตอน	27
- ขบวนรถตกราง	27
- ขบวนรถชนกัน	27

สารบัญ

	หน้า
ภาคผนวก	
เลขหมายโทรศัพท์ที่ทำการพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงต่างๆ	29
คำสั่งที่ควรทราบ	30
- คำสั่งทั่วไป ที่ ก.269/5581 ลงวันที่ 21 ธ.ค. 2541	31
เรื่อง การกำหนดอัตราลากจูงของรถจักรดีเซลทุกชนิดและจำนวนเครื่องห้ามล้อ สำหรับขบวนรถต่างๆ	
- คำสั่งทั่วไป ที่ ก.23/240 ลงวันที่ 18 ม.ค. 2544	48
เรื่อง กำหนดหน่วยลากจูงของรถจักรอิตาซี เลขที่ 4501 – 4522 และรถจักร ยี.อี.เอ. เลขที่ 4523 – 4560 ให้ลากจูงขบวนรถพิเศษโดยสาร E & Q ได้ 450 หน่วย ในทางราบ เป็นกรณีพิเศษ	
- คำสั่งทั่วไป ที่ ก.510/7507 ลงวันที่ 2 ธ.ค. 2548	49
เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูงดีเซลของรถจักรและจำนวนเครื่องห้ามล้อ สำหรับขบวนรถต่างๆ (เพิ่มเติม)	
- คำสั่งทั่วไป ที่ ก.86/2196 ลงวันที่ 19 เม.ย. 2527	51
เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูง ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อ สำหรับรถสินค้า 4 ล้อ , 8 ล้อ , รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ	
- คำสั่งทั่วไป ที่ ก.330/5745 ลงวันที่ 23 ธ.ค. 2542	63
เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูง ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อ สำหรับรถสินค้า 4 ล้อ , 8 ล้อ , รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ (เพิ่มเติม)	
- คำสั่งทั่วไป ที่ ก.475/7342 ลงวันที่ 13 ธ.ค. 2547	64
เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูง ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อ สำหรับรถสินค้า 4 ล้อ , 8 ล้อ , รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ (เพิ่มเติม)	
- คำสั่งทั่วไป ที่ ก.128/3940 ลงวันที่ 17 ส.ค. 2535	65
เรื่อง เปลี่ยนแปลงความยาวของขบวนรถโดยสาร	
- คำสั่งทั่วไป ที่ ก.93/2193 ลงวันที่ 28 พ.ค. 2541	66
เรื่อง กำหนดความยาวของขบวนรถรวมและขบวนรถสินค้า	
- คำสั่งเฉพาะ ที่ ก.57/2090 ลงวันที่ 6 พ.ค. 2535	67
เรื่อง กำหนดการปฏิบัติเพิ่มเติมในการทดลองและตรวจเครื่องห้ามล้อ	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/324 ลงวันที่ 19 ก.ค. 2547	69
เรื่อง กวดขันในการทดลองห้ามล้อขบวนรถสินค้า	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/310 ลงวันที่ 11 มิ.ย. 2542	71
เรื่อง ให้กำกับผู้เกี่ยวข้องในการต่อขอพ่วงเครื่องพ่วงอัตโนมัติและการตรวจสอบ	

สารบัญ

	หน้า
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/356 ลงวันที่ 17 ส.ค. 2547	79
เรื่อง การดำเนินการเพิ่มเติม เมื่อเกิดอุบัติเหตุในการเดินขบวนรถก๊าซและน้ำมัน	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/011 ลงวันที่ 9 ก.พ. 2553	81
เรื่อง การปฏิบัติเกี่ยวกับการลากจูงหรือขบวนรถที่หยุดอยู่ในตอน	
เนื่องจากกรณีจักรทำขบวนขัดข้องหรือชำรุด	
- คำสั่งทั่วไป ที่ ก.240/3152 ลงวันที่ 24 มิ.ย. 2551	83
เรื่อง การปฏิบัติในการรับ-มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรพ.5)	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/195 ลงวันที่ 8 ธ.ค.2547 และ	85
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/009 ลงวันที่ 17 ม.ค.2548	
เรื่อง ระเบียบวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการบันทึกเหตุการณ์ต่างๆ ในรายงานพนักงานรักษารถ	
(แบบที่ 87) และการเก็บรักษา	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/049 ลงวันที่ 7 พ.ค.2553	90
เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเมื่อขบวนรถโดยสารล่าช้าและจำเป็นต้องงดเดิน	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/073 ลงวันที่ 22 มิ.ย.2553	91
เรื่อง อำนาจในการประกาศเดินขบวนรถพิเศษ, การคัดและมอบสำเนาโทรเลข	
ประกาศเดินรถหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ	
- คำสั่งฝ่ายการช่างกล ที่ ชก.1/2361/416 ลงวันที่ 22 ก.ค. 2552	94
เรื่อง มาตรการป้องกันขบวนรถเลื่อนไหลออกจากสถานีซึ่งมีสภาพทางเป็นทางลาดชัน	
- คำสั่งทั่วไป ที่ พ.2/ตร.2/258 ลงวันที่ 1 ธ.ค. 2546	96
เรื่อง กำหนดวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจสอบรถพ่วงคันสุดท้ายเพิ่มเติม	
เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตราย	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/186/2552 ลงวันที่ 21 พ.ค. 2552	98
เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกรถไฟฟ้าหรือเฉี่ยวชน	
ถึงแก่ความตาย	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/159 ลงวันที่ 30 ต.ค. 2552	100
เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/160 ลงวันที่ 24 ม.ค. 2554	104
เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย	

ภาค 1

เรื่องทั่วไปและข้อควรปฏิบัติ

พนักงานรักษารถ คือ พนักงานซึ่งได้รับมอบหน้าที่เป็นผู้กำกับขบวนรถในขณะกระทำหน้าที่นั้น

[ขตร.2549 ข้อ 1 (35)]

หน้าที่ความรับผิดชอบ

ควบคุมและหรือปฏิบัติงานเกี่ยวกับงานปฏิบัติการขบวนรถ ซึ่งต้องใช้ความรู้ความชำนาญเป็นอย่างดี โดยสามารถตรวจสอบการปฏิบัติงาน และปกครองผู้ใต้บังคับบัญชา ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย เพื่อให้ผลงานบรรลุตามเป้าหมายของหน่วยงาน

ลักษณะงานที่ปฏิบัติ

ปฏิบัติงานอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างเกี่ยวกับ

- 1) การควบคุมการปฏิบัติงานบนขบวนรถต่างๆ
- 2) การเตรียมเครื่องมือเครื่องใช้, ตัวและสัมภาระ
- 3) การตรวจสอบขอฟ่วง ท่อห้ามล้อ อุปกรณ์และความเรียบร้อย
- 4) การตรวจสอบความสะอาดของรถต่างๆ ที่รับผิดชอบ
- 5) การจัดที่นั่งและดูแลความเรียบร้อยทั้งการขึ้นลงขบวนรถและระหว่างเดินทางให้ผู้โดยสาร
- 6) การตรวจตัดเจาะตัวโดยสาร
- 7) การรับมอบถุงเมล์ไปรษณีย์ หนังสือ เงินรายได้ เอกสาร หรือสิ่งพิมพ์จากสถานีปลายทาง เพื่อนำมอบสถานีปลายทาง
- 8) การจัดทำบัญชีขายตัวและสัมภาระ
- 9) การรวบรวมเงินรายได้มอบสถานีปลายทาง
- 10) การสั่งการให้ผู้ใต้บังคับบัญชาตักรถรับรถให้ถูกต้องเรียบร้อย
- 11) การรักษาเวลาให้ขบวนรถเดินตามกำหนด
- 12) การปฏิบัติงานด้านปฏิบัติการขบวนรถตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ
- 13) การติดต่อประสานงานกับหน่วยงานตามรายการ
- 14) ปฏิบัติงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนรายงานผู้บังคับบัญชาในระดับเหนือขึ้นไป
- 15) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

มารยาทพนักงาน

- ขณะปฏิบัติงานตามหน้าที่ต้องเอาใจใส่ระมัดระวังกิจการงานในหน้าที่ให้เรียบร้อยอยู่เสมอ
- ขณะปฏิบัติงานต้องสุภาพเรียบร้อยต่อผู้บังคับบัญชาและประชาชน
- ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชาเหนือตนอันชอบด้วยกฎหมาย ข้อบังคับ และ ระเบียบการ
- ไม่ให้ละทิ้งหน้าที่ที่ตนรักษาประจำอยู่
- ไม่ให้มาทำงานช้ากว่าเวลาที่กำหนดไว้
- ไม่ให้กลับจากที่ทำการก่อนเวลาที่กำหนดหรือเมื่อถึงเวลาที่กำหนดแล้ว แต่หน้าที่นั้นจำเป็นต้องมีผู้มารับช่วงและผู้นั้นยังไม่ได้มารับมอบ ก็ให้ทำงานต่อไปจนกว่าจะได้มอบงานให้แก่ผู้รับช่วง
- ไม่ให้จัดผู้อื่นมาทำงานแทนตน โดยไม่ได้รับความเห็นชอบจากผู้บังคับบัญชา
- ห้ามไม่ให้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดให้เป็นเหตุ หรืออาจเป็นเหตุให้เกิดการเสียหาย หรือเสียเวลาแก่ขบวนรถหรือการเดินรถ เว้นแต่จะมีเหตุผลอันสมควรอย่างยิ่ง
- ห้ามไม่ให้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดให้เป็นเหตุ หรืออาจเป็นเหตุให้เกิดการเสื่อมเสีย หรือเป็นอันตรายต่อทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ห้ามไม่ให้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดให้เป็นเหตุให้เกิดภัยพิบัติ หรือเป็นที่หวาดเสียว หรือเป็นอันตรายต่อชีวิตมนุษย์เป็นอันขาด
- ห้ามเสพสุราเมรัยและของมีเมาในระหว่างเวลาซึ่งอยู่ในหน้าที่เป็นอันขาด หรือจะเสพนอกเวลาทำงานแต่มาเมินเมาในระหว่างทำการตามหน้าที่ก็ไม่ได้เช่นเดียวกัน

[ขตร.2549 ข้อ 180]

เครื่องใช้สำหรับพนักงานรักษารถ

- คำสั่งที่เกี่ยวข้องตามความจำเป็น
- เครื่องดับเพลิง กฎข้อบังคับและระเบียบต่างๆ
- หีบเวชภัณฑ์ซึ่งการรถไฟฯ จ่ายประจำขบวนรถ
- ปืนและกระสุนซึ่งการรถไฟฯ จ่ายประจำขบวนรถ
- โคมสัญญาณและธงเขียวแดง
- นกหวีด
- นาฬิกา
- ป้ายวงกลมสีแดงเส้นผ่าศูนย์กลาง 26 ซม. ขอบขาว 2.5 ซม. และโคมไฟแดงท้ายขบวนรถ
- โทรศัพท์ฉุกเฉิน
- คำสั่งประกาศเดินรถปกติ / พิเศษที่เกี่ยวข้อง
- แหวนท่อลม

- ห่วงปลอดภัย (ชนิดมาตรฐาน)
- แผงรั้วกันท้ายขบวน
- แบบพิมพ์และสิ่งต่างๆที่จะต้องใช้เกี่ยวกับหน้าที่พนักงานรักษารถ
ได้แก่ ลำดับรถ รายงานพนักงานรักษารถ (แบบ 87) รายงานทำการพนักงานขบวนรถ (แบบ 259)
ใบมอบสินค้า (แบบ 33) ใบมอบสัมภาระ (แบบ 31) ใบมอบสิ่งของ (แบบ 13) ฯล ฯ

[ขตร.2549 ข้อ 199]

เครื่องหมายประจำขบวนรถ

เวลากลางวัน รถทุกขบวนต้องมีป้ายวงกลมสีแดงขนาดวัดเส้นผ่าศูนย์กลาง 26 ซม. ขอบสีขาว กว้าง 2.5 ซม. ติดไว้ท้ายขบวน ในกรณีที่ไม่มีป้ายวงกลมสีแดงจะใช้ธงแดงแทนก็ได้ [ขตร.2549 ข้อ 38]

เวลากลางคืน คันสุดท้ายต้องมีโคมไฟข้างขวา 1 ดวง มีกระจก 2 ด้าน สีขาวด้านหน้า สีแดงด้านหลัง อาจจะมีโคมไฟสีแดงอีก 1 หรือ 2 ดวง ติดท้ายอีกด้วย

ยกเว้น

- ขบวนรถมีแต่รถจักรเท่านั้น
- ขบวนรถซึ่งมีรถจักรพ่วงท้าย
- ขบวนรถซึ่งมีรถโดยสารต่างประเทศพ่วงท้าย
- ขบวนรถซึ่งมีรถปั่นจั่นพ่วงท้าย
- ขบวนรถซึ่งมีรถสินค้าที่ไม่ใช่รถสัมภาระมีเครื่องห้ามล้อ (พท.) พ่วงท้ายในกรณีนี้ให้มีโคมไฟสีแดง 1 ดวง ติดไว้ท้ายขบวนรถแทนข้างรถได้
- กรณีจำเป็นต้องพ่วงรถสินค้าเหมาคันบรรจุระเบิด รถบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ชนิดไวไฟ ก๊าซหรือรถบรรทุกวัตถุไวไฟอื่นๆ ทั้งเปล่าและบรรทุกไว้ท้ายขบวน ต้องเป็นป้ายวงกลมสีแดงชนิดสะท้อนแสง

[ขตร.2549 ข้อ 37]

ภาค 2

เหตุอันตราย

1. ความหมาย

บทบัญญัติเกี่ยวกับเหตุอันตรายในการรถไฟฟ้า มีข้อกำหนดหน้าที่เกี่ยวข้อง วิธีการปฏิบัติ และตัวอย่างกรณีที่เกี่ยวข้องเป็นอันตราย ปรากฏใน ขตร. 2549 หมวด 6 ข้อ 303-326 รวม 24 ข้อ แต่ ขตร. ข้อที่อ้างถึงทั้งหมดไม่มีข้อความใดให้ความหมายของคำว่า “เหตุอันตราย” ไว้แต่อย่างใด ความหมายของคำว่า “เหตุอันตราย” ไปปรากฏอยู่ในระเบียบการรถไฟฟ้า ฉบับที่ 1.12 ลงวันที่ 07 ม.ค. 2545

“เหตุอันตราย” หมายถึง อุบัติเหตุหรือเหตุการณ์อันตรายที่เกิดขึ้นเป็นภัยหรืออาจเป็นภัยต่อการเดินรถ หรือบุคคล หรือทรัพย์สิน และตามที่การรถไฟฟ้า กำหนดไว้ในข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2549 ข้อ 319 และให้รวมถึงเหตุการณ์อันเป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อย ต่อความมั่นคงของบ้านเมืองด้วย

ประธานกรรมการบริหารขบวนรถให้ความหมาย “อุบัติเหตุ” ไว้ว่า เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญเป็น

จากความหมายดังกล่าวสามารถสรุปได้ว่า เหตุอันตรายในการรถไฟฟ้า หมายถึง เหตุการณ์ที่เป็นภัยต่อการเดินรถ หรือบุคคล หรือทรัพย์สินของการรถไฟฟ้า หรือเป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของประเทศ ตามตัวอย่างเหตุอันตรายตาม ขตร. 2549 ข้อ 319 ซึ่งระบุไว้ ดังนี้

(1) อุบัติเหตุแก่บุคคล

- ก. อุบัติเหตุซึ่งมีบุคคลได้เสียชีวิต หรือ บาดเจ็บสาหัสในเขตรถไฟฟ้า
- ข. อุบัติเหตุซึ่งมีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ

(2) อุบัติเหตุต่อขบวนรถ

- ก. มีผู้พยายามทำให้ขบวนรถตกราง โดยนำสิ่งกีดขวางมาวางไว้บนทาง
- ข. รถจักร รถพ่วงชนกันหรือเบียดกัน ทำให้เกิดความเสียหายต่อขบวนรถ หรือทรัพย์สินอื่นๆ
- ค. รถจักร รถพ่วงตกราง
- ง. รถจักร รถพ่วงหลุดหรือไหลจากสถานีหรือตามทางในตอน
- จ. ขบวนรถซึ่งออกจากสถานี โดยไม่ได้รับอนุญาตตามระเบียบ
- ฉ. รถจักร รถพ่วงหรือรถซึ่งเดินบนถนนชนเครื่องกั้นถนนของการรถไฟฟ้า
- ช. รถจักร รถพ่วงโดนสิ่งกีดขวางหรือสัตว์มีชีวิตจนเป็นเหตุให้เครื่องประกอบรถ หรือทางเสียหาย

(3) อุบัติเหตุต่อรถจักร รถพ่วง ทาง สถานี โทรเลข โทรศัพท์ เครื่องสัญญาณประจำที่

- ก. ทางชำรุดซึ่งขบวนรถจะเดินผ่านไปได้ไม่ได้ เช่น น้ำท่วม ดินพัง สะพานชำรุด ฯลฯ
- ข. เครื่องและสายโทรเลข โทรศัพท์ เครื่องทางสะดวก เครื่องสัญญาณประจำที่ และเครื่องประแจชำรุดใช้การไม่ได้
- ค. รถจักร รถพ่วงของขบวนรถชำรุดไม่สามารถจะเดินต่อไปได้

(4) อุบัติเหตุอื่นๆ

- ก. ไฟไหม้ในเขตรถไฟซึ่งกระทำหรืออาจกระทำให้ทรัพย์สินข้างเคียงเสียหาย
- ข. ไฟไหม้รถ สะพาน หรือสถานที่ของรถไฟ
- ค. การชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ การพยายามจะปล้นทรัพย์บนขบวนรถ หรือสถานที่ของรถไฟ
- ง. คนตายในขบวนรถ
- จ. พบศพในเขตของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ฉ. เหตุการณ์อื่นๆ ซึ่งได้ระบุไว้ว่า ต้องแจ้งโดยมีหลักฐานตามข้อบังคับ

2. หน้าที่ของพนักงานการรถไฟเกี่ยวกับเหตุอันตราย

พนักงานรถไฟทุกคนมีหน้าที่ต้องร่วมมือกันขจัดอุปสรรคเหตุหรือเหตุการณ์ร้ายอันจะพึงเกิดหรือได้เกิดขึ้นแก่กิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามข้อบังคับ ครก. ฉบับที่ 3.5 ลง 18 ส.ค. 2529 ข้อ 2 (11) หน้าที่ดังกล่าวนี้เป็นหน้าที่โดยตรงของพนักงานทุกคนไม่ว่าจะมีหน้าที่โดยตรงในเรื่องนั้น ๆ หรือไม่ก็ตาม หน้าที่ดังกล่าวมีหลักปฏิบัติอยู่ 4 ประการ ตาม ขตร. 2549 ข้อ 303 (1) และ 317 ดังนี้

1. ระมัดระวัง
2. รายงาน
3. ช่วยเหลือ
4. ป้องกัน

หน้าที่ดังกล่าวเป็นหน้าที่ของพนักงานที่ ขตร.2549 ข้อ 1 (29) ได้กำหนดความหมายของคำว่า “พนักงาน” ไว้แล้ว ซึ่งเมื่อแจกแจงให้ละเอียดจะปรากฏ ดังนี้.

2.1 ระมัดระวัง

ใครมีหน้าที่ต้องระมัดระวัง ? ระมัดระวังอะไร ? และการระมัดระวังมีจุดมุ่งหมายอย่างไร ? ผู้มีหน้าที่ต้องระมัดระวังเหตุอันตรายก็คือ ผู้ปฏิบัติหน้าที่กิจการเดินรถต้องระมัดระวังกิจการเดินรถให้เป็นด้วยความปลอดภัยแก่ประชาชน หัวข้อนี้เป็นหน้าที่ของพนักงานผู้ปฏิบัติหน้าที่กิจการเดินรถโดยเฉพาะ พนักงานอื่นจึงไม่มีหน้าที่ต้องระมัดระวัง

2.2 รายงาน

รายงานอะไร ต่อใคร เมื่อใด รายงานเหตุการณ์ใด ๆ ซึ่งผิดระเบียบหรืออาจจะเป็นอันตรายแก่กิจการเดินรถต่อผู้บังคับบัญชาทันที หัวข้อนี้คงเป็นหน้าที่ของพนักงานผู้ปฏิบัติหน้าที่กิจการเดินรถ โดยเฉพาะเช่นเดียวกับข้อ 2.1 พนักงานอื่นไม่ทราบระเบียบการเดินรถไม่สามารถทราบได้ว่าได้มีการปฏิบัติที่ผิดระเบียบการเดินรถหรือไม่

2.3 ช่วยเหลือ

ช่วยเหลือเมื่อใด เมื่อจำเป็นอย่างเต็มความสามารถในกรณีที่เกิดเหตุอันตรายหรืออุบัติเหตุใดๆ หัวข้อนี้เป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคน

2.4 ป้องกัน

ป้องกันอะไร เมื่อใด เมื่อทราบหรือเห็น

ก. สัญญาณประจำที่ใดๆ ชำรุดใช้การไม่ได้

ข. ทางชำรุดหรือมีเหตุที่อาจทำให้ทางชำรุด

ค. มีสิ่งหนึ่งสิ่งใดบกพร่องในขบวนรถ

ง. มีเหตุการณ์ใดๆ ผิดปกติ ซึ่งเกรงว่าจะไม่เป็นการปลอดภัยต่อขบวนรถ

หรือประชาชน

จ. มีเหตุอันตรายประการใด ๆ เกิดขึ้นแก่การเดินรถ พนักงานทุกคนที่รู้เห็นจะต้อง

ป้องกันทันที เพื่อไม่ให้เกิดเหตุอันตรายเท่าที่จะสามารถทำได้

ทั้งนี้ ถ้าจำเป็นต้องแจ้งเหตุให้นายสถานีทางสะดวกทราบโดยเร็วที่สุด หรือวิธีเร็วที่สุด ข้อความที่ต้องแจ้งมีดังต่อไปนี้

- (1) สถานที่เกิดเหตุใกล้กับเสาโทรเลขเท่าใด ระหว่างสถานีใด
- (2) วันและเวลาที่เกิดเหตุ
- (3) สาเหตุที่เกิดขึ้น
- (4) มีสิ่งใดเสียหายบ้าง
- (5) ต้องเสียเวลาการเดินรถประมาณเท่าใด
- (6) ต้องการความช่วยเหลืออย่างใดบ้าง
- (7) ต้องแจ้งจำนวนบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บ และแยกประเภทว่าเป็น ผู้โดยสาร
พนักงาน หรือ บุคคลภายนอก
- (8) ต้องแจ้งว่าบาดเจ็บนั้นสาหัสเพียงใด และต้องการความช่วยเหลือของนายแพทย์
หรือไม่
- (9) ในกรณีที่รถตรงต้องแจ้งชนิดรถและจำนวนล้อรถที่ตกรางหรือชำรุด และ
ต้องการความช่วยเหลือเกี่ยวกับรถปั่นจั่นและการขนถ่ายสินค้าหรือไม่

หัวข้อนี้เป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคน และมีข้อน่าสังเกตว่า ขตร. ไม่ได้ระบุวิธีการป้องกันไว้ จึงขึ้นอยู่กับวิจารณญาณของผู้พบเห็นว่าจะใช้วิธีการใดที่จะได้ผลมากที่สุด

แม้ข้อบังคับข้างต้นจะมีลักษณะเป็นการบังคับให้พนักงานทุกคนต้องปฏิบัติ แต่การปฏิบัติโดยพนักงานอื่นซึ่งไม่มีหน้าที่ในเรื่องนั้นโดยตรง หากการปฏิบัตินั้นเข้าหลักเกณฑ์ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก.26/488 ลงวันที่ 26 ม.ค. 2527 ผู้ปฏิบัติจะได้รับการชมเชยหรือชอบใจจากการรถไฟฯ หรือ ฝ่ายต้นสังกัด สุดแต่กรณี ซึ่งถือได้ว่าเป็นความชอบในการปฏิบัติงานด้วย ยกเว้นผู้มีหน้าที่ปฏิบัติโดยตรงไม่มีสิทธิได้รับการพิจารณา

3. หน้าที่ของ พรร. เกี่ยวกับเหตุอันตราย

เหตุอันตรายทุกชนิด พรร. มีหน้าที่ต้องปฏิบัติหรือรับทราบตาม ขตร. 2549 ข้อ 303-326 ตามที่ได้กล่าวแล้วว่า การปฏิบัติขึ้นอยู่กับชนิดของเหตุอันตราย ต้องรับดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดในระเบียบหรือข้อบังคับ ซึ่งขั้นตอนในการแจ้งเหตุและประสานงาน นับเป็นขั้นตอนที่สำคัญอีกขั้นตอนหนึ่งที่ต้องศึกษาให้เกิดความเข้าใจ และปฏิบัติได้ถูกต้อง เพื่อให้เหตุอันตรายได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็ว

3.1 การแจ้งเหตุอันตราย

การแจ้งเหตุอันตรายต้องให้ทราบรายละเอียดต่างๆ ให้มากที่สุดเพื่อผู้เกี่ยวข้องจะได้ใช้เป็นข้อมูลในการแก้ไขเหตุการณ์ สำหรับสิ่งสำคัญหรือข้อมูลที่ต้องค้นหาให้ทราบรายละเอียด ได้มีกำหนดไว้ใน ขตร.2549 ข้อ 317 ซึ่งกำหนดให้พนักงานรถไฟทุกคนเมื่อพบเห็นหรือทราบเหตุอันตรายต้องแจ้งให้พนักงานรักษารถหรือผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทราบ ข้อความรายละเอียด ดังนี้.-

- 1) สถานที่เกิดเหตุ ใกล้กับเสาโทรเลขที่เท่าใด หรือหลักกิโลเมตรที่เท่าใดระหว่างสถานีใด
- 2) วันและเวลาที่เกิดเหตุ
- 3) สาเหตุที่เกิดขึ้น
- 4) ความเสียหาย
- 5) การเสียเวลาของขบวนรถที่เกี่ยวข้อง
- 6) ต้องการความช่วยเหลือในเรื่องใดบ้าง
- 7) บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตต้องให้ทราบชื่อ ที่อยู่ และต้องแยกเป็นผู้โดยสาร พนักงานหรือประชาชนทั่วไปอย่างละกี่คน ส่วนการบาดเจ็บต้องแจ้งด้วยว่าต้องการความช่วยเหลือจากแพทย์หรือไม่
- 8) ในกรณีรถตกราง ต้องแจ้งชนิดรถและจำนวนล้อรถที่ตกรางหรือชำรุด นอกจากนั้นต้องแจ้งสภาพการตกรางว่าตกในลักษณะใด ห่างจากรางเท่าใด และต้องการรถปั้นจั่นสำหรับยกรถหรือไม่

3.2 ขั้นตอนในการแจ้งเหตุอันตราย

การแจ้งเหตุอันตรายมีขั้นตอนที่ผู้เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติ โดยกำหนดในคำสั่งของฝ่ายการเดินรถและการรถไฟฯ ดังนี้

- 1) พนักงานรักษารถ เมื่อได้ทราบว่าเกิดเหตุอันตราย ต้องตรวจสอบหาข้อมูลรายละเอียดให้ได้มากที่สุด แล้วต้องแจ้งต่อนายสถานีทันทีอย่างช้าไม่เกิน 10 นาที หลังจากตรวจสอบได้ข้อมูลแล้ว
- 2) ในกรณีที่ เป็นเหตุอันตรายรถตกราง ให้พนักงานรักษารถปฏิบัติตามบันทึกฝ่ายการเดินรถ ลงวันที่ 01 ก.ค.2523 และคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ อ.701/2523 ลงวันที่ 09 ก.ค.2523 โดยในการแจ้งเหตุ ให้พนักงานรักษารถรีบติดต่อขอทราบรายละเอียดจากพนักงานขับรถ หรือ นายตรวจทาง โดยมีหลักฐานว่า รถคันใด เพลาใด แคร่ใด ตกรางลักษณะอย่างไร สามารถยกเอง หรือ ต้องใช้รถปั้นจั่นยก แล้วรีบแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้อง
- 3) สำหรับการแจ้งเหตุอันตราย เพื่อให้ได้ข้อความรายละเอียดครบถ้วน ให้พนักงานรักษารถ ใช้แบบบันทึกแจ้งเหตุอันตรายตามตัวอย่าง (แนบ) บันทึกรายละเอียดต่างๆ ให้ครบถ้วนตามหัวข้อที่กำหนด เมื่อได้ข้อความครบถ้วนทุกหัวข้อแล้ว จึงแจ้งเหตุตามขั้นตอนและวิธีการที่กำหนดต่อไป

4.สาเหตุสำคัญของเหตุอันตราย

สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดเหตุอันตราย ผลการตรวจสอบเรื่องราวของเหตุอันตรายและจากการรวบรวมข้อมูลสถิติ ได้ระบุสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดเหตุอันตรายไว้ ดังนี้

- 1) ข้อบกพร่องเกิดจากคน เช่น ความสะเพร่า ละทิ้งหน้าที่ ความไม่เอาใจใส่ต่อหน้าที่ ไร้ประสิทธิภาพ ละเมิดข้อบังคับ มีทัศนคติที่ไม่ดี อ่อนเพลียเพราะตรากตรำ และความหย่อนสมรรถภาพทางร่างกาย
- 2) การขาดความรู้เกี่ยวกับข้อบังคับ
- 3) การบำรุงรักษาทางไม่ดี
- 4) การบำรุงรักษารถจักรไม่มี
- 5) การบำรุงรักษารถโดยสารและรถสินค้าตลอดจนเครื่องจักรและเครื่องบริภัณฑ์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเดินรถไม่ดี
- 6) ความผิดของฝ่ายผู้ใช้นน
- 7) ขบวนการชนโค กระบือและสิ่งกีดขวาง
- 8) ภัยธรรมชาติ
- 9) การขว้างปาขบวนรถและการก่อวินาศกรรม

10) ผู้โดยสารกระทำการโดยประมาท

11) สาเหตุเล็กน้อย เช่น อุบัติเหตุ การบุกรุก และการกระทำอัธวินิบาตกรรม

สาเหตุของเหตุอันตรายข้างต้น ถ้าจะกล่าวให้แคบลงไปอีก สาเหตุจากคนมากที่สุด ไม่ว่าจะเกิดจากเจ้าหน้าที่โดยตรง บุคคลภายนอก สาเหตุอื่นๆ เช่น ภัยธรรมชาติเกิดขึ้นเป็นส่วนน้อย ในด้าน ผู้ปฏิบัติงานสามารถป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตรายขึ้นได้ โดย

- 1) กระทำตนให้เป็นผู้มีระเบียบวินัยอย่างเคร่งครัด ได้แก่ ไม่ละเมิดกฎข้อบังคับที่เกี่ยวกับความปลอดภัย
- 2) มีความตั้งใจที่จะปฏิบัติงานให้เกิดผลดีที่สุด
- 3) มีความรอบรู้งานเป็นอย่างดี
- 4) ระวังรักษาสุขภาพอนามัยให้มีความสมบูรณ์และแข็งแรงเพื่อที่จะสามารถรองรับงาน ไม่ว่าจะมากน้อยเพียงใดได้
- 5) ต้องถือว่าเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องที่ต้องได้รับการแก้ไขป้องกันโดยเร็ว ไม่ปล่อยทิ้งโดยถือว่าเป็นเรื่องไม่สำคัญ จนเหตุการณ์สะสมตัวเองจากเรื่องเล็กน้อยกลายเป็นเรื่องร้ายแรง จนเป็นเรื่องสายเกินแก้
- 6) จะทำอะไรก็ให้ยึดหลักกันไว้ดีกว่าแก้ หรือหลักปลอดภัยไว้ก่อน (Safety first) จะได้ไม่เกิดความเศร้าโศกเสียใจในภายหลัง
- 7) ความบ้าบิ่น การลองดี การเสี่ยง หรือการกระทำใดๆ ในลักษณะที่ไม่แน่ใจในความถูกต้อง ให้งดเสีย

แบบบันทึกแจ้งเหตุอันตราย

ประกาศปิดทางเมื่อ วัน/เวลา.....

ประมาณจะเปิดทาง วัน/เวลา.....

เปิดทางได้จริงเมื่อ วัน/เวลา.....

ก. การแจ้งเหตุอันตรายขั้นต้น

บันทึกโดย นสน. หรือ พรร. เพื่อแจ้งต่อ ผกร.

แขวงที่เกิดเหตุ

1. เหตุที่

เกิด.....

2. วัน / เวลาที่เกิดเหตุ.....

3. สถานที่เกิด

เหตุ.....

4. ลักษณะบริเวณที่เกิด

เหตุ.....

5. รายละเอียดเกี่ยวกับขบวนรถ.....

ข. ความเสียหาย.....

บุคคลภายนอก.....คน

บุคคลภายนอก.....คน

ค. ได้รับอันตราย บาดเจ็บ ผู้โดยสาร.....คน เสียชีวิต ผู้โดยสาร.....คน

พนักงาน.....คน

พนักงาน.....คน

6. ประกาศปิดทางเมื่อ วัน / เวลา.....

7. ต้องการความช่วยเหลืออย่างไร.....

ผู้แจ้ง.....นสน. / พรร.

ผู้รับแจ้ง.....ผกร.

วัน / เวลา.....

วัน / เวลา.....

ภาค 3

กำหนดเวลาเดินรถ

บทนำ

กำหนดเวลาเดินรถ ถือได้ว่าเป็นวิชาสาขาหนึ่งที่มีการศึกษาและนำไปปฏิบัติเฉพาะในกิจการของการรถไฟฟ้า เช่นเดียวกับวิชาด้านการบำรุงทางหรือด้านการช่างกล สำหรับผู้ที่ไม่เคยปฏิบัติหรือผ่านงานทางด้านนี้โดยเฉพาะบุคคลภายนอกการรถไฟฟ้า จะไม่ทราบลักษณะเนื้อหาวิชาว่าเป็นการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องใด ถ้าพิจารณาอย่างแท้จริงแล้ววิชากำหนดเวลาเดินรถเป็นวิชาสำคัญในการรถไฟฟ้า เป็นวิชาที่ทำให้ไม่เกิดความสับสนวุ่นวายในการจัดเดินขบวนรถ ซึ่งในแต่ละวันมีเดิน 300-400 ขบวน ดังนั้น เนื้อหาในเอกสารนี้จึงขอเสนอรายละเอียดเกี่ยวกับวิชากำหนดเวลาเดินรถ เพื่อไว้เป็นคู่มือในการปฏิบัติงานต่อไป

ความหมายและขอบเขตเนื้อหา

วิชากำหนดเวลาเดินรถมีความหมายโดยย่อ หมายถึง การกำหนดเวลาในการเดินขบวนรถจากสถานีหนึ่งถึงอีกสถานีหนึ่งตั้งแต่ต้นทางของขบวนรถจนถึงปลายทางในระดับความเร็วต่างๆ ตามภารกิจของขบวนรถ ชนิดของรถพ่วงและศักยภาพของขบวนรถ ถ้าจะให้เข้าใจอย่างง่ายที่สุด การกำหนดเวลาเดินรถ ก็คือการกำหนดเวลาถึง ออก หรือ ผ่านของขบวนรถใดขบวนรถหนึ่ง ตั้งแต่สถานีต้นทาง สถานีปลายทาง จนถึงสถานีปลายทาง โดยต้องกำหนดเวลาให้กับภารกิจต่างๆ ของขบวนรถนั้นด้วย เช่น การหลีก การหยุด การทำสับเปลี่ยน ฯลฯ ซึ่งกำหนดเวลาที่จัดทำจะต้องตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ของการจัดเดินขบวนรถนั้นให้มากที่สุด เนื้อหาของวิชานี้จะแบ่งเป็น 3 หัวข้อใหญ่ คือ องค์ประกอบของกำหนดเวลาเดินรถ การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างตอน และการจัดทำแผนผังกำหนดเวลาเดินรถ

องค์ประกอบของกำหนดเวลาเดินรถ

องค์ประกอบของกำหนดเวลาเดินรถ หมายถึง ส่วนสำคัญต่างๆ ที่จำเป็นจะต้องนำมาพิจารณาในการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถ ถ้าขาดส่วนใดส่วนหนึ่งหรือขาดการพิจารณาส่วนใดส่วนหนึ่งจะทำให้จัดทำกำหนดเวลาเดินรถไม่ได้ หรือกำหนดเวลาเดินรถขาดความสมบูรณ์ ถ้าพิจารณาจากความหมายของกำหนดเวลาเดินรถ จะเห็นว่า กำหนดเวลาเดินรถจะต้องประกอบไปด้วย ขบวนรถ เส้นทางให้ขบวนรถเดินภารกิจของ ขบวนรถ โดยทุกส่วนจะมีความเร็วเป็นตัวพิจารณาในการจัดทำกำหนดเวลาทุกครั้ง

1. ขบวนรถ หมายถึง รถจักรหนึ่งหรือหลายคันจะมีรถพ่วงด้วยหรือไม่ก็ตาม รวมทั้งรถโปรยน้ำยาและรถพ่วงที่มีรถบำรุงทางขนาดหนักลากจูง ซึ่งได้จัดเดินตามสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถเหล่านี้ถือเป็นขบวนรถทั้งหมด ในการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถจะต้องทราบว่า ขบวนรถที่เดินเป็นขบวนรถประเภทใดมีความสำคัญอย่างไร เนื่องจากขบวนรถแต่ละประเภทซึ่งใช้รถพ่วงต่างกันจะใช้เวลาวิ่งต่างกันด้วย จึงมีความสำคัญในการพิจารณาจัดทำกำหนดเวลาเดินรถ

1.1 ประเภทของขบวนรถ ประเภทของขบวนรถถูกแบ่งโดยภารกิจ และชนิดของรถพ่วงทำให้มีอัตราความเร็วต่างกัน แบ่งได้ 5 ประเภท คือ

1.1.1 ขบวนรถพิเศษ หมายถึง ขบวนรถซึ่งได้จัดขึ้นเฉพาะกิจการพิเศษให้เดินตามกำหนดเวลาซึ่งมิได้กำหนดไว้ในสมุดกำหนดเวลาเดินรถ รวมทั้งขบวนรถซึ่งได้กำหนดไว้ในสมุดกำหนดเวลาเดินรถ แต่มีหมายเหตุว่า “เดินเมื่อต้องการ” [ขตร.2549 ข้อ 1 (51)]

1.1.2 ขบวนรถโดยสาร หมายถึง ขบวนรถซึ่งจัดสำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารและบรรทุกสัมภาระของผู้โดยสารด้วย เช่น ขบวนรถด่วนโดยสาร ขบวนรถดีเซลรางพิเศษ (ปรับอากาศ) ขบวนรถธรรมดา ขบวนรถชานเมือง ฯลฯ [ขตร.2549 ข้อ 1 (52)]

1.1.3 ขบวนรถรวม หมายถึง ขบวนรถซึ่งได้จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารทุกสถานีและที่หยุดรถและรับ-ส่งสินค้าและสัตว์มีชีวิตไปพร้อมกันด้วย [ขตร.2549 ข้อ 1 (53)]

1.1.4 ขบวนรถสินค้า หมายถึง ขบวนรถที่จัดไว้สำหรับรับส่งสินค้าและสัตว์มีชีวิต [ขตร.2549 ข้อ 1 (54)]

1.1.5 ขบวนรถงาน หมายถึง ขบวนรถพิเศษซึ่งใช้สำหรับการก่อสร้าง บำรุงทาง หรือกิจการอื่นๆ ของการรถไฟฯ [ขตร.2549 ข้อ 1 (55)]

1.2 การกำหนดหมายเลขขบวนรถ ในทางสายหนึ่งๆ มีขบวนรถเดินมากด้วยกันและต่างประเภทกัน ถ้าจะเรียกชื่อขบวนรถเป็นตัวอักษรก็จะต้องใช้ตัวอักษรยืดยาว ทั้งขบวนรถที่เดินมีทั้งเที่ยวขึ้นและเที่ยวลงเป็นการสับสนกันอยู่ จึงได้กำหนดให้เรียกชื่อขบวนรถเป็นตัวเลข ทำให้สั้นและแสดงประเภทได้ง่าย ขบวนรถที่เดินเที่ยวขึ้นให้ใช้เลขคี่และเที่ยวลงกำหนดให้ใช้เลขคู่ การเรียกชื่อขบวนรถใช้ตัวเลขแบบนี้เพื่อสะดวกในการส่งข่าวทางเครื่องมือสื่อสารตลอดจนการอ้างอิงในกรณีต่างๆ ผู้ปฏิบัติงานเข้าใจง่ายไม่สับสน

ทั้งนี้ โดยกำหนดสถานีกรุงเทพและธนบุรีเป็นหลัก ให้ขบวนรถที่เดินจาก กท. หรือ ธบ. ใช้เลขขบวนเป็นเลขคี่ ถ้าเดินเข้า กท. หรือ ธบ. ใช้เลขขบวนรถเป็นเลขคู่ เช่น ขบวนรถที่ 1 กรุงเทพถึงเชียงใหม่ ขบวนรถที่ 2 เชียงใหม่ถึงกรุงเทพ ขบวนรถที่ 177 ธนบุรีถึงหลังสวน ขบวนรถที่ 178 หลังสวนถึงธนบุรี เป็นต้น จะเห็นได้ว่า สะดวกและจดจำได้ง่าย ยกเว้นบางกรณี เช่น ขบวนรถที่ 376 รังสิตถึงหัวตะเข้

นอกจากนี้ยังได้กำหนดจำนวนเลขสำหรับใช้เรียกชื่อประเภทของขบวนรถอีก เช่น กำหนดจำนวนเลขน้อย สำหรับขบวนรถด่วนพิเศษ, รถด่วน, รถเร็ว, รถโดยสาร, รถชานเมือง จำนวนมากขึ้นไป สำหรับขบวนรถรวม จำนวนมากขึ้นไปอีก สำหรับขบวนรถสินค้า และจำนวนมากขึ้นไปอีกสำหรับขบวนรถงานและขบวนรถพิเศษ และเพื่อให้สามารถแยกบัญชี/สถิติในการจัดเดินขบวนรถไว้เป็นข้อมูลรับเงินชดเชยจากรัฐบาล จึงได้แบ่งแยกขบวนรถออกเป็น

ขบวนรถบริการสังคม ประกอบด้วย

ก. ขบวนรถรวม ได้แก่ ขบวนรถที่มีทั้งรถโดยสารและรถสินค้าสำหรับขนส่งผู้โดยสารและสินค้าต่างๆ โดยหยุดรับส่งทุกสถานี

ข. ขบวนรถชานเมือง ได้แก่ ขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพ/ธนบุรี ถึงสถานีปลายทางที่มีระยะทางไม่เกิน 150 กม. รวมทั้งรถโดยสารสายแม่กลองตอนระหว่างวงเวียนใหญ่-มหาชัย

ค. ขบวนการท้องถิ่น ได้แก่ ขบวนการโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่าง สถานีต่างๆ ที่ไม่ใช่จากหรือถึงกรุงเทพมหานครรวมทั้งรถโดยสารสายแม่กลองตอนระหว่าง บ้านแหลม-แม่กลอง

ขบวนการเชิงพาณิชย์ ประกอบด้วย

ก. ขบวนการด่วนพิเศษ ขบวนการด่วน รถเร็วทุกขบวน

ข. ขบวนการธรรมดา ได้แก่ ขบวนการที่เดินระหว่างสถานีกรุงเทพ/ธนบุรี ถึงสถานีปลายทาง โดยมีระยะทางทำการเกินกว่า 150 กม. ขึ้นไป

ซึ่งการประกาศเดินรถขบวนการโดยสารใหม่ทุกครั้งให้ระบุใน ปตร. ให้ชัดเจนว่าเป็น ขบวนการบริการสังคมหรือขบวนการเชิงพาณิชย์

1.3 ความเร็วของขบวนการ มีความหมายต่างๆ กัน ดังนี้

1.3.1 ความเร็วแท้จริงในการเดินรถ (Real speed) หมายถึง ความเร็วตามนัยโดยตรงของศัพท์ที่ว่าด้วยการเคลื่อนไหวหรือความเร็วที่ปรากฏบนกระดาดแถบเครื่องวัดอัตราความเร็วของรถจักร

1.3.2 ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ (Maximum speed) หมายถึง ความเร็วที่กำหนดให้ขบวนรถวิ่งได้ตามอัตราที่กำหนดให้ไว้วันนั้น เมื่อเสียเวลามาด้วยเหตุใดก็ตาม ต้องการจะทำเวลาชดเชยที่เสียไป แต่ขบวนรถทุกประเภทจะวิ่งทำได้ต้องไม่เกินอัตราความเร็วสูงสุดที่ระบุไว้ใน ขตร. 2549 ข้อ 137 ซึ่งได้กำหนดความเร็วสูงสุดของขบวนรถประเภทต่างๆ ไว้ ดังนี้

- ขบวนการโดยสาร ใช้ความเร็วสูงสุดได้ไม่เกิน 90 กม. /ชม.
- ขบวนการรวม " 55 กม. /ชม.
- ขบวนรถสินค้าและรถงาน " 55 กม. /ชม.

แต่ความเร็วสูงสุดของขบวนรถประเภทต่างๆ ที่ ขตร. ได้กำหนดไว้ ถ้าจะเปลี่ยนแปลงประการใดสำหรับขบวนรถใด ในทางตอนใด จะต้องทำเป็นคำสั่งทั่วไปของการรถไฟฯ ซึ่งการรถไฟฯ ก็ได้ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดมาจนขบวนรถประเภทต่างๆ ส่วนมากจะใช้ความเร็วสูงสุดได้มากกว่าที่ ขตร. กำหนด นอกจากนั้นตาม ขตร.2549 ข้อ 138 ได้กำหนดความเร็วของขบวนรถขณะที่เดินผ่านประแจที่อยู่ในทางประธานกับทางซึ่งมิใช่ทางประธานไว้ ดังนี้

- ประแจสวน ถ้าประแจกลับไว้ในท่าทางตรงและทางที่ขบวนรถจะเดินผ่านประแจเป็นเส้นตรง อนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านประแจใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 50 กม./ชม.
- ประแจตาม ถ้าประแจกลับไว้ในท่าทางตรงและทางที่ขบวนรถจะเดินผ่านประแจเป็นเส้นตรง อนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านประแจใช้ความเร็วสูงสุดได้ไม่เกิน ความเร็วตามที่ ขตร. 2549 ข้อ 137 กำหนดไว้

ถ้าประแจตั้งสองกรณีข้างต้น อยู่ในทางซึ่งไม่เป็นเส้นตรงแล้ว อนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านประแจนั้นใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 กม./ชม. หรือ ทางซึ่งมีใช้ทางประธานให้ขบวนรถเดินในทางนั้นใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 กม./ชม.

ในกรณีของความเร็วผ่านประแจก็เช่นเดียวกับความเร็วสูงสุดตาม ขตร.2549 ข้อ 137 ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงให้ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดจะต้องทำเป็นคำสั่งทั่วไปของการรถไฟฯ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวส่วนมากจะเปลี่ยนแปลงพร้อมกับพิกัดความเร็วของขบวนรถและของทาง

1.3.3 ความเร็วพาณิชย์ (Commercial speed) หมายถึง เวลาทั้งสิ้นที่ใช้เดินทางของขบวนรถจากจุดต้นทางถึงปลายทาง โดยมีได้หักเวลาหยุด เดินเบาผ่านประแจ เดินเบาเมื่อผ่านย่านใหญ่ เช่น กท., บข., ภข. ฯลฯ โดยมีสูตรคำนวณ ดังนี้

$$\text{ความเร็วพาณิชย์} = \frac{\text{ระยะทางจากสถานีต้นทางถึงปลายทาง} \times 60}{\text{เวลาวิ่งทั้งหมด}}$$

1.3.4 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินรถ (Average speed) หมายถึง เวลาที่ใช้เดินทางของขบวนรถจากจุดต้นทางถึงปลายทางที่เดินในเวลาที่เหมาะสม โดยหักเวลาหยุด เวลาเบาออก มีสูตรในการคำนวณ ดังนี้

$$\text{ความเร็วเฉลี่ย} = \frac{\text{ระยะทางจากสถานีต้นทางถึงปลายทาง} \times 60}{\text{เวลาวิ่ง} - \text{เวลาหยุด,เบา}}$$

1.3.5 ความเร็วที่ต้องจำกัด หมายถึง ความเร็วที่ต้องจำกัดในทางตอนหนึ่งตอนใด ตามที่มีคำสั่งระบุไว้ให้ใช้ความเร็วได้เท่าใด เช่น จำกัดไว้ให้ใช้ความเร็ว 30 กม./ชม. เมื่อขบวนรถจะเข้าทางตอนนั้นแล้ว พชร. จะต้องลดความเร็วลงจากระดับความเร็วที่วิ่งมาแต่เดิมเหลือเพียงแค่ 30 กม./ชม. โดยเคร่งครัด

2. ทาง หมายถึง เส้นทางรถไฟที่ขบวนรถเดินจากสถานีต้นทางจนถึงสถานีปลายทางเกี่ยวข้องกับกำหนดเวลาเดินรถ เนื่องจากการคำนวณเวลาวิ่งระหว่างตอนจะต้องใช้ระยะทางและพิกัดความเร็วของทางมารวมในการคำนวณ นอกจากนั้นการคำนวณเวลาวิ่งอย่างละเอียดจะต้องใช้ความลาดชันของทางมารวมพิจารณาในการคำนวณด้วย ผู้ปฏิบัติงานจะต้องทราบว่พิกัดทางในช่วงไหน ตอนใด เป็นเท่าไร เมื่อจะต้องประกาศเดินรถจะได้ใช้ความเร็วของขบวนรถในการคำนวณได้ถูกต้อง สำหรับสิ่งที่สำคัญที่สุดในเรื่ององค์ประกอบด้านทาง คือ พิกัดความเร็วของทางในตอนต่างๆ ซึ่งเป็นพิกัดความเร็วสูงสุดที่ขบวนรถประเภทต่างๆ จะต้องปฏิบัติตาม ดังนั้น ขบวนรถที่จะต้องจัดทำประกาศเดินรถจะต้องคำนึงถึงพิกัดความเร็วของขบวนรถและพิกัดความเร็วของทางพร้อมกันไปด้วย และสิ่งสำคัญอีกส่วนหนึ่งทางด้านทาง คือ จุดลดความเร็วจุดจำกัดความเร็วของทางหรือสะพาน จะต้องนำมาพิจารณาในการจัดทำประกาศเดินรถด้วยทุกครั้ง ข้อมูลด้านทางที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ทางด้านกำหนดเวลาเดินรถจะต้องทราบ คือ พิกัดความเร็วของทาง

3. การกิจของขบวนรถ เป็นสิ่งสำคัญอีกเช่นเดียวกันในการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถ เนื่องจากขบวนรถทุกขบวนที่จัดเดินจะต้องมีจุดมุ่งหมายในการจัดเดิน การกิจต่างๆ ของขบวนรถจะต้องสนองจุดมุ่งหมายนั้น และสิ่งที่จะแสดงว่าขบวนรถนั้นเดินได้ตามจุดมุ่งหมายหรือไม่ก็คือ กำหนดเวลาเดินรถ โดยที่การจัดทำกำหนดเวลาเดินรถจะต้องทราบจุดมุ่งหมายของขบวนรถและการกิจต่างๆ ที่ขบวนรถนั้นจะต้องปฏิบัติ เพื่อที่จะได้กำหนดเวลาให้สอดคล้องและสนองกับการกิจนั้นๆ เช่น ขบวนรถด่วนพิเศษ มีจุดมุ่งหมายเพื่อบริการผู้โดยสารที่มีฐานะค่อนข้างดี และต้องการเดินทางระยะทางไกล การจัดทำกำหนดเวลาเดินรถจะต้องจัดทำให้ขบวนรถนี้หยุดน้อยที่สุด เพื่อให้เวลาเดินทางน้อยกว่าขบวนอื่นๆ ผู้ที่ใช้บริการจะได้ประทับใจสมกับเป็นขบวนรถด่วนพิเศษหรือการจัดทำกำหนดเวลาขบวนรถชานเมือง ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อบริการข้าราชการ นักเรียน นักศึกษาหรือผู้ต้องทำงานไปเช้ากลับเย็น จะต้องจัดทำกำหนดเวลาให้สอดคล้องกับเวลาเช้างานหรือเวลาเลิกงาน หรือเวลาโรงเรียนเข้าและเวลาโรงเรียนเลิก เหล่านี้เป็นต้น การกิจหรือวัตถุประสงค์ของขบวนรถ จึงเป็นสิ่งสำคัญมากที่ต้องคำนึงถึงในการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถ ทั้งนี้เพื่อให้กำหนดเวลาที่จัดทำเสร็จแล้วเป็นที่พอใจของผู้ใช้บริการ

การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีของขบวนรถ

การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีของขบวนรถ ปัจจุบันมีวิธีคำนวณ 2 วิธี คือ การคำนวณโดยหาเวลาวิ่งเฉลี่ยและการคำนวณโดยการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถมาตรฐาน

1.การคำนวณโดยหาเวลาวิ่งเฉลี่ย เป็นวิธีที่ใช้มาเป็นเวลานาน ซึ่งปัจจุบันยังมีใช้อยู่เหมาะสมสำหรับเมื่อต้องการความรวดเร็วในการคำนวณหาเวลาวิ่งของขบวนรถที่ต้องเดินโดยเร่งด่วน วิธีนี้สามารถนำไปใช้ได้ในการคำนวณหาเวลาวิ่งของขบวนรถที่เดินฉุกฉินแต่ต้องนำไปฝึกคิดบ่อยๆ เพื่อให้เกิดความชำนาญ มีสูตรในการคำนวณ ดังนี้

$$\text{เวลาวิ่งระหว่างสถานี} = \frac{60 \times \text{ระยะทาง}}{\text{ความเร็วที่กำหนดให้ขบวนรถวิ่ง}}$$

เวลาวิ่งระหว่างสถานี = เวลาวิ่งที่น้อยที่สุดของขบวนรถจากสถานีหนึ่งไปอีกสถานีหนึ่ง
มีหน่วยเป็นนาที

60 = 60 นาที เป็นการแปลง 1 ชั่วโมงให้เป็นนาที ตามสูตรนี้จะ
ต้องใช้ 60 คูณเสมอ

ระยะทาง = ระยะทางระหว่างสถานีที่ต้องการคำนวณหาเวลาวิ่งมีหน่วย
เป็นกิโลเมตร แต่ควรที่จะแปลงหน่วยเป็นเมตร เพื่อให้ง่ายใน
การคำนวณ โดยใช้ 1000 คูณ

ความเร็วที่กำหนดให้ขบวนรถวิ่ง = ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ขบวนรถต่างๆ วิ่งโดยพิจารณาตามประเภทขบวนรถและพิกัดสูงสุดของทางประกอบกัน มีหน่วยเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ควรที่จะแปลงหน่วยเป็นเมตร เพื่อให้ง่ายในการคำนวณ โดยใช้ 1000 คูณ

ตัวอย่าง ให้หาเวลาวิ่งของขบวนรถด่วนในทางตอนมักกะสัน-คลองตัน โดยขบวนรถด่วนนี้ใช้ความเร็วสูงสุด 80 กม./ชม.

$$\text{วิธีทำ จากสูตร เวลาวิ่งระหว่างสถานี} = \frac{60 \times \text{ระยะทาง}}{\text{ความเร็วที่กำหนดให้ขบวนรถวิ่ง}}$$

สิ่งที่ทราบจากโจทย์ คือ ความเร็วที่กำหนดให้ขบวนรถวิ่ง = 80 กม./ชม.

สิ่งที่ยังไม่ทราบ คือ ความยาวของตอน หาได้จากนำจุดศูนย์กลางของสถานี (หลัก กม. ของสถานี) ต้นตอนและปลายตอนมาลบกัน ในที่นี้

$$\begin{aligned}\text{จุดศูนย์กลางสถานีของสถานีมักกะสัน} &= 5.17 \\ \text{จุดศูนย์กลางสถานีของสถานีคลองตัน} &= 9.85 \\ \text{ระยะทาง} &= 9.85 - 5.17 = 4.68 \text{ กม.}\end{aligned}$$

นำค่าที่ได้ไปแทนค่าในสูตร

$$\text{เวลาวิ่งระหว่างสถานี} = \frac{60 \times 4.68}{80}$$

แปลงระยะทางและความเร็วที่กำหนดให้เป็นเมตรโดยเอา 1000 คูณ

$$\begin{aligned}\text{เวลาวิ่งระหว่างสถานี} &= \frac{60 \times (4.68 \times 1000)}{80 \times 1000} \\ &= 3.51 \text{ นาที}\end{aligned}$$

เวลาวิ่งของขบวนรถด่วนจากสถานีมักกะสัน-คลองตัน = 4 นาที (ปัดเศษขึ้น) ส่วนการคำนวณเวลาวิ่งในทางตอนอื่นๆ ใช้วิธีคำนวณเช่นเดียวกัน โดยคำนวณเป็นตอนๆ ตั้งแต่สถานีต้นทางจนถึงปลายทาง จะได้เวลาวิ่งของขบวนรถทั้งหมด

2.การคำนวณโดยการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถมาตรฐาน กำหนดเวลาเดินรถมาตรฐานเป็นวิธีคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีของขบวนรถอีกวิธีหนึ่ง ซึ่งเป็นทฤษฎีหลักในการยกร่างและจัดทำกำหนดเวลาเดินรถในปัจจุบัน ผู้นำทฤษฎีนี้มาเผยแพร่ในการรถไฟฯ เป็นครั้งแรกคือ ผู้เชี่ยวชาญชาวญี่ปุ่น ได้นำมาอบรมและให้ความรู้แก่พนักงานการรถไฟฯ จนสามารถนำทฤษฎีมาประยุกต์ใช้ได้ด้วยตนเอง การคำนวณเวลาวิ่งโดยใช้กำหนดเวลาเดินรถมาตรฐานถือเป็นวิธีต้นแบบที่มีการนำไปใช้คำนวณเวลาวิ่งขบวนรถในหลายประเทศ

ข้อแตกต่างระหว่างการคำนวณโดยวิธีหาเวลาวิ่งเฉลี่ยและการคำนวณโดยวิธีที่อยู่ที่มีความละเอียดในการพิจารณาองค์ประกอบต่างๆ ที่นำมาคำนวณ และผลลัพธ์เวลาวิ่งระหว่างสถานีที่คำนวณได้ การคำนวณโดยวิธีจัดทำกำหนดเวลาเดินรถมาตรฐานจะพิจารณาองค์ประกอบในการคำนวณมากกว่า และผลลัพธ์เวลาวิ่งคำนวณได้ จะใกล้เคียงกับเวลาวิ่งที่แท้จริงของขบวนรถมากกว่า ถ้าจะใช้การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีโดยวิธีนี้ เพื่อประกาศเดินรถฉุกเฉินคงจะไม่ทันการ เนื่องจากต้องเสียเวลามากในการคำนวณ จึงขอเสนอหลักการทั่วไปเพื่อให้ทราบในแนวทางและมีความเข้าใจเกี่ยวกับวิธีจัดทำกับทักษะที่ถูกต้องตามขั้นตอนการจัดทำโดยสังเขป ดังนี้

- (1) การเตรียมข้อมูลด้านรถจักร โดยกำหนดชนิดรถจักรที่จะใช้ลากจูงขบวนรถ พิจารณาด้านกำลังขับเคลื่อน และกำหนดค่าประสิทธิภาพของรถจักร
- (2) การเตรียมข้อมูลด้านรถพ่วง โดยพิจารณาชนิดรถพ่วง (รถโดยสารหรือรถสินค้า) น้ำหนักรถพ่วงและน้ำหนักรถบรรทุก
- (3) นำข้อมูลด้านรถจักรและรถพ่วงมาคำนวณและจัดทำเส้นกราฟแสดงลักษณะการวิ่งของขบวนรถ ณ ค่าความลาดชันต่างๆ โดยใช้สูตรการคำนวณตามทฤษฎี
- (4) การเตรียมข้อมูลด้านทางและสถานี โดยเตรียมข้อมูลด้านจุดศูนย์กลางสถานีทุกสถานี ตั้งแต่ต้นทาง-ปลายทางของขบวนรถ จุดที่ตั้ง ประแจสวน ประแจตาม พิกัดความเร็วผ่าน ประแจ พิกัดทาง จุดจำกัดความเร็วถาวรและค่าความลาดชันของทาง ข้อมูลทั้งหมดจะบันทึกลงบนกระดาษกราฟสำหรับเขียนเส้นการวิ่งของขบวนรถ
- (5) เขียนเส้นกราฟแสดงการวิ่งของขบวนรถและเส้นกราฟแสดงเวลา โดยนำเส้นกราฟแสดงลักษณะการวิ่งของขบวนรถที่จัดทำไว้แล้วมาเขียนร่วมกับกระดาษกราฟสำหรับเขียนเส้นการวิ่งของขบวนรถที่บันทึกข้อมูลด้านทางและสถานีไว้แล้ว เมื่อเขียนเสร็จจะได้ผลลัพธ์เป็นเวลาวิ่งระหว่างสถานีตั้งแต่ต้นทาง-ปลายทางของขบวนรถตามที่ต้องการ

จะเห็นว่า การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีโดยการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถมาตรฐานจะพิจารณาข้อมูลองค์ประกอบทั้งด้านรถจักร, รถพ่วง, พิกัดทางและประแจ, ค่าความลาดชันและยังมีรายละเอียดในการจัดทำที่ต่างจากการคำนวณเวลาวิ่งโดยวิธีหาเวลาวิ่งเฉลี่ย ที่พิจารณาข้อมูลเฉพาะระยะทางกับความเร็วของขบวนรถ เวลาวิ่งที่คำนวณได้ตามวิธีนี้จะเป็นเวลาวิ่งที่น้อยที่สุดระหว่างสถานีต่างๆ เมื่อนำไปจัดทำประกาศเดินรถอาจเพิ่มเวลาวิ่งให้มากกว่าเดิมก็ได้ เพื่อให้การจัดทำกำหนดเวลาเดินรถเหมาะสม แต่ห้ามลดเวลาวิ่งให้น้อยกว่าเวลาวิ่งจากการคำนวณ เพราะขบวนรถอาจวิ่งไม่ได้ตามประกาศเดินรถที่จัดทำออกไป

การจัดส่งประกาศเดินรถ (ปตร.)

การจัดส่งประกาศเดินรถ (ปตร.) ให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ มีอยู่ 2 วิธี คือ

1. **ส่งทางโทรเลข (โทรพิมพ์)** ใช้วิธีนี้เมื่อขบวนรถที่จะเดินนั้นจะต้องออกจากสถานีดันทางในเวลากระชั้นชิด ไม่มีเวลาที่จะส่ง ปตร. เป็นคำสั่ง และไม่มีขบวนรถที่จะนำคำสั่ง ปตร. นั้นส่งไปจ่ายให้ผู้เกี่ยวข้องทราบล่วงหน้า การออกจะต้องส่งถึง นสน., นตท., นตส. แต่ต้นทาง-ปลายทาง และสำเนาให้เจ้าหน้าที่ต่างๆ ซึ่งเกี่ยวข้องทราบด้วย โดยให้ใช้ข้อความสั้นๆ เข้าใจง่าย

2. **ส่งทางคำสั่ง** ออกเป็นคำสั่งส่งแจกจ่ายไปยังผู้เกี่ยวข้องโดยขบวนรถ มีเวลาเตรียมการล่วงหน้าเพียงพอที่จะจัดทำและแจกจ่ายให้ผู้เกี่ยวข้องทราบพอสมควร แต่ถ้าเป็น ปตร. ขบวนรถโดยสารจะต้องจัดส่งล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบ

การจัดส่งประกาศเดินรถทั้ง 2 วิธีข้างต้นนี้ รายละเอียดประกาศเดินรถนอกจากกำหนดเวลาถึง-ออก-ผ่าน ตามสถานีต่างๆ แล้ว จะต้องมีส่วนสำคัญอื่นๆ ประกอบดังนี้.-

- วัน เดือน ปี ที่ขบวนรถเดิน
- ประเภทและเลขที่ของขบวนรถที่เดินจากสถานีใดถึงสถานีใด
- ใช้รถจักรชนิดใดทำขบวน มีรถพ่วงชนิดใดบ้าง จำนวนเท่าใด
- กำหนดเวลา ถึง-ออก-ผ่าน กำหนดการหลักขบวนรถใด ที่ใด ตลอดเส้นทาง หากเป็นขบวนรถงานหรือขบวนรถพิเศษที่ต้องทำงานระหว่างทางนอกสถานีจะต้องแจ้งเลขที่หลัก กม. หรือ สทล. ที่ทำงานด้วยว่า ที่ใดระหว่างสถานีใดกับสถานีใด
- สั่งการพนักงานตำแหน่งใด ที่ใด ให้เป็นผู้จัดรถพ่วง, รถจักรและพนักงานทำการ
- กำชับ นสน. ตลอดทางให้ตอบรับคำสั่ง ปตร. โดยเร็ว
- ข้อความอื่นๆ ที่จะต้องแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบหรือปฏิบัติ (ถ้ามี)

การตอบรับคำสั่งประกาศเดินรถ (ปตร.)

การตอบรับคำสั่ง ปตร. ผู้เกี่ยวข้องจะต้องปฏิบัติ ดังนี้

1. นสน. เมื่อได้รับ ปตร. แล้ว จะต้องตอบรับไปยัง สตร., ผคร.แขวงของตนทางโทรเลขหรือหนังสือตามที่ระบุไว้ในตอนท้ายของโทรเลขหรือคำสั่งนั้นโดยเร็ว

2. สตร. เมื่อได้รับตอบ ปตร. จาก นสน. ในสังกัดแล้วให้รายงานตอบรับทางหนังสือส่งตรงกองเดินรถ หรือ ถ้าระบุไว้ให้ตอบทางโทรเลขทันทีแล้ว ให้ สตร. ตอบรับโดยทางโทรเลขไปยังฝ่ายการเดินรถ และสำเนาให้กองเดินรถทราบทันที

รายละเอียดต่างๆ ที่กล่าวไปแล้วเป็นเนื้อหาของวิชากำหนดเวลาเดินรถ ซึ่งหลักใหญ่ คือ การจัดทำกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถ ตั้งแต่ขั้นตอนการเตรียมข้อมูลจนถึงขั้นการส่งประกาศเดินรถ ซึ่งเจ้าหน้าที่สามารถนำไปพิจารณาเป็นหลักในการปฏิบัติงานได้ ในลำดับต่อไปจะได้รวบรวมเนื้อหาความรู้จากคำสั่งต่างๆ ที่ให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติอันเป็นประโยชน์ในการปฏิบัติงาน

ผู้มีอำนาจประกาศเดินขบวนพิเศษ (ขตร.2549 ข้อ 114)

1) ผู้มีอำนาจที่จะประกาศเดินขบวนรถพิเศษได้นั้น คือ.-

ก. ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

ข. เจ้าหน้าที่ผู้ใดผู้หนึ่งซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถได้มอบอำนาจให้ไว้

2) ตามข้อ 1) ข. (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/073 ลงวันที่ 22 มิ.ย.2553) ได้แก่

2.1 พนักงานควบคุมการเดินรถแขวง มีอำนาจประกาศเดินและประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษ (ยกเว้นขบวนรถพิเศษสินค้า/ขบวนรถพิเศษโดยสาร) และขบวนรถงานได้ภายในแขวงควบคุมการเดินรถของตน

2.2 พนักงานการเดินรถ 10 มีอำนาจประกาศเดินและประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษ (ยกเว้นขบวนรถพิเศษสินค้าและขบวนรถพิเศษโดยสาร) และขบวนรถงาน (ขบวนรถที่ใช้สำหรับงานก่อสร้าง บำรุงทาง หรือกิจการอื่นๆ ของการรถไฟฯ) ได้ภายในเขตควบคุมการเดินรถของตน และในกรณี

- ขบวนรถสินค้า/พิเศษสินค้าที่ไม่มีรถจักรทำการหรือไม่มีรถพ่วงหรือไม่สามารถเดินขบวนรถได้เนื่องจากมีเหตุอันตรายเป็นต้น ให้มีอำนาจประกาศงดเดินขบวนรถได้ โดยจะต้องขอรับความเห็นชอบจาก กสค. หรือผู้แทนก่อน

- ในกรณีที่มิเหตุอันตรายเป็นต้นเกี่ยวกับการเดินรถ ซึ่งจำเป็นต้องงดเดินขบวนรถและขนถ่ายผู้โดยสาร/สินค้า และหรือในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารที่ล่าช้ามาก ซึ่งหากปล่อยให้เดินถึงปลายทางจะทำให้ขบวนรถเดินกลับพลอยล่าช้ามากตามไปด้วย เพื่อให้ จดข. ทำหน้าที่ประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง/เจ้าหน้าที่บ้านเมืองเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ให้มีอำนาจประกาศงดเดินขบวนรถได้ โดยจะต้องประสานงานกับ จดข. เพื่อพิจารณาเตรียมการขนถ่ายผู้โดยสาร/สินค้าให้เรียบร้อยเสียก่อน (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/162 ลงวันที่ 11 พ.ย. 2552)

2.3 หัวหน้ากองเดินรถ มีอำนาจประกาศเดินและประกาศงดเดินขบวนรถได้ทุกประเภทตลอดทางทุกสาย

○ นอกเวลาทำงานตามปกติและหรือเป็นวันหยุดราชการของ กตร. มอบอำนาจให้ ผศร.กท.1,4 และ ผจศ. ประกาศเดิน/งดเดินขบวนรถแทน ดังนี้

- ผศร.กท.1 ขบวนรถที่เดินในเส้นทางสายใต้
- ผศร.กท.4 ขบวนรถที่เดินในเส้นทางสายตะวันออก
- ผจศ. ขบวนรถที่เดินในเส้นทางสายเหนือ/ตะวันออกเฉียงเหนือ

○ นอกเวลาทำงานตามปกติและหรือเป็นวันหยุดราชการของ พ.การเดินรถ 10 ของศูนย์ต่างๆ มอบอำนาจให้ ผศร.แขวง ประกาศเดิน/งดเดินขบวนรถแทนได้ตามความเหมาะสม

3) ในการเดินขบวนรถพิเศษ ถ้าสามารถจะทำได้ ต้องประกาศให้นายสถานีทางสะดวกและผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดทราบล่วงหน้าก่อนเวลาที่กำหนดให้ขบวนรถพิเศษออกจากสถานีทางสะดวกต้นทาง

4) ในคราวฉุกเฉิน เช่น น้ำท่วม ทางขาด หรือไฟไหม้สะพาน ฯลฯ ซึ่งต้องเดินขบวนรถพิเศษไปช่วยทันที ให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงซึ่งมีรถจักรอยู่ภายในแขวงของตนขณะนั้นมีสิทธิประกาศเดินขบวนรถพิเศษได้เฉพาะคราวนั้น

ภาค 4

การปฏิบัติงาน

ก่อนขบวนรถออกสถานีต้นทาง

- ควรเตรียมความพร้อมของสภาพร่างกาย โดยพักผ่อนให้เพียงพอก่อนปฏิบัติงาน
- ต้องมาประจำหน้าที่ก่อนขบวนรถออกต้นทางไม่ต่ำกว่า 1 ชั่วโมง และรายงานตัวต่อผู้บังคับบัญชาเบื้องต้น (นสน./นยส.) พร้อมลงชื่อในบัญชีลงนามประจำวัน
- ต้องจัดเตรียมเครื่องมือ อุปกรณ์ที่จะต้องใช้ในการปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถให้ครบถ้วน
- ต้องจัดให้ พหล. เข้าประจำการตามจำนวนที่ได้กำหนดไว้ โดยแบ่งหน้าที่ให้ควบคุมเครื่องห้ามล้อ และรักษาความปลอดภัย เว้นแต่ขบวนรถนั้นที่ไม่มี พหล.
- ต้องตั้งนาฬิกาของตนให้ตรงกับนาฬิกาของสถานีต้นทาง
- ตรวจจำนวนหน่วยลากจูงและความยาวของขบวนรถให้มีจำนวนไม่เกินกำลังลากจูงของรถจักรที่ได้กำหนดไว้ร่วมกับ นสน. และต้องแจ้งจำนวนหน่วยลากจูงและความยาวของขบวนรถตามความเป็นจริงให้ พชร. ทราบ โดยบันทึกในรายงานประจำวันของ พชร. แล้วลงนามกำกับไว้เป็นหลักฐาน (รวมถึงการรับรถเพิ่มหรือปลดรถออกระหว่างทางด้วย)

ความยาวขบวนรถสินค้า/รกรวม

(คำสั่งทั่วไป ที่ ก. 93/2193 ลงวันที่ 28 พ.ค. 2541)

ในทางราบ	ความยาวสูงสุดไม่เกิน 500 เมตร
ยกเว้น	
ปาดังเบซาร์ – หาดใหญ่	ไม่เกิน 800 เมตร
บางซื่อ – แม่น้ำ – บางซื่อ	ไม่เกิน 600 เมตร
ไอซีดี. ลาดกระบัง – แหลมฉบัง – ไอซีดี. ลาดกระบัง	ไม่เกิน 600 เมตร

ในทางภูเขา เฉพาะตอน

บ้านด่าน – ลำปาง (ไปและกลับ)	ไม่เกิน 440 เมตร
ห้างฉัตร – ทาขมพู (ไปและกลับ)	ไม่เกิน 400 เมตร
แก่งคอย – ปากช่อง (ไปและกลับ)	ไม่เกิน 440 เมตร
ทุ่งสง – ร่อนพิบูลย์ (ไปและกลับ)	ไม่เกิน 500 เมตร

(ความยาวสูงสุดให้รวมความยาวรถจักรด้วยไม่ว่าจะใช้รถจักรคันเดียวหรือพ่วงพหุทำการ)

ความยาวรถโดยสารไม่รวมรถจักร

(คำสั่งทั่วไป ที่ ก. 128/3490 ลงวันที่ 17 ส.ค.2535)

ขบวนรถที่ใช้ห้ามล้อระบบสุญญากาศ

- ในทางราบ ไม่เกิน 18 โบกี้
- ในทางภูเขา ไม่เกิน 17 โบกี้

ขบวนรถที่ใช้ห้ามล้อใช้ระบบลมอัด

- ทั้งในทางราบและทางภูเขา ไม่เกิน 22 โบกี้

การคิดหน่วยลากจูง (กรณีมี TM. ไม่ครบ)

สูตรคำนวณ $(\text{หน่วยลากจูงในทางตอนนั้น} + \text{หน่วยรถจักร}) \times \text{TM. ที่เหลือ} - \text{หน่วยรถจักร}$
TM. ทั้งหมด

รถจักร	หน่วยทางราบ รถโดยสารลมอัด	หน่วย TM. ที่เหลือ		หน่วยทางราบ รถรวม/สินค้า	หน่วย TM. ที่เหลือ	
		5 ลูก	4 ลูก		5 ลูก	4 ลูก
ยี่อี	300	240	180	600	490	380
อัลสตอม	400	323.33	246.66	640	523.33	406.66
อีตาซี	400	323.33	246.66	750	615	480
ยี่.อี.เอ.	400	323.33	246.66	750	615	480

หน่วยลากจูงกรณีงดใช้เครื่องยนต์ 1 เครื่อง

รถจักร	รถรวม/สินค้า	รถโดยสาร
ยี่อี	270	120
ยี่.อี.เอ.	345	170
อีตาซี	345	170

- ต้องตรวจรถพ่วงในขบวนที่ตนกำกับไปให้มีจำนวนไม่เกินกำลังลากจูงของรถจักรทำขบวนไปในทางตอนนั้น
- ตรวจสอบรถและเครื่องห้ามล้อเรียงไว้เป็นลำดับถูกต้องตามที่กำหนดไว้และเครื่องห้ามล้อใช้การได้เรียบร้อย
- ตรวจสอบขอพ่วง ท่อห้ามล้อ ฯลฯ ของรถพ่วงในขบวนรถได้ต่อกันมั่นคง ทวารลมท่อห้ามล้อขบวนรถ ทวารลิ้นบังคับการเครื่องห้ามล้อ (ถ้ามี) อยู่ในท่าถูกต้องเรียบร้อยดีแล้ว

- ต้องตรวจดูเข็มเครื่องแสดงแรงลมห้ามล้อในรถของตนว่า ได้ขึ้นถึงขีดที่จะใช้การได้ดี (ถ้าไม่มี พตร.อยู่ประจำ การทดลองและตรวจเครื่องห้ามล้อให้ พตร. เป็นผู้ทำการแทน ถ้ายังใช้การไม่ได้ก็ให้แจ้ง พตร. จัดการแก้ไขต่อไป)
- ต้องตรวจสอบเครื่องห้ามล้อร่วมกับ พตร. พตร. และลงนามไว้เป็นหลักฐาน
- ต้องทดลองเครื่องบอกเหตุอันตรายให้ใช้การได้สะดวกเรียบร้อย
- ต้องจดจำนวนและชนิดรถ จำนวนหน่วยลากจูง และจำนวนเครื่องห้ามล้อในแบบพิมพ์ที่กำหนดไว้ (ถ้าในระหว่างทางมีการเปลี่ยนแปลงต้องปลดหรือเพิ่มรถในขบวนแล้วต้องบันทึกไว้ทุกครั้ง)

ขณะทำขบวนอยู่ในทางตอน

- ต้องประจำอยู่ในรถซึ่งใช้เป็นที่พักการนั้นเสมอเพื่อจะได้ใช้เครื่องห้ามล้อ ฯลฯ และรักษาเงินที่มีมาในรถนั้น แต่เมื่อมีกิจอื่นที่จะต้องไปทำตามหน้าที่แล้วต้องแจ้งให้พนักงานในบังคับบัญชาอยู่ระวังรักษาแทน ถ้าจัดผู้ระวังรักษาแทนไม่ได้ก็ต้องใส่กุญแจรถนั้นไว้ให้มั่นคงและเมื่อเสร็จกิจแล้วจะต้องมาประจำอยู่ในรถนั้นตามเดิม
- ต้องรับผิดชอบไม่ให้ผู้หนึ่งผู้ใดเข้าไปในรถทำการของพนักงานรักษารถ นอกจากพนักงานผู้มีกิจที่จะต้องทำตามหน้าที่ หรือ ผู้อื่นซึ่งได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเหนือขึ้นไป
- ห้ามไม่ให้เปลี่ยนขบวนรถหรือหน้าที่กันโดยพลการ ถ้ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำเป็นต้องขนถ่ายสัมภาระและผู้โดยสารกันแล้ว ต้องทำการกำกับสัมภาระและผู้โดยสารของตนต่อไปจนถึงสถานีปลายทางที่กำหนดว่าขบวนรถนั้น ๆ จะไปถึง เว้นแต่ผู้บังคับบัญชาจะได้สั่งเป็นอย่างอื่น
- ก่อนที่ขบวนรถจะเดินเข้าสู่ทางตอนที่เป็นภูเขา ต้องร่วมกับ พตร. และ พตร. (ถ้ามี) ตรวจสอบและทดลองให้เป็นที่พอใจว่า เครื่องห้ามล้อทุกเครื่องในขบวนรถนั้นมีลักษณะมั่นคงใช้การได้ดี เมื่อเห็นว่าเครื่องห้ามล้อรถคันใดไม่มั่นคงหรือชำรุดจำเป็นต้องซ่อมทันที ก็ให้ พตร. จัดการซ่อมให้เรียบร้อย ถ้าไม่มี พตร. ประจำอยู่ ก็ให้เป็นหน้าที่ของ พตร. ที่จะต้องซ่อม แต่ถ้าซ่อมไม่ได้และเห็นว่า ถ้านำรถคันนี้ไปจะไม่ปลอดภัยก็ต้องแจ้งให้ สน. ปลดรถออกจากขบวนตามความจำเป็นและต้องบันทึกเหตุการณ์ไว้ในรายงานประจำวันของตนด้วย
- ต้องร่วมกับ พตร. ลงห้ามล้อไว้ให้มั่นคงไม่ให้ขบวนรถเลื่อนไหลขณะจอดอยู่ทางลาดชันทุกแห่ง และต้องใช้เครื่องห้ามล้อมือช่วย พตร. เพื่อให้ขบวนรถใช้ความเร็วไม่เกินพิกัดที่กำหนดและระวังอย่าลงแรงจนล้อไม่หมุนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายได้
- ต้องส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนกับ พตร. ตามที่ได้กำหนดไว้ในกรณีดังต่อไปนี้
 1. สถานีที่ขบวนรถหยุดเมื่อท้ายขบวนได้ผ่านพ้นลิ้นประแจอันนอกสุดของสถานี หรือ หอสัญญาณไปแล้วหรือถ้าสถานีนั้นไม่มีประแจ เมื่อท้ายขบวนรถผ่านพ้นขานขาลาสถานีไปแล้ว หรือ
 2. เมื่อขบวนรถจะออกเดินต่อไปภายหลังที่ได้หยุดนอกเขตสถานี หรือ
 3. เมื่อท้ายขบวนรถได้ผ่านพ้นทางตอนที่กำหนดให้ลดความเร็วลงด้วยป้ายลดความเร็วไปแล้ว

4. ในทางโค้งถ้าส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนกันตามที่กำหนดไว้ใน (1) (2) และ (3) ไม่ได้ ให้ส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนกันในทันทีที่สามารถส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนกันได้
 5. ถ้าไม่ได้ส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนกันให้ถูกต้องตามที่กำหนดต้องหยุดขบวนรถและต้องหมายเหตุไว้ในรายงานประจำวันของตน
- ถ้าพบรถพ่วงคันใดชำรุดและถ้า ณ ที่นั้นไม่มี พตร. ประจำอยู่ ก็ให้บอกเหตุและหารือกับ พชร. ทำการซ่อมพอให้ไปกับขบวนรถได้ แต่ถ้ามีความจำเป็นก็ให้ปลดรถคันนั้นออกจากขบวนรถ เพื่อจัดการต่อไป
 - ต้องได้รับอนุญาตจาก นสน. ก่อนที่จะแสดงสัญญาณอนุญาตให้ พชร. นำขบวนรถออกจากสถานี
 - ต้องแจ้งให้ พชร. ทราบล่วงหน้าว่า จะปลดหรือรับรถกี่คันที่สถานีใดบ้าง
 - ต้องทำรายงานประจำวันตามแบบพิมพ์และระเบียบที่กำหนดไว้ และต้องบันทึกเหตุการณ์ด้วยตนเอง พร้อมทั้งลงชื่อเป็นหลักฐาน
 - เมื่อมีการเปลี่ยนเวรทำการต้องมอบหมายหน้าที่ระหว่างกันโดยมีหลักฐานทุกครั้ง

เมื่อทำขบวนถึงสถานีปลายทาง

- ต้องมอบบรรดาสินค้า ห่อวัตถุสุมภาระ ฝูงไปรษณีย์และไปรษณีย์ภัณฑ์ เอกสารต่าง ๆ ฯลฯ ให้กับ นสน. ปลายทางหรือกับพนักงานผู้ใดผู้หนึ่งซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่รับมอบบรรดาสิ่งของดังกล่าวแล้วนี้ ให้เรียบร้อย ถ้าปรากฏว่า สิ่งของที่มอบหมายมีการบกพร่องด้วยประการใดๆ ก็ดี จะต้องหมายเหตุให้ไว้ต่อกันเป็นหลักฐาน แล้วทั้งสองฝ่ายรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ

วิธีปฏิบัติตามลักษณะของเหตุอันตราย

เหตุอันตรายธรรมดา

ขบวนรถชนสัตว์มีชีวิต

พรร. ต้องตรวจสอบจุดที่เกิดเหตุ จำนวนสัตว์ที่ถูกชน สี เพศ จำนวนที่บาดเจ็บหรือตายและ ชื่อและที่อยู่เจ้าของสัตว์ แล้วรวบรวมพร้อมความเสียหายของขบวนรถ และเวลาช้าในที่เกิดเหตุกับลำดับรถ บันทึกแจ้งเหตุ นสน. ที่ขบวนรถหยุดครั้งแรก แล้วรายงานตามระเบียบ

ขบวนรถพบหรือชนสิ่งกีดขวาง

พรร. ตรวจสอบร่วมกับ พxr. ณ จุดเกิดเหตุ หากขบวนรถชนหรือทับวัตถุสิ่งของนั้นก็ให้ ตรวจสอบความเสียหายของขบวนรถ หากขบวนรถไม่ชนหรือทับ ให้พนักงานขบวนรถนำวัตถุนั้นๆ ออกให้พ้นทาง พรร. ต้องบันทึกจุดเกิดเหตุ ความเสียหายของขบวนรถ เวลาช้า และรายละเอียดของเหตุการณ์ แจ้งเหตุ นสน. ที่ขบวนรถหยุดครั้งแรก พร้อมลำดับรถ แล้วรายงานตามระเบียบ

คนร้ายขว้างปาขบวนรถ

พรร. บันทึกจุดที่เกิดเหตุ รายละเอียดของเหตุการณ์ แจ้ง นสน. ที่ขบวนรถหยุด หากมี ผู้โดยสารหรือพนักงานได้รับบาดเจ็บ หรือทราบตัวคนร้าย ให้แจ้ง นสน. ที่ขบวนรถถึงสถานีแรก แล้วรายงานตามระเบียบ

รถจักร รถพ่วงชำรุด

พรร. ตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ เวลาที่ขบวนรถช้าจากเหตุการณ์นี้ และความต้องการความช่วยเหลือจากผู้เกี่ยวข้อง แล้วแจ้งให้ ผคร. หรือ นสน. ทราบกับบันทึกให้ นสน. ที่ขบวนรถถึงสถานีแรก ทราบ พร้อมลำดับรถ แล้วรายงานตามระเบียบ

ขบวนรถเฉี่ยว ชน ทับคนได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

พรร. ร่วมกับ พxr. ตรวจสอบที่เกิดเหตุ จดบันทึกเหตุการณ์ ถ้าบุคคลที่ถูกรถไฟชนยังไม่เสียชีวิต ให้รีบนำส่งโรงพยาบาล หากเสียชีวิตแล้วถ้าศพกีดขวางทาง ให้เคลื่อนย้ายให้พ้นทาง กับตรวจหาหลักฐาน ชื่อ - สกุล เก็บรวบรวมทรัพย์สินแล้ว แจ้งเหตุ นสน. ที่ขบวนรถแรกถึง พร้อมมอบทรัพย์สินของผู้เสียชีวิต (ถ้ามี) ให้ นสน. เก็บรักษาไว้ แล้วรายงานตามระเบียบ

พบศพในเขตรถไฟหรือบนขบวนรถ

พรร. บันทึกการละเอียดเหตุการณ์ แจ้ง นสน. ที่ขบวนรถแรกถึง ทราบ แล้วรายงานตามระเบียบ (สำหรับวิธีปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกรถไฟทับหรือเฉี่ยวชนถึงแก่ความตาย ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/186/2552 ลงวันที่ 21 พ.ค. 2552 ในภาคผนวก)

ขบวนรถต้องเสียเวลาและต้องหยุดในตอนเกินกว่า 15 นาที

พรร. ใช้โทรศัพท์ฉุกเฉินประจำขบวนรถ แจ้ง ผคร. และถ้าสามารถแก้ไขให้ขบวนรถสามารถเดินสู่สถานีทางสะดวกข้างใดข้างหนึ่งก็ให้ติดต่อ ผคร. อีกครั้ง ในกรณีโทรศัพท์ฉุกเฉินใช้การไม่ได้ ให้ พรร. ใช้ดุลยพินิจในการแจ้งข่าว แล้วรายงานตามระเบียบ

ขบวนรถต้องหยุดในตอนนอกเขตสถานีเนื่องด้วยรถจักรไม่สามารถลากจูงรถพ่วงทั้งขบวนได้

พรร. ปรีक्षा พxr. จะนำขบวนรถไปข้างหน้าหรือถอยหลังกลับสถานีต้นตอน ถ้าถอยขบวนรถกลับต้นตอนต้องใช้ความเร็วไม่เกิน 20 กม./ชม. ถ้าขบวนรถเดินไปข้างหน้า พxr. แจ้ง พรร. ว่า รถจักรสามารถลากจูงรถพ่วงไปได้กี่คัน เพื่อป้องกันรถพ่วงที่ตัดไว้ตลอดจนนำขบวนรถไปสถานีหน้าโดยอนุโลม ถ้ารถจักรสามารถเดินกลับไปรับรถพ่วงที่ตัดไว้ได้ ให้ นสน. สั่งการได้ทันที แล้วรายงานตามระเบียบ

ขบวนรถต้องหยุดในตอนนอกเขตสถานีเนื่องด้วยรถจักรชำรุดหรือตกราง

พรร. จัดการลงห้ามล้อคันที่ตัดไว้ โดยสวมปลายท่อห้ามล้อทั้ง 2 ข้าง ลงห้ามล้อข้าง (ถ้ามี) ทางราบ-ให้ใส่ลิ้มจิมล้อด้านหัวและด้านท้ายที่ตัดไว้ ทางลาด-ใส่ลิ้มจิมล้ออยู่ด้านทางลาดลงไว้ด้านเดียว 4 ล้อ และกำกับเดินรถต่อไป ถ้าไม่มี พหล. พรร. ต้องควบคุมรถที่ตัดไว้ ให้ พxr. ทำหน้าที่ พรร. อีกตำแหน่งหนึ่งด้วย

- เฉพาะทางตอนที่ใช้เครื่องทางสะดวกสัมพันธ์กับสัญญาณประจำที่ หากไม่สามารถใช้โทรศัพท์ฉุกเฉินแจ้ง ผคร. ได้ส่วนของขบวนรถซึ่งรถจักรลากจูงไปนี้ ต้องหยุดที่สัญญาณเข้าเขตนอก หรือสัญญาณเข้าเขตใน พรร. หรือ ผู้แทนต้องไปแจ้งเหตุ นสน. ทราบก่อนที่จะนำรถพ่วงที่ตัดไว้เข้าสู่สถานี

- เฉพาะทางตอนที่ใช้ตัวทางสะดวกหรือตราทางสะดวก พxr. ต้องมอบตัวหรือตราทางสะดวกโดยมีหลักฐานแก่พนักงานที่ควบคุมรถพ่วงที่ตัดไว้ เพื่อนำมอบ นสน. กรณีรถตัดทิ้งไว้ถึงสถานีเรียบร้อยแล้ว

- ส่วนของขบวนรถซึ่งรถจักรลากจูงนี้ ห้ามแขวนป้ายท้ายหรือโคมไฟท้ายรถ เมื่อถึงสถานีให้แจ้งเหตุ นสน. แล้วรายงานตามระเบียบ

ขบวนรถต้องหยุดในตอนนอกเขตสถานี เพราะทางข้างหน้าชำรุดหรือเหตุอื่นใดจะเดินรถผ่านไม่ได้

พรร. ใช้โทรศัพท์ฉุกเฉินแจ้ง ผคร. ถ้าขบวนรถต้องเดินถอยหลังไปยังสถานีต้นตอน พรร. หรือ พหล. ต้องอยู่คนหน้าสุด เพื่อจะได้แสดงสัญญาณแก่ พxr. ความเร็วในการถอยหลัง ไม่เกิน 20 กม./ชม. เมื่อขบวนรถถึงหลักเขตสถานีหรือสัญญาณเข้าเขตนอกหรือสัญญาณเข้าเขตใน ขบวนรถต้องหยุดจนกว่าจะได้รับสัญญาณอนุญาตให้เข้ามาได้จาก นสน. เมื่อถึงสถานี พรร. แจ้งเหตุ นสน. แล้วรายงานตามระเบียบ

ขบวนรถต้องหยุดในเขตสถานีเพราะรถจักร/รถพ่วง หรือเพราะเหตุอื่นใด

พรร. ต้องแจ้งให้ นสน. หรือ พ.สัญญาณประจำหอสัญญาณอิสระทราบทันที และต้องตรวจดูว่าขบวนรถจะเดินต่อไปได้หรือไม่ ถ้าปรากฏว่า ขบวนรถไม่สามารถจะเดินต่อไปได้ ให้ นสน. หรือ พ.สัญญาณประจำหอสัญญาณอิสระ แจ้งให้ ผคร. แขวงทราบทันที เพื่อส่งการต่อไป แล้วรายงานตามระเบียบ

มีการกระทำก่อวินาศกรรม

พรร. ที่เกิดเหตุตรวจสอบสาเหตุเบื้องต้นและบันทึกรายละเอียด แจ้งต่อ ผคร. หรือ นสน. แล้วรายงานตามระเบียบ

เกิดอัคคีภัยในขณะที่เดินรถ

พรร. ต้องแจ้ง พxr. หยุดขบวนรถเพื่อทำการดับไฟถ้าเป็นรถโดยสารให้ช่วยเหลือผู้โดยสารได้รับความปลอดภัยก่อน ถ้าเป็นเหตุร้ายแรงอาจลุกลามไปไหม้คันอื่นได้ให้ตัดรถคันที่ไหม้ออกให้ห่างคันอื่น แล้วแจ้งเหตุ นสน. แรกถึง

เหตุอันตรายสำคัญ

ขบวนรถรีดประแจ

ในกรณีที่ พxr. ไม่ยอมลงนามในแบบ ม.85 ก, ข, ค ให้ นสน. หมายเหตุไว้ในบันทึกแล้ว ให้ พรร. ลงนามเป็นพยานแทน (ลงนามเป็นพยานว่า พxr. ไม่ยอมลงนาม)

ขบวนรถชนกับยานพาหนะต่างๆ ณ ถนนตัดผ่านเสมอระดับทาง

พรร. และ พxr. ร่วมตรวจดูจุดเกิดเหตุ บันทึกรายละเอียด สทล. จุดเกิดเหตุลักษณะของถนนผ่าน ลักษณะการวิ่ง และรายละเอียดของยานพาหนะคันที่ชน เช่น ยี่ห้อ สี หมายเลขทะเบียน ชนิดรถ ชื่อ-ที่อยู่ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารว่า บาดเจ็บหรือเสียชีวิตอย่างละกี่คน ส่วนด้านรถไฟให้สำรวจความเสียหายของรถจักร รถพ่วง ชื่อ-ที่อยู่ ของผู้โดยสารหรือพนักงานที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ถ้ามีผู้บาดเจ็บต้องรีบให้ความช่วยเหลือส่งโรงพยาบาล หลังจากนั้น พรร. จึงให้เคลื่อนขบวนรถ เมื่อถึงสถานีแรก พรร.แจ้งเหตุต่อ นสน. โดยมอบบันทึกรายละเอียดพร้อมลำดับรถ หากยานพาหนะที่ชนกับรถไฟติดอยู่บนทางกีดขวางการเดินรถ หรือชนกันทำให้รถไฟตกรางให้ พรร. รีบแจ้งเหตุอันตรายต่อ นสน.หรือ ผคร. โดยวิธีใดวิธีหนึ่ง เพื่อรีบแก้ไขเหตุการณ์ แล้วรายงานตามระเบียบ

ขบวนรถขาดหรือหลุดออกจากกันเป็นสองตอน

ถ้าส่วนที่ขาดออกจากขบวนยังไม่หยุด ให้พนักงานขบวนรถที่อยู่ในส่วนดังกล่าวจัดการลงห้ามล้อหรือกระทำวิธีใดก็ตามให้รถหยุดนิ่งเพื่อเป็นการป้องกันเหตุอันตราย แล้วแจ้งเหตุให้ นสน. หรือ ผคร. ประกาศปิดทาง แล้วรายงานตามระเบียบ

ขบวนรถฝ่าสัญญาณ ขบวนรถเข้าในทางเดียวกัน

เมื่อขบวนรถหยุดแล้ว ให้ นสน. จัดทำเครื่องหมายแสดงจุดที่รถจักรของขบวนรถนั้นหยุด พร้อมกับบันทึกเวลาถึงไว้ในรายงานแบบ 87 ของ พร. เมื่อเสร็จกิจแล้วจึงให้เคลื่อนขบวนรถนั้นมาอยู่ที่สถานี หรือถ้าเป็นกรณีขบวนรถเข้าทางเดียวกัน ก็ให้ขบวนรถถอยเตรียมทางให้เข้าไปอยู่อีกทางหนึ่ง ซึ่งต้องบันทึกเวลาที่เคลื่อนหรือถอยขบวนรถไว้ในรายงานแบบ 87 ของ พร. ด้วยเช่นเดียวกัน

ขบวนรถพบกันในตอน

พร. แจ้งเหตุต่อ ผคร. หรือ นสน. โดยทางใดทางหนึ่ง แล้วจึงให้ขบวนรถทั้งสองขบวนรวมกันเป็นขบวนเดียวกันเข้าสู่สถานีใกล้ที่สุดหรือสถานีที่สะดวกที่สุด ถ้าไม่สามารถรวมเป็นขบวนเดียวกันได้ ให้ตัดรถพ่วงขบวนใดขบวนหนึ่งไว้ โดยต้องมีพนักงานเฝ้าและป้องกันรถเลื่อนไหลไว้ให้เรียบร้อยด้วย ส่วนรถจักรดีเซลให้ติดต่อหรือช่วยทำการรถอีกขบวนเข้าสู่สถานี เมื่อถึงสถานีแล้วจึงตัดรถจักรดีเซลไปปรับรถพ่วงที่ถูกตัดไว้กลางตอน ถ้าไม่สามารถดำเนินการได้ให้แจ้ง ผคร. ทราบ เพื่อสั่งการแก้ไข แล้วรายงานตามระเบียบ

ขบวนรถตกราง

พร. ร่วมกับ พชร. นสน. ตรวจสอบที่เกิดเหตุ หารายละเอียดของการตกราง โดยเฉพาะสภาพของรถที่ตกรางและรายละเอียดอื่นๆ และบันทึกแจ้ง ผคร. นสน. ดังนี้-

- จำนวน ชนิดรถ เลขที่รถที่ตกราง เปล่า/บรรทุก ถ้าบรรทุกให้ระบุชนิดสินค้า สถานีรับ-ส่ง
- ลักษณะการตกรางของรถแต่ละคัน ตกกี่ล้อ ก็เพลลา ระยะที่ตกห่างจากรางเท่าใดสภาพการตกพลิกตะแคงหรือตั้งบนพื้น
- สภาพความเสียหายของรถที่ตกรางและสภาพความเสียหายของทาง ราง ไม่หมอน ระยะทางที่เสียหาย
- สาเหตุที่ทำให้ตกราง จำนวนผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต (ถ้ามี) และความต้องการช่วยเหลือ แจ้งเหตุ นสน. หรือ ผคร. พร. บันทึกเหตุแจ้ง นสน. แรกถึง
- หากมีผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิต ให้ช่วยเหลือนำส่งสถานพยาบาลเป็นอันดับแรก รวมทั้งประชาสัมพันธ์ช่วยเหลือผู้โดยสารอื่นๆ
- หากขบวนรถตกรางนอกเขตสถานี ให้ติดต่อกับ ผคร. พิจารณาตัดรถที่ตกรางทิ้งไว้ที่เกิดเหตุ แล้วนำขบวนรถส่วนที่เหลือเข้าสู่สถานี ในกรณีนี้ให้ พร. แจ้งเหตุต่อ นสน. อีกครั้งหนึ่ง โดยมีหลักฐาน

ขบวนรถชนกัน

พร. ตรวจสอบร่วมกับ พชร. / นสน. ร่วมกันตรวจสอบที่เกิดเหตุ สำนวความเสียหาย โดยเฉพาะผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ให้รีบประสานงานช่วยเหลือนำส่งสถานพยาบาลโดยเร็วที่สุด และบันทึกข้อมูลรายละเอียดความเสียหายของขบวนรถ ถ้ามีรถตกรางให้หาข้อมูลเช่นเดียวกับกรณีรถตกราง แล้วแจ้งเหตุต่อ ผคร. โดยด่วนที่สุด

ภาคผนวก

เลขหมายโทรศัพท์

ที่ทำการพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงต่างๆ

พื้นที่	เลขหมายโทรศัพท์	
	รฟ.	ทศท.
งานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ 1	821 - 5123	0-2220-4608
งานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ 2	821 - 5126	0-2220-4608
งานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ 3	821 - 5129	0-2537-0179
งานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ 4	821 - 5132	0-2537-0179
งานควบคุมการเดินรถแขวงแก่งคอย 1	841- 503	0-3624-4572
		0-3624-4573
งานควบคุมการเดินรถแขวงแก่งคอย 2	841-517	0-3624-4572
		0-3624-4573
งานควบคุมการเดินรถแขวงนครราชสีมา	842-503	0-4424-5057
		0-4424-5037
งานควบคุมการเดินรถแขวงขอนแก่น	845-503	0-4322-1989
		0-4322-1999
งานควบคุมการเดินรถแขวงนครสวรรค์	831-503	0-5625-5865
งานควบคุมการเดินรถแขวงอุตรดิตถ์	832-503	0-5541-1399
		0-5541-1400
งานควบคุมการเดินรถแขวงลำปาง	833-503	0-5422-2971
		0-5421-8810
งานควบคุมการเดินรถแขวงหัวหิน	861-503	0-3251-1722
		0-3251-1733
งานควบคุมการเดินรถแขวงชุมพร	862-503	0-7751-1901
		0-7751-1961
งานควบคุมการเดินรถแขวงทุ่งสง	863-503	0-7541-1624
		0-7541-1634
งานควบคุมการเดินรถแขวงหาดใหญ่	864-503	0-7424-6267

คำสั่งที่ควรทราบ



คำสั่งทั่วไป
ที่ ก. 269/5581

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลทุกชนิด
และจำนวนเครื่องห้ามล้อสำหรับขบวนรถต่าง ๆ

ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก.125/3194 ลงวันที่ 28 มิถุนายน 2539 เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลทุกชนิด และจำนวนเครื่องห้ามล้อสำหรับขบวนรถต่าง ๆ ดังรายละเอียดแจ้งแล้วนั้น

บัดนี้ ฝ่ายการช่างกลได้พิจารณาบททวนในเรื่องนี้แล้ว เห็นว่ารถจักรดีเซลของการรถไฟฯ ได้มีการใช้งานอย่างหนักตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา เป็นผลให้สมรรถนะของรถจักรมีประสิทธิภาพลดลงไปจากเดิม ดังนั้นเพื่อเป็นการใช้งานรถจักรดีเซลให้ถูกต้องเหมาะสมกับสมรรถนะของรถจักรที่เปลี่ยนแปลงไป จึงขอยกเลิกคำสั่งทั่วไป ที่ ก.125/3194 ลงวันที่ 28 มิถุนายน 2539 เสีย และให้ใช้กำหนดอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรทุกชนิด และจำนวนเครื่องห้ามล้อสำหรับขบวนรถต่าง ๆ ตามบัญชีแนบท้ายคำสั่งนี้แทน

อึ่ง สำหรับอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลตามบัญชีใหม่นี้ เป็นขีดความสามารถของรถจักรดีเซลที่เหมาะสมแล้ว จึงให้ถือเป็นพิสัยสูงสุดของอัตราหน่วยลากจูง และไม่อนุญาตให้มีการลากจูงเกินหน่วยโดยสิ้นเชิง เพื่อความปลอดภัยของขบวนรถ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 21 ธันวาคม 2541

(นายสรายุทธ ธรรมศิริ)

ผู้ว่าการรถไฟฯ

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			คาเวนพอร์ต 511 - 540		คาเวนพอร์ต 571 - 585	อิตาชี 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรุปปี 3101-3130	อี.อี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
ขท.บางซื่อ- ธนบุรี ถึง บางสะพานใหญ่ ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่นเร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600
บางสะพานใหญ่ ถึง ปะทิว ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่นเร็ว, โดยสาร	-	190	210	210	280	300	310
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	280	280	330	450	530	530
ปะทิว ถึง ขท.ทุ่งสง ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่นเร็ว, โดยสาร	-	190	210	210	280	300	310
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	300	300	330	450	600	600
ขท.ทุ่งสง ถึง ร่อนพิบูลย์	4 ใน 5	คว่นเร็ว, โดยสาร	-	190	190	190	260	280	280
		รวม, สินค้า	-	330	330	330	450	550	550
ร่อนพิบูลย์ ถึง ขท.ทุ่งสง	4 ใน 5	คว่นเร็ว, โดยสาร	-	180	180	180	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	180	180	180	260	280	280
ร่อนพิบูลย์ ถึง ขท.หาดใหญ่ สงขลา ปาดังเบซาร์ ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่นเร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600

อัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายใต้

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	อิตาซี 4501-4522	บี.อี. 4523-4560			
ขท.บางซื่อ- ธนบุรี ถึง บางสะพานใหญ่ ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
บางสะพานใหญ่ ถึง ปะทิว ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	600	630	630			
ปะทิว ถึง ขท.ทุ่งสง ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
ขท.ทุ่งสง ถึง ร่อนพิบูลย์	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
		รวม, สินค้า	600	700	700			
ร่อนพิบูลย์ ถึง ขท.ทุ่งสง	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	300	380	380			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	300	380	380			
ร่อนพิบูลย์ ถึง ขท.หาดใหญ่ สงขลา ปาดังเบซาร์ ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			ดาเวนพอร์ต 511 - 540		ดาเวนพอร์ต 571 - 585	อิตาซี 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรุปป์ 3101-3130	บี.อี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
ขท.หาดใหญ่ ถึง นาม่วง ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600
นาม่วง ถึง วัดควนมึก	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	180	180	180	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	210	210	210	300	340	380
วัดควนมึก ถึง นาม่วง	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	180	180	180	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	240	240	240	350	400	450
วัดควนมึก ถึง ชะลา ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600
ชะลา ถึง สุโขทัย ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	330	330	330	450	600	600
ขท.ทุ่งสง ถึง กันตัง ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	330	330	330	450	600	600

อัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายใต้

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง หัวมดื้อ	ถ้ำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	อิตาซี 4501-4522	ยี.อี. 4523-4560			
ขท.หาดใหญ่ ถึง นาม่วง ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
นาม่วง ถึง วัดควนมืด	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	425	450	450			
วัดควนมืด ถึง นาม่วง	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	500	530	530			
วัดควนมืด ถึง ยะลา ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
ยะลา ถึง สุโงงโกลก ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
ขท.ทุ่งสง ถึง กันตัง ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ามล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			ดาเวนพอร์ต 511 - 540		ดาเวนพอร์ต 571 - 585	อิตาชี 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรุปป์ 3101-3130	บี.อี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
ขท.เขาชุมทอง ถึง นครศรีธรรมราช ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600
ขท.หนองปลาชุก ถึง สุพรรณบุรี ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600
ขท.หนองปลาชุก ถึง กาญจนบุรี ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600
กาญจนบุรี ถึง น้ำตก ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	90	180	190	190	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	150	330	330	330	440	480	480
ขท.บ้านทุ่งโพธิ์ ถึง ศิริราชนิคม ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	90	180	190	190	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	150	330	330	330	450	600	600

อัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายใต้

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ามล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	อิตาซี 4501-4522	ยี.อี. 4523-4560			
ขท.เขาชุมทอง ถึง นครศรีธรรมราช ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
ขท.หนองปลาตุก ถึง สุพรรณบุรี ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
ขท.หนองปลาตุก ถึง กาญจนบุรี ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
กาญจนบุรี ถึง น้ำตก ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
ขท.บ้านทุ่งโพธิ์ ถึง คีรีรัฐนิคม ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง หัวล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			คาเวนพอร์ต 511 - 540		คาเวนพอร์ต 571 - 585	อิตาซี 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรุปป์ 3101-3130	บี.อี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
กรุงเทพ ถึง บ้านด่าน ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600
บ้านด่าน ถึง เด่นชัย	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	-	130	130	130	200	220	260
		รวม, สินค้า	60	130	130	130	200	240	260
เด่นชัย ถึง บ้านด่าน	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	-	150	150	150	220	240	260
		รวม, สินค้า	70	150	150	150	220	260	260
เด่นชัย ถึง ลำปาง ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	-	120	120	120	180	200	260
		รวม, สินค้า	60	130	130	130	200	220	260
ลำปาง ถึง ห้างฉัตร ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
		รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600
ห้างฉัตร ถึง ลำพูน ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	-	100	100	100	160	180	220
		รวม, สินค้า	50	120	120	120	160	200	220

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายเหนือ

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	อิตาซี 4501-4522	ยี.อี. 4523-4560			
กรุงเทพ ถึง บ้านด่าน ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ	640	750	750			
บ้านด่าน ถึง เด่นชัย	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	300	340	340			
		รวม, สินค้ำ	300	340	340			
เด่นชัย ถึง บ้านด่าน	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	300	340	340			
		รวม, สินค้ำ	300	340	340			
เด่นชัย ถึง ลำปาง ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	300	330	330			
		รวม, สินค้ำ	300	330	330			
ลำปาง ถึง ห้างฉัตร ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
		รวม, สินค้ำ	640	750	750			
ห้างฉัตร ถึง ลำพูน ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	250	275	275			
		รวม, สินค้ำ	250	275	275			

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง หัวล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			ดาเวนพอร์ต 511 - 540		ดาเวนพอร์ต 571 - 585	อิตาซี 611 - 630 661 - 670	เอนเซล 3001-3027	กรุปป์ 3101-3130	บี.อี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
ลำพูน ถึง เชียงใหม่ ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600
ขท.บ้านคานา ถึง สวรรคโลก ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600

A008/HL1998.

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายเหนือ

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	ฮิตาชิ 4501-4522	บี.อี. 4523-4560			
ลำพูน ถึง เชียงใหม่ ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
ขท.บ้านคานา ถึง สวรรคโลก ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			

A008/HL1998.

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

11/16

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	ค่ารับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			คาเวนพอร์ต 511 - 540		คาเวนพอร์ต 571 - 585	อิตาซี 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรุปป์ 3101-3130	บี.อี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
กรุงเทพ ถึง ขท.แก่งคอย ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600
ขท.แก่งคอย ถึง มวกะเบ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	150	150	150	220	240	240
		รวม, สินค้า	60	160	160	160	220	260	300
มวกะเบ ถึง ขท.แก่งคอย	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	160	160	160	240	260	260
		รวม, สินค้า	70	210	210	210	360	450	450
มวกะเบ ถึง ปากช่อง	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	150	150	150	220	240	240
		รวม, สินค้า	60	160	160	160	220	260	260
ปากช่อง ถึง มวกะเบ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	160	160	160	240	260	260
		รวม, สินค้า	70	190	190	190	280	320	320
ปากช่อง ถึง นครราชสีมา ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	90	180	190	190	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	150	330	330	330	400	480	480

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	อิตาซี 4501-4522	บี.อี. 4523-4560			
กรุงเทพ ถึง ขท.แก่งคอย ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
ขท.แก่งคอย ถึง มบกะเบา	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	280	340	340			
		รวม, สินค้า	340	360	360			
มบกะเบา ถึง ขท.แก่งคอย	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
		รวม, สินค้า	600	600	600			
มบกะเบา ถึง ปากช่อง	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	280	340	340			
		รวม, สินค้า	280	340	340			
ปากช่อง ถึง มบกะเบา	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	360	380	380			
		รวม, สินค้า	425	450	450			
ปากช่อง ถึง นครราชสีมา ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว่น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ามล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			ดาเวนพอร์ต 511 - 540		ดาเวนพอร์ต 571 - 585	อิตาซี 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรู๊ป 3101-3130	อี.อี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
นครราชสีมา ถึง หนองคาย อุบลราชธานี ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	90	180	190	190	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	150	330	330	330	400	530	530
ขท.แก่งคอย ถึง โคกกลี ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	180	190	190	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	330	330	330	450	600	600
โคกกลี ถึง บำเหน็จณรงค์	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	160	160	160	240	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	210	210	210	300	400	400
บำเหน็จณรงค์ ถึง โคกกลี	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	180	180	180	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	220	220	220	340	420	420
บำเหน็จณรงค์ ถึง ขท.บัวใหญ่ ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	210	210	210	280	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	410	410	410	450	600	600

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ามล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	ฮิตาชิ 4501-4522	ยี.อี. 4523-4560			
นครราชสีมา ถึง หนองคาย อุบลราชธานี ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
ขท.แก่งคอย ถึง โคกกลี ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
โคกกลี ถึง บำเหน็จณรงค์	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	500	550	550			
บำเหน็จณรงค์ ถึง โคกกลี	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	500	575	575			
บำเหน็จณรงค์ ถึง ขท.บัวใหญ่ ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			

A008/HL1998.

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			ดาเวนพอร์ต 511 - 540		ดาเวนพอร์ต 571 - 585	อิตาซี 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรุปป์ 3101-3130	บี.อี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
กรุงเทพ ถึง อรัญประเทศ ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600
ฉะเชิงเทรา ถึง สัตหีบ ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	-	160	160	160	240	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	210	210	210	300	460	600
คลองสิบเก้า ถึง แก่งคอย ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600

A008/HL1998.

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายตะวันออก

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ามล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	อิตาจิ 4501-4522	บี.อี. 4523-4560			
กรุงเทพ ถึง อรัญประเทศ ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
ฉะเชิงเทรา ถึง สาคู ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
คลองสิบเก้า ถึง แก่งคอย ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			

A008/HL1998.

หมายเหตุ :-

- 1) สำหรับขบวนรถงานให้ถือพิทักษ์จำนวนเครื่องห้ามล้อเท่ากับที่กำหนดไว้สำหรับขบวนรถสินค้าในเส้นทางแต่ละตอน
- 2) กำหนดอัตราหน่วยลากของเมื่อพ่วงต่อกัน 2 คันเป็นพหุ ให้เพิ่มอัตราหน่วยลากของได้อีกหนึ่งเท่าของอัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลแต่ละชนิดในเส้นทางแต่ละตอนที่กำหนดไว้แล้ว
- 3) สำหรับขบวนรถสินค้าที่วิ่งความเร็วสูงสุด 70 กม./ชม. กำหนดจำนวนเครื่องห้ามล้อ 3 ใน 4 ตลอดทางทุกสาย (ยกเว้นในทางตอนใดก็ได้กำหนดจำนวนเครื่องห้ามล้อไว้สูงกว่านี้) เฉพาะขบวนรถสินค้าบรรทุกปูนซีเมนต์ผงทั้งขบวน ซึ่งวิ่งความเร็วสูงสุด 70 กม./ชม. กำหนดจำนวนเครื่องห้ามล้อ 4 ใน 5 ตลอดทางทุกสาย
- 4) สำหรับอัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม กรณีลากขบวนรถโดยสารที่ใช้ห้ามล้อระบบลมอัดในทางราบ กำหนดหน่วยไว้ไม่เกิน 400 หน่วย ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.59/2000 ลงวันที่ 11 เมษายน 2534 ยังคงให้ถือปฏิบัติต่อไป
- 5) สำหรับอัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลไฟฟ้าอิตาจิ เลขที่ 4501-4522 และรถจักร บีอี เลขที่ 4523-4560 กรณีลากขบวนรถปูนซีเมนต์ผง ช่วงระหว่าง กิ่งลับ-มาบกะเบา เป็นกรณีพิเศษ ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก. 324/4937 ลงวันที่ 14 ตุลาคม 2540 ยังคงให้ถือปฏิบัติต่อไป

คำสั่งทั่วไป
ที่ ก 23/240



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง กำหนดหน่วยลากจูงของรถจักรยี่ห้อเลขที่ 4501 – 4522 และรถจักร บี.อี.เอ.เลขที่ 4523 – 4560
ให้ลากจูงขบวนรถโดยสารพิเศษ E & O ได้ 450 หน่วย ในทางราบ เป็นกรณีพิเศษ

ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก.269/5581 ลงวันที่ 21 ธันวาคม 2541 กำหนดหน่วยลากจูงของรถจักร
ยี่ห้อเลขที่ 4501 – 4522 และรถจักร บี.อี.เอ.เลขที่ 4523 – 4560 ลากจูงขบวนรถโดยสารในทางราบไม่
เกิน 400 หน่วย แต่เนื่องจากขบวนรถโดยสารพิเศษ E & O มีการพ่วงขบวนเกินหน่วยที่กำหนดไว้ ซึ่งจะ
ต้องสิ้นเปลืองรถจักรพ่วงพหุเพิ่มอีก 1 คัน แต่ใช้ความเร็วของขบวนรถอยู่ระหว่าง 72 – 82 กม./ชม.

ได้พิจารณาแล้ว เห็นสมควรเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดการลากจูงขบวนรถโดยสารพิเศษ E & O
ในทางราบ เพื่อเป็นการประหยัดในการใช้รถจักรและความคล่องตัวในด้านการตลาด

ฉะนั้น จึงอนุญาตให้รถจักรยี่ห้อเลขที่ 4501 – 4522 หรือรถจักร บี.อี.เอ.เลขที่ 4523 –
4560 ลากจูงขบวนรถโดยสารพิเศษ E & O ในทางราบได้ไม่เกิน 450 หน่วย เป็นกรณีพิเศษ สำหรับช่วง
ทางเขา หากหน่วยลากจูงของขบวนรถโดยสารพิเศษ E&O สูงกว่าหน่วยลากจูงที่กำหนดไว้ในคำสั่งทั่วไป
ที่ ก.269/5581 ลงวันที่ 21 ธันวาคม 2541 ให้ใช้รถจักรพ่วงช่วยทำขบวน

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป,

สั่ง ณ วันที่ 18 มกราคม 2544

(นายสรวิศ ธรรมศิริ)

ผู้ว่าการรถไฟฯ

VM9/PS

คำสั่งทั่วไป

ที่ ก.510/4504



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลทุกชนิด และจำนวนเครื่องห้ามล้อ
สำหรับขบวนรถต่าง ๆ (เพิ่มเติม)

ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.269/5581 ลงวันที่ 21 ธันวาคม 2541 เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูง
ของรถจักรดีเซลทุกชนิด และจำนวนเครื่องห้ามล้อสำหรับขบวนรถต่าง ๆ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

เนื่องจากฝ่ายการช่างกลได้พิจารณากำหนดหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลไฟฟ้ารุ่น 24 Class
ของมาเลเซีย ลากจูงขบวนรถสินค้าโดยอนุโลมใช้หน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม ดังนั้น จึงให้
กำหนดอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลไฟฟ้ารุ่น 24 Class ในเส้นทางสายใต้เพิ่มเติม ไว้ในบัญชีตามคำสั่ง
ข้างต้น ตามบัญชีแนบท้ายคำสั่งนี้

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2548

(นายจิตต์สันติ ธนะโสภณ)

ผู้ว่าการรถไฟฯ

อัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลไฟฟ้ารุ่น 24 Class ของประเทศมาเลเซีย
ในเส้นทางสายใต้

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	24 Class ของ ประเทศมาเลเซีย
ขท.บางซื่อ- ธนบุรี ถึง บางสะพานใหญ่ ไป และ กลับ	3 ใน 4	สินค้า	640
บางสะพานใหญ่ ถึง ปะทิว ไป และ กลับ	3 ใน 4	สินค้า	600
ปะทิว ถึง ขท.ทุ่งสง ไป และ กลับ	3 ใน 4	สินค้า	640
ขท.ทุ่งสง ถึง ร่อนพิบูลย์	4 ใน 5	สินค้า	600
ร่อนพิบูลย์ ถึง ขท.ทุ่งสง	3 ใน 4	สินค้า	300
ร่อนพิบูลย์ ถึง ขท.หาดใหญ่ สงขลา ปาดังเบซาร์ ไป และ กลับ	3 ใน 4	สินค้า	640

หมายเหตุ :

- กำหนดอัตราหน่วยลากจูงเมื่อพ่วงต่อกัน 2 คันเป็นเหตุ ให้เพิ่มอัตราหน่วยลากจูงได้อีกหนึ่งเท่าของอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลแต่ละชนิดในเส้นทางแต่ละตอนที่กำหนดไว้แล้ว
- ขบวนรถสินค้าที่วิ่งความเร็วสูงสุด 70 กม./ชม. กำหนดจำนวนเครื่องห้ำมล้อ 3 ใน 4 (ยกเว้นทางตอนใดที่ได้กำหนดจำนวนเครื่องห้ำมล้อไว้สูงกว่านี้)

คำสั่งทั่วไป
ที่ ก.86/2196



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูง, ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อ
สำหรับรถสินค้า 4 ล้อ, 8 ล้อ, รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ

ด้วยได้พิจารณาเห็นสมควรปรับปรุงอัตราหน่วยลากจูง, ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อ สำหรับรถสินค้า 4 ล้อ, 8 ล้อ, รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันให้เหมาะสมกับสภาพการใช้งานที่แท้จริง

ฉะนั้น จึงให้ใช้กำหนดอัตราหน่วยลากจูง, ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อของรถสินค้า 4 ล้อ, 8 ล้อ, รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ สำหรับขบวนรถต่างๆ ตามบัญชีที่แนบท้ายคำสั่งนี้ คำสั่งหรือระเบียบใดที่ได้กำหนดอัตราหน่วยลากจูง, ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อสำหรับรถสินค้า 4 ล้อ, 8 ล้อ, รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ ไว้ ถ้าขัดหรือแย้งกับคำสั่งนี้ให้ยกเลิกเสียทั้งสิ้น

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 19 เมษายน 2527

(ลงนาม) บัณฑิต สรลัมภ์

(นายบัณฑิต สรลัมภ์)

ผู้ว่าการ

อัตราหน่วยลากจูง, ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อ
สำหรับรถสินค้า 4 ล้อ, 8 ล้อ รถโดยสาร และล้อเลื่อน

รถสินค้า 4 ล้อ

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวกีด ห้ามล้อ (ตัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
1	คณ.422-1221	7.35	8	7.80	13.50	4	11	0.5	1	0.5	1
	คณ.1222-1421	7.35	8	7.22	13.50	4	11	0.5	1	0.5	1
	คณ.1522 - 1621	7.35	8	7.54	21.04	4	11	0.5	1	0.5	1
	คณ.1622 - 1911	7.35	8	7.55	21.05	4	11	0.5	1	0.5	1
	คณ.2801 - 4425	7.35	8	7.54	21.04	4	11	0.5	1	0.5	1
	คณ.4426 - 4437	8.00	8	9.50	24.00	5	12	0.5	1	0.5	1
	คณ.150001 - 150400	7.70	8	8.90	23.90	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	คณ.150401 - 151240	7.70	8	8.90	23.90	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	คณ.151342 - 151540	7.70	8	8.90	23.90	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	คณ.151541 - 151590	7.35	8	8.90	23.90	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	คณ.151591 - 151594	7.35	8	8.60	23.60	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	คณ.151595 - 151739	7.35	8	9.40	24.40	5	12.5	0.5	1	0.5	1
	คณ.10001	7.35	8	7.70	21.20	4	11	0.5	1	0.5	1
	คณ.11001 - 11010	7.35	8	8.00	21.50	4	11	0.5	1	0.5	1
	ทก.315001 - 315023	7.35	8	9.50	21.00	5	10.5	0.5	1	0.5	1
	ทก.515001 - 515010	7.35	8	9.50	21.00	5	10.5	0.5	1	0.5	1
3	รศ.306 - 355	7.35	8	8.40	20.90	4.5	10.5	0.5	1	0.5	1
	รศ.356 - 425	7.35	8	7.80	20.30	4	10.5	0.5	1	0.5	1
	รศ.426 - 472	7.35	8	8.30	20.80	4.5	10.5	0.5	1	0.5	1
4	รก.61 - 130	7.35	8	8.00	21.50	4	11	0.5	1	0.5	1
	รก.15001 - 15100	7.70	8	9.00	24.00	4.5	12	0.5	1	0.5	1
5	ถก.351 - 450	7.35	8	7.69	21.19	4	11	0.5	1	0.5	1
6	ขส.39 - 88	7.60	8	6.78	20.28	3.5	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขส.89 - 188	8.30	8.5	6.73	20.23	3.5	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขส.189 - 238	7.65	8	7.36	20.86	4	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขส.239	7.35	8	6.90	20.40	3.5	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขส.15001 - 15050	7.70	8	8.90	23.90	4.5	12	0.5	1	0.5	1

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนัก (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวคิด ห้ามล้อ (คัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
7	ขค.652 - 951	7.65	8	7.42	20.92	4	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขค.952 - 1026	7.65	8	7.16	20.66	4	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขค.1027 - 1176	7.65	8	7.21	20.71	4	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขค.1177 - 1381	7.65	8	7.38	20.88	4	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขค.1382 - 1431	7.35	8	7.60	21.10	4	11	0.5	1	0.5	1
	ขค.1432 - 1651	7.65	8	7.60	21.10	4	11	0.5	1	0.5	1
8	ขข.15001 - 15050	7.70	8	10.40	23.90	6	12	0.5	1	0.5	1
	ขข.15051 - 15100	7.70	8	10.40	23.90	6	12	0.5	1	0.5	1
9	ทค. 1	7.65	8	6.50	20.50	3.5	10.5	0.5	1	0.5	1
	ทค. 2 - 5	7.65	8	6.50	20.50	3.5	10.5	0.5	1	0.5	1
	ทค.20001 - 20099	7.70	8	6.90	27.00	3.5	13.5	0.5	1	0.5	1
10	ทข. 1 - 3	7.65	8	21.00	-	10.5	10.5	0.5	1	0.5	1
11	ขค. 1 - 17	7.65	8	8.50	-	4.5	4.5	0.5	1	0.5	1
12	พท.38, 41 - 80	7.35	8	13.60	-	7	7	1	1	1	1
	พท.81 - 100	7.35	8	8.36	-	4.5	4.5	1	1	1	1
	พท.101 - 140	7.35	8	9.60	-	5	5	1	1	1	1
	พท.141 - 180	7.35	8	9.20	-	5	5	1	1	1	1
	พท.15001 - 15100	7.35	8	9.85	-	5	5	1	1	1	1
	พท.15101 - 15112	7.35	8	9.48	-	5	5	1	1	1	1
	พท.15113 - 15182	7.35	8	9.50	-	5	5	1	1	1	1

รถสินค้า 8 ล้อ

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวคิด ห้ามล้อ (คัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
1	บพค.120001-120002	11.38	14	13.50	34.00	7	17	1	2	1	1.5
	บพค.123001-123009	11.38	14	14.50	35.00	7.5	17.5	1	2	1	1.5
	บพค.125001	10.50	14	15.00	41.00	7.5	20.5	1	2	1	1.5
	บพค.125003-12523	10.50	14	15.00	41.00	7.5	20.5	1	2	1	1.5
	บพค.126001-126100	11.47	14	16.00	42.00	8	21	1	2	1	1.5
	บพค.128001-128014	10.50	14	15.50	41.50	8	21	1	2	1	1.5
	บพค.222001-222065	11.38	14	14.00	35.40	7	17.5	1	2	1	1.5
	บพค.228001-228005	14.50	14	15.50	41.50	8	21	1	2	1	1.5
	บพค.233001-233144	12.80	14	17.00	42.00	8.5	21	1	2	1	1.5
	บพค.248001-248032	15.80	14					1	2	1	1.5
	บพค.342001-342014	13.30	14	20.50	52.00	10.5	26	1	2	1	2
	บพค.442119-442146	13.30	14	20.50	52.00	10.5	26	1	2	1	2
	บพค.322001-322049	11.38	14	14.00	35.40	7	17.5	1	2	1	1.5
	บพค.323001-323018	11.38	14	14.50	35.00	7.5	17.5	1	2	1	1.5
	บพค.329001-329030	10.50	14	15.50	41.50	8	21	1	2	1	1.5
	บพค.333001-333125	12.80	14	17.00	42.00	8.5	21	1	2	1	1.5
	บพค.342101-342133	15.80	16	28.80	60.00	14.5	30	1	2	1	1.5
	บพค.423001-423197	11.38	14	14.50	35.00	7.5	17.5	1	2	1	1.5
	บพค.429001-429042	10.50	14	15.50	41.50	8	21	1	2	1	1.5
	บพค.433001-433136	12.80	14	17.00	42.00	8.5	21	1	2	1	1.5
	บพค.438001-438009	13.30	14	19.70	52.00	10	26	1	2	1	2
	บพค.441001	13.30	14	19.70	52.00	10	26	1	2	1	2
	บพค.442001-442068	13.30	14	20.50	52.00	10.5	26	1	2	1	2
	บพค.542001-542016	13.30	14	20.50	52.00	10.5	26	1	2	1	2
	บพค.446001-446020	14.00	14	21.65	60.00	11	30	1	2	1	2
	บพค.449001-449096	15.80	16	23.30	60.00	12	30	1	2	1	2
	บพค.522001-522019	11.38	14	14.00	35.40	7	17.5	1	2	1	1.5
	บพค.523001-523020	11.38	14	14.50	35.00	7.5	17.5	1	2	1	1.5
	บพค.528001-528010	14.00	14	15.50	41.50	8	21	1	2	1	1.5
	บพค.529001-529013	10.50	14	15.50	41.50	8	21	1	2	1	1.5
	บพค.533001-533029	12.80	14	17.00	42.00	8.5	21	1	2	1	1.5
	บพค.542027-542036	13.30	14	22.50	60.00	11.5	30	1	2	1	2

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวคิด ห้ามล้อ (คัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
2	บพค.442069-442118	13.30	14	22.50	60.00	11.5	30	1	2	1	2
	บพค.545001-545005	14.00	14	22.30	60.00	11.5	30	1	2	1	2
	บพค.550001-550019	15.80	16	22.80	60.00	11.5	30	1	2	1	2
	บพค.725001-725016	10.50	14	15.00	41.00	7.5	20.5	1	2	1	2
	บพค.247001-247072	16.55	17	28.40	56.00	14.5	28	1	2	1	2
	บพค.250001-250018	16.55	17	33.20	58.85	14.5	28	1	2	1	2
3	บพค.1-50	12.80	14	12.00	42.00	6	21	1	2	1	1.5
	บพค.51-90	12.80	14	12.00	42.00	6	21	1	2	1	1.5
	บพค.91-117	12.80	14	12.00	38.00	6	19	1	2	1	1.5
	บพค.118-140	12.80	14	12.00	42.00	6	21	1	2	1	1.5
	บพค.28021-28118	12.80	14	13.00	41.00	6.5	21	1	2	1	2
	บพค.46001-46020	12.80	14	13.25	60.00	7	30	1	2	1	2
	บพค.46101-46154	13.30	14	13.25	60.00	7	30	1	2	1	2
	บพค.48001-48099	14.60	15	15.60	60.00	8	30	1	2	1	2
	บพค.50001-50060	13.30	14	14.00	56.00	7	28	1	2	1	2
	บพค.50061-50100	13.30	14	14.40	60.00	7.5	30	1	2	1	2
	บพค.50101-50120	14.80	15	15.00	60.00	7.5	30	1	2	1	2
	บพค.50201-50332	15.00	15	16.50	60.00	8.5	30	1	2	1	2
	บพค.149001-149026	15.00	15	14.80	60.00	7.5	30	1	2	1	2
	บพค.151001-151010	15.00	15	12.80	60.00	6.5	30	1	2	1	2
	บพค.453001-453006	13.30	14	10.70	60.00	5.5	30	1	2	1	2
4	บพค.31..1-31095	13.30	14	18.00	52.00	9	26	1	2	1	2
	บพค.33001-33025	13.30	14	17.60	52.00	9	26	1	2	1	2
	บพค.144001-144040	13.30	14	15.00	60.00	7.5	30	1	2	1	2
5	บพค.31001-31005	13.30	14	20.00	52.00	10	26	1	2	1	2
	บพค.31006-31016	13.30	14	19.00	52.00	9.5	26	1	2	1	2
	บพค.32001-32073	13.30	14	21.00	52.00	10.5	26	1	2	1	2
	บพค.139001-139015	12.80	14	20.20	60.00	10.5	30	1	2	1	2
	บพค.238001-238036	13.30	16	23.10	60.00	12	30	1	2	1	2
	บพค.442001-442040	13.30	14	21.70	55.00	11	28	1	2	1	2
	บพค.444001-444140	13.30	14	19.70	55.00	10	28	1	2	1	2
	บพค.444141-444249	13.30	14	21.00	55.00	10.5	28	1	2	1	2

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวคิด ห้ามล้อ (คัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
6	บคณ. 8 - 32	12.80	14	15.15	38.15	8	19.5	1	2	1	1.5
	บคณ.710 - 749	12.80	14	14.30	41.30	7.5	21	1	2	1	1.5
	บคณ.750 - 755	13.15	14	20.60	48.00	10.5	24	1	2	1	1.5
	บคณ.25001 - 25158	14.00	14	16.15	42.00	8.5	21	1	2	1	2
	บคณ.30001 - 30413	13.30	14	16.00	52.00	8	26	1	2	1	2
	บคณ.40001 - 40010	14.00	14	16.00	52.00	8	26	1	2	1	2
	บคณ.50001 - 50158	14.00	14	17.40	57.40	9	29	1	2	1	2
	บคณ.542027-542036	14.00	14	16.15	42	8.5	21	1	2	1	2
7	บขถ.16, 18, 19	10.41	14	10.69	36.69	5.5	18.5	1	2	1	1.5
	บขถ.34, 36, 39	10.41	14	11.37	36.37	6	19	1	2	1	1.5
	บขถ.21-23,25,26,29	10.41	14	13.80	39.80	7	20	1	2	1	1.5
	บขถ.30,35,38,40	10.41	14	13.80	39.80	7	20	1	2	1	1.5
	บขถ.71 - 255	11.38	14	10.00	33.00	5	16.5	1	2	1	1.5
	บขถ.256 - 355	12.80	14	13.00	41.00	6.5	20.5	1	2	1	1.5
	บขถ.356 - 470	12.80	14	12.80	40.80	6.5	20.5	1	2	1	1.5
8	บขส. 1 - 73	12.80	14	13.70	41.70	7	21	1	2	1	1.5
	บขส.74 - 213	12.80	14	14.20	42.20	7.5	21.5	1	2	1	1.5
9	บขณ. 1 - 44	10.40	14	15.00	38.00	7.5	19	1	2	1	1.5
	บขณ.45 - 110	12.80	14	16.40	40.40	8.5	20.5	1	2	1	1.5
10	บขส. 11 - 35	13.80	14	14.07	40.07	7.5	20.5	1	2	1	1.5
	บขส. 36 - 55	10.40	14	12.00	38.00	6	19	1	2	1	1.5
	บขส. 56 - 135	11.38	14	15.60	38.60	8	19.5	1	2	1	1.5
	บขส.136 - 160	12.80	14	14.40	42.40	7.5	21.5	1	2	1	1.5
	บขส.161 - 260	12.80	14	15.20	41.20	8	21	1	2	1	1.5
11	บทธ.42031-42100	13.30	14	18.00	60.00	9	30	1	2	1	2
	บทธ.42101-42120	13.30	14	18.30	60.00	9.5	30	1	2	1	2
12	บพค.1	16.35	17	13.25	38.25	7	19.5	1	2	-	-
13	บรถ.1001-1005	12.39	14	21.49	59.99	11	30	1	2	1	2
14	บทป.419001-419014	11.38	14	16.00	35.00	8	17.5	1	2	1	2
	บทป.424001-424006	12.80	14	18.00	42.00	9	21	1	2	1	2
15	บปจ.134001	13.30	14	16.00	52.00	8	26	1	2	1	2
16	บทท.50001-50020	12.30	14	19.40	-	10	10	2	2	2	2

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวคิด ห้ามล้อ (ตัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
17	บทข. 27 - 56	12.30	14	15.25	41.75	8	21	1	2	1	2
	บทข.42001 - 42024	13.30	14	17.50	60.00	9	30	1	2	1	1.5
	บทข.42031 - 42100	13.30	14	18.00	60.00	9	30	1	2	1	1.5
	บทข.42101-42120	13.30	14	18.30	60.00	9.5	30	1	2	1	1.5
18	บทน. 1 - 8	10.40	14	15.46	40.46	8	20.5	1	2	1	1.5
	บทน. 09 - 18	10.30	14	14.65	39.65	7.5	20	1	2	1	1.5
	บทน.19 - 23	11.38	14	13.50	34.00	7	17	1	2	1	1.5
	บทน.24	11.38	14	13.50	34.00	7	17	1	2	1	1.5
19	บรข.1-2	18.30	21	29.80	34.97	15	17.5	2	2	2	2
20	บรล.1	18.30	21	18.60	28.10	9.5	14.5	2	2	2	2
21	บรข.4-7	10.40	14	10.42	36.42	18.50	18.5	-	2	-	1.5
	บรข.8-20	13.38	14	16.00	39.00	19.50	19.5	-	2	-	1.5
	บรข.21-24	18.30	21	26.40	42.00	21.00	21	-	2	-	2

รถโดยสาร

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักบรรทุก (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวคิด ห้ามล้อ (คัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
1	พท. 2	19.88	21	32.84	34.84	16.5	17.5	2	2	2	2
2	พท. 2	19.88	21	34.87	36.87	17.5	18.5	2	2	2	2
3	พท. 1	19.88	21	33.85	35.85	17	18	2	2	2	2
4	บจท.ป. 1	19.80	21	40.00	42.12	20	21.5	2	2	2	2
	บจท.ป. 2	20.80	21	38.20	40.38	19.5	20.5	2	2	2	2
5	บจท. 1	18.30	21	29.10	30.80	15	15.5	2	2	2	2
	บจท. 2	18.30	21	29.80	31.70	15	16	2	2	2	2
	บจท. 3	18.30	21	30.70	32.44	15.5	16.5	2	2	2	2
	บจท. 4	18.30	21	29.60	33.10	15	17	2	2	2	2
	บจท. 6	18.30	21	30.70	32.44	15.5	16.5	2	2	2	2
	บจท. 8	18.30	21	30.70	32.40	15.5	16.5	2	2	2	2
6	บนอ.ป.1 - 7, 8 - 13	20.80	21	39.00	41.65	19.5	21	2	2	2	2
	บนอ.ป.1001 - 1022	25.00	25	40.00	44.00	20	22	2	2	2	2
	บนอ.11-15	19.80	21	36.00	38.69	18	19.5	2	2	2	2
	บนอ.16-24	19.80	21	34.40	37.31	17.5	19	2	2	2	2
7	บนท.ป. 1 - 16	20.80	21	36.00	40.28	18	20.5	2	2	2	2
	บนท.ป.1001 - 1036	23.17	23.50	34.80	40.69	17.5	20.5	2	2	2	2
	บนท.ป. 1037 - 1067	23.17	24	36.70	42.62	18.5	21.5	2	2	2	2
	บนท.ป.1068-1084	23.17	24	35.00	41.00	17.5	20.5	2	2	2	2
	บนท.ป.1101-1140	24.42	25	40.10	43.70	20.5	22	2	2	2	2
8	บนท.7-9,11,14-16	19.80	21	34.60	38.36	17.5	19.5	2	2	2	2
	บนท. 17 - 25	19.80	21	34.20	38.06	17.5	19.5	2	2	2	2
	บนท.1001 - 1036	20.80	21	30.00	34.28	15	17.5	2	2	2	2
	บนท.1037 - 1067	20.80	21	32.80	37.80	16.5	19	2	2	2	2
	บนท.1068 - 1077	20.80	21	32.90	37.90	16.5	19	2	2	2	2
	บนท.1101-1121	22.80	23	33.80	39.60	17	20	2	2	2	2
9	บนท.ป. 1 - 2	19.80	21	38.50	43.57	19.5	22	2	2	2	2
	บนท.ป. 3 - 12	20.80	21	38.50	43.56	19.5	22	2	2	2	2
	รปอ.101 - 114	19.80	21	34.10	41.88	17.5	21	2	2	2	2
10	บนท.40,42	18.30	21	29.40	35.86	15	18	2	2	2	2
	บนท.61-103,105-108	18.30	21	31.70	37.50	16	19	2	2	2	2
	บนท.1001 - 1002	18.30	21	28.50	34.00	14.5	17	2	2	2	2

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/2 ตัน)		ความยาวคิด ห้ามล้อ (คัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
11	บกข.10 - 17	19.80	21	33.50	37.91	13	19	2	2	2	2
	บกข.18 - 22	19.80	21	37.00	41.52	19	21	2	2	2	2
12	บกข.1001 - 1005	20.80	21	34.00	38.60	17	19.5	2	2	2	2
	บกข.1006-1008	19.80	21	31.03	35.91	16	18	2	2	2	2
13	บขท. 1 - 6	18.30	21	30.20	34.50	15.5	17.5	2	2	2	2
	บสข.12 - 26	18.30	21	29.70	36.76	15	18.5	2	2	2	2
	บสข.32,55,	18.30	21	25.40	33.21	13	17	2	2	2	2
	บสข.62 - 91	18.30	21	28.70	35.71	14.5	18	2	2	2	2
14	บสข.1001 - 1023	19.80	21	28.60	35.08	14.5	18	2	2	2	2
	บสข.1024 - 1037	19.80	21	28.20	34.52	14.5	17.5	2	2	2	2
	บขท. 1 - 3	18.30	21	28.20	35.32	14.5	18	2	2	2	2
	บขท. 4 - 5	18.30	21	31.20	33.44	16	17	2	2	2	2
	บสข.15	18.30	21	27.75	33.40	14	17	2	2	2	2
	บสข.22 - 31	18.30	21	28.50	34.13	14.5	17.5	2	2	2	2
	บสข.33-34,37,41	18.30	21	27.60	33.23	14	17	2	2	2	2
	บสข.43 - 65	18.30	21	29.60	36.65	15	18.5	2	2	2	2
	บสข.67 - 73	18.30	21	30.80	35.07	15.5	18	2	2	2	2
	บสข.1001 - 1002	19.80	21	29.00	38.41	14.5	19.5	2	2	2	2
	บสข.1003 - 1004	19.80	21	26.60	36.31	14	18.5	2	2	2	2
	บสข.1006 - 1016	19.80	21	26.60	36.31	14	18.5	2	2	2	2
	บขส.ป.1-4,10	19.80	21	32.12	39.76	16.5	20	2	2	2	2
	บขส.ป.101-109 (JR)	20.80	22	29.50	36.50	15	18.5	2	2	2	2
	บขส.ป.201-208 (JR)	20.80	22	30.30	36.90	15.5	18.5	2	2	2	2
	บขส.ป.301-311 (JR)	20.80	22	36.37	42.77	18.5	21.5	2	2	2	2
16	บขส.77	18.30	21	24.90	33.45	12.5	17	2	2	2	2
	บขส.110 - 169	18.30	21	27.00	33.49	13.5	17	2	2	2	2
	บขส.170 - 189	18.30	21	27.00	33.49	13.5	17	2	2	2	2
	บขส.190 - 234	18.30	21	28.50	35.37	14.5	18	2	2	2	2
	บขส.220,232	18.30	21	28.50	35.37	14.5	18	2	2	2	2
	บขส.247,251,268	18.30	21	28.50	35.37	14.5	18	2	2	2	2
	บขส.281,284,291	18.30	21	27.50	34.62	14.5	18	2	2	2	2
	บขส.297,298,304	18.30	21	27.50	34.62	14.5	18	2	2	2	2
	บขส.307,309,311	18.30	21	27.50	34.62	14.5	18	2	2	2	2

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2-ตัน)		ความยาวคิด ห้ามล้อ (คัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
17	บขส.315	18.30	21	27.50	34.62	14.5	18	2	2	2	2
	บขส.235 - 251	18.30	21	28.50	35.37	14.5	18	2	2	2	2
	บขส.253 - 279	18.30	21	28.50	35.37	14.5	18	2	2	2	2
	บขส.281 - 319	18.30	21	27.50	34.62	14	17.5	2	2	2	2
	บขส.320 - 330	18.30	21	27.80	34.62	14	17.5	2	2	2	2
	บขส.355 - 359	18.30	21	25.80	32.60	13	16.5	2	2	2	2
	บขส.362	18.30	21	26.20	34.29	13.5	17.5	2	2	2	2
	บขส.367	18.30	21	29.90	37.90	15	19	2	2	2	2
	บขส.368	19.78	21	31.76	39.85	16	20	2	2	2	2
	บขส.412 - 421	18.30	21	29.90	37.99	15	19	2	2	2	2
	บขส.422 - 423	18.30	21	30.00	37.67	15	19	2	2	2	2
	บขส.424 - 425	18.30	21	29.30	39.96	15	18.5	2	2	2	2
	บขส.426 - 429	18.30	21	29.70	37.55	15	19	2	2	2	2
	บขส.430 - 439	18.30	21	29.70	37.61	15	19	2	2	2	2
	บขส.440 - 441	18.30	21	29.80	34.79	15	19	2	2	2	2
	บขส.442 - 444	18.30	21	30.20	34.50	15	19	2	2	2	2
	บขส.445	18.30	21	29.40	35.86	15	19	2	2	2	2
	บขส.446-448	18.30	21	30.20	34.50	15	19	2	2	2	2
	บขส.449-475	18.30	21	28.70	35.71	15	19	2	2	2	2
	บขส.476-488	18.30	21	29.60	36.65	15	19	2	2	2	2
	บขส.489-493	18.30	21	30.60	38.50	15	19	2	2	2	2
	บขส.601-621	18.30	21	23.00	35.00	15	19	2	2	2	2
	บขส.1001 - 1020	19.80	21	30.00	38.78	15	19.5	2	2	2	2
	บขส.1021 - 1026	19.80	21	28.60	37.48	14.5	19	2	2	2	2
	บขส.1027 - 1132	19.80	21	26.80	36.10	13.5	18.5	2	2	2	2
	บขส.1133 - 1155	19.80	21	26.70	36.00	13.5	18	2	2	2	2
	บขส.1156 - 1198	19.80	21	27.50	35.20	14	18	2	2	2	2
	บขส.1199 - 1373	19.80	21	28.00	35.70	14	18	2	2	2	2
	บพท.30	18.30	21	27.70	33.24	14	17	2	2	2	2
	บพท.35 - 40	18.30	21	28.70	34.87	14.5	17.5	2	2	2	2
	บพท.42, 44	18.30	21	28.70	34.87	14.5	17.5	2	2	2	2
	บพท.47 - 48	18.30	21	28.70	34.87	14.5	17.5	2	2	2	2
	บพท.50 - 57	18.30	21	27.70	36.26	14	18.5	2	2	2	2

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/2 ตัน)		ความยาวคิด ห้ามล้อ (คัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
18	บพท.59,60,62,63	18.30	21	30.60	37.96	15.5	19	2	2	2	2
	บพท.65, 67	18.30	21	30.60	37.96	15.5	19	2	2	2	2
	บพท.68, 70	18.30	21	28.60	36.91	14.5	18.5	2	2	2	2
	บพท.1007	19.80	21	28.30	38.30	14.5	19.5	2	2	2	2
	บพท.1008	19.80	21	28.30	38.30	14.5	19.5	2	2	2	2
	บพท.1010 - 1028	19.80	21	28.30	38.30	14.5	19.5	2	2	2	2
	บสส.30 - 34	18.30	21	28.10	34.72	14.5	17.5	2	2	2	2
	บสส.35 - 40	18.30	21	29.90	36.52	15	18.5	2	2	2	2
	บสส.1001 - 1022	19.80	21	27.50	35.52	14	18	2	2	2	2
19	บรช.4-6	10.40	21	10.42	36.42	5.5	18.5	2	2	2	2
	บรช.9,11-13	13.38	21	16.00	39.00	8	19.5	2	2	2	2
	บรช.14-16,19	13.38	21	16.00	39.00	8	19.5	2	2	2	2
	บรช.21-24,25	18.30	21	26.40	42.00	12.5	21	2	2	2	2
	บรช.26-32,34	18.30	21	27.10	29.10	14	15	2	2	2	2
20	บรช.35,38	18.30	21	29.70	36.76	15	18	2	2	2	2
	บพท.1-6	18.30	21	30.20	34.50	15.5	17.5	2	2	2	2
	บพท.1-2	18.30	21	29.80	34.97	15	17.5	2	2	2	2
22	บรล.1	18.30	21	18.60	28.10	9.5	14.5	2	2	2	2
23	บปณ. 1 - 4, 6 - 8	18.30	21	30.60	38.52	15.5	19.5	2	2	2	2
24	บปณ. 9 - 13	18.30	21	30.60	38.52	15.5	19.5	2	2	2	2
	บจศ. 6, 9	18.30	21	24.30	36.91	12.5	13.5	2	2	2	2
25	บจง. 1	18.30	21	28.70	30.07	14.5	15.5	2	2	2	2
	บจง. 2	18.30	21	25.70	27.80	13	14	2	2	2	2
	บจง. 4	18.30	21	26.30	28.10	13.5	14.5	2	2	2	2
	บจง. 5	18.30	21	27.70	29.80	14	15	2	2	2	2
	บวส. 1	18.30	21	28.40	29.11	14.5	15	2	2	2	2
26	บวส. 2	18.30	21	24.00	29.13	12	15	2	2	2	2
	บวส.3	18.30	21	30.40	34.10	15.5	17.5	2	2	2	2
	บวส. 1	18.30	21	31.00	32.08	15.5	16.5	2	2	2	2
27	บวส. 1	18.30	21	31.00	32.08	15.5	16.5	2	2	2	2
28	บคท.ป.1	18.30	21	28.20	29.38	14.5	15	2	2	2	2

กำหนดหน่วยลากจูง, ความยาว และเครื่องห้ามล้อ
สำหรับล้อเลื่อนอื่นๆ

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวคิด ห้ามล้อ (คัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
1	<u>รถจักรดีเซลไฟฟ้า</u> <u>เลขที่</u>										
	511 - 540	9.893	18	-	48.13	-	30	-	3	-	-
	571 - 585	16.954	18	-	80	-	60	-	6	-	-
	611 - 615	14.30	18	-	72	-	60	-	6	-	-
	616 - 630	14.30	18	-	72	-	60	-	6	-	-
	661 - 670	14.30	18	-	72	-	60	-	6	-	-
	4001 - 4050	16.288	18	-	75	-	60	-	6	-	-
	4101 - 4154	16.258	18	-	82.50	-	60	-	6	-	-
	4201 - 4230	16.258	18	-	82.50	-	60	-	6	-	-
	4301 - 4309	16.258	18	-	82.50	-	60	-	6	-	-
	4401 - 4420	16.258	18	-	82.50	-	60	-	6	-	-
	4501 - 4522	19.90	20	84.50	90	60	60	-	6	-	-
2	<u>รถจักรดีเซล</u> <u>ไฮดรอลิกเลขที่</u>										
	23 - 27	7.658	18	-	30	-	30	-	3	-	-
	41 - 45	8.35	18	-	36	-	30	-	3	-	-
	3001 - 3027	12.80	18	-	52	-	60	-	6	-	-
	3101 - 3130	12.80	18	-	55	-	60	-	6	-	-
3	บปค.21 - 25	-	-	-	-	-	30	-	3	-	-
	บขค.31 - 33	17.204	-	-	87.80	-	60	-	6	4	4
	บปค.34 - 35	21.716	-	-	74.90	-	60	-	6	4	4
	บปค.36-37 รวม	28	29		140	-	60	6	6	4	4
	บคก	18.30	21	29.70	31.48	15	16	2	2	2	2
	บคท.ป.1										
4	<u>รถเครื่องมือกล</u> <u>บำรุงทาง</u>										
	อน. 1 - 4	14.90	-	-	24		30	-	3	-	-
	กน. 1 - 3	11.68	-	-	19		30	-	3	-	-
	บลน. 1	32.278	-	-	59		60	-	6	-	-
	คท. 1	12.40	-	-	32		30	-	3	-	-



คำสั่งทั่วไป

ที่ ก. 330/5745

กระทรวงไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูง ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อสำหรับรถสินค้า
4 ล้อ, 8 ล้อ, รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ (เพิ่มเติม)

ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.86/2196 ลงวันที่ 19 เมษายน 2527 เรื่อง กำหนดอัตราหน่วย
ลากจูงความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อสำหรับรถสินค้า 4 ล้อ, 8 ล้อ, รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

บัดนี้ ฝ่ายการช่างกลได้กำหนดอัตราหน่วยลากจูงความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อสำหรับ
รถโดยสารปรับอากาศ เจอร์ เวสท์ จำนวน 28 คัน เสร็จแล้ว จึงขอให้เพิ่มเติมในคำสั่งทั่วไปของการรถไฟฯ
ดังกล่าว เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติต่อไป

ดังนั้น จึงให้เพิ่มเติมรถโดยสารปรับอากาศ เจอร์ เวสท์, บขส.ป. ในบัญชีกำหนดหน่วยลากจูง
ความยาว และเครื่องห้ามล้อสำหรับรถโดยสาร ซึ่งแนบท้ายคำสั่งทั่วไปที่ ก.86/2196 ลงวันที่ 19 เมษายน
2527 ต่อจากรายการในลำดับที่ 17 ดังนี้.-

ลำดับ	ชนิดและเลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/2 คัน)		ความยาวสำหรับ ยึดห้ามล้อ (คัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
17	ขลข										
	บขส.ป.101-109	21.30	22	29.50	36.50	15	18.5	2	2	2	2
	บขส.ป.201-208	21.30	22	30.30	36.90	15.5	18.5	2	2	2	2
	บขส.ป.301-311	21.30	22	36.37	42.77	18.5	21.50	2	2	2	2

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2542

(ลงนาม) สราวุธ ชรรณศิริ

(นายสราวุธ ชรรณศิริ)

ผู้อำนวยการรถไฟฯ

จร.5581/2542

สำเนาส่ง กดร.กสค.กคส.กพว.กบป.ดร.

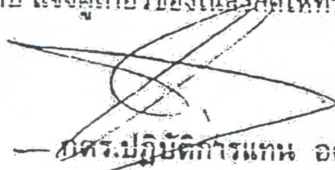
จดข.1, 2, 3, 4, 5

ผวธ.ผดธ.ผอส.ผคค. สสค.ยพ.

ผกร.กท.1,2,3,4 กค.1,2 รส.ขอ.นว.อด.ลป.ทพ.ทส.ท.

สตร.กท.สม.ณท.กค.รส.อน.นว.อด.ลป.ทพ.ทส.ท.

เพื่อทราบ แจ้งผู้เกี่ยวข้องในสังกัดให้ทราบและถือปฏิบัติต่อไปด้วย.


ดร.ปฏิบัติกรแทน อดร.

10 มค.2543

คำสั่งทั่วไป

ที่ ก.475/7342



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากของ ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อสำหรับรถสินค้า

4 ล้อ, 8 ล้อ รถโดยสาร และล้ออื่นอื่นๆ (เพิ่มเติม)

ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก.86/2196 ลงวันที่ 19 เมษายน 2547 เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากของ ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อสำหรับรถสินค้า 4 ล้อ, 8 ล้อ รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ ความละเอียดแล้ว นั้น

บัดนี้ ฝ่ายการช่างกลได้กำหนดอัตราหน่วยลากของ ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อสำหรับรถโดยสารปรับอากาศ เจอร์ เวสต์ จำนวน 20 คัน เสร็จแล้ว จึงขอให้เพิ่มเติมในคำสั่งทั่วไปของการรถไฟฯ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติต่อไป

ดังนั้น จึงให้เพิ่มเติมรถโดยสารปรับอากาศ เจอร์ เวสต์, บนท.ป. และ บนท.ป. ในบัญชีกำหนดหน่วยลากของ ความยาว และเครื่องห้ามล้อสำหรับรถโดยสาร ซึ่งแนบท้ายคำสั่งทั่วไปที่ ก.86/2196 ลงวันที่ 19 เมษายน 2547 ต่อจากราชการในลำดับที่ 8 และลำดับที่ 10 ดังนี้:-

ลำดับ	ชนิดและเลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากของ (หน่วย/2 คัน)		ความยาวสำหรับกิลห้ามล้อ(กม.)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
8	รถ										
	บนท.ป.101-104	21.30	21.50	32.00	36.06	16.00	18.50	2	2	2	2
	บนท.ป.105-112	21.30	21.50	39.40	44.58	20.00	22.50	2	2	2	2
10	รถ										
	บนท.ป.101-108	21.30	21.50	29.70	37.18	15.00	19.00	2	2	2	2

ให้ใช้ความเร็วสูงสุด 90 กม./ชม.

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

คร.5359 / 2547

ตั้ง ณ วันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2547

สำเนาเรียน กคร.ภสท.กคส.อว.ภบป.คร.

จดข.1, 2, 3, 4, 5 ศสท.ยพ. สทท. สยช.

(ลงนาม) จิตต์สันติ ธนะโสภณ

ผกค. ผอส. ผวล. ผคร. ผปฝ.ที่ กคร.

(นายจิตต์สันติ ธนะโสภณ)

ผคร.ภท.1, 2, 3, 4 กค.1, 2 รต.ขอ.นว.อค.ลป.พท.พท.ส.ห.

ผู้ว่าการรถไฟฯ

สคร.ภท.ภท.สม.กค.รต.อน.นว.อค.ลป.ชบ.ชพ.ทส.ห.

เพื่อทราบ แจ้งผู้เกี่ยวข้องในสังกัดให้ทราบและถือปฏิบัติต่อไปด้วย.

(นายถาวร ทอณา)

กคร.ปฏิบัติกรแทน อคร.

22 ธค.2547

(สำเนา)



คำสั่งทั่วไป

ที่ ก. 128/3490

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง การเปลี่ยนแปลงความยาวของขบวนรถโดยสาร

ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก. 68/2756 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2534 เรื่อง เปลี่ยนแปลงความยาวของขบวนรถโดยสาร ได้กำหนดความยาวของขบวนรถโดยสาร และความยาวของรถโดยสารขึ้นใหม่ ดังความละเอียดแจ้งอยู่แล้ว นั้น

เนื่องจากปัจจุบันรถโดยสารของการรถไฟฯ มีความยาวแตกต่างกันอยู่หลายขนาด คือ ความยาวกำหนด 21, 23 และ 23.5 เมตร และระบบห้ามล้อใช้การแยกเป็น 2 ระบบ คือ ระบบสูญญากาศ และระบบลมอัด ฉะนั้น จึงให้ยกเลิกคำสั่งทั่วไป ที่ ก. 68/2756 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2534 เสีย และให้ใช้ความยาวของขบวนรถโดยสารที่กำหนดขึ้นใหม่แทน ดังต่อไปนี้ :-

1. ความยาวของขบวนรถโดยสาร (ไม่รวมรถจักร)

1.1 ในกรณีที่ขบวนรถใช้ห้ามล้อระบบสูญญากาศ

ก. ในทางราบ ให้พ่วงได้ความยาวสูงสุดจำนวนไม่เกิน 18 คัน

ข. ในทางภูเขา " ————— " 17 คัน

1.2 ในกรณีที่ขบวนรถใช้ห้ามล้อระบบลมอัดทั้งในทางราบและในทางภูเขา

ให้พ่วงได้ความยาวสูงสุดจำนวนไม่เกิน 22 คัน

ทั้งนี้ ความยาวของขบวนรถโดยสารตามข้อ 1.1 และ 1.2 ข้างต้น ต้องไม่เกินอัตราหน่วยลากจูงที่กำหนดไว้สำหรับทางแต่ละตอน และรถจักรแต่ละชนิด

2. การคิดความยาว, น้ำหนัก, หน่วยลากจูง, ความยาวสำหรับคิดห้ามล้อ และเครื่องห้ามล้อของรถโดยสารแต่ละชนิดแต่ละคัน ให้ถือปฏิบัติตามที่ได้กำหนดไว้ในคำสั่งทั่วไป ฉบับที่ใช้การในปัจจุบัน และ/หรือ ที่จะประกาศเพิ่มเติมในโอกาสต่อไป

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 17 สิงหาคม 2535

(ลงนาม) สมหมาย ตามไท

(นายสมหมาย ตามไท)

ผู้ว่าการรถไฟฯ



คำสั่งทั่วไป

ที่ ก. ๑๒ / ๒๑๑๓

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง กำหนดความยาวของขบวนรถรวมและขบวนรถสินค้า

เพื่อกำหนดเป็นหลักการ และไม่ให้เป็นการสับสนแก่เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง ในการกีดความยาว, หน่วยลากจูง และจำนวนเครื่องห้ามล้อของขบวนรถรวมและขบวนรถสินค้า และเพื่อให้สอดคล้องกับอัตรา หน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลทุกชนิด ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.125/3194 ลงวันที่ 28 มิถุนายน 2539 จึงให้ยกเลิกคำสั่งทั่วไปที่ ก.138/2648 ลงวันที่ 6 มิถุนายน 2540 เสียทั้งสิ้น และให้ถือปฏิบัติตามข้อกำหนด ดังนี้แทน

1. ความยาวของขบวนรถรวมและขบวนรถสินค้า

ก. ในทางราบ ความยาวสูงสุดไม่เกิน 500 เมตร ยกเว้นดังนี้.-

- ทางตอน ปาดังเบซาร์ - ชุมทางหาดใหญ่ ให้พ่วงความยาวสูงสุดไม่เกิน 800 เมตร
- ทางตอน ย่านบางซื่อ - สถานีแม่น้ำ - ย่านบางซื่อ ให้พ่วงความยาวสูงสุดไม่เกิน 600 เมตร
- ทางตอน โอซีดี.ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง - โอซีดี.ลาดกระบัง ให้ขบวนรถตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ มีความยาวสูงสุดไม่เกิน 600 เมตร

ข. ในทางภูเขาเฉพาะตอน

- บ้านค่าน - ลำปาง ไปและกลับ ความยาวสูงสุดไม่เกิน 440 เมตร
- หัวฉัตร - ทาหมภู ไปและกลับ ความยาวสูงสุดไม่เกิน 400 เมตร
- ชุมทางแม่กลอง - ปากช่อง ไปและกลับ ความยาวสูงสุดไม่เกิน 440 เมตร
- ชุมทางทุ่งสง - ร่อนพิบูลย์ ไปและกลับ ความยาวสูงสุดไม่เกิน 500 เมตร

ความยาวสูงสุดของขบวนรถรวมและขบวนรถสินค้าดังกล่าว ให้รวมความยาวของรถจักรด้วย ไม่ว่าจะใช้รถจักรต้นเหี่ยวหรือใช้รถจักรพ่วงพ่วงการ

2. การกีดความยาว, หน่วยลากจูง และจำนวนเครื่องห้ามล้อของรถสินค้า 4 ล้อ, 8 ล้อ, รถโดยสารและล้อเลื่อนอื่นๆ

ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.86/2196 ลงวันที่ 19 เมษายน 2527 และคำสั่งที่แก้ไขเพิ่มเติมทุกฉบับ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 28 พฤษภาคม พ.ศ.2541

(ลงนาม) สราวุธ ธรรมศิริ

(นายสราวุธ ธรรมศิริ)

ผู้ว่าการรถไฟฯ

คำสั่งเฉพาะ

ที่ ก ๕๗/๕๐๙๐

ณ ๒ พค ๒๕๒๕



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง กำหนดการปฏิบัติเพิ่มเติมในการทดลองและตรวจเครื่องหัวล้อ

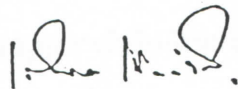
เนื่องจากได้เกิดเหตุอันครวญวณรทชนกันอันมีสาเหตุจากความไม่สมบูรณ์ของหัวล้อรถพ่วงในขบวน
มาหลายครั้ง ดังนั้น เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันครวญวณดังกล่าวซึ่งเป็นผลจากการปฏิบัติงานโดยไม่รอบคอบ จึงให้ปฏิบัติ
ในการทดลองและตรวจเครื่องหัวล้อ ณ สถานีต้นทางเพิ่มเติม ดังนี้.-

1. ให้ผู้บังคับบัญชาของผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการทดลองและตรวจเครื่องหัวล้อ เข้มงวดควบคุม
ผู้ปฏิบัติงานในสังกัดที่มีหน้าที่รับผิดชอบดังกล่าว ให้ปฏิบัติตามการทดลองและตรวจเครื่องหัวล้อให้เป็นไปตามขั้นตอนที่กำหนดไว้
ในข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ รวมทั้งคำสั่งที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด
2. ทามนขของข้อบังคับและระเบียบการเดินรถในเรื่องการทดลองและตรวจเครื่องหัวล้อ ซึ่งกำหนดให้
พนักงานรักษารถตรวจเข็มนาฬิกาแสดงแรงลมในรถของตนว่า ได้ขึ้นถึงขีดที่จะใช้การได้หรือไม่ ให้ถือปฏิบัติสำหรับขบวนรถ
ที่ใช้หัวล้อระบบลมอัดเช่นเดียวกัน และให้พนักงานรักษารถบันทึกตัวเลขแรงลมลูกหรือแรงลมอัดที่เข็มเครื่องวัดชี้บอกไว้ด้วย
แต่ถ้าในรถของตนไม่มีเครื่องแสดงแรงลมลูกหรือแรงอัดหรือมีแต่ชำรุดใช้การไม่ได้ ก็ให้บันทึกไว้เป็นหลักฐาน
3. ณ สถานีต้นทางที่พนักงานตรวจรถประจำอยู่ จะต้องจัดให้มีเครื่องวัดแรงลมลูกหรือลมอัดไว้ใช้การ
เพื่อใช้ตรวจสอบแรงลมลูกหรือแรงลมอัดของรถคันท้ายสุดของขบวน โดยให้ฝ่ายการช่างกลรับผิดชอบในการจัดหา
เครื่องวัดแรงลมลูกและแรงลมอัดส่งไปให้ใช้การตามสถานีที่กล่าว /
4. เมื่อพนักงานขับรถถึงหัวล้อเพื่อการทดลองและตรวจเครื่องหัวล้อแล้ว ให้พนักงานขับรถ พนักงานรักษารถ
และพนักงานตรวจรถ (ถ้ามี) ร่วมกันตรวจแรงลมลูกหรือแรงลมอัดที่รถคันท้ายสุดของขบวนว่ามีหรือไม่ โดยสถานีใดที่มี
เครื่องวัดแรงลมลูกหรือแรงลมอัดก็ให้ใช้เครื่องวัดดังกล่าววัดและบันทึกตัวเลขแรงลมลูกหรือแรงลมอัดที่วัดได้ในขณะนั้นไว้
แต่ถ้าสถานีใดไม่มีเครื่องวัดแรงลมลูกหรือแรงลมอัดก็ให้ตรวจสอบด้วยการสัมผัสด้วยมือ และอาศัยความรู้สึกว่ามีแรงลมลูก
หรือแรงลมอัดมาหรือไม่ แล้วบันทึกไว้เช่นกัน
5. ให้นายสถานีต้นทางทุกแห่งจัดทำสมุดบันทึกไว้ให้พนักงานรักษารถ พนักงานขับรถ และพนักงานตรวจรถ
ใช้บันทึกข้อมูลตามที่ระบุในข้อ 2. และข้อ 4. แล้วให้นายสถานีต้นทางแต่ละแห่งเป็นผู้เก็บรักษาสมุดบันทึกประจำสถานี
ของตนไว้

๔. ให้ฝ่ายการเดินทางและฝ่ายการช่างกลจัดให้มีผู้บังคับบัญชาตั้งแต่ระดับผู้ช่วยสารวัตรขึ้นไปจนถึงระดับเขต ไปตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้เกี่ยวข้องในการทดลองและทรวเครื่องห้ามล้อ รวมทั้งการบันทึกในสมุดบันทึกประจำวัน โดยกำหนดระยะเวลาการตรวจสอบของผู้บังคับบัญชาแต่ละระดับให้แน่นอนว่า จะเป็นระยะเวลาเท่าใดต่อครั้ง และผู้ที่ไปตรวจสอบรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบทุกครั้ง

ทั้งนี้ ให้ถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๓๕



(นายเสมอ เขียวไว)

รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ

ปฏิบัติการแทน ผู้ว่าการรถไฟ



บันทึกข้อความ

เลขที่ พ.2/อส.16/314

วันที่ 19

กรกฎาคม 2547

ฝ่าย/สำนักงาน

ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง กวดขันในการทดลองห้ามล้อขบวนรถสินค้า

เรียน ศร. กท. จท. ตม. กส. รต. อน. นว. จล. ฉป. ขบ. ขท. กธ. หล. ตท. ตชช.

จดข. 1, 2, 3, 4, 5

จากผลการสอบสวนของคณะกรรมการกลางพิจารณาเหตุอันตรายในการเดินรถที่ กก.1/ 2547 ลงวันที่ 29 มีนาคม 2547 กรณีขบวนรถพิเศษสินค้าที่ 2008 ขนกับขบวนรถเร็วโดยสารที่ 133 ระหว่างสถานี โขกคลีกับแผ่นดินทอง เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2546 เป็นเหตุให้รถจักรดีเซลและรถพ่วงทั้งสองขบวนคลกราง และไฟไหม้ มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บหลายราย เพื่อมิให้เกิดเหตุอันตรายทำนองนี้อีก คณะกรรมการกลางฯ ได้มีข้อเสนอแนะให้มีการกวดขันอย่างเคร่งครัดในการทดลองห้ามล้อขบวนรถสินค้า จึงเห็นสมควรให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการดังนี้ :-

1. ณ สถานีต้นทางหรือระหว่างทางให้ ศร. หรือ สารวัตรงานฯ เข้มงวดกวดขันแนะนำ และอบรมให้ความรู้แก่ นสน. พรร. ให้ถือปฏิบัติในการทดลองเครื่องห้ามล้อ ตาม ขคร. พ.ศ. 2535 ข้อ 157, 158, 159, 160 และ ข้อ 161 โดยเคร่งครัด

2. ในการทดลองและตรวจเครื่องห้ามล้อ ณ สถานีต้นทาง หรือระหว่างทาง ให้ นสน. พรร. ปฏิบัติตามคำสั่งและระเบียบที่กำหนดไว้ ดังนี้ :-

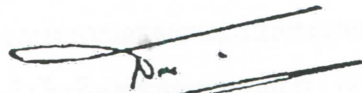
2.1 ในการทดลองและตรวจเครื่องห้ามล้อ ให้พนักงานรักษารถตรวจดูเข็มเครื่องแสดงแรงลม ห้ามล้อในรถของคนว่า ได้ขึ้นถึงพิกัดที่ใช้การได้หรือไม่ โดยให้ถือปฏิบัติทั้งขบวนรถที่ใช้ห้ามล้อระบบ ลมดูดและลมอัด และบันทึกตัวเลขแรงลมห้ามล้อตามที่ปรากฏที่เข็มเครื่องแสดงแรงลมห้ามล้อขึ้นบอกไว้ด้วย แต่ถ้าในรถนั้นไม่มีเครื่องแสดงแรงลมห้ามล้อ หรือมีแต่ชำรุดใช้การไม่ได้ ก็ให้บันทึกร่วมกันไว้เป็นหลักฐาน

2.2 เมื่อพนักงานขับรถตั้งลมห้ามล้อเพื่อการทดลองและตรวจสอบเครื่องห้ามล้อแล้ว พนักงานรักษารถต้องร่วมกับ พขร. หรือ พตร. (ถ้ามี) ตรวจแรงลมดูดหรือแรงลมอัดที่รถคันท้ายสุดของ ขบวนรถว่ามีหรือไม่ โดยสถานีใดมีเครื่องวัดแรงลมห้ามล้อ ก็ให้ใช้เครื่องวัดดังกล่าววัดและบันทึกตัวเลขแรง ลมดูดหรือแรงลมอัดที่วัดได้ในขณะนั้นไว้ แต่ถ้าสถานีใดไม่มีเครื่องวัดแรงลมห้ามล้อ ก็ให้ตรวจสอบด้วยการ ใช้มือสัมผัสปลายท่อว่ามีแรงลมดูดหรือแรงลมอัดมาถึงหรือไม่ แล้วบันทึกไว้เช่นกัน

2.3 ให้นำสถานีต้นทางทุกแห่งจัดทำสมุดบันทึกไว้ให้ พขร. พรร. และ พตร. ใช้บันทึก ข้อมูลในการทดลองและตรวจเครื่องห้ามล้อ แล้วให้นำสถานีต้นทางแต่ละแห่ง เป็นผู้เก็บรักษาสมุดบันทึก ดังกล่าวไว้ประจำสถานีของตน

2.4 ให้ จคข. สดร. สารวัตรงานฯ สดช. ผู้ช่วยสารวัตรงานฯ ผู้ช่วยสารวัตรประจำฝ่ายฯ ออกไปตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้เกี่ยวข้องในการทดลองและตรวจเครื่องห้ามล้อ รวมทั้งการบันทึกในสมุดการทดลองและตรวจเครื่องห้ามล้อประจำสถานี ณ สถานีต้นทางของขบวนรถ ภายใน เขต งานฯ แต่ละสถานี อย่างน้อย 7 วัน / 1 ครั้ง ซึ่งการออกไปตรวจสอบฯ แต่ละครั้ง เมื่อบันทึกผลการตรวจสอบฯ ไว้ในสมุดบันทึกประจำสถานีแล้ว ต้องมีการรายงานตามลำดับชั้นถึง ฝ่ายการเดินรถ (กคร.) ทราบด้วยทุกครั้ง

ทั้งนี้ ให้ถือปฏิบัติในการทดลองและตรวจเครื่องห้ามล้อตามคำสั่งเฉพาะที่ ก. 57 / 2090 ลงวันที่ 6 พฤษภาคม 2535 และคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ. 2 / กค. 2 / 062 / 2535 ลงวันที่ 23 พ.ค. 2535 โดยเคร่งครัด.



(นายสมหมาย หับเวช)

รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านเดินรถ

ปฏิบัติการแทนผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

ดำเนินการโดย กคร. กคช. กคก. กพว. กบป. กร.

เพื่อทราบ

หัวหน้าสำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์

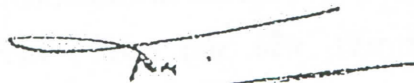
เพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

วญก.

เพื่อโปรดทราบ เป็นการสั่งการคมนาคมบันทึกคณะกรรมการกลางฯ ลงวันที่ 29 มี.ค. 2547 และโปรดแจ้งผู้เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือถือปฏิบัติสำหรับขบวนรถสินค้า ณ สถานีต้นทางหรือระหว่างทาง ให้มีการทดลองห้ามล้อเพื่อเป็นการตรวจสอบเครื่องห้ามล้อ ด้วย

รวก. 1 หวข. 2 จคร. อรบ.

เพื่อโปรดทราบ



(นายสมหมาย หับเวช)

อรรค. ปฏิบัติการแทน อคร.

19 ก.ค. 2547



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ.2/อส.16/310

เรื่อง ให้กำชับผู้เกี่ยวข้องในการต่อขอพ่วงเครื่องพ่วงอัตโนมัติและการตรวจสอบ

เนื่องจากได้ติดตามเหตุอันตรายในด้านการเดินรถโดยเป็นเหตุอันตรายที่เกิดกับขบวนรถโดยสารและสินค้า เนื่องจากรถหลุดระหว่างท่าขบวน ซึ่งเกิดจากขอพ่วงของรถจักรกับรถพ่วงหลุดจากกันและขอพ่วงของรถพ่วงกับรถพ่วงหลุดจากกัน จากการตรวจสอบติดตามรถหลุดระหว่างท่าขบวนในปี 2541 จำนวน 9 ครั้ง ปี 2542 (มค.- พค.) จำนวน 3 ครั้ง สาเหตุเกิดจากความบกพร่องของเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องในการต่อขอพ่วงของเครื่องพ่วง ขาดความรอบคอบในการตรวจสอบหรือสังเกตความเรียบร้อยของอุปกรณ์เครื่องพ่วง นำห่วงปลดกัยผิดมาตรฐานมาใช้, สภาพทางทรุด, กันปลดขอพ่วงกระทบกับสิ่งกีดขวางข้างทางหรือบุคคลภายนอกยกกันปลดขอพ่วงขึ้นโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์หรือจงใจขณะขบวนรถจอดขวางทางสัญจรหรือจอดในย่านสถานีที่มีคนพลุกพล่านและเกิดจากสภาพของเครื่องพ่วง

ฝ่ายการเดินรถได้สั่งกวดขันกำชับ พรว.พหล.พร้อมคำแนะนำให้เพิ่มความระมัดระวังในการต่อขอพ่วงเครื่องพ่วงอัตโนมัติและตรวจสอบความเรียบร้อยของขอพ่วงทั้งที่สถานีต้นทางและระหว่างท่าขบวนไว้ตามคำสั่งที่ พ.2/อส.16/376 ลง 9 มิย.31 ท้ายบันทึก วรจ./วอล. ที่ ลล.10/อ. 263 (30)/169 ลง 23 พค.31, ที่ อ.736/2531 ลง 30 มิย.31, ที่ พ.2/อส.16/525 ลง 30 กค.33 และที่ พ.2/อส.6/272 ลง 13 พค.39 แต่ปรากฏว่าเหตุอันตรายเกี่ยวกับขอพ่วงยังเกิดขึ้นอีก แม้ว่าฝ่ายการเดินรถจะได้กวดขันผู้ปฏิบัติงานในการป้องกันเหตุอันตรายในการเดินรถอยู่ตลอดเวลา และเหตุอันตรายที่เกิดเกี่ยวกับขบวนรถบ่อยครั้ง นอกจากต้องสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินแล้ว ทำให้การรถไฟฯ เสียภาพพจน์ในด้านบริการเป็นอย่างมากอีกด้วย

สาเหตุที่ขอพ่วงหลุดจากกันในระหว่างท่าขบวน เกิดจากความบกพร่องของผู้ปฏิบัติงาน, เกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก และเกิดจากความบกพร่องของอุปกรณ์ จึงเห็นว่าการแนะนำในการต่อเครื่องพ่วงและการตรวจสอบได้ออกใช้การมานานแล้ว จึงเห็นควรนำมาทบทวนให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องรุ่นใหม่ๆ ทราบโดยทั่วกันอีกครั้งหนึ่ง เพื่อจะได้ศึกษาให้เข้าใจและนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง จะเป็นการป้องกันและลดเหตุอันตรายในการเดินรถลงได้ และสร้างภาพพจน์ให้การรถไฟฯ ดีขึ้น โดยให้ถือปฏิบัติ ดังนี้.-

1. ก่อนนำรถเข้าฟางต่อกันควรสังเกตว่า ส่วนประกอบต่างๆ ของเครื่องฟาง เช่น ขอฟาง, ดานขัด, คันปลดขอฟางและส่วนอื่นๆ เพื่อให้สามารถมองเห็นได้ง่าย ยังคงมีรูปร่างลักษณะอยู่ในสภาพปกติเรียบร้อยไม่ชำรุด หากหักหรือบิดเบี้ยวไปจากเดิม ความผิดปกติของรูปร่างลักษณะจากสภาพเดิมเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ขอฟางและดานขัดไม่เข้าที่ หากส่วนประกอบของเครื่องฟางอัตโนมัติชำรุดหรือสภาพผิดปกติ ให้แจ้งเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบแก้ไขทันที

2. การนำรถเข้าฟางต่อกันควรฟางต่อรถโดยวิธีเปิดขอฟางทั้งสองคัน วิธีเปิดขอฟางทั้งคู่จะเกิดแรงกระแทกมาก จึงทำให้ดานขัดเลื่อนตัวลงเต็มที่โดยง่ายและสะดวกขึ้น ซึ่งการฟางต่อขอฟางควรกระทำเมื่อรถทั้งคู่อยู่ในทางตรง ห้ามฟางต่อขอฟางเมื่อรถอยู่บนทางโค้งแฉก เพราะขอฟางไม่อยู่ในแนวเดียวกัน

3. สำหรับขบวนรถโดยสารใช้เครื่องฟางชนิดปลดขอฟางด้านล่างเท่านั้น ส่วนขบวนรถสินค้าใช้เครื่องฟางทั้งชนิดปลดขอฟางด้านบนและด้านล่างด้วยกดดานขัดลงสุดปลายขาดานขัดไล่จากดานขัด หลังจากต่อขอฟางทุกครั้ง การตรวจสอบว่าดานขัดลงเต็มที่หรือไม่ ให้สังเกตที่ตัวกดดานขัด หากชนิดปลดขอฟางด้านบนด้วยกดดานขัดลงสุด ปลายด้วยกดดานขัดไล่พื้นจากหัวเครื่องฟางเพียงประมาณ 2 นิ้ว หากชนิดปลดขอฟางด้านล่างการตรวจสอบสามารถมองเห็นได้ง่ายจากภายนอก หากเป็นเวลากลางคืนให้ใช้แสงไฟส่องดูลักษณะของตัวกดดานขัดลงเต็มที่หรือไม่และแตกต่างกันอย่างไร หากตรวจสอบแล้วปรากฏว่าดานขัดยังลงไม่เต็มที่ให้ทำการเปิดขอฟางทั้งคู่แยกรถออกแล้วกระแทกฟางต่อกันใหม่จนเห็นว่าดานขัดลงเต็มที่แล้ว

4. การที่ดานขัดลงไม่เต็มที่ นอกจากจะเกิดขึ้นที่สถานีต้นทางและให้ตรวจสอบการต่อขอฟางให้เรียบร้อยแล้วยังอาจเกิดขึ้นระหว่างทาง เนื่องจากมีคนยกขอฟางเล่นที่ใดก็ตาม ซึ่งเคยปรากฏเหตุการณ์นี้มาแล้ว

5. หากตรวจสอบแล้วปรากฏว่าดานขัดลงไม่เต็มที่ห้ามฟางรถเข้าขบวนเป็นอันขาด เพราะจะเป็นอันตรายเกิดเหตุขอฟางหลุดขึ้นระหว่างทาง

6. ท่อลมดูดหรือท่อลมอัด เป็นส่วนประกอบสำคัญเกี่ยวกับประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องห้ามล้อ พรร.พหล. จะต้องตรวจสอบและต่อท่อลมดูดหรือลมอัดของรถฟางให้ครบถ้วนก่อนขบวนรถออกจากสถานีต้นทางหรือสถานีที่มีการสับเปลี่ยนหรือเดินเข้าออกทางแยกโรงงานอุตสาหกรรม หากตรวจสอบพบความไม่เรียบร้อยและเห็นว่าไม่ปลอดภัยให้ตัดรถฟางออกแล้วแจ้งเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบแก้ไขโดยเร็ว

7. สำหรับขบวนรถโดยสาร นอกจากต่อขอฟาง, ท่อลมดูดหรือท่อลมอัดแล้ว ต้องตรวจสอบจัดให้ขอฟางรถโดยสารทุกคันใส่ห่วงปลดล็อกมาตรฐานที่ปลายขาดานขัด หรือที่สำนักับคันปลดขอฟางของเครื่องฟางแต่ละชนิด

8. ให้ศึกษารายละเอียดชนิดของเครื่องฟุ้งอัตโนมัติตามเอกสารเลขที่ 1, สาเหตุที่ข้อ
ฟุ้งหลุดจากกันไธระหว่างทำขบวนตามเอกสารเลขที่ 2 และคำแนะนำในการต่อข้อฟุ้งเครื่องฟุ้ง
อัตโนมัติและการตรวจสอบตามเอกสารเลขที่ 3 ถึงแนบ ให้เข้าใจ เมื่อเกิดเหตุรถหลุดไธระหว่างทำ
ขบวนให้ตรวจสอบสาเหตุตามเอกสารเลขที่ 2 เท่าที่สามารถตรวจสอบได้แล้วรายงานตามระเบียบ

จึงให้ สตร. ทุกแขวงสั่งกำชับผู้เกี่ยวข้องด้านสถานี/ขบวนรถให้เพิ่มความรอบคอบและ
ระมัดระวังในการทำสับเปลี่ยนตัดรถ รับรถ ขบวนรถโดยสาร/สินค้า ในการต่อข้อฟุ้ง, ต่อท่อลมชุด
หรือลมอัด ใส่ห่วงปลอกภัยรถโดยสารและการตรวจสอบความพร้อมรื้อของอุปกรณ์ดังกล่าว ให้เป็นไป
ตามกฎหมายข้อบังคับ, ระเบียบการ, คำสั่งและคำแนะนำที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ 11 มิถุนายน 2542



(นายวายุพล ไชยศิริ)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

สำเนาเรียน สตร. กท. ฉท. สม. กอ. รส. อน. นว. อด. สป. ขบ. ขพ. ทส. ทไ.

เพื่อทราบ และให้กำชับผู้เกี่ยวข้องด้านสถานี/ขบวนรถเพื่อถือปฏิบัติต่อไป

ผอ.ส. ผอ.ร. ผอ.ด. ผอ.ล.

เพื่อทราบ

จลข.1,2,3,4,5

กคส.กสค.กพว.กนป.ดร.

เพื่อโปรดทราบ

อจร. อรบ.

ผวก.ผ่าน รวท.1

เพื่อโปรดทราบ.



กดร.ปฏิบัติการณ์แทน อดร.

11 มิ.ย.2542

เครื่องฟ่วงอัตโนมัติ (Automatic coupler)

เป็นอุปกรณ์ที่ติดตั้งกับรถจักรและรถฟ่วง เพื่อให้รถฟ่วงต่อกันและลากจูงเป็นขบวนได้ การรถไฟฯ ได้นำเครื่องฟ่วงอัตโนมัติ (M.C.B) มาติดตั้งทดแทนเครื่องฟ่วงแบบเดิม (A.B.C.) ด้วยเหตุผลเพื่อสามารถเพิ่มหน่วยลากจูงขบวนรถได้จำนวนมากขึ้น เนื่องจากเครื่องฟ่วงอัตโนมัติมีคุณสมบัติรับแรงกระแทกได้ประมาณ 50 ตัน และแรงลากจูงได้ 30 ตัน สามารถฟ่วงต่อและตัดรถออกจากกันโดยไม่ต้องเข้าไปอยู่ระหว่างหัวต่อรถเหมือนเครื่องฟ่วงแบบ A.B.C. ทำให้ไม่เกิดอันตราย และมีความปลอดภัยในการตัดต่อรถตลอดจนการใช้งานเพราะอุปกรณ์ของเครื่องฟ่วงจะทำงานโดยอัตโนมัติ การเปลี่ยนเครื่องฟ่วงเป็นแบบอัตโนมัติทางการรถไฟฯ ได้เริ่มดำเนินการเมื่อประมาณปี 2500 ตั้งแต่ใช้การมาได้เกิดเหตุขอฟ่วงหลุดจากกันในช่วงท่าขบวนปีหนึ่งหลายครั้ง ทั้งขบวนรถโดยสารและรถสินค้า แม้จะมีมาตรการในการปฏิบัติไว้อย่างเคร่งครัดแล้วก็ตาม สถิติเกี่ยวกับขอฟ่วงหลุดยังคงกล่าวได้ว่ามีแนวโน้มที่จะลดลง ฝ่ายการช่างกลได้มีการปรับปรุงแก้ไขไปแล้วหลายส่วน แต่ความชำรุดด้านขอฟ่วงหลุดที่เกิดขึ้นกับรถเกือบทุกชนิดก็ยังมีอยู่ บางชนิดเกิดขึ้นบ่อยครั้งและบางชนิดน้อยครั้ง สาเหตุที่เกิดขึ้นขอฟ่วงหลุดมีหลายกรณี เช่น เกิดจากความบกพร่องของอุปกรณ์ ความบกพร่องของผู้ปฏิบัติงานและเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอกผู้ทำไม่ถึงการณ์

ชนิดของเครื่องฟ่วงอัตโนมัติที่ใช้กับรถโดยสาร

เครื่องฟ่วงอัตโนมัติที่ใช้กับรถโดยสาร ปัจจุบันสร้างจากหลายบริษัทและมีอยู่หลายยี่ห้อ ซึ่งมีลักษณะของอุปกรณ์แตกต่างกันและอุปกรณ์แต่ละยี่ห้อมักจะใช้แทนกันไม่ได้ เนื่องจากมาตรฐานการสร้างไม่เหมือนกัน แต่ก็มีคุณลักษณะในการทำงานโดยหลักการเดียวกัน สามารถฟ่วงต่อกันได้ทุกชนิด เนื่องจากมีเส้นโอบขอฟ่วง (Contour) เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งหมดตามมาตรฐานของ AAR. คือ 10-A Contour เครื่องฟ่วงอัตโนมัติชนิดต่างๆ ที่ใช้กับกับรถโดยสารจะเป็นแบบปลดขอฟ่วงด้านล่าง (bottom operating) เท่านั้น เครื่องฟ่วงอัตโนมัติที่ใช้การอยู่ในปัจจุบันมี 3 ประเภท คือ.-

1. เครื่องฟ่วงอัตโนมัติแบบธรรมดา แบ่งออกได้เป็น 4 แบบ ดังนี้คือ.-

1.1 แบบอเมริกา หรือ แบบแนทมอลล์ (NATMALL) บริษัทผู้ผลิต (NATIONAL MALLEABLE AND STEEL CASTING CO.LTD. และยังมีบริษัทอื่นๆ ผลิตออกมาเป็นแบบเดียวกัน เช่นจาก บริษัท HITACHI แห่งประเทศญี่ปุ่นและจากประเทศออสเตรเลีย อุปกรณ์ต่างๆ ใช้แทนกันได้เป็นชนิด ลิ่มตั้ง (Swivel shank) ใช้แหวนดูลากแบบ Rubber cushioned draft gear มีทั้งชนิดปลดขอฟ่วงด้านบนและด้านล่าง เฉพาะที่ใช้กับรถโดยสาร เป็นชนิดขอฟ่วงด้านล่างใส่ห่วงปลดภัยที่ปลายขาคนขาด

1.2 แบบญี่ปุ่น

- Sumitomo Shibata type ใช้ลิ้นนอน (Horizontal Key shank) และแหวนดูลากแบบวงแหวน (Ring spring draft gear)

Sumitomo type ใช้ลิ้มตั้ง (Swivel shank) และแหวนบดลูกแบบ Rubber cushioned draft gear มีทั้งชนิดปลดข้อพ่วงด้านบนและด้านล่าง เฉพาะที่ใช้กับรถโดยสารเป็นชนิดปลดข้อพ่วงด้านล่างและใส่ห่วงปลดก๊วยที่ปลายขาตานขัด (Bottom lock)

1.3 แบบเบลเยียม Henricot atlas No.2 ใช้ลิ้มตั้ง (Swivel shank) และแหวนบดลูกแบบ Rubber cushioned draft gear มีทั้งชนิดปลดข้อพ่วงด้านบนและด้านล่าง เฉพาะที่ใช้กับรถโดยสารเป็นชนิดปลดข้อพ่วงด้านล่างและใส่ห่วงปลดก๊วยที่สำนักรับกันปลดข้อพ่วง (Uncoupling rod bracket)

1.4 แบบอินเดีย Alliance No.2 type/Bhartia ผลิตโดยบริษัท BHARTIA ELECTRIC STEEL CO. LTD. ประเทศอินเดีย มีคุณลักษณะการใช้ลิ้ม แหวนบดลูกและการใส่ห่วงปลดก๊วยเช่นเดียวกับเครื่องพ่วง Henricot atlas No.2 มีทั้งชนิดปลดข้อพ่วงด้านบนและด้านล่าง

2. เครื่องพ่วงอัตโนมัติแบบ TIGHT LOCK COUPLER CONTOUR หรือแบบ Tight lock จัดตั้งใช้การกับรถดีเซลราง เครื่องพ่วงประเภทนี้มีปากข้อพ่วงเล็กกว่าแบบ 10-A Contour เล็กน้อยแต่ก็สามารถพ่วงต่อกันได้ ข้อดีของเครื่องพ่วงชนิดนี้คือความสึกหรอของปากข้อพ่วงมีน้อยมาก เนื่องจากปากข้อพ่วงมีที่ขัดและบ่ารับให้หัวเครื่องพ่วงขึ้น-ลง ด้วยกัน

3. เครื่องพ่วงอัตโนมัติแบบ CONTROLLED SLACK COUPLER CONTOUR หรือที่เรียกว่าแบบ Controlled slack coupler เป็นเครื่องพ่วงอัตโนมัติแบบใหม่ล่าสุดที่มีใช้การมีอุปกรณ์ควบคุมระยะห่างระหว่างปากข้อพ่วงให้มีน้อยลง เพื่อลดการกระตุกกระชากของขบวนรถ เมื่อพ่วงกับเครื่องพ่วงอัตโนมัติแบบธรรมดาจะต้องเป็นรถที่ได้รับการขยายก้านขานปะทะและติดตั้งขานปะทะแบบใหม่ซึ่งถอดและติดตั้งแผ่นเหล็กเสริมขานปะทะ (Adapter plate) ได้ ปัจจุบันติดตั้งใช้การกับรถ บหน. 21 คัน (บหน.1101 - 1121) และ บหน.ป. 36 คัน (บหน.ป.1001 - 1036) ใช้ลิ้มตั้ง (Swivel shank) และแหวนบดลูกแบบ Rubber cushioned draft gear ชนิดปลดข้อพ่วงด้านล่างใส่ห่วงปลดก๊วยที่สำนักรับกันปลดข้อพ่วงด้านล่าง (Uncoupling rod bracket)

สาเหตุที่ข้อท้วงท้วงหลุดจากกันระหว่างท่าขบวน

1. เกิดจากความบกพร่องของผู้ปฏิบัติงาน

1.1 การประกอบและติดตั้ง

- ประกอบอุปกรณ์ผลิตลักษณะ (กลับทาง) เช่น Lock lifter ของเครื่องฟ่วงแบบญี่ปุ่น โอกาสทำให้ดำนขัดเลื่อนตัวขึ้นได้ง่าย
- ใช้อุปกรณ์ต่างยี่ห้อ ซึ่งลักษณะคล้ายคลึงกันมาประกอบใส่ เช่น กันปลดขอฟ่วงของ Natmall มาใส่ให้กับเครื่องฟ่วง Henricot ดำนขัดลงไม่สนิทแต่ใส่ท่วงปลดถักได้
- ใช้อุปกรณ์ชิ้นส่วนเดียวกันแต่ผิดขนาดหรือผิดตำแหน่ง เช่น สลักร้อยดำนต่อตัวดำนขัด Natmall ปลดดำนล่างไปใส่ให้แบบปลดดำนบน ใส่สลักผ่ากลับทางและสลักยาวเกินไปให้สลักหรือสลักผ่าถ่างขาดปากดำนขัดลงไม่สนิท
- นำอุปกรณ์ที่สึกหรอใกล้หักหรือเกินขีดมาประกอบใช้การโดยมิได้ตรวจสอบ เช่น ตัวดำนขัดตัวค้ำเขอฟ่วงหรือตัวตะ ขอฟ่วง เป็นต้น
- การประกอบติดตั้งอุปกรณ์ไม่มั่นคงแข็งแรง เช่น สำนักรับกันปลดขอฟ่วงเชื่อมไม่มั่นคงรอยเชื่อมติดไม่ตลอดแนว และเชื่อมเป็นจุดๆ ไว้

1.2 การใช้งาน

- การทำสับเปลี่ยนรุนแรงเป็นเหตุให้ปากขอฟ่วง (Guard arm) อ้าตัวออกเกินขีด เมื่อรถวิ่งผ่านทางโค้งทำให้ขอฟ่วงหลุดออกจากกันนอกจากนี้ยังทำให้อุปกรณ์ภายใน เช่น Kicker กดหรือหักเกิดการขัดตัวทำให้ดำนขัดลงไม่สนิท
- ต่อขอฟ่วงแล้วไม่ตรวจสอบว่าดำนขัดลงสนิทหรือไม่ เพราะอาจมีสิ่งแปลกปลอม เช่น เศษหิน เศษไม้ หรือวัสดุอื่นๆ เข้าไปอยู่ภายใน
- นำท่วงปลดถักผิดมาตรฐานมาใช้การกับเครื่องฟ่วงของรถโดยสาร (มาตรฐานของท่วงปลดถักปลายทางดำนขัดกำหนดให้ตามแผนผัง (LV 5 - 2042/4)

2. เกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือสิ่งของข้างทาง

- 2.1 บุคคลภายนอกยกกันปลดขอฟ่วงขึ้นโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์หรือจงใจเจตนาในขณะรถจอดขวางทางสัญจร หรือจอดในเขตสถานีให้มีคนพลุกพล่าน หรือเกิดจากผู้ลักลอบไปกับขบวนรถ
- 2.2 กันปลดขอฟ่วงกระทบกับสิ่งกีดขวางข้างทาง เช่น ไม้หมอน กองหิน ในขณะรถวิ่ง
- 2.3 สภาพทางหลุดทำให้ขอฟ่วงรถหลุดออกจากกัน (ขบวนรถตรงที่สถานีมะลวน)

3. เกิดจากความบกพร่องของอุปกรณ์และการออกแบบ

3.1 ระยะ Side play ของกันปลดของฟ่วงไม่พอเวลาเข้าทางโค้งกันปลดขัดตัวกับร่องสำนักตั้งสำนักรับกันปลดคด หรือหักหลุดกระแทกพื้นทางปลดของฟ่วงได้

3.2 ปลายกันปลดคดเข้าไปอยู่ในลักษณะมีน้ำหนักรีดขวาง ทำให้เกิดการยกดานขัดเคลื่อนแหยอดตัวขึ้น ของฟ่วงหลุดได้ (ชนิดสำนักรับกันปลดไม่มีบ่าล็อก)

3.3 เครื่องฟ่วงยี่ห้อ Bhardia ชนิดปลดของฟ่วงด้านล่าง เหล็กเสริมที่กันต่อด้วยกานขัดเชื่อมไว้ไม่มั่นคงพอหลุดตรงรอยเชื่อม ทำให้กันปลดลงร่องสำนักรับในท่วปกติ แต่ดานขัดอาจลงไม่สนิท

3.4 เครื่องฟ่วงยี่ห้อแทนทอมอลล์ ชนิดปลดด้านล่าง บัวตัวยกดานขัดเกิดขัดตัวไปยื่นออกมาทำหน้าที่ป้ากันเลื่อน (Anti creep) จะทำให้ดานขัดเลื่อนตัวขึ้นได้ สาเหตุเนื่องจากถูกกระทบบิดตัวกันปลดหรือที่ตัวยกดานขัดทำให้คด

3.5 รถโดยสารที่สร้างจาก รง.มธ. คิดตั้งเครื่องฟ่วง Natmali Henricot และ Bhardia กันปลดของฟ่วงมีการจัดหลายตอน ศูนย์กลางสำนักรับกันปลดกับกานต่อด้วยกานขัดไม่อยู่ในแนวเดียวกันเมื่อเข้าทางโค้ง เกิดการขัดตัวถึงให้สำนักรับกันปลดคดออกในท่ายกตัวดานขัดเลื่อนตัวขึ้นได้

3.6 สำนักรับกันปลดของฟ่วงของรถสินค้าบางรุ่นไม่มีร่องล็อกกันปลด โอกาสที่ของฟ่วงจะหลุดได้ง่ายขึ้น

3.7 ไม่มีอุปกรณ์อะไหล่ของใหม่มาเปลี่ยนแทนของที่ชำรุด

คำแนะนำในการต่อขอพ่วงเครื่องพ่วงอัตโนมัติและการตรวจสอบ

1. การพ่วงต่อขอพ่วงต้องกระทำด้วยวิธีนำรถเข้ากระทบต่อกัน การพ่วงรถในลักษณะเข้าต่อสัมผัสกันเบาๆ เป็นวิธีที่ไม่ถูกต้อง เพราะจะเกิดแรงกระทบน้อยไม่แรงพอที่จะทำให้ขอพ่วงและคานขั้วจะลงไม่เต็มที่ การพ่วงต่อขอพ่วงควรกระทำเมื่อรถทั้งสองอยู่ในทางตรง ห้ามพ่วงเมื่อรถอยู่บนทางโค้งแคบ เพราะขอพ่วงไม่อยู่ในแนวเดียวกัน

2. การนำรถเข้าพ่วงต่อกันโดยขอพ่วงคันหนึ่งปิดและขอพ่วงอีกคันหนึ่งเปิด เป็นวิธีที่จริง แต่ถ้าปฏิบัติด้วยวิธีนั้นแล้วปรากฏว่าขอพ่วงปิดไม่สนิทหรือคานขั้วลงไม่เต็มที่ (โดยเกิดขึ้นกับเครื่องพ่วงอัตโนมัติที่นำออกใช้การใหม่ๆ ส่วนประกอบสิ่งเคลื่อนไหวยังมีความฝืดไม่คล่องตัวเหมือนเครื่องพ่วงที่ใช้การแล้ว) ถ้าต้องการให้คานขั้วลงเต็มที่โดยง่ายและสะดวกควรพ่วงต่อรถโดยวิธีเปิดขอพ่วงทั้งสองคัน วิธีเปิดขอพ่วงทั้งสองคันจะเกิดแรงกระทบมากกว่ากระทำก จึงทำให้คานขั้วเลื่อนตัวลงได้ง่ายขึ้น

3. ก่อนนำรถเข้าพ่วงต่อกันควรสังเกตว่า ส่วนประกอบต่างๆ ของเครื่องพ่วงอัตโนมัติ ว่าง ด้วยกานขั้ว คานปลดขอพ่วง และส่วนอื่นๆ เท่าที่สามารถมองเห็น ตรวจได้ง่าย ยังลักษณะอยู่ในสภาพปกติ เรียบร้อย ไม่ชำรุด แตกหักหรือบิดเบี้ยวไปจากเดิม ความผิดปกติรูปร่างลักษณะจากสภาพเดิมของส่วนประกอบเหล่านั้นเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ขอพ่วงและคานขั้ว หากพบว่าส่วนประกอบของเครื่องพ่วงอัตโนมัติชำรุดหรือมีสภาพผิดปกติ ให้แจ้งเจ้าหน้าที่ทันทีเพื่อดำเนินการซ่อมต่อไป

4. เมื่อพ่วงต่อรถแล้วแม้ว่าขอพ่วงปิดสนิท แต่คานขั้วยังลงไม่เต็มที่ เป็นอันตรายถึงควรระมัดระวัง เพราะคานขั้วจะมีโอกาสเลื่อนตัวออกภายหลัง ทำให้ขอพ่วงหลุดจากกัน ึ่งต้องตรวจสอบหลังจากการต่อขอพ่วงทุกครั้งว่าคานขั้วได้ลงเต็มที่แล้ว การป้องกันไม่ให้เกิดระหว่างทางด้วยการตรวจสอบให้รอบคอบ จะเป็นการป้องกันที่ปลอดภัยที่สุด

5. การที่คานขั้วลงไม่เต็มที่ นอกจากจะเกิดขึ้นที่คันทางเพราะไม่ตรวจตราการต่อขอพ่วงเรียบร้อยแล้วยังอาจเกิดขึ้นระหว่างทาง เนื่องจากมีถนนขรุขระที่โคกก็ตาม ดังเคยปรากฏนี้มาแล้วจึงต้องระมัดระวังตรวจตราความเรียบร้อยของขอพ่วงทั้งที่คันทางและระหว่างทาง

6. เมื่อต่อขอพ่วงแล้ว การตรวจว่าคานขั้วลงเต็มที่หรือไม่ ให้สังเกตที่ด้วยกานขั้วมองเห็นได้ง่ายจากภายนอก หากเป็นเวลากลางคืนให้ใช้แสงไฟส่องดูลักษณะของด้วยกานขั้วที่หรือไม่และแตกต่างกันอย่างไร ได้แสดงตามรูปและคำชี้แจงดังแจ้งต่อไป หากตรวจแล้วคานขั้วยังลงไม่เต็มที่ห้ามปล่อยรถเข้าขบวนรถเป็นอันตราย เพราะจะเป็นอันตรายเกิดเหตุขอพ่วงระหว่างทาง ให้ทำการเปิดขอพ่วงแยกรถออกแล้วกระทบพ่วงต่อรถใหม่จนเห็นว่าคานขั้วลงแล้ว จึงปล่อยรถไปได้



ด. 1178
แบบที่ 133

บันทึกข้อความ

เลขที่ พ. 2 / อส. 16 / 356

วันที่ 17

สิงหาคม 2547

ฝ่าย / สำนักงาน

ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง การดำเนินการเพิ่มเติม เมื่อเกิดอุบัติเหตุในการเดินขบวนรถก๊าซและน้ำมัน

เรียน สดร.กท. สม.ฉท. กค. รส. อน. นว. อด. ลป. ธบ. ชพ. ทส. หอ. สกท. สยช.

ตามบันทึกประชุมคณะทำงานร่วมพิจารณาอนุญาต และแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนครั้งที่ 5 / 2547 เรื่องการดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ในการเดินขบวนรถก๊าซและน้ำมัน ในกรณีปกติ ได้มีคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.2 / อส.16 / 605 ลง 25 ต.ค.2528 ,พ.2 / อส.16 / 667 ลง 26 ก.ย.2533.จน.3 / ตร.49 / 2536 ลง 17 ก.พ.2536 และ พ.2 / อส.16 / 094 ลง 10 ก.พ.2540 และแนวทางปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตราย และการปฏิบัติตลอดจนการประสานงานเมื่อเกิดเหตุอันตรายเกี่ยวกับขบวนรถบรรทุกน้ำมัน และก๊าซ ลงวันที่ 26 เม.ย.2543 ของฝ่ายการช่างกลซึ่งกำหนดไว้ค่อนข้างรัดกุมอยู่แล้ว หากเพียงแต่ต้องเพิ่มเติมการปฏิบัติอีกเล็กน้อยตามคำแนะนำของบริษัทเจ้าของผลิตภัณฑ์เมื่อเกิดอุบัติเหตุ โดยแบ่งหน้าที่ให้ชัดเจนดังนี้

ฝ่ายการเดินรถ

1. ในกรณีเกิดเหตุภายในเขตสถานี

- 1.1 ให้นายสถานีที่เกิดเหตุแจ้งสถานีดับเพลิงที่ใกล้ที่สุดให้ทราบโดยเร็ว พร้อมทั้งขอรถดับเพลิงสนับสนุน
- 1.2 ให้นายสถานีที่เกิดเหตุห้ามบุคคลไม่เกี่ยวข้องเข้าใกล้บริเวณเกิดเหตุในรัศมี 30 เมตร โดยรอบ
- 1.3 ให้นายสถานีที่เกิดเหตุ แจ้งผู้เกี่ยวข้อง ให้ฉีดน้ำบริเวณที่มีก๊าซรั่วพุ่งกระจาย เพื่อลดความเข้มข้นของก๊าซ
- 1.4 ให้แจ้งหน่วยงานเจ้าของสินค้า ตามหมายเลขโทรศัพท์ที่แจ้งไว้แล้วโดยเร็ว
- 1.5 ในกรณีเป็นรถบรรทุกน้ำมันดับให้ติดต่อหน่วยงานที่มี Foam " Light water " ที่ต้องใช้ในการป้องกันประกายไฟ ไว้เป็นการล่วงหน้าเพื่อให้สามารถนำมาใช้ได้ทันทีเมื่อจำเป็น

2. ในกรณีเกิดเหตุในตอน

- 2.1 ให้พนักงานรักษารถ แจ้งไปยังนายสถานีที่ใกล้ที่สุดโดยเร็ว พร้อมทั้งทำหน้าที่ป้องกันมิให้ผู้ไม่เกี่ยวข้องเข้าใกล้ที่เกิดเหตุต่ำกว่า 30 เมตร และห้ามมิให้ผู้ใดทำให้เกิดประกายไฟขึ้น
- 2.2 เมื่อนายสถานีได้รับแจ้งเหตุแล้วให้ปฏิบัติตามข้อ 1.1 - 1.5 โดยทันที
- 2.3 เมื่อแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว ให้นายสถานีที่ได้รับแจ้งไปยังที่เกิดเหตุ ทุกรายละเอียด แจ้งหน่วยเหนือเพื่อสั่งการแก้ไขโดยเร็วอีกชั้นหนึ่ง

การปฏิบัติหลังเกิดอุบัติเหตุ

ในกรณีที่เหตุเกิดในเขตสถานี ให้นายสถานีที่เกิดเหตุทำหน้าที่ประสานงานกับหน่วยงาน
กำจัดสิ่งตกค้างในที่เกิดเหตุ ทั้งนี้ให้แจ้งฝ่ายการช่างโยธาให้ทราบและเห็นชอบด้วย เมื่อเห็นว่าเกี่ยวข้องกับ
โครงสร้างทาง จนกว่าจะแล้วเสร็จ

ทั้งนี้ให้ส่งการผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดต่อไปด้วย


(นายสมหมาย หับเวช)

อรรถ. ปฏิบัติการแทน อรรถ.



สำเนาเขียน จดข 1, 2, 3, 4, 5

เพื่อทราบ และติดตามกวดขันอีกทางหนึ่งด้วย

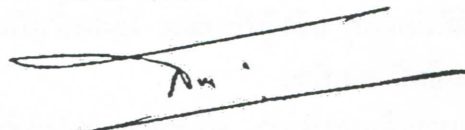
กตร. กดส. กสค. กพว. กบป.ดร. กศป.

เพื่อทราบ

อรรถ. อรบ.

รจก.1

เพื่อโปรดทราบ


(นายสมหมาย หับเวช)

อรรถ. ปฏิบัติการแทน อรรถ.

17 ต.ค. 2547 



ฝ่ายการเดินรถ

คำสั่งที่ พ.2/คร.2/011

เรื่อง การปฏิบัติเกี่ยวกับการลากจูงหรือคนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอน
เนื่องจากรถจักรทำขบวนชักข้อหรือชำรุด

ตามที่ฝ่ายการเดินรถได้มีคำสั่งที่ ผค.058/2524 ลงวันที่ 26 ตุลาคม 2524 กำหนดวิธีปฏิบัติเมื่อมีเหตุการณ์ขบวนรถหยุดอยู่ในคอน เนื่องจากรถจักรทำขบวนชักข้อหรือชำรุด และจำเป็นต้องใช้รถจักรของขบวนรถอื่นเดินเข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือคนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอนเข้าสู่สถานีทางสะดวก โดยกำหนดให้ปลดเฉพาะรถจักรของขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือคนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอนเท่านั้น ห้ามนำขบวนรถทั้งขบวนเข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือคนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอน

ปัจจุบันปรากฏว่า เมื่อมีเหตุการณ์ขบวนรถดีเซลรางชักข้อหรือชำรุดและหยุดอยู่ในคอน และขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือในเวลานั้นมีเพียงขบวนรถดีเซลรางเพียงขบวนรถเดียว ผคร.ก็ไม่กล้าตัดสินใจสั่งการให้นำขบวนรถดีเซลรางเข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือคนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอนเข้าสู่สถานีทางสะดวก จึงเป็นเหตุให้ขบวนรถอื่นต้องพลอยล่าช้าเสียเวลาเพราะเหตุนี้ตามไปด้วย

ฉะนั้น เพื่อให้การปฏิบัติและตั้งการแก้ไขเหตุการณ์กรณีรถจักรทำขบวนชักข้อหรือชำรุดหยุดอยู่ในคอนเป็นไปด้วยความรวดเร็วและเหมาะสม จึงให้ยกเลิกคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ ผค.058/2524 ลงวันที่ 26 ตุลาคม 2524 นั้นเสีย และให้ถือปฏิบัติดังต่อไปนี้.-

1. หากขบวนรถที่ใช้รถจักรทำขบวนชักข้อหรือชำรุดอยู่ในคอน เป็นขบวนรถดีเซลราง

1.1 ขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือคน เป็นขบวนรถดีเซลรางเช่นเดียวกัน อนุญาตให้ขบวนรถที่จะเข้าไปช่วยเหลือเดินเข้าไปทั้งขบวนได้

ทั้งนี้ นศน.และ พรร.ขบวนรถดีเซลรางที่จะเข้าไปช่วยเหลือต้องประกาศหรือประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบทั่วกันด้วย เพื่อป้องกันการเข้าใจผิด

1.2 ขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือคน เป็นขบวนรถที่ใช้รถจักรดีเซลทำการ ให้ปลดเฉพาะรถจักรดีเซลเข้าไปลากจูงหรือคนขบวนรถที่ชำรุด ห้ามนำขบวนรถทั้งขบวนเข้าไปลากจูงหรือคนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอน

2. หากขบวนรถที่ใช้รถจักรทำขบวนชักข้อหรือชำรุดอยู่ในคอน เป็นขบวนรถที่ใช้รถจักรดีเซลทำขบวน

2.1 ขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือคน เป็นขบวนรถที่ใช้รถจักรดีเซลทำขบวนเช่นเดียวกัน ให้ปลดเฉพาะรถจักรดีเซลของขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือเข้าไปลากจูงหรือคนขบวนรถที่ชำรุดอยู่ในคอน ห้ามนำขบวนรถทั้งขบวนเข้าไปลากจูงหรือคนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอน

2.2 ขบวนการที่จะเข้าไปช่วยเหลือลากของขบวนการในเวลานั้นมีเพียงขบวนการคิเซตราง อยู่เพียงขบวนการเดียว และไม่มีขบวนการอื่นใดที่จัดจักรคิเซตรางขบวนในเวลานั้น ที่จะให้เข้าช่วยเหลือได้ แล้ว อนุญาตให้ตั้งการให้ขบวนการคิเซตรางเดินเข้าไปช่วยเหลือทั้งขบวนได้ ทั้งนี้ เป็นการถือปฏิบัติตาม บันทึกลากเลื่อน ฝ่ายการช่างกล ลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2509 ข้อ จ. และ ขคร.2549 ข้อ 312

การนำขบวนการคิเซตรางเข้าไปช่วยเหลือลากของขบวนการนั้น จะต้องกระทำโดย วิธีการค้ำแยงขบวนรถที่ชำรุดออกเป็นตอนๆ แล้วทยอยลากของกลับเข้าสู่สถานีทางสะดวก เพื่อไม่ให้เกิน กำลังลากของของขบวนการคิเซตรางที่เข้าไปช่วยเหลือ จึงให้ หคร.แวงว เสนาวิธีการปฏิบัติที่เหมาะสมให้กับ ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติโดยชัดเจนด้วย

3. การอนุญาตให้ขบวนการคิเซตรางหรือรถจักรคิเซตรางเดี่ยวเปล่าเดินเข้าไปในทางตอน ที่เกิดเหตุ ให้ถือปฏิบัติตาม ขคร.2549 ข้อ 314 โดยเคร่งครัด

4. ให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด.

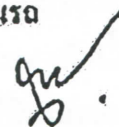
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ ๐๙ กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553


(นายสมหมาย ทิมเวช)

รองผู้ว่าการฯ รักษาการแทน

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งทั่วไป
ที่ ก. ๒๔๐/๒๑๖๒



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง การปฏิบัติในการรับ-มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.๕)

ด้วยปัจจุบันมักมีเหตุอันครายในการเดินรถบ่อยครั้ง ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อบังคับหรือคำสั่งที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด เป็นผลให้การรถไฟฯ ต้องได้รับความเสียหายเป็นอันมาก ทั้งภาพลักษณ์และความเชื่อถือของผู้ใช้บริการ สาเหตุของเหตุอันครายส่วนหนึ่งอาจมีผลมาจากการรับ-มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.๕) ซึ่งผู้เกี่ยวข้องมักจะปฏิบัติไม่เป็นไปตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.๒๕๓๕ ข้อ ๓๓๑ (๓) ก. ที่กำหนดว่า "ให้นายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถกำหนดจะต้องหยุดเป็นครั้งสุดท้ายก่อนถึงสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลีกเลี่ยงกันแต่เดิม และสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลีกเลี่ยงกันใหม่ มอบใบเปลี่ยนหลักให้กับพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถโดยมีหลักฐาน ๔ ข้อ" เป็นผลให้ไม่เป็นไปตามมาตรการที่การรถไฟฯ ได้ชี้แจงให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทราบ ตามหนังสือ ที่ ๑/๕๕๒๗/๒๕๔๔ ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๔๔ เรื่อง กำหนดมาตรการป้องกันและแนวทางแก้ไขเพื่อมิให้มีอุบัติเหตุขึ้น

ฉะนั้น เพื่อเป็นการป้องกันมิให้เกิดเหตุอันครายอันเนื่องมาจากการรับ-มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.๕) จึงกำหนดการปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้ -

๑. การปฏิบัติของนายสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก

๑.๑ การมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.๕) ให้กับพนักงานขับรถและพนักงานรักษารถ นายสถานีทางสะดวกจะต้องมอบโดยมีหลักฐานการมอบทุกครั้ง

๑.๒ หากพนักงานขับรถ, ช่างเครื่อง หรือพนักงานรักษารถ ไม่ลงนามรับมอบ หรือลงนามรับมอบแต่อ่านชื่อไม่ออกและมิได้เขียนชื่อ นามสกุลด้วยตัวบรรจงไว้ในวงเล็บให้อ่านได้ชัดเจนให้ทักท้วง และหากพนักงานขับรถ, ช่างเครื่อง หรือพนักงานรักษารถ ยังไม่ยอมดำเนินการให้เรียบร้อยให้ปล่อยขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกไปได้ เพื่อมิให้ขบวนรถต้องล่าช้าเพิ่มขึ้น แล้วสอบถามชื่อพนักงานขับรถ, ช่างเครื่อง หรือพนักงานรักษารถขบวนรถนั้นจากพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง เพื่อบันทึกลงไว้ในสมุดมอบใบเปลี่ยนหลัก แล้วรายงานพร้อมแบบหลักฐานการรับมอบใบเปลี่ยนหลักนั้นให้ผู้บังคับบัญชาทราบในโอกาสแรก

๒. การปฏิบัติของพนักงานขับรถ, ช่างเครื่อง และพนักงานรักษารถ

เมื่อ นสท.ทางสะดวกนำใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.๕) พร้อมสมุดมอบใบเปลี่ยนหลักมามอบ พนักงานขับรถ, ช่างเครื่อง และพนักงานรักษารถ จะต้องลงนามรับมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.๕) ในสมุดมอบใบเปลี่ยนหลักนั้น หากลงนามอ่านไม่ออก ให้เขียนชื่อ นามสกุลด้วยตัวบรรจงไว้ในวงเล็บให้อ่านได้ชัดเจนทุกครั้งด้วย

3. การปฏิบัติของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง

3.1 การกำหนดสถานีทางสะดวกที่จะให้มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ให้กับพนักงานขับรถและพนักงานรักษารถ หากไม่มีความจำเป็นอย่างแท้จริงแล้ว จะต้องเป็นสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หยุดเป็นครั้งสุดท้ายก่อนถึงสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันแต่เดิม หรือสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่เท่านั้น เพื่อมิให้ขบวนรถต้องล่าช้าเพิ่มขึ้น

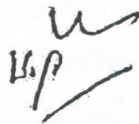
3.2 การตรวจสอบผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ของนายสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงจะต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดทุกครั้ง และเมื่อได้รับการสอบถามและได้แจ้งชื่อพนักงานขับรถ, ข้างเครื่อง หรือพนักงานรักษารถกับนายสถานีทางสะดวกตามข้อ 1.2 แล้ว ให้บันทึกลงไว้ในผังควบคุมการเดินรถทุกครั้งด้วย

4. ให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด และหากผู้ใดฝ่าฝืนหรือละเลยไม่ถือปฏิบัติ จะต้องได้รับการพิจารณาโทษตามควรแก่กรณี

คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คร.2/047 ลงวันที่ 04 มีนาคม 2547 ให้ยกเลิกเสียทั้งสิ้น

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ 24 มิถุนายน 2551



(นายนคร จันทสร)

รองผู้อำนวยการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟฟ้า



เรื่องระเบียบวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการบันทึกเหตุการณ์ต่างๆ ใน
รายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) และการเก็บรักษา

ตามที่ฝ่ายการเดินรถได้มีคำสั่งที่ พ.2/คร.2/151 ลงวันที่ 01 ตุลาคม 2542 กำหนดวิธีปฏิบัติ
เกี่ยวกับการบันทึกเหตุการณ์ต่างๆ ในรายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) ดังความละเอียดครบถ้วนแล้ว นั้น

ฝ่ายการเดินรถพิจารณาแล้วเห็นว่า คำสั่งดังกล่าวข้างต้นสมควรจะต้องแก้ไขและปรับปรุง
ข้อปฏิบัติบางข้อ รวมทั้งแก้ไขและปรับปรุงแบบพิมพ์รายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) เลียบใหม่ เพื่อให้
สอดคล้องกับการปฏิบัติงานที่แท้จริง

ฉะนั้น จึงให้ยกเลิกคำสั่งที่ พ.2/คร.2/151 ลงวันที่ 01 ตุลาคม 2542 และแบบพิมพ์รายงาน
พนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) ฉบับเดิมที่แนบมา แล้วให้ใช้แบบพิมพ์รายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87)
ฉบับใหม่ และให้ถือปฏิบัติดังต่อไปนี้ :-

1. พนักงานรักษารถ เมื่อกระทำหน้าที่ประจำขบวนรถ ต้องจัดทำรายงานพนักงานรักษารถ
(แบบที่ 87) และจะต้องบันทึกเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น รวมทั้งในกรณีที่ขบวนรถต้องเสียเวลาหรือล่าช้าใน
ตอนนอกเขตสถานี เช่น ขบวนรถหยุดรอสัญญาณอนุญาตเข้าสู่สถานี หรือหยุดรอการปิดเครื่องกั้นถนนฯ
หรือขบวนรถวิ่งช้าในทางระหว่างสถานี เป็นต้น ไว้ในรายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) และลงชื่อไว้
เป็นหลักฐานทุกครั้ง

2. นายสถานี หรือนายข่านสถานี เมื่อกระทำการอยู่ตามหน้าที่จะต้องบันทึกเหตุการณ์ต่างๆ
ลงไว้ในรายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) ดังนี้ :-

2.1 สถานีต้นทางขบวนรถ เมื่อจะปล่อยขบวนรถออกจากสถานีต้นทาง นายสถานี หรือ
นายข่านสถานี จะต้องลงเวลาที่ขบวนรถออกจากสถานีต้นทาง รวมทั้งเวลาที่ขบวนรถช้า(ถ้ามี) ไว้ในรายงาน
พนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) และลงชื่อไว้เป็นหลักฐานด้วย

2.2 สถานีระหว่างทาง เมื่อขบวนรถต้องหยุดและช้าเพิ่มภายในเขตสถานี เช่น ขบวนรถ
หยุดรอหลิ หรือหยุดรับใบเปลี่ยนเหล็ก (แบบ กรฟ.5) หรือหยุดรับมอบตัวไม่ได้ทางสะดวก (แบบ กรฟ.4)
หรือหยุดรอทางสะดวก เป็นต้น นายสถานีจะต้องลงเวลาขบวนรถถึง ออกจากสถานี และเวลาที่ขบวนรถช้า
หรือลงบันทึกเหตุการณ์ต่างๆ ภายในข่านสถานีไว้ในรายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) และลงชื่อไว้
เป็นหลักฐานด้วย

สำหรับการลงบันทึกในรายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) ตามวรรคต้น ถ้าเป็น
ขบวนรถโดยสาร ให้นายสถานีเดินไปลงบันทึกที่รถทำการพนักงานรักษารถ และถ้าเป็นขบวนรถสินค้า ให้
พนักงานรักษารถนำรายงานประจำวันของพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) ไปให้นายสถานีลงบันทึกที่สถานี
ยกเว้นกรณีขบวนรถหยุดเพื่อรับมอบใบเปลี่ยนเหล็ก (แบบ กรฟ.5) หรือหยุดรับมอบตัวไม่ได้ทางสะดวก
(แบบ กรฟ.4) ให้นายสถานีเดินไปลงเวลาขบวนรถและบันทึกสาเหตุการล่าช้าของขบวนรถที่รถทำการ
พนักงานรักษารถ

2.3 สถานีปลายทางขบวนรถ เมื่อขบวนรถเดินถึงสถานีปลายทาง นายสถานี หรือนาย
ย่านสถานี จะต้องลงเวลาที่ขบวนรถถึงสถานีปลายทาง รวมทั้งเวลาที่ขบวนรถช้า (ถ้ามี) ไว้ในรายงาน
พนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) และลงชื่อไว้เป็นหลักฐานด้วย

3. เมื่อใดที่ผู้บังคับบัญชา หรือผู้มีหน้าที่ตรวจงาน หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหน้าที่ให้ตรวจ-
งานได้ ซึ่งเดินทางไปกับขบวนรถและตรวจพบความบกพร่องเกี่ยวกับการเดินรถ ประสงค์จะลงบันทึกเหตุ-
การณ์เหล่านั้นไว้ในรายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) เพื่อเป็นหลักฐาน ก็ให้กระทำได้

4. รายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) ให้พนักงานรักษารถจัดทำขบวนละ 1 ฉบับ และ
เมื่อขบวนรถเดินถึงสถานีปลายทางขบวนรถแล้ว ให้นำมอบนายสถานี หรือนายย่านสถานี ในโอกาสแรก

5. นายสถานี หรือนายย่านสถานี เมื่อได้รับมอบรายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) ตาม
ข้อ 4 แล้ว ให้จัดส่งให้ สกท. สยช. หรือ สดร. แหวงคนในโอกาสแรก

6. เมื่อ สกท. สยช. หรือ สดร. ได้รับรายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) ตามข้อ 5 แล้ว
ให้ตรวจสอบและหาพบว่าในรายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) ได้บันทึกถึงข้อบกพร่องหรือเหตุการณ์
เกี่ยวกับการล่าช้าของขบวนรถโดยไม่มีเหตุผล ในพื้นที่งานเดินรถแหวงใด เช่น ขบวนรถหุคอรสัญญาณ
อนุญาตเข้าสู่สถานี หรือหุคอรการปิดเครื่องกั้นถนนฯ หรือขบวนรถวิ่งช้าในทางระหว่างสถานี เป็นต้น ให้
ถ่ายสำเนารายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) ฉบับนั้น ส่งให้ สดร. พื้นที่ที่เกิดเหตุพิจารณาดำเนินการใน
โอกาสแรกโดยมีหลักฐาน พร้อมสำเนาให้ฝ่ายการเดินรถ (กองเดินรถ) ทราบด้วย ส่วนรายงานพนักงาน-
รักษารถฉบับตัวจริงให้เก็บรักษาไว้มีกำหนด 1 ปี และหากกองเดินรถ หรือผู้เกี่ยวข้อง มีความจำเป็นจะต้อง
ใช้รายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) ไปประกอบการพิจารณาในเรื่องต่างๆ และร้องขอมา ให้จัดส่งให้
โดยมีหลักฐานด้วย

7. ให้ผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด หากตรวจพบผู้ใดละเลย หรือ
ฝ่าฝืนไม่ถือปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งนี้ จะต้องได้รับการพิจารณาโทษตามควรแก่กรณี

8. สำหรับแบบพิมพ์รายงานพนักงานรักษารถฉบับเดิม ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะหมด หรือ
จนกว่าจะได้รับแบบพิมพ์รายงานพนักงานรักษารถ (แบบที่ 87) ฉบับใหม่แล้ว

9. หกน. โปรดสั่งการให้พนักงานรักษารถและผู้เกี่ยวข้องในสังกัด ถือปฏิบัติให้เป็นไปตาม
แนวทางในคำสั่งนี้ด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ฉัง ณ วันที่ 8 ธันวาคม 2547



(นายศิริ ธีรธัมมาภท)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

รตจักรช่วยเลขที่		รตจักรคิดค่อไปด้วยเลขที่		ปฏิบัติหน้าที่	
				จากสถานี	ถึงสถานี
นาย พชร.	นาย ชก.				
นาย พชร.	นาย ชก.				
นาย พชร.	นาย ชก.				
นาย พชร.	นาย ชก.				
พนักงานรักษารด นาย					
พนักงานรักษารด นาย					
พนักงานห้ามล้อ นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานห้ามล้อ นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานห้ามล้อ นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานห้ามล้อ นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานรตนอน นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานรตนอน นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานรตนอน นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานรตนอน นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานรตนอน นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานรตนอน นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานรตนอน นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานรตนอน นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานรตนอน นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานรตนอน นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานรตนอน นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานรตนอน นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
พนักงานรตนอน นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
ตำรวจรถไฟ 1	2				
ตำรวจรถไฟ 1	2				
หัวหน้ารตเสบียงนาย					
คนทำความสะอาด นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
คนทำความสะอาด นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
คนทำความสะอาด นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				
คนทำความสะอาด นาย	ประจำรถชนิด..... เลขที่				

[illegible][illegible]

វេរោយវេត្ត

1. นายสถานีลงเวลาเฉพาะขบวนรถออกจากสถานีต้นทาง, ถึงปลายทาง, สถานีที่ขบวนรถหัก, มอบไบเปลี่ยนหลัก, มอบคั้วไม่ได้ทางสะดวก กับบันทึกเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายในเขตสถานี
2. พนักงานรักษารถบันทึกเหตุการณ์ที่ขบวนรถต้องล่าช้าเกี่ยวกับงานบำรุงทาง, การเดินรถ, การโดยสาร และเหตุอันตรายซึ่งเกิดขึ้นระหว่างทางนอกเขตสถานีให้ชัดเจน
- ๓ พนักงานขับรถลงชื่อรับรองหรือโต้แย้งเหตุการณ์เกี่ยวกับรถจักร



เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเมื่อขบวนรถโดยสารล่าช้าและจำเป็นต้องตั้งคนเดิน

ด้วยเมื่อขบวนรถโดยสารล่าช้า ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรงก็มีได้ดำเนินการหรือสั่งการ
อย่างไรเพื่อเป็นการแก้ไข ทำให้ผู้ที่ใช้บริการรถไฟ ไม่ได้รับความสะดวก และเกิดผลกระทบกับ
ภาพลักษณ์ของการรถไฟฯ ในด้านบริการ

ฉะนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้น จึงเห็นสมควรกำหนดวิธีการปฏิบัติเมื่อ
ขบวนรถโดยสารล่าช้าและจำเป็นต้องตั้งคนเดิน ดังต่อไปนี้ .-

1. กรณีขบวนรถโดยสารล่าช้ามาเกินกว่า 3 ชั่วโมง และหากให้เดินไปถึงสถานีปลายทาง
อาจจะทำให้ขบวนรถที่ขบวนกลับซึ่งต้องใช้รถพ่วงขบวนเดียวกันนี้ ต้องพลอยล่าช้าตามไปด้วย ให้ผู้เกี่ยวข้อง
ถือปฏิบัติดังต่อไปนี้ .-

1.1 ให้ ผศร. แจ้งเหตุให้ จคข., พคร.10, ผู้อำนวยการศูนย์ภาคฯ, ศคร. และ สรจ.ทราบ
เพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

1.2 พคร.10 เมื่อได้รับแจ้งจาก ผศร.ตามข้อ 1.1 แล้ว ให้ประสานหารือกับ จคข.ก่อนว่า
สมควรจะคนเดินขบวนรถที่สถานีใดที่จะสะดวกต่อการขนถ่ายผู้โดยสาร ก่อนประกาศคนเดินขบวนรถ

1.3 จคข. เมื่อได้รับแจ้งจาก ผศร.ตามข้อ 1.1 แล้ว ให้พิจารณาว่า สมควรจะคนเดิน
ขบวนรถที่สถานีใดที่จะสะดวกต่อการขนถ่ายผู้โดยสาร แล้วสั่งการผู้เกี่ยวข้องดำเนินการขนถ่ายผู้โดยสาร
พร้อมกับแจ้งให้ พ.การเดินรถ 10 ทราบ เพื่อประกาศคนเดินขบวนรถต่อไป

1.4 ศคร. เมื่อได้รับแจ้งจาก ผศร.ตามข้อ 1.1 และประสานงานกับ จคข.ตามข้อ 1.3 แล้ว
จะต้องเดินทางไปอำนวยความสะดวกผู้โดยสารในการขนถ่ายโดยเร็ว

2. กรณีเมื่อเกิดเหตุอันครายและจำเป็นต้องปิดทางเกินกว่า 3 ชั่วโมง ให้ จคข.พิจารณาว่า
สมควรจะคนเดินขบวนรถที่สถานีใดที่จะสะดวกต่อการขนถ่ายผู้โดยสาร พร้อมสั่งการขนถ่ายผู้โดยสาร
ต่อไป โดยให้ ศคร.แขวงที่เกิดเหตุเดินทางไปอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายผู้โดยสาร

3. คำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.2/อส.16/583 ลงวันที่ 11 กันยายน 2538 และ ที่ พ.2/อส.16/095
ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2540 ให้ยกเลิก

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ ๐7 พฤษภาคม พ.ศ. 2553


(นายสมหมาย ทับเพชร)

รองผู้ว่าการฯ

รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



ฝ่ายการเดินรถ

คำสั่งที่ พ.2/ดร.2/073

เรื่อง อำนาจในการประกาศเดินขบวนรถพิเศษ, การคัดและมอบดำเนินาโทรเลขประกาศเดิน
 หรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ

ตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2549 (ขจร.2549) ข้อ 114 (1) กำหนดว่า ผู้มีอำนาจ
ในการประกาศเดินขบวนรถพิเศษได้ คือ .-

ก. ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

ข. เจ้าหน้าที่ผู้ใดผู้หนึ่งซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถได้มอบอำนาจให้ไว้

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2549 (ขจร.2549) ข้อ 114 (1) ข.
จึงมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ต่างๆ มีอำนาจในการประกาศเดินขบวนรถพิเศษได้ ดังนี้ .-

1. พนักงานควบคุมการเดินรถแขวง

1.1 มีอำนาจประกาศเดินและประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษ (ยกเว้นขบวนรถพิเศษสินค้า
และขบวนรถพิเศษโดยสาร) และขบวนรถงานได้ภายในแขวงควบคุมการเดินรถของตน หากปลายทางของ
ขบวนรถพิเศษอยู่ในแขวงควบคุมการเดินรถข้างเคียงหรือถัดไป ให้เป็นหน้าที่ของพนักงานการเดินรถ 10
เป็นผู้ประกาศเดินขบวนรถพิเศษ โดยถือปฏิบัติตาม ข้อ 2.

1.2 ในคราวฉุกเฉิน เช่น น้ำท่วม ทางขาด หรือไฟไหม้สะพาน ฯ ล ฯ ซึ่งต้องจัดเดิน
ขบวนรถพิเศษไปช่วยทันที ให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงซึ่งมีรถจักรอยู่ภายในแขวงของตนขณะนั้น
มีสิทธิประกาศเดินขบวนรถพิเศษได้เฉพาะคราวนั้น (ขจร.2549 ข้อ 114 (3))

2. พนักงานการเดินรถ 10 มีอำนาจประกาศเดินและประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษ (ยกเว้น
ขบวนรถพิเศษสินค้าและขบวนรถพิเศษโดยสาร) และขบวนรถงาน (ขบวนรถที่ใช้สำหรับงานก่อสร้าง
บำรุงทาง หรือกิจการอื่นๆ ของการรถไฟฯ) ได้ภายในเขตควบคุมการเดินรถของตน หากปลายทางของ
ขบวนรถพิเศษอยู่ในเขตควบคุมการเดินรถของพนักงานการเดินรถ 10 ข้างเคียงหรือถัดไป ให้ประสานงาน
กับพนักงานการเดินรถ 10 ข้างเคียง เพื่อร่วมกันประกาศเดินขบวนรถพิเศษให้เป็นที่เรียบร้อย

3. หัวหน้ากองเดินรถ มีอำนาจประกาศเดินและประกาศงดเดินขบวนรถได้ทุกประเภท
ตลอดทางทุกสาย

4. การเดินรถขบวนรถพิเศษ ต้องประกาศให้ นสท.ทางสะดวก และผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดทราบ
ล่วงหน้าก่อนเวลาที่กำหนดให้ขบวนรถพิเศษออกจากสถานีทางสะดวกคืนทาง

5. การจัดส่งโทรเลขประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ ให้ผู้มี
หน้าที่จัดส่งโทรเลขถือปฏิบัติดังนี้ .-

ก. หากเป็นกรณีเร่งด่วนให้จัดส่งทางโทรศัพท์อัตโนมัติ (คอมลิงค์) แต่หากสถานีใดที่ไม่มี
โทรศัพท์อัตโนมัติ (คอมลิงค์) ให้จัดส่งทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ

ข. หากไม่เป็นการเร่งด่วนเนื่องจากเป็นการประกาศล่วงหน้าและมีเวลาเพียงพอ ให้จัดส่งให้ผู้เกี่ยวข้องทางโทรพิมพ์, โทรสาร หรือโทรศัพท์ ชุดแต่กรณี

6. การคัดค้านโทรเลขประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ ให้สน.ทางสะดวก ที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติดังนี้ :-

ก. ณ สถานีต้นทางขบวนรถพิเศษ ให้เป็นหน้าที่ของ สน.ทางสะดวกต้นทาง เป็นผู้คัดโทรเลขให้พนักงานขับรถ และพนักงานรักษารถขบวนรถพิเศษทราบ

ข. ขบวนรถต่างๆ ที่เดินผ่านหรือเดินออกจากสถานีต้นทางขบวนรถพิเศษ โดยจะเดินก่อนหรือตามหลังขบวนรถพิเศษ เข้าไปในพื้นที่ที่มีขบวนรถพิเศษเดินและต้องหลีกเลี่ยงกับขบวนรถพิเศษนั้น ให้เป็นหน้าที่ของ สน.ทางสะดวกต้นทางขบวนรถพิเศษ เป็นผู้คัดโทรเลขให้พนักงานขับรถ และพนักงานรักษารถขบวนรถนั้นทราบ

ค. ขบวนรถต่างๆ ที่มีต้นทางขบวนรถอยู่ในพื้นที่ที่มีขบวนรถพิเศษเดินและต้องหลีกเลี่ยงกับขบวนรถพิเศษนั้น ให้เป็นหน้าที่ของ สน.ทางสะดวกต้นทางขบวนรถ เป็นผู้คัดโทรเลขให้พนักงานขับรถ และพนักงานรักษารถขบวนรถนั้นทราบ

ง. ขบวนรถต่างๆ ที่เดินสวนทางกับขบวนรถพิเศษ และต้องหลีกเลี่ยงกับขบวนรถพิเศษนั้น ให้เป็นหน้าที่ของ สน.แขวงแรก ก่อนถึงพื้นที่ที่มีขบวนรถพิเศษเดิน เป็นผู้คัดโทรเลขให้พนักงานขับรถ และพนักงานรักษารถขบวนรถนั้นทราบ

ตัวอย่าง

สมมุติว่า มีขบวนรถพิเศษ 1 ขบวน เดินจากสถานีปากช่อง - ชุมทางบ้านภาชี หน้าที่ในการคัดและมอบโทรเลขประกาศเดินขบวนรถพิเศษให้พนักงานขับรถและพนักงานรักษารถขบวนรถต่างๆ ทราบ มีดังนี้ :-

1. สน.ทางสะดวกปากช่อง มีหน้าที่คัดและมอบโทรเลขประกาศเดินขบวนรถพิเศษให้พนักงานขับรถและพนักงานรักษารถขบวนรถพิเศษ และขบวนรถต่างๆ ที่เดินออกก่อนหรือตามหลังขบวนรถพิเศษ เฉพาะที่ต้องไปหลีกเลี่ยงกับขบวนรถพิเศษทราบ

2. สน.ทางสะดวกผาเสด็จ, มาบกะเบา, บ้านป้อกเบิก ซึ่งเป็นสถานีต้นทางขบวนรถและอยู่ในพื้นที่ที่ขบวนรถพิเศษเดิน มีหน้าที่คัดและมอบโทรเลขประกาศเดินขบวนรถพิเศษให้พนักงานขับรถและพนักงานรักษารถขบวนรถที่ออกจากสถานีเดิน เฉพาะขบวนรถที่จะต้องเดินขึ้นหน้าหรือถูกกักไว้ตามหลังขบวนรถพิเศษนั้น

3. สน.ทางสะดวกแก่งเสือเต้น, วิหารแดง ซึ่งเป็นสถานีแขวงแรกก่อนถึงสถานีชุมทางแก่งคอย และ สน.ทางสะดวกสีบัว ซึ่งเป็นสถานีแขวงแรกก่อนถึงสถานีปากช่อง มีหน้าที่คัดและมอบโทรเลขประกาศเดินขบวนรถพิเศษให้พนักงานขับรถและพนักงานรักษารถขบวนรถต่างๆ ที่จะต้องไปหลีกเลี่ยงกับขบวนรถพิเศษนั้น

สำหรับสถานีแขวง ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คร.2/143 ลงวันที่ 13 สิงหาคม 2547

การประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษ, การจัดส่งโทรเลขประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษ, การคัดและมอบโทรเลขประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษ ให้ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด

คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คร.2/166 ลงวันที่ 11 พฤศจิกายน 2548, ที่ พ.2/คร.2/065 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2552 ให้ยกเลิก

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

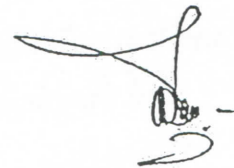
ตั้ง ณ วันที่ ๒๒ มิถุนายน พ.ศ. 2553



(นายสมหมาย ทับเวช)

รองผู้ว่าการฯ รักษาการแทน

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ





คำสั่งฝ่ายการช่างกล

เลขที่ ชก. 1/2361/416

เรื่อง มาตรการป้องกันขบวนรถเลื่อนไหลออกจากสถานีซึ่งมีสภาพทางเป็นทางลาดชัน

ตามที่ได้เกิดเหตุขบวนรถเลื่อนไหลออกจากสถานีซึ่งมีสภาพทางเป็นทางลาดชันขึ้นบ่อยครั้ง ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า สาเหตุเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องด้านเดินรถ ไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับ คำสั่ง และระเบียบการที่กำหนดไว้

ฉะนั้น เพื่อให้ป้องกันเหตุทำนองเดียวกันนี้และเพื่อให้การเดินรถเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและปลอดภัยยิ่งขึ้น จึงให้พนักงานรถจักรถือปฏิบัติตาม ขร. พ.ศ.2549 ข้อ 125 และ ข้อ 161 โดยเคร่งครัด กับให้ปฏิบัติเพิ่มเติม ดังนี้

1. เมื่อพนักงานรถจักรทำขบวนรถถึงสถานีซึ่งมีสภาพทางเป็นทางลาดชัน หากมีความจำเป็นต้องทำการดับเปลี่ยนรถ ก่อนทำการปลดรถจักรหรือรถพ่วงออกจากขบวน ให้พนักงานรถจักรลงห้ามล้อขบวนรถในท่าห้ามล้อฉุกเฉินทุกครั้ง และร่วมกับพนักงานรักษารถตรวจสอบให้แน่ใจว่า ห้ามล้อรถพ่วงได้จับแน่นเป็นที่มั่นคง

2. ก่อนเคลื่อนรถจักรต้องสอบถามหรือตรวจสอบกับนายสถานีว่า ได้จัดการลงห้ามล้อรถไว้ให้มั่นคง หรือใส่เหล็กห้ามล้อรางจิมล้อด้านทางลาดลงไว้เพื่อป้องกันมิให้ขบวนรถเลื่อนไหลเสร็จเรียบร้อยแล้ว การเคลื่อนรถจักรต้องได้รับสัญญาณอนุญาตจากนายสถานีหรือผู้แทน

3. การปลดรถจักรออกจากขบวนรถ ให้ปิดทวารลมท่อห้ามล้อด้านรถจักรก่อน รอให้ลมห้ามล้อระบายออกทั้งหมด จึงทำการปิดทวารลมท่อห้ามล้อด้านรถพ่วง ปลดท่อห้ามล้อออกแล้วจึงปลดขอพ่วง

4. สำหรับกรณีรถจักร และขบวนรถที่ต้องจอดนอนค้างคืนที่สถานีที่เป็นทางลาดชัน ให้ทำการลงห้ามล้อรถจักรและรถพ่วงไว้ให้มั่นคง หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่ง ป้องกันมิให้ขบวนรถเลื่อนไหล

5. ให้ กอง, แขวง, งาน อบรมแนะนำ กวคจันและติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชาโดยเคร่งครัด หากพบผู้ใดละเลยไม่ปฏิบัติ ให้พิจารณาโทษตามสมควรแก่กรณีด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ตั้ง ณ วันที่ ๑๘ กรกฎาคม 2552

(นายกริช ศฤงชัยวัช)

วญก.

คำอธิบายลำดับขั้นตอนการปฏิบัติ

1. ทำการลงห้ามล้อขบวนรถในท่าห้ามล้อฉุกเฉิน
2. ร่วมกับพนักงานรักษารถตรวจสอบให้แน่ชัดว่า ห้ามล้อรถพ่วงได้จับแน่นเป็นที่มั่นคง
“ขคร. 2549 ข้อ 161 (2) เมื่อขบวนรถต้องจอดอยู่ในทางลาดชันทุกแห่ง พนักงานขับรถ พนักงานรักษารถต้องรับผิดชอบร่วมกันจัดการลงห้ามล้อรถไว้ให้มั่นคง หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งอย่าให้ขบวนรถเลื่อนไหลได้”
3. สอบถามนายสถานีว่า ได้จัดการใส่เหล็กห้ามล้อรางจิมล้อด้านทางลาดลงเพื่อป้องกันการเลื่อนไหลไว้เรียบร้อยแล้วหรือไม่
4. “ขคร. 2549 ข้อ 125 ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถในขบวนขณะเมื่อผู้โดยสารกำลังขึ้นหรือลงรถนั้นอยู่”
5. ก่อนเคลื่อนรถจักร ต้องได้รับสัญญาอนุญาตจากนายสถานีหรือผู้แทน
“ขคร. 2549 ข้อ 233 ขณะที่รถจักรอยู่นอกบริเวณที่เก็บรถจักรภายในเขตสถานี ห้ามมิให้พนักงานขับรถเคลื่อนรถจักรตัวเปล่าหรือมีรถอื่นพ่วงอยู่ด้วย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายสถานีหรือพนักงานสัญญาอนุญาตหรือผู้ทำการสับเปลี่ยน”
6. การปลดรถจักรออกจากขบวน ให้ปิดทวารลมท่อห้ามล้อด้านรถจักรก่อน รอให้ลมห้ามล้อระบายออกทิ้งจนหมด
7. ปิดทวารลมท่อห้ามล้อด้านรถพ่วง ปลดท่อห้ามล้อออกแล้วจึงปลดขอพ่วง
8. ปฏิบัติตามสัญญาหม้อในการสับเปลี่ยน
“ขคร. 2549 ข้อ 126 (1) นายสถานีทางสะดวกใดมีพนักงานสับเปลี่ยนประจำอยู่ให้เป็นหน้าที่ของพนักงานสับเปลี่ยนต้องรับผิดชอบทำการตามคำสั่งของนายสถานีทางสะดวกในกิจการทั้งปวงอันเกี่ยวกับการสับเปลี่ยนรถ
ข้อ (2) สถานีอื่นๆ ที่ไม่มีพนักงานสับเปลี่ยนประจำอยู่ นายสถานีผู้รับผิดชอบในการทำสับเปลี่ยนรถ แต่เมื่อจำเป็นนายสถานีมีอำนาจที่จะสั่งให้พนักงานรักษารถหรือผู้ช่วยพนักงานรักษารถทำหน้าที่เป็นพนักงานสับเปลี่ยนได้”
9. สำหรับกรณีรถจักร และขบวนรถที่ต้องจอดนอนค้างคืนที่สถานีที่เป็นทางลาดชัน ให้ทำการลงห้ามล้อรถจักรและรถพ่วงไว้ให้มั่นคง หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่ง ป้องกันมิให้ขบวนรถเลื่อนไหล
“ขคร. 2549 ข้อ 243 เมื่อรถจักรคันใดได้ทำการเสร็จเรียบร้อยแล้วจอดอยู่กับที่ พนักงานขับรถต้องรับผิดชอบจัดการลงห้ามล้อมือที่รถจักรนั้นไว้ให้เป็นที่เรียบร้อย อย่าให้เลื่อนไหลได้ แต่ก่อนที่จะลงห้ามล้อมือต้องดับเครื่องยนต์”
10. กอง, แขวง, งาน อบรมและบำรุงทางและติดตามตรวจสอบการปฏิบัติของผู้ได้บังคับบัญชาโดยตรง

คำอั้งท้าวไป
ที่ พ.2/คร.2/258



การรถไฟแห่งประเทศไทย
ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง กำหนดวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจสอบรถพ่วงกันสุดท้ายเพิ่มเติม
เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตราย

- - - - -

ด้วยเมื่อวันที่ 07 กันยายน 2546 ได้เกิดอุบัติเหตุขบวน 652 ชนกับรถพ่วงของขบวน 882 ซึ่งจอดอยู่ในคอนระหว่างสถานีบางพระ - ศรีราชา ทำให้มีผู้บาดเจ็บและทรัพย์สินของการรถไฟฯ เสียหาย ซึ่งจากผลการสอบสวนทั้งได้ว่า ขบวน 882 เมื่อเดินออกจากสถานีศรีราชาแล้วได้มาหยุดอยู่ในคอนระหว่างสถานีบางพระ - ศรีราชา เนื่องจากตรวจพบว่าระบบลมห้ามล้อผิดปกติ เมื่อ ชล. และ พหล. ร่วมกันตรวจสอบระบบห้ามล้อรถพ่วงในขบวน พบว่ารถพ่วงกันท้ายท่อลมหลุดจึงได้ทำการต่อท่อท้ายขบวน และสามารถเดินออกจากที่เกิดเหตุได้โดยไม่ทราบว่ายังมีรถพ่วงจอดอยู่ในคอนอีก 2 คัน เมื่อขบวน 882 เดินถึงสถานีบางพระแล้ว นสท.ทางสะดวกบางพระ ได้ปล่อยขบวน 652 ออกจากสถานีและชนกับรถพ่วงของขบวน 882 ที่จอดอยู่ในคอน

ฝ่ายการเดินรถพิจารณาแล้วเห็นว่า ปัจจุบันเนื่องจากรถ พห. หรือ บพห. ซึ่งใช้เป็นรถที่ทำการของ พรร., พหล. ขาดแคลน ขบวนรถสินค้าบางขบวนจึงไม่ได้พ่วงรถ พห. หรือ บพห. เข้าท้ายขบวน เมื่อมีเหตุรถพ่วงในขบวนจอดอยู่ในคอน จึงไม่มีการป้องกันเหตุอันตรายตามระเบียบ ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหในระดับหนึ่ง และประกอบกับเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินรถมากยิ่งขึ้น จึงเห็นสมควรกำหนดวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการเดินขบวนรถสินค้าที่ไม่ได้พ่วงรถ พห. หรือ บพห. เข้าท้ายขบวน เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้.-

1. พรร.ขบวนรถที่ไม่ได้พ่วงรถ พห. หรือ บพห. เข้าท้ายขบวนรถ จะต้องจัดให้มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถให้ถูกต้องตาม ขคร.2535 ข้อ 37 และหรือข้อ 38
2. ผลร. เมื่อได้รับแจ้งลำดับรถจาก นสท.คันทางขบวนรถ หรือจาก ผลร.แขวงข้างเคียงแล้ว จะต้องตรวจสอบด้วยว่า รถพ่วงกันสุดท้ายของขบวนรถนั้นเป็นชนิดใด เลขที่เท่าใด และเมื่อขบวนรถเดินออกจากสถานีคันทางขบวนรถ หรือสถานีคันแขวงควบคุมการเดินรถแล้ว จะต้องแจ้งให้ นสท.รายทางภายในแขวงทราบด้วยว่า ขบวนรถที่จะเดินผ่านสถานีไปนั้น รถพ่วงกันสุดท้ายของขบวนรถเป็นรถชนิดใด และเลขที่เท่าใด
3. นสท.เมื่อได้รับแจ้งจาก ผลร.ตามข้อ 2 แล้ว หากมีเครื่องกั้นถนนฯ ที่มี พ.กั้นถนนฯ ประจำอยู่ในบังคับบัญชา จะต้องแจ้งให้ พ.กั้นถนนฯ ทราบตามที่ ผลร.แจ้งมาด้วย และเมื่อขบวนรถเดินผ่านสถานีจะต้องตรวจสอบและสังเกตด้วยว่า รถพ่วงกันสุดท้ายของขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้น เป็นรถชนิดใด เลขที่เท่าใด ตรงตามที่ ผลร.แจ้งมาหรือไม่ เมื่อเห็นว่าถูกต้องจึงให้คันทางสะดวกได้ และแจ้งเวลาขบวนรถผ่านสถานี พร้อมแจ้งชนิดรถและเลขที่รถพ่วงกันสุดท้ายให้ ผลร.ทราบด้วย แต่หากตรวจพบว่ารถพ่วงกันสุดท้ายไม่ถูกต้องตรงตามที่ ผลร. แจ้งมา ให้รีบจัดการป้องกันเหตุอันตรายทันที และปฏิบัติตาม ขคร.2535 ข้อ 39

4. พ.กัณณนฯ เมื่อได้รับแจ้งจาก นสน.ตามข้อ 3 แล้ว และเมื่อขบวนรถเดินผ่านถนน ผ่านเสมอระดับทาง จะต้องตรวจสอบด้วยว่า รถพ่วงคันสุดท้ายเป็นรถชนิดใด เลขที่เท่าใด ถูกต้องตรงตามที่ นสน.แจ้งมาหรือไม่ พร้อมให้แจ้งให้ นสน.ทราบด้วยว่า รถพ่วงคันสุดท้ายเป็นรถชนิดใด เลขที่เท่าใดด้วย เพื่อให้ นสน. ตรวจสอบอีกครั้ง และหากตรวจดูแล้วว่ารถพ่วงคันสุดท้ายไม่ถูกต้องตามที่ นสน. แจ้งมา จะต้องระมัดระวังและเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกัณณนฯ อีกครั้ง เพราะอาจมีรถพ่วงที่หลุดไหลตามมา

5. สดข. สดร. ทุกแขวง จะต้องหมั่นอบรมและแนะนำการปฏิบัติงานของ นสน. และ พ.กัณณนฯ ในสังกัดให้ถือปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ รวมทั้งคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด พร้อมข่า เดือนด้วยว่า หากเกิดเหตุอันตรายในกรณีเช่นนี้อีก อาจไม่เป็นผลดีต่อหน้าที่การงานได้

6. จคข.ทุกเขต และ กคร. ให้ตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้เกี่ยวข้องโดยใกล้ชิดด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ฉัง ณ วันที่ / ธันวาคม 2546



(นายสิริ ศิริธัมมาต)

รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านการเดินรถ

รักษารแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ





เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกรถไฟฟ้าทับหรือเฉี่ยวชนถึงแก่ความตาย

ด้วยปรากฏว่า เมื่อเกิดเหตุขบวนรถทับหรือเฉี่ยวชนคนถึงแก่ความตาย หรือพบศพอยู่ในทาง โดยไม่ทราบสาเหตุ พนักงานขับรถมักจะไม่ถือปฏิบัติตาม ขร.2549 ข้อ 320 (2) และ (3) คือ เคลื่อนย้ายศพออกจากทาง เพื่อไม่ให้กีดขวางการเดินรถ แล้วนำขบวนรถเดินทางต่อไป โดยอ้างว่าต้องรอให้พนักงานสอบสวนมาชันสูตรพลิกศพเสียก่อน ซึ่งทำให้ขบวนรถต้องเสียเวลาล่าช้าโดยไม่สมควร

กรณีการเคลื่อนย้ายศพออกจากทาง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือขอทราบแนวทางการปฏิบัติจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติแล้ว ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีหนังสือตอบข้อหารือ ตามหนังสือ ที่ คช 004.6/2259 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2544 ดังแนบ คือ “กรณีการเคลื่อนย้ายศพต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง โดยพยายามรักษาสภาพศพและรายละเอียดคนแห่งรูปคดีไว้ให้มากที่สุดด้วยการถ่ายภาพศพที่อยู่ในที่เกิดเหตุและบันทึกสภาพที่เกิดเหตุไว้ก่อนเคลื่อนย้ายโดยละเอียด เพื่อใช้เป็นหลักฐานสำคัญในการชันสูตรพลิกศพ เสร็จแล้วให้แจ้งพนักงานสอบสวนทราบเพื่อมาดำเนินการตามกฎหมายโดยเร็ว”

ฉะนั้น ในกรณีที่เกิดเหตุขบวนรถทับหรือเฉี่ยวชนคนถึงแก่ความตาย หรือพบศพอยู่ในทาง โดยไม่ทราบสาเหตุ ให้เคลื่อนย้ายศพได้โดยถือปฏิบัติ ดังนี้ :-

1. ให้ปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2549 ข้อ 320 (2) และ (3) โดยเคร่งครัด โดยเฉพาะเอกสาร พยานหลักฐาน เพื่อที่จะทราบว่า ผู้ตายเป็นใคร อยู่ที่ใด สภาพตามร่างกายมีบาดแผลที่ใด ลักษณะของบาดแผลเป็นอย่างไร มีส่วนใดขาดหลุดหรือไม่อย่างไร สภาพเลือดเป็นอย่างไร ฯ ล ฯ
2. ให้จัดทำบันทึกแผนผัง (สเก็ทซ์ภาพ) เบื้องต้นพอสังเขปบริเวณที่พบศพครั้งแรก และบันทึกรายละเอียดสิ่งที่พบเห็นให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เช่น สภาพศพอยู่ในลักษณะใด ตัวอย่างเช่น หากว่าสภาพนอนอยู่ ลักษณะการนอนเป็นอย่างไร (นอนคว่ำ นอนหงาย นอนตะแคง ฯ ล ฯ) และหันศีรษะไปทิศทางใดเป็นต้น เมื่อดำเนินการเสร็จแล้ว ให้ผู้จัดทำบันทึกลงลายมือชื่อพร้อมพยานไว้เป็นหลักฐานในเอกสารดังกล่าวด้วย
3. ในกรณีที่ผู้เกี่ยวข้องมีกล้องถ่ายภาพและหรือสามารถหาดึงไปถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุได้ ก็ให้ถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุและสภาพศพที่พบเห็นครั้งแรกไว้เป็นหลักฐาน และให้บันทึกไว้ด้วยว่า ผู้ใดเป็นคนถ่ายและหรือเป็นผู้เก็บรักษาภาพที่ถ่ายไว้
4. ให้ ศร.ทุกแขวง, สกท., สยช. คัดคำสั่งนี้แจกจ่ายให้ นสน., พ.สัตยาณ, พร., พ.กัณณน ฯ และผู้เกี่ยวข้อง เพื่อถือปฏิบัติต่อไป

5. ให้ จคช. และ กคร. ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ ๒/ พฤษภาคม พ.ศ. 2552



(นายสมหมาย ทับเวช)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินรด

ตั้ง 1. ผศร. กท. นท. ผน. กค. รศ. อน. นว. อค. ฉป. ธบ. ชพ. ทธ. หอ.

2. ผกก. ผยช.

เพื่อทราบและสั่งการให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด.

ตำแหน่ง 3. ผศร. กท. 1, 2, 3, 4 กค. 1, 2 รศ. ขอ. นว. อค. ฉป. หท. ชพ. ทธ. หอ.

เพื่อทราบและติดตามด้วย

“ 4. จคช. 1, 2, 3, 4, 5, กคร.

5. ทชว. ทอผ. ทธฉ. ทอน. ศอศ. อรค. อรบ.

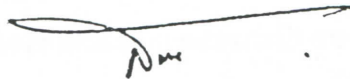
เพื่อทราบ.

ตำแหน่งเรียน วณก.

เพื่อโปรดทราบ และโปรดสั่งการให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติต่อไป.

รองผู้ว่าการฯ (นายประจักษ์ มโนธรรม) ผวค.

เพื่อโปรดทราบ.



(นายสมหมาย ทับเวช)

อคร.

๒/ พ.ศ. 2552



เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย

ด้วยจากการติดตามผลการปฏิบัติงานด้านการเดินรถพบว่าผู้ปฏิบัติงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถบางรายยังไม่ถือปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่ง หรือระเบียบหรือข้อบังคับที่กำหนดไว้ โดยเคร่งครัด ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดเหตุอันตรายขึ้น

พิจารณาแล้วเห็นว่าเพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีเหตุอันตรายเกิดขึ้นจึงกวดขันให้ผู้ที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถถือปฏิบัติ ดังนี้-

1. นายสถานีทางสะดวก (นสน.ทางสะดวก)

1.1 เพื่อป้องกันการผิดพลาดเมื่อได้สั่งการให้ พ.สัญญาณ พ.คุมประแจฯ ขอหรือให้ทางสะดวก, กลับประแจ หรือเตรียมทางให้ขบวนรถเข้าสู่สถานี จะต้องให้ พ.สัญญาณ, พ.คุมประแจฯ ทวนคำสั่งและตอบรับทราบก่อนทุกครั้ง

1.2 ก่อนขอหรือให้ทางสะดวกทุกครั้ง จะต้องตรวจสอบจุดสมุจจกทางสะดวกเพื่อให้ทราบแน่ชัดว่าไม่มีขบวนรถกีดขวางในทางตอนนั้นแล้ว

1.3 การขอหรือให้ทางสะดวกจะต้องสอบถามเลขที่ขบวนรถต่อกันทุกครั้ง

1.4 ห้ามขอหรือให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถไถลวงหน้าเกินกว่า 15 นาทีก่อนขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกคันตอน

1.5 จะต้องบันทึกวัน เดือน ปี เวลาที่ขอและให้ทางสะดวกต่อกัน เลขที่ขบวนรถ เวลาที่ขบวนรถถึงและออกจากสถานีทางสะดวกลงในสมุดจกทางสะดวกในขณะนั้น แล้วลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญทุกๆ ครั้ง และห้ามมิให้เขียนทับหรือขีดแก้ไขข้อความที่บันทึกไว้เป็นอันขาด ถ้าจะแก้ไขให้ใช้หมึกแดงและลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ

1.6 การขอทางสะดวกทางโทรศัพท์ จะต้องกระทำด้วยตนเอง และก่อนที่จะมอบตัวทางสะดวก (แบบ กรฟ.3) ให้กับ พชร. จะต้องขอและได้รับอนุญาตจาก ผสร.แขวงทุกครั้ง และจะต้องบันทึกไว้ในสมุดจกทางสะดวกให้ชัดเจน

1.7 ณ สถานีทางสะดวกคันทางขบวนรถ หรือ สถานีทางสะดวกที่ขบวนรถหยุด นสน.ทางสะดวกต้องให้ทำกิจต่างๆ ณ สถานีทางสะดวกของตนเสร็จเสียก่อน จึงให้ตราทางสะดวก, ตัวทางสะดวก (แบบ กรฟ.3) หรือตัวไม้ได้ทางสะดวก (แบบ กรฟ.4) กับ พชร.ได้

1.8 สำหรับสถานีทางสะดวกที่ใช้เครื่องสัญญาณประจำที่ประเภทไฟฟ้าชนิดไฟสี 3 ท่า เมื่อไม่มีการขอหรือให้ทางสะดวกแล้ว จะต้องปิดสวิทช์ควบคุมเครื่องทางสะดวกไปไว้ในตำแหน่ง "ตอนปิดไม่ให้ทางสะดวก (WITHHOLD)" ทุกครั้ง

1.9 สถานีทางสะดวกที่ ผสร.แขวงกำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) จะต้องมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ให้ พชร., พรร. ทราบโดยมีหลักฐาน และจะต้องแจ้งผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก(แบบ กรฟ.5) กลับไปให้ ผสร.แขวง ทราบทุกครั้ง

1.10 เมื่อเครื่องตราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวก และหรือสัญญาณประจำที่ชำรุด ขัดข้องใช้การไม่ได้จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการแก้ไขโดยเร็ว

1.11 เมื่อมีความจำเป็นต้องทำลายตราเครื่องตราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวก และหรือสัญญาณต่างๆ จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการพิจารณาให้ใหม่ พร้อมลงบันทึกการทำลายตราลงไว้ในสมุดบันทึกการทำลายตราประจำสถานีให้เรียบร้อยทุกครั้ง

1.12 ต้องออกรับและปล่อยขบวนรถทุกขบวน และสังเกตด้วยว่าขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีเครื่องหมายท้ายขบวนรถหรือไม่ ถ้าไม่มีต้องรีบจัดการป้องกันอันตรายและแจ้งเหตุไปยังสถานีทางสะดวกข้างหน้าเพื่อหยุดขบวนรถและสอบสวน และสถานีทางสะดวกข้างหลังเพื่อสอบสวนด้วย

2. พนักงานสัญญาณ (พ.สัญญาณ)

2.1 เมื่อ นสน.ทางสะดวก สั่งการให้ขอหรือให้ทางสะดวก, กลับประแจ หรือ เครื่องหมายให้ขบวนรถเข้าสู่สถานี จะต้องทวนคำสั่งและตอบรับทราบกับ นสน.ทางสะดวกทุกครั้ง

2.2 ก่อนขอหรือให้ทางสะดวก จะต้องขอและได้รับอนุญาตจาก นสน.ทางสะดวก ทุกครั้ง (ยกเว้นหอสัญญาณจิตรลดา ซึ่งเป็นหอสัญญาณที่มีเขตโดยเฉพาะ ซึ่ง ไม่อยู่ร่วมกับเขตสถานีอื่นใด พ.สัญญาณ จึงทำหน้าที่ นสน.ทางสะดวกได้)

2.3 เมื่อมีความจำเป็นต้องทำลายตราเครื่องตราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวก และหรือสัญญาณต่างๆ จะต้องรายงานให้ นสน.ทางสะดวกทราบ เพื่อออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการพิจารณาให้ใหม่ พร้อมลงบันทึกการทำลายตราลงไว้ในสมุดบันทึกการทำลายตราประจำหอสัญญาณให้เรียบร้อยทุกครั้ง

2.4 หอสัญญาณที่ใช้เครื่องสัญญาณประจำที่ประแจกลไฟฟ้าชนิดไฟสี 3 ท่า เมื่อไม่มีการขอหรือให้ทางสะดวกแล้ว จะต้องปิดสวิทช์ควบคุมเครื่องทางสะดวกไปไว้ในตำแหน่ง “คอนปีคไม่ให้ทางสะดวก (WITHHOLD)” ทุกครั้ง

2.5 ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน.ทางสะดวก ที่สั่งการโดยชอบด้วยคำสั่ง หรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้

3. พนักงานดับเปลี่ยน (พ.ดับเปลี่ยน)

3.1 ห้ามมิให้ทำการดับเปลี่ยนรถด้วยอาการกระแทกกัน โดยแรงเกินไป หรือด้วยความสะเพร่าซึ่งอาจเป็นเหตุถึงเสียชีวิต

3.2 ในการทำดับเปลี่ยนรถ ให้ใช้สัญญาณมือเฉพาะในการทำดับเปลี่ยนเท่านั้น และสำหรับเครื่องรับ - ส่งวิทยุคมนาคม ให้ใช้เป็นการเตือนให้ พชร. คอยระมัดระวังที่จะรับสัญญาณมือซึ่งจะแสดงต่อไป

3.3 ก่อนทำการดับเปลี่ยนรถทุกครั้ง จะต้องจัดทำแผนการทำดับเปลี่ยน แล้วแจ้งให้ พชร. และ พ.สัญญาณ ทราบโดยละเอียด เพื่อป้องกันการผิดพลาด

3.4 ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน.ทางสะดวก ที่สั่งการ โดยชอบด้วยคำสั่ง หรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้

4. พนักงานกันถนน (พ.กันถนนฯ)

4.1 ในเวลาปฏิบัติงานตามหน้าที่ต้องอยู่ประจำหน้าที่ตลอดเวลา และห้ามมิให้บุคคลภายนอกเข้ามาอยู่ในชั้นเครื่องกันถนนฯ หรือให้ผู้แทนเข้ามาทำการแทนโดยไม่ได้รับอนุญาตจาก นสน. โดยเด็ดขาด

4.2 ต้องคอยแชะและคู่ร่องซึ่งอยู่ระหว่างรางกับสิ่งซึ่งกันกริปล้อ อย่าให้มีสิ่งใดมาแทรกหรืออุดก่อนที่ขบวนรถจะเดินผ่านทุกครั้ง

4.3 ขณะออกรับขบวนรถ ต้องสังเกตด้วยว่า

ก. ขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้นกับรถพ่วงในขบวนรถหรือไม่ เช่น มีควันไฟ หรือเปลวไฟ ซึ่งแสดงว่ามีรถเพลาร้อน หรือห้ามล้อจับตาย, มีอุปกรณ์ส่วนหนึ่งส่วนใดของรถพ่วงผิดปกติ หรือหลุดลากไปกับทางเป็นต้น เมื่อพบเห็นจะต้องรีบแจ้งให้กับ นสน., นยส. หรือ พ.สัญญาณ ทราบทันที เพื่อจัดการป้องกันเหตุอันตราย พร้อมบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นลงไว้ในสมุดรับแจ้งเวลาขบวนรถประจำชั้นเครื่องกันถนนฯ พร้อมชื่อผู้รับแจ้งและลงนามกำกับไว้ แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

ข. ขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีเครื่องหมายท้ายขบวนรถหรือไม่ ถ้าไม่มีต้องเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกันถนนอีกครั้ง เพราะอาจมีรถพ่วงที่หลุดไหลตามมาได้ แล้วแจ้งให้ นสน. ทางสะดวกทราบโดยเร็ว พร้อมบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นลงไว้ในสมุดรับแจ้งเวลาขบวนรถประจำชั้นเครื่องกันถนนฯ พร้อมชื่อผู้รับแจ้งและลงนามกำกับไว้ แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

4.4 ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน. ทางสะดวก ที่สั่งการ โดยชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้

5. พนักงานรักษารถ (พรร.)

5.1 ก่อนขบวนรถออกจากสถานีต้นทาง จะต้องจัดให้มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถให้ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ เพราะเครื่องหมายท้ายขบวนรถมีไว้เพื่อแสดงให้ นสน., พ.สัญญาณ และ พ.กันถนนฯ ทราบได้ว่า รถพ่วงในขบวนรถมีครบถ้วน

5.2 ก่อนขบวนรถจะออกจากสถานีต้นทาง จะต้องตรวจสอบและทดลองเครื่องบอกเหตุอันตรายที่มีใช้อยู่ในขบวนรถว่าใช้การได้สะดวกเรียบร้อยหรือไม่ พร้อมบันทึกผลการตรวจและทดลองนี้ลงไว้ในรายงานประจำวัน (แบบ 87) ทุกครั้ง

5.3 เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ให้ใช้เครื่องบอกเหตุอันตราย แต่ถ้าในขบวนรถไม่มีเครื่องบอกเหตุอันตราย ก็ให้ส่งห้ามล้อแล้วผ่นหลายๆ ครั้ง เพื่อเตือนให้ พxr. รู้ว่า มีเหตุการณ์ผิดปกติเกิดขึ้น

5.4 เมื่อมีการหลีกขบวนรถ โดยเฉพาะขบวนรถที่มีความยาวมาก จะต้องระมัดระวังและตรวจสอบด้วยว่า ท้ายขบวนรถได้เข้าหยุดอยู่ภายในหลักปลอดภัยแล้วหรือไม่ เพื่อไม่ให้ขบวนรถต้องเบียดกัน

6. พนักงานควบคุมการเดินรถแขวง (ผคร.แขวง)

6.1 การสั่งเปลี่ยนหลักแต่ละครั้ง ต้องให้ นสน.ทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันแต่เดิม, นสน.ทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ และ นสน.ทางสะดวกที่ ผคร.กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก ได้รับทราบและทวนคำสั่งกับ ผคร. แล้ว จึงจะถูกต้องและเป็นการสั่งเปลี่ยนหลักที่สมบูรณ์

6.2 สถานีทางสะดวกที่ ผคร.กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก จะต้องเป็นสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถกำหนดจะต้องหยุดเป็นครั้งสุดท้ายก่อนถึงสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันแต่เดิม และสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันใหม่

6.3 เนื่องจากอำนาจหน้าที่รับผิดชอบของ ผคร. มีเฉพาะในพื้นที่ควบคุมการเดินรถแขวงคน การสั่งเปลี่ยนหลักแต่ละครั้ง จะต้องสั่ง นสน.ทางสะดวกในพื้นที่ควบคุมการเดินรถแขวงคนเท่านั้น ห้ามสั่งข้ามแขวงเพราะจะทำให้การสั่งเปลี่ยนหลักไม่สมบูรณ์ และยากต่อการติดตามผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก

6.4 หากสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันใหม่เป็นสถานีทางสะดวกต้นแขวงหรือปลายแขวงควบคุมการเดินรถ จะต้องสั่งการให้ นสน.ทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลัก จัดการป้องกันอันตราย โดยส่งพนักงานพร้อมด้วยธงแดง หรือ โคมไฟแดงออกไปแสดงที่หลักเขตสถานี หรือสัญญาณเข้าเขตนอก หรือสัญญาณเข้าเขตใน (เมื่อไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอก) ทางด้านที่ขบวนรถยังไม่ได้รับมอบใบเปลี่ยนหลักมาก่อน เพื่อมอบใบเปลี่ยนหลักให้กับ พขร. โดยมีหลักฐาน

6.5 เมื่อมีการสั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถที่มีความยาวใกล้เคียงกับทางหลักของสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ จะต้องแจ้งความยาวของขบวนรถที่จะหลักกันให้ นสน.ทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ทราบด้วย เพื่อเพิ่มความระมัดระวังในการกลับประแจหรือเครื่องดครง

7. ให้ สดช. สดร. จดข. อบรม แนะนำ กวดขัน และติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชาให้ถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด หากพบผู้ใดละเลยหรือฝ่าฝืนไม่ถือปฏิบัติ ให้พิจารณาโทษตามควรแก่กรณีทุกราย

สำหรับ กคร. ให้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถอีกทางหนึ่ง โดยเฉพาะการปฏิบัติงานของ ผคร.แขวง หากพบว่าการปฏิบัติที่ไม่ชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้ ให้รีบดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว พร้อมรายงานให้ฝ่ายการเดินรถทราบ ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2552


(นายสมหมาย ทับเวช)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ





คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ. 2 / คร. 2 / 160

เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย

ด้วยเมื่อวันที่ 05 ธันวาคม 2553 ผศร.กท.1 สั่งให้ขบวน 721 หลีกกับขบวน 976 ที่สถานีบางบำหรุ ขณะขบวน 976 หยุดรับส่งผู้โดยสารอยู่ในทางล่องของสถานีบางบำหรุ ขบวน 721 ออกจากสถานีชุมทางบางซื่อ 2 เคนในทางขึ้น พชร.ได้นำขบวนรถฝ่ายสัญญาณประจำที่ชนิดหลักเขตสถานี เข้ามาหยุดได้ที่ประแจเลขที่ 101B ซึ่งอยู่ในท่าทางตรง (ทางล่อง) เป็นเหตุให้รถจักรดีเซลรีดประแจเลขที่ 101B ทำ ให้ประแจเลขที่ 101B ชำรุดเสียหาย และเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2553 ขบวนรถนำเที่ยวเชื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ที่ 926 (โคกสูง-กรุงเทพ) ทำการโคยรถจักรดีเซลเลขที่ 4531 ความยาว 10 โบกี้ ขบวนรถเดินในทางประธานล่องได้วิ่งฝ่ายสัญญาณออกของสถานีรังสิตในขณะที่แสดงท่าห้าม และวิ่งฝ่ายสัญญาณเข้าและสัญญาณออกของสถานีคอนเมือง (ไม่หยุดขบวนรถที่สถานีรังสิตและสถานีคอนเมืองให้เป็นไปตาม ปคร.) ขบวนรถหยุดได้ที่ สทล. 20/5-6 ระหว่างสถานีคอนเมือง-หลักสี่ ผู้เกี่ยวข้องได้ประสานและสั่งการให้ปิดเครื่องกันถนนฯ สามารถป้องกันเหตุอันตรายไว้ได้

ฉะนั้น เพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีเหตุอันตรายเกิดขึ้น และ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินรถ จึงกวดขันให้ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถถือปฏิบัติตามคำสั่ง ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ โดยเคร่งครัด ดังนี้.-

1. นายสถานี และ พนักงานรักษารถ ต้องรับผิดชอบร่วมกัน ตรวจจำนวนหน่วยลากจูง และความยาวของขบวนรถให้มีจำนวนไม่เกินกำลังลากจูงของรถจักรที่ได้กำหนดไว้และให้พนักงานรักษารถต้องแจ้งจำนวนหน่วยลากจูงและความยาวของขบวนรถตามความเป็นจริงให้พนักงานขับรถทราบ โดยบันทึกลงในรายงานประจำวันของพนักงานขับรถ แล้วลงนามกำกับไว้เป็นหลักฐาน ตลอดถึงการรับรถเพิ่มหรือปลดรถออกระหว่างทางด้วย (ตาม ขคร.2549 ข้อ 154)

2. นายสถานีต้องประสานงานและสั่งการให้พนักงานขับรถนำรถจักรเข้าเทียบขบวนให้เสร็จก่อนจะถึงกำหนดขบวนรถออกไม่น้อยกว่า 20 นาที เพื่อให้มีเวลาทำการทดลองเครื่องห้ามล้อและตรวจความเรียบร้อยของขบวนรถ (ตาม ขคร.2549 ข้อ 157)

3. นายสถานีและพนักงานรักษารถต้องรับผิดชอบร่วมกันตรวจดูการต่อท่อห้ามล้อ เครื่องห้ามล้อให้มีอยู่ครบถ้วนตามอัตราสำหรับขบวนรถและทางตอนนั้นๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ ตรวจดูทวารลมท่อห้ามล้อขบวนรถและทวารลิ้นบังคับการเครื่องห้ามล้อ (ถ้ามี) ให้อยู่ในท่าที่ถูกต้องและให้พยายามจัดรถซึ่งมีเครื่องห้ามล้ออยู่ห่างกันเป็นระยะตามกำหนดตลอดขบวน (ตาม ขคร.2549 ข้อ 158)

4. เมื่อนายสถานีคันทางได้จัดรถเข้าขบวนเรียบร้อยแล้ว ก่อนที่ขบวนรถจะออกเดิน พนักงานรักษารถจะต้องตรวจดูเข็มเครื่องแสดงแรงลมห้ามล้อในรถของคนว่าได้ขึ้นถึงขีดที่จะใช้การได้ดี แล้วหรือยัง (ตาม ขคร.2549 ข้อ 159)

5. ก่อนที่ขบวนรถจะเดินเข้าสู่ทางตอนที่เป็นภูเขา พนักงานรักษารถกับพนักงานขับรถต้องรับผิดชอบร่วมกันตรวจและทดลองให้เป็นที่พอใจว่าเครื่องห้ามล้อทุกเครื่องในขบวนรถนั้นมีลักษณะมั่นคง ใช้การได้ดี เมื่อเห็นว่าเครื่องห้ามล้อรถคันใดไม่มั่นคงหรือชำรุดจำเป็นต้องซ่อมทันที ถ้านารถคันนี้ไปด้วยจะไม่ปลอดภัยแล้ว ก็ต้องแจ้งให้นายสถานีปลดรถออกจากขบวนตามความจำเป็นเสีย (ตาม ขคร.2549 ข้อ 160)

6. เมื่อขบวนรถต้องจอดอยู่ในทางลาดชันทุกแห่ง พนักงานรักษารถกับพนักงานขับรถต้องรับผิดชอบร่วมกันจัดการลงห้ามล้อรถไว้ให้มั่นคง หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งอย่าให้ขบวนรถเลื่อนไหลได้ (ตาม ขคร.2549 ข้อ 161)

7. เมื่อขบวนรถเดินในทางที่ลาดชัน ถ้าในขบวนรถนั้นมีเครื่องห้ามล้อมือด้วยแล้ว พนักงานรักษารถจะต้องใช้เครื่องห้ามล้อมือช่วยพนักงานขับรถเพื่อให้ขบวนรถนั้นเดินโดยใช้ความเร็วไม่เกินพิกัดที่ได้กำหนดไว้ และเพื่อให้การลงห้ามล้อได้ผลดีและปลอดภัย ครั้งแรกการลงห้ามล้อให้ดึงพอดีแล้วผ่อนน้อย ๆ พอให้ล้อรถหมุนได้ ทำเช่นนี้หลาย ๆ ครั้ง จนกว่าขบวนรถจะหยุดหรือจนกว่าจะได้รับสัญญาณว่าให้คลายห้ามล้อได้ (ตาม ขคร.2549 ข้อ 161)

8. ก่อนที่ขบวนรถจะออกเดิน พนักงานรักษารถต้องเป็นผู้รับผิดชอบทดลองเครื่องบอกเหตุอันตรายให้ใช้การได้สะดวกเรียบร้อยด้วย (ตาม ขคร.2549 ข้อ 162)

9. ที่ทางหลักและทางตันทุกแห่งมีหลักปลอดภัยปักไว้ ห้ามไม่ให้จรถใด ๆ ทั้งไว้โดยให้หัวรถหรือท้ายรถล้ำหลักปลอดภัยออกไปทางประแจ ซึ่งเป็นการกีดขวางแก่การเดินรถในทางที่ใกล้เคียง (ตาม ขคร.2549 ข้อ 177)

10. พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถผู้ซึ่งประจำอยู่ในขบวนรถเดียวกันจะต้องส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนต่อกัน ตามระเบียบด้วย (ตาม ขคร.2549 ข้อ 163)

11. ถ้าในขบวนรถใดมีเครื่องบอกเหตุอันตรายติดต่อกะหว่างพนักงานรถพ่วงกับพนักงานขับรถ เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ให้พนักงานรถพ่วงใช้เครื่องบอกเหตุอันตราย ถ้าในขบวนรถนั้นไม่มีเครื่องบอกเหตุอันตรายก็ให้ลงห้ามล้อแล้วผ่อน โดยกระทำเช่นนี้หลาย ๆ ครั้ง เพื่อให้พนักงานขับรถรู้สึกได้ว่ามีเหตุการณ์ผิดปกติ ทั้งนี้ให้พนักงานรถพ่วงแสดงสัญญาณเมื่อประกอบด้วยในเมื่อสามารถกระทำได้ (ตาม ขคร. 2549 ข้อ 161)

12. สถานีใดที่ไม่มีหน่วยงานของฝ่ายการช่างกลหรือเป็นสถานีที่เป็นจุดลงพักรถทำขบวนของพนักงานรถจักร ให้ นสน. ตรวจสอบและดูแลการลงนามของพนักงานรถจักรก่อนการไปปฏิบัติหน้าที่ทำขบวนด้วย (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 208 ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2541)

13. ให้ นสน. ทุก ๆ สถานี สังเกตดูความพร้อมของพนักงานรถจักรขณะทำขบวนด้วยว่าอยู่ในสภาพปกติหรือไม่ ถ้าสังเกตเห็นว่าพนักงานขับรถอยู่ในสภาพผิดปกติ ห้ามมิให้ นสน. ปลอ่ยขบวนรถออกไป (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / อส. 16 / 632 ลงวันที่ 25 สิงหาคม 2541)

14. ในกรณีขบวนรถวิ่งอยู่ในตอนด้วยความเร็วผิดปกติ ให้ พร. ติดต่อกาานีหน้าเพื่อหยุดขบวนรถด้วย (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / อส. 16 / 632 ลงวันที่ 25 สิงหาคม 2541)

15. เพื่อป้องกันการผิดพลาดเมื่อนายสถานีทางสะดวกได้สั่งการให้ พ.สัญญาณ หรือ พ.คุมประแฯ ขอหรือให้ทางสะดวก , กลับประแฯ หรือ เตรียมทางให้ขบวนรถเข้าสู่สถานี จะต้องให้ พ.สัญญาณ หรือ พ.คุมประแฯ ทวนคำสั่งและตอบรับทราบก่อนทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

16. ก่อนขอหรือให้ทางสะดวกทุกครั้ง จะต้องตรวจสอบจุดจกทางสะดวกเพื่อให้ทราบแน่ชัดว่าไม่มีขบวนรถกีดขวางในทางตอนนั้นแล้ว (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

17. การขอหรือให้ทางสะดวกจะต้องสอบถามเลขที่ขบวนรถต่อกันทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

18. ห้ามขอหรือให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถไคล่วงหน้าเกินกว่า 15 นาทีก่อนขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกต้นตอน (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

19. จะต้องบันทึก วัน เดือน ปี เวลาที่ขอและให้ทางสะดวกต่อกัน เลขที่ขบวนรถ เวลาที่ขบวนรถถึงและออกจากสถานีทางสะดวก ลงไว้ในสมุดจกทางสะดวกในขณะนั้น แล้วลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญทุก ๆ ครั้ง และห้ามมิให้เขียนทับหรือขีดแก้ข้อความที่บันทึกไว้เป็นอันขาด ถ้าจะแก้ไขหมึกแดงและลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

20. การขอทางสะดวกทางโทรศัพท์ จะต้องกระทำด้วยตนเอง และก่อนที่จะมอบตัวทางสะดวก (แบบ กรฟ.3) ให้กับ พxr. จะต้องขอและได้รับอนุญาตจาก ผคร.แขวงทุกครั้ง และจะต้องบันทึกไว้ในสมุดจกทางสะดวกให้ชัดเจน (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

21. ณ สถานีทางสะดวกต้นทางขบวนรถ หรือ สถานีทางสะดวกที่ขบวนรถหยุด นสน. ทางสะดวกต้องให้ทำกิจต่าง ๆ ณ สถานีทางสะดวกของคนเสร็จเสียก่อน จึงให้ตราทางสะดวก , ตัวทางสะดวก (แบบ กรฟ.3) หรือ ตัวไม้ได้ทางสะดวก (แบบ กรฟ.4) กับ พxr. ได้ (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร. 2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

22. สำหรับสถานีทางสะดวกที่ใช้เครื่องสัญญาณประจำที่ประเภทไฟฟ้าชนิดไฟสี 3 ทำเมื่อไม่มีการขอหรือให้ทางสะดวกแล้ว จะต้องปิดสวิทช์ควบคุมเครื่องทางสะดวกไปไว้ในตำแหน่ง “ ตอนปิดไม่ให้ทางสะดวก (WITHHOLD)” ทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

23. สถานีทางสะดวกที่ ผคร.แขวง กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) จะต้องมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ให้ พxr. พร.ทราบ โดยมีหลักฐาน และจะต้องแจ้งผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) กลับไปให้ ผคร.แขวง ทราบทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

24. เมื่อเครื่องตราทางสะควก , เครื่องทางสะควก และหรือสัญญาณประจำที่ ชำรุดชัดเจน ใช้การไม่ได้ จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการแก้ไขโดยเร็ว (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

25. เมื่อมีความจำเป็นต้องทำลายตราเครื่องตราทางสะควก , เครื่องทางสะควก และเครื่องสัญญาณต่าง ๆ จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการตราให้ใหม่ พร้อมลงบันทึกการทำลายตราลงในสมุดบันทึกการทำลายตราประจำสถานีให้เรียบร้อยทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

26. ต้องออกรับและปล่อยขบวนรถทุกขบวน และสังเกตด้วยว่าขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีเครื่องหมายท้ายขบวนรถหรือไม่ ถ้าไม่มีต้องรีบจัดการป้องกันอันตรายและแจ้งเหตุไปยังสถานีทางสะควกข้างหน้าเพื่อหยุดขบวนรถและสอบสวน และสถานีทางสะควกข้างหลัง เพื่อสอบสวนด้วย (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

27. การทำสับเปลี่ยน ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนด้วยอาการกระแทกกันโดยแรงเกินไป หรือด้วยความสะเพร่าซึ่งอาจเป็นเหตุถึงเสียหาย (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

28. ในการทำสับเปลี่ยนรถ ให้ใช้สัญญาณมือเฉพาะในการทำสับเปลี่ยนเท่านั้น และสำหรับเครื่องรับ-ส่ง วิทยุคมนาคม ให้ใช้เป็นการเตือนให้ พชร. กอระมักระวังที่จะรับสัญญาณมือซึ่งจะแสดงต่อไป (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

29. ก่อนทำการสับเปลี่ยนทุกครั้ง จะต้องจัดทำแผนการทำสับเปลี่ยน แล้วแจ้งให้ พชร. และ พ.สัญญาณ ทราบโดยละเอียด เพื่อป้องกันการผิดพลาด (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

30. สำหรับพนักงานกั้นถนน ขณะออกรับขบวนรถต้องสังเกตด้วยว่า ขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้นกับรถพ่วงในขบวนรถหรือไม่ เมื่อพบเห็นจะต้องรีบแจ้งให้กับ นสน. หรือ พ.สัญญาณ ทราบทันที กับให้สังเกตด้วยว่าขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีเครื่องหมายท้ายขบวนรถหรือไม่ ถ้าไม่มีต้องเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกั้นถนนอีกครั้ง เพราะอาจมีรถพ่วงที่หลุดไหลตามมาได้ แล้วแจ้งให้ นสน. ทางสะควก ทราบโดยเร็ว (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

31. สำหรับ พชร. ก่อนขบวนรถออกจากสถานีด้านทาง จะต้องจัดให้มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถให้ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ เพราะเครื่องหมายท้ายขบวนรถมิไว้เพื่อแสดงให้ นสน., พ.สัญญาณ และ พ.กั้นถนน ทราบได้ว่า รถพ่วงในขบวนรถมีครบถ้วนหรือไม่ (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

32. เมื่อมีการหลีกขบวนรถ โดยเฉพาะขบวนรถที่มีความยาวมาก นสน. และ พชร. จะต้องระมัดระวังและตรวจสอบด้วยว่า ท้ายขบวนรถได้เข้ามาหยุดอยู่ภายในหลักปลอดภัยแล้วหรือไม่ เพื่อไม่ให้ขบวนรถต้องเบียดกัน (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

33. สำหรับพนักงานควบคุมการเดินรถ (ผคร.) เมื่อจะต้องสั่งการเปลี่ยนหลักขบวนรถ จะต้องถือปฏิบัติตาม ขคร.2549 ข้อ 331และคำสั่งทั่วไป ที่ ก.240/3152 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2551 โดยเคร่งครัด (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 281 ลงวันที่ 11 มกราคม 2550)

34. เมื่อจะต้องสั่งการเปลี่ยนหลักขบวนรถ ในกรณีที่มีเหตุผิดปกติ เช่น สถานีที่ขบวนรถจะต้องเดินเข้าไปหลักนั้นไม่อยู่ในลักษณะที่จะหลักขบวนรถได้ตามปกติ จะต้องสั่งการให้ นสน. ทางสะดวกที่กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก บันทึกแจ้งเหตุการณ์ผิดปกติพร้อมความต้องการจะให้ พชร. ปฏิบัติตามมอบให้กับ พชร. , พรร. ทราบโดยแนชัคและมีหลักฐาน พร้อมบันทึกการสั่งการลงไว้ในผังควบคุมการเดินรถประจำวันด้วย (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 281 ลงวันที่ 11 มกราคม 2550)

35. เมื่อได้อนุญาตให้ นสน.ทางสะดวก มอบตัวทางสะดวก (กรฟ.3) หรือตัวไม่ได้ทางสะดวก (กรฟ.4) แล้ว จะต้องบันทึกไว้ในผังควบคุมการเดินรถประจำวันทุกครั้ง (ตาม ขคร.2549 ข้อ 67 และ ข้อ 89)

36. สำหรับนายสถานีทางสะดวก (นสน.ทางสะดวก) เมื่อได้รับคำสั่งเปลี่ยนหลักจาก ผคร. จะต้องถือปฏิบัติตาม ขคร.2549 ข้อ 331 กล่าวคือ การมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ให้กับพนักงานขับรถ และพนักงานรักษารถ นายสถานีทางสะดวกจะต้องมอบโดยมีหลักฐานการมอบทุกครั้ง (ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก. 240 / 3152 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2551)

37. หากพนักงานขับรถ , ช่างเครื่อง หรือ พนักงานรักษารถ ไม่ลงนามรับมอบ หรือ ลงนามรับมอบแต่อ่านชื่อไม่ออกและมิได้เขียนชื่อ นามสกุลด้วยตัวบรรจงไว้ในวงเล็บให้อ่านได้ชัดเจนให้ทั้กั้ว และ หากพนักงานขับรถ , ช่างเครื่อง หรือ พนักงานรักษารถ ยังไม่ยอมดำเนินการให้เรียบร้อย ให้ปล่อยขบวนรถออกจากสถานีไปได้เพื่อมิให้ขบวนรถต้องล่าช้าเพิ่ม แล้วสอบถามชื่อพนักงานขับรถ , ช่างเครื่อง หรือ พนักงานรักษารถ นั้น จากพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง เพื่อบันทึกไว้ในสมุดมอบใบเปลี่ยนหลัก แล้วรายงานพร้อมแนบหลักฐานการรับมอบใบเปลี่ยนหลักนั้นให้ผู้บังคับบัญชาทราบในโอกาสแรกต่อไป (ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก. 240 / 3152 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2551)

38. เมื่อมีการสั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถที่มีความยาวใกล้เคียงกับทางหลักของสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักใหม่ จะต้องแจ้งความยาวของขบวนรถที่จะหลักกัน ให้ นสน.ทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ทราบด้วย เพื่อเพิ่มความระมัดระวังในการกลับประแจหรือเครื่องดครง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

39. ในเวลาปฏิบัติงานตามหน้าที่พนักงานทุกคนต้องอยู่ประจำหน้าที่ตลอดเวลา (ตาม ขคร. 2549 ข้อ 180)

40. พ.สัญญาณ , พ.คุมประแจ , พ.สับเปลี่ยน , พ.กั้นถนนฯ ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่งไว้สน. ทางสะดวก ที่สั่งการ โดยชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบหรือข้อบังคับที่กำหนดไว้ (ตาม ขคร.2549 ข้อ 180)

41. ห้ามไม่ให้พนักงานประจำขบวนรถ หรือ พนักงานประจำสถานี เสพสุราเมรัย หรือ ของมึนเมาในระหว่างเวลาซึ่งอยู่ในหน้าที่เป็นอันขาด หรือ จะเสพนอกเวลาทำงาน แต่มีมึนเมาในระหว่างทำการตามหน้าที่นี้ไม่ได้เช่นเดียวกัน ซึ่งตามประมวลการลงโทษฯ พ.ศ.2547 และ ข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ 3.5 ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2537 กำหนดโทษไว้ให้ไล่ออกจากงาน และ ผู้บังคับบัญชาระดับใกล้ชิดพนักงานซึ่งมีหน้าที่ปกครองกำกับดูแลการปฏิบัติงานของพนักงานนั้นอาจจะถูก พิจารณาโทษด้วย (ตาม ขคร.2549 ข้อ 181)

42. การอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีในทางที่มีสิ่งกีดขวางภายในย่านสถานี ต้องให้ขบวนรถหยุดหนึ่งที่สัญญาณเข้าเขตใน หรือ สัญญาณเข้าเขตนอก (ถ้ามี) หรือ หลักเขตสถานี (เมื่อไม่มีทั้งสัญญาณเข้าเขตในและสัญญาณเข้าเขตนอก) เสียก่อน แล้วจึงจะแสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) สำหรับสถานีที่ติดตั้งไฟคอต (Track Circuit) ต้องให้ขบวนรถเข้าสู่สถานีในทางที่ไม่มีสิ่งกีดขวางก่อน แล้วจึงทำสับเปลี่ยนเข้าไปในทางที่มีสิ่งกีดขวางต่อไปได้ (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ. 2 / คร.2 / 037 ลงวันที่ 22 มี.ค.2553

43. ให้ สดช. , สดร. , จดช. , พดร.10 อบรม , แนะนำ , กวดขัน และ ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชาในสังกัดให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด และหากพบผู้ใดละเลยหรือฝ่าฝืนไม่ถือปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งนี้ ให้สอบสวนและพิจารณาโทษตามควรแก่กรณีทุกราย

44. ให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ ๒๔ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๔



(นายนรินทร์ จันทรเดชา)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ