



คู่มือ

การจัดการเดินขบวนรถตัวอย่างให้มีประสิทธิภาพด้านเวลา
โดยพนักงานต้นแบบ (Role model)



กลุ่มพนักงานควบคุมการเดินรถ (ผคร.)

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
ที่มา : องค์ความรู้จากพนักงานต้นแบบ (พนักงานควบคุมการเดินรถ : ผคร.)	3
ขั้นตอนการปฏิบัติงานสำหรับพนักงานควบคุมการเดินรถ	4
- Check list การรับมอบเวร และการปฏิบัติงานประจำวัน	5
- Check list อำนาจการอนุญาตโดย ผคร.	5
- Check list การบันทึกในผังควบคุมการเดินรถ	6
- Check list อำนาจในการประกาศและสั่งการโดย ผคร.	7
- Check list เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้องและคืนดี	7
- Check list การส่งเปลี่ยนหลัก	8
- Check list การประกาศปิด-เปิดทาง กรณีไม่ฉุกเฉิน	9
- Check list กรณีรถจักรชำรุดในเขตสถานี	9
- Check list กรณีรถจักรชำรุดระหว่างทางและ กีดขวางการเดินรถ	10
- Check list กรณีรถพ่วงในขบวนชำรุด	10
- Check list กรณีทางชำรุดขบวนรถไม่สามารถผ่านไปมาได้	11
- Check list กรณีขบวนรถตกราง, ขบวนรถชนยานพาหนะ ที่ถนนผ่านเสมอระดับทาง	12
แผนภูมิการแจ้งเหตุอันตราย	13
แนวทางปฏิบัติงานของพนักงานต้นแบบ (Role model) สำหรับขบวนรถเชิงพาณิชย์รุ่นใหม่ 115 คันและขบวนรถ U20 ของกลุ่มพนักงานควบคุมการเดินรถ (ผคร.)	14
การควบคุมเดินรถในพื้นที่เสี่ยงภัย 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้	16

องค์ความรู้จากพนักงานต้นแบบ (Role model)

ที่มา

ตามบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีบัญชี 2560 ระหว่างสำนักงานนโยบายรัฐวิสาหกิจกับการรถไฟฯ ได้กำหนดเกณฑ์วัดการดำเนินงาน ระดับความสำเร็จในการดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารเวลาเดินรถ ดังนี้

1. วัดประสิทธิภาพการบริหารเวลาขบวนรถตัวอย่างประกันเวลา (ขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์รุ่นใหม่และขบวนรถสินค้าที่ใช้หัวรถจักรรุ่นใหม่ (20 ต้น/เพลา)

2. วัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารเวลาเดินรถผ่านการจัดการองค์ความรู้ (KM)

โดยที่การรถไฟฯ จะต้องทำการคัดเลือกพนักงานต้นแบบ (Role model) ที่มีผลปฏิบัติงานที่เป็นเลิศ ซึ่งจะช่วยให้การรถไฟฯ เรียนรู้เทคนิคและองค์ความรู้จากพนักงานต้นแบบกลุ่มดังกล่าวไปถ่ายทอดสู่พนักงานอื่นๆ เพื่อจะได้ปรับใช้ในการเดินรถขบวนอื่นๆ ต่อไป

ขั้นตอนการปฏิบัติงาน สำหรับพนักงานควบคุมการเดินรถ

งานควบคุมการเดินรถ เป็นงานที่มีความสำคัญต่อการเดินรถ เพราะในการเดินรถหากไม่มีการควบคุม, ติดตามและเร่งรัดการเดินขบวนรถ แล้ว การเดินรถจะเกิดความล่าช้าไม่เป็นไปตามเวลาที่กำหนดไว้ เช่นเดียวกัน พนักงานควบคุมการเดินรถ ซึ่งเป็นผู้ที่ทางการได้กำหนดหน้าที่ให้คอย ควบคุม ติดตามและสั่งการเร่งรัดขบวนรถในพื้นที่ควบคุมของตน เพื่อให้ ขบวนรถต่าง ๆ เหล่านั้นเดินได้ตามเวลาที่กำหนดไว้

Check list การรับมอบเวร และการปฏิบัติงานประจำวัน พนักงานต้นแบบ

รายการ	มี	ไม่มี
มารับมอบเวรก่อนเวลาปฏิบัติงานไม่น้อยกว่า 30 นาที		
ตรวจสอบและลงนามในสมุดรับมอบเวรต่อกัน		
ขบวนรถพิเศษมีเดิน ขบวนรถงดเดิน ขบวนรถตกค้าง		
ประกาศเดินรถแทรกแซง		
มีสัญญาณประจำที่สถานีใดขัดข้อง		
ประกาศปิดทาง		
ขบวนรถมีรับ - ปลดรถพ่วงที่ใดหรือไม่		
สถานีใดมีรถจอดขวางทางหลัก งดหลักหรือไม่		
งานที่ยังไม่เสร็จหรือเพิ่งเริ่ม แต่ยังไม่มีการสั่งงาน		
เหตุการณ์ผิดปกติใด ๆ		
เรื่องใด ๆ ที่เห็นว่าผู้รับมอบเวรควรทราบ		

Check list การรับมอบเวอร์ และการปฏิบัติงานประจำวัน
พนักงานต้นแบบ

รายการ	ปฏิบัติ
สอบถามความล่าช้าของขบวนรถที่เกี่ยวข้องจาก ผคร. แขวง ข้างเคียง	
แจ้ง นสน. ในพื้นที่ควบคุมทราบ เมื่อขบวนรถโดยสารล่าช้า ตั้งแต่ 30 นาทีขึ้นไป	
ประสานกับ ผคร. แขวงข้างเคียงโดยใกล้ชิด	
จัดเปลี่ยนหลักขบวนรถ เมื่อปรากฏว่าล่าช้า โดยยึดหลักความ เหมาะสมและต้องมีเหตุผลเพียงพอ	
ตรวจสอบลำดับรถที่เดินอยู่ในแขวงและที่กำลังจะเข้ามาแขวง ควบคุมฯ เมื่อได้รับลำดับรถจากแขวงข้างเคียง	
บันทึกในสมุดรับมอบเวอร์ต่อกันเมื่อหมดหน้าที่	

Check list อำนาจการอนุญาตโดย ผคร.

รายการ	ทราบ
การขอ/ให้ทางสะดวกทางโทรศัพท์ของ นสน.ทางสะดวก เมื่อจะ ทำการมอบ (กรฟ.3) ต้องได้รับอนุญาตจาก ผคร. แขวงก่อน	
การให้ขบวนรถเดินโดยใช้ตัวไม้ได้ทางสะดวก (กรฟ.4) ต้องได้รับ อนุญาตจาก ผคร.แขวงก่อน	
เมื่อเกิดเหตุในทางตอนใด ก่อนสั่งการให้ นสน.ทางสะดวกต้น ตอนออก กรฟ.4 ให้กับ พชร.นำขบวนเข้าไปในทางตอนที่เกิดเหตุ ผคร.ต้องได้รับอนุญาตจาก จนท.ผู้ควบคุมเหตุการณ์ก่อนทุกครั้ง และก่อนที่ขบวนรถจะออกจากที่เกิดเหตุ จนท.ผู้ควบคุมต้องได้รับ อนุญาตจาก ผคร.ก่อนทุกครั้ง	

Check list การบันทึกในผังควบคุมการเดินรถ

รายการ	ปฏิบัติ
สอบถามและบันทึกชื่อ นสน.ทางสะดวก เมื่อมีการเปลี่ยนผลัด	
บันทึกสาเหตุการล่าช้าของขบวนรถ,เหตุอันตราย เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ทำให้ขบวนรถล่าช้า เช่น การเบாதง, ริงช้า โดยสาร	
บันทึกลงในผังควบคุมการเดินรถหากมีรถขวางในทางหลัก	
บันทึกสถานึงดหลักขบวนรถลงในผังควบคุมการเดินรถ	
บันทึกการอนุญาต เมื่อมีการขอ/ให้ทางสะดวกทางโทรศัพท์ของ นสน.ทางสะดวก	
บันทึกการอนุญาตให้ นสน.ทางสะดวกขอให้ขบวนรถเดินโดยใช้ตัวไม่ได้ทางสะดวก	
บันทึกกรณี นสน.มีความสงสัยว่ารถคันใดบรรทุกไม่เรียบร้อย แล้วแจ้งให้ สรจ./สรพ.ที่ใกล้ที่สุดรับทราบเพื่อดำเนินการแก้ไข	
บันทึกผลการมอบ กรฟ.5 กรณีมีรถจอดขวางทางหลัก	
บันทึกเมื่อมีการส่งหลักที่ผิดปกติธรรมดา	

Check list อำนาจในการประกาศและสั่งการโดย ผศร.

รายการ	ทราบ
ประกาศงดใช้/เปิดใช้ทางคู่ในกรณีขบวนรถเดินขึ้น/ลงในทางเดียวกัน	
ประกาศขบวนรถพิเศษในคราวฉุกเฉิน เช่น น้ำท่วม ทางขาด หรือไฟไหม้สะพาน ซึ่งต้องจัดขบวนรถพิเศษไปช่วยในทันที	
ณ สถานีใดมีขบวนรถซึ่งตาม ปตร. จะต้องรับส่งผู้โดยสารและสัมภาระติดต่อกับอีกขบวนหนึ่ง ถ้าขบวนรถใดช้ากว่าอีกขบวนหนึ่งให้ขบวนที่มาถึงก่อนรอคอย เว้นแต่ ผศร.แขวงจะได้สั่งเป็นอย่างอื่น	
ประกาศปิดทาง เพื่องานบำรุงทางในเขตสถานีทางสะดวกไม่ฉุกเฉิน ตามที่เจ้าหน้าที่บำรุงทางตั้งแต่ สบท. ขึ้นไปร้องขอ	
ประกาศให้ขบวนรถสินค้าซึ่งประกอบด้วยรถที่ไม่มีเครื่องหมายดาวเหลืองใช้ความเร็วไม่เกิน ๕๕ กม./ชม. และสำเนาแจ้ง ผศร.แขวงถัดไปและผู้เกี่ยวข้องทราบ	

Check list เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้องและคินดี

รายการ	ปฏิบัติ
ออกโทรเลขงดใช้โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ	
แจ้ง นตส. ทำการแก้ไข	
แจ้งนสน.แขวงจัดหลักทำการจัดหลักแทนโดยเครื่องมือสื่อสารอื่น	
ออกโทรเลขคินดี เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถใช้ได้ตามปกติ	

Check list การเปลี่ยนแปลงหลัก

รายการ	ปฏิบัติ
สั่งการ นสน.ที่ขบวนรถหยุดเป็นครั้งสุดท้ายก่อนถึงสถานีหลักเดิม และหลักใหม่ มอบ กรฟ.๕ ให้กับ พชร. พร.แล้วตรวจสอบการมอบ	
แจ้ง นสน.ที่มอบ กรฟ.๕ ทราบ ถ้ามีรถจอดขวางทางหลัก เพื่อมอบ กรฟ.๕ สีเหลืองขอบแดง	
บันทึกผลการมอบนั้น ลงในผังฯ พร้อมสั่งการ นสน. ที่หลักเดิมและหลักใหม่รับทราบต่อกัน	
ถ้า พชร. พร. ไม่ได้รับ กรฟ.๕ ตามข้างต้นให้สั่งการ นสน. หลักเดิม มอบ กรฟ.๕ ให้กับ พชร. พร.ซึ่งต้องทำขบวนต่อไป	
สั่งการ นสน.แรกก่อนที่ขบวนรถจะถูกกักไว้หลัก มอบ กรฟ.๕ ให้กับ พชร. พร. เพื่อทราบล่วงหน้า แล้วตรวจสอบการมอบ	
ถ้า พชร. พร. ไม่ได้รับ กรฟ.๕ ตามข้างต้น รีบสั่งการ นสน.หลักใหม่ จัดการป้องกันอันตราย โดยส่ง พนง.พร้อมด้วยธงแดงหรือโคมไฟแดง ออกไปแสดงที่หลักเขตสถานี/สัญญาณเข้าเขตนอก/สัญญาณเข้าเขต ใน (เมื่อไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอก) เพื่อมอบ กรฟ.๕ ให้กับ พชร. หยุด ขบวนรถที่สถานีเพื่อมอบ กรฟ.๕ ให้กับ พชร.	
การเปลี่ยนแปลงหลักขบวนรถที่มีความยาวใกล้เคียงกับทางหลัก ต้อง แจ้งความยาวของขบวนรถที่จะหลักกันให้ นสน.ที่ขบวนรถถูก กำหนดให้หลักกันทราบด้วย	
ใช้เลขที่คำสั่งเปลี่ยนแปลงหลักใหม่ทุกครั้ง เริ่มเลขที่ ๑ เวลา ๐๐.๐๑ - ๒๔.๐๐ น.	
บันทึกลงสมุดสั่งเปลี่ยนแปลงหลัก	

Check list การประกาศปิด— เปิดทาง กรณีไม่ฉุกเฉิน

รายการ	ปฏิบัติ
ออกโทรเลขอนุญาตให้ปิดทางในช่วงที่ไม่มีขบวนรถโดยสารตาม ปตร. พร้อมระบุระยะเวลาที่ให้ทำการ	
แจ้ง นสน. ทราบความล่าช้าของขบวนรถ	
ถ้ามีขบวนรถโดยสารล่าช้าเข้ามาในช่วงเวลาขอปิดทาง แจ้ง นสน. เลื่อนการปิดทางออกไปก่อน	
หากไม่มีขบวนรถโดยสารล่าช้า แจ้ง นสน. ทราบเพื่อแจ้งผู้ควบคุมงาน	
แจ้งข่าวความล่าช้าของขบวนรถที่เกี่ยวข้อง แก่ นสน. เป็นระยะ ๆ	
รับทราบเมื่อ นสน. ต้นตอนหรือปลายตอน ได้รับหลักฐานการทำงานเสร็จสิ้นของเจ้าหน้าที่บำรุงทาง ซึ่งอนุญาตให้เปิดทางได้	

Check list กรณีรถจักรชำรุดในเขตสถานี

รายการ	ปฏิบัติ
ถ้าใช้เวลาแก้ไข > ๑๕ นาทีให้ติดต่อสรจ./สรพ. จัดรถจักรช่วยทำการ	
หากต้องใช้เวลาเวลานานมาก กรณีเป็นขบวนรถโดยสารให้ปลดรถจักรขบวนรถอื่นตามศักดิ์แล้วขอรถจักรมาทดแทน	
กรณีรถชำตั้งแต่ ๓ ชั่วโมงขึ้นไป ให้แจ้ง จดข. สดร. เพื่อพิจารณาขนถ่ายผู้โดยสาร	
กรณีไม่มีรถจักรให้พิจารณาพ่วงรวมขบวนหรืองดเดินขบวนหนึ่งขบวนใด	
สั่งการ นสน. ประชาสัมพันธ์และแจ้ง พรร. ประชาสัมพันธ์ผู้โดยสารบนขบวนรถทราบถึงความล่าช้าและประมาณการเวลาถึงปลายทาง	

Check list กรณีรถจักรชำรุดระหว่างทางและกีดขวางการเดินรถ

รายการ	ปฏิบัติ
สอบถามนสน.ขอทราบรถจักร/ดีเซลรางคันนำ/ท้ายขบวนรถชำรุดหยุดนิ่งที่ตอนใด สทล. ไต	
กรณีใช้รถจักรของขบวนอื่นช่วยขบวนรถที่ใช้รถจักรทำการให้สิ่งปลดเฉพาะรถจักรทำการลากจูงหรือดันขบวนรถเข้าสู่สถานี	
กรณีมีแต่ขบวนรถดีเซลรางช่วยขบวนรถที่ใช้รถจักรทำการ ให้ใช้ทั้งขบวนรถทำการลากจูงหรือดันขบวนรถเข้าสู่สถานี	
กรณีใช้รถจักรช่วยขบวนรถดีเซลราง ให้สิ่งปลดเฉพาะรถจักรของขบวนรถอื่นที่ทำการลากจูงหรือดันขบวนรถเข้าสู่สถานี	
กรณีมีแต่ขบวนรถดีเซลรางช่วยขบวนรถดีเซลราง ให้ใช้ทั้งขบวนรถทำการลากจูงหรือดันขบวนรถเข้าสู่สถานี	
สั่งการ นสน.แจ้ง พรร. ประชาสัมพันธ์ผู้โดยสารบนขบวนรถทราบถึงความล่าช้าและประมาณการเวลาถึงปลายทาง	

Check list กรณีรถพ่วงในขบวนชำรุด

รายการ	ปฏิบัติ
สอบถามรายละเอียดการชำรุด หากพ่วงทำขบวนต่อไปได้ ให้แจ้งสถานีที่มี พตร. หรือ ช่าง มาตรวจสอบแก้ไข	
หากไม่สามารถพ่วงต่อไปได้ ให้แจ้ง พรร. จัดที่นั่งให้ผู้โดยสารในรถอื่นแล้วสั่งการปลดรถนั้นทำการซ่อมต่อไป (แจ้ง ฝ่าย สค.กรณีรถสินค้า)	
หากจัดที่นั่งไม่ได้ ให้ประสานงานให้ผู้โดยสารเดินทางโดยขบวนอื่นหรือหากรอนานเกินกว่า ๓ ชั่วโมง แจ้งจดข.พิจารณาทำการขนถ่าย	

Check list กรณีทางชำรุด ขบวนรถไม่สามารถผ่านไปมาได้

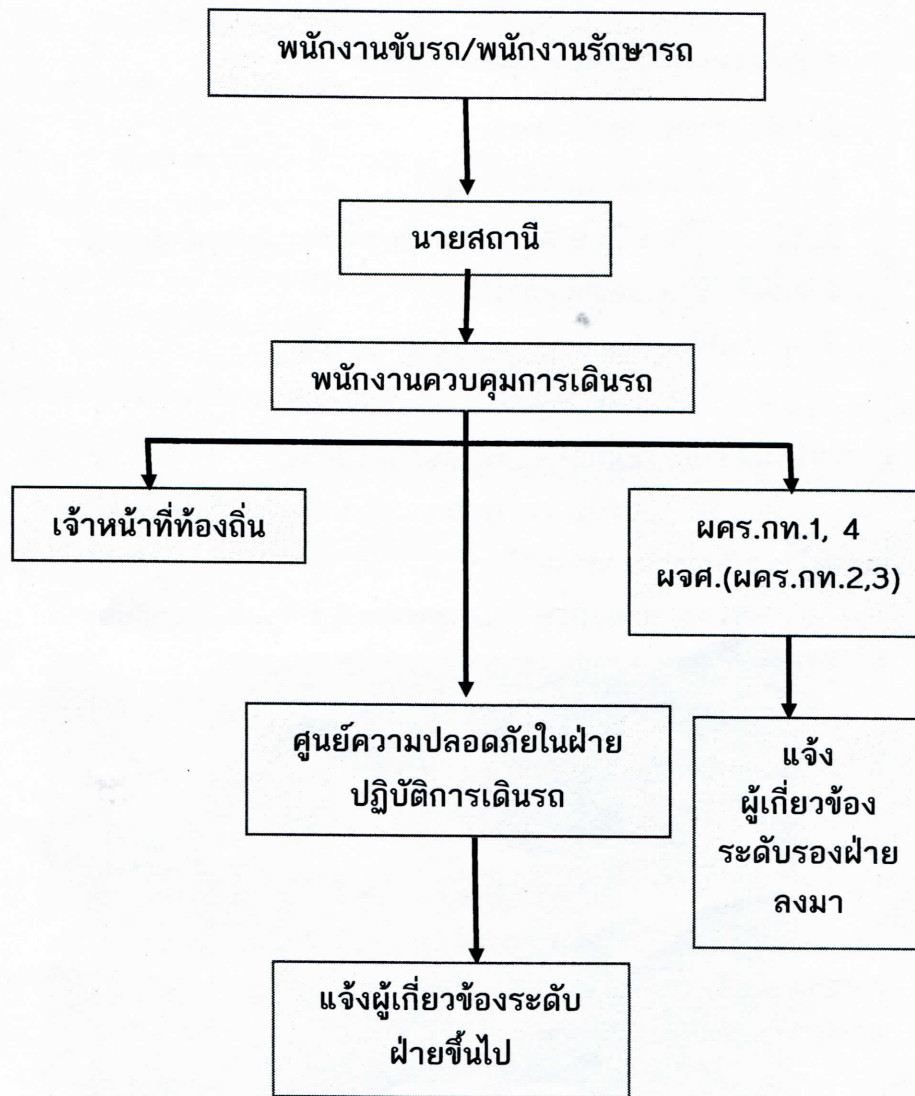
รายการ	ปฏิบัติ
รับทราบแจ้งปิดทางจาก นสน. และรายละเอียดเหตุที่เกิดขึ้น	
แจ้งผู้เกี่ยวข้องทราบ ตรวจสอบแก้ไข	
ติดตาม สอบถามเจ้าหน้าที่บำรุงทาง ผู้ควบคุมงานเป็นระยะๆ เกี่ยวกับประมาณการเวลาซ่อมทางเสร็จ	
สั่งการ พตร.6-7 แจ้ง ผคร.กท. ศปภ.ดร. กคร. ศปร.ภายใน 10 นาที หลังจากได้รับแจ้งเหตุ	
กรณีจำเป็นต้องปิดทางเกินกว่า 3 ชั่วโมง ให้แจ้ง จดข. สดร. เพื่อพิจารณาขนถ่ายผู้โดยสาร	



**Check list กรณีขบวนรถตกราง, ขบวนรถชนยานพาหนะที่
ถนนผ่านเสมอระดับทาง**

รายการ	ปฏิบัติ
สอบถามลักษณะเหตุอันตรายเบื้องต้นสถานที่เกิดเหตุใกล้กับ เสาโทรเลขที่เท่าใด ระหว่างสถานีใด วัน/เวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุ กีดขวางการเดินรถหรือไม่ ความเสียหายที่เกิดขึ้น เสียเวลาการ เดินรถประมาณเท่าใด จำนวนบุคคล และชื่อ - สกุลของผู้ที่ได้รับ บาดเจ็บหรือเสียชีวิต โดยแยกเป็นผู้โดยสาร พนักงาน หรือ บุคคลภายนอก ต้องการรถช่วยอันตรายหรือไม่	
แจ้งเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น ภายใน 10 นาที หลังจากได้รับแจ้งเหตุ	
สั่งการ พตร.6-7 แจ้ง ผคร.กท. สปภ.ดร. กคร. ผู้อำนวยการ ศูนย์ ภายใน 10 นาที หลังจากได้รับแจ้งเหตุ	
ถ้าต้องการขบวนรถพิเศษช่วยอันตราย ให้แจ้ง สรจ. หรือ สรพ. โดยประกาศขบวนรถ พ.ช่วยอันตรายให้ออกจากที่ตั้งภายใน 60 นาที นับจากรับแจ้งเหตุ	
สั่งการ พตร.6-7 แจ้ง จดข. สดร.เพื่อพิจารณาการขนถ่าย ผู้โดยสาร	
ประสานกับผู้เกี่ยวข้องที่เกิดเหตุตลอดเวลา เพื่อขอทราบประมาณ การเวลาเปิดทาง แล้วสั่งการสน. ที่เกี่ยวข้องแจ้ง พรร. ประกาศให้ผู้โดยสารทราบ	
สั่งการ พตร.6-7 ทำรายงานเหตุอันตรายแจ้งผู้เกี่ยวข้อง	

แผนภูมิการแจ้งเหตุอันตราย



แนวทางปฏิบัติงานของพนักงานต้นแบบ (Role model)
พนักงานควบคุมการเดินรถ (ผคร.)
สำหรับขบวนรถเชิงพาณิชย์รุ่นใหม่ 115 คันและขบวนรถ U20

ข้อควรปฏิบัติของพนักงานควบคุมการเดินรถ

- ต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอ
- ต้องกล้าตัดสินใจและมีความเป็นผู้นำ
- ต้องมีความรู้ในระเบียบ คำสั่งต่างๆเกี่ยวกับการเดินรถเป็นอย่างดี
- ต้องให้คำปรึกษาต่อนายสถานีได้
- ต้องมาถึงที่ทำงานก่อนเวลาอย่างน้อย 30 นาที

การเตรียมความพร้อมก่อนขบวนรถออกเดินทาง

1. สอบถาม นสน.ก่อนเวลารถออก 30 นาที เกี่ยวกับความพร้อมในการนำรถเทียบชานชาลาสถานี
2. สอบถาม สรจ./สรพ.ก่อนเวลารถออก 1 ชั่วโมง เกี่ยวกับความพร้อมของรถจักร
3. แจ้ง นสน. ประสาน พรร. เกี่ยวกับความพร้อมบนขบวนรถนั้นๆ รวมถึงจุดบริการบนขบวนรถ
4. ประสาน นสน.ก่อนเวลารถออก 1 ชั่วโมง เกี่ยวกับการนำรถเทียบชานชาลา
 - หากเกิดปัญหาอุปสรรครีบประสานกับ สรจ. นสน. เพื่อให้เร่งรัด
 - ก่อนขบวนรถออกจากสถานีต้องทราบข้อมูลอื่น ๆ ในพื้นที่เพื่อทราบข้อมูลและวางแผนก่อนขบวนรถออก เช่น การจัดการเปลี่ยนหลักหรือการสั่งการเปลี่ยนหลัก

แนวทางปฏิบัติงานของพนักงานต้นแบบ (Role model)
พนักงานควบคุมการเดินรถ (ผคร.)
สำหรับขบวนรถเชิงพาณิชย์รุ่นใหม่ 115 คันและขบวนรถ U20

2. การปฏิบัติเมื่อขบวนรถอยู่ระหว่างทาง

2.1 การควบคุมการเดินรถ/การจัดหลัก

- ประสานงานกับฝั่งควบคุมการเดินรถข้างเคียง โดยการร่างเส้นกราฟจำลอง เพื่อวางแผนในการจัดหลักขบวนรถตามคาดการณ์จากประสบการณ์และเทคนิค
- ทำการสั่งเปลี่ยนหลักให้สมบูรณ์ตาม ขดร.๒๕๔๙
- ติดตามความเคลื่อนไหวให้เป็นไปตามแผนการจัดหลักที่กำหนดไว้ หากเกิดปัญหาต่าง ๆ ในระหว่างการเดินขบวนรถจัดการแก้ไขเปลี่ยนหลักใหม่ให้เหมาะสม

2.2 ความเสี่ยงสภาพทาง

- ติดตามการมอบเบ้าทางตั้งแต่ ๓๐ กิโลเมตรลงมา เช่น ฝนตกฟ้าร้อง ในรางมีหิน น้ำท่วม เบ้าทาง

2.3 ความเสี่ยงระบบอาณัติสัญญาณ (สื่อสาร), เครื่องกั้นถนนฯ

- ติดตามการมอบ กรฟ. และการมอบโทรเลข สัญญาณประจำที่ชำรุดและเครื่องกั้นถนนฯ ชำรุด

3. การปฏิบัติเมื่อขบวนรถถึงปลายทาง

- รับแจ้งเวลาถึงจาก นสน.
- พิจารณาประสิทธิภาพในการบริหารเวลาขบวนรถตัวอย่างวิเคราะห์สาเหตุความล่าช้า พิจารณาแนวทางแก้ไขปรับปรุง
- วางแผนปฏิบัติงานสำหรับเวรทำการของตนต่อไป

การควบคุมเดินรถในพื้นที่เสี่ยงภัย 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้

ตั้งแต่เกิดเหตุการณ์ความไม่สงบในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ และ 4 อำเภอของจังหวัดสงขลา ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดนราธิวาส ยะลา ปัตตานี และอำเภอจะนะ อำเภอเทพา อำเภอนาทวี อำเภอสะบ้าย้อย จังหวัดสงขลา เมื่อปี พ.ศ.2547 การรถไฟฯ ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ดังกล่าวอยู่บ่อยครั้ง ทำให้พนักงานการรถไฟฯ ได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินได้รับความเสียหาย และปัจจุบันเหตุการณ์ ความไม่สงบในพื้นที่เสี่ยงภัยฯ ยังทวีความรุนแรงขึ้น

ทั้งนี้ การรถไฟฯ ได้พยายามปรับปรุง เปลี่ยนแปลง คำสั่ง ระเบียบ ข้อบังคับและวิธีปฏิบัติการเดินรถในพื้นที่เสี่ยงภัยฯ เพิ่มเติมอยู่ตลอดเวลา เพื่อให้สอดคล้องกับการเดินรถในพื้นที่เสี่ยงภัยฯ และความปลอดภัยของพนักงาน ตลอดจนทรัพย์สินของการรถไฟฯ ซึ่งอาจจะทำให้การเดินรถในพื้นที่เสี่ยงภัยฯ มีความแตกต่างกับการเดินรถในพื้นที่ปกติอยู่บางประการ เช่น

1. ศูนย์ประสานงานความปลอดภัย

การรถไฟฯ ได้จัดตั้งศูนย์ประสานงานความปลอดภัยที่สถานีหาดใหญ่ เทพา และตันหยงมัส มีหน้าที่ในการประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่บ้านเมืองกับการรถไฟฯ กรณีเกิดเหตุการณ์ก่อการร้ายในพื้นที่ของการรถไฟฯ รวมถึงแจ้งผลการตรวจสอบเส้นทาง ตามข้อ 2

2.การปล่อยขบวนรถเที่ยวแรก และเที่ยวสุดท้ายออกจากสถานีต้นทาง

ก่อนจะปล่อยขบวนรถเที่ยวแรกออกจากสถานีต้นทาง(สถานีหิ. ยล. โล.) จะต้องมีการแจ้งเจ้าหน้าที่บ้านเมืองตรวจสอบเส้นทางรถไฟจากสถานีนำมวง-สถานีสุโขทัย-ลก และแจ้งผลการตรวจสอบเส้นทางกลับมายัง นสน.หรือศูนย์ประสานงานความปลอดภัยที่หาดใหญ่ เทพา ตันหยงมัส เพื่อแจ้งต่อไปให้กับ ผคร.ทราบพร้อมกับบันทึกไว้ในผังควบคุมการเดิน เพื่อเป็นหลักฐาน

อนึ่ง นายสถานีต้นทางขบวนรถเที่ยวแรก ก่อนที่จะปล่อยขบวนรถออกจากสถานี จะต้องมอบใบแจ้งการตรวจสอบเส้นทาง ให้แก่ พนักงานรักษารถ และพนักงานขับรถ ทราบเป็นหลักฐาน (ตามคำสั่ง ศปร.4 เลขที่ รฟ.ดส.6000/989/2559 ลงวันที่ 19 ก.ย.59)

ทั้งนี้ ในส่วนของขบวนรถเที่ยวสุดท้ายที่จะออกจากสถานีต้นทาง (สถานี หิ. ยล. โล.) ได้มีการประชุมหารือร่วมกันของพนักงานแล้วเห็นควร ให้ขบวนรถเที่ยวสุดท้ายจะต้องออกจากสถานีต้นทางไม่เกินเวลา 16.30 น.

3. การหลีกขบวนรถและอันดับความสำคัญของขบวนรถในการจัดหลีก

การหลีกขบวนรถในพื้นที่เสี่ยงภัยฯ ณ สถานีทางสะดวกที่ใช้สัญญาณประจำที่ชนิดหลักเขตสถานี ทางปลา หรือไฟสี เฉพาะในพื้นที่เสี่ยงภัยฯ ขบวนรถไม่ต้องหยุดนิ่งที่หลักเขตสถานี หรือสัญญาณเข้าเขตใน หรือสัญญาณเข้าเขตนอก (ถ้ามี) แต่ให้นำขบวนรถผ่านหลักเขตสถานี หรือสัญญาณเข้าเขตใน หรือสัญญาณเข้าเขตนอก (ถ้ามี) และใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. เข้ามาหยุดนิ่งก่อนถึงประแจอันนอกสุด (ที่เครื่องหมายเตือนก่อนถึงประแจ) เมื่อหยุดนิ่งแล้วพนักงานขับรถต้องเปิดหวีดรถจักรเพื่อเป็นสัญญาณตาม ขดร.2549 ข้อ 35 (4) และต้องปฏิบัติตามท่าสัญญาณมือของนายสถานีทางสะดวก (ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.592/2557 ลงวันที่ 12 พ.ย.57)

ในส่วนของขบวนรถที่เดินเข้าไปในพื้นที่เสี่ยงภัยฯ จะต้องมีการเร่งรัด เป็นกรณีพิเศษการหลักขบวนรถจะต้องพิจารณาสั่งการอย่าให้เกิดการล่าช้า จนเป็นเหตุให้ขบวนรถไม่สามารถเดินถึงปลายทาง (ตามคำสั่ง อดร. เลขที่ รพ.ดร.2140/177/2559 ลงวันที่ 26 ธ.ค.59) เช่น จะต้องเร่งรัดให้ขบวน 455 ออกสถานีหาดใหญ่ ก่อนเวลา 16.30 น. และขบวน 447 ออกสถานี ยะลา ก่อนเวลา 16.30 น. เป็นต้น หรือเป็นเหตุให้ขบวนรถเที่ยวกลับที่ไทรรถ พ่วงหมุนเวียนไม่สามารถออกจากต้นทางได้ เช่น ขบวน 171/37 ถึงสถานีสุ โขทัย-ลก แล้วรถพ่วงจะต้องหมุนเวียนทำกลับเป็นขบวน 172/38 หรือขบวน 451 ถึงสถานีสุโขทัย-ลก แล้วรถพ่วงจะต้องหมุนเวียนทำกลับเป็นขบวน 454 ขบวนเหล่านี้จะต้องให้ออกสถานีสุโขทัย-ลก ไม่เกินเวลา 16.30 น. เป็นต้น ทั้งนี้ ตามที่ได้มีการประชุมหารือร่วมกันของพนักงาน ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

4. การปฏิบัติกรณีสัญญาณประจำที่ชำรุด หรือดัดใช้

กรณีสัญญาณประจำที่ชนิดทางปลา หรือไฟสีชำรุดหรือดัดใช้ ขบวนรถ ไม่ต้องหยุดนิ่งที่สัญญาณเข้าเขตใน หรือสัญญาณเข้าเขตนอก (ถ้ามี) แต่ให้นำ ขบวนรถผ่านสัญญาณเข้าเขตใน หรือสัญญาณเข้าเขตนอก (ถ้ามี) และใช้ ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. เข้ามาหยุดนิ่งก่อนถึงประแจอันนอกสุด (ที่ เครื่องหมายเตือนก่อนถึงประแจ) เมื่อหยุดนิ่งแล้วพนักงานขับรถ ต้องเปิดหวีด รถจักรเพื่อเป็นสัญญาณตาม ขดร.2549 ข้อ 35 (4) และต้องปฏิบัติตามท่า สัญญาณมือของนายสถานีทางสะดวก (ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.592/2557 ลง วันที่ 12 พ.ย.57)

5. การปรับแผนการเดินทางกรณีขบวนรถล่าช้า

กรณีขบวนรถที่เข้าในพื้นที่เสี่ยงภัยฯ ล่าช้า ทำให้ไม่สามารถเดินถึงปลายทาง หรือหมุนเวียนรถฟ่วงทำเป็นขบวนรถเที่ยวกลับได้ จะต้องมีการปรับแผนการเดินทางเพื่อไม่ให้ผู้ใช้บริการในพื้นที่เสี่ยงภัยฯ ได้รับความเดือดร้อน เช่น กรณีขบวน 451 ล่าช้ามาก (รถฟ่วงหมุนเวียนทำขบวน 454 จากสถานีสุโขทัย-ลก ถึง สถานียะลา) จะถึงสุโขทัย-ลก หลังเวลา 16.30 น. ทำให้ขบวน 454 ไม่สามารถออกจากสถานีต้นทางสุโขทัย-ลก ได้เนื่องจากล่วงเลยเวลา 16.30 น. ทำให้ต้องปรับแผนการเดินทางโดยการงดเดินขบวน 454 จากสุโขทัย-ลก ถึง สถานียะลา แล้วให้ขบวน 176 ออกสถานีสุโขทัย-ลก เวลา 15.25 น. แล้วให้ขบวน 176 หยุดรับ - ส่ง ผู้โดยสารแทน ขบวน 454 จากสถานีสุโขทัย-ลก ถึง สถานียะลา หรือกรณีขบวน 171/37 ล่าช้ามาก (รถฟ่วงหมุนเวียนทำขบวน 172/38 จากสถานีสุโขทัย-ลก ถึง สถานีกรุงเทพ) ทำให้ขบวน 172/38 ไม่สามารถออกจากสถานีต้นทางสุโขทัย-ลก ก่อนเวลา 16.30 น. จึงต้องปรับแผนการเดินทางโดยการงดเดินขบวน 171/172,37/38 จากสถานียะลา ถึง สถานีสุโขทัย-ลก และจัดเดินขบวนรถพิเศษโดยสาร เพื่อทำการขนถ่ายผู้โดยสารขบวน 171/172,37/38 จากสถานียะลา ถึง สถานีสุโขทัย-ลก โดยใช้รถจักร รถฟ่วง และพนักงานของขบวน 175/176 เป็นต้น (ตามคำสั่ง อตร. เลขที่ ฝ.4/2559 ลงวันที่ 08 ธ.ค.59)

เห็นได้ว่าการรถไฟฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการเดินรถในพื้นที่เสี่ยงภัยฯ จึงได้มีการกำหนด คำสั่ง ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนวิธีปฏิบัติการเดินรถในพื้นที่เสี่ยงภัยฯ ไว้เป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ ก็เพื่อความปลอดภัยของพนักงาน และผู้ใช้บริการ เป็นประการสำคัญ