



คู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ
สำหรับนายสถานี



ฝ่ายการเดินรถ
การรถไฟแห่งประเทศไทย



สภาผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานที่ให้บริการขนส่งระบบรางที่ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและผู้ขนส่งสินค้า โดยมุ่งเน้นด้านความปลอดภัยในการเดินทางเป็นหลัก ซึ่งฝ่ายการเดินรถถือเป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญ เพราะเป็นผู้ควบคุม ดูแลระบบการเดินรถทั่วประเทศ ดังนั้น พนักงานที่ทำหน้าที่ในด้านนี้ จึงจำเป็นต้องมีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน

และนับว่าเป็นเรื่องดีที่ฝ่ายการเดินรถได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ สำหรับผู้ปฏิบัติงานในตำแหน่ง พนักงานควบคุมการเดินรถ นายสถานี และพนักงานรักษารถ ที่จะได้ใช้เป็นเครื่องมือในการศึกษา ทบทวน เพื่อให้เกิดความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงาน ก็หวังเป็นอย่างยิ่งว่า คู่มือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ปฏิบัติงานต่อไป

นายยุทธนา ทัพเจริญ
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



สารผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



ท่านผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (นายยุทธนา ทักษเจริญ) มีนโยบายที่จะให้การเดินขบวนรถ มีความรวดเร็วและปลอดภัย เพื่อสนองตอบความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่งฝ่ายการเดินรถเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบงานด้านการให้บริการผู้โดยสารและผู้ขนส่งสินค้า และมีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการจัดเดินขบวนรถ จึงควรจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานมีแนวทางในการปฏิบัติงาน ตลอดจนใช้ศึกษาทบทวน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กร

นายรินทร์ จันทรเดช
ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ.๗/ผด.๔/๑๐๙

เรื่อง ประกาศใช้คู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ
สำหรับพนักงานควบคุมการเดินรถ นายสถานี และพนักงานรักษารถ

ด้วยฝ่ายการเดินรถได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ สำหรับผู้ปฏิบัติงานในตำแหน่ง
พนักงานควบคุมการเดินรถ นายสถานี และพนักงานรักษารถ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานดังกล่าวมีแนวทางและวิธีปฏิบัติงาน
ที่ชัดเจน เป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงสะดวกต่อการศึกษาทบทวน อันจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน
ด้านการเดินรถและภาพลักษณ์ที่ดีต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย

ฉะนั้น จึงให้ใช้คู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ สำหรับพนักงานควบคุมการเดินรถ นายสถานี และ
พนักงานรักษารถ ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ เป็นต้นไป ให้ผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามคู่มือนี้ ศึกษาให้มีความ
เข้าใจและปฏิบัติงานให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัดต่อไป

สั่ง ณ วันที่ ๙ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๔

(นายรินทร์ จันทรเดช)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ
เลขที่ พ.๓/ผด.๔/ ๑๓๖

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 ยิ่งพลพันธ์ (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 |

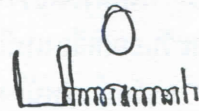
- | | |
|--|--------------------------|
| ๑๑.นายมนตรี มณีพันธ์ (พนักงานขบวนรถ ๗)
พนักงานรักษารถขบวน ๘๕/๘๖ (ข)
งานสถานีกรุงเทพ กองจัดการเดินรถเขต ๑
ศูนย์กรุงเทพ ปริณพทลและภาคตะวันออก | คณะทำงาน |
| ๑๒.นายประภาส พรหมสุริยะวงศ์ (พนักงานขบวนรถ ๖)
พนักงานรักษารถขบวน ๑๖๗/๑๖๘ (ค)
งานเดินรถแขวงทุ่งสง กองจัดการเดินรถเขต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

คำนำ

ด้วยปัจจุบันมีข้อบังคับ ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถที่ได้สั่งการให้ถือปฏิบัติอยู่เป็นจำนวนมาก มีทั้งที่ได้ยกเลิกไปแล้วและยังคงให้ถือปฏิบัติอยู่ ทำให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติงานและไม่สะดวกในการศึกษาทบทวน

ฝ่ายการเดินรถ จึงได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถนี้ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานด้านการเดินรถ ในตำแหน่ง **นายสถานี** ได้มีแนวทางและวิธีปฏิบัติงานที่ชัดเจน เป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงสะดวกต่อการศึกษาทบทวน อันจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานด้านการเดินรถและภาพลักษณ์ที่ดีต่อการรถไฟฯ ต่อไป

คณะกรรมการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานฯ

ฝ่ายการเดินรถ

สารบัญ

หน้า

ภาค 1 การปฏิบัติงานสถานี

คำแนะนำเบื้องต้นเกี่ยวกับการปฏิบัติการเดินรถที่สถานี	1
สถานะภาพและลักษณะงานที่ปฏิบัติของสถานีที่เกี่ยวกับการเดินรถ	2
การส่งมอบหน้าที่และเครื่องมือเครื่องใช้ของนายสถานี	3
ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานสถานีที่เกี่ยวกับการเดินรถ	4
ข้อบกพร่องของนายสถานีที่เกิดขึ้นบ่อยๆ	5

ภาค 2 เหตุอันตราย

ความหมาย	6
หน้าที่ของพนักงานการรถไฟเกี่ยวกับเหตุอันตราย	7
หน้าที่ของ นสน. เกี่ยวกับเหตุอันตราย	9
สาเหตุสำคัญของเหตุอันตราย	10

ภาค 3 กำหนดเวลาเดินรถ

ความหมายและขอบเขตเนื้อหา	12
องค์ประกอบของกำหนดเวลาเดินรถ	12
- ขบวนรถ	12
- ทาง	15
- ภารกิจของขบวนรถ	16
การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีของขบวนรถ	16
- การคำนวณโดยหาเวลาวิ่งเฉลี่ย	16
- การคำนวณโดยการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถมาตรฐาน	17
การจัดส่งประกาศเดินรถ (ปตร.)	19
- ส่งทางโทรเลข (โทรพิมพ์)	19
- ส่งทางคำสั่ง	19
การตอบรับคำสั่งประกาศเดินรถ (ปตร.)	19
ผู้มีอำนาจประกาศเดินขบวนพิเศษ	20

ภาค 4 ขั้นตอนการปฏิบัติงาน

การรับมอบเวรปฏิบัติงาน	21
การขอและให้ทางสะดวก	22
การหลีกขบวนรถ	22
การมอบใบเปลี่ยนหลัก (กรฟ.5)	24
การหลีกขบวนรถ	24

สารบัญ

หน้า

การออกรับและปล่อยขบวนรถ	27
การสับเปลี่ยนรถ	29
การควบคุมดูแลเครื่องประแจและสัญญาณประจำที่	30
การปฏิบัติอื่นๆ เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตรายด้านการเดินรถ	31
การปฏิบัติเมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่งทางถนน	32
ผ่านเสมอระดับทางรถไฟ	
การปฏิบัติเมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้อง	33

ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุอันตราย

- รหัสแจ้งเหตุอันตราย	34
- การเสนอรายงานเหตุอันตราย	34
- ขบวนรถชนสัตว์มีชีวิต	35
- ขบวนรถพบ/ชนสิ่งกีดขวาง	35
- คนร้ายขว้างปาขบวนรถ	35
- รถจักร รถพ่วงชำรุด	35
- เครื่องมือ อุปกรณ์ ระบบอาณัติสัญญาณขัดข้อง	36
- ยานพาหนะชนเครื่องกั้นถนน	36
- พบศพในเขตรถไฟ	36
- ขบวนรถเฉี่ยว ชน ทับ คนได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต	37
- ขบวนรถติดทางลาดชัน	37
- ขบวนรถตกราง	38

ภาคผนวก

คำสั่งที่ควรทราบ

- คำสั่งทั่วไป การรถไฟฯ ที่ ก.10/339 ลงวันที่ 19 ม.ค.2531	42
เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่งทางถนนผ่านเสมอระดับทางรถไฟ	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/073 ลงวันที่ 22 มิ.ย.2553	47
เรื่อง อำนาจในการประกาศเดินขบวนรถพิเศษ, การคัดและมอบสำเนาโทรเลขประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/162 ลงวันที่ 11 พ.ย.2552	50
เรื่อง มอบอำนาจในการประกาศเดิน/งดเดินขบวนรถ (เพิ่มเติม)	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/049 ลงวันที่ 07 พ.ค.2553	52
เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเมื่อขบวนรถโดยสารล่าช้าและจำเป็นต้องสั่งงดเดิน	

สารบัญ

	หน้า
- คำสั่งทั่วไป ฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/258 ลงวันที่ 01 ธ.ค.2546	53
เรื่อง กำหนดวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจสอบรถพ่วงคันสุดท้ายเพิ่มเติม เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตราย	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/011 ลงวันที่ 09 ก.พ.2553	55
เรื่อง การปฏิบัติเกี่ยวกับการลากจูงหรือควบขนวนรถที่หยุดอยู่ในตอน เนื่องจากรถจักรทำ ขบวนขัดข้องหรือชำรุด	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/186/2552 ลงวันที่ 21 พ.ค.2552	57
เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกรถไฟฟ้าหรือเฉี่ยวชนถึงแก่ความตาย	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คต.2/019/2553 ลงวันที่ 22 ก.พ.2553	61
เรื่อง การแจ้งข่าวกรณีเมื่อเกิดเหตุอันตราย การประสานงานเหตุอันตรายและการแจ้งเวลา ขบวนรถที่เดินถึงหรือออกจากสถานีกรุงเทพ	
- บันทึกฝ่ายการเดินรถ ที่ ผค.044/2554 ลงวันที่ 07 มี.ค.2554	64
เรื่อง การแจ้งเหตุเพิ่มเติม	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คต.2/018 ลงวันที่ 12 เม.ย.54	66
เรื่อง การขึ้นวิทยุแจ้งข่าวขบวนรถโดยสาร, ขบวนรถขานเมืองเที่ยวขึ้นและเที่ยวลง	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/055 ลงวันที่ 22 เม.ย.2554	67
เรื่อง โทรศัพท์ในโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงขัดข้องบ่อย เป็นเหตุให้ไม่สามารถทำการ Upload ข้อมูล และติดต่อสื่อสารกันทางโทรศัพท์คอมพิวเตอร์ได้ตามปกติ	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/159 ลงวันที่ 30 ต.ค.2552	68
เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/160 ลงวันที่ 24 ม.ค.2554	72
เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย	
- บันทึกฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.5/ตส.1/448/2553 ลงวันที่ 29 ม.ค.2553	78
เรื่อง กวดขันการแจ้งขบวนรถโดยสารล่าช้าให้ผู้โดยสารทราบ	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/349 ลงวันที่ 06 ก.ค.2530	79
เรื่อง การหลีกขบวนรถ ณ สถานีที่มีทางหลัก 2 ทาง ใช้สัญญาณไฟสีและมีรถจอดขวางทางหลัก	
- คำสั่งทั่วไปการรถไฟฟ้า ที่ ก.240/3152 ลงวันที่ 24 มิ.ย.2551	80
เรื่อง การปฏิบัติในการรับ – มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5)	
- คำสั่งทั่วไปฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/085 ลงวันที่ 31 ก.ค.2551	82
เรื่อง การใช้เลขที่คำสั่งเปลี่ยนหลัก, เลขที่ใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5), เลขที่แบบอนุญาตให้ ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15), และเลขที่ใบเปลี่ยนทางเดินของ ขบวนรถ (แบบ กรฟ.16)	

สารบัญ

	หน้า
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คด.2/101/2547 ลงวันที่ 20 พ.ค.2547	84
เรื่อง การกำหนดอันดับความสำคัญของขบวนรถต่างๆ ในการจัดหลักขบวนรถ	
- บันทึกฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/356 ลงวันที่ 17 ส.ค.2547	86
เรื่อง การดำเนินการเพิ่มเติม เมื่อเกิดอุบัติเหตุในการเดินขบวนรถก๊าซและน้ำมัน	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/333 ลงวันที่ 30 ก.ค.2547	88
เรื่อง มาตรการการป้องกันการทำสับเปลี่ยนนำรถเข้าไปในทางตัน และการดูรถพ่วง เข้าต่อกระทบกัน	
- คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.269/5581 ลงวันที่ 21 ธ.ค.2541	90
เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลทุกชนิด และจำนวนเครื่องห้ามล้อ สำหรับขบวนรถต่างๆ	
- คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.23/240 ลงวันที่ 18 ม.ค.2544	107
เรื่อง กำหนดหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลที่ 4501 - 4522 และรถจักร ยี.อี.เอ. เลขที่ 4523 - 4560 ให้ลากจูงขบวนรถโดยสารพิเศษ E & O ได้ 450 หน่วย ในทางราบ เป็นกรณีพิเศษ	
- คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.510/7507 ลง 02 ธ.ค.2548	108
เรื่อง กำหนดหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลทุกชนิด และจำนวนเครื่องห้ามล้อ สำหรับขบวนรถต่างๆ (เพิ่มเติม)	
- คำสั่งทั่วไป ที่ ก.86/2196 ลงวันที่ 19 เม.ย. 2527	110
เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูง ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อ สำหรับรถสินค้า 4 ล้อ , 8 ล้อ , รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ	
- คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.330/5745 ลงวันที่ 23 ธ.ค.2542	122
เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูง ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อ สำหรับรถสินค้า 4 ล้อ, 8 ล้อ, รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ (เพิ่มเติม)	
- คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.475/7342 ลงวันที่ 13 ธ.ค.2547	123
เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูง ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อ สำหรับรถสินค้า 4 ล้อ, 8 ล้อ, รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ (เพิ่มเติม)	
- คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.128/3490 ลงวันที่ 17 ส.ค.2535	124
เรื่อง การเปลี่ยนแปลงความยาวของขบวนรถโดยสาร	
- คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.93/2193 ลงวันที่ 28 พ.ค.2541	125
เรื่อง กำหนดความยาวของขบวนรถรวมและขบวนรถสินค้า	
- คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.32/759 ลงวันที่ 23 ก.พ. 2541	126
เรื่อง กำหนดหมายเลขขบวนรถ	

ภาค 1

การปฏิบัติงานสถานี

การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพในการบรรทุกและประหยัดพลังงานและต้องใช้เทคนิคเฉพาะ ผู้ปฏิบัติงานจึงต้องมีความรู้ความสามารถเฉพาะในด้านต่างๆ และหลากหลาย เช่น นายสถานี พนักงานขับรถ พนักงานรักษารถ พนักงานห้ามล้อ เป็นต้น

นายสถานี หมายความว่า พนักงานซึ่งได้รับมอบหน้าที่เป็นผู้กำกับและรับผิดชอบในการเดินรถภายในเขตสถานีในขณะที่กระทำการในหน้าที่นั้นๆ รวมทั้งนายยาน ซึ่งการรถไฟฯ ได้แต่งตั้งขึ้น ณ สถานีใดๆ ด้วย [ขตร.2549 ข้อ 1 (31)]

นายสถานีทางสะดวก หมายความว่า พนักงานซึ่งเป็นหัวหน้ารับผิดชอบกิจการในเขตสถานีทางสะดวกขณะกระทำหน้าที่นั้น และให้หมายถึง พนักงานสัญญาณขณะกระทำหน้าที่ประจำอยู่ในหอสัญญาณด้วย [ขตร.2549 ข้อ 1 (32)]

นายสถานีแขวง หมายความว่า นายสถานีทางสะดวก ซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถกำหนดให้ทำหน้าที่เปลี่ยนหลัก เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้องภายในแขวงที่กำหนดให้ [ขตร.2549 ข้อ 1 (33)]

ทั้งนี้ นายสถานี ยังแบ่งตามการครองตำแหน่งตามชั้นสถานี ได้แก่ สถานีชั้น 1 สถานีชั้น 2 และสถานีชั้น 3

สถานี เป็นสถานที่แห่งใดแห่งหนึ่ง ซึ่งเปิดรับส่งผู้โดยสารและหรือสินค้า และเป็นสถานที่ซึ่งมีนายสถานีประจำอยู่และอนุญาตให้รถเดินไปตามระเบียบการเดินรถ [ขตร.2549 ข้อ 1 (16)]

สถานีทางสะดวก สถานีที่ซึ่งขอและให้ทางสะดวกแก่ขบวนรถ และให้หมายถึง หอสัญญาณที่มีเขตโดยเฉพาะซึ่งไม่อยู่ร่วมกับเขตสถานีอื่นด้วย [ขตร.2549 ข้อ 1 (17)]

คำแนะนำเบื้องต้นเกี่ยวกับการปฏิบัติการเดินรถที่สถานี

เนื่องจากงานสถานีเป็นงานที่ต้องมีผู้ปฏิบัติต่อเนื่องกันไปตลอด 24 ชั่วโมง โดยเข้าปฏิบัติงานเป็นผลัดๆ ละ 8 ชั่วโมง หรือ 12 ชั่วโมง สุดแต่ความจำเป็นหมุนเวียนกันไปทั้งกลางวันและกลางคืน ดังนั้นผู้ทำหน้าที่นายสถานี จึงควรถือปฏิบัติ คือ

- จะต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอก่อนเข้าปฏิบัติหน้าที่
- จะต้องกล้าตัดสินใจและมีความเป็นผู้นำ
- จะต้องมีความรู้ในระเบียบ, คำสั่งต่างๆ เกี่ยวกับการเดินรถเป็นอย่างดี
- จะต้องให้คำปรึกษาต่อผู้ใต้บังคับบัญชาได้
- จะต้องมาถึงที่ทำงานก่อนเวลาปฏิบัติงานอย่างน้อย 30 นาที เพื่อศึกษาและวางแผน

การปฏิบัติงานต่อจาก นสน. เวอร์ก่อน

1. สถานะภาพและลักษณะงานที่ปฏิบัติของนายสถานีที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ

1.1 สถานภาพของนายสถานี

นายสถานี มีฐานะเป็นพนักงานต้องปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานอีกหลายตำแหน่ง เช่น ผู้ช่วยนายสถานี เสมียน พนักงานคุมประแจฯ คนการ พ.กัณณฯ ยาม เป็นต้น ดังนั้น จึงต้องมีความรับผิดชอบ มีวุฒิภาวะและความเป็นผู้นำสูง นอกจากนี้ นายสถานีเปรียบได้กับหัวหน้าส่วนราชการในพื้นที่ ซึ่งถือว่าเป็นตัวแทนของการรถไฟฯ ในการติดต่อกับหน่วยงานภายนอกของแต่ละท้องถิ่น

1.2 หน้าที่ความรับผิดชอบของนายสถานี

อำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบของนายสถานีที่เกี่ยวข้องกับงานการเดินรถมีกำหนดไว้ โดยเฉพาะใน ขตร.2549 ข้อ 186 ดังนี้.-

1. มีหน้าที่รักษาการงานภายในเขตสถานีซึ่งตนได้รับมอบไว้ และต้องรับผิดชอบทุกอย่างในกิจการที่พึงต้องกระทำ
2. ถ้ามีสิ่งใดบกพร่องเสียหาย หรือ มีอุบัติเหตุอย่างใดเกิดขึ้นภายในเขตสถานี นายสถานีต้องรับผิดชอบในเหตุนั้นอยู่เสมอจนกว่าจะสอบสวนได้ความว่า เหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความผิดของผู้อื่นไม่ใช่ความผิดของตน
3. ต้องปฏิบัติและควบคุมการงาน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของตนให้เป็นไปตามคำสั่งและข้อบังคับระเบียบการตามที่ได้กำหนดไว้โดยเคร่งครัด
4. ต้องอบรมพนักงานต่างๆซึ่งทำการประจำอยู่ในความบังคับบัญชาให้มีความสามารถรอบรู้การงานในหน้าที่ซึ่งพนักงานเหล่านั้นจะต้องปฏิบัติ
5. ต้องรอบรู้ชำนาญในการใช้เครื่องสัญญาณประจำที่ต่างๆ
6. ห้ามมิให้ผู้อื่นซึ่งไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องมาแตะต้องเครื่องสัญญาณประจำที่ภายในความรับผิดชอบเป็นอันขาด
7. เมื่อเครื่องสัญญาณประจำที่ขัดข้องต้องจัดการป้องกันอันตรายและแจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่ทำการซ่อมทันที

1.3 ลักษณะงานที่ปฏิบัติของนายสถานีที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ

1. การควบคุม ตรวจสอบการเดินรถให้เป็นไปตามข้อบังคับ ระเบียบ และคำสั่งการรถไฟฯ
2. การควบคุมการทำสับเปลี่ยน การจัดรีวขบวนรถ การกลับประแจ อาณัติสัญญาณ
3. การขอสัญญาและให้ทางสะดวก การให้สัญญาณขบวนรถเข้า-ออก
4. การแจ้งเวลาขบวนรถถึง-ออกไปยังแขวงควบคุมการเดินรถ
5. การจัดทำและรวบรวมสถิติการเดินรถ
6. การตอบข้อซักถามเกี่ยวกับการเดินรถ กำหนดเวลาเดินรถ และเส้นทางการเดินรถ
7. การรับส่งวิทยุโทรเลข-โทรพิมพ์

8. การรับส่งมอบขบวนรถกับพนักงานขบวนรถ
9. การดูแลรักษาขบวนรถ, อุปกรณ์, ภาชนะถาวร, ของใช้สิ้นเปลืองให้อยู่ในสภาพใช้งานได้
10. การทำความสะอาดและรักษาความปลอดภัยขบวนรถที่จอดอยู่ที่สถานี
11. ปกครอง บังคับบัญชาผู้ปฏิบัติงานในสังกัดให้ปฏิบัติงานในหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งที่กำหนด และให้ประพฤติตนอยู่ในวินัยอันดี
12. ปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องและตามที่ได้รับมอบหมาย

1.4 หน้าที่ความรับผิดชอบอื่นๆ ของนายสถานีที่เกี่ยวข้องตาม ขตร. 2549

นอกเหนือจากหน้าที่โดยเฉพาะดังได้กล่าวมาข้างต้น นายสถานียังถูกกำหนดให้ปฏิบัติหน้าที่ต่างๆ ตลอดจนปฏิบัติงานเกี่ยวข้องและสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่อื่นตาม ขตร. 2549 ข้อ 105, 134 (2), 139, 142, 144, 148, 149, 154, 158, 169, 178, 179, 225, 226, 261 เป็นต้น

2. การส่งมอบหน้าที่

การรับ-ส่งมอบหน้าที่ระหว่างนายสถานีด้วยกันต้องบันทึกในสมุดบันทึกการรับ-มอบเวรทำการให้ผู้รับมอบเวรถัดไปทราบไว้เพื่อเป็นหลักฐานในการดำเนินงานต่อไป (คำสั่งฝ่ายฯ ที่ พ.2/ดร.2/015 ลงวันที่ 05 ก.พ. 2550)

3. เครื่องมือเครื่องใช้ของนายสถานี

- สมุดกำหนดเวลาเดินรถและประกาศเดินรถ
- เครื่องโทรศัพท์ภายใน-ภายนอกของ รฟ.
- เครื่องโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ
- ผังย่านสถานี
- นาฬิกา
- เครื่องรับ-ส่งวิทยุสื่อสาร
- สมุดจดทางสะดวก
- สมุดบันทึกการส่งเปลี่ยนหลัก
- สมุดเคลื่อนไหวยอดสินค้า
- สมุดบันทึกมอบหมายงานที่ยังไม่เสร็จหรือเพิ่งเริ่ม เพื่อบอกหมายเวรผลัดถัดไป
- เครื่องเขียน ได้แก่ ปากกาสีดำหรือสีน้ำเงิน และสีแดง
- ธงเขียว/ธงแดง
- โคมตะเกียงสัญญาณ
- แบบพิมพ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

4. ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานสถานีเกี่ยวกับการเดินรถ

แม้การเดินรถจะมีการพัฒนามาเป็นลำดับก็ตาม แต่ก็ยังมีปัญหาอุปสรรคบางประการ ซึ่งจะต้องอาศัยความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้องในการแก้ไข เพื่อให้การเดินรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ขบวนรถเดินได้ตรงตามเวลาและปลอดภัยมากขึ้น ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวอาจจำแนกได้ ดังนี้

รถจักรและรถพ่วง

- รถจักรดีเซลไม่อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ มักชำรุดไม่สามารถทำขบวนได้ หรือไม่
สามารถวิ่งได้ตามพิกัดที่กำหนด ส่งผลให้ขบวนรถต้องล่าช้า

- รถพ่วงชำรุด, รถพ่วง ไม่เพียงพอต่อการหมุนเวียน

ทาง

- มีการลดความเร็วที่จุดต่าง ๆ ทำให้ขบวนรถล่าช้า

- ทางหลักสถานีบางแห่งดัดใช้หลักหรือสภาพทางหลักไม่สามารถนำรถสินค้าบรรทุก
เข้าหลักได้ทำให้เป็นอุปสรรคในการจัดหลักขบวนรถ/ล่าช้า

- ทางลาดชัน ขบวนรถผ่านไปได้ ทำให้ขบวนล่าช้าและอาจกระทบให้ขบวนรถอื่น
ล่าช้าไปด้วย

เครื่องอุปกรณ์ในการเดินรถ

- โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้องใช้การไม่ได้ในตอนใดตอนหนึ่ง หรือ ตลอดพื้นที่
ควบคุมการเดินรถ

- โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถมีเสียงเบาและเสียงรบกวนมาก ทำให้รับฟังคำสั่ง
จาก ผคร. ไม่ชัดเจน

- เครื่องทางสะดวก, เครื่องสัญญาณประจำที่, ประแจ ฯลฯ ชำรุด ขัดข้อง

ภัยธรรมชาติ

- ฝนตกหนัก น้ำท่วม ทำให้อุปกรณ์สัญญาณขัดข้อง, คันทางทรุด

- ไฟไหม้ในพื้นที่เขตทางรถไฟ ลมพัดต้นไม้ล้มขวางทาง

บุคคล

- ผคร. สับเปลี่ยนหลักไม่เหมาะสม

- นสน. แจ้งเหตุกรณีรถจักรชำรุดหรือขัดข้องล่าช้า ส่งผลให้การแก้ไขปัญหาล่าช้า

- พชร. ไม่สามารถทำขบวนตามกำหนดเวลาได้

- นตส. แก้ไขเครื่องทางสะดวก, เครื่องสัญญาณประจำที่, ประแจ ฯลฯ ล่าช้า

- พ.คุมประแจฯ, คนการ, พ.กั้นถนนฯ ปฏิบัติหน้าที่บกพร่อง

- บุคคลภายนอกทำความเสียหายต่อระบบอาณัติสัญญาณ ทางรถไฟ

อื่น ๆ

- กระแสไฟฟ้าดับบ่อย

- ทางลักผ่านในพื้นที่มาก, ไม่ได้รับความร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่นหรือชุมชน

5. ข้อบกพร่องของนายสถานีที่เกิดขึ้นบ่อยๆ

- นสน. ต้นตอน แจ้งเวลาขบวนรถคลาดเคลื่อนจากข้อเท็จจริง ทำให้การจัดหลักไม่เหมาะสม
- ไม่ติดตามขบวนรถล่าช้าในตอน หรือ ขอบทางสะดวกล่วงหน้าเกินกว่า 15 นาที
- แจ้งข่าวเหตุอันตรายไม่ถูกต้อง ล่าช้า และไม่แจ้งข่าวคืบหน้าเป็นระยะ
- ไม่ออกรับหรือปล่อยขบวนรถ
- ขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน
- นำขบวนรถเข้ารอหลัก โดยไม่มีความเหมาะสมเพียงพอ

ฯ ล ฯ

เหตุอันตราย

1. ความหมาย

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

“เหตุอันตราย” หมายถึง อุบัติเหตุหรือเหตุการณ์อันตรายที่เกิดขึ้นเป็นภัยหรืออาจเป็นภัยต่อการเดินทาง หรือบุคคล หรือทรัพย์สิน และตามที่การรถไฟฯ กำหนดไว้ในข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2549 ข้อ 319 และให้รวมถึงเหตุการณ์อันเป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อย ต่อความมั่นคงของบ้านเมืองด้วย

ปทานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานให้ความหมาย “อุบัติเหตุ” ไว้ว่า เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด

ความบังเอิญเป็น

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

(1) อุบัติเหตุส่วนบุคคล

- ก. อุบัติเหตุซึ่งมีบุคคลได้เสียชีวิต หรือ บาดเจ็บสาหัสในเขตรถไฟ
ข. อุบัติเหตุซึ่งมีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ

(2) อุบัติเหตุต่อขบวนรถ

- ก. มีผู้พยายามทำให้ขบวนรถตกราง โดยนำสิ่งกีดขวางมาวางไว้บนทาง
- ข. รถจักร รถพ่วงชนกันหรือเบียดกัน ทำให้เกิดความเสียหายต่อขบวนรถหรือทรัพย์สินอื่นๆ
- ค. รถจักร รถพ่วงตกราง
- ง. รถจักร รถพ่วงหลุดหรือไหลจากสถานีหรือตามทางในตอน
- จ. ขบวนรถซึ่งออกจากสถานี โดยไม่ได้รับอนุญาตตามระเบียบ
- ฉ. รถจักร รถพ่วงหรือรถซึ่งเดินบนถนนชนเครื่องกั้นถนนของการรถไฟฯ
- ช. รถจักร รถพ่วงโดนสิ่งกีดขวางหรือสัตว์มีชีวิตจนเป็นเหตุให้เครื่องประกอบรถหรือทางเสียหาย

(3) อุบัติเหตุต่อรถจักร รถพ่วง ทาง สถานี โทรเลข โทรศัพท์ เครื่องสัญญาณประจำที่

- ก. ทางชำรุดซึ่งขบวนรถจะเดินผ่านไปได้ เช่น น้ำท่วม ดินพัง สะพานชำรุด ฯลฯ
- ข. เครื่องและสายโทรเลข โทรศัพท์ เครื่องทางสะดวก เครื่องสัญญาณประจำที่ และเครื่องประจำชำรุดใช้การไม่ได้
- 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 และต้องการความช่วยเหลือของนายแพทย์หรือไม่
- (9) ในกรณีที่รถตกรางต้องแจ้งชนิดรถและจำนวนล้อรถที่ตกรางหรือชำรุด และต้องการความช่วยเหลือเกี่ยวกับรถปั่นจั่นและการขนถ่ายสินค้าหรือไม่

หัวข้อนี้เป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคน และมีข้อน่าสังเกตว่า ขตร. ไม่ได้ระบุวิธีการป้องกันไว้ จึงขึ้นอยู่กับวิจารณญาณของผู้พบเห็นว่าจะใช้วิธีการใดที่จะได้ผลมากที่สุด

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

3. หน้าที่ของ นสน. เกี่ยวกับเหตุอันตราย

เหตุอันตรายทุกชนิด นสน. มีหน้าที่ต้องปฏิบัติหรือรับทราบตาม ขตร. 2549 ข้อ 303-326 ตามที่ได้กล่าวแล้วว่า การปฏิบัติขึ้นอยู่กับชนิดของเหตุอันตราย ต้องรีบดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดในระเบียบหรือข้อบังคับ ซึ่งขั้นตอนในการแจ้งเหตุและประสานงานนับเป็นขั้นตอนที่สำคัญอีกขั้นตอนหนึ่งที่ต้องศึกษาให้เกิดความเข้าใจและปฏิบัติได้ถูกต้อง เพื่อให้เหตุอันตรายได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็ว

3.1 การแจ้งเหตุอันตราย

การแจ้งเหตุอันตรายต้องให้ทราบรายละเอียดต่างๆ ให้มากที่สุด เพื่อผู้เกี่ยวข้องจะได้ใช้เป็นข้อมูลในการแก้ไขเหตุการณ์ สำหรับสิ่งสำคัญหรือข้อมูลที่ต้องค้นหาให้ทราบรายละเอียดได้มีกำหนดไว้ใน ขตร.2549 ข้อ 317 ซึ่งกำหนดให้พนักงานรถไฟทุกคนเมื่อพบเห็นหรือทราบเหตุอันตรายต้องแจ้งให้นายสถานี หรือผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทราบ ข้อความรายละเอียด ดังนี้.-

1. สถานที่เกิดเหตุใกล้กับเสาโทรเลขที่เท่าใด หรือหลักกิโลเมตรที่เท่าใด ระหว่างสถานีใด
2. วันและเวลาที่เกิดเหตุ
3. สาเหตุที่เกิดขึ้น
4. มีสิ่งใดเสียหายบ้าง
5. ต้องเสียเวลาการเดินรถประมาณเท่าใด
6. ต้องการความช่วยเหลืออย่างใดบ้าง
7. ต้องแจ้งจำนวนบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บและแยกประเภทว่าเป็นผู้โดยสาร พนักงาน หรือบุคคลภายนอก
8. ต้องแจ้งว่าบาดเจ็บนั้นสาหัสเพียงใด และต้องการความช่วยเหลือของแพทย์หรือไม่
9. ในกรณีที่รถตกรางต้องแจ้งชนิดรถและจำนวนล้อรถที่ตกรางหรือชำรุด และต้องการความช่วยเหลือเกี่ยวกับรถปั่นจั่นและการขนถ่ายสินค้าหรือไม่

3.2 ขั้นตอนในการแจ้งเหตุอันตราย

การแจ้งเหตุอันตรายมีขั้นตอนที่ผู้เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติ โดยมีกำหนดไว้ในคำสั่งของฝ่ายการเดินรถและการรถไฟฯ ดังนี้

1. นายสถานี เมื่อได้ทราบที่เกิดเหตุอันตราย ต้องตรวจสอบหาข้อมูลรายละเอียดให้ได้มากที่สุด แล้วต้องแจ้งต่อพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทันทีอย่างช้าไม่เกิน 10 นาที หลังจากตรวจสอบได้ข้อมูลแล้ว

2. ในกรณีที่เป็นการเกิดเหตุอันตรายรถตกราง ให้นายสถานีปฏิบัติตามบันทึกฝ่ายการเดินรถ ลงวันที่ 01 ก.ค. 2523 และคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ อ.701/2523 ลงวันที่ 09 ก.ค.2523 โดยในการแจ้งเหตุให้นายสถานีรีบติดต่อขอทราบรายละเอียดจากพนักงานขับรถ หรือ นายตรวจทาง โดยมีหลักฐานว่า รถคันใด เผลาใด แครใด ตกรางลักษณะอย่างไร สามารถยกเอง หรือต้องใช้รถปั้นจั่นยก แล้วรีบแจ้งผู้เกี่ยวข้อง

3. สำหรับการแจ้งเหตุอันตราย เพื่อให้ได้ข้อความรายละเอียดครบถ้วน จึงให้นายสถานีใช้แบบบันทึกแจ้งเหตุอันตรายตามตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดต่างๆ ให้ครบถ้วนตามหัวข้อที่กำหนด เมื่อได้ข้อความครบถ้วนทุกหัวข้อแล้ว จึงแจ้งเหตุตามขั้นตอนและวิธีการที่กำหนดต่อไป

3.3 การประสานงานเมื่อเกิดเหตุอันตราย

เมื่อเกิดเหตุอันตรายขึ้น โดยเฉพาะเหตุอันตรายสำคัญและเหตุอันตรายร้ายแรง นอกจากการแจ้งเหตุแล้วยังต้องมีการประสานงานระหว่างผู้เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบข้อมูลรายละเอียดเพิ่มเติม และสั่งการแก้ไขเหตุการณ์ให้คลี่คลายโดยรวดเร็วที่สุด นายสถานีต้องเป็นผู้ดำเนินการประสานงานระหว่างจุดเกิดเหตุกับพนักงานควบคุมการเดินรถ ในการติดต่อให้ทราบข้อมูลรายละเอียดหรือถ่ายทอดคำสั่งของผู้บังคับบัญชาให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติ หรือหากต้องมีการขนถ่ายผู้โดยสารทางรถยนต์ ตลอดจนติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายบ้านเมืองในพื้นที่เกิดเหตุ

4. สาเหตุสำคัญของเหตุอันตราย

สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดเหตุอันตราย จากผลการตรวจสอบถามเรื่องราวของเหตุอันตราย และจากการรวบรวมข้อมูลสถิติ ได้ระบุสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดเหตุอันตรายไว้ ดังนี้

1. ข้อบกพร่องเกิดจากคน เช่น ความประมาท สะเพร่า ละทิ้งหน้าที่ ความไม่เอาใจใส่ต่อหน้าที่ ไร้ประสิทธิภาพ ละเมิดข้อบังคับ มีทัศนคติที่ไม่ดี อ่อนเพลียเพราะตรากตรำ และหย่อนสมรรถภาพทางร่างกาย
2. การขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่งที่กำหนด
3. การบำรุงรักษารถจักร รถพ่วง อาณัติสัญญาณ และทางไม่ดี
4. ความผิดของบุคคลภายนอก
5. ภัยธรรมชาติ
6. การก่อวินาศกรรม

สาเหตุของเหตุอันตรายต่างๆ ข้างต้น ถ้าจะกล่าวให้แคบลงไปอีก ก็คือ เกิดจากคนมากที่สุด ไม่ว่าจะเกิดจากเจ้าหน้าที่โดยตรง บุคคลภายนอก ส่วนสาเหตุอื่นๆ เช่น ภัยธรรมชาติ เป็นส่วนน้อย ในด้าน ผู้ปฏิบัติงานสามารถป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตรายขึ้นได้โดย

- กระทำตนให้เป็นผู้มีระเบียบวินัยอย่างเคร่งครัด ได้แก่ ไม่ละเมิดกฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย
- มีความตั้งใจที่จะปฏิบัติงานให้เกิดผลดีที่สุด
- มีความรอบรู้งานเป็นอย่างดี
- ระวังรักษาสุขภาพอนามัยให้มีความสมบูรณ์และแข็งแรงเพื่อที่จะสามารถรองรับงานไม่ว่าจะมากน้อยเพียงใดได้
- ต้องถือว่าเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องที่ต้องได้รับการแก้ไขป้องกันโดยเร็ว ไม่ปล่อยทิ้ง โดยถือว่าเป็นเรื่องไม่สำคัญ จนเหตุการณ์สะสมตัวเองจากเรื่องเล็กน้อยกลายเป็นเรื่องร้ายแรงจนเป็นเรื่องสายเกินแก้
- จะทำอะไรก็ให้ยึดหลัก กันไว้ดีกว่าแก้ หรือ หลักปลอดภัยไว้ก่อน (Safety first) จะได้ไม่เกิดความเศร้าโศกเสียใจในภายหลัง
- ความบ้าบิ่น การลองดี การเสี่ยง หรือการกระทำใดๆ ในลักษณะที่ไม่แน่ใจในความถูกต้อง ให้งดเสีย

ภาค 3

กำหนดเวลาเดินรถ

บทนำ

กำหนดเวลาเดินรถ ถือได้ว่าเป็นวิชาสาขาหนึ่งที่มีการศึกษาและนำไปปฏิบัติเฉพาะในกิจการของการรถไฟฯ เช่นเดียวกับวิชาการด้านการบำรุงทางหรือด้านการช่างกล สำหรับผู้ที่ไม่เคยปฏิบัติหรือผ่านงานทางด้านนี้โดยเฉพาะบุคคลภายนอกการรถไฟฯ จะไม่ทราบลักษณะเนื้อหาวิชาว่าเป็นการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องใด ถ้าพิจารณาอย่างแท้จริงแล้ววิชากำหนดเวลาเดินรถเป็นวิชาสำคัญในการรถไฟฯ เป็นวิชาที่ทำให้ไม่เกิดความสับสนวุ่นวายในการจัดเดินขบวนรถ ซึ่งในแต่ละวันมีเดิน 300-400 ขบวน ดังนั้น เนื้อหาในเอกสารนี้ จึงขอเสนอรายละเอียดเกี่ยวกับวิชากำหนดเวลาเดินรถ 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 เส้นทางให้ขบวนรถเดิน ภารกิจของขบวนรถ โดยทุกส่วนจะมีความเร็วเป็นตัวพิจารณาในการจัดทำกำหนดเวลาทุกครั้ง

1. **ขบวนรถ** หมายถึง รถจักรหนึ่งหรือหลายคันจะมีรถพ่วงด้วยหรือไม่ก็ตาม รวมทั้งรถโปรยน้ำยาและรถพ่วงที่มีรถบำรุงทางขนาดหนักลากจูง ซึ่งได้จัดเดินตามสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถเหล่านี้ถือเป็นขบวนรถทั้งหมด ในการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถจะต้องทราบว่า ขบวนรถที่เดินเป็นขบวนรถประเภทใดมีความสำคัญอย่างไร เนื่องจากขบวนรถแต่ละประเภทซึ่งใช้รถพ่วงต่างกันจะใช้ความเร็วต่างกันด้วย 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 มีขบวนรถเดินมากด้วยกัน และต่างประเภทกัน ถ้าจะเรียกชื่อขบวนรถเป็นตัวอักษรก็จะต้องใช้ตัวอักษรยืดยาว ทั้งขบวนรถที่เดินมีทั้งเที่ยวขึ้นและเที่ยวลงเป็นการสับสนกันอยู่ จึงได้กำหนดให้เรียกชื่อขบวนรถเป็นตัวเลข ทำให้สั้นและแสดงประเภทได้ง่าย ขบวนรถที่เดินเที่ยวขึ้นให้ใช้เลขคี่และเที่ยวลงกำหนดให้ใช้เลขคู่ การเรียกชื่อขบวนรถใช้ตัวเลขแทนนี้เพื่อสะดวกในการส่งข่าวทางเครื่องมือสื่อสารตลอดจนการอ้างอิงในกรณีต่างๆ 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 หลังสวน ถึงธนบุรี เป็นต้น จะเห็นได้ว่า สะดวกและจดจำได้ง่าย ยกเว้นบางกรณี เช่น ขบวนรถที่ 376 รังสิตถึงหัวตะเข้

นอกจากนี้ยังได้มีการกำหนดจำนวนเลขสำหรับใช้เรียกชื่อประเภทของขบวนรถอีก 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-ส่งผู้โดยสารระหว่างสถานี่ต่างๆ ที่ไม่ใช่จากหรือถึงกรุงเทพมหานครทั้งรถโดยสารสายแม่กลองตอนระหว่างบ้านแหลม-แม่กลอง

ขบวนการเชิงพาณิชย์ ประกอบด้วย

ก. ขบวนการด่วนพิเศษ ขบวนการด่วน รถเร็วทุกขบวน

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

ซึ่งการประกาศเดินรถขบวนการโดยสารใหม่ทุกครั้งให้ระบุใน ปตร. ให้ชัดเจนว่า เป็นขบวนการบริการสังคมหรือขบวนการเชิงพาณิชย์

1.3 ความเร็วของขบวนการ มีความหมายต่างๆ กัน ดังนี้

1.3.1 ความเร็วแท้จริงในการเดินรถ (Real speed) หมายถึง ความเร็วตามนัยโดยตรงของศัพท์ที่ว่าด้วยการเคลื่อนไหวหรือความเร็วที่ปรากฏบนกระดาดแถบเครื่องวัดอัตราความเร็วของรถจักร

1.3.2 ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ (Maximum speed) หมายถึง ความเร็วที่กำหนดให้ขบวนรถวิ่งได้ตามอัตราที่กำหนดให้ไว้ นั้น เมื่อเสียเวลามาด้วยเหตุใดก็ตาม ต้องการจะทำเวลาชดเชยที่เสียไป แต่ขบวนรถทุกประเภทจะวิ่งทำเวลาได้ต้องไม่เกินอัตราความเร็วสูงสุดที่ระบุไว้ใน ขตร. 2549 ข้อ 137 ซึ่งได้กำหนดความเร็วสูงสุดของขบวนรถประเภทต่างๆ ไว้ ดังนี้

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

แต่ความเร็วสูงสุดของขบวนรถประเภทต่างๆที่ ขตร. ได้กำหนดไว้นี้ ถ้าจะเปลี่ยนแปลงประการใดสำหรับขบวนรถใด ในทางตอนใด จะต้องทำเป็นคำสั่งทั่วไปของการรถไฟฯ ซึ่งการรถไฟฯ ก็ได้ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดมาจนขบวนรถประเภทต่างๆ ส่วนมากจะใช้ความเร็วสูงสุดได้มากกว่าที่ ขตร. กำหนด นอกจากนั้นตาม ขตร.2549 ข้อ 138 ได้กำหนดความเร็วของขบวนรถขณะที่เดินผ่านประแจที่อยู่ในทางประธานกับทางซึ่งมิใช่ทางประธานไว้ ดังนี้

- **ประแจสวน** ถ้าประแจกลับไว้ในท่าทางตรงและทางที่ขบวนรถจะเดินผ่านประแจเป็นเส้นตรง อนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านประแจใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 50 กม./ชม.
- **ประแจตาม** ถ้าประแจกลับไว้ในท่าทางตรงและทางที่ขบวนรถจะเดินผ่านประแจเป็นเส้นตรง อนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านประแจใช้ความเร็วสูงสุดได้ไม่เกินความเร็วตามที่ 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 เนื่องจากการคำนวณเวลาวิ่งระหว่างตอนจะต้องใช้ระยะทางและพิกัดความเร็วของทางมาร่วมในการคำนวณ นอกจากนั้นการคำนวณเวลาวิ่งอย่างละเอียดจะต้องใช้ความลาดชันของทางมาร่วมพิจารณาในการคำนวณด้วย ผู้ปฏิบัติงานจะต้องทราบว่าพิกัดทางในช่วงไหน ตอนใด เป็นเท่าไร เมื่อจะต้องประกาศเดินรถจะได้ใช้ความเร็วของขบวนรถในการคำนวณได้ถูกต้อง สำหรับสิ่งที่สำคัญที่สุดในเรื่ององค์ประกอบด้านทาง คือ พิกัดความเร็วของทางในตอนต่างๆ ซึ่งเป็นพิกัดความเร็วสูงสุดที่ขบวนรถประเภทต่างๆ จะต้องปฏิบัติตาม ดังนั้น ขบวนรถที่จะต้องจัดทำประกาศเดินรถจะต้องคำนึงถึงพิกัดความเร็วของขบวนรถและพิกัดความเร็วของทางพร้อมกันไปด้วย และสิ่งสำคัญอีกส่วนหนึ่งทางด้านทาง คือ จุดลดความเร็ว จุดจำกัดความเร็วของทางหรือสะพาน จะต้องนำมาพิจารณาในการจัดทำประกาศเดินรถด้วยทุกครั้ง ข้อมูลด้านทางที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ทางด้านกำหนดเวลาเดินรถจะต้องทราบ คือ พิกัดความเร็วของทาง

3. **ภารกิจของขบวนรถ** เป็นสิ่งสำคัญอีกเช่นเดียวกันในการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถ เนื่องจากขบวนรถทุกขบวนที่จัดเดินจะต้องมีจุดมุ่งหมายในการจัดเดิน ภารกิจต่างๆ ของขบวนรถจะต้องสนองจุดมุ่งหมายนั้น และสิ่งที่จะแสดงว่าขบวนรถนั้นเดินได้ตามจุดมุ่งหมายหรือไม่ก็คือ กำหนดเวลาเดินรถ โดยที่การจัดทำกำหนดเวลาเดินรถจะต้องทราบจุดมุ่งหมายของขบวนรถและภารกิจต่างๆ ที่ขบวนรถนั้นจะต้องปฏิบัติ เพื่อที่จะได้กำหนดเวลาให้สอดคล้องและสนองกับภารกิจนั้นๆ เช่น ขบวนรถด่วนพิเศษ มีจุดมุ่งหมายเพื่อบริการผู้โดยสารที่มีฐานะค่อนข้างดี และต้องการเดินทางระยะทางไกล การจัดทำกำหนดเวลาเดินรถจะต้องจัดทำให้ขบวนรถนี้หยุดน้อยที่สุด เพื่อให้เวลาเดินทางน้อยกว่าขบวนอื่นๆ ผู้ที่ใช้บริการจะได้ประทับใจสมกับเป็นขบวนรถด่วนพิเศษหรือการจัดทำกำหนดเวลาขบวนรถชานเมือง ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อบริการข้าราชการ นักเรียน นักศึกษา หรือ ผู้ต้องทำงานไปเช้ากลับเย็น จะต้องจัดทำกำหนดเวลาให้สอดคล้องกับเวลาเช้างานหรือเวลาเลิกงาน หรือเวลาโรงเรียนเข้าและเวลาโรงเรียนเลิก เหล่านี้เป็นต้น ภารกิจหรือวัตถุประสงค์ของขบวนรถ จึงเป็นสิ่งสำคัญมากที่ต้องคำนึงถึงในการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถ ทั้งนี้เพื่อให้กำหนดเวลาที่จัดทำ เสร็จแล้วเป็นที่พอใจของผู้ใช้บริการ

การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีของขบวนรถ

การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีของขบวนรถ ปัจจุบันมีวิธีคำนวณ 2 วิธี คือ การคำนวณโดยหาเวลาวิ่งเฉลี่ยและการคำนวณโดยการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถมาตรฐาน

1. **การคำนวณโดยหาเวลาวิ่งเฉลี่ย** เป็นวิธีที่ใช้มาเป็นเวลานาน ซึ่งปัจจุบันยังมีใช้อยู่เหมาะสมสำหรับเมื่อต้องการความรวดเร็วในการคำนวณหาเวลาวิ่งของขบวนรถที่ต้องเดินโดยเร่งด่วน วิธีนี้สามารถนำไปใช้ได้ในการคำนวณหาเวลาวิ่งของขบวนรถที่เดินถูกเดินแต่ต้องนำไปฝึกคิดบ่อยๆ 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 = ระยะห่างระหว่างสถานีที่ต้องการคำนวณหาเวลาวิ่งมีหน่วย
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

$$\text{จุดศูนย์กลางสถานีของสถานีมักกะสัน} = 5.17$$

$$\text{จุดศูนย์กลางสถานีของสถานีคลองตัน} = 9.85$$

$$\text{ระยะทาง} = 9.85 - 5.17 = 4.68 \text{ กม.}$$

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 ได้มาอบรมและให้ความรู้แก่พนักงานการรถไฟฯ จนสามารถนำทฤษฎีมาประยุกต์ใช้ได้ด้วยตนเอง การคำนวณเวลาวิ่งโดยใช้กำหนดเวลาเดินรถมาตรฐานถือเป็นวิธีต้นแบบที่มีการนำไปใช้คำนวณเวลาวิ่งขบวนรถในหลายประเทศ

ข้อแตกต่างระหว่างการคำนวณโดยวิธีหาเวลาวิ่งเฉลี่ยและการคำนวณโดยวิธีนี้อยู่ที่ความละเอียดในการพิจารณาองค์ประกอบต่างๆ ที่นำมาคำนวณ และผลลัพธ์เวลาวิ่งระหว่างสถานีที่คำนวณได้ การคำนวณโดยวิธีจัดทำกำหนดเวลาเดินรถมาตรฐานจะพิจารณาองค์ประกอบในการคำนวณมากกว่า และผลลัพธ์เวลาวิ่งคำนวณได้ จะใกล้เคียงกับเวลาวิ่งที่แท้จริงของขบวนรถมากกว่า ถ้าจะใช้การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีโดยวิธีนี้ เพื่อประกาศเดินรถฉุกเฉินคงจะไม่ทันการ เนื่องจากจะต้องเสียเวลามากในการคำนวณ จึงขอเสนอหลักการทั่วไปเพื่อให้ทราบในแนวกว้างและมีความเข้าใจเกี่ยวกับวิธีจัดทำกับทัศนคติที่ต้องทำตามขั้นตอนการจัดทำโดยสังเขป 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)** ใช้วิธีนี้เมื่อขบวนรถที่จะเดินนั้นจะต้องออกจากสถานีดั้งทางในเวลากระชั้นชิด 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

- ในกรณีที่มีเหตุอันตรายเป็นต้นเกี่ยวกับการเดินรถ 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 ผคร.กท.1,4 และ ผจศ. ประกาศเดิน/งดเดินขบวนรถแทน ดังนี้

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

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

3) ในการเดินขบวนรถพิเศษ ถ้าสามารถจะทำได้ ต้องประกาศให้นายสถานีทางสะดวกและผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดทราบล่วงหน้าก่อนเวลาที่กำหนดให้ขบวนรถพิเศษออกจากสถานีทางสะดวกต้นทาง

4) ในคราวฉุกเฉิน เช่น น้ำท่วม ทางขาด หรือไฟไหม้สะพาน ฯลฯ ซึ่งต้องเดินขบวนรถพิเศษไปช่วยทันที ให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงซึ่งมีรถจักรอยู่ภายในแขวงของตนขณะนั้นมีสิทธิประกาศเดินขบวนรถพิเศษได้เฉพาะคราวนั้น

ภาค 4

ขั้นตอนการปฏิบัติงาน

การรับมอบเวรปฏิบัติงาน

- รับมอบหน้าที่ก่อนเวลาเริ่มปฏิบัติงาน
- ให้เข้าเวรผลัดเปลี่ยนหน้าที่กันตามเวลาที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด และจัดทำสมุดบันทึกการส่งมอบรับมอบหน้าที่ต่อกันทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ตร.2/015 ลงวันที่ 05 ก.พ. 2550)
- ในการจัดทำบันทึกการส่งมอบ-รับมอบหน้าที่กันแต่ละครั้ง ผู้ส่งมอบหน้าที่จะต้องลงบันทึกมอบหมายงาน, ระเบียบหรือคำสั่งต่าง ๆ ที่จะต้องให้ผู้รับมอบหน้าที่ได้รับทราบ, อุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการเดินรถที่ชำรุดหรือขัดข้อง โดยเฉพาะอุปกรณ์ที่ให้ใช้เฉพาะในกรณีฉุกเฉินเท่านั้นจะต้องบันทึกมอบด้วยว่า トラที่ป้องกันการใช้ฉุกเฉินโดยไม่จำเป็นแต่ละตราอยู่ในสภาพเช่นใด มีหมายเลขใดในขณะส่งมอบหน้าที่
- นสน.ทางสะดวก เมื่อรับมอบหน้าที่กันแล้วจะต้องแจ้งชื่อให้ ผคร.แขวงทราบทุกครั้ง (ขตร.2549 ข้อ 328 (3))
- ตรวจสอบสมุดบันทึกการรับ-มอบเวรทำการ, สมุดจดทางสะดวก, สมุดบันทึกการส่งเปลี่ยนหลัก และเครื่องทางสะดวกว่ามีขบวนการใดอยู่ในตอนหรือไม่
- ตรวจสอบคันกลับเสาสัญญาณประจำที่, คันกลับประแจ หรือแผงควบคุมสัญญาณชนิดไฟสี ว่าเป็นปกติหรือไม่
- ตรวจสอบตราสวิทช์ฉุกเฉินและสมุดบันทึกการทำลายตราสวิทช์ฉุกเฉินว่า มีการทำลายตราสวิทช์ฉุกเฉินและลงรายการไว้เรียบร้อยหรือไม่
- ตรวจสอบอุปกรณ์เครื่องใช้รวมถึงเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถว่า ใช้การได้เป็นปกติหรือเพียงพอหรือไม่ เช่น โทรศัพท์ทางสะดวก, โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ, โคมสัญญาณ, ห้ามล้อราง, แบบ กรฟ. ชนิดต่าง ๆ เป็นต้น
- ตรวจสอบขบวนการ, รถพ่วงในเขตหรือย่านสถานี

การขอและให้ทางสะดวก

- เพื่อป้องกันการผิดพลาดเมื่อ นสน.ทางสะดวก ได้สั่งการให้ พ.คุมประแจฯ, พ.สัญญาณ (ถ้ามี) ขอหรือให้ทางสะดวก, กลับประแจ หรือเตรียมทางให้ขบวนรถเข้าสู่สถานี จะต้องให้ พ.คุมประแจฯ พ.สัญญาณ (ถ้ามี) ทวนคำสั่งและตอบรับทราบก่อนทุกครั้ง (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ดร.2/159 ลงวันที่ 30 ต.ค. 2552)
- ก่อนขอหรือให้ทางสะดวกทุกครั้ง จะต้องตรวจสอบจุดจอดทางสะดวก, สมุดสั่งการเปลี่ยนหลัก เพื่อให้ทราบแน่ชัดว่า ไม่มีขบวนรถกีดขวางในทางตอนนั้นแล้ว (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ดร.2/159 ลงวันที่ 30 ต.ค. 2552)
- ตรวจสอบขบวนรถก่อนจะขอและหรือให้ทางสะดวก
- การขอหรือให้ทางสะดวกจะต้องแจ้งหรือสอบถามเลขที่ขบวนรถต่อกันทุกครั้ง (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ดร.2/021 ลงวันที่ 21 เม.ย. 2553)
- จะต้องบันทึกวัน เดือน ปี เวลาที่ขอและให้ทางสะดวกต่อกัน เลขที่ขบวนรถ เวลาที่ขบวนรถถึง และออกจากสถานีทางสะดวกลงไว้ในสมุดจดทางสะดวกในขณะนั้นแล้วลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ ทุกครั้ง และห้ามมิให้เขียนทับหรือขีดแก้ข้อความที่บันทึกไว้เป็นอันขาด ถ้าจะแก้ไขให้ใช้หมึกแดง และลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ดร.2/159 ลงวันที่ 30 ต.ค. 2552)
- การขอและให้ทางสะดวกทางเครื่องทางสะดวก หรือเครื่องตราทางสะดวก นสน.ทางสะดวก จะต้องกระทำได้ด้วยตนเองหรือจะต้องควบคุมดูแลการขอหรือให้ทางสะดวกโดยใกล้ชิด เนื่องจาก ขตร.2549 ข้อ 64 กำหนดให้ นสน.ทางสะดวก เป็นเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการใช้เครื่องขอและให้ทางสะดวก สำหรับสถานีที่มีหอสัญญาณอยู่ภายในเขตสถานี ก่อนที่ พ.สัญญาณ จะขอหรือให้ทางสะดวก จะต้องขอและได้รับอนุญาตจาก นสน.ทางสะดวก ก่อนทุกครั้ง (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ดร.2/021 ลงวันที่ 21 เม.ย. 2553)
- การขอและให้ทางสะดวกทางโทรศัพท์ นสน.ทางสะดวก จะต้องเป็นผู้ขอและให้ทางสะดวกด้วยตนเอง และก่อนที่จะมอบตัวทางสะดวก (กรฟ.3) ให้กับ พชร. จะต้องได้รับอนุญาตจาก ผคร. แขวงทุกครั้ง และจะต้องบันทึกไว้ในสมุดทางสะดวกให้ชัดเจน สำหรับสถานีที่มีหอสัญญาณตั้งอยู่ภายในเขตสถานี เนื่องจาก พ.สัญญาณ ไม่ใช่ นสน.ทางสะดวก การขอและให้ทางสะดวกทางโทรศัพท์ จึงเป็นหน้าที่ของ นสน.ทางสะดวก โดยขอและให้ทางสะดวกทางโทรศัพท์ควบคุมทางสะดวก (ขตร.2549 ข้อ 67 และคำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ดร.2/021 ลงวันที่ 21 เม.ย. 2553)
- ณ สถานีทางสะดวกต้นทางขบวนรถ หรือ สถานีทางสะดวกที่ขบวนรถหยุด นสน.ทางสะดวก ต้องให้ทำกิจต่างๆ ณ สถานีทางสะดวกของตนให้เสร็จเสียก่อน จึงให้ตราทางสะดวก, ตัวทางสะดวก (กรฟ.3) หรือ ตัวไม้ได้ทางสะดวก (กรฟ.4) กับ พชร. ได้ (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ดร.2/159 ลงวันที่ 30 ต.ค. 2552)

- สำหรับสถานีทางสะดวกที่ใช้สัญญาณประจำที่ประเภทไฟฟ้า ชนิดไฟสี 3 ท่า เมื่อไม่มีการขอ หรือ ให้ทางสะดวกแล้ว จะต้องปิดสวิทช์ควบคุมเครื่องทางสะดวกไว้ในตำแหน่ง “ตอนปิดไม่ให้ทางสะดวก (WITHHOLD)” ทุกครั้ง (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ตร.2/159 ลงวันที่ 30 ต.ค. 2552)
- ห้ามขอและให้ทางสะดวกล่วงหน้าเกินกว่า 15 นาที ก่อนขบวนรถออกจากสถานีต้นตอน (ขตร.2549 ข้อ 68 และคำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ตร.2/021 ลงวันที่ 21 เม.ย. 2553)
- ตรวจสอบขบวนรถและหรือรถพ่วงในเขตหรือย่านสถานี
- เมื่อเครื่องตราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวก และหรือสัญญาณประจำที่ชำรุดขัดข้องใช้การไม่ได้ จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการแก้ไขโดยเร็ว (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ตร.2/159 ลงวันที่ 30 ต.ค. 2552)
- เมื่อมีความจำเป็นต้องทำลายตราเครื่องตราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวกและเครื่องสัญญาณต่าง ๆ จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการตีตราให้ใหม่พร้อมลงบันทึกการทำลายตราลงในสมุดบันทึกการทำลายตราประจำสถานีให้เรียบร้อยทุกครั้ง (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ตร.2/159 ลงวันที่ 30 ต.ค. 2552)
- ให้ถือปฏิบัติตาม ขตร.2549 ข้อ 64 – 88 โดยเคร่งครัด

การหลักขบวนรถ

การมอบใบเปลี่ยนหลัก (กรฟ.5)

- เมื่อ ผคร. สั่งการให้มอบใบเปลี่ยนหลัก (กรฟ.5) ให้ทวนคำสั่งและเลขที่เปลี่ยนหลักนั้นกับ ผคร. อย่างชัดเจน เพื่อความถูกต้องอีกครั้ง
- การกรอกเลขที่ในใบเปลี่ยนหลัก (กรฟ.5) ที่จะนำไปมอบให้ พxr. และ พร. ให้ใช้เลขที่ของคำสั่งเปลี่ยนหลักที่ ผคร. แหวง สั่งการเป็นสำคัญ ห้ามใช้เลขที่ของสถานี เว้นแต่เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้อง และ นสน. แหวงจัดหลัก เป็นผู้สั่งการเปลี่ยนหลักขบวนรถแทน จึงให้ใช้เลขที่ของ นสน. แหวงจัดหลักที่สั่งการได้ (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ตร.2/085 ลงวันที่ 31 ก.ค. 2551)
- การกรอกเลขที่ในใบเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ (แบบ กรฟ.16) และในแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) ที่จะนำไปมอบให้ พxr. ให้ใช้เลขที่ของคำสั่งที่สั่งการให้เปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ หรือ คำสั่งที่สั่งการอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติของ พจศ. เป็นสำคัญ ห้ามใช้เลขที่ของสถานี (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/ตร.2/085 ลงวันที่ 31 ก.ค. 2551)
- การบันทึกคำสั่งเปลี่ยนหลัก, คำสั่งที่สั่งการให้เปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ และคำสั่งที่สั่งการอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ ลงในสมุดสั่งเปลี่ยนหลักให้ใช้ปากกาหมึกสีน้ำเงินหรือสีดำบันทึก ห้ามเขียนทับหรือขูดลบแก้ข้อความที่บันทึกไว้ ถ้าจะแก้ไขต้องใช้ปากกาหมึกสีแดงบันทึกลงไว้ พร้อมลงนามกำกับไว้เป็นสำคัญทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/ตร.2/085 ลงวันที่ 31 ก.ค. 2551)
- ใบเปลี่ยนหลัก (กรฟ.5) จัดทำ 1 ชุด 3 ฉบับ มอบ พxr. 1 ฉบับ, พร. 1 ฉบับ และติดกับเล่มไว้เป็นหลักฐาน 1 ฉบับ
- บันทึกลงสมุดมอบใบเปลี่ยนหลัก (กรฟ.5) ให้ พxr. และ พร. เพื่อลงนามรับมอบอย่างละ 1 เล่ม
- การมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ให้กับ พxr. และ พร. นั้น นสน.ทางสะดวก จะต้องมอบโดยมีหลักฐานการมอบทุกครั้ง (คำสั่งทั่วไป เลขที่ ก.240/3152 ลงวันที่ 24 มิ.ย. 2551)
- ให้หยุดขบวนรถเพื่อนำมอบใบเปลี่ยนหลัก (กรฟ.5) ให้ พxr. /ชค. และ พร. ลงนามรับมอบโดยให้สามารถอ่านรายชื่อได้อย่างถูกต้องและชัดเจน
- หาก พxr./ชค. หรือ พร. ไม่ลงนามรับมอบหรือลงนามรับมอบ แต่อ่านชื่อไม่ออกและไม่ได้เขียนชื่อ-นามสกุลตัวบรรจงไว้ในวงเล็บให้อ่านได้ชัดเจน ให้ทักท้วงและหาก พxr./ชค. หรือ พร. ไม่ยอมดำเนินการให้ปล่อยขบวนรถออกจากสถานีไปได้เพื่อมิให้ขบวนรถล่าช้าเพิ่มขึ้น แล้วให้สอบถามชื่อ พxr./ชค. หรือ พร. จาก ผคร. แหวง เพื่อบันทึกลงไว้ในสมุดมอบใบเปลี่ยนหลักแล้วรายงานพร้อมหลักฐานการรับมอบใบเปลี่ยนหลักนั้น ให้ผู้บังคับบัญชาทราบในโอกาสแรก (คำสั่งทั่วไป เลขที่ ก.240/3152 ลงวันที่ 24 มิ.ย. 2551)

- การเปลี่ยนหลักจะสมบูรณ์ได้ก็ต่อเมื่อนายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่, นายสถานีทางสะดวกแรกก่อนถึงสถานีทางสะดวกที่จะถูกกักไว้หลัก และนายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันแต่เดิมได้รับทราบและทวนคำสั่งแล้ว
- แจ้งผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก (กรฟ.5) ให้ ผคร. ทราบทุกครั้ง

การหลักขบวนรถ

- สถานีที่ต้องหลักขบวนรถ เมื่อได้รับคำสั่งการเปลี่ยนหลักขบวนรถจาก ผคร. ให้ทวนคำสั่งการเปลี่ยนหลักอีกครั้งอย่างถูกต้องและชัดเจน แล้ววางแผนการหลักขบวนรถ โดยตรวจสอบทางหลักว่ามีสิ่งกีดขวางหรือไม่
- แจ้ง พ.คุมประจำ, พ.กั้นถนนฯ (ถ้ามี) , พ.สัญญาณฯ (ถ้ามี) และหรือผู้เกี่ยวข้องรับทราบคำสั่งและแผนการหลักขบวนรถ
- ก่อนเตรียมทางเพื่อหลักขบวนรถให้ทดสอบประจำ เพื่อความเรียบร้อยก่อนสัก 1-2 ครั้ง
- ก่อนที่จะอนุญาตให้ขบวนรถเข้ามาสู่สถานีทุกครั้ง ต้องตรวจและจัดประจำให้อยู่ในท่าที่ขบวนรถสามารถผ่านได้โดยตลอดเสมอ รวมทั้งเปิดครอบราง (ถ้ามี) ให้เรียบร้อย เพื่อให้ขบวนรถผ่านไปได้อย่างปลอดภัยตลอดเมื่อขบวนรถหยุดไม่ได้
- ประแจมือหรือประแจกลเดี่ยว ต้องจัดพนักงานไปทำการควบคุมประจำที่ใช้ในการหลักขบวนรถ ในคราวนั้นก่อนหน้าที่ขบวนรถจะมาถึง 10 นาที ตามที่กำหนดไว้ในขตร.2549 ข้อ 108 และถ้าเป็นประแจสวน พนักงานที่ไปทำการควบคุมประจำนั้น จะต้องใช้เท้าเหยียบที่ตุ้มคันกลับประแจเมื่อขบวนรถจะเดินผ่านจนรถคันสุดท้ายได้ผ่านพ้นประแจไปแล้ว จึงเอาเท้าออกได้ ยกเว้นประแจกลเดี่ยว เฉพาะขณะที่สัญญาณประจำที่ซึ่งเกี่ยวข้องได้แสดงท่าอนุญาตแล้ว หรือประแจมือที่มีได้อยู่ในทางประธานและประแจนั้นได้ใส่สลักขอยึดรางลื่นและลั่นกุญแจเรียบร้อยแล้วไม่ต้องใช้เท้าเหยียบ
- ถ้าขบวนรถจะหลักกัน ณ สถานีที่ใช้ประแจมือ จะต้องให้ขบวนรถหยุดนอกเขตสถานีเสียก่อนทุกขบวน
- เมื่อมีการหลักขบวนรถ โดยเฉพาะขบวนรถที่มีความยาวมาก นสน.ทางสะดวก และ พรร. จะต้องระมัดระวังและตรวจสอบด้วยว่า ท่าขบวนรถได้เข้ามาหยุดอยู่ภายในหลักปลอดภัยแล้วหรือไม่ เพื่อไม่ให้ขบวนรถต้องเบียดกัน (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ตร.2/159 ลงวันที่ 30 ต.ค. 2552)
- เมื่อเสร็จจากการใช้ประแจทางหลักแล้วต้องตรวจและกลับประจำไว้ในท่าทางประธานเสมอ และถ้าเป็นประแจมือหรือประแจกลเดี่ยวก็ให้ลั่นกุญแจเครื่องกุญแจยึดรางลื่นให้เรียบร้อยทุกครั้ง การลั่นกุญแจยึดรางลื่นต้องกระทำด้วยตนเอง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้บังคับบัญชาตั้งแต่ชั้นสารวัตรเดินรถขึ้นไปว่ามอบหมายหน้าที่ไว้ให้แก่พนักงานอื่นกระทำก็ได้

- สำหรับสถานีหรือหอสัญญาณที่ใช้ประแจกลหมู่ เมื่อได้ให้ทางสะดวก กลับประแจเตรียมทาง ให้ขบวนรถเข้าหรือออกจากสถานีเรียบร้อยแล้ว ให้พนักงานผู้มีหน้าที่กลับประแจออกมายืนอยู่นอกอาคารสถานี หรือนอกห้องประแจในกรณีห้องประแจไม่ได้อยู่ในอาคารสถานีหรือนอกหอสัญญาณ (ยกเว้นหอสัญญาณแบบพม่าที่ไม่มีชาน) เพื่อคอยรับคำสั่งหรือสัญญาณจาก นสน. ทางสะดวก โดยแน่นชัดเสียก่อน จึงจะเข้าไปกลับประแจ เครื่องตกราง หรือสัญญาณต่างๆ สุดแต่กรณี แล้วยังต้องออกมายืนนอกอาคารสถานี หรือนอกห้องประแจ หรือนอกหอสัญญาณ เพื่อคอยรับคำสั่งจาก นสน.ทางสะดวก อีกจนกว่าจะเสร็จภารกิจเกี่ยวกับการเดินรถ (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/อส.16/719 ลงวันที่ 27 พ.ย.2535)
- ให้ถือปฏิบัติตาม ขตร.2549 ข้อ 119 – 120 โดยเคร่งครัด

การออกรับและปล่อยขบวนรถ

- ถ้าเป็นสถานีที่ขบวนรถหยุดให้ นสน. ออกมายืนรับขบวนรถ ณ ที่ซึ่งใกล้กับทางที่ขบวนรถจะเข้ามาสู่สถานี แต่ถ้าเป็นสถานีที่ขบวนรถเดินผ่านสถานีให้ นสน. ออกมายืนรับขบวนรถบนชานชาลาสถานีบริเวณศูนย์กลางสถานี (คำสั่งฝ่ายฯ ที่ พ.2/ตร.2/181 ลงวันที่ 12 พ.ย. 2542)

สถานีที่ขบวนรถหยุด

สถานีทางสะดวก

นสน.ทางสะดวก เมื่อออกรับขบวนรถจะต้องแสดงสัญญาณมือก่อนที่ขบวนรถจะเดินเข้าถึงสัญญาณเข้าเขตในหรือหลักเขตสถานีสุดแต่กรณี และเมื่อต้องการให้ขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีจะต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “อนุญาต” จนกว่าขบวนรถจะเข้ามาถึงสถานี และเมื่อต้องการให้ขบวนรถหยุด ณ ที่ซึ่งต้องการ ก็ให้แสดงสัญญาณมือในท่า “ห้าม” จนกว่าขบวนรถจะได้หยุดนิ่ง และเมื่อต้องการให้ขบวนรถออกจากสถานีก็จะต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “อนุญาต” จนกว่าท้ายขบวนรถจะได้ผ่านพ้นปลายชานชาลาสถานีไปแล้ว จึงให้กดแสดงสัญญาณมือได้

สถานีไม่มีทางสะดวก

นสน.ทางสะดวก เมื่อออกรับขบวนรถจะต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “อนุญาต” ก่อนที่ขบวนรถจะเดินถึงสถานีอย่างน้อย 300 เมตร และเมื่อต้องการให้ขบวนรถหยุด ณ ที่ซึ่งต้องการก็ให้แสดงสัญญาณมือในท่า “ห้าม” จนกว่าขบวนรถจะหยุดนิ่งและเมื่อต้องการให้ขบวนรถออกจากสถานี ก็จะต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “อนุญาต” จนกว่าท้ายขบวนรถจะได้ผ่านพ้นปลายชานชาลาสถานีไปแล้ว จึงให้กดแสดงสัญญาณมือได้

สถานีที่ขบวนรถผ่าน

สถานีทางสะดวก

-ถ้าสถานีนั้นใช้สัญญาณประจำที่ชนิดทางปลาหรือหลักเขตสถานี นสน.ทางสะดวก เมื่อออกรับขบวนรถจะต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “อนุญาต” ก่อนที่ขบวนรถจะเดินถึงสัญญาณเข้าเขตใน หรือหลักเขตสถานี สุดแต่กรณี และจะกดแสดงสัญญาณมือในท่า “อนุญาต” ได้ต่อเมื่อท้ายขบวนรถได้ผ่านพ้นปลายชานชาลาสถานีไปแล้ว

-ถ้าสถานีนั้นใช้สัญญาณประจำที่ชนิดไฟสี นสน.ทางสะดวก เมื่อออกรับขบวนรถไม่ต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “อนุญาต” แต่ต้องมีสัญญาณมือติดตัวไว้ด้วย เพื่อพร้อมแสดงสัญญาณได้เมื่อจำเป็น

สถานีไม่มีทางสะดวก

นสน.ทางสะดวกเมื่อออกรับขบวนรถจะต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “อนุญาต” ก่อนที่ขบวนรถจะเดินถึงสถานีอย่างน้อย 300 เมตร และจะกดแสดงสัญญาณมือได้เมื่อท้ายขบวนรถได้ผ่านพ้นปลายชานชาลาสถานีไปแล้ว

- ในการออกรับ หรือ ปล่อยขบวนรถทุกครั้ง นสน.ทางสะดวก จะต้องตรวจสอบความเรียบร้อยของ ประแจและสัญญาณประจำที่ทั้งหมดว่า อยู่ในท่าทางที่ถูกต้องและเป็นทางที่จะให้ขบวนรถเดินผ่าน หรือไม่ โคมไฟมีไฟแสดงครบถ้วนหรือไม่ และเมื่อขบวนรถออก หรือ เดินผ่านสถานีทุกครั้ง ให้ตรวจสอบความเรียบร้อยของขบวนรถ (รวมทั้งเครื่องหมายประจำขบวนรถ) ที่เดินออกหรือผ่าน สถานีไปทุกขบวน หากตรวจพบความผิดปกติของรถพ่วงในขบวนรถ หรือไม่มีเครื่องหมายประจำ ขบวนรถ จะต้องบริหารจัดการป้องกันเหตุอันตรายทันที แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบในโอกาส แรก (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ตร.2/181 ลงวันที่ 12 พ.ย.2542)
- สำหรับสถานีหรือหอสัญญาณที่ใช้ประแจกลหมุน เมื่อได้ให้ทางสะดวกกลับประแจเตรียมทาง ให้ขบวนรถเข้าหรือออกจากสถานีแล้วให้พนักงานผู้มีหน้าที่กลับประแจออกมายืนอยู่นอกอาคาร สถานี หรือนอกห้องประแจเพื่อคอยรับคำสั่งหรือสัญญาณจาก นสน.ทางสะดวก โดยแนชัดเสียก่อน จึงจะกลับเข้าไปกลับประแจ เครื่องตกราง หรือสัญญาณต่างๆ สุดแต่กรณี แล้วยังต้องออกมา ยืนนอกอาคารสถานี หรือนอกห้องประแจ หรือนอกหอสัญญาณ เพื่อคอยรับคำสั่งจาก นสน. ทางสะดวก อีกจนกว่าจะเสร็จภารกิจเกี่ยวกับการเดินรถ (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/ตร.159 ลงวันที่ 30 ก.ค.2527)
- ถ้าขบวนรถใดเสียเวลาช้าในทางตอนใดจนผิดสังเกตต้องจัดการสอบสวนให้ได้ความว่า ขบวนรถนั้น ช้าอยู่ ณ ที่ใด เพราะเหตุใด
- ให้ปฏิบัติตาม ขตร. 2549 ข้อ 2 – 10 อย่างเคร่งครัด

การสับเปลี่ยนรถ

- ตรวจสอบขบวนรถ รถพ่วง หรือสิ่งกีดขวางที่มีอยู่ในย่านก่อนทำการสับเปลี่ยนขบวนรถ
- วางแผนการทำสับเปลี่ยนแล้วแจ้งผู้เกี่ยวข้องที่สถานีรับทราบให้เข้าใจตรงกันพร้อมกับเขียนลงในแบบแจ้งแผนการทำสับเปลี่ยน (คำสั่งฝ่ายฯ ที่ พ.2/ตร.2/159 ลงวันที่ 30 ต.ค. 2553) ให้จัดทำ 3 ฉบับใส่คาร์บอน แล้วมอบ พชร. /พ.สัญญาณฯ (ถ้ามี) โดยมีหลักฐาน แล้วเก็บไว้เป็นหลักฐานที่สถานี 1 ฉบับ
- ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถด้วยการกระแทกกันโดยแรงเกินไป หรือด้วยความสะเพร่า ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย
- ในการทำสับเปลี่ยนรถ ให้ใช้สัญญาณมือเฉพาะในการทำสับเปลี่ยนเท่านั้น และสำหรับเครื่องรับ-ส่งวิทยุคมนาคม ให้ใช้เป็นการเตือนให้ พชร. คอยระมัดระวังที่จะคอยรับสัญญาณมือซึ่งจะแสดงต่อไป (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ตร.2/159 ลงวันที่ 30 ต.ค. 2552)
- กรณีเป็นรถโดยสารต้องให้ผู้โดยสารขึ้น-ลง ให้เรียบร้อยเสียก่อน
- ต้องมีพนักงานปฏิบัติหน้าที่ครบทั้งฝ่ายการเดินรถและฝ่ายการช่างกล (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/อส. 16/266 ลงวันที่ 17 ก.ค. 2552)
- ขณะทำสับเปลี่ยน นสน.ทางสะดวก หรือ พนักงานผู้ทำการสับเปลี่ยนรถ จะต้องพยายามควบคุมการสับเปลี่ยนรถอยู่ใกล้รถที่กำลังเคลื่อนที่ขณะทำการสับเปลี่ยนรถนั้นเสมอ และจะต้องเตรียมความพร้อมป้องกันเหตุอันตรายตาม ขตร.2549 ข้อ 126 (1), (2), (3), (4)
- ขณะนำรถเข้าต่อกัน ห้ามใช้ความเร็วเกิน 10 กม./ ชม. ตาม ขตร.2549 ข้อ 127 ต้องหยุดรถครั้งหนึ่งก่อน แล้วจึงแสดงสัญญาณให้รถเข้าไปโดยระมัดระวัง ณ จุดที่ต้องการ ควรเปิดขอพ่วงรถที่จะต้องต่อกันทั้งสองด้าน ห้ามต่อขอพ่วงเมื่อรถอยู่ในทางโค้งแคบ
- รถที่จอดอยู่ในเขตสถานี ต้องจัดต่อท่อห้ามล้อให้ติดต่อกัน และถ้ามีห้ามล้อมือต้องลงห้ามล้อให้มั่นคง ถ้าเห็นว่าห้ามล้อที่ลงแล้วไม่เพียงพอหรือรถนั้นไม่มีห้ามล้อมือ ต้องจัดหาสิ่งหนึ่งสิ่งใดจิมล้อไว้เพื่อป้องกันไม่ให้รถเลื่อนไหลได้ตาม ขตร.2549 ข้อ 194
- เฉพาะในทางตอนเขาหรือทางลาดชัน ให้ นสน.หรือ พ.สับเปลี่ยน จัดพนักงาน หรือ พ.พ่วงรถ นำเหล็กห้ามล้อรางไปประจำอยู่ท้ายขบวน เพื่อเตรียมความพร้อมที่จะป้องกันรถเลื่อนไหล (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/อส.16/266 ลงวันที่ 17 ก.ค. 2552)
- ให้ถือปฏิบัติตาม ขตร.2549 ข้อ 121 – 133 โดยเคร่งครัด

การควบคุมดูแลเครื่องประแจและสัญญาณประจำที่

- หมั่นเอาใจใส่อบรม พ.คุมประแจทุกคนให้เข้าใจและรอบรู้ในหน้าที่ที่พึงปฏิบัติ ทำความสะอาด, หยอดน้ำมัน และทดลองประแจ รวมทั้งเครื่องกุญแจยึดรางลื่นหรือสลักขอยึดรางลื่น (ถ้ามี) ให้ใช้การได้ดีอยู่เสมอ การทำความสะอาดให้ใช้เหล็กแบนๆ ปลายบาง ขูดคราบน้ำมันหรือสิ่งสกปรกที่เกาะติดประแจ (ทั้งที่เหล็กสะพานรองรับลื่นประแจ, ลื่นประแจและรางประกอกลื่น) ออกเสียก่อน แล้วใช้ไม้กวาดแข็ง (ไม้กวาดก้านมะพร้าวตัดส่วนที่อ่อนนอก) กวาดสิ่งสกปรกออกให้หมด ถ้ายังเห็นว่าไม่สะอาดดีพอก็ให้น้ำมันโซล่าล้างอีกครั้ง แล้วให้ใช้น้ำมันเครื่องหรือน้ำมันเพลายหยอดเฉพาะที่เหล็กสะพานรองรับลื่นประแจเท่านั้น ในปริมาณพอสมควร อย่าให้น้อยหรือมากเกินไป เพื่อให้ลื่นประแจลื่นในขณะที่กลับประแจและต้องทดลองให้ใช้การได้ดีและคล่องตัวอยู่เสมอ การทำความสะอาดและหยอดน้ำมันประแจต้องสั่งให้ทำทุกๆ 3 วัน แต่ถ้าเป็นสถานีที่มีฝนตก มีฝุ่นละอองมาก หรือในฤดูหนาว ก็ให้ระวังเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษ (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ตร./159 ลงวันที่ 30 ก.ค. 2527)
- ก่อนจะทำการกลับประแจทุกครั้ง จะต้องตรวจสอบให้ดีกว่าก่อนว่าไม่มีขบวนรถ, รถบำรุงทาง หรือผู้ใดทำอะไรอยู่ที่ตัวประแจนั้น
- การกรอกข้อความลงในแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) เมื่อจำเป็นต้องงดใช้สัญญาณเข้าเขตนอก, สัญญาณเข้าเขตใน, สัญญาณออก หรือสัญญาณออกอันนอกอันใด (ถ้ามี) ด้วยเหตุใด ๆ ก็ดี นสน.ทางสะดวก จะต้องเป็นผู้กรอกข้อความลงในแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ด้วยตนเอง (ถึงจะมีหอสัญญาณตั้งอยู่ภายในเขตสถานี แต่ พ.สัญญาณก็ไม่มีอำนาจหน้าที่ที่จะกระทำได้) (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ตร.2/021 ลงวันที่ 21 เม.ย.2553)
- ให้ถือปฏิบัติตาม ขตร.2549 ข้อ 11-34 , 105-113 โดยเคร่งครัด

การปฏิบัติอื่นๆ เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตรายด้านการเดินรถ

- นสน.ทางสะดวก และ พรร. ต้องรับผิดชอบร่วมกัน ตรวจจำนวนหน่วยลากจูง และความยาวของขบวนรถให้มีจำนวนไม่เกินกำลังลากจูงของรถจักรที่กำหนดไว้ (ขตร.2549 ข้อ 154)
- นสน.ทางสะดวก ต้องประสานและสั่งการให้ พชร. นำรถจักรเข้าเทียบขบวนให้เสร็จก่อนจะถึงกำหนดขบวนรถออกไม่น้อยกว่า 20 นาที เพื่อให้มีเวลาทำการทดลองเครื่องห้ามล้อ และตรวจดูความเรียบร้อยของขบวนรถ (ขตร.2549 ข้อ 157)
- นสน.ทางสะดวก และ พชร. ต้องรับผิดชอบร่วมกันตรวจดูการต่อท่อห้ามล้อเครื่องห้ามล้อให้มีอยู่ครบถ้วนตามอัตราสำหรับขบวนรถและทางตอนนั้นๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ ตรวจดูทวารลมท่อห้ามล้อขบวนรถและทวารลิ้นบังคับการเครื่องห้ามล้อ (ถ้ามี) ให้อยู่ในท่าที่ถูกต้อง และให้พยายามจัดรถซึ่งมีเครื่องห้ามล้ออยู่ห่างกันเป็นระยะตามกำหนดตลอดขบวน (ขตร.2549 ข้อ 158)
- ให้ นสน.ทางสะดวก ทุกๆ สถานี สังเกตดูความพร้อมของพนักงานรถจักรขณะทำขบวนด้วยว่าอยู่ในสภาพปกติหรือไม่ ถ้าสังเกตเห็นว่า พชร. อยู่ในสภาพผิดปกติ ห้ามมิให้ นสน.ทางสะดวก ปลอ่ยขบวนรถออกไป (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/อส.16/632 ลงวันที่ 25 ส.ค. 2541)
- สำหรับสถานีที่มีเครื่องกั้นถนนฯ ชนิดมีพนักงานควบคุม นสน. จะต้องหมั่นออกไปตรวจเยี่ยมเพื่ออบรม แนะนำพนักงานกั้นถนน พร้อมกับซักซ้อมทำความเข้าใจในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ตร.2/055 ลงวันที่ 18 มี.ค. 2528)

การปฏิบัติเมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่ง

ทางถนนผ่านเสมอระดับทางรถไฟ

- นสน.ทางสะดวก ต้นตอที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้รับโทรเลขแจ้งหมายกำหนดการเสด็จฯ แล้ว ภายในเวลาไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง ก่อนหมายกำหนดการขบวนรถยนต์พระที่นั่งจะผ่านถนนเสมอระดับทาง หรือ ก่อนขบวนรถยนต์พระที่นั่งจะผ่านถนนเสมอระดับทาง ในกรณีที่ทราบว่า เวลาเสด็จคลาดเคลื่อนหรือเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมให้หยุดขบวนรถมอบโทรเลขแจ้งหมายกำหนดการเสด็จฯ นั้นให้กับ พร.และ พร. โดยมีหลักฐานทุกขบวน
- นสน.ทางสะดวก ต้นตอที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้มอบโทรเลขให้กับ พร. และ พร. แล้ว ถ้ามีขบวนรถจะเดินเข้าสู่ทางตอนนั้น ให้แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานเพื่อถวายความปลอดภัยอยู่สถานี (ถ้ามี) ทราบด้วย กับจะต้องแจ้ง พ.กั้นถนน หรือ นสน.ทางสะดวกปลายทางตอน ในกรณีที่ พ.กั้นถนน อยู่ในความควบคุมของ นสน.ทางสะดวกปลายทางตอน เพื่อให้ พ.กั้นถนน แจ้ง สดร. หรือ สดช. ทราบว่า จะปล่อยขบวนรถใด เวลาใด และขอรับคำสั่งจะให้กักหรือให้ปล่อยขบวนรถจาก สดร. หรือ สดช. นั้น และเมื่อได้กักหรือได้ปล่อยขบวนรถออกไปแล้วให้รีบแจ้งทันทีอีกครั้งหนึ่ง ถ้าเป็นการเสด็จฯ โดยไม่มีหมายกำหนดการจะต้องแจ้งหรือให้แจ้ง พ.กั้นถนน ทราบด้วยว่า เป็นการเสด็จฯ โดยไม่มีหมายกำหนดการล่วงหน้า เฉพาะถนนเสมอระดับทางที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อได้แสดงสัญญาณให้ขบวนรถเข้าหรือออกจากสถานีซึ่งขบวนรถจะต้องผ่านถนนเสมอระดับทางนั้น นสน.ทางสะดวก หรือ พ.สัญญาณ จะต้องรับผิดชอบสั่งการและตรวจสอบการปิด-เปิดเครื่องกั้นถนนของ พ.กั้นถนน ให้เรียบร้อยด้วยทุกครั้ง ถ้ามีเหตุปิดเครื่องกั้นถนนไม่ได้จะต้องให้สัญญาณแสดงท่าห้ามขบวนรถทันที
- นสน.ทางสะดวก ต้องให้ความร่วมมือกับผู้เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก.10/339 ลงวันที่ 19 ม.ค.2531

การปฏิบัติเมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้อง

- เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้อง นสน.ทางสะดวก ที่ประจำหน้าที่อยู่ที่สถานีแขวง (คำสั่งฝ่ายฯ เลขที่ พ.2/ตร.2/143 ลงวันที่ 13 ส.ค. 2547) ต้องทำหน้าที่ “นายสถานีแขวง” จัดการเปลี่ยนหลักขบวนรถแทนพนักงานควบคุมการเดินรถตาม ขตร.2549 ข้อ 333
- เมื่อ ผคร.แขวง ประกาศดใช้โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถสำหรับการจัดเปลี่ยนหลักขบวนรถ พร้อมทั้งสั่งให้นายสถานีแขวง จัดการเปลี่ยนหลักขบวนรถภายในเขตกำหนดของนายสถานี แขวงนั้น นายสถานีแขวงที่มีขบวนรถตกค้างที่สถานีตนจะต้องแจ้งให้นายสถานีแขวงทั้ง 2 ข้าง ทราบด้วย เพื่อวางแผนในการจัดเปลี่ยนหลักต่อไป
- เมื่อขบวนรถช้ากว่ากำหนดเวลาหรือออกหรือผ่านสถานีทางสะดวกช้ากว่ากำหนดเวลา ทุกๆ ระยะ 10 นาที นสน.ทางสะดวก ต้องแจ้งให้นายสถานีแขวงข้างหน้าทราบทันที
- เมื่อขบวนรถช้ากว่ากำหนดเวลาหรือออกหรือผ่านสถานีแขวงช้ากว่ากำหนดเวลา ตั้งแต่ 10 นาทีขึ้นไป นายสถานีแขวงนั้นต้องแจ้งให้นายสถานีแขวงข้างหน้าทราบ
- เมื่อขบวนรถช้าซึ่งต้องแก้ไขการหลักขบวนรถโดยการเปลี่ยนหลัก ให้เป็นหน้าที่ของนายสถานี แขวงข้างที่ขบวนรถช้าจัดการเปลี่ยนหลักทางเครื่องสื่อสารที่มีอยู่ ถ้าขบวนรถช้าทั้ง 2 ข้าง ก็ให้นายสถานีแขวงข้างที่ขบวนรถช้ามากกว่าจัดเปลี่ยนหลัก
- การเปลี่ยนหลักทุกครั้ง นายสถานีแขวงต้องแจ้งให้ ผคร.แขวง ทราบด้วย
- การเปลี่ยนหลักโดยนายสถานีแขวงให้ปฏิบัติตาม ขตร.2549 ข้อ 331 โดยอนุโลม และข้อ 332 (2) และเมื่อขบวนรถจะมาหลักกันที่สถานีทางสะดวกที่มีรถจอดอยู่ในทางหลักให้ปฏิบัติตาม ข้อ 119 (6) โดยอนุโลม
- ถ้าเครื่องสื่อสารที่มีอยู่ขัดข้อง นายสถานีแขวงไม่สามารถจะส่งเปลี่ยนหลักได้ ห้ามมิให้จัดการ เปลี่ยนหลักและให้ขบวนรถเดินและหลักกันตาม ปตร. ถ้าเป็นขบวนรถพิเศษให้เดินและหลักกัน ตาม ปตร.พิเศษ นั้น

ขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุอันตราย

รหัสแจ้งเหตุอันตราย

รหัส	ลักษณะเหตุอันตราย	รหัส	ลักษณะเหตุอันตราย	รหัส	ลักษณะเหตุอันตราย
ต.1	ขบวนรถชน/เบียดกันตกราง กีดขวางเสียหายร้ายแรง	บ.1	หยุดงาน, ชุมนุมประท้วง เพื่อเรียกร้องสิทธิต่าง ๆ	ท.1	ทางขาด / ข้ำรุดมากด้วย เหตุใด ๆ
ต.2	ขบวนรถ , รถจักร , รถพ่วง ตกราง กีดขวางการเดินทาง เสียหายร้ายแรง	บ.2	ผู้โดยสารถูกปล้น / ชิงทรัพย์บน ขบวนรถ หรือ ในเขตสถานี	ท.2	มีผู้ก่อวินาศกรรม,ทาง, สะพาน , อาคาร , อาณัติ สัญญาณ , โทรคมนาคม
ต.3	ขบวนรถชนยานยนต์อื่น เสียหายร้ายแรง	บ.3	บุคคลสำคัญได้รับภัยบน ขบวนรถ หรือ สถานี	ท.3	เกิดอัคคีภัยแก่ทรัพย์สิน
ต.4	ก่อวินาศกรรม ขบวนรถตกราง กีดขวาง	บ.4	เหตุอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับบุคคลซึ่งมี ลักษณะร้ายแรง	ท.4	เหตุอื่นๆ เกี่ยวกับทรัพย์สิน ซึ่งมีลักษณะร้ายแรง
ต.5	เหตุอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการเดินรถมี ลักษณะร้ายแรง	(คำสั่งทั่วไป เลขที่ ก.228 / 4775 ลงวันที่ 16 ก.ย.2536)			

การเสนอรายงานเหตุอันตราย

เหตุอันตรายธรรมดา

ให้ผู้เกี่ยวข้องรายงานส่งแขวงเดินรถที่เกิดเหตุภายใน 3 วัน
นับถัดจากวันเกิดเหตุ

เหตุอันตรายสำคัญ

ให้ผู้เกี่ยวข้องรายงานส่งแขวงเดินรถที่เกิดเหตุภายใน 2 วัน
นับถัดจากวันเกิดเหตุ

เหตุอันตรายร้ายแรง

ให้ผู้เกี่ยวข้องรายงานส่งแขวงเดินรถที่เกิดเหตุภายใน 1 วัน
นับถัดจากวันเกิดเหตุ

ขบวนการชนสัตว์มีชีวิต

ขั้นตอนการปฏิบัติ

1. พรร. ตรวจสอบจุดเกิดเหตุรวบรวมรายละเอียดแจ้งต่อ นสน.ที่ขบวนการหยุดครั้งแรก + ลำดับรถ
2. นสน. แจ้ง ผคร.แขวง ออกโทรเลขและรายงานตามแบบ 90 ส่ง สตร.
3. นสน. แจ้งความ พนักงานสอบสวนท้องที่เกิดเหตุ (แบบแจ้งความร้องทุกข์)
4. ผู้เกี่ยวข้องคิดค่าเสียหายส่ง นสน.ทางสะดวก รวบรวมแจ้งความเพิ่มเติมต่อพนักงานสอบสวน
5. ฌบข. ติดตามเรียกrogateค่าเสียหายจากเจ้าของสัตว์ ตามระเบียบฯ

ขบวนการพบ/ชนสิ่งกีดขวาง

ขั้นตอนการปฏิบัติ

1. พรร. ตรวจสอบจุดเกิดเหตุรวบรวมรายละเอียดแจ้งต่อ นสน.ที่ขบวนการหยุดครั้งแรก + ลำดับรถ
2. นสน. แจ้ง ผคร.แขวง ออกโทรเลขและรายงานตามแบบ 90 ส่ง สตร.
3. นสน. แจ้งความพนักงานสอบสวนท้องที่เกิดเหตุ (แบบแจ้งความร้องทุกข์) หากสงสัยเป็นการกระทำของคนร้าย
4. ผู้เกี่ยวข้องคิดค่าเสียหายส่ง ฌบข. ทราบ นสน. รวบรวมค่าเสียหายแจ้งต่อพนักงานสอบสวน
5. ฌบข. ติดตามเรียกrogateค่าเสียหายและติดตามผลคดี ตามระเบียบฯ

คนร้ายขวางป่าขบวนการ

ขั้นตอนการปฏิบัติ

1. พรร. ตรวจสอบจุดเกิดเหตุรวบรวมรายละเอียดแจ้งต่อ นสน.ที่ขบวนการถึงสถานีแรก + ลำดับรถ
2. นสน. แจ้ง ผคร.แขวง ออกโทรเลขและรายงานตามแบบ 90 ส่ง สตร.
3. นสน. แจ้งความพนักงานสอบสวนท้องที่เกิดเหตุ (แบบแจ้งความร้องทุกข์) หากสงสัยเป็นการกระทำของคนร้าย
4. ผู้เกี่ยวข้องคิดค่าเสียหายส่ง ฌบข.ทราบ, นสน.รวบรวมค่าเสียหายแจ้งพนักงานสอบสวน
5. ฌบข. ติดตามเรียกrogateค่าเสียหายและติดตามผลคดี ตามระเบียบฯ

รถจักร รถพ่วงชำรุด

ขั้นตอนการปฏิบัติ

1. พรร. ตรวจสอบจุดเกิดเหตุรวบรวมรายละเอียดแจ้งต่อ นสน. ที่ขบวนการถึงสถานีแรก + ลำดับรถ
2. นสน. แจ้ง ผคร.แขวง ออกโทรเลขและรายงานตามแบบ 90 ส่ง สตร.
3. หากได้รับแจ้งทางวิทยุหรือโทรศัพท์ให้รับแจ้ง ผคร.แขวง ทันที

เครื่องมือ อุปกรณ์ ระบบอาณัติสัญญาณขัดข้อง

ขั้นตอนการปฏิบัติ

1. นสน. แจ้งเหตุการณ์ต่อ ผคร.แขวง และ วิทยู.แจ้ง พชร., พร. ทราบด้วย
2. ตรวจสอบสาเหตุเบื้องต้น หากแก้ไขได้ด้วยตนเองให้ดำเนินการต่อไป
3. หากตรวจสอบไม่พบสาเหตุให้ปฏิบัติตามกฎ ข้อบังคับ ที่กำหนด
4. นสน. ออกโทรเลขแจ้ง นตส. มาแก้ไข และรายงานตามแบบ 90 แจ้ง สดร.
5. หากเป็นการกระทำของคนร้ายให้แจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน
6. สำเนาเรื่องให้ ฌบข. ทราบตามระเบียบฯ

ยานพาหนะชนเครื่องกั้นถนน

ขั้นตอนการปฏิบัติ

1. พ.กั้นถนนฯ จดจำบันทึกเลขทะเบียนยานพาหนะ,รายละเอียดต่างๆของยานพาหนะผู้ขับขี่และรายละเอียดอื่นๆ ให้มากที่สุด
2. พ.กั้นถนนฯ แจ้งเหตุ นสน. ทราบและรายงานโดยละเอียดส่งให้ สดร. ผ่าน นสน.
3. นสน. ออกโทรเลขและรายงานตามแบบ 90 แจ้งเหตุให้ นตส. ทราบทันที
4. นสน. แจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน
5. สำเนาเรื่อง ฌบข. ทราบเพื่อติดตามเรียกร้องค่าเสียหาย ตามระเบียบฯ
6. นตส. แจ้งค่าเสียหายให้ สดร., ฌบข. เพื่อรวบรวมดำเนินการ
7. นสน. จัดให้ใช้แผงเซ็นสำรอง หากเครื่องกั้นถนนฯ ชำรุด
8. นสน. คิดค่าใช้จ่ายในการจ้างคนกั้นถนนฯ รวมเป็นค่าเสียหายด้วย
9. นสน. แจ้งความค่าเสียหายเพิ่มเติม จากข้อ 8. ต่อพนักงานสอบสวน

พบศพในเขตรถไฟ

ขั้นตอนการปฏิบัติ

1. ผู้พบศพ แจ้ง นสน. ที่อยู่ใกล้ที่สุด
2. พร. แจ้ง นสน. ที่ขบวนรถแรกถึงให้ทราบกรณีพบศพบนขบวนรถ
3. นสน. ออกโทรเลขและรายงานแบบตาม 90 ส่ง สดร.
4. นสน. ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่สถานีตำรวจท้องที่เกิดเหตุแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนทันที
(สำหรับวิธีปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกรถไฟทับหรือเฉี่ยวชนถึงแก่ความตาย ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/186/2552 ลงวันที่ 21 พ.ค. 2552)

ขบวนการเฉี่ยวชน ทับ คนได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

ขั้นตอนการปฏิบัติ

นอกเขตสถานี

1. พชร., พรร. ตรวจสอบที่เกิดเหตุ บันทึกเหตุการณ์ นำส่ง รพ.หากยังไม่เสียชีวิต หากเสียชีวิตแล้ว ให้ช่วยยกศพออกให้พ้นทาง (สำหรับวิธีปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกรถไฟฟ้าทับหรือเฉี่ยวชน ถึงแก่ความตาย ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/186/2552 ลงวันที่ 21 พ.ค. 2552)
2. ตรวจสอบหลักฐานและเก็บรวบรวมทรัพย์สินของผู้เสียชีวิต (ถ้ามี)
3. พรร. แจ้งเหตุต่อ นสน. ที่ขบวนรถแรกถึง มอบทรัพย์สินของผู้เสียชีวิต (ถ้ามี) ให้ นสน. เก็บรักษา

ในเขตสถานี

1. นสน. ตรวจสอบบันทึกเหตุ ตรวจสอบหลักฐาน และเก็บรวบรวมทรัพย์สินของผู้เสียชีวิต
2. นสน. ออกโทรเลขและรายงานตามแบบ 90 และสำเนาเรื่อง ฌบข. ทราบ ตามระเบียบฯ
3. นสน. แจ้งความต่อพนักงานสอบสวน แล้วมอบทรัพย์สินให้พนักงานสอบสวนเก็บไว้โดยมีหลักฐาน
4. นสน. รับแจ้งค่าเสียหายจากผู้เกี่ยวข้อง หากขบวนรถได้รับความเสียหายให้แจ้ง สดร. แล้วสำเนาให้ ฌบข. ทราบต่อไป

ขบวนรถติดทางลาดชัน

ขั้นตอนการปฏิบัติ

1. พชร. /พรร. แจ้งเหตุ (ทางวิทยุสื่อสาร) ที่ขบวนรถติดทางลาดชันพร้อมรายละเอียด เช่น จุดที่เกิดเหตุอยู่เสาโทรเลขที่เท่าไร ระหว่างสถานีอะไร สาเหตุที่เกิดขึ้น ตั้งแต่เวลาใด สภาพสองข้างทาง ต้องการความช่วยเหลืออะไรบ้าง เช่น ขอถอยหลังกลับเพื่อทำการแก้ไข, ขอถอยหลังกลับเพื่อเปลี่ยนรถจักรทำการใหม่, ขอลดหน่วยลากจูง, ขอแบ่งทำเป็น 2 เที้ยว, หรือขอรถจักรช่วยทำการ (พหุ) ลากจูงจากที่เกิดเหตุต่อไปถึงสถานีปลายทางตอน เป็นต้น
2. นสน. เมื่อรับแจ้งเหตุดังกล่าวจาก พชร. /พรร. แล้ว ให้รับแจ้ง ผคร.แขวง และรอรับคำสั่ง
3. กรณีขบวนรถขอถอยหลังกลับเข้าสถานี
 - ให้แจ้งผู้เกี่ยวข้อง เช่น พ.กั้นถนน (ถ้ามี), พ.คุมประแจ, พ.สับเปลี่ยน (ถ้ามี) รับทราบ พร้อมวางแผนการนำขบวนรถเข้าสู่สถานี
 - ตรวจสอบและเตรียมทางเพื่อให้ขบวนรถถอยกลับ โดยไม่ให้มีขบวนรถ, รถพ่วง หรือสิ่งกีดขวางใดๆ อยู่ในทางนั้น

4. กรณีขอรถจักรช่วยทำการ (พหุ) ลากจูงจากที่เกิดเหตุ

- เมื่อ ผคร.แขวง ได้มีคำสั่งการให้จัดรถจักรมาช่วยทำการ(พหุ) แล้ว สถานีปลายทาง ประสานสถานีต้นตอน และ ผคร.แขวง เพื่อขอมอบตัวไม่ได้ทางสะดวก (กรฟ.4) ระบุ ตำแหน่งรถจักรขบวนรถที่อยู่ในตอนตรงหรือใกล้เสาโทรเลขเลขที่เท่าไร โดยมีหลักฐาน ให้กับ พชร. รถจักรที่จะเข้าไปช่วยทำการ (พหุ) เดินด้วยความระมัดระวังไปยังที่เกิดเหตุ
- แจ้ง พชร. /พรร. ของขบวนรถที่เกิดเหตุ (ทางวิทยุสื่อสาร) ห้ามเคลื่อนขบวนรถพร้อมกับ คอยให้สัญญาณในการต่อรถจักรที่มาช่วยทำการ (พหุ) พร้อมกับเวลาที่รถจักรช่วยทำการ (พหุ) ออกจากสถานีปลายทาง
- เมื่อรถจักรช่วยทำการ (พหุ) ถึงและต่อขบวนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ให้ พรร. แจ้ง นสน.ปลายทาง (ทางวิทยุสื่อสาร) เพื่อขอเคลื่อนขบวนรถเข้าสู่สถานีปลายทางด้วยความระมัดระวังต่อไป
- นสน.สถานีปลายทาง ปฏิบัติเช่นเดียวกับข้อ 3
- เมื่อขบวนรถถึงสถานีปลายทางเรียบร้อยแล้ว พรร. นำมอบบันทึกแจ้งเหตุพร้อมลำดับรถ ให้กับ นสน. ผู้รับแจ้งเหตุ เพื่อรายงานตามแบบ 90 ส่ง สดร. ต่อไป

ขบวนรถตกราง

ขั้นตอนการปฏิบัติ

1. นสน. / พชร. / พรร. ร่วมกันตรวจสอบที่เกิดเหตุและลักษณะของขบวนรถที่ตกราง เช่น
 - ตกบริเวณเสาโทรเลขที่เท่าไร, ในเขตหรือนอกเขตสถานี, เวลา, จำนวนคันและเลขรถที่ตก, จำนวนเพลา, จำนวนล้อที่ตก
 - สาเหตุที่เกิดขึ้น
 - มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตหรือไม่ และต้องแยกว่าเป็นผู้โดยสาร พนักงาน หรือ บุคคลภายนอก
 - ชนิดรถ/ประเภทรถที่ตก เช่น บขส. บตญ. บทค. เปลาหรือบรรทุก
 - ระยะของล้อที่ตกออกไป ห่างจากรางประมาณเท่าไร
 - สภาพของรถที่ตก เช่น หลุดออกจากทาง , พลิกคว่ำ , เอียงหรือตะแคง เล็กน้อยหรือมาก เป็นต้น
 - กีดขวางการเดินรถหรือไม่
 - ความเสียหายเบื้องต้น
 - ต้องการความช่วยเหลือเรื่องใดบ้าง

2. นสน. ออกโทรเลขแจ้ง

- ผคร. แขวง เพื่อสั่งการ
- นตท. ที่เกี่ยวข้องเพื่อตรวจสอบและประเมินความเสียหายของสภาพทาง
- นตส. ที่เกี่ยวข้อง
- นสน. ข้างเคียง
- นพข. ในพื้นที่ (กรณีมีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต)

3. หากมีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ให้ นสน. รีบแจ้ง

- ขอรถโรงพยาบาลหรือมูลนิธิ เพื่อนำผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ส่งสถานพยาบาลที่ใกล้ที่สุดโดยด่วน
- พนักงานสอบสวนในเขตพื้นที่รับผิดชอบ
- จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตกับ ผคร.แขวง เพื่อรายงานผู้บังคับบัญชาที่เกี่ยวข้องตามระเบียบฯ

4. กรณีเป็นรถบรรทุกสิ่งของอันตราย เช่น แก๊ส, วัตถุระเบิด หรือน้ำมัน ให้ นสน. แจ้ง

- สถานีต้นทาง/ปลายทาง แจ้งผู้รับ/ผู้ส่ง ทำการขนถ่ายเพื่อความปลอดภัย
- พนักงานสอบสวน, รถดับเพลิง และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อรักษา/ป้องกันภัย

5. นสน. ติดตามความคืบหน้าในการดำเนินการ เพื่อแจ้งต่อ ผคร.แขวง ดังนี้

- ผู้เกี่ยวข้องในการดำเนินการถึงที่เกิดเหตุเวลาเท่าไร
- เริ่มการตรวจพิสูจน์ ทำสำเนาหรือขยายกรณเวลาเท่าไร ยกเสร็จขึ้นรายงานเวลาเท่าไร

6. กรณีต้องมีการขนถ่ายผู้โดยสาร นสน. จะต้อง

- จัดหารถยนต์ที่ใกล้ที่สุดเพื่อทำการขนถ่าย
- ติดตามจำนวนผู้โดยสารที่ต้องทำการขนถ่าย
- ประกาศประชาสัมพันธ์แจ้งให้ผู้โดยสารทราบอย่างต่อเนื่อง
- ประสานงานกับ พรร. และ นสน. ปลายทางที่ทำการขนถ่าย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารขณะขนถ่าย
- แจ้งรายละเอียดของรถยนต์ที่ใช้ในการขนถ่ายกับ ผคร.แขวง อย่างต่อเนื่อง เช่น รถยนต์หมายเลขทะเบียนเท่าไร / ขนถ่ายออกจากสถานีต้นทางเวลาเท่าไร / ถึงสถานีปลายทางขนถ่ายเวลาเท่าไร / เสร็จสิ้นการขนถ่ายเวลาเท่าไร

7. นสน. กับ พชร. จัดทำบันทึกร่วม (แบบ ม.85 ก, ข, ค สดแต่กรณี) จำนวน 1 ชุด 2 ฉบับ ให้ พชร. ลงนามร่วม ถ้า พชร. ไม่ยอมลงนามร่วม ให้ นสน. หมายเหตุไว้ในบันทึกแล้วให้ พรร. ลงนามเป็นพยาน (กรณี พชร. ไม่ยอมลงนาม) และถ้า พรร. ไม่ยอมลงนามเป็นพยานให้ นสน. หมายเหตุไว้ในบันทึกเช่นเดียวกันแล้ว นสน. ลงนามเพียงผู้เดียว

8. รายงานเหตุอันตราย แบบ 90 ส่งแขวงต้นสังกัด พร้อม แบบบันทึก ม.85 ก , ข, ค แล้วแต่กรณี

ภาคผนวก



**เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่ง
ทางถนนผ่านเสมอระดับทางรถไฟ**

เนื่องจากกรมตำรวจได้แก้ไขระเบียบการตำรวจ ไม่เกี่ยวกับคดีลักษณะที่ 25 บทที่ 22 ใหม่ และได้กำหนดหน้าที่รับผิดชอบในการถวายความปลอดภัย เมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่งผ่านทางรถไฟ ทั้งมีหมายกำหนดการและไม่มีหมายกำหนดการในเขตกรุงเทพมหานคร ถ้าเส้นทางเสด็จฯ อยู่ในเขตอำนาจรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจรถไฟ ให้ ผบก.รฟ. เป็นผู้รับผิดชอบถวายความปลอดภัย ณ จุดผ่าน ถ้าเส้นทางเสด็จฯอยู่นอกเขตอำนาจรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจรถไฟ และอยู่ในเขตอำนาจรับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ให้ ผบช.น.เป็นผู้รับผิดชอบถวายความปลอดภัย ณ จุดผ่าน ส่วนการเสด็จฯ ผ่านทางรถไฟในจังหวัดอื่นนอกเขตกรุงเทพมหานคร ให้ผู้บัญชาการตำรวจภูธร (ผบช.ภ.) ที่มีเขตอำนาจรับผิดชอบในเขตนั้น เป็นผู้รับผิดชอบถวายความปลอดภัย ณ จุดผ่าน โดยประสานการปฏิบัติกับการรถไฟฯ ผ่านทางนายสถานีรถไฟ และผู้บังคับการตำรวจทางหลวงกับผู้บัญชาการตำรวจตระเวนชายแดน (ฉ.ต.) จึงสมควรกำหนดระเบียบปฏิบัติของการรถไฟฯ เสียใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติของกรมตำรวจ

ฉะนั้น จึงให้ยกเลิกคำสั่งทั่วไป ที่ ก.97/3183 ลงวันที่ 12 ม.ย.2530 และให้ถือปฏิบัติเมื่อองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี รัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ เสด็จฯ โดยรถยนต์พระที่นั่งทางถนนผ่านเสมอระดับทางรถไฟ ดังนี้-

1. การจัดการทางโทรเลข และการมอบโทรเลขให้กับ พรร., พพร.

1.1 ให้ อคร. กคร. จคช. หรือ สคร. ที่ได้รับหมายกำหนดการเสด็จพระราชดำเนินเป็นผู้ออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้อง โดยระบุวัน เวลา เส้นทางเสด็จฯ และจะผ่านถนนเสมอระดับทางที่ใดบ้างตลอดจนเส้นทางเสด็จฯ กลับ พร้อมทั้งระบุให้ปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัดและความที่สุด กับให้มีสำเนาโทรเลขถึง ผบก.รฟ.ด้วย และให้ติดตามการปฏิบัติจนเสร็จสมบูรณ์ทุกครั้ง

1.2 นสน.ต้นตอนที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้รับโทรเลขแจ้งหมายกำหนดการเสด็จฯ แล้ว ภายในเวลาไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมงก่อนหมายกำหนดการขบวนรถยนต์พระที่นั่งจะผ่านถนนเสมอระดับทาง หรือก่อนขบวนรถยนต์พระที่นั่งจะผ่านถนนเสมอระดับทางในกรณีที่ทำทราบว่า เวลาเสด็จฯ กลาดเคลื่อน หรือเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ให้หยุดขบวนรถมอบโทรเลขแจ้งหมายกำหนดการเสด็จฯ นั้นให้กับ พรร. และ พพร. โดยมีหลักฐานทุกขบวน

2. อำนาจการตรวจรถไฟ ให้ดำเนินการดังนี้.-

2.1 ถ้าเสด็จพระราชดำเนินผ่านทางรถไฟ ในเขตอำนาจรับผิดชอบของตำรวจรถไฟ ให้จัตนาตรวจชั้นสัญญาบัตร 1 นาย พร้อมเครื่องรับ - ส่งวิทยุเคลื่อนที่ไปประจำอยู่ ณ บริเวณถนนผ่านเสมอระดับทางที่จะเสด็จฯ ผ่านทุกครั้ง เพื่อติดต่อประสานการปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และแจ้งข่าวขบวนรถยนต์พระที่นั่งให้ผู้ทำหน้าที่ควบคุมทางผ่านตามข้อ 3.1.3 ข้อ 3.2.2 หรือข้อ 3.3.2 ชุดแต่กรณี เพื่อจะได้พิจารณาถึงหรือหยุดขบวนรถก่อนที่ขบวนรถยนต์พระที่นั่งจะผ่านถนนเสมอระดับทาง และร่วมมือดูแลจัดการจราจรทางถนน เพื่อให้สามารถปิดเปิดเครื่องกั้นถนนได้อย่างปลอดภัยตามความจำเป็น

2.2 ถ้าเสด็จฯ นอกเขตอำนาจรับผิดชอบของตำรวจรถไฟ ให้เจ้าหน้าที่ ตร.พ. ทำหน้าที่ประสานการปฏิบัติกับการรถไฟฯ โดยผ่านทางศูนย์สื่อสารของกองบังคับการตำรวจรถไฟเช่นเดียวกับที่ต้องปฏิบัติในเขตอำนาจรับผิดชอบของตำรวจรถไฟ ตามข้อ 2.1

2.3 เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อเจ้าหน้าที่ ตร.พ. ได้รับแจ้งข่าวการเสด็จฯ โดยกระชั้นชิด ไม่มีหมายกำหนดการล่วงหน้า ให้ศูนย์วิทยุ ตร.พ. แจ้งให้ ผ.ตร.กท.1, 2 หรือ 3 เพื่อดำเนินการตามข้อ 2.1 และข้อ 2.2 ชุดแต่กรณี

3. วิธีปฏิบัติเมื่อขบวนรถยนต์พระที่นั่งจะผ่านถนนเสมอระดับทางรถไฟ

3.1 ถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนและมีพนักงานกั้นถนน

3.1.1 นสน.ต้นตอนที่เกี่ยวข้อง เมื่อถึงกำหนดที่จะต้องมอบโทรเลขให้กับ พ.ร. และ พ.ขร. ตามข้อ 1.2 ถ้ามีขบวนรถจะเดินเข้าสู่ทางตอนนั้น ให้แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานเพื่อถวายความปลอดภัยอยู่ที่สถานี (ถ้ามี) ทราบด้วย กับจะต้องแจ้ง พ.กั้นถนน หรือ นสน.ปลายตอน ในกรณีที่มี พ.กั้นถนน นั้นอยู่ในความควบคุมของ นสน.ปลายตอน เพื่อให้ พ.กั้นถนน แจ้ง สดข. หรือ สดร. ที่ควบคุมทางผ่าน ตามข้อ 3.1.3 ทราบว่า จะปล่อยขบวนรถใด เวลาใด และขอรับคำสั่งจะให้กัก หรือให้ปล่อยขบวนรถจาก สดร. หรือ สดข. นั้น และเมื่อได้กักหรือได้ปล่อยขบวนรถออกไปแล้ว ให้รีบแจ้งทันทีอีกครั้งหนึ่ง ถ้าเป็นการเสด็จฯ โดยไม่มีหมายกำหนดการ จะต้องแจ้ง หรือให้แจ้ง พ.กั้นถนน ทราบด้วยว่า เป็นการเสด็จฯ โดยไม่มีหมายกำหนดการล่วงหน้า เฉพาะถนนเสมอระดับทางที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อได้แสดงสัญญาณให้ขบวนรถเข้า หรือออกจากสถานี ซึ่งขบวนรถจะต้องผ่านถนนเสมอระดับทางนั้น นสน. หรือ พ.สัญญาณ จะต้องรับผิดชอบสั่งการและตรวจสอบการปิด - เปิดเครื่องกั้นถนนของ พ.กั้นถนน ให้เรียบร้อยด้วยทุกครั้ง ถ้ามีเหตุปิดเครื่องกั้นถนนไม่ได้จะต้องให้สัญญาณแสดงห้ามขบวนรถทันที

3.1.2 พ.กั้นถนน เมื่อได้รับแจ้งตามข้อ 3.1.1 ให้รีบแจ้ง สดร. หรือ สดข. ซึ่งควบคุมทางผ่านตามข้อ 3.1.3 และเตรียมพร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด เมื่อได้รับแจ้งขบวนรถออกจากสถานีต้นตอนแล้วให้พยายามสังเกตดูขบวนรถ และถ้าเป็นระยะเวลาที่ขบวนรถยนต์พระที่นั่งใกล้จะผ่านถนนเสมอระดับทาง ให้รีบแสดงสัญญาณเมื่อห้ามขบวนรถไว้ก่อน และเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกั้นถนนได้ทันทีตามความจำเป็น

3.1.3 ให้ สคร. หรือ สคช. ที่เกี่ยวข้องไปควบคุมช่วยเหลือและพิจารณา สั่งการ ปฏิบัติงานของ, พ.กัณณ และร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจติดตามข่าวความเคลื่อนไหวของขบวนการชนด-
พระที่นั่งโดยใกล้ชิด เมื่อได้รับแจ้งการจะปล่อยขบวนรถจาก นสน. ตามข้อ 3.1.1 , หากคำนวณเวลาได้ว่า
ขบวนรถพระที่นั่งจะต้องผ่านถนนเสมอระดับทางในช่วงเวลาที่ขบวนรถจะเข้าสู่ทางตอนนั้น ให้สั่ง
การขบวนรถนั้นไว้ที่สถานีต้นตอน เพื่อให้ขบวนรถพระที่นั่งผ่านไปเสียก่อน แต่ถ้าเห็นว่าขบวนรถ
พระที่นั่งยังอยู่ใกล้มีเวลาที่ขบวนรถจะผ่านทางตอนนั้นได้ (คำนวณได้จากกำหนดเวลาวิ่งของขบวนรถ) ให้
สั่ง นสน. ปล่อยขบวนรถได้ตามความเหมาะสม การสั่งกักหรือสั่งปล่อยขบวนรถออกจากสถานีถ้ามีเจ้าหน้าที่
ตำรวจร่วมประสานการปฏิบัติอยู่ด้วย ให้แจ้งหรือหารือการปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นด้วย

3.2 ถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนชนิดไม่มีพนักงานกั้นถนน (เครื่องกั้น-
ถนนชนิดอัตโนมัติ)

3.2.1 ให้ นตส. ที่เกี่ยวข้องไปควบคุมการทำงานของเครื่องกั้นถนนชนิดอัตโนมัติ
โดยประสานการปฏิบัติกับ สคร. หรือ สคช. ที่ควบคุมทางผ่าน เพื่อแก้ไขไม่ให้เครื่องกั้นถนนชนิดอัตโนมัติ
ทำงาน เมื่อทราบว่าขบวนรถพระที่นั่งใกล้จะเสด็จฯ ผ่าน และขบวนรถได้ออกจากสถานีต้นตอนมาแล้ว
เพื่อให้ พขร. หชุดขบวนรถตามที่กำหนดไว้ใน ขคร. ข้อ 260 กับจะต้องมีสัญญาณมือเตรียมไว้แสดงสัญญาณ
ห้ามขบวนรถตามท่าของสัญญาณมือที่แสดงที่ถนนผ่านเสมอระดับทางนั้นด้วย

3.2.2 ให้ สคร. หรือ สคช. จัดหาสัญญาณมือไปควบคุมดูแลการจราจรร่วมมือ
ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และให้นำเครื่องโทรศัพท์ฉุกเฉินไปเกาะคู่สายโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ
เพื่อติดต่อขอทราบข่าวความเคลื่อนไหวของขบวนรถจาก ผคร. หากเห็นสมควรให้กักขบวนรถไว้ที่สถานีต้น
ตอน เพื่อให้ขบวนรถพระที่นั่งเสด็จฯ ผ่านไปก่อน (อนุโลมตามข้อ 3.1.3) ให้แจ้ง ผคร. เพื่อสั่งการ
นสน. ตามความจำเป็น แต่ถ้าขบวนรถได้ออกจากสถานีมาแล้วและมีขบวนรถพระที่นั่งจะเสด็จฯ ผ่าน
ถนนเสมอระดับทางขณะที่ขบวนรถอยู่ในตอน ให้รีบแจ้ง นตส. แก้ไขเครื่องกั้นถนนชนิดอัตโนมัติไม่ให้
ทำงาน และแสดงสัญญาณห้ามให้ขบวนรถหยุดให้ดังได้ แต่ถ้าไม่สามารถหยุดขบวนรถได้ ให้พยายามหยุด
ขบวนเสด็จฯ หรือแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี) ให้หยุดขบวนเสด็จฯ

3.3 ถนนผ่านเสมอระดับทางที่ไม่มีเครื่องกั้นถนน

3.3.1 ให้ นตท. ที่เกี่ยวข้องไปควบคุมทางผ่านเพื่อร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้า
มี) ควบคุมการจราจรทางถนนและแสดงสัญญาณห้ามขบวนรถตามความจำเป็น และเมื่อใกล้เวลาที่ขบวนรถ
พระที่นั่งจะผ่าน ให้ นตท. จัดพนักงานไปปักป้ายเตือนสามเหลี่ยมและป้ายแดง เพื่อไม่ให้ขบวนรถผ่าน
ป้ายแดง โดยถือปฏิบัติตาม ขคร. ข้อ 36 (1) และ (3) ก. เป็นการชั่วคราว และเมื่อจะให้ขบวนรถผ่านได้ให้
ถอนป้ายนี้ออก การปักและการถอนป้ายแดงให้กระทำตามระยะเวลาสุดแต่ความจำเป็น

3.3.2 ให้ สบท. หรือ สบข. ที่เกี่ยวข้องไปควบคุมและพิจารณาสั่งการปฏิบัติต่อ
นตท. โดยใกล้ชิด ร่วมมือติดตามข่าวขบวนรถพระที่นั่งและประสานการปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้า
มี) กับต้องนำเครื่องโทรศัพท์ฉุกเฉินไปเกาะคู่สายโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ เพื่อประสานงานกับ ผคร. ได้

ทุกระยะ หากเห็นสมควรให้กักขบวนรถไว้ที่สถานีต้นตอน เพื่อให้ขบวนรถยนต์พระที่นั่งผ่านไปก่อน (อนุโลมตามข้อ 3.1.3) ให้แจ้ง ผศร. เพื่อสั่งการ นสน. ตามความจำเป็น และเมื่อขบวนรถยนต์พระที่นั่งผ่านไปเรียบร้อยแล้วให้แจ้ง ผศร.ทราบ จึงจะเป็นการเสร็จสมบูรณ์

4. การเตือนพระราชดำเนินโดยไม่มีหมายกำหนดการล่วงหน้า

เมื่อ พ.กัณณน ได้รับทราบว่าจะมีขบวนรถยนต์พระที่นั่งผ่านถนนสมอระดับทางที่อยู่ในความรับผิดชอบโดยกระทันหัน หรือโดยไม่มีหมายกำหนดการเสด็จฯ ล่วงหน้า ถ้าเป็นเวลาที่ขบวนรถได้ออกจากสถานีต้นตอนมาแล้ว ให้รีบแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี) ทราบ และถ้าเป็นเวลาที่ขบวนรถยนต์พระที่นั่งใกล้จะเสด็จฯ ผ่าน ให้รีบแสดงสัญญาณเมื่อห้ามขบวนรถและปิดเครื่องกัณณนไว้ก่อน ถ้าเป็นเครื่องกัณณนที่มีสัญญาณไฟวาบ 5 ดวงอยู่ด้วย ต้องพยายามอย่าให้ไฟวาบแสดงสัญญาณ (ไม่กดเครื่องสัญญาณไฟวาบหรือไม่นำเครื่องกันลงจนถึงขั้นที่ไฟวาบทำงาน) ต่อเมื่อเห็นว่าขบวนรถสามารถหยุดได้หรือขบวนรถได้หยุดเรียบร้อยแล้วจึงเปิดเครื่องกัณณนโดยเร็ว แต่ถ้าเห็นว่าขบวนรถยังอยู่ไกลขบวนรถยนต์พระที่นั่งสามารถผ่านไปก่อนได้ ก็ให้ขบวนรถยนต์พระที่นั่งผ่านไปก่อน แต่ต้องเตรียมพร้อมที่จะแสดงสัญญาณห้ามขบวนรถ เพื่อหยุดขบวนรถไว้ให้ได้เมื่อจำเป็น โดยให้หารือและร่วมมือประสานการปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี)

ถ้าเป็นเวลาที่ขบวนรถยังไม่ออกจากสถานีต้นตอน ให้รีบแจ้ง นสน. ทราบ เพื่อพิจารณา กักขบวนรถ หรือทำบันทึก หรือแจ้งให้ นสน. ข้างเคียง ที่จะปล่อยขบวนรถเข้ามาในทางตอนนั้นพิจารณา กักขบวนรถ หรือทำบันทึกแจ้ง พชร. ทราบ โดยถือปฏิบัติตามอนุโลมตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1.2 หรือข้อ 3.1.3 สุดแต่กรณี

5. การปฏิบัติของพนักงานขับรถ

เมื่อพนักงานขับรถ ได้รับโทรเลขแจ้งหมายกำหนดการเสด็จฯ ผ่านทางรถไฟ จะต้องใช้ความระมัดระวังในการนำขบวนรถเข้าสู่ทางตอนนั้นอย่างกวัดจั่น พยายามสังเกตสัญญาณมือหรือสัญญาณผ่านถนนสมอระดับทาง หรือป้ายแดง สุดแต่กรณีและปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด และเมื่อเห็นสัญญาณมือแล้ว ให้เปิดสัญญาณหวีดรถจักรตาม ขคร.ข้อ 35 (5) และถ้าเห็นสัญญาณห้ามให้หยุดขบวนรถในทันที เมื่อขบวนรถหยุดนิ่งแล้วถ้าเป็นระยะห่างจากถนนมาก ให้เปิดไฟส่องทางหน้าขบวน (ในเวลากลางวัน) หรือปิดไฟส่องทางหน้าขบวน (ในเวลากลางคืน) ช่วงขณะหนึ่ง เพื่อเป็นสัญญาณให้ผู้เกี่ยวข้องทราบว่า ขบวนรถได้หยุดนิ่งแล้ว แต่ถ้าไม่อาจหยุดขบวนรถได้จะเนื่องจากเหตุใดก็ตาม ให้เปิดสัญญาณหวีดรถจักรตาม ขคร.ข้อ 35 (2) (สัญญาณเมื่ออันตรายเกิดขึ้น) เพื่อให้พนักงานรถพ่วงลงห้ามล้อ และผู้เกี่ยวข้องปิดเครื่องกัณณน หรือห้ามการจราจรทางถนน

6. การปฏิบัติของพนักงานควบคุมการเดินรถ

เมื่อพนักงานควบคุมการเดินรถได้รับหมายกำหนดการเสด็จฯ ผ่านทางรถไฟ หรือได้ทราบข่าวการเสด็จฯ อย่างกระทันหันโดยไม่มีหมายกำหนดการเสด็จฯ ให้ติดตามสั่งการและกำชับ นสน. ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด กับให้ร่วมมือประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องในการสั่งกัก หรือปล่อยขบวนรถออกจากสถานีอย่างใกล้ชิด การสั่งการต่างๆ ให้บันทึกรายละเอียดพร้อมเวลาและผู้รับคำสั่ง หรือผู้รับแจ้งไว้ในผังควบคุมการเดินรถด้วยทุกครั้ง และเฉพาะการเสด็จฯ ในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อ ผศร. กท.1, 2, หรือ 3 ได้รับแจ้งการจะเสด็จฯ ผ่านทางรถไฟจากศูนย์วิทยุตำรวจรถไฟ โดยทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ หรือทางใดทางหนึ่งที่เชื่อถือได้ ให้รีบแจ้งผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติในการถวายความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในคำสั่งนี้ และถ้ามีเวลาเพียงพอที่จะออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องได้ ให้ ผศร.กท.2 ออกโทรเลขสั่งการในนาม กคร. โดยอ้างที่มาและรายละเอียดที่ได้รับแจ้งไว้ด้วย และถ้าได้รับหมายกำหนดการเสด็จฯ จากสำนักพระราชวังที่มีถึง ผวก. นอกเวลาราชการ จะรอไว้ให้ผู้มีหน้าที่สั่งการจะไม่ทันการณ์ ให้ ผศร.กท.2 ออกโทรเลขสั่งการต่อไปในนามของ ผวก. แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

ให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องศึกษาวิธีปฏิบัติให้เข้าใจ และถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดที่สุด
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 19 มกราคม 2531

(ลงนาม)

หิรัญ รติศรี

(นายหิรัญ รติศรี)

ผู้ว่าการรถไฟ



คำสั่ง ที่ พ.2/คร.2/073

เรื่อง อำนาจในการประกาศเดินขบวนรถพิเศษ, การคัดและมอบสำเนาโทรเลขประกาศเดิน
 หรือประกาศเดินขบวนรถพิเศษให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ

- - - - -

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

ก. ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

ข. เจ้าหน้าที่ผู้ใดผู้หนึ่งซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถได้มอบอำนาจให้ไว้

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

1. พนักงานควบคุมการเดินรถแขวง

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

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

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

3. หัวหน้ากองเดินรถ มีอำนาจประกาศเดินและประกาศงดเดินขบวนรถได้ทุกประเภท
ตลอดทางทุกสาย

4. การเดินรถขบวนรถพิเศษ ต้องประกาศให้ สน.ทางสะดวก และผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดทราบ
ล่วงหน้าก่อนเวลาที่กำหนดให้ขบวนรถพิเศษออกจากสถานีทางสะดวกด้านทาง

5. การจัดส่งโทรเลขประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ ให้ผู้มี
หน้าที่จัดส่งโทรเลขถือปฏิบัติดังนี้ -

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

ข. หากไม่เป็นการเร่งด่วนเนื่องจากเป็นการประกาศล่วงหน้าและมีเวลาเพียงพอ ให้จัดส่งให้ผู้เกี่ยวข้องทางโทรพิมพ์, โทรสาร หรือโทรศัพท์ สุดแต่กรณี

6. การคัดสำเนาโทรเลขประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ 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, บ้านปึกเบิก ซึ่งเป็นสถานีต้นทางขบวนรถและอยู่ในพื้นที่ที่ขบวนรถพิเศษเดิน มีหน้าที่คัดและมอบโทรเลขประกาศเดินขบวนรถพิเศษให้พนักงานขับรถและพนักงานรักษารถขบวนรถที่ออกจากสถานีตน เฉพาะขบวนรถที่จะต้องเดินขึ้นหน้าหรือถูกกักไว้ตามหลังขบวนรถพิเศษนั้น

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

สิงหาคม 2547

การประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษ, การจัดตั้งโทรเลขประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษ, 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. ๒๕๕๓

NAME

(นายตมทนาย ทับเวร)

รองผู้ว่าการฯ รักษาการแทน

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินรช



เรื่อง มอบอำนาจในการประกาศเดิน/งดเดินขบวนรถ (เพิ่มเติม)

ตามที่ได้มีคำสั่ง ที่ พ.2/ตร.2/166 ลงวันที่ 11 พฤศจิกายน 2548 มอบอำนาจให้หัวหน้ากองเดินรถประกาศเดิน/งดเดิน/ให้ขบวนรถหยุดเพิ่ม หรือเปลี่ยนแปลงกำหนดเวลาขบวนรถได้ทุกประเภท และตลอดทางทุกสาย และ พนักงานการเดินรถ 10 ประกาศเดิน/งดเดิน หรือเปลี่ยนแปลงกำหนดเวลาขบวนรถพิเศษ ตาม ขคร.2535 ข้อ 1(52) ภายในพื้นที่ของศูนย์ฯ นั้น

เพื่อให้การปฏิบัติงานเกี่ยวกับการประกาศเดิน/งดเดินขบวนรถเป็นไปด้วยความรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จึงเห็นสมควรมอบอำนาจให้ พ.การเดินรถ 10 เพิ่มเติมอีก ดังนี้ :-

1. ขบวนรถสินค้า/พิเศษสินค้าที่ไม่มีรถจักรทำการ หรือไม่มีรถพ่วง หรือไม่สามารถเดินขบวนรถได้เนื่องจากมีเหตุอันตรายเกิดขึ้น เป็นต้น ให้ พ.การเดินรถ 10 มีอำนาจประกาศงดเดินขบวนรถได้ โดยจะต้องขอรับความเห็นชอบจาก กสท.หรือผู้แทนก่อน พร้อมสอบถามชื่อเจ้าหน้าที่ที่ให้ความเห็นชอบหรือไม่เห็นชอบ แล้วบันทึกลงไว้ในผังควบคุมการเดินรถประจำวัน เพื่อเป็นหลักฐานด้วย

2. ในกรณีที่มีเหตุอันตรายเกี่ยวกับการเดินรถซึ่งจำเป็นต้องงดเดินขบวนรถและขนถ่ายผู้โดยสารหรือสินค้า และหรือในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารที่ล่าช้ามาก ซึ่งหากปล่อยให้เดินถึงปลายทางจะทำให้ขบวนรถเที่ยวกลับพลอยล่าช้ามากตามไปด้วย เพื่อให้ จคข. ทำหน้าที่ประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องและ/หรือเจ้าหน้าที่บ้านเมืองเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ให้ พ.การเดินรถ 10 มีอำนาจประกาศงดเดินขบวนรถได้ โดยจะต้องประสานงานกับ จคข. เพื่อพิจารณาเตรียมการขนถ่ายผู้โดยสารหรือสินค้าให้เรียบร้อยเสียก่อน

3. เนื่องจาก กคร. และ พ.การเดินรถ 10 ทำงานเฉพาะวัน, เวลาราชการเท่านั้น จึงเห็นสมควรมอบอำนาจในการประกาศเดิน/งดเดินขบวนรถให้ผู้เกี่ยวข้องอีก ดังนี้ :-

3.1 นอกเวลาทำงานตามปกติ และหรือเป็นวันหยุดราชการของ กคร. มอบอำนาจให้ ผศร.กท.1, 4 และ ผจส. ประกาศเดิน/งดเดินขบวนรถแทน กคร. ดังนี้ :-

ผศร.กท.1 ขบวนรถที่เดินในทางสายใต้

ผศร.กท.4 , ขบวนรถที่เดินในทางสายตะวันออก

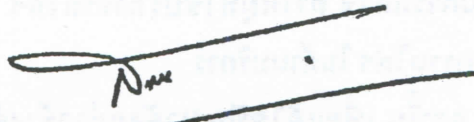
ผจส. ขบวนรถที่เดินในทางสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ

3.2 นอกเวลาทำงานตามปกติ และหรือเป็นวันหยุดงานของ พ.การเดินรถ 10 ของ ศูนย์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ, ศูนย์ภาคเหนือ และศูนย์ภาคใต้ มอบอำนาจให้ ผศร.แขวง ประกาศเดิน/งดเดินขบวนรถแทน พ.การเดินรถ 10 ได้ตามความเหมาะสม

คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คร.2/208 ลงวันที่ 27 ธันวาคม 2548 ให้ยกเลิก

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552


(นายสมหมาย ทับเวช)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเมื่อขบวนรถโดยสารล่าช้าและจำเป็นต้องตั้งคนเดิน

ด้วยเมื่อขบวนรถโดยสารล่าช้า ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรงก็มีได้ดำเนินการหรือสั่งการ
อย่างไรเพื่อเป็นการแก้ไข ทำให้ผู้ที่ใช้บริการรถไฟฯ ไม่ได้รับความสะดวก และเกิดผลกระทบกับ
ภาพลักษณ์ของการรถไฟฯ ในด้านบริการ

ฉะนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้น จึงเห็นสมควรกำหนดวิธีการปฏิบัติเมื่อ
ขบวนรถโดยสารล่าช้าและจำเป็นต้องตั้งคนเดิน ดังต่อไปนี้.-

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

1.1 ให้ ผกร. แจ้งเหตุให้ จคข., พคร.10, ผู้อำนวยการศูนย์ภาคฯ, สตร. และ สรจ.ทราบ
เพื่อพิจารณาคำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

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

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

1.4 สตร. เมื่อได้รับแจ้งจาก ผกร.ตามข้อ 1.1 และประสานงานกับ จคข.ตามข้อ 1.3 แล้ว
จะต้องเดินทางไปอำนวยความสะดวกผู้โดยสารในการขนถ่ายโดยเร็ว

2. กรณีเมื่อเกิดเหตุอันครายและจำเป็นต้องปิดทางเกินกว่า 3 ชั่วโมง ให้ จคข.พิจารณาว่า
สมควรจะคนเดินขบวนรถที่สถานีใดที่จะสะดวกต่อการขนถ่ายผู้โดยสาร พร้อมทั้งการขนถ่ายผู้โดยสาร
ต่อไป โดยให้ สตร.แขนงที่เกิดเหตุเดินทางไปอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายผู้โดยสาร

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 หัษเวร)

รองผู้ว่าการฯ

รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



เรื่อง กำหนดวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจสอบรถพ่วงคันสุดท้ายที่เพิ่ม
เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตราย

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

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

1. พรร.ขบวนรถที่ไม่ได้พ่วงรถ พห. หรือ บพท. เข้าท้ายขบวนรถ จะต้องจัดให้มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถให้ถูกต้องตาม ขคร.2535 ข้อ 37 และหรือข้อ 38

2. ผสร. เมื่อได้รับแจ้งลำดับรถจาก นสน.ต้นทางขบวนรถ หรือจาก ผสร.แขวงข้างเคียงแล้ว จะต้องตรวจสอบด้วยว่า รถพ่วงคันสุดท้ายของขบวนรถนั้นเป็นชนิดใด เลขที่เท่าใด และเมื่อขบวนรถเดินออกจากสถานีต้นทางขบวนรถ หรือสถานีต้นแขวงควบคุมการเดินรถแล้ว จะต้องแจ้งให้ นสน.ปลายทางในแขวงทราบด้วยว่า ขบวนรถที่จะเดินผ่านสถานีไปนั้น รถพ่วงคันสุดท้ายของขบวนรถเป็นรถชนิดใด และเลขที่เท่าใด

3. นสน.เมื่อได้รับแจ้งจาก ผสร.ตามข้อ 2 แล้ว หากมีเครื่องกั้นถนนฯ ที่มี พ.กั้นถนนฯ ประจำอยู่ในบังคับบัญชา จะต้องแจ้งให้ พ.กั้นถนนฯ ทราบตามที่ ผสร.แจ้งมาด้วย และเมื่อขบวนรถเดินผ่านสถานีจะต้องตรวจสอบและสังเกตด้วยว่า รถพ่วงคันสุดท้ายของขบวนรถที่เดินผ่านไบนั้น เป็นรถชนิดใด เลขที่เท่าใด ตรงตามที่ ผสร.แจ้งมาหรือไม่ เมื่อเห็นว่าถูกต้องจึงให้กั้นทางสะดวกได้ และแจ้งเวลาขบวนรถผ่านสถานี พร้อมแจ้งชนิดรถและเลขที่รถพ่วงคันสุดท้ายให้ ผสร.ทราบด้วย แต่หากตรวจพบว่ารถคันสุดท้ายไม่ถูกต้องตรงตามที่ ผสร. แจ้งมา ให้รีบจัดการป้องกันเหตุอันตรายทันที และปฏิบัติตาม ขคร.2535 ข้อ 39

4. พ.กัณฑ์ฯ เมื่อได้รับแจ้งจาก นสน.ตามข้อ 3 แล้ว และเมื่อขบวนรถเดินทางผ่านสมอระดับทาง จะต้องตรวจสอบด้วยว่า รถพ่วงคันสุดท้ายเป็นรถชนิดใด เลขที่เท่าใด ถูกต้องตรงตามที่ นสน.แจ้งมาหรือไม่ พร้อมให้แจ้งให้ นสน.ทราบด้วยว่า รถพ่วงคันสุดท้ายเป็นรถชนิดใด เลขที่เท่าใดด้วย เพื่อให้ นสน. ตรวจสอบอีกครั้ง และหากตรวจดูแล้วว่ารถพ่วงคันสุดท้ายไม่ถูกต้องตามที่ นสน. แจ้งมา จะต้องระมัดระวังและเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกัณฑ์ฯ อีกครั้ง เพราะอาจมีรถพ่วงที่หลุดไหลตามมา

5. สดช. สดร. ทุกแขวง จะต้องหมั่นอบรมและแนะนำการปฏิบัติงานของ นสน. และ พ.กัณฑ์ฯ ในสังกัดให้ถือปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ รวมทั้งคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด พร้อมย้ำเตือนด้วยว่า หากเกิดเหตุอันตรายในกรณีเช่นนี้อีก อาจไม่เป็นผลดีต่อหน้าที่การงานได้

6. จคข.ทุกเขต และ กคร. ให้ตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้เกี่ยวข้องโดยใกล้ชิดด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ / ธันวาคม 2546



(นายศิริ ศิริธนาภักดิ์)

รองผู้อำนวยการฝ่ายดำเนินการเดินรถ

รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



พ.ศ.๒๕๔๖ - ๖๖.๑๘.



ฝ่ายการเดินรถ

คำสั่งที่ พ.2/คร.2011

เรื่อง การปฏิบัติเกี่ยวกับการลากจูงหรือดูแลขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอน
เนื่องจากกรณีรถจักรทำขบวนขัดข้องหรือชำรุด

ตามที่ฝ่ายการเดินรถได้มีคำสั่งที่ ผค.058/2524 ลงวันที่ 26 ตุลาคม 2524 กำหนดวิธีปฏิบัติเมื่อมีเหตุการณ์ขบวนรถหยุดอยู่ในคอน เนื่องจากกรณีรถจักรทำขบวนขัดข้องหรือชำรุด และจำเป็นต้องใช้รถจักรของขบวนรถอื่นเดินเข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือดูแลขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอนเข้าสู่สถานีทางสะดวก โดยกำหนดให้ปลดเฉพาะรถจักรของขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือดูแลขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอนเท่านั้น ห้ามนำขบวนรถทั้งขบวนเข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือดูแลขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอน

ปัจจุบันปรากฏว่า เมื่อมีเหตุการณ์ขบวนรถดีเซลรางขัดข้องหรือชำรุดและหยุดอยู่ในคอน และขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือในเวลานั้นมีเพียงขบวนรถดีเซลรางเพียงขบวนรถเดียว ผคร.ก็ไม่กล้าตัดสินใจสั่งการให้นำขบวนรถดีเซลรางเข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือดูแลขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอนเข้าสู่สถานีทางสะดวก จึงเป็นเหตุให้ขบวนรถอื่นต้องพลอยล่าช้าเสียเวลาเพราะเหตุนี้ตามไปด้วย

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

1. หากขบวนรถที่ใช้รถจักรทำขบวนขัดข้องหรือชำรุดอยู่ในคอน เป็นขบวนรถดีเซลราง

1.1 ขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือดูแล เป็นขบวนรถดีเซลรางเช่นเดียวกัน อนุญาตให้ขบวนรถที่จะเข้าไปช่วยเหลือเดินเข้าไปทั้งขบวนได้

ทั้งนี้ นสท.และ พรร.ขบวนรถดีเซลรางที่จะเข้าไปช่วยเหลือต้องประกาศหรือประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบทั่วกันด้วย เพื่อป้องกันการเข้าใจผิด

1.2 ขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือดูแล เป็นขบวนรถที่ใช้รถจักรดีเซลทำการ ให้ปลดเฉพาะรถจักรดีเซลเข้าไปลากจูงหรือดูแลขบวนรถที่ชำรุด ห้ามนำขบวนรถทั้งขบวนเข้าไปลากจูงหรือดูแลขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอน

2. หากขบวนรถที่ใช้รถจักรทำขบวนขัดข้องหรือชำรุดอยู่ในคอน เป็นขบวนรถที่ใช้รถจักรดีเซลทำขบวน

2.1 ขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือดูแล เป็นขบวนรถที่ใช้รถจักรดีเซลทำขบวนเช่นเดียวกัน ให้ปลดเฉพาะรถจักรดีเซลของขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือเข้าไปลากจูงหรือดูแลขบวนรถที่ชำรุดอยู่ในคอน ห้ามนำขบวนรถทั้งขบวนเข้าไปลากจูงหรือดูแลขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอน

2.2 ขบวนการที่จะเข้าไปช่วยเหลือตากของขบวนการในเวลานั้นมีเพียงขบวนการดิเชลราง
อยู่เพียงขบวนการเดียว และไม่มีขบวนการอื่นใดที่ใช้รณรงค์ดิเชลทำขบวนในเวลานั้น ที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือได้
แล้ว อนุญาตให้ตั้งการให้ขบวนการดิเชลรางเดินเข้าไปช่วยเหลือทั้งขบวนได้ ทั้งนี้ เป็นการถือปฏิบัติตาม
บันทึกกองตากเดือน ฝ่ายการช่างกล ลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2509 ข้อ ณ. และ ขคร.2549 ข้อ 312

การนำขบวนการดิเชลรางเข้าไปช่วยเหลือตากของขบวนการนั้น จะต้องกระทำโดย
วิธีการคัดแบ่งขบวนการที่ชำรุดออกเป็นตอนๆ แล้วทยอยตากกลับเข้าสู่สถานีทางสะดวก เพื่อไม่ให้เกิน
กำลังตากของขบวนการดิเชลรางที่เข้าไปช่วยเหลือ จึงให้ ผกร.แขวง แนะนำวิธีการปฏิบัติที่เหมาะสมให้กับ
ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติโดยระคนด้วย

3. การอนุญาตให้ขบวนการดิเชลรางหรือรณรงค์ดิเชลตัวเปล่าเดินเข้าไปในทางคอนที่
เกิดเหตุ ให้ถือปฏิบัติตาม ขคร.2549 ข้อ 314 โดยเคร่งครัด

4. ให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด.

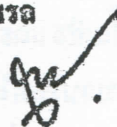
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ ๐๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553


(นายสมหมาย ทัตเวระ)

รองผู้ว่าการฯ รักษาการแทน

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ





เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกรถไฟทับหรือเฉี่ยวชนถึงแก่ความตาย

ด้วยปรากฏว่า เมื่อเกิดเหตุขบวนรถทับหรือเฉี่ยวชนคนถึงแก่ความตาย หรือพบศพอยู่ในทาง โดยไม่ทราบสาเหตุ พนักงานขับรถมักจะไม่ได้ปฏิบัติตาม ขร.2549 ข้อ 320 (2) และ (3) คือ เคลื่อนย้ายศพออกจากทาง เพื่อไม่ให้กีดขวางการเคินรด แล้วนำขบวนรถเคินทางต่อไป โดยอ้างว่าต้องรอให้พนักงานสอบสวนมา ชันสูตรพลิกศพเสียก่อน ซึ่งทำให้ขบวนรถต้องเสียเวลาล่าช้าโดยไม่สมควร

กรณีการเคลื่อนย้ายศพออกจากทาง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือขอทราบแนวทาง ปฏิบัติจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติแล้ว ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีหนังสือตอบข้อหารือ ตามหนังสือ ที่ คช 004.6/2259 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2544 ดังแนบ คือ “กรณีการเคลื่อนย้ายศพต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง โดยพยายามรักษาสภาพศพและรายละเอียดแห่งรูปคดีไว้ให้มากที่สุดด้วยการถ่ายภาพศพที่อยู่ในที่เกิดเหตุและ บันทึกรูปภาพที่เกิดเหตุไว้ก่อนเคลื่อนย้ายโดยละเอียด เพื่อใช้เป็นหลักฐานสำคัญในการชันสูตรพลิกศพ เสร็จแล้ว ให้แจ้งพนักงานสอบสวนทราบเพื่อมาดำเนินการตามกฎหมายโดยเร็ว”

ฉะนั้น ในกรณีที่เกิดเหตุขบวนรถทับหรือเฉี่ยวชนคนถึงแก่ความตาย หรือพบศพอยู่ในทาง โดย ไม่ทราบสาเหตุ ให้เคลื่อนย้ายศพได้โดยถือปฏิบัติ ดังนี้ :-

1. ให้ปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเคินรด พ.ศ.2549 ข้อ 320 (2) และ (3) โดยเคร่งครัด โดยเฉพาะเอกสาร พยานหลักฐาน เพื่อที่จะทราบว่า ผู้ตายเป็นใคร อยู่ที่ใด สภาพตามร่างกายมีบาดแผลที่ใด ลักษณะของบาดแผลเป็นอย่างไร มีส่วนใดขาดหลุดหรือไม่อย่างไร สภาพเลือดเป็นอย่างไร ฯ ๓ ฯ
2. ให้จัดทำบันทึกแผนผัง (สเก็ชภาพ) เบื้องคั่นพอสังเขปบริเวณที่พบศพครั้งแรก และบันทึก รายละเอียดสิ่งที่พบเห็นให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เช่น สภาพศพอยู่ในลักษณะใด ตัวอย่างเช่น หากว่าสภาพนอน อยู่ ลักษณะการนอนเป็นอย่างไร (นอนคว่ำ นอนหงาย นอนตะแคง ฯ ๓ ฯ) และหันศีรษะไปทิศทางใดเป็นคั่น เมื่อดำเนินการเสร็จแล้ว ให้ผู้จัดทำบันทึกลงลายมือชื่อพร้อมพยานไว้เป็นหลักฐานในเอกสารดังกล่าวด้วย
3. ในกรณีที่ผู้เกี่ยวข้องมีกล้องถ่ายภาพและหรือสามารถหากกล้องไปถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุ ได้ ก็ให้ถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุและสภาพศพที่พบเห็นครั้งแรกไว้เป็นหลักฐาน และให้บันทึกไว้ด้วยว่า ผู้ใด เป็นคนถ่ายและหรือเป็นผู้เก็บรักษาภาพที่ถ่ายไว้
4. ให้ ศตร.ทุกแขวง, ศกท., สชช. ถัดคำสั่งนี้แจกจ่ายให้ นสน., พ.สัตยาณ, พร., พ.กัมธนฯ และผู้เกี่ยวข้อง เพื่อถือปฏิบัติต่อไป

5. ให้ จคช. และ กคร. ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ตั้ง ณ วันที่ ๒/ พฤษภาคม พ.ศ. 2552



(นายสมหมาย ทับเวช)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน

ส่ง 1. ผศร. กท. จท. ตม. กก. รต. อน. นว. อค. ฉป. รบ. ชพ. ทธ. หอ.
2. ผกก. ตยช.

เพื่อทราบและสั่งการให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด.

ดำเนินการ 3. ผตร. กท.1, 2, 3, 4 กก.1, 2 รต. ขอ. นว. อค. ฉป. ทท. เท. ทธ. หอ.
เพื่อทราบและติดตามด้วย

“ 4. จคช. 1, 2, 3, 4, 5, กคร.

5. ศอว. ศอม. ศอฉ. ศอน. ศอภ. อรต. อรบ.

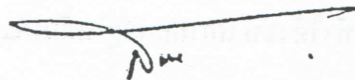
เพื่อทราบ.

ดำเนินการ วอช.

เพื่อโปรดทราบ และโปรดสั่งการให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติต่อไป.

รองผู้ว่าราชการฯ (นายประจักษ์ นโธรัมย์) ผวท.

เพื่อโปรดทราบ.



(นายสมหมาย ทับเวช)

อคร.

๒/ พ.ศ. 2552

เรียน ศดร. กท. สม. จท. กค. รส. อน. นว. อค. ลป. ธบ. ขพ. ทส. หอ.

สกกท.สภก.สยช.

เพื่อทราบ ตามบันทึก รวก.1 ลง 31 ส.ค.44 ที่ยบันทึก ผวก.ลง 30 ส.ค.44 ก่อนที่จะทำการเคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกขบวนรถไฟทับหรือเฉี่ยวชนถึงแก่ความตาย หรือมีการพบศพอยู่ในทางไม่ทราบสาเหตุ ให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติดังนี้.-

1. ให้ปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2535 ข้อ 320 (2) และ (3) โดยเคร่งครัด โดยเฉพาะเอกสารพยานหลักฐานเพื่อที่จะทราบว่าผู้ตายเป็นใคร อยู่ที่ใด สภาพตามร่างกายมีบาดแผลที่ใด ลักษณะของ บาดแผลเป็นอย่างไร มีส่วนใดขาดหลุดหรือไม่อย่างไร สภาพเลือดเป็นอย่างไร ฯลฯ

2. ให้จัดทำบันทึกแผนผัง (สเกตซ์ภาพ) เมื่อต้นพบสังเวยบริเวณที่พบศพครั้งแรก และบันทึกรายละเอียดสิ่งที่พบเห็นให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เช่น สภาพศพอยู่ในลักษณะใดตัวอย่างเช่น หากว่าสภาพศพนอนอยู่ลักษณะการนอนเป็นอย่างไร (นอนคว่ำ นอนหงาย นอนตะแคง ฯลฯ) และหันศีรษะไปทิศทางใดเป็นต้น เมื่อดำเนินการเสร็จแล้วให้ผู้จัดทำบันทึกลงลายมือชื่อพร้อมพยานไว้เป็นหลักฐาน ในเอกสารดังกล่าวด้วย

3. ในกรณีที่ผู้เกี่ยวข้องมีกล้องถ่ายภาพ และหรือสามารถหากกล้องไปถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุได้ ก็ให้ถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุและสภาพศพที่พบเห็นครั้งแรกไว้เป็นหลักฐาน และให้บันทึกไว้ด้วยว่าผู้ใดเป็นคนถ่าย และหรือเป็นผู้เก็บรักษาภาพที่ถ่ายไว้

เมื่อดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าวแล้ว ให้ผู้เกี่ยวข้องจัดส่งเอกสารหลักฐานดังกล่าวไปให้พนักงานสอบสวนท้องที่เกิดเหตุพิจารณาดำเนินการต่อไป.

กค.ปฏิบัติการณ์แทน อค.

6 ก.ย.2544

สำเนาเรียน จท.1, 3, 4, 5

อกร. ผ่าน อกร.

เพื่อไปรททราบ.

กค.

6 ก.ย.2544



ที่ ศธ 0004.6/ 2259

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ถนนพระราม 1 ปทุมวัน

กรุงเทพมหานคร 10330

26 มีนาคม 2544

เรื่อง คอปปี้ขอการเคลื่อนย้ายศพ

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/408/2544 ลงวันที่ 30 มกราคม 2544

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้หารือแนวทางปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายศพที่ถูกขบวนรถไฟทับ หรือพบศพอยู่บนรางรถไฟ เพื่อไม่ให้กีดขวางทางรถไฟโดยไม่ทำให้การขนส่งรถไฟถูกผลกระทบ หรือผลดีเปลี่ยนแปลงไป นั้น

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ขอเรียนว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นกิจการบริการสาธารณะของรัฐอย่างหนึ่ง หากปรากฏข้อเท็จจริงกรณีมีศพกีดขวางการเดินรถไฟ อันจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนกับประชาชนผู้ใช้บริการแล้ว จึงอยู่ในหลักเกณฑ์ของข้อยกเว้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 150 ทวิ ในลักษณะเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น เพราะมีเหตุจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะจึงเคลื่อนย้ายศพได้ แต่ทั้งนี้ต้องกระทำไปภายใต้วัตถุประสงค์ของกฎหมาย จึงขอความคุ้มครองจากทางรถไฟ สำหรับกรณีการเคลื่อนย้ายศพต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง โดยพยายามรักษาสภาพศพและรายละเอียดแห่งรูปคดีไว้ให้มากที่สุดด้วยการถ่ายภาพศพที่อยู่ในที่เกิดเหตุ และบันทึกภาพที่เกิดเหตุไว้ก่อนเคลื่อนย้าย โดยละเอียด เพื่อใช้เป็นหลักฐานสำคัญในการชันสูตรพลิกศพเสร็จแล้วให้แจ้งพนักงานสอบสวนทราบเพื่อมาดำเนินการตามกฎหมายโดยเร็ว

จึงเรียนมายังท่านเพื่อโปรดพิจารณากำหนดแนวทางปฏิบัติ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ดร. สิตติพันธุ์)

ผู้ช่วยผู้บัญชาการฯ ปฏิบัติราชการแทน

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

เลขที่ พ.2/กค.2/ 0/9 12553

เรื่อง การแจ้งข่าวกรณีเมื่อเกิดเหตุอันคราย การประสานงานเหตุอันคราย
และการแจ้งเวลาขบวนรถที่เดินถึงหรือออกจากสถานีกรุงเทพ

เนื่องด้วยมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงคำสั่งและระเบียบการแจ้งข่าวเกี่ยวกับเหตุอันครายหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและบางคำสั่งได้ถูกยกเลิกไปแล้ว กับให้มีการทดลองการเปิดงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก.423/5285 ลงวันที่ 08 ต.ค.51 และเพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องได้ถือปฏิบัติโดยถูกต้องเห็นสมควรปรับปรุงแก้ไขคำสั่งการแจ้งข่าวกรณีเมื่อเกิดเหตุอันครายใหม่ ดังนี้.-

1. การแจ้งข่าวเมื่อเกิดเหตุอันคราย

เมื่อมีเหตุอันครายสำคัญหรือเหตุอันครายร้ายแรงเกิดขึ้น ให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติ ดังนี้.-

1.1 นสน. พร. พ.สัญญา เมื่อมีเหตุอันครายซึ่งจะต้องแจ้งเหตุไปยังเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องตาม ขร.2549 ข้อ 317, 319 ให้รีบตรวจสอบข้อมูลและรายละเอียด และแจ้งเหตุต่อ ผคร. ทันที อย่างช้าไม่เกิน 10 นาที (หลังจากได้ตรวจสอบข้อมูลแล้ว) เฉพาะ นสน. พร. ในแขวง ศคร.ทม. ให้แจ้งเหตุต่อ ศคร.ทม. ข่าวที่แจ้งต้องมีรายละเอียดเพียงพอที่ผู้เกี่ยวข้องสามารถพิจารณาตั้งการต่อไปได้ เช่น วัน เวลาที่เกิดเหตุ สถานที่ สทล.โล ระหว่างสถานีใด สาเหตุที่เกิดขึ้น ประแจ, เสาสัญญาณเหนือ, ใต้ หรือทางใด กีดขวางการเดินรถหรือไม่ ต้องการขบวนรถพิเศษช่วยอันครายหรือไม่ ประมาณว่าขบวนรถจะเดินออกจากที่เกิดเหตุได้เมื่อใด มีผู้ถึงแก่ชีวิตหรือบาดเจ็บอย่างไร เป็นต้น แล้วรีบออกโทรเลขเหตุอันครายแจ้งผู้เกี่ยวข้องทราบทันที

1.2 เมื่อได้รับแจ้งเหตุจาก นสน. พ.สัญญา ในแขวงหรือ พร. ทางโทรศัพท์ฉุกเฉินหรือทางเครื่องมือสื่อสารอื่นตามข้อ 1.1 แล้ว ให้รีบปฏิบัติตามระเบียบการฉบับที่ 1.12 ลงวันที่ 07 ม.ค. 2545 พร้อมทั้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 6,7) แจ้งข่าวให้ ผคร.กท. ผจศ. ทราบทันที อย่างช้าไม่เกิน 10 นาที หลังจากที่ได้รับแจ้ง ดังนี้.-

ผคร.หท. ขพ. ทศ. หไ.	ให้แจ้งตรงไปยัง	ผคร.กท.1
ผคร.กค.1, 2, รศ. ขอ.	ให้แจ้งตรงไปยัง	ผจศ.
ผคร.นว. อค. ถป.	ให้แจ้งตรงไปยัง	ผจศ.
ศคร. ทม.	ให้แจ้งตรงไปยัง	ผคร.กท.4

ให้ ผคร. แขวงเกิดเหตุเร่งรัด นสน. รีบออกโทรเลขเหตุอันครายโดยด่วน แล้วรับโทรเลขนั้นหรือโทรเลขตั้งการขนถ่าย, โทรเลขยกเลิกเดินขบวนรถ ทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ เพื่อส่งผ่านทางเครื่องโทรสารให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ เมื่อกำหนดว่าจะเปิดทางให้ขบวนรถเดินได้เมื่อใดก็ให้รีบแจ้งเพิ่มเติม

อีกครั้งหนึ่งด้วย หากยังกำหนดการเปิดทางไม่ได้แน่นอน ให้ ผศร. ที่เกิดเหตุสอบถามจาก จคข. หรือ ผู้แทน จคข. ที่เกิดเหตุเท่านั้นเป็นระยะๆ เพื่อแจ้งผลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเปิดทางให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ ห้ามมิให้สอบถามเวลาการเปิดทางจากผู้อื่นเป็นอันขาด เพราะจะทำให้การประกาศให้ผู้โดยสารทราบ ต้องประกาศเลื่อนเวลาหลายครั้ง

1.3 ผศร.กท. เมื่อได้รับแจ้งข่าวจากผู้เกี่ยวข้องตามข้อ 1.1 หรือข้อ 1.2 ให้ส่งพนักงาน ควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 6,7) โทรศัพท์แจ้งผู้เกี่ยวข้องทราบตามระเบียบการฉบับที่ 1.12 ลงวันที่ 07 ม.ค. 2545 ทราบโดยเร็วที่สุดอย่างช้าไม่เกิน 10 นาที (นับจากเวลาที่ได้รับแจ้ง) และให้เสร็จสิ้นภายใน 30 นาที โดยให้ อคร. อรค. อรบ. กคร. ศูนย์ความปลอดภัยการรถไฟฯ ในฝ่ายการเดินรถทราบก่อนเป็น อันดับแรก พร้อมทั้งต้องแจ้งขบวนรถใดถูกกักอยู่ที่ใด ถ้าเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเหตุให้ขบวนรถ ต้องเสียเวลาให้แจ้งหน่วยบริการเดินทาง และ นสท.กท. ศต. บข. บข. ลต. คม. รบ. มส. หรือสถานีอื่นใด สุดแต่กรณี เพื่อประกาศให้ผู้โดยสารทราบ โดยเฉพาะต้องแจ้งให้กองควบคุมการปฏิบัติการ (กคป.) ทราบ ทุกครั้ง ทั้งนี้ให้ ผศร. คอยควบคุมดูแลโดยใกล้ชิด

1.3.1 กรณีเกิดเหตุอันตรายทำให้ขบวนรถเดินมีการชนด้วยผู้โดยสารหรือ ขบวนรถล่าช้าเกิน 3 ชม. ให้ ผศร. แขวงเกิดเหตุการแจ้งให้ ศงข.7 ตรจ. ศตร. ทราบทันที เพื่อให้ ศงข.7 ตรจ. ศตร. รีบออกมาช่วยกันประสานแก้ไขเหตุการณ์ให้เรียบร้อยโดยเร็วที่สุด

1.3.2 กรณีขบวนรถพบกันในตอน

(1) ผศร. แขวงใดที่มีเหตุการณ์กรณีขบวนรถพบกันในตอน ยกเว้น ผศร.กท.1, 2, 3, 4, ให้ติดตามเหตุการณ์โดยใกล้ชิด แล้วแจ้งเหตุอันตรายขึ้นคืนให้ ผศร.กท.1, 2, 3, 4, ทราบเช่นเดียวกับการแจ้งข่าวเหตุอันตรายขึ้นคืน

(2) ผศร.กท.1, 2, 3, 4 เมื่อมีเหตุการณ์ขบวนรถพบกันในตอนภายใน แขวงของตน ให้ติดตามเหตุการณ์โดยใกล้ชิด หรือเมื่อได้รับการแจ้งข่าวจาก ผศร. ตามข้อ (1) แล้ว ให้ โทรศัพท์แจ้งข่าวให้ ผศล. กคร. อรค. อรบ. อคร. ทราบในทันทีและขอรับความเห็นชอบที่จะดำเนินการ ต่อไป

1.3.3 ผศร. แขวงเกิดเหตุ และ ผศร.กท. ที่ได้รับแจ้งเหตุหรือข้อมูลต่างๆ ตามที่ กล่าวข้างต้น จะต้องบันทึกชื่อ.....ตำแหน่ง.....เวลารับแจ้งลงไว้ในผังควบคุมการเดินรถหรือสมุดบันทึก มอบหมายงานด้วยปากกาหมึกสีน้ำเงิน แล้วรายงานรายละเอียดให้ กคร. ทราบทุกครั้ง ทั้งนี้เพื่อตรวจ สอบเมื่อมีการร้องเรียนจากผู้โดยสาร

1.4 จคข. หรือผู้แทน ให้ปฏิบัติตามระเบียบการฉบับที่ 1.12 ลงวันที่ 07 ม.ค.2545 โดย เสร็จครัด กล่าวคือให้ติดต่อประสานงานต่างๆ ระหว่างเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้อง และเจ้าหน้าที่บ้านเมือง (ถ้ามี) ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ติดตามสถานการณ์ และผลการดำเนินการแก้ไขแล้วรวบรวมแจ้งให้ ผศร. แขวงที่เกิดเหตุ และแจ้งตรงไปยังศูนย์ความปลอดภัยการรถไฟฯ ในฝ่ายการเดินรถทราบเป็นระยะๆ อย่าง น้อยทุก 1 ชม. จนกว่าเหตุการณ์จะเสร็จสิ้น การประมาณเวลาเพื่อกำหนดการเปิดทางให้สอบถามจาก วบข. เขตที่เกิดเหตุหรือผู้แทนให้แน่ชัด พร้อมบันทึกชื่อตำแหน่งผู้แจ้ง และเวลาไว้ด้วยทุกครั้ง

กรณีเกิดเหตุอันตรายต้องปิดทาง ให้ จคข. ทุกเขตติดต่อประสานงานกับฝ่ายเกี่ยวข้องในการขจรหรือซ่อมทาง หากเห็นว่าจำเป็นต้องปิดทางและทำให้ขบวนรถโดยสารต้องล่าช้าการเปิดทางนานเกินกว่า 3 ชม. ให้ตั้งการขนถ่ายผู้โดยสารทันที

2. การแจ้งเวลาขบวนรถที่จะเดินถึงสถานีกรุงเทพ

ขบวนรถโดยสารที่จะเดินถึงสถานีกรุงเทพ ไม่ว่าขบวนรถนั้นจะตามเวลาหรือช้าก็ตาม ให้พนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 6,7) ศสร.กท.1, 2, 3, 4, มีหน้าที่แจ้งหน่วยบริการเดินทาง นสท.สศ. บข. บข. ทศ. คม. รบ. มศ. สุดแต่กรณี เมื่อถึงเวลาขบวนรถถึงสถานีที่กำหนดให้แจ้งโดยไม่ ต้องให้เจ้าหน้าที่หน่วยงานดังกล่าวต้องสอบถามมา หากขบวนรถล่าช้าต้องแจ้งด้วยว่าช้าเท่าใด ดังนี้.-

2.1 ศสร.กท.1 ขบวนรถในทางสายใต้ ให้แจ้งครั้งแรกเมื่อตามกำหนดเวลาขบวนรถ จะต้องเดินถึงสถานี ปก. และแจ้งครั้งสุดท้ายเมื่อขบวนรถเดินถึงสถานี ศช.

2.2 ศสร.กท.4 ขบวนรถในทางสายตะวันออก ให้แจ้งครั้งแรกเมื่อตามกำหนดเวลา ขบวนรถจะต้องเดินถึงสถานี หข. และแจ้งครั้งสุดท้ายเมื่อขบวนรถเดินถึงสถานี คค.

2.3 ศสร.กท.3 ขบวนรถในทางสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือให้แจ้งครั้งแรก เมื่อตามกำหนดเวลาขบวนรถจะต้องเดินถึงสถานี ภข. และแจ้งครั้งสุดท้ายเมื่อขบวนรถเดินถึงสถานี คม.

3. การแจ้งเวลาขบวนรถที่จะเดินออกจากสถานีกรุงเทพ

ให้นสท. หรือ ข.นสท.กท. เป็นผู้แจ้งหน่วยบริการเดินทางทราบว่าขบวนรถจะออกจาก สถานี กท. ช้าเท่าใด เพราะเหตุใด ขบวนรถเทียบอยู่ชานชาลาใด ถ้ามีเหตุอันตรายก็ให้แจ้งด้วยว่าเหตุ อันตรายนั้นเกิดขึ้นที่ใด เพื่อประกาศให้ผู้โดยสารทราบ สำหรับการติดต่อระหว่างหน่วยบริการเดินทาง และ ศบร. ข.ศบร. ข.นสท. พนักงานหอดสัญญาณ กท. ให้ใช้เครื่องโทรศัพท์ภายในหรือวิทยุมือถือ

4. ผู้ปฏิบัติไม่ถือปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งข้างต้นให้พิจารณาโทษตามควรแก่กรณี คำสั่งฝ่าย การเดินรถ เลขที่ พ.2/คค.2/008/2544 ลงวันที่ 23 ม.ค.2544 ให้ยกเลิกเสีย.

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ตั้ง ณ วันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ 2553


(นายสมหมาย ทับเวช)

รองผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการแทนผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



บันทึกข้อความ

เลขที่ ผศ. ๐๔๔ / ๒๕๕๔

วันที่ ๐๗ มีนาคม ๒๕๕๔

ฝ่าย/สำนักงาน ฝ่ายการเครณ

เรื่อง การแจ้งเหตุเพิ่มเติม

เรียน หัวหน้า ผจก. นคร.กท. 1, 4, กค. 1, 2, รส. ขอ. นว. อด. สป. ทท. ชพ. ทส. ทไ

สคร.กท. สม. ฉท. กค. รส. อน. นว. อด. สป. อบ. ชพ. ทส. ทไ. สกท. สยช.

ด้วยในการประชุมของคณะกรรมการกลางพิจารณาเหตุอันตราย ณ ห้องประชุม สบท.รส. เมื่อวันที่ ๑๖
ก.พ.๒๕๕๔ ที่ประชุมมีมติให้ฝ่ายการเครณสั่งการผู้เกี่ยวข้องในการแจ้งเหตุอันตรายโดยให้แจ้ง "ณบข." เพิ่มเติมในแบบบันทึก
การแจ้งเหตุอันตราย และสำเนาโทรเลข เพื่อให้ ณบข. ทราบและเรียกประชุมคณะกรรมการท้องถิ่นได้

ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามมติที่ประชุมดังกล่าว และการปฏิบัติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในการแจ้งเหตุ
อันตรายให้แจ้ง ณบข. ทราบทุกครั้งตามแบบบันทึกการแจ้งเหตุอันตราย (แบบท้ายคำสั่ง) ซึ่งฝ่ายฯ ได้ดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว
แล้ว ส่วนการออกโทรเลขแจ้งเหตุอันตรายก็ให้มีสำเนาถึง ณบข. ทราบด้วยทุกครั้งเช่นกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดแจ้งผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดต่อไปด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

(นายเรืองพันธ์ พุ่มทอง)

กค.ร.ปฏิบัติกรแทน อคร.

สำเนาเรียน ๑. ทคร.๑๐ ที่ CTC. รส. สล. ชพ. ทไ.

เพื่อทราบ และติดตามการปฏิบัติให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย

๒. จดข.๑, ๒, ๓, ๔, ๕, กค.ป.

๓. ศอว. ศอม. ศอน. ศอด.

๔. อคร. อรค.

เพื่อโปรดทราบ

กค.ร.

๐๗ มี.ค.๕๔

แบบบันทึกแจ้งเหตุอันตราย

๑. วัน / เวลาที่เกิดเหตุ

๒. ขบวนรถที่.....ดิเซลเลขที่..... นาย..... พชร.
 นาย..... พร. ยาว..... โบกี้/คัน..... หน่วย..... เมตร
 ทำการถึง สทล. สถานี / ระหว่างสถานี..... กับสถานี.....
 สถานที่เกิดเหตุเป็นทางหลักผ่านมี ☐ ป้ายเครื่องหมายจราจรครบถ้วน ☐ ไม่มีป้ายเครื่องหมายจราจร หรือ ☐ ทางผ่านมีเครื่องกั้น
 ประเภท..... ยานพาหนะวิ่งมาจาก..... ไปทิศ.....

รายละเอียดของเหตุที่เกิดขึ้น

.....

.....

.....

.....

.....

ความเสียหาย

.....

.....

สถานที่เกิดเหตุใช้สัญญาณประเภทสัญญาณชนิดไฟสี ☐ ประแจกลหมู ☐ ประแจกลเดี่ยว ☐ ประแจมือ ☐ เสาสัญญาณเข้าด้านเหนือ
☐ ด้านใต้ ☐ ทางขึ้น ☐ ทางลง ☐ ทางลงกลาง ☐ สามารถทำขบวนต่อไปได้ ☐ ไม่สามารถทำขบวนต่อไปได้ ☐ กีดขวางการเดินรถ
☒ ไม่กีดขวางการเดินรถ ประกาศปิดทางเมื่อเวลา.....น. ประมาณการเปิดทางเวลา.....น. เปิดได้จริงเวลา.....น.
☐ ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเพราะเหตุนี้

☐ มีผู้บาดเจ็บ.....คน ผู้โดยสาร.....คน พนักงาน.....คน บุคคลภายนอก.....คน
☐ มีผู้เสียชีวิต.....คน ผู้โดยสาร.....คน พนักงาน.....คน บุคคลภายนอก.....คน
 ใช้รถ พ.ช่วยอันตรายจาก.....ออกเวลา.....น ถึงเวลา.....น ทำการยกเวลา.....น ยกเสร็จเวลา.....น.
 ขบวนรถที่กักไว้มีขบวน..... กักไว้ที่..... ขบวน..... กักไว้ที่..... ขบวน..... กักไว้ที่.....

แจ้ง นสน..... หน่วยบริการเดินทาง..... เพื่อประกาศให้ผู้โดยสารทราบเวลา.....น.
 สจร/สرف.....รับโดย.....เวลา.....น. สดร.รับโดย.....เวลา.....น.
 สบห.รับโดย.....เวลา.....น. ปตส.รับโดย.....เวลา.....น.
 วบข.รับโดย.....เวลา.....น. วกข.รับโดย.....เวลา.....น.
 จดข.รับโดย.....เวลา.....น. ณบข.รับโดย.....เวลา.....น.
 นพข.รับโดย.....เวลา.....น. ผกก.รฟ.....รับโดย.....เวลา.....น.
 กคร.รับโดย.....เวลา.....น. ผคค.รับโดย.....เวลา.....น.
 หรฟ.รับโดย.....เวลา.....น. กศป.รับโดย.....เวลา.....น.
 อรค.รับโดย.....เวลา.....น. ศปภ.คร.รับโดย.....เวลา.....น.
 อคร.รับโดย.....เวลา.....น. อรบ.รับโดย.....เวลา.....น.

ติดตามเหตุการณ์ครั้งที่ ๑ เมื่อเวลา.....น. รับโดย.....
 ติดตามเหตุการณ์ครั้งที่ ๒ เมื่อเวลา.....น. รับโดย.....
 ติดตามเหตุการณ์ครั้งที่ ๓ เมื่อเวลา.....น. รับโดย.....

แจ้งโดย.....



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ.2/คต.2/018

เรื่อง การขึ้นวิทยุแจ้งข่าวขบวนรถโดยสาร, ขบวนรถชานเมืองเที่ยวขึ้นและเที่ยวลง

เพื่อให้การขึ้นวิทยุแจ้งข่าวขบวนรถโดยสาร, ขบวนรถชานเมืองเที่ยวขึ้นและเที่ยวลงเกิดประโยชน์ในด้านการประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารและผู้เกี่ยวข้องทราบว่ามีขบวนรถใด, อยู่ที่ใด, เข้าเท่าใด มากที่สุด

ฉะนั้น ให้ถือปฏิบัติการขึ้นวิทยุแจ้งข่าวขบวนรถโดยสาร ขบวนรถชานเมืองเที่ยวขึ้นและเที่ยวลงใหม่ ดังนี้-

1. เจ้าหน้าที่ศูนย์ความปลอดภัยฯ คร. ทุกวันเวลา 06.00 น. และ 07.00 น. ยกเว้นวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ให้ขึ้น ว. เฉพาะเวลา 06.00 น. เพียงครั้งเดียว และขึ้นอีกครั้งในเวลา 18.00 น. ทุกวัน ให้ขึ้น ว. แจ้งข่าวขบวนรถตัวอย่างเที่ยวขึ้นและเที่ยวลง, ขบวนรถโดยสาร, ขบวนรถชานเมืองเที่ยวลงทางวิทยุคมนาคมช่องความถี่ที่ 1 หากช่องที่ 1 ชัดช่องให้ใช้ช่องความถี่ที่ 4 แทน ทั้งนี้หากมีการเปลี่ยนแปลงให้แจ้งลูกข่ายและผู้เกี่ยวข้องทราบทางช่องความถี่ที่ 4 ก่อนการขึ้น ว. 5 นาที

1.1 การขึ้น ว. แจ้งข่าวขบวนรถเข้า ให้ใช้ถ้อยคำว่า " ศูนย์ความปลอดภัยเดินรถมี 7.8 แจ้งข่าวขบวนรถตัวอย่าง ขบวนรถโดยสาร ขบวนรถชานเมืองเที่ยวลง ประจำวันนี้ "

1.2 การขานชื่อสถานีให้ใช้คำเต็ม เลขที่ขบวนรถที่ลงท้ายด้วยเลข 1 เช่น 11, 21 ให้แจ้งว่าขบวน สิบหนึ่ง หรือ ห้าสิบหนึ่ง, ขบวนยี่สิบหนึ่ง หรือ สองหนึ่ง เป็นต้น และก่อนการขึ้น ว. ให้ตรวจสอบข้อความให้ถูกต้องเรียบร้อยทุกครั้ง

2. ผศร.กท.1, 4, 3(ผจศ.) กค.1, 2, รส. ขอ. นว. อค. ลป. หท. ขท. พส. พไ. ให้ตรวจสอบข้อมูลขบวนรถตัวอย่าง ขบวนรถโดยสารและขบวนรถชานเมืองเที่ยวลงภายในพื้นที่รับผิดชอบว่ามีขบวนรถใด, อยู่ที่ใด, เข้าเท่าใด, เพราะเหตุใด แล้วจัดทำรายงาน(แบบพิมพ์แนบ) รวบรวมส่งศูนย์ความปลอดภัยฯ คร. ไม่น้อยกว่า 15 นาที ก่อนถึงเวลาขึ้น ว. ตามข้อ 1 ทางเครื่องโทรสาร (FAX) หมายเลข 821-5242 หากชำรุดหรือขัดข้องให้ส่งทาง Internet แทน แล้วโทรศัพท์แจ้งเจ้าหน้าที่ ศปภ.คร. ทราบด้วย และให้ พตร.10 ที่เกี่ยวข้องติดตามตรวจสอบการปฏิบัติโดยเคร่งครัด

3. ให้ พตร.10 ศม. จดข.1, สกท. สยช. สตร. สดช.กท. ชบ. นสน.กท. สส. บช. บข. ถส. คม. รค. มส. หม. หอสัญญาณา บช. จล. กท. ตอบรับข่าวทาง ว. ให้เป็นไปตามระเบียบคำสั่งที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด

4. ให้ ผศด. ติดตามตรวจสอบควบคุมการขึ้น ว. แจ้งข่าวขบวนรถกับการตอบรับข่าวทาง ว. ของผู้เกี่ยวข้องแล้วรายงานผลการขึ้น ว. และการตอบรับข่าวทาง ว. เสนอฝ่ายฯ ทราบทุกวัน

5. สำหรับการแจ้งข่าวขบวนรถโดยสารในส่วนภูมิภาคที่ จดข. แต่ละเขตสั่งการไว้คงให้ถือปฏิบัติไปตามเดิม

6. คำสั่งฝ่ายฯ ที่ พ.2/คต2/067/2548 ลง 29 มี.ค.2548 และ ผค.341/2553 ลง 26 พ.ย.53 ให้ยกเลิก

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 12 เมษายน 2554



(นายรินทร์ จันทรเชชา)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ. 2 / คร. 2 / 055

เรื่อง โทรศัพท์ในโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงขัดข้องบ่อย เป็นเหตุให้ไม่สามารถทำการ Upload ข้อมูล
และติดต่อสื่อสารกันทางโทรศัพท์คอมพิวเตอร์ได้ตามปกติ

ด้วยปัจจุบันโทรศัพท์ในโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงมีการขัดข้องบ่อยครั้ง ทำให้ระบบ
การจำหน่ายตั๋ว (STAR 2) ไม่สามารถจำหน่ายตั๋วโดยสารและไม่สามารถทำการ Upload ข้อมูลได้ตามปกติ
และยังทำให้ระบบการติดต่อสื่อสารกันทางโทรศัพท์คอมพิวเตอร์ ไม่สามารถติดต่อสื่อสารกันได้ด้วย

ฉะนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น จึงให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติ ดังนี้-

1. กรณีเครื่องจำหน่ายตั๋วขัดข้องไม่สามารถจำหน่ายตั๋วโดยสาร และไม่สามารถทำการ Upload
ข้อมูลได้ตามปกติ ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 5 / คร. 8 / 2542 ลงวันที่ 15 ธ.ค. 2542
โทรเลข อคร. เลขที่ 2 ลงวันที่ 15 เม.ย. 2554 และ โทรเลข อคร. เลขที่ 3 ลงวันที่ 19 เม.ย. 2554 โดยเคร่งครัด

2. ให้ นสท. รับผิดชอบเหตุกรณีเครื่องจำหน่ายตั๋วขัดข้องไม่สามารถจำหน่ายตั๋วโดยสารได้
ให้ ผศร. ทราบทันทีทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ (หากสถานีนั้นไม่มีโทรศัพท์คอมพิวเตอร์ หรือ โทรศัพท์ของ
องค์กรฯ)

3. เมื่อ ผศร. ได้รับแจ้งตาม ข้อ 2. แล้ว ให้รีบแจ้งเหตุต่อไปยัง ศตร. จคช. กคส. ศูนย์ฯ ทราบ
ทันทีเช่นกันทางโทรศัพท์คอมพิวเตอร์ หรือ โทรศัพท์ขององค์กรฯ หรือ โทรศัพท์มือถือ ตามความเหมาะสม

4. ให้ ศตร. รับผิดชอบและประสานงานกับเจ้าหน้าที่บริษัทฯ และผู้เกี่ยวข้องให้รีบมาทำการ
แก้ไขโดยด่วน กับให้รีบเร่งสำรวจและจัดทำบัญชีแสดง จำนวนและชื่อสถานี ภายในแขวง / งาน ที่ไม่สามารถ
จำหน่ายตั๋วโดยสาร ได้เป็นการด่วน แล้วรีบแจ้งให้ฝ่ายฯ (กคส.) เป็นการด่วนด้วย

5. ให้ จคช. กคส. ศูนย์ฯ ติดตามการดำเนินการแก้ไขอีกทางหนึ่งด้วย

6. ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด และหากพบผู้ปฏิบัติงานท่านใดปล่อยปละละเลย
จนทำให้เกิดความเสียหายแก่งานหรือฝ่าฝืนไม่ถือปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งนี้ ฝ่ายฯ จะพิจารณาความบกพร่อง
ตามควรแก่กรณีต่อไป

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2554

(นายเรวัตน์ ทุพทอง)

หัวหน้ากองเดินรถ ปฏิบัติการแทน

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย

ด้วยจากการติดตามผลการปฏิบัติงานด้านการเดินรถพบว่าผู้ปฏิบัติงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถบางรายยังไม่ถือปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่ง หรือระเบียบหรือข้อบังคับที่กำหนดไว้ โดยเคร่งครัด ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดเหตุอันตรายขึ้น

พิจารณาแล้วเห็นว่าเพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีเหตุอันตรายเกิดขึ้นจึงกวดขันให้ผู้ที่มิหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถถือปฏิบัติ ดังนี้-

1. นายสถานีทางสะดวก (นสน.ทางสะดวก)

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

1.2 ก่อนขอหรือให้ทางสะดวกทุกครั้ง จะต้องตรวจสอบจุดขบวนรถทางสะดวกเพื่อให้ทราบแน่ชัดว่าไม่มีขบวนรถกีดขวางในทางคอนั้นแล้ว

1.3 การขอหรือให้ทางสะดวกจะต้องสอบถามเลขที่ขบวนรถต่อกันทุกครั้ง

1.4 ห้ามขอหรือให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถไคล่วงหน้าเกินกว่า 15 นาทีก่อนขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกคันคอน

1.5 จะต้องบันทึกวัน เดือน ปี เวลาที่ขอและให้ทางสะดวกคู่กัน เลขที่ขบวนรถ เวลาที่ขบวนรถถึงและออกจากสถานีทางสะดวกลงไว้ในสมุดจดทางสะดวกในขณะนั้น แล้วลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญทุกๆ ครั้ง และห้ามมิให้เขียนทับหรือขีดแก้ไขข้อความที่บันทึกไว้เป็นอันขาด ถ้าจะแก้ไขให้ใช้หมึกแดงและลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ

1.6 การขอทางสะดวกทางโทรศัพท์ จะต้องกระทำด้วยตนเอง และก่อนที่จะมอบตัวทางสะดวก (แบบ กรฟ.3) ให้กับ พชร. จะต้องขอและได้รับอนุญาตจาก ผกร.แขวงทุกครั้ง และจะต้องบันทึกไว้ในสมุดจดทางสะดวกให้ชัดเจน

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 จะต้องปิดสวิทช์ควบคุมเครื่องทางสะดวกไว้ในตำแหน่ง "คอนปิดไม่ให้ทางสะดวก (WITHHOLD)" ทุกครั้ง

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

1.10 เมื่อเครื่องตราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวก และหรือสัญญาณประจำที่ชำรุด ขัดข้องใช้การไม่ได้จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการแก้ไขโดยเร็ว

1.11 เมื่อมีความจำเป็นต้องทำลายตราเครื่องตราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวก และหรือสัญญาณต่างๆ จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการตราให้ใหม่ พร้อมลงบันทึกการทำลายตราลงไว้ในสมุดบันทึกการทำลายตราประจำสถานีให้เรียบร้อยทุกครั้ง

1.12 ต้องออกรับและปล่อยขบวนรถทุกขบวน และตั้งแถวด้วยว่าขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีเครื่องหมายทำขบวนรถหรือไม่ ถ้าไม่มีต้องรีบจัดการป้องกันอันตรายและแจ้งเหตุไปยังสถานีทางสะดวกข้างหน้าเพื่อหยุดขบวนรถและสอบสวน และสถานีทางสะดวกข้างหลังเพื่อสอบสวนด้วย

2. พนักงานสัญญาณ (พ.สัญญาณ)

2.1 เมื่อ นสน.ทางสะดวก ตั้งการให้ขอหรือให้ทางสะดวก, กลับประแจ หรือเตรียมทางให้ขบวนรถเข้าสู่สถานี จะต้องทวนคำสั่งและตอบรับทราบกับ นสน.ทางสะดวกทุกครั้ง

2.2 ก่อนขอหรือให้ทางสะดวก จะต้องขอและได้รับอนุญาตจาก นสน.ทางสะดวก ทุกครั้ง (ยกเว้นหอสัญญาณจักรลลา ซึ่งเป็นหอสัญญาณที่มีเขตโดยเฉพาะ ซึ่งไม่อยู่ร่วมกับเขตสถานีอื่นใด พ.สัญญาณ จึงทำหน้าที่ นสน.ทางสะดวกได้)

2.3 เมื่อมีความจำเป็นต้องทำลายตราเครื่องตราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวก และหรือสัญญาณต่างๆ จะต้องรายงานให้ นสน.ทางสะดวกทราบ เพื่อออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการตราให้ใหม่ พร้อมลงบันทึกการทำลายตราลงไว้ในสมุดบันทึกการทำลายตราประจำหอสัญญาณให้เรียบร้อยทุกครั้ง

2.4 หอสัญญาณที่ใช้เครื่องสัญญาณประจำที่ประเภทไฟฟ้าชนิดไฟสี 3 ท่า เมื่อไม่มีการขอหรือให้ทางสะดวกแล้ว จะต้องปิดสวิทช์ควบคุมเครื่องทางสะดวกไปไว้ในตำแหน่ง “คอนปิดไม่ให้ทางสะดวก (WITHHOLD)” ทุกครั้ง

2.5 ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน.ทางสะดวก ที่ตั้งการโดยชอบด้วยคำสั่ง หรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้

3. พนักงานสับเปลี่ยน (พ.สับเปลี่ยน)

3.1 ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถด้วยอาการกระแทกกันโดยแรงเกินไป หรือด้วยความสะเพร่าซึ่งอาจเป็นเหตุถึงเสียหาย

3.2 ในการทำสับเปลี่ยนรถ ให้ใช้สัญญาณมือเฉพาะในการทำสับเปลี่ยนเท่านั้น และสำหรับเครื่องรับ - ส่งวิทยุคมนาคม ให้ใช้เป็นการเตือนให้ พชร. ถอยระบับคระวังที่จะรับสัญญาณมือซึ่งจะแสดงต่อไป

3.3 ก่อนทำการสับเปลี่ยนรถทุกครั้ง จะต้องจัดทำแผนการทำสับเปลี่ยน แล้วแจ้งให้ พชร. และ พ.สัญญาณ ทราบโดยละเอียด เพื่อป้องกันการผิดพลาด

3.4 ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน.ทางสะดวก ที่ตั้งการ โดยชอบด้วยคำสั่ง หรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้

4. พนักงานกันถนน (พ.กันถนนฯ)

4.1 ในเวลาปฏิบัติงานตามหน้าที่ต้องอยู่ประจำหน้าที่ตลอดเวลา และห้ามมิให้บุคคลภายนอกเข้ามาอยู่ในชุมเครื่องกันถนนฯ หรือให้ผู้แทนเข้ามาทำการแทนโดยไม่ได้รับอนุญาตจาก นสน. โดยเด็ดขาด

4.2 ต้องคอยแชะและคุ้มร่องซึ่งอยู่ระหว่างรางกับสิ่งซึ่งกันกริปล้อ อย่าให้มีสิ่งใดมาแทรกหรืออุดก่อนที่ขบวนรถจะเดินผ่านทุกครั้ง

4.3 ขณะออกรับขบวนรถ ต้องสังเกตด้วยว่า

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

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

4.4 ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน. ทางสะดวก ที่สั่งการ โดยชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้

5. พนักงานรักษารถ (พรร.)

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

5.2 ก่อนขบวนรถจะออกจากสถานีต้นทาง จะต้องตรวจสอบและทดลองเครื่องบอกเหตุอันตรายที่มีใช้อยู่ในขบวนรถว่าใช้การได้สะดวกเรียบร้อยหรือไม่ พร้อมบันทึกผลการตรวจและทดลองนี้ลงไว้ในรายงานประจำวัน (แบบ 87) ทุกครั้ง

5.3 เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ให้ใช้เครื่องบอกเหตุอันตราย แต่ถ้าในขบวนรถไม่มีเครื่องบอกเหตุอันตราย ก็ให้ลงห้ามล้อแล้วผ่อนหลายๆ ครั้ง เพื่อเตือนให้ พxr. รู้ว่า มีเหตุการณ์ผิดปกติเกิดขึ้น

5.4 เมื่อมีการหลีกขบวนรถ โดยเฉพาะขบวนรถที่มีความยาวมาก จะต้องระมัดระวังและตรวจสอบด้วยว่า ท้ายขบวนรถได้เข้าหยุดอยู่ภายในหลักปลอดภัยแล้วหรือไม่ เพื่อให้ไม่ให้ขบวนรถต้องเบียดกัน

6. พนักงานควบคุมการเดินรถแขวง (ผคร.แขวง)

6.1 การส่งเปลี่ยนหลักแต่ละครั้ง ต้องให้ นสน.ทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันแต่เดิม, นสน.ทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ และ นสน.ทางสะดวกที่ ผคร.กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก ได้รับทราบและทวนคำสั่งกับ ผคร. แล้ว จึงจะถูกต้องและเป็นการส่งเปลี่ยนหลักที่สมบูรณ์

6.2 สถานีทางสะดวกที่ ผคร.กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก จะต้องเป็นสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถกำหนดจะต้องหยุดเป็นครั้งสุดท้ายก่อนถึงสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันแต่เดิม และสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันใหม่

6.3 เนื่องจากอำนาจหน้าที่รับผิดชอบของ ผคร. มีเฉพาะในพื้นที่ควบคุมการเดินรถแขวงคน การส่งเปลี่ยนหลักแต่ละครั้ง จะต้องส่ง นสน.ทางสะดวกในพื้นที่ควบคุมการเดินรถแขวงคนเท่านั้น ห้ามส่งข้ามแขวงเพราะจะทำให้การส่งเปลี่ยนหลักไม่สมบูรณ์ และขาดการติดตามผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก

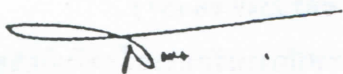
6.4 หากสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันใหม่เป็นสถานีทางสะดวกต้นแขวงหรือปลายแขวงควบคุมการเดินรถ จะต้องสั่งการให้ นสน.ทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลัก จัดการป้องกันอันตราย โดยส่งพนักงานพร้อมด้วยธงแดง หรือ โคมไฟแดงออกไปแสดงที่หลักเขตสถานี หรือ สัญญาณเข้าเขตนอก หรือสัญญาณเข้าเขตใน (เมื่อไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอก)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

6.5 เมื่อมีการส่งเปลี่ยนหลักขบวนรถที่มีความยาวใกล้เคียงกับทางหลักของสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ จะต้องแจ้งความยาวของขบวนรถที่จะหลักกันให้ นสน.ทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ทราบด้วย เพื่อเพิ่มความระมัดระวังในการกลับประแจหรือเครื่องคกราง

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

สำหรับ ผคร. ให้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับ การเดินรถอีกทางหนึ่ง โดยเฉพาะการปฏิบัติงานของ ผคร.แขวง หากพบว่ามี การปฏิบัติที่ไม่ชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้ ให้รับดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว 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 ศร.กท.1 สั่งให้ขบวน 721 หลีกกับขบวน 976 ที่สถานีบางบำหรุ ขณะขบวน 976 หยุดรับส่งผู้โดยสารอยู่ในทางล่องของสถานีบางบำหรุ ขบวน 721 ออกจากสถานีชุมทางบางซื่อ 2 เคนในทางขึ้น พชร.ได้นำขบวนรถฝ่ายสัญญาณประจำที่ชนิดหลักเขตสถานี เข้ามาหยุดได้ที่ประแจเลขที่ 101B ซึ่งอยู่ในท่าทางตรง (ทางล่อง) เป็นเหตุให้รถจักรดีเซลรีคประแจเลขที่ 101B ทำให้ประแจเลขที่ 101B ชำรุดเสียหาย และเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2553 ขบวนรถนำเที่ยวเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ที่ 926 (โคกสูง-กรุงเทพ) ทำการโคจรรถจักรดีเซลเลขที่ 4531 ความยาว 10 โบกี้ ขบวนรถเดินในทางประธานล่องได้วิ่งฝ่ายสัญญาณออกของสถานีรังสิตในขณะที่แสดงท่าห้าม และวิ่งฝ่ายสัญญาณเข้าและสัญญาณออกของสถานีคอนเมือง (ไม่หยุดขบวนรถที่สถานีรังสิตและสถานีคอนเมืองให้เป็นไปตาม ปคร.) ขบวนรถหยุดได้ที่ สทล. 20/5-6 ระหว่างสถานีคอนเมือง-หลักสี่ ผู้เกี่ยวข้องได้ประสานและสั่งการให้ปิดเครื่องกั้นถนนฯ สามารถป้องกันเหตุอันตรายไว้ได้

ฉะนั้น เพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีเหตุอันตรายเกิดขึ้น และ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินรถ จึงกวดขันให้ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถถือปฏิบัติตามคำสั่ง ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ โดยเคร่งครัด ดังนี้.-

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

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

3. นายสถานีและพนักงานรักษารถต้องรับผิดชอบร่วมกันตรวจดูการค่อท่อห้ามล้อ เครื่องห้ามล้อให้มีมืออยู่ครบถ้วนตามอัตราสำหรับขบวนรถและทางคอนั้นๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ ตรวจดูทวารลมท่อห้ามล้อขบวนรถและทวารลิ้นบังคับการเครื่องห้ามล้อ (ถ้ามี) ให้อยู่ในท่าที่ถูกต้องและให้พยายามจัดรถซึ่งมีเครื่องห้ามล้ออยู่ห่างกันเป็นระยะตามกำหนดตลอดขบวน (ตาม ขคร.2549 ข้อ 158)

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

5. ก่อนที่ขบวนรถจะเดินเข้าสู่ทางตอนที่เป็นภูเขา พนักงานรักษารถกับพนักงานขับรถต้องรับผิดชอบร่วมกันตรวจสอบและทดลองให้เป็นที่ยอมรับว่าเครื่องห้ามล้อทุกเครื่องในขบวนรถนั้นมีลักษณะมั่นคงใช้การได้ดี 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 ห้ามไม่ให้จกรถใด ๆ ทิ้งไว้โดยให้หัวรถหรือท้ายรถล้ำหลักปลอดภัยออกไปทางประแจ ซึ่งเป็นการกีดขวางแก่การเดินรถในทางที่ใกล้เคียง (ตาม ขคร.2549 ข้อ 177)

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

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

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

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

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

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

16. ก่อนขอหรือให้ทางสะดวกทุกครั้ง จะต้องตรวจสอบจุดขบวนรถทางสะดวกเพื่อให้ทราบแน่ชัดว่าไม่มีขบวนรถกีดขวางในทางตอนนั้นแล้ว (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. ห้ามขอหรือให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถไต่ล่งหน้าเกินกว่า 15 นาทีก่อนขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกต้นตอน (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร. 2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

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

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

21. ณ สถานีทางสะดวกต้นทางขบวนรถ หรือ สถานีทางสะดวกที่ขบวนรถหยุด นสน. ทางสะดวกต้องให้ทำกิจต่าง ๆ ณ สถานีทางสะดวกของตนเสร็จเสียก่อน จึงให้ตราทางสะดวก , ตัวทางสะดวก (แบบ กรฟ.3) หรือ ตัวไม่ได้ทางสะดวก (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 ผกร.แขวง กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) จะต้องมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ให้ พxr. พร.ทราบโดยมีหลักฐาน และจะต้องแจ้งผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) กลับไปให้ ผกร.แขวง ทราบทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร. 2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

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

25. เมื่อมีความจำเป็นต้องทำลายตราเครื่องตราทางสะควก , เครื่องทางสะควก และเครื่อง-สัญญาณต่าง ๆ จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการตีตราให้ใหม่ พร้อมลงบันทึกการทำลายตราลงไว้ในสมุดบันทึกการทำลายตราประจำสถานีให้เรียบร้อยทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

26. ต้องออกรับและปล่อยขบวนรถทุกขบวน และสังเกตด้วยว่าขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้น มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถหรือไม่ ถ้าไม่มีต้องรีบจัดการป้องกันอันตรายและแจ้งเหตุไปยังสถานีทางสะควก ข้างหน้าเพื่อหยุดขบวนรถและสอบสวน และสถานีทางสะควกข้างหลัง เพื่อสอบสวนด้วย (ตามคำสั่งฝ่าย-การเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

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

28. ในการทำสับเปลี่ยนรถ ให้ใช้สัญญาณมือเฉพาะในการทำสับเปลี่ยนเท่านั้น และสำหรับ เครื่องรับ-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 ถ้าไม่มี ต้องเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกั้นถนนอีกครั้ง เพราะอาจมีรถพ่วงที่หลุดไหลตามมาได้ แล้วแจ้งให้ นสน. ทางสะควก ทราบโดยเร็ว (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

31. สำหรับ พชร. ก่อนขบวนรถออกจากสถานีต้นทาง จะต้องจัดให้มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถ ให้ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ เพราะเครื่องหมายท้ายขบวนรถมิไว้เพื่อแสดงให้ นสน., พ.สัญญาณ และ พ.กั้นถนนฯ ทราบได้ว่า รถพ่วงในขบวนรถมีครบถ้วนหรือไม่ (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

32. เมื่อมีการหลีกขบวนรถ โดยเฉพาะขบวนรถที่มีความยาวมาก นสน. และ พชร. จะต้อง ระมักระวังและตรวจสอบด้วยว่า ท้ายขบวนรถได้เข้ามาหยุดอยู่ภายในหลักปลอดภัยแล้วหรือไม่ เพื่อไม่ให้ ขบวนรถต้องเบียดกัน (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

33. สำหรับพนักงานควบคุมการเดินรถ (ผคร.) เมื่อจะต้องสั่งการเปลี่ยนหลักขบวนรถ จะต้องถือปฏิบัติตาม ขคร.2549 ข้อ 331 และคำสั่งทั่วไป 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 พขร. ปฏิบัติตามมอบให้กับ พขร. , พรร. ทราบโดยแนชัฒและมืหลักฐาน พร้อมบันทึกการสั่งการลงไว้ในฝั่งควบคุมการเดินรถประจำวันด้วย (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 281 ลงวันที่ 11 มกราคม 2550)

35. เมื่อได้อนุญาตให้ นสน.ทางสะดวก มอบตัวทางสะดวก (กรฟ.3) หรือตัวไม่ได้ทางสะดวก (กรฟ.4) แล้ว จะต้องบันทึกไว้ในฝั่งควบคุมการเดินรถประจำวันทุกครั้ง (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 และพนักงานรักษารด นายสถานีทางสะดวกจะต้องมอบโดยมีหลักฐานการมอบทุกครั้ง (ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก. 240 / 3152 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2551)

37. หากพนักงานขับรถ , ช่างเครื่อง หรือ พนักงานรักษารด ไม่ลงนามรับมอบ หรือ ลงนามรับมอบแต่อ่านชื่อไม่ออกและมีได้เขียนชื่อ นามสกุลด้วยตัวบรรจงไว้ในวงเล็บให้อ่านได้ชัดเจนให้ทักท้วง และหากพนักงานขับรถ , ช่างเครื่อง หรือ พนักงานรักษารด ยังไม่ยอมดำเนินการให้เรียบร้อย ให้ปล่อยขบวนรถออกจากสถานีไปได้เพื่อมิให้ขบวนรถต้องล่าช้าเพิ่ม แล้วสอบถามชื่อพนักงานขับรถ , ช่างเครื่อง หรือ พนักงานรักษารด 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.คุมประแจฯ , พ.สับเปลี่ยน , พ.กั้นถนนฯ ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน. ทางสะดวก ที่สั่งการโดยชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบหรือข้อบังคับที่กำหนดไว้ (ตาม ขคร.2549 ข้อ 180)

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

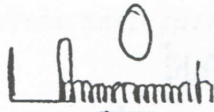
42. การอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีในทางที่มีสิ่งกีดขวางภายในย่านสถานี ต้องให้ขบวนรถหยุดนิ่งที่สัญญาณเข้าเขตใน หรือ สัญญาณเข้าเขตนอก (ถ้ามี) หรือ หลักเขตสถานี (เมื่อไม่มีทั้งสัญญาณเข้าเขตในและสัญญาณเข้าเขตนอก) เสียก่อน แล้วจึงจะแสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) สำหรับสถานีที่ติดตั้งไฟตอน (Track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

43. ให้ ศคช. , สคร. , จคข. , พคร.10 อบรม , แนะนำ , กวดขัน และ ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชาในสังกัดให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด และหากพบผู้ใดละเลยหรือฝ่าฝืนไม่ถือปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งนี้ ให้สอบสวนและพิจารณาโทษตามควรแก่กรณีทุกราย

44. ให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ ๒๔ มกราคม พ.ศ. 2554



(นายนรินทร์ จันทรเดช)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



บันทึกข้อความ

วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๕๓

ที่ พ.5/คส.1/448 /2553

ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง กวดขันการแจ้งขบวนรถโดยสารล่าช้าให้ผู้โดยสารทราบ

เรียน ผบส. สกท. ศดร.กท. จท. สม. นว. อค. ลป. กค. รส. อน. ธบ. ชพ. ทส. หอ. สยช.
ผคร.กท.1 2 3 4 กค.1 2 รส. ขอ. นว. อค. ลป. หท. ชพ. ทส. หอ.

ด้วย เมื่อขบวนรถโดยสารล่าช้ามาก เนื่องจากสาเหตุต่างๆ เช่น รถจักรดีเซลชำรุด เกิดเหตุอันตรายด้านการเดินรถ ฯลฯ เป็นเหตุให้ขบวนรถหยุดเป็นเวลานาน ผู้โดยสารต้องรอและเกิดความกระวนกระวาย เพราะไม่ได้รับทราบข้อมูลที่ชัดเจนจากพนักงานของการรถไฟฯ ทำให้เกิดการร้องเรียนจากผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก

ฉะนั้น ให้กวดขันผู้เกี่ยวข้อง ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คค.2/012/2544 ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2544 เรื่องการแจ้งข่าวขบวนรถโดยสารล่าช้าให้ นสน. ที่ขบวนรถหยุด ประกาศให้ผู้โดยสารทราบ อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะความตามข้อต่อไปนี้

“ข้อ 3. กรณีขบวนรถโดยสารล่าช้า ตั้งแต่ 30 นาทีขึ้นไป ให้ ผคร.แจ้ง นสน.ในพื้นที่ควบคุมทราบทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ หรือโทรศัพท์คอมพิวเตอร์ เพื่อให้ นสน. เกี่ยวข้องประกาศแจ้งให้ผู้โดยสารทราบต่อไป ถ้าขบวนรถจอดรอที่สถานียังทำขบวนออกไม่ได้ด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ให้ นสน.แจ้ง พร. ทราบด้วย เพื่อ พร.จะได้แจ้งให้ พหล. พ.รถนอน แจ้งผู้โดยสารบนขบวนรถให้ทราบอีกทางหนึ่ง

ข้อ 5. นสน. ที่ขบวนรถโดยสารล่าช้าตามข้างต้นหยุด ให้ประกาศแจ้งเวลาขบวนรถโดยสารล่าช้า และจะเข้า - ออก จากสถานีคนได้เมื่อใด เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับทราบเป็นระยะ ๆ พร้อมกล่าวขอภัยในความไม่สะดวกด้วยทุกครั้ง”

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

(นายสมหมาย หัษเวช)

รองผู้ว่าการ รักษาการแทน อคร.

ฝ่ายการ เคนรด

เรื่อง การหลักขบวนรด ณ สถานีที่มีทางหลัก 2 ทาง ใช้สัญญาณไฟสีและมีรถจอดขวางทางหลัก
เรียน สคร.กท.แอ.กค.รต.อน.นว.อค.ลป.ชบ.ชพ.ตส.ไห.

นคร.กท.1, 2, 3 กค.รต.ชอ.นว.อค.ลป.พท.ชพ.ตส.ไห.

ต่อเนื่องบันทึกฝ่ายฯ ที่ พ.2/อส.16/239 ลงวันที่ 22 พค.2530 ท้ายสำเนาบันทึก
รายงานการประชุมติดตามการปฏิบัติงานด้านเคนรดและจัดบริการขนส่ง ครั้งที่ 4/2530 ประชุม ณ
ห้องปฏิบัติการ เมื่อวันที่ 17 เมย.2530 เรื่องที่ 2 การติดตั้งไฟคอน ซึ่งมีมติที่ประชุมมีมติให้
สถานีที่ใช้สัญญาณไฟสีและมีไฟคอนตลอดเขตสถานี ถ้ามีรถจอดในทาง 2 การนำขบวนรดเข้าทาง 2
เพื่อหลักขบวนรดให้เตรียมทางเข้ามาหยุดในทาง 1 ก่อน แล้วทำสับเปลี่ยนดอยเข้าทาง 2 ในภายหลัง นั้น

ฝ่ายการ เคนรดได้ติดตามการปฏิบัติเกี่ยวกับการหลักขบวนรดตามที่สั่งการไว้ ปรากฏว่า
ยังมีปัญหาในทางปฏิบัติเกี่ยวกับสภาพพื้นที่บางสถานีเป็นทางโค้ง หรือมีความลาดชัน หรือขบวนรดมี
ความยาวมากอาจล่าช้าเข้าไปในคอน

ฉะนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเคนรดและหลักขบวนรด สำหรับสถานีที่ใช้สัญญาณ
ไฟสีและมีไฟคอนตลอดเขตสถานี ถ้ามีรถจอดในทาง 2 ให้ปฏิบัติเพิ่มขึ้นได้ดังนี้.-

1. ให้ นสน. เตรียมทางให้ขบวนรดที่จะรอลหลักเข้าไปหยุดในทาง 1 ก่อน แล้วใช้
คู่มือในการทำสับเปลี่ยนรดได้ โดยให้คำนึงถึงความปลอดภัย และปัญหาอื่นที่อาจทำให้เกิดความ
ล่าช้าเพิ่มขึ้น ห้ามทำลายตราสีหรือลูกเงิน เพื่อใช้สัญญาณเรียกเข้าในการหลักขบวนรดที่มีรถจอดขวาง
ทาง 2 เป็นอันขาด

2. ในการจัดหลักขบวนรด ให้ นคร.ใช้คู่มือเกี่ยวกับเวลา ความยาวของขบวนรด
สภาพพื้นที่ของสถานีที่ใช้สัญญาณไฟสีและมีไฟคอนตลอดเขตสถานีที่มีรถจอดในทาง 2 ความยากง่ายของ
การปฏิบัติในการทำสับเปลี่ยนหลักขบวนรด หากพิจารณาแล้วเห็นว่า การปฏิบัติงานของ นสน.ตามข้อ 1
จะทำให้ขบวนรดเกิดการล่าช้ามาก ก็ควรกำหนดให้หลักกันที่สถานีข้างเคียงซึ่ง นสน.สามารถปฏิบัติงาน
ได้คล่องตัวกว่าทำการหลักขบวนรดแทน เพื่อเป็นการป้องกันปัญหาการล่าช้าของขบวนรดเพิ่มขึ้นกว่าที่ควร
จะเป็น และทำให้เกิดการปลอดภัยต่อการเคนรดอย่างแท้จริง

แขวงสั่งการแล้วขอทราบด้วย



กค.ร.ปฏิบัติการแทน นคร.



คำสั่งทั่วไป
ที่ ก.๒๔๐/๖๑๕

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง การปฏิบัติในการรับ-มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5)

ด้วยปัจจุบันมักมีเหตุอันตรายในการเดินรถบ่อยครั้ง ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อบังคับหรือคำสั่งที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด เป็นผลให้การรถไฟฯ ต้องได้รับความเสียหายเป็นอันมาก ทั้งภาพลักษณ์และความเชื่อถือของผู้ใช้บริการ สาเหตุของเหตุอันตรายส่วนหนึ่งอาจมีผลมาจากการรับ-มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ซึ่งผู้เกี่ยวข้องมักจะปฏิบัติไม่เป็นไปตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2535 ข้อ 331 (3) ก. ที่กำหนดว่า “ให้นายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถกำหนดจะต้องหยุดเป็นครั้งสุดท้ายก่อนถึงสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันแต่เดิม และสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ มอบใบเปลี่ยนหลักให้กับพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถโดยมีหลักฐาน ๔ ล ๑” เป็นผลให้ไม่เป็นไปตามมาตรการที่การรถไฟฯ ได้ชี้แจงให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทราบ ตามหนังสือ ที่ 1/5527/2544 ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 2544 เรื่อง กำหนดมาตรการป้องกันและแนวทางแก้ไขเพื่อมิให้มีอุบัติเหตุขึ้น

ฉะนั้น เพื่อเป็นการป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตรายอันเนื่องมาจากการรับ-มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) จึงกำหนดการปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้ .-

1. การปฏิบัติของนายสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก

1.1 การมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ให้กับพนักงานขับรถและพนักงานรักษารถ นายสถานีทางสะดวกจะต้องมอบโดยมีหลักฐานการมอบทุกครั้ง

1.2 หากพนักงานขับรถ, ช่างเครื่อง หรือพนักงานรักษารถ ไม่ลงนามรับมอบ หรือลงนามรับมอบแต่อ่านชื่อไม่ออกและมีได้เขียนชื่อ นามสกุลด้วยตัวบรรจงไว้ในวงเล็บให้อ่านได้ชัดเจนให้ทุกตัว และหากพนักงานขับรถ, ช่างเครื่อง หรือพนักงานรักษารถ ยังไม่ยอมดำเนินการให้เรียบร้อยให้ปล่อยขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกไปได้ เพื่อมิให้ขบวนรถต้องล่าช้าเพิ่มขึ้น แล้วสอบถามชื่อพนักงานขับรถ, ช่างเครื่อง หรือพนักงานรักษารถขบวนรถนั้นจากพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง เพื่อบันทึกลงในสมุดมอบใบเปลี่ยนหลัก แล้วรายงานพร้อมแนบหลักฐานการรับมอบใบเปลี่ยนหลักนั้นให้ผู้บังคับบัญชาทราบในโอกาสแรก

2. การปฏิบัติของพนักงานขับรถ, ช่างเครื่อง และพนักงานรักษารถ

เมื่อ นสท.ทางสะดวกนำใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) พร้อมสมุดมอบใบเปลี่ยนหลักมามอบ พนักงานขับรถ, ช่างเครื่อง และพนักงานรักษารถ จะต้องลงนามรับมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ในสมุดมอบใบเปลี่ยนหลักนั้น หากลงนามอ่านไม่ออก ให้เขียนชื่อ นามสกุลด้วยตัวบรรจงไว้ในวงเล็บให้อ่านได้ชัดเจนทุกครั้งด้วย

3. การปฏิบัติของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง

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

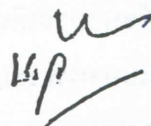
3.2 การตรวจสอบผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ของนายสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงจะต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดทุกครั้ง และเมื่อได้รับการสอบถามและได้แจ้งชื่อพนักงานขับรถ, ข้างเครื่อง หรือพนักงานรักษารถกับนายสถานีทางสะดวกตามข้อ 1.2 แล้ว ให้บันทึกลงไว้ในผังควบคุมการเดินรถทุกครั้งด้วย

4. ให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด และหากผู้ใดฝ่าฝืนหรือละเลยไม่ถือปฏิบัติ จะต้องได้รับการพิจารณาโทษตามควรแก่กรณี

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

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 24 มิถุนายน 2551



(นายนคร จันทสร)

รองผู้อำนวยการด้านการบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟฟ้า



เรื่อง การใช้เลขที่คำสั่งเปลี่ยนหลัก, เลขที่ใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5),
เลขที่แบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15),
และเลขที่ใบเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ (แบบ กรฟ.16)

ด้วยจากการติดตามผลการปฏิบัติงานด้านการเดินรถและพบข้อควรแก้ไขหลายเรื่อง ซึ่งเรื่องหนึ่งในหลายเรื่อง คือ เรื่องการใช้เลขที่คำสั่งเปลี่ยนหลัก และการบันทึกคำสั่งเปลี่ยนหลักของ ผคร.แขวงบางนาขยังถือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามระเบียบหรือคำสั่งที่กำหนดไว้ เช่น การใช้เลขที่คำสั่งเปลี่ยนหลักเลขที่เดียว แต่สั่งการเปลี่ยนหลักหลายครั้ง และการบันทึกคำสั่งเปลี่ยนหลักลงในสมุดสั่งเปลี่ยนหลักก็ไม่ใช้ปากกาทันที หรือไม่ลงบันทึกคำสั่งเปลี่ยนหลักเลย เป็นต้น เมื่อมีเหตุที่จำเป็นต้องใช้สมุดสั่งเปลี่ยนหลักของ ผคร.แขวง มาประกอบการสอบสวนก็ไม่สามารถใช้เป็นหลักฐานที่พอเชื่อถือได้

พิจารณาแล้วเห็นว่า การสั่งเปลี่ยนหลัก, การใช้เลขที่คำสั่งเปลี่ยนหลัก และการบันทึกคำสั่งเปลี่ยนหลักของ ผคร.แขวง ที่ไม่ถูกต้องดังกล่าว ควรต้องได้รับการแก้ไขให้ถูกต้องและถือปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน ประกอบกับปัจจุบันได้เปิดการควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางและอาจจะมีปัญหาเกี่ยวกับการใช้เลขที่คำสั่งที่สั่งการอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ, การใช้เลขที่ในแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15), เลขที่คำสั่งที่สั่งการให้เปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ และการใช้เลขที่ในใบเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ (แบบ กรฟ.16) จึงเห็นสมควรกำหนดวิธีปฏิบัติเพิ่มเติมเพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน ดังนี้ :-

1. พนักงานควบคุมการเดินรถแขวง (ผคร.แขวง)

1.1 การสั่งเปลี่ยนหลักแต่ละครั้ง ให้ใช้เลขที่คำสั่งเปลี่ยนหลักใหม่ทุกครั้ง โดยเลขที่ของคำสั่งที่สั่งการเปลี่ยนหลักจะต้องเริ่มต้นที่เลขที่ 1 ใหม่ในแต่ละวัน และแต่ละวันจะต้องเริ่มต้นแต่เวลา 00.01 – 24.00 น.เสมอ

1.2 เวลาที่ นสน.ทางสะดวก แต่ละสถานีตอบรับทราบคำสั่งเปลี่ยนหลัก ให้ ผคร.แขวง บันทึกเวลาที่ นสน.ทางสะดวก ตอบรับทราบคำสั่งเปลี่ยนหลักตามความเป็นจริงและไม่ควรบันทึกโดยใช้เวลาเดียวกัน นอกจากจะสั่งเปลี่ยนหลักพร้อมกันหลายสถานีและการตอบรับทราบของ นสน.ทางสะดวกเป็นเวลาใกล้เคียงกัน ซึ่งมีเศษเป็นวินาทีเท่านั้นจึงจะบันทึกเป็นเวลาเดียวกันได้

1.3 การบันทึกคำสั่งเปลี่ยนหลักลงในสมุดสั่งเปลี่ยนหลัก ให้ใช้ปากกาทันทีสีน้ำเงิน หรือสีดำนับที ห้ามเขียนทับหรือขีดลบแก้ไขข้อความที่บันทึกไว้ ถ้าจะแก้ไขต้องใช้ปากกาทันทีสีแดงบันทึกไว้ พร้อมลงนามกำกับไว้เป็นสำคัญทุกครั้ง

2. พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง (พจศ.)

2.1 การสั่งให้เปลี่ยนทางเดินของขบวนรถแต่ละครั้ง ให้ใช้เลขที่คำสั่งที่สั่งการให้เปลี่ยนทางเดินของขบวนรถใหม่ทุกครั้ง โดยเลขที่ของคำสั่งที่สั่งการให้เปลี่ยนทางเดินของขบวนรถจะต้องเริ่มต้นที่เลขที่ 1 ใหม่ในแต่ละวัน และแต่ละวันจะต้องเริ่มต้นแต่เวลา 00.01 – 24.00 น.เสมอ

2.2 การอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติแต่ละครั้ง ให้ใช้เลขที่คำสั่งที่อนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติใหม่ทุกครั้ง โดยเลขที่ของคำสั่งที่สั่งการอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติจะต้องเริ่มต้นที่เลขที่ 1 ใหม่ในแต่ละวัน และแต่ละวันจะต้องเริ่มต้นแต่เวลา 00.01 - 24.00 น.เสมอ

2.3 เวลาที่ นสน.ทางสะดวก แต่ละสถานีตอบรับทราบคำสั่งที่สั่งการให้เปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ หรือ พขร. ตอบรับทราบคำสั่งที่สั่งการอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติให้บันทึกเวลาที่ นสน.ทางสะดวก หรือ พขร. ตอบรับทราบคำสั่งที่สั่งการให้เปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ หรือคำสั่งที่สั่งการอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติตามความเป็นจริง

2.4 การบันทึกคำสั่งให้เปลี่ยนทางเดินของขบวนรถลงในสมุดสั่งการให้เปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ หรือสมุดสั่งการอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ ให้ใช้ปากกาหมึกสีน้ำเงินหรือสีดำนบันทึก ห้ามเขียนทับหรือขูดลบแก้ไขข้อความที่บันทึกไว้ ถ้าจะแก้ไขต้องใช้ปากกาหมึกสีแดงบันทึกลงไว้ พร้อมลงนามกำกับไว้เป็นสำคัญทุกครั้ง

3. นายสถานีทางสะดวก (นสน.ทางสะดวก)

3.1 การกรอกเลขที่ในใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ที่จะนำไปมอบให้ พขร. และ พรร. ให้ใช้เลขที่ของคำสั่งเปลี่ยนหลักที่ ผคร.แขวง สั่งการเป็นสำคัญ ห้ามใช้เลขที่ของสถานี เว้นแต่เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้อง และ นสน.แขวง เป็นผู้สั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถแทน จึงให้ใช้เลขที่ของ นสน.แขวง ที่สั่งการได้

3.2 การกรอกเลขที่ในใบเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ (แบบ กรฟ.16) และในแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) ที่จะนำไปมอบให้ พขร. ให้ใช้เลขที่ของคำสั่งที่สั่งการให้เปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ หรือ คำสั่งที่สั่งการอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติของ พจส. เป็นสำคัญ ห้ามใช้เลขที่ของสถานี

3.3 การบันทึกคำสั่งเปลี่ยนหลัก, คำสั่งที่สั่งการให้เปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ และ คำสั่งที่สั่งการอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ ลงในสมุดสั่งเปลี่ยนหลัก ให้ใช้ปากกาหมึกสีน้ำเงินหรือสีดำนบันทึก ห้ามเขียนทับหรือขูดลบแก้ไขข้อความที่บันทึกไว้ ถ้าจะแก้ไขต้องใช้ปากกาหมึกสีแดงบันทึกลงไว้ พร้อมลงนามกำกับไว้เป็นสำคัญทุกครั้ง

ให้ผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด สำหรับคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คด.2/80 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2515 และ ที่ พ.2/คด.2/91 ลงวันที่ 20 พฤศจิกายน 2518 ให้ยกเลิก ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ ๕/ กรกฎาคม พ.ศ. 2551



(นายศิริพงศ์ พุทธิพันธุ์)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ.2/คด.2/ 101 /2547

เรื่อง การกำหนดอันดับความสำคัญของขบวนรถต่าง ๆ ในการจัดหลักขบวนรถ

ด้วยปัจจุบันสภาพการเดินรถมีความหนาแน่นมากขึ้น และขบวนรถบางประเภทมีนโยบายให้เพิ่มอันดับความสำคัญการควบคุมการเดินรถ การสั่งเปลี่ยนหลัก และกำหนดอันดับความสำคัญของขบวนรถต่าง ๆ ในการจัดหลักที่กำหนดไว้ในคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.2/คด.2/045/2543 ลงวันที่ 07 เม.ย. 2543 และคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.2/คด.2/256/2546 ลงวันที่ 31 ธ.ค. 2546 จึงไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน

ฉะนั้น ให้ยกเลิกคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.2/คด.2/045/2543 ลงวันที่ 07 เม.ย. 2543 และคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.2/คด.2/256/2546 ลงวันที่ 31 ธ.ค. 2546 นั้นเสีย แล้วให้ถือปฏิบัติดังต่อไปนี้-

1. การควบคุมทิศทางขบวนรถและการสั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถต่าง ๆ ให้ ผคร. ถือปฏิบัติตาม ขคร.2535 ข้อ 327 อนุ (1,2) และข้อ 331 โดยเคร่งครัด
2. การขีดเส้นกราฟแสดงการเดินขบวนรถลงในผังควบคุมการเดินรถของ ผคร. ต้องแสดงตามที่นายสถานีทางสะดวกแจ้งเวลาที่แท้จริง ห้ามมิให้ตกลงสมยอมเวลากับนายสถานีทางสะดวกเป็นอันขาด
3. การสั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถต่าง ๆ ผคร. ต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมเป็นหลัก พร้อมมีเหตุผลสนับสนุนอย่างชัดเจน โดยต้องพิจารณาให้ขบวนรถใด ๆ ถ้าเข้าเกินสมควร โดยเฉพาะการสั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถคู่เดียวหลาย ๆ ครั้ง ทำให้ขบวนรถต้องหยุดรับใบเปลี่ยนหลักหลายครั้ง และการจัดให้ขบวนรถใดขบวนรถหนึ่งต้องรอหลักครั้งละนานเกินควรจะต้องมีเหตุผลสนับสนุนประกอบทุกครั้งไป
4. หากไม่มีเหตุผลอื่นใดที่เหมาะสมกว่า ให้ถือความสำคัญของขบวนรถเป็นหลักในการสั่งเปลี่ยนหลัก โดยต้องให้ขบวนรถที่มีความสำคัญต่ำกว่ารอหลัก ซึ่งให้แยกประเภทและอันดับความสำคัญของขบวนรถต่าง ๆ ไว้ดังนี้-

ประเภทที่ 1 ขบวนรถพิเศษช่วยอันตราบ (เฉพาะเที่ยวออกไปทำงาน)

ประเภทที่ 2 1. ขบวนรถด่วนพิเศษ, ขบวนรถด่วน, ขบวนรถด่วนพิเศษเร่งด่วน (ปรับอากาศ)
ขบวนรถชานเมือง (เที่ยวเข้าเข้า กท., ธบ.)

2. ขบวนรถเร็ว, ขบวนรถนำเที่ยว, ขบวนรถคู่สินค้า (คอนเทนเนอร์)
ขบวนรถก๊าซ, ขบวนรถน้ำมันดิบ (ทั้งเที่ยวไป - เที่ยวกลับ)

ประเภทที่ 3 1. ขบวนรถโดยสารธรรมดา, ขบวนรถปูนซิเมนต์ผง
ขบวนรถตรวจสภาพทาง (E.M. 80)

2. ขบวนรถพิเศษของการรถไฟฯ

ประเภทที่ 4 1. ขบวนรถสินค้าด่วน, ขบวนรถรวม
2. ขบวนรถพิเศษสินค้า และขบวนรถสินค้า
3. ขบวนรถพิเศษงาน และขบวนรถงาน

5. การสั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถประเภทเดียวกันให้ถือความสำคัญของขบวนรถเที่ยวเข้า กท. , ชบ. มีความสำคัญสูงกว่าในการจัดการเลือกเสมอ
6. หากมีความจำเป็นต้องกักขบวนรถมีความสำคัญสูงกว่าไว้รอหลักขบวนรถอื่นที่มีความสำคัญต่ำกว่า สามารถดำเนินการได้ แต่ถ้าจำเป็น ต้องกำหนดไว้ล่วงหน้าขบวนรถความสำคัญสูงกว่าที่ถูกกักไว้รอหลักนั้น จะต้องสามารถทำเวลาชดเชยได้
7. ให้นายสถานีทางสะดวกตลอดจนผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดถือปฏิบัติในการแจ้งเวลาขบวนรถ การรับคำสั่งเปลี่ยนหลัก การมอบใบเปลี่ยนหลัก การหลักขบวนรถตลอดถึงการปฏิบัติอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถให้เป็นไปตามคำสั่งและระเบียบข้อบังคับที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด อย่าให้ขบวนรถต้องล่าช้าโดยไม่จำเป็นเป็นอันขาด
8. การเดินขบวนรถพิเศษเป็นครั้งคราว ให้กองเดินรถตั้งการกำหนดความสำคัญได้ตามความเหมาะสม

ทั้งนี้ ให้ถือปฏิบัติตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ตั้ง ณ วันที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2547



(นายทิริ ทิรธัมภามาต)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



บันทึกข้อความ

เลขที่ พ. 2 / อส. 16 / 356

วันที่

สิงหาคม 2547

ฝ่าย / สำนักงาน

ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง การดำเนินการเพิ่มเติม เมื่อเกิดอุบัติเหตุในการเดินขบวนรถก๊าซและน้ำมัน

เรียน สดร.กท. สม. จท. กค. รส. อน. นว. อค. ลป. ธบ. ชพ. ทส. หใ. 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 แจ้งหน่วยเหนือเพื่อสั่งการแก้ไขโดยเร็วอีกครั้งหนึ่ง

การปฏิบัติหลังเกิดอุบัติเหตุ

ในกรณีที่เหตุเกิดในเขตสถานี ให้นายสถานีที่เกิดเหตุทำหน้าที่ประสานงานกับหน่วยงาน
กำจัดสิ่งตกค้างในที่เกิดเหตุ ทั้งนี้ให้แจ้งฝ่ายการช่างโยธาให้ทราบและเห็นชอบด้วย เมื่อเห็นว่าเกี่ยวข้องกับ
โครงสร้างทาง จนกว่าจะแล้วเสร็จ

ทั้งนี้ให้สั่งการผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดต่อไปด้วย



(นายสมหมาย ทับเวช)

อรรถ. ปฏิบัติการแทน อรรถ.





เรื่อง มาตรการการป้องกันการทำสับเปลี่ยนนำรถเข้าไปในทางตัน
และการดูแลรถพ่วงเข้าต่อกระทบกัน

จากกรณีเมื่อวันที่ 24 ก.ค.2547 พ.สับเปลี่ยนสถานีกรุงเทพ ได้ทำสับเปลี่ยนนำขบวน 69 ถอยเข้าจอดเทียบชานชาลารางที่ 3 ของสถานีกรุงเทพ ซึ่งเป็นทางตัน เมื่อขบวนรถถึงจุดที่กำหนดให้หยุด พ.พ่วงรถ เวนท่าย ไต้วิทยุฯ แจ้ง พชร. และ พ.สับเปลี่ยน หยุดขบวนรถ แต่ปรากฏว่าขบวนรถไม่หยุด ทำให้ขบวนรถเลื่อนไหลพุ่งไปชนแป้นปะทะของชานชาลา รางที่ 3 และเลยขึ้นไปบนชานสถานีแล้วชนกับ ฝานั่งห้องจำหน่ายตั๋วสถานีกรุงเทพ ได้รับความเสียหายและรถ บন.ป.1016 ในขบวน 69 ตกราง 2 เฟลา 4 ล้อ เหตุเกิดเมื่อเวลา 16.30 น. ไม่มีผู้ใดได้รับอันตรายแต่อย่างใด ซึ่งสาเหตุน่าจะเกิดจากบุคลากร ขาดความระมัดระวัง ประมาทเลินเล่อ และ ไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่ง ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ ที่ทางการกำหนดไว้โดยเคร่งครัด ทำให้การรถไฟฯ ได้รับความเสียหาย และ ตกเป็นข่าวทางสื่อมวลชน ฝ่ายการเดินรถ ได้สั่งการกวดขันและกำชับการปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการเดินรถ ของผู้เกี่ยวข้องให้ถือปฏิบัติ ตามคำสั่ง ข้อบังคับ และ ระเบียบการเดินรถ มาโดยตลอด

ฉะนั้น เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตรายทำนองนี้อีก จึงให้ จดข.ทุกเขต สตร.ทุกแขวง ทุกงานฯ เข้มงวดกวดขัน แนะนำ และ อบรม ผู้ปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการเดินรถ ให้เพิ่มความ ระมัดระวังในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามคำสั่ง ข้อบังคับ และ ระเบียบการเดินรถ ที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด และถือปฏิบัติตามมาตรการการป้องกันการทำสับเปลี่ยนนำรถเข้าไปในทางตันและการดูแลรถพ่วงเข้าต่อ กระทบกัน ดังนี้.-

1. การทำสับเปลี่ยนต้องมีพนักงานครบทั้ง ฝ่ายการเดินรถ และ ฝ่ายการช่างกล
2. ก่อนแสดงสัญญาณมือเป็นท่าอนุญาตให้ขบวนรถผ่านประแจ ต้อง.-
 - ตรวจสอบสิ่งกีดขวางทาง และ ท่าของประแจ ให้เรียบร้อยและถูกต้อง
 - ติดต่อประสานงานกับ พ.คุมประแจฯ หรือ พ.สัญญาณฯ ให้ชัดเจน
 - การทำงานของประแจ ต้องใช้เวลาเล็กน้อย อย่ารีบร้อนนำรถผ่านประแจ ในขณะที่ผู้กลับประแจยังกลับประแจไม่ครบขั้นตอน
 - อย่าจอดรถใด ๆ ทั่วไว้ โดยหัวรถหรือท้ายรถ ล้ำหลักปลดกัยออกไป หรือ คร่อมประแจหรือเหล็กตกราง ทุกแห่ง ตาม ขตร.2535 ข้อ 177
3. การนำรถเข้ารางตัน หรือ นำรถจักรหรือรถพ่วงเข้าต่อกระทบกับรถที่จอดอยู่ ต้อง.-
 - จัดให้มี พ.พ่วงรถ หรือ พหล. ดูแลความเรียบร้อยรถตอนหน้าก่อนทุกครั้ง
 - จัดให้รถจอดห่างแป้นปะทะ ในระยะปลอดภัยจากการกระทบกระแทก ที่จะทำให้รถเลื่อนไหล
 - ตรวจสอบและเปิดขอพ่วงจัดให้ตรงกัน กรณีที่เป็นทางโค้งให้ระมัดระวังเป็นพิเศษ
 - ให้หยุดรถครั้งหนึ่งก่อนในระยะที่ปลอดภัย แล้วจึงแสดงสัญญาณให้เข้าไปหยุด ณ จุดที่ต้องการด้วยความระมัดระวัง ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก.200 / 6528 ลง 6 ธ.ค.2531
 - อย่าดูแลรถที่มีความยาวเกินความจุของทางเข้าไป เพราะอาจชนแป้นปะทะตกราง ได้
 - ห้าม พหล. หรือ พ.พ่วงรถ ผู้ร่วมทำสับเปลี่ยน แสดงสัญญาณเป็นท่าอนุญาตต่อ พชร.

โดยเกิดขาด

4. ขณะทำสับเปลี่ยน นสน. หรือ พนักงานผู้ทำการสับเปลี่ยนรถ จะต้องพยายามควบคุมการสับเปลี่ยนรถ และอยู่ใกล้รถซึ่งกำลังเคลื่อนที่ขณะทำการสับเปลี่ยนรถนั้นเสมอและจะต้องเตรียมความพร้อมเพื่อป้องกันเหตุอันตรายขณะรถเลื่อนไหลตาม ขตร.2535 ข้อ 126 (1) , (2) , (3) , (4)

5. ขณะนำรถเข้าต่อกันห้ามใช้ความเร็วเกินกว่า 10 กม. / ชม. ตาม ขตร.2535 ข้อ 127

6. พ.สับเปลี่ยน ก่อนที่จะให้ พ.สัญญาณ กลับประจำ ต้องให้รถหยุดเสียก่อน และต้องตรวจสอบท่าของประจำว่าอยู่ในท่าที่ถูกต้องหรือไม่ ก่อนให้สัญญาณ พxr. และการกลับประจำทุกครั้งต้องตรวจสอบคูลินประจำ ให้เลื่อนเข้าแนบสนิทกับรางประคองลื่นทุกครั้ง อย่าให้มีสิ่งของหรือวัสดุขุดคา

7. ต้องจัดทำแผนการสับเปลี่ยน แล้วแจ้งให้ พxr.ทราบเป็นลายลักษณ์อักษรโดยมีหลักฐาน

8. การหยุดทำการสับเปลี่ยนขณะติดพันยังไม่แล้วเสร็จ ต้องออก กรฟ.14 แจ้งให้ พxr. และ พ.สับเปลี่ยน ทราบทุกครั้ง เพื่อป้องกันการเข้าใจผิด ตาม ขตร. 2535 ข้อ 129 (2)

9. การตัดรถไว้ในทางลาดชันต้องจัดการป้องกันรถเลื่อนไหล

10. ขบวนรถทุกขบวน ต้องต่อท่อลมดูดหรือลมอัด และ ขอฟ่วง ติดต่อกันตลอดทุกคัน ถ้าเป็นรถโดยสารต้องใส่ห่วงปลอดภัยทุกคัน เพื่อป้องกันรถหลุดในย่านหรือในตอน

ทั้งนี้ ให้ จดข.ทุกเขต สตร.ทุกแขวง ทุกงานฯ ติดตาม ตรวจสอบ และ ควบคุมดูแลผู้ใต้บังคับบัญชาโดยใกล้ชิดยิ่งขึ้นด้วย.

สั่ง ณ วันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ. 2547



(นายสมหมาย กับเวช)

รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านเดินรถ

ปฏิบัติการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



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

อนึ่ง สำหรับอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลตามบัญชีใหม่นี้ เป็นขีดความสามารถของรถจักรดีเซลที่เหมาะสมแล้ว จึงให้ถือเป็นขีดสูงสุดของอัตราหน่วยลากจูง และไม่อนุญาตให้มีการลากจูงเกินหน่วยโดยสิ้นเชิง เพื่อความปลอดภัยของขบวนรถ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 21 ธันวาคม 2541

(นายสราวุธ ธรรมศิริ)

ผู้ว่าการรถไฟฯ

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายใต้

1/16

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

A008/HL1998.

อัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายใต้

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

A008/HL1998.

อัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายใต้

3/16

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมด้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			คานวนพอร์ต 511 - 540		คานวนพอร์ต 571 - 585	อิตาจิ 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรุปปี 3101-3130	บี.อี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
ขา.หาดใหญ่ ถึง นาม่วง ไป และ กลับ	4 ใน 5	ค่าน,เร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ	180	410	410	410	450	600	600
นาม่วง ถึง วัดควนมีค	4 ใน 5	ค่าน,เร็ว, โดยสาร	-	180	180	180	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ	-	210	210	210	300	340	380
วัดควนมีค ถึง นาม่วง	4 ใน 5	ค่าน,เร็ว, โดยสาร	-	180	180	180	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ	-	240	240	240	350	400	450
วัดควนมีค ถึง ยะลา ไป และ กลับ	4 ใน 5	ค่าน,เร็ว, โดยสาร	-	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ	180	410	410	410	450	600	600
ยะลา ถึง สุโงเถโลก ไป และ กลับ	4 ใน 5	ค่าน,เร็ว, โดยสาร	-	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ	-	330	330	330	450	600	600
ขา.ทุ่งสง ถึง กันคัง ไป และ กลับ	4 ใน 5	ค่าน,เร็ว, โดยสาร	-	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ		330	330	330	450	600	600

A008/HL1998.

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายใต้

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	อิตาฟิ 4501-4522	บี.อี. 4523-4560			
ขท.หาดใหญ่ ถึง นาม่วง ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
นาม่วง ถึง วัดควนมืค	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	425	450	450			
วัดควนมืค ถึง นาม่วง	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	500	530	530			
วัดควนมืค ถึง ยะลา ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
ยะลา ถึง สุโงงโลก ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
ขท.ทุ่งสง ถึง กันคัง ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			

AOC8/HL1998.

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายใต้

5/16

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			คาเวนพอร์ต 511 - 540		คาเวนพอร์ต 571 - 585	อิตาจิ 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรุปป์ 3101-3130	บี.อี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
ขท.เขามทอง ถึง นครศรีธรรมราช 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.หนองปลาชุก ถึง สุพรรณบุรี ไป และ กลับ	4 ใน 6	คว้น,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	คว้น,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	คว้น,เร็ว, โดยสาร	90	180	190	190	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	150	330	330	330	440	480	480
ขท.บ้านทุ่งโพธิ์ ถึง คีรีรัฐนิคม 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	450	600	600

A008/HL1998.

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายใต้

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	อิตาจิ 4501-4522	ซี.อี. 4523-4560			
รท.เขาชุมทอง ถึง นครศรีธรรมราช ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
รท.หนองปลาจุก ถึง สุพรรณบุรี ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
รท.หนองปลาจุก ถึง กาญจนบุรี ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
กาญจนบุรี ถึง น้ำตก ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
รท.บ้านทุ่งโพธิ์ ถึง กิริรัฐนิคม ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			

A008/HL1998.

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายเหนือ

7/16

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			คานวนพอร์ต 511 - 540		คานวนพอร์ต 571 - 585	อิตาจิ 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรุปป์ 3101-3130	บี.จี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
กรุงเทพ ถึง บ้านค่าน 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
บ้านค่าน ถึง เค่นชัย	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	130	130	130	200	220	260
		รวม, สินค้า	60	130	130	130	200	240	260
เค่นชัย ถึง บ้านค่าน	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	150	150	150	220	240	260
		รวม, สินค้า	70	150	150	150	220	260	260
เค่นชัย ถึง ลำปาง ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,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	คว้น,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	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	100	100	100	160	180	220
		รวม, สินค้า	50	120	120	120	160	200	220

A008/HL1998.

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายเหนือ

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	ค่าห้ำม ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัตรา 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	อัตรา 4501-4522	อัตรา 4523-4560			
กรุงเทพ ถึง บ้านลำ ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
บ้านลำ ถึง เด่นชัย	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	300	340	340			
		รวม, สินค้า	300	340	340			
เด่นชัย ถึง บ้านลำ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	300	340	340			
		รวม, สินค้า	300	340	340			
เด่นชัย ถึง ลำปาง ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	300	330	330			
		รวม, สินค้า	300	330	330			
ลำปาง ถึง ห้างฉัตร ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
		รวม, สินค้า	640	750	750			
ห้างฉัตร ถึง ลำพูน ไป และ กลับ	4 ใน 5	ด่วน,เร็ว, โดยสาร	250	275	275			
		รวม, สินค้า	250	275	275			

A008/HL1998.

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายเหนือ

9/16

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			คาเวนพอร์ต 511 - 540		คาเวนพอร์ต 571 - 585	อิตาจิ 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรุปป์ 3101-3130	บี.อี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
ลำพูน ถึง เชียงใหม่ ไปและ 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
ห.บ้านคาวา ถึง สวรรคโลก ไปและ 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	ค่าห้ำบ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	อิทาวี 4501-4522	บี.อี. 4523-4560			
ลำพูน ถึง เชียงใหม่ ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร์	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ	640	750	750			
ขท.บ้านคาวรา ถึง สวรรคโลก ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร์	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ	640	750	750			

A008/HL1998.

อัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

11/16

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	ค่าหำรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			คาวานเปอร์ต 511 - 540		คาวานเปอร์ต 571 - 585	อิตาจิ 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรุปป์ 3101-3130	บี.อี. 4001-4050
			1 คั้น	2 คั้น					
กรุงเทพ ถึง ขามแก่งคอบ ไป และ กลับ	4 ใน 5	ค้วนเร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ	180	410	410	410	450	600	600
ขามแก่งคอบ ถึง มาบกะเบา	4 ใน 5	ค้วนเร็ว, โดยสาร	-	150	150	150	220	240	240
		รวม, สินค้ำ	60	160	160	160	220	260	300
มาบกะเบา ถึง ขามแก่งคอบ	4 ใน 5	ค้วนเร็ว, โดยสาร	-	160	160	160	240	260	260
		รวม, สินค้ำ	70	210	210	210	360	450	450
มาบกะเบา ถึง ปากช่อง	4 ใน 5	ค้วนเร็ว, โดยสาร	-	150	150	150	220	240	240
		รวม, สินค้ำ	60	160	160	160	220	260	260
ปากช่อง ถึง มาบกะเบา	4 ใน 5	ค้วนเร็ว, โดยสาร	-	160	160	160	240	260	260
		รวม, สินค้ำ	70	190	190	190	280	320	320
ปากช่อง ถึง นครราชสีมา ไป และ กลับ	4 ใน 5	ค้วนเร็ว, โดยสาร	90	180	190	190	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ	150	330	330	330	400	480	480

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

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

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

13/16

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			คานวนพอร์ต 511 - 540		คานวนพอร์ต 571 - 585	อิดาจิ 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรุปป์ 3101-3130	บี.อี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
นครราชสีมา ถึง หนองคาย อุบลราชธานี ไป และ กลับ	4 ใน 5	คานวน,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	คานวน,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	คานวน,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	คานวน,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	คานวน,เร็ว, โดยสาร	-	210	210	210	280	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	410	410	410	450	600	600

A008/HL1998.

อัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	อิตาจิ 4501-4522	บี.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 โคกคลิ ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
โคกคลิ ถึง บำเหน็จณรงค์	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	500	550	550			
บำเหน็จณรงค์ ถึง โคกคลิ	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						
			คานวนพอร์ต 511 - 540		คานวนพอร์ต 571 - 585	อิตาจิ 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	คว้น,เร็ว, โคยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ	180	410	410	410	450	600	600
ฉะเชิงเทรา ถึง สัตหีบ ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โคยสาร	-	160	160	160	240	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ	-	210	210	210	300	460	600
คลองสิบเก้า ถึง แก่งคอย ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โคยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้ำ	180	410	410	410	450	600	600

A008/HL1998.

อัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายตะวันออก

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	ฮิตาชิ 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 ตัดหีบ 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) สำหรับขบวนรถงานให้ถือพิทักษ์จำนวนเครื่องห้ำมล้อเท่ากับที่กำหนดไว้สำหรับขบวนรถสินค้าในเส้นทางแต่ละคอน
- 2) กำหนดอัตราหน่วยลากจูงเมื่อห้วงต่อกัน 2 คันเป็นพหุ ให้เพิ่มอัตราหน่วยลากจูงได้อีกหนึ่งเท่าของอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลแต่ละชนิดในเส้นทางแต่ละคอนที่กำหนดไว้แล้ว
- 3) สำหรับขบวนรถสินค้าที่วิ่งความเร็วสูงสุด 70 กม./ชม. กำหนดจำนวนเครื่องห้ำมล้อ 3 ใน 4 ตลอดทางทุกสาย (ยกเว้นในทางคอนใดที่ได้กำหนดจำนวนเครื่องห้ำมล้อไว้สูงกว่านี้) เฉพาะ ขบวนรถสินค้าบรรทุกปูนซีเมนต์ผงทั้งขบวน ซึ่งวิ่งความเร็วสูงสุด 70 กม./ชม. กำหนดจำนวนเครื่องห้ำมล้อ 4 ใน 5 ตลอดทางทุกสาย
- 4) สำหรับอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม กรณีลากจูงขบวนรถโดยสารที่ใช้ห้ำมล้อระบบลมอัดในทางราบ กำหนดหน่วยไว้ไม่เกิน 400 หน่วย ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.59/2000 ลงวันที่ 11 เมษายน 2534 ยังคงให้ถือปฏิบัติต่อไป
- 5) สำหรับอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลไฟฟ้าฮิตาชิ เลขที่ 4501-4522 และรถจักร บีอี เลขที่ 4523-4560 กรณีลากจูงขบวนรถบรรทุกปูนซีเมนต์ผง ช่วงระหว่าง หินลับ-มาบกะเบา เป็นกรณีพิเศษ ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก. 324/4937 ลงวันที่ 14 ตุลาคม 2540 ยังคงให้ถือปฏิบัติต่อไป

คำสั่งทั่วไป
ที่ ก. ๒๓/๒๔๐



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง กำหนดเกณฑ์แรงดันของรถจักรอิตาลีเลขที่ 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 กำหนดเกณฑ์แรงดันของรถจักรอิตาลีเลขที่ 4501 - 4522 และรถจักร บี.อี.เอ.เลขที่ 4523 - 4560 ลากจูงขบวนรถโดยสารในทางราบไม่เกิน 400 หน่วย แต่เนื่องจากขบวนรถโดยสารพิเศษ E & O มีการห้วงขบวนเกินหน่วยที่กำหนดไว้ ซึ่งจะต้องสิ้นเปลืองรถจักรห้วงเพิ่มอีก 1 คัน แต่ใช้ความเร็วของขบวนรถอยู่ระหว่าง 72 - 82 กม./ชม.

ได้พิจารณาแล้วเห็นสมควรเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดการลากจูงขบวนรถโดยสารพิเศษ E & O ในทางราบ เพื่อเป็นการประหยัดในการใช้รถจักรและความคล่องตัวในด้านการตลาด

ฉะนั้น จึงอนุญาตให้รถจักรอิตาลีเลขที่ 4501 - 4522 หรือรถจักร บี.อี.เอ.เลขที่ 4523 - 4560 ลากจูงขบวนรถโดยสารพิเศษ E & O ในทางราบได้ไม่เกิน 450 หน่วย เป็นกรณีพิเศษ สำหรับช่วงทางเข้า หากหน่วยแรงดันของขบวนรถโดยสารพิเศษ E & O สูงกว่าหน่วยแรงดันที่กำหนดไว้ในคำสั่งทั่วไปที่ ก.269/5581 ลงวันที่ 21 ธันวาคม 2541 ให้ใช้รถจักรห้วงช่วยทำงานแทนทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 18 มกราคม 2544

(นายสุราษฎร์ ธรรมศิริ)

ผู้อำนวยการรถไฟฯ

VIA9/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 ๗ ธันวาคม พ.ศ. 2548

(นายจิตต์สันติ ธนะโสภณ)

ผู้ว่าการรถไฟฯ

**อัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลไฟฟ้ารุ่น 24 Class ของประเทศมาเลเซีย
ในเส้นทางสายใต้**

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ามล้อ	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 :

- กำหนดอัตราหน่วยลากจูงเมื่อช่วงต่อกัน 2 คันเป็นพหุ ให้เพิ่มอัตราหน่วยลากจูงได้อีกหนึ่งเท่าของอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลแต่ละชนิดในเส้นทางแต่ละตอนที่กำหนดไว้แล้ว
- ขบวนรถสินค้าที่วิ่งความเร็วสูงสุด 70 กม./ชม. กำหนดจำนวนเครื่องห้ามล้อ 3 ใน 4 (ยกเว้นทางตอนใดที่ได้กำหนดจำนวนเครื่องห้ามล้อไว้สูงกว่านี้)

คำสั่งทั่วไป
ที่ ก.86/2196



การรถไฟแห่งประเทศไทย

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

ด้วยได้พิจารณาเห็นสมควรปรับปรุงอัตราหน่วยลากจูง, ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อของรถสินค้า 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) บัญช ศรีลัมพ์

(นายบัญชา ศรีลัมพ์)

ผู้ว่าการ

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

รถสินค้า 4 ล้อ

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักครด (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวกีด ห้ามล้อ (กน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
1	คย.422-1221	7.35	8	7.80	13.50	4	11	0.5	1	0.5	1
	คย.1222-1421	7.35	8	7.22	13.50	4	11	0.5	1	0.5	1
	คย.1522 - 1621	7.35	8	7.54	21.04	4	11	0.5	1	0.5	1
	คย.1622 - 1911	7.35	8	7.55	21.05	4	11	0.5	1	0.5	1
	คย.2801 - 4425	7.35	8	7.54	21.04	4	11	0.5	1	0.5	1
	คย.4426 - 4437	8.00	8	9.50	24.00	5	12	0.5	1	0.5	1
	คย.150001 - 150400	7.70	8	8.90	23.90	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	คย.150401 - 151240	7.70	8	8.90	23.90	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	คย.151342 - 151540	7.70	8	8.90	23.90	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	คย.151541 - 151590	7.35	8	8.90	23.90	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	คย.151591 - 151594	7.35	8	8.60	23.60	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	คย.151595 - 151739	7.35	8	9.40	24.40	5	12.5	0.5	1	0.5	1
	คย.10001	7.35	8	7.70	21.20	4	11	0.5	1	0.5	1
	คย.11001 - 11010	7.35	8	8.00	21.50	4	11	0.5	1	0.5	1
2	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)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลาดสูง (หน่วย/2 ตัน)		ความยาวกีด ห้ามล้อ (กม)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
7	ขต.652 - 951	7.65	8	7.42	20.92	4	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขต.952 - 1026	7.65	8	7.16	20.66	4	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขต.1027 - 1176	7.65	8	7.21	20.71	4	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขต.1177 - 1381	7.65	8	7.38	20.88	4	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขต.1382 - 1431	7.35	8	7.60	21.10	4	11	0.5	1	0.5	1
	ขต.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	ทร. 1 - 3	7.65	8	21.00	-	10.5	10.5	0.5	1	0.5	1
10	รท. 1 - 17	7.65	8	8.50	-	4.5	4.5	0.5	1	0.5	1
11	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)		หน่วยลาดของ (หน่วย/2 ตัน)		ความยาวคิด ห้ามล้อ (กม)		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)		น้ำหนัก (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 คัน)		ความยาวกีด ห้ามล้อ (กม.)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
2	บพท.442069-442118	13.30	14	22.50	60.00	11.5	30	1	2	1	2
	บพท.545001-545005	14.00	14	22.30	60.00	11.5	30	1	2	1	2
	บพท.550001-550019	15.80	16	22.80	60.00	11.5	30	1	2	1	2
	บพท.725001-725016	10.50	14	15.00	41.00	7.5	20.5	1	2	1	2
	บพท.247001-247072	16.55	17	28.40	56.00	14.5	28	1	2	1	2
	บพท.250001-250018	16.55	17	33.20	58.85	14.5	28	1	2	1	2
3	บพท.250019-250036	16.55	17	33.20	58.85	17	29.5	1	2	1	2
	บพท.31001-31095	13.30	14	18.00	52.00	9	26	1	2	1	2
	บพท.33001-33025	13.30	14	17.60	52.00	9	26	1	2	1	2
4	บพท.144001-144040	13.30	14	15.00	60.00	7.5	30	1	2	1	2
	บพท.31001-31005	13.30	14	20.00	52.00	10	26	1	2	1	2
	บพท.31006-31016	13.30	14	19.00	52.00	9.5	26	1	2	1	2
5	บพท.32001-32073	13.30	14	21.00	52.00	10.5	26	1	2	1	2
	บพท.139001-139015	12.80	14	20.20	60.00	10.5	30	1	2	1	2
	บพท.238001-238036	13.30	16	23.10	60.00	12	30	1	2	1	2
	บพท.442001-442040	13.30	14	21.70	55.00	11	28	1	2	1	2
	บพท.444001-444140	13.30	14	19.70	55.00	10	28	1	2	1	2
	บพท.444141-444249	13.30	14	21.00	55.00	10.5	28	1	2	1	2
	บพท. 8 - 32	12.80	14	15.15	38.15	8	19.5	1	2	1	1.5
	บพท.710 - 749	12.80	14	14.30	41.30	7.5	21	1	2	1	1.5
	บพท.750 - 755	13.15	14	20.60	48.00	10.5	24	1	2	1	1.5
	บพท.25001 - 25158	14.00	14	16.15	42.00	8.5	21	1	2	1	2
6	บพท.30001 - 30413	13.30	14	16.00	52.00	8	26	1	2	1	2
	บพท.40001 - 40010	14.00	14	16.00	52.00	8	26	1	2	1	2
	บพท.50001 - 50158	14.00	14	17.40	57.40	9	29	1	2	1	2
	บพท.542027-542036	14.00	14	16.15	42	8.5	21	1	2	1	2
	บพท.16, 18, 19	10.41	14	10.69	36.69	5.5	18.5	1	2	1	1.5
	บพท.34, 36, 39	10.41	14	11.37	36.37	6	19	1	2	1	1.5
	บพท.21-23,25,26,29	10.41	14	13.80	39.80	7	20	1	2	1	1.5
	บพท.30,35,38,40	10.41	14	13.80	39.80	7	20	1	2	1	1.5
	บพท.71 - 255	11.38	14	10.00	33.00	5	16.5	1	2	1	1.5
	บพท.256 - 355	12.80	14	13.00	41.00	6.5	20.5	1	2	1	1.5
	บพท.356 - 470	12.80	14	12.80	40.80	6.5	20.5	1	2	1	1.5

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากของ (หน่วย/ 2 คัน)		ความยาวกีด ห้ามล้อ (คัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
7	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
8	บขม. 1 - 44	10.40	14	15.00	38.00	7.5	19	1	2	1	1.5
	บขม. 45 - 110	12.80	14	16.40	40.40	8.5	20.5	1	2	1	1.5
9	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
10	บขท. 42031-42100	13.30	14	18.00	60.00	9	30	1	2	1	2
	บขท. 42101-42120	13.30	14	18.30	60.00	9.5	30	1	2	1	2
11	บขค. 1	16.35	17	13.25	38.25	7	19.5	1	2	-	-
12	บรต. 1001-1005	12.39	14	21.49	59.99	11	30	1	2	1	2
13	บขป. 419001-419014	11.38	14	16.00	35.00	8	17.5	1	2	1	2
	บขป. 424001-424005	12.80	14	18.00	42.00	9	21	1	2	1	2
14	บขบ. 134001	13.30	14	16.00	52.00	8	26	1	2	1	2
15	บขท. 50001-50020	12.30	14	19.40	-	10	10	2	2	2	2
16	บขท. 27 - 56	12.30	14	15.25	41.75	8	21	1	2	1	2
	บขท. 42001 - 42024	13.30	14	17.50	60.00	9	30	1	2	1	1.5
	บขท. 42031 - 42100	13.30	14	18.00	60.00	9	30	1	2	1	1.5
	บขท. 42101-42120	13.30	14	18.30	60.00	9.5	30	1	2	1	1.5
17	บขท. 1 - 8	10.40	14	15.46	40.46	8	20.5	1	2	1	1.5
	บขท. 09 - 18	10.30	14	14.65	39.65	7.5	20	1	2	1	1.5
	บขท. 19 - 23	11.38	14	13.50	34.00	7	17	1	2	1	1.5
	บขท. 24	11.38	14	13.50	34.00	7	17	1	2	1	1.5
18	บขค. 1-2	18.30	21	29.80	34.97	15	17.5	2	2	2	2
19	บรต. 1	18.30	21	18.60	28.10	9.5	14.5	2	2	2	2
20	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

รอยโดยฉาบ

ลำดับ	ชนิดรื้อและ เลขที่รื้อ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนัก (ตัน)		หน่วยลาดสูง (หน่วย/2 ตัน)		ความยาวคิด ห้ามล้อ (กม)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
1	พนท. 2	19.88	21	32.84	34.84	16.5	17.5	2	2	2	2
2	พนท. 2	19.88	21	34.87	36.87	17.5	18.5	2	2	2	2
3	พทท. 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	บขท.ป. 1 - 2	19.80	21	38.50	43.57	19.5	22	2	2	2	2
	บขท.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	บขท.40,42	18.30	21	29.40	35.86	15	18	2	2	2	2
	บขท.61-103,105-108	18.30	21	31.70	37.50	16	19	2	2	2	2
	บขท.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)		ความยาวกีด ห้ามล้อ (กม.)		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	บกข.ท. 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
	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
	บกข.ท. 1 - 3	18.30	21	28.20	35.32	14.5	18	2	2	2	2
	บกข.ท. 4 - 5	18.30	21	31.20	33.44	16	17	2	2	2	2
14	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
	บกข.ป.1-4,10	19.80	21	32.12	39.76	16.5	20	2	2	2	2
	บกข.ป.101-109 (JR)	20.80	21	29.50	36.50	15	18.5	2	2	2	2
16	บกข.ป.201-208 (JR)	20.80	21	30.30	36.90	15.5	18.5	2	2	2	2
	บกข.ป.301-311 (JR)	20.80	21	36.37	42.77	18.5	21.5	2	2	2	2
	บสข.77	18.30	21	24.90	33.45	12.5	17	2	2	2	2
	บสข.110 - 169	18.30	21	27.00	33.49	13.5	17	2	2	2	2
	บสข.170 - 189	18.30	21	27.00	33.49	13.5	17	2	2	2	2
	บสข.190 - 234	18.30	21	28.50	35.37	14.5	18	2	2	2	2
	บสข.220,232	18.30	21	28.50	35.37	14.5	18	2	2	2	2
	บสข.247,251,268	18.30	21	28.50	35.37	14.5	18	2	2	2	2
	บสข.281,284,291	18.30	21	27.50	34.62	14.5	18	2	2	2	2
	บสข.297,298,304	18.30	21	27.50	34.62	14.5	18	2	2	2	2
	บสข.307,309,311	18.30	21	27.50	34.62	14.5	18	2	2	2	2

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากของ (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวกีด ห้ามล้อ (กม)		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)		ความยาวกีด ห้ามล้อ (กน)		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
19	บสส.1001 - 1022	19.80	21	27.50	35.52	14	18	2	2	2	2
	บรข.4-6	10.40	21	10.42	36.42	5.5	18.5	2	2	2	2
	บรข.9,11-13	13.38	21	16.00	39.00	8	19.5	2	2	2	2
	บรข.14-16,19	13.38	21	16.00	39.00	8	19.5	2	2	2	2
	บรข.21-24,25	18.30	21	26.40	42.00	12.5	21	2	2	2	2
20	บรข.26-32,34	18.30	21	27.10	29.10	14	15	2	2	2	2
	บรข.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
	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
	บปณ. 9 - 13	18.30	21	30.60	38.52	15.5	19.5	2	2	2	2
24	บจก. 6, 9	18.30	21	24.30	36.91	12.5	13.5	2	2	2	2
25	บจก. 1	18.30	21	28.70	30.07	14.5	15.5	2	2	2	2
	บจก. 2	18.30	21	25.70	27.80	13	14	2	2	2	2
	บจก. 4	18.30	21	26.30	28.10	13.5	14.5	2	2	2	2
	บจก. 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
	บฟก. 1	18.30	21	31.00	32.08	15.5	16.5	2	2	2	2
27	บคท.ป.1	18.30	21	28.20	29.38	14.5	15	2	2	2	2
28											

กำหนดหน่วยลากจูง, ความยาว และเครื่องห้ามล้อ

สำหรับล้อเลื่อนอื่นๆ

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนัก (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวกีด ห้ามล้อ (กม)		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	ขปค.21 - 25	-	-	-	-	-	30	-	3	-	-
	ขปค.31 - 33	17.204	-	-	87.80	-	60	-	6	4	4
	ขปค.34 - 35	21.716	-	-	74.90	-	60	-	6	4	4
	ขปค.36-37 รวม	28	29		140	-	60	6	6	4	4
	ขตค	18.30	21	29.70	31.48	15	16	2	2	2	2
	ขตท.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	-	-

ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)	น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวกีด ห้ามล้อ (กม)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
ทต.1	8	6.50	*	3.5	**	0.5	1	0.5	1
ทต.2-5	8	6.50	*	3.5	**	0.5	1	0.5	1
ทต.20001-20099	8	6.90	*	3.5	**	0.5	1	0.5	1
บตค.1-50	14	12.00	*	6	**	1	2	1	2
บตค.51-90	14	12.00	*	6	**	1	2	1	2
บตค.91-117	14	12.00	*	6	**	1	2	1	2
บตค.118-140	14	12.00	*	6	**	1	2	1	2
บตค.28001-28020	14	12.50	*	6.5	**	1	2	1	2
บตค.28021-28118	14	13.00	*	6.5	**	1	2	1	2
บตค.46001-46020	14	13.25	*	7	**	1	2	1	2
บตค.46101-46154	14	13.25	*	7	**	1	2	1	2
บตค.48001-48099	15	15.60	*	8	**	1	2	1	2
บตค.50061-50100	14	14.40	*	7.5	**	1	2	1	2
บตค.50101-50120	15	15.00	*	7.5	**	1	2	1	2
บตค.50201-50332	15	17.00	*	8.5	**	1	2	1	2
บตค.149001-149057 (1)	16	14.80	*	7.5	**	1	2	1	2
บตค.151001-151010 (1)	16	12.80	*	6.5	**	1	2	1	2
บตค.453001-453006 (2)	14	10.70	*	5.5	**	1	2	1	2
บตค.14601-14750 (3)	14	15.50	*	8.0	**	1	2	1	2
บตค.14751-14900 (3)	14	14.20	*	7.5	**	1	2	1	2
บตค.23601-23400 (3)	16	14.23	*	7.5	**	1	2	1	2
บตค.24001-24100 (3)	17	14.60	*	7.5	**	1	2	1	2

หมายเหตุ ก) ในช่องน้ำหนักรถ * รวม = น้ำหนักรถ ทต.หรือ บตค.เปล่า + น้ำหนักผู้สับคันร่วมกับน้ำหนักผู้สับคันที่บรรทุกจริง

ข) ในช่องหน่วยลากจูง ** บรรทุก = * รวม หาด้วย 2

ค) น้ำหนักผู้สับคันเปล่า - ผู้สับคันขนาดความยาว 20 ฟุต 1 ตู้= 2.2 ตัน
- ผู้สับคันขนาดความยาว 40 ฟุต 1 ตู้= 4 ตัน

ง) ในช่องชนิดและเลขที่รถ (1) = รถบรรทุกผู้สับคันของบริษัทปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)
(2) = รถบรรทุกผู้สับคันของบริษัท ที.พี.โอ. โพลิน จำกัด (มหาชน)
(3) = รถบรรทุกผู้สับคันของประเทศมาเลเซีย

* ความยาวของขบวนรถบรรทุกผู้สับคัน ทางตอน ไอ.ซี.ดี.ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง - ไอ.ซี.ดี.ลาดกระบัง
ให้พ่วงความยาวสูงสุดไม่เกิน 600 เมตร



คำสั่งทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ก. 330/5745

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 เจอาร์ เวสท์ จำนวน 28 คัน เสร็จแล้ว จึงขอให้เพิ่มเติมในคำสั่งทั่วไปของการรถไฟฯ
ดังกล่าว เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติต่อไป

ดังนั้น จึงให้เพิ่มเติมรถโดยสารปรับอากาศ เจอาร์ 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 คิดห้ามล้อ (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

ถึง ณ วันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2542

(ลงนาม) สราวุธ ชรรณศิริ

(นายสราวุธ ชรรณศิริ)

คร.5581/2542

ผู้ว่าการรถไฟฯ

สำเนาส่ง กดร.กสค.กคส.กพว.กบป.คร.

จดข.1, 2, 3, 4, 5

ผวล.ผดร.ผอผ.ผกค. ผตค.ยพ.

ผดว.กท.1,2,3,4 กค.1.2 รส.ขอ.นว.อด.ดป.พ.ชพ.ทส.ทอ.

สตร.กท.สม.ณ.ท.ดร.อน.นว.อด.ดป.ชบ.ชพ.ทส.ทอ.

เพื่อทราบ แจ้งผู้เกี่ยวข้องในสังกัดให้ทราบและถือปฏิบัติต่อไปด้วย.

กดร.ปฏิบัติการแทน อดร.

10 มค.2543

คำสั่งทั่วไป
ที่ ก.475 / 7342



การรถไฟแห่งประเทศไทย

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

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

บัดนี้ ฝ่ายการช่างกลได้กำหนดอัตราหน่วยลากของ ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อสำหรับรถโดยสารปรับ
อากาศ เจอร์ เวสต์ จำนวน 20 คัน เสร็จแล้ว จึงขอให้เพิ่มเติมในคำสั่งทั่วไปของการรถไฟฯ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้อง
ถือปฏิบัติต่อไป

ดังนั้น จึงให้เพิ่มเติมรถโดยสารปรับอากาศ เจอร์ เวสต์, บนท.ป. และ บนท.ป. ในบัญชีกำหนดหน่วย
ลากของ ความยาว และเครื่องห้ามล้อสำหรับรถโดยสาร ซึ่งแนบท้ายคำสั่งทั่วไปที่ ก.86/2196 ลงวันที่ 19 เมษายน 2547 ต่อ
จากรายการในลำดับที่ 8 และลำดับที่ 10 ดังนี้.-

ลำดับ	ชนิดและเลขที่ รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากของ (หน่วย/2 ตัน)		ความยาวสำหรับ กิกห้ามล้อ(ก้น)		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

สั่ง ณ วันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2547

สำเนาเรียน กดร.กสท.กคส.ก.ว.กบป.ดร.

จกข.1, 2, 3, 4, 5 สสท.ยพ. สกท. สยช.

(ลงนาม) จิตต์สันติ ชนะโสภณ

ผลท. ผอศ. ผวท. ผคร. ผปฝ.ที่ กคร.

(นายจิตต์สันติ ชนะโสภณ)

ผสร.กท.1, 2, 3, 4 กท.1, 2 รศ.ขอ.นว.อค.ลป.พท.ชพ.ทส.ทไ.

ผู้ว่าการรถไฟฯ

สคร.กท.จท.สม.กท.รศ.อน.นว.อค.ลป.ชบ.ชพ.ทส.ทไ.

เพื่อทราบ แจ้งผู้เกี่ยวข้องในสังกัดให้ทราบและถือปฏิบัติต่อไปด้วย.

(นายทนาย ทอณา)

กดร.ปฏิบัติการแทน อดร.

22 ธค.2547

(สำเนา)



คำสั่งทั่วไป

ที่ ก. 128/3490

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง การเปลี่ยนแปลงความยาวของขบวนรถโดยสาร

ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก. 68/2756 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2534 เรื่อง เปลี่ยนแปลงความยาวของขบวนรถโดยสาร ได้กำหนดความยาวของขบวนรถโดยสาร และความยาวของรถโดยสารชั้นใหม่ 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. 93 / 2193

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง กำหนดความยาวของขบวนรถรวมและขบวนรถสินค้า

เพื่อกำหนดเป็นหลักการ และไม่ให้เป็นการตีตนแก้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง ในการคิดความยาว, หน่วยลากจูง และจำนวนเครื่องห้ามล้อของขบวนรถรวมและขบวนรถสินค้า และเพื่อให้สอดคล้องกับอัตรา หน่วยลากจูงของรถจักรคิเซดทุกชนิด ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.125/3194 ลงวันที่ 28 มิถุนายน 2539 จึงให้ ยกเลิกคำสั่งทั่วไปที่ ก.138/2648 ลงวันที่ 6 มิถุนายน 2540 เสียทั้งสิ้น และให้ถือปฏิบัติตามข้อกำหนด ดังนี้แทน

1. ความยาวของขบวนรถรวมและขบวนรถสินค้า

ก. ในทางราบ ความยาวสูงสุดไม่เกิน 500 เมตร ยกเว้นดังนี้.-

- ทางตอน ปาดังเบซาร์ - ชุมทางหาคใหญ่ ให้พ่วงความยาวสูงสุดไม่เกิน 800 เมตร
- ทางตอน ย่านบางซื่อ - สถานีแม่น้ำ - ย่านบางซื่อ ให้พ่วงความยาวสูงสุดไม่เกิน 600 เมตร
- ทางตอน โอซีดี.ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง - โอซีดี.ลาดกระบัง ให้ขบวนรถผู้สินค้าคอนเทนเนอร์ มีความยาวสูงสุดไม่เกิน 600 เมตร

ข. ในทางภูเขาเฉพาะตอน

- บ้านค่าน - ลำปาง ไปและกลับ ความยาวสูงสุดไม่เกิน 440 เมตร
- ห้างฉัตร - ทาขมู ไปและกลับ ความยาวสูงสุดไม่เกิน 400 เมตร
- ชุมทางห้วยค้อ - ปากช่อง ไปและกลับ ความยาวสูงสุดไม่เกิน 440 เมตร
- ชุมทางทุ่งสง - ร่อนพิบูลย์ ไปและกลับ ความยาวสูงสุดไม่เกิน 500 เมตร

ความยาวสูงสุดของขบวนรถรวมและขบวนรถสินค้าดังกล่าว ให้รวมความยาวของรถจักรด้วย ไม่ว่าจะ ใช้รถจักรคนเดินหรือใช้รถจักรพ่วงพ่วงการ

2. การคิดความยาว, หน่วยลากจูง และจำนวนเครื่องห้ามล้อของรถสินค้า 4 ตู้, 8 ตู้, รถโดยสารและ ตู้เลื่อนอื่นๆ

ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.86/2196 ลงวันที่ 19 เมษายน 2527 และคำสั่งที่แก้ไขเพิ่มเติมทุกฉบับ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 28 พฤษภาคม พ.ศ.2541

(ลงนาม) สราวุธ ธรรมศิริ

(นายสราวุธ ธรรมศิริ)



เรื่อง กำหนดหมายเลขขบวนรถ

ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.223/5968 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2538 ได้กำหนดหมายเลขขบวนรถต่างๆ ที่ประเทศนั้น เนื่องจากจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงหมายเลขขบวนรถโดยสารในทางสายแม่กลองใหม่เพื่อให้เข้าชั้กับหมายเลขขบวนรถในทางสายใหญ่เพื่อรองรับระบบ STARS2 ประกอบกับหมายเลขขบวนรถโดยสารที่กำหนดตามคำสั่งเดิมไม่สามารถสื่อความหมายของประเภทขบวนรถโดยสารได้ถูกต้องอย่างเป็นหมวดหมู่

ฉะนั้นจึงให้ยกเลิกคำสั่งทั่วไปที่ ก.223/5968 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2538 แล้วให้ใช้หมายเลขขบวนรถตามที่กำหนดใหม่ดังนี้

1. ขบวนรถด่วนพิเศษ	เลขที่	1	50
2. ขบวนรถด่วน	เลขที่	51	98
3. ขบวนรถเร็ว	เลขที่	101	198
4. ขบวนรถธรรมดา	เลขที่	201	298
5. ขบวนรถชานเมือง	เลขที่	301	398
6. ขบวนรถชานเมืองสายแม่กลอง	เลขที่	4301	4398
7. ขบวนรถท้องถิ่น	เลขที่	401	480
8. ขบวนรถรวม	เลขที่	481	498
9. ขบวนรถนำเที่ยว	เลขที่	901	920
10. ขบวนรถจัดเฉพาะ	เลขที่	921	950
11. ขบวนรถพิเศษโดยสาร	เลขที่	951	998
12. ขบวนรถสินค้าสายตะวันออกเฉียงเหนือ	เลขที่	501	598
13. ขบวนรถสินค้าสายเหนือ	เลขที่	601	698
14. ขบวนรถสินค้าสายใต้	เลขที่	701	798
15. ขบวนรถสินค้าสายตะวันออก	เลขที่	801	898
16. ขบวนรถงานและขบวนรถพิเศษทดลอง	เลขที่	1001	1598
16.1 ขบวนรถงานและขบวนรถพิเศษทดลอง กองจัดการเดินรถเขต 1	เลขที่	1001	1098
16.2 ขบวนรถงานและขบวนรถพิเศษทดลอง กองจัดการเดินรถเขต 2	เลขที่	1201	1298
16.3 ขบวนรถงานและขบวนรถพิเศษทดลอง กองจัดการเดินรถเขต 3	เลขที่	1301	1398

16.4	ขบวนการงานและขบวนการวิเทศกลาง กองจัดการเค้นรถเขต 4	เลขที่ 1401 - 1498
16.5	ขบวนการงานและขบวนการวิเทศกลาง กองจัดการเค้นรถเขต 5	เลขที่ 1501 - 1598
17.	ขบวนการวิเทศสินค้า	เลขที่ 2101 - 2598
17.1	ขบวนการวิเทศสินค้า กองจัดการเค้นรถเขต 1	เลขที่ 2101 - 2198
17.2	ขบวนการวิเทศสินค้า กองจัดการเค้นรถเขต 2	เลขที่ 2201 - 2298
17.3	ขบวนการวิเทศสินค้า กองจัดการเค้นรถเขต 3	เลขที่ 2301 - 2398
17.4	ขบวนการวิเทศสินค้า กองจัดการเค้นรถเขต 4	เลขที่ 2401 - 2498
17.5	ขบวนการวิเทศสินค้า กองจัดการเค้นรถเขต 5	เลขที่ 2501 - 2598
18.	ขบวนการวิเทศช่วยอันตราย	เลขที่ 3101 - 3598
18.1	ขบวนการวิเทศช่วยอันตราย กองจัดการเค้นรถเขต 1	เลขที่ 3101 - 3198
18.2	ขบวนการวิเทศช่วยอันตราย กองจัดการเค้นรถเขต 2	เลขที่ 3201 - 3298
18.3	ขบวนการวิเทศช่วยอันตราย กองจัดการเค้นรถเขต 3	เลขที่ 3301 - 3398
18.4	ขบวนการวิเทศช่วยอันตราย กองจัดการเค้นรถเขต 4	เลขที่ 3401 - 3498
18.5	ขบวนการวิเทศช่วยอันตราย กองจัดการเค้นรถเขต 5	เลขที่ 3501 - 3598

คำนี้ให้ใช้กับคำนี้ให้ยกเลิกเดิมทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้ 01 พฤษภาคม 2541 เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2541

(ลงนาม) สราวุธ ธรรมศิริ

(นายสราวุธ ธรรมศิริ)

ผู้อำนวยการรถไฟ